

65

M. YVES LAFORTUNE
Citoyen

LA PRÉSIDENTE :

70

Alors, monsieur Lafortune, bienvenue.

M. YVES LAFORTUNE :

75

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

80

Nous vous écoutons.

M. YVES LAFORTUNE :

Donc, je vais essayer de rendre ça en 10 minutes, j'espère ne pas dépasser plus que ça.

LA PRÉSIDENTE :

85

J'aurais dû vous poser la question. Est-ce que vous souhaitez que je vous fasse un petit signe lorsqu'il reste deux minutes?

M. YVES LAFORTUNE :

90

Oui, absolument, parce que je pourrais me... je pourrais partir sur une go.

LA PRÉSIDENTE :

95 Alors, comptez sur moi.

M. YVES LAFORTUNE :

100 Mais je vais essayer de rentrer parce que j'avais eu besoin peut-être de quelques minutes additionnelles. On part.

105 Donc, écoutez. D'abord, bon après-midi à vous trois, à titre de commissaires. Cet après-midi, mon opinion va porter sur une question qui a déjà été portée à votre attention, mais je vais la faire de façon plus marquée et probablement avec plus de verve, en quelque part.

110 Donc, ça concerne la question du stationnement sur rue dans Griffintown, qui est très problématique à l'heure actuelle et qui va nécessairement s'accroître, voire s'aggraver dans la deuxième phase du développement du quartier Griffintown. C'est sûr et certain.

115 Donc, la présentation va porter sur quatre éléments : les faits, les conséquences, la position de l'arrondissement du Sud-Ouest et des solutions. Parce que dans mon job – je suis gestionnaire moi-même – je dis toujours que quand on soulève un problème, il faut amener des solutions parce qu'il faut contribuer à ce que ça avance, les choses. Il faut que ce soit constructif. Donc je vais prêcher par l'exemple aujourd'hui.

120 Donc, les faits. Vous êtes bien au courant, mais je veux juste le rappeler. La nature du quartier Griffintown et son développement au cours de la période 2013-2023, ont entraîné une problématique de stationnement sur rue, à mon avis sans égal sur le territoire de Montréal.

125 On est dans une perspective de densité. Moi, je n'ai rien contre la densité. Je pense que c'est la voie de l'avenir. Il faut garder pour une bonne densité urbaine. Maintenant, avec la densité, arrive un certain nombre de conséquences et dans le cas de Griffintown, compte tenu de la façon dont c'est agencé, il y a une problématique de stationnement sur rue qui est énorme.

125 Donc, la densité, ce qu'il faut prendre note, c'est que ce n'est pas nécessairement... pour
mon esprit, ce n'est pas mauvais, c'est pertinent, mais il faut après ça appréhender les
problématiques qui vont venir avec.

130 Et donc, lorsqu'il y a eu le PPU qui a été élaboré en 2013, au moment du départ, du
démarrage de tout ça, où il n'y avait personne qui résidait là-bas, il y a eu, semble-t-il, des souhaits,
je ne sais pas qui a émis des souhaits, parce que personne n'habitait là-bas, mais en tout cas, des
gens du grand quartier qui ont émis des souhaits sur comment ça devait se passer.

135 Et c'est d'ailleurs mon propos va être, notamment, semble-t-il, sur des rues paisibles, mais
c'est sur le point de ne plus être des rues paisibles parce qu'il est sur le point d'avoir un peu de la
bagarre pour les espaces de stationnement qui sont disponibles.

 Je fais un jeu de mots parce que j'ai entendu beaucoup les représentants de
l'arrondissement avec leur mot « paisible » et j'aurais quelques éléments à faire part de ce côté-là.

140 Donc, on a un quartier qui est invitant. Moi, je suis résidant depuis 2021 sur la rue des
Bassins. C'est un très beau lieu, mais la densité amène des éléments négatifs, dont le
stationnement. Ça, c'est problématique non seulement pour les résidents, mais pour leurs invités et
tous les travailleurs qui doivent intervenir sur le parc de logements.

145 Essayez de faire venir un électricien dans Griffintown : il va vous charger le prix d'une
contravention qu'il aura assurément, parce que le stationnement est tellement problématique que
deux fois sur trois, ils attrapent une contravention et ils sont en mausus. On va utiliser un terme très
acceptable à ce moment-ci.

150 Donc une chose, aussi, qu'on observe, c'est qu'il y a probablement, par kilomètre carré, des
constats d'infraction qui sont record sur le territoire de Montréal pour différentes raisons, que ce soit
des résidents, des gens qui viennent de l'extérieur, des invités... Parce que même toute la
mécanique des vignettes, des zones de 15 minutes pour déposer des gens... Ça abuse de partout

155 parce que ce n'est pas possible, le stationnement est problématique, et donc, un moment donné, quand il arrive quelque chose, ça devrait amener à la réflexion.

Malheureusement, semble-t-il que ça va vous appartenir de faire avancer cette réflexion-là. Je vous mets déjà un peu la barre haute.

160 Ce que j'observe, dernière chose dans les faits, il y a vraiment une absence de vision et de compréhension, que ce soit dans le PPU de 2013 et maintenant quant à la question du stationnement sur rue et les problématiques qui vont non seulement s'accroître, mais s'aggraver au fil de la deuxième phase.

165 Comme je le mentionnais d'entrée de jeu, on est rendus à la moitié du parcours, la moitié du développement. Quand on multiplie par deux, ça devient intenable de partout. Ça ne prend pas un grand mathématicien pour faire la démonstration là-dessus.

170 Les conséquences. Ce qu'on observe de plus en plus, c'est qu'il y a une grogne publique des résidents qui est de plus en plus palpable et moi, je suis un représentant, mais on le sent aussi quand on a des conversations sur la rue et un peu partout. Donc, je pense qu'il va y avoir de plus en plus de représentations qui vont se faire au cours des prochains mois et années auprès des élus, auprès de l'administration.

175 Donc plutôt que d'essayer de corriger le problème quand il s'est accru, pourquoi ne pas tenter de le résoudre quand on l'a identifié?

180 Donc ce qui se passe aussi comme conséquence, c'est que les résidents, dont je fais partie, on n'ose plus inviter nos familles et amis à venir nous voir, car le stationnement est devenu impossible en soirée et très compliqué à tout moment de la journée.

Nous, dans notre cas, on a deux filles. Quand on les invite, on essaie de leur réserver un espace avec la voiture, un espace sans vignette pour après ça, déplacer une voiture à la dernière minute parce qu'on a une vignette, mais c'est très, très compliqué. Et donc, c'est ce qui fait qu'on

185 hésite, on sait qu'ils vont avoir le prix à payer, qu'elles vont sacrer en cherchant un stationnement pour venir nous voir sans être à trois kilomètres d'où on est installés.

190 Dernière chose que je mentionnerais, on observe maintenant des situations même violentes entre citoyens, actuellement et à prévoir. Pas plus tard que la semaine dernière, j'ai observé, il y avait un monsieur et une dame qui avaient repéré un espace de stationnement. Le monsieur descend de la voiture pour que la dame fasse un *U-Turn*, un tournant pour revenir garer la voiture. Dans l'intervalle, il y a quelqu'un d'autre qui est arrivé, un résident qui avait une vignette et qui s'est stationné, qui a fait fi... Le monsieur a dit « mais c'est réservé », et là, on n'était pas loin de gens qui étaient pour se pogner... Il n'y a pas d'espace réservé ici, ça devient un peu la loi de la jungle. Quand il y a une problématique importante, les gens sont tentés d'être moins civils dans ces
195 circonstances-là.

200 La position de l'arrondissement du Sud-Ouest, donc, aussi bien les élus que l'administration. Donc, ce que j'ai observé, parce que je me suis présenté dans un conseil d'arrondissement. Évidemment, il faut prêcher par l'exemple, il faut aller les voir, ces gens-là. Donc je suis allé au conseil, je les ai sensibilisés. Il y a eu des séances publiques sur l'évolution du projet. J'ai questionné.

205 Et ce qui m'apparaît à ce moment-ci, c'est que les élus ne reconnaissent pas cette problématique et s'appuient encore en disant « Écoutez, c'était la vision du PPU de 2013 qu'on met en œuvre ». J'ai beau leur dire : « En 2013, personne n'était là. » Là, on est dans ce qu'on appelle en bon anglais un *reality check*. Il ne faut pas être dans la vue de l'esprit, il faut prendre acte de la réalité. Alors il faut prendre acte et faire face à la situation.

210 Donc les élus, d'ailleurs, m'avaient dit à ce moment-là... Le président du conseil d'arrondissement, le maire de l'arrondissement, monsieur Dorais, à la fin, en disant qu'il n'y avait pas de plan, puis il ne reconnaissait pas... « Vous aurez une occasion unique, monsieur Lafortune lorsque l'Office de consultation publique va venir cette année, plus tard cette année ». Je n'y
215 manquerai pas, monsieur Dorais.

220 Donc, on se retrouve où les élus ne reconnaissent pas. L'administration, bon, on a entendu les... Moi je n'étais pas là pour la période de questions qui avait eu lieu au mois de juin, mais j'ai déjà vu en conseil d'arrondissement monsieur Hernandez et ses collègues, madame Bergeron et autres. Ils reconnaissent... Les gens de l'administration reconnaissent qu'il y a un problème – je dirais du bout des lèvres – mais fondamentalement, ils épousent la position des élus en place. Et donc, on ne sent pas qu'il y a quelque chose qui est en train de s'élaborer pour faire face à cette situation. Ou sinon, bien, « on examine des choses », mais ce n'est pas très costaud, actuellement.

225 Donc il y a absence d'un plan pour faire face à la situation qui est déjà très grave, que je mentionnais qui va s'aggraver au cours des prochaines années. Donc on demande juste d'avoir un plan et après ça de le mettre en œuvre.

230 Et mon constat, c'est que ça prend un électrochoc, en anglais, on dit un *wake up call*, qui ne peut venir que de vous autres, mesdames et messieurs les commissaires. Bien que vous soyez consultatifs, et après ça, on verra ce qui arrivera, mais je me ferai un plaisir, suite à votre rapport, d'aller revoir les gens au conseil d'arrondissement.

235 Sinon, je pense qu'il y a une perte de qualité de vie pour les citoyens, parce que c'est un quartier qui est intéressant. Les gens sont contents de vivre là, le long du canal Lachine, mais cette emmerde-là devient...

240 Des solutions. Donc, comme je vous le mentionnais, ça prend très rapidement un plan d'action pour corriger le problème et éviter qu'il ne s'aggrave. Il faut le mettre en œuvre. Il ne faut pas juste l'élaborer, le plan d'action, il faut le mettre en œuvre. Il y aura différentes actions là-dedans. Déjà, au niveau de l'administration, on était à envisager, mais ça n'a pas pris la forme d'un plan d'action.

245 Dans ce plan d'action là, assurément, il faudra mieux planifier l'ajout des pistes cyclables dans le quartier. Ce qui se passe actuellement, notamment il y a une aberration totale. On est en train de mettre en place une piste cyclable sur la rue Ottawa, dans un sens, sur la rue William, qui n'est pas encore élaborée, dans l'autre sens, alors qu'à deux rues de là, sur le canal de Lachine,

250 c'est la piste cyclable la plus achalandée en ville. On voit ça de notre condo continuellement. Les gens n'utilisent pas les autres pistes cyclables. Ça fait juste soustraire du stationnement. Il y a déjà une problématique, on soustrait et il n'y a personne qui l'utilise, ce n'est pas fréquenté cette piste-là qui est sur Ottawa, et sur William à venir.

255 Donc, en planifiant – et encore là, je suis un cycliste et je suis très heureux d'avoir la piste cyclable le long du canal Lachine – mais ne multiplions pas indument les esclaves au détriment des espaces de stationnement.

Et donc, ça, aussi, ça va être la question des rues paisibles, plus étroites. Je le mentionnais tantôt, le paisible est en train d'amener de la violence. Cherchez l'erreur.

260 Il faudrait aussi mieux voir la possibilité de convertir certains terrains vacants en stationnements pour les citoyens, que ce soit gratuit ou payant. Ça n'a pas besoin d'être toujours gratuit – un moment donné, la gratuité a ses limites.

265 Il y a eu une expérience quand on est arrivés, il y avait un terrain qui était au coin des rues du Séminaire et Ottawa, qui était réservé pour devenir un parc éventuellement, mais qui était inutilisé. Et pendant deux ans, les gens – les résidents seulement, pas les non-résidents – pouvaient stationner là. Et donc, s'il y avait un contrôle de Mobilité durable Montréal ou d'autres gens, ils pouvaient avoir une amende s'ils n'étaient pas des résidents.

270 Donc, il y a des espaces qui sont vacants et on ne veut pas nécessairement de l'asphalte pour ajouter au réchauffement de la planète, mais on peut penser à des espaces vacants pour aménager certains stationnements.

LA PRÉSIDENTE :

275 Alors, monsieur Lafortune, vous allez devoir...

M. YVES LAFORTUNE :

280 Oui. Aussi ce que je demande, aussi, c'est qu'on examine ce qui se fait ailleurs qu'au
Canada, dans le monde, ce qu'on appelle du *benchmark* en bon français.

285 Moi, j'arrive de... J'étais, au printemps dernier, à Bordeaux, en France, où une de mes filles
habite, et à Bordeaux, ce qu'ils ont fait au centre-ville, par exemple, les stationnements publics et
privés au centre-ville sont offerts à coût réduit pour des résidents du quartier. Donc on incite les
gens à se diriger là, mais il faut qu'il y ait des possibilités de ce côté-là. Les non-résidents payent le
plein prix, les résidents ont un prix réduit.

290 Donc en conclusion, il y a urgence d'agir, le laisser-faire est inacceptable. Je termine là-
dessus, parce que je vois que vous fatiguez, madame.

LA PRÉSIDENTE :

295 Merci. Vous avez bien fait, vous avez très bien fait. Dites-moi... Plan d'action?

M. YVES LAFORTUNE :

Oui.

300 **LA PRÉSIDENTE :**

305 Parlez-moi de l'impact des pistes cyclables. Vous en avez parlé un peu, vous avez parlé
sur la rue Ottawa et William. On sait que les citoyens demandent toujours de plus en plus de pistes
cyclables. Alors, comment faire l'arbitrage?

M. YVES LAFORTUNE :

310

Écoutez, les pistes cyclables... Et j'en suis, je pratique, tout ça, tout ça. Il faut qu'il y ait... Quand il y a déjà un jardin matériel existant, la piste cyclable le long du canal Lachine est incroyable et mieux déneigée l'hiver que les rues de Montréal, à part les rues principales.

315

LA PRÉSIDENTE :

Ça, c'est un axe est-ouest.

M. YVES LAFORTUNE :

320

Est-ouest. C'est la même chose pour la rue Ottawa et la rue William, aussi est-ouest. Et c'est à deux rues. Il y a la piste cyclable le long du canal Lachine, il y a la rue des Bassins, ensuite de ça, il y a la rue Ottawa et la rue William. Là, on est en train d'aménager des pistes qui ne seront absolument pas fréquentées parce que c'est beaucoup moins joli que de faire du vélo le long du canal Lachine.

325

On a l'impression... Et là, je mesure mes mots, là, je pourrais être plus méchant, qu'il y a une espèce d'évangile. Pistes cyclables, pistes cyclables. Si l'objectif, c'est d'apaiser les rues, on peut faire peut-être des voies de contournement, un petit, avec plantation d'arbres, mais une piste tout le long d'une artère, ça vient restreindre beaucoup d'espaces de stationnement.

330

Si c'était juste pour réduire la vitesse ou faire en sorte que des rues soient moins larges, il y a d'autres moyens. Mais ce n'est pas pertinent. Qu'il y ait des pistes cyclables plus éloignées, c'est le cas. Il y en a des plus éloignées un petit peu plus dans le quartier, mais celles-là sont beaucoup trop rapprochées pour qu'il y ait une utilisation justifiée et avec une fréquentation intéressante.

335

340 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

345 **M. YVES LAFORTUNE :**

Et sur William, elle n'est pas encore commencée. Elle est annoncée dans le projet à venir. C'est pour ça, pour celle-là, il est encore temps de réagir. Sur Ottawa, on l'a annoncée en grande pompe : ouverture de la piste cyclable. Il n'y a pas un chat qui est là-dessus.

350 **LA PRÉSIDENTE :**

Une seconde question avant que je donne la parole à mes collègues.

355 **M. YVES LAFORTUNE :**

Oui.

360 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous avez parlé d'utiliser des terrains vacants comme stationnement. C'est sûr qu'on pourrait penser que ça peut générer des problèmes de nuisance, de poussière, des îlots de chaleur...

365 **M. YVES LAFORTUNE :**

Il ne faut pas que ça soit que de l'asphalte noir, on le comprend. S'il y a un peu de verdure aux alentours de tout ça, déjà, l'effet est moins grand. Et il faut que ça soit réservé qu'aux citoyens parce que ça va libérer... En ayant plus de place pour les citoyens, que ce soit pour les invités ou les gens qui travaillent, ça va libérer un peu d'espace.

370

Et l'expérience a été menée parce que c'était un parc en devenir qui était inutilisé. Donc il y a moyen de faire des choses sans les coûts. Puis j'ai mentionné, gratuit ou payant, il peut y avoir des petits frais aussi. On a des frais de vignettes. Mais pour accéder à ça, il y a un petit frais annuel.

375

À un moment donné, tout n'est pas gratuit. Parce que si ce n'est pas les citoyens qui payent, ça va être les Montréalais. Moi, je pense qu'il faut être un peu logique. Je suis économiste de formation, il n'y a rien de gratuit dans ce monde. En quelque part, on peut imaginer qu'il y aurait des façons de faire, dans la construction et dans la tarification, qui soient intéressantes pour tout le monde.

380

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous avez déjà vu, dans le monde, des stationnements qui étaient publics, comme ça?

385

M. YVES LAFORTUNE :

Des stationnements qui étaient dans le monde et qui existent comme ça, c'était surtout à étages et ça, creuser ça, c'est beaucoup plus chérant, alors que si on le fait juste en surface, c'est moins chérant. Donc ça, j'ai vu ça dans certains quartiers de San Francisco, notamment.

390

LA PRÉSIDENTE :

C'est à étages en sous-sol, ou en hauteur?

395

M. YVES LAFORTUNE :

À étages en sous-sol, parce qu'en rue, c'est une laideur épouvantable. Ça fait une structure... Mais en sous-sol aussi, deux étages, pas 18 étages, on ne parle pas... Mais deux étages ou trois étages, ça arrive à San Francisco, c'est monnaie courante, cette solution, pour alléger dans le centre-ville.

400

LA PRÉSIDENTE :

Denis, as-tu une question ou deux?

405

LE COMMISSAIRE LECLERC :

Bonjour. Vous avez soulevé un petit peu la position de l'arrondissement. Dans le fond, l'arrondissement, dans les projets, dans les documents, parle d'un quartier où on va mettre de l'avant la mobilité active. Comment vous conciliez un petit peu cet objectif-là avec les préoccupations?

410

M. YVES LAFORTUNE :

Je pense que ça se concilie très bien. Comme je le mentionnais tantôt, il y a la piste cyclable le long du canal Lachine. C'est aussi une piste piétonnière aussi, il y a énormément d'activités, les gens peuvent y circuler. Il y a un endroit féérique à Montréal. Ce n'est pas battable, tous secteurs confondus. C'est pour ça que le quartier est attractif, j'imagine.

415

Maintenant ailleurs, dans mon cas, quand je suis à Montréal – j'ai une résidence secondaire – quand je suis à Montréal, j'utilise très peu le véhicule. Il reste sur rue, passablement, à part au moment où il y a une interdiction parce qu'on nettoie la rue, je le déplace. Mais donc, à Montréal, je fais tout... À partir de ce quartier-là, je suis venu ici à pied, je fais tout à pied ou en transport en commun ou en vélo. Mais donc on peut faire ça, mais à un moment donné...

420

425

Quand il y a eu... Quand on a acheté l'unité, le promoteur, parce qu'il n'y avait qu'une chambre dans ce cas-là, n'offrait pas de stationnement dans le building. C'était réservé pour les deux chambres. Donc les promoteurs... Je pense que là, l'administration tente de sensibiliser plus les promoteurs, il faudrait peut-être qu'on puisse accommoder un maximum de gens parce que sinon, ils vont être hors garage. Mais à ce moment-ci, ça, c'est une vraie réalité.

430

435 Et ce n'est pas vrai que dans la deuxième phase, on va accommoder tout le monde. Donc ça va juste s'accroître. Et donc... Déjà, dans le quartier, c'est possible de circuler allègrement, les trottoirs ont été élargis, mais après ça, ne faisons pas exprès pour ajouter et ayons des solutions en étant imaginatifs, en regardant ce qui se fait ailleurs.

440 Il reste encore quelques terrains qui pourraient être réservés, mais tarifés parce qu'il y a un coût en quelque part. Si ce n'est pas un promoteur qui développe là-dessus, il y a quelqu'un qui... c'est la Ville qui va être propriétaire. Il y a une instance. Donc il faut qu'il y ait des coûts pour défrayer les frais associés à une telle infrastructure, par exemple.

LA PRÉSIDENTE :

445 Marie-Claude?

LA COMMISSAIRE MASSICOTTE :

Bonjour.

450 **M. YVES LAFORTUNE :**

Bonjour.

LA COMMISSAIRE MASSICOTTE :

455 Petite question... Deux questions. Vous dites que vous habitez sur la rue des Bassins?

M. YVES LAFORTUNE :

460 Oui.

LA COMMISSAIRE MASSICOTTE :

465 Est-ce que vous relatez d'autres rues qui ont des problématiques? Quel est le nom de ces
rues-là, est-ce qu'il y en a...

M. YVES LAFORTUNE :

470 Tout le quartier.

LA COMMISSAIRE MASSICOTTE :

475 Tout le quartier.

M. YVES LAFORTUNE :

480 Si vous arrivez après 18 h dans le quartier, bonne chance pour vous trouver une place. On
peut toujours aller à l'extérieur au nord de Notre-Dame, aller dans Pointe-Saint-Charles. On va
trouver, un moment donné, à moins d'un kilomètre.

LA COMMISSAIRE MASSICOTTE :

485 C'est l'ensemble.

M. YVES LAFORTUNE :

490 Mais s'il y a des choses à déposer, c'est vraiment la croix et la bannière. Il faut utiliser un
espace 15 minutes après ça, aller se garer, revenir. Bref, c'est très, très compliqué. Les espaces
15 minutes sont très, très sollicités parce que justement, il y a des gens qui se stationnent plus que
15 minutes parce qu'il y a une problématique.

Donc l'ensemble du quartier Griffintown, des Bassins... Hier soir, je suis revenu justement du chalet. On a patrouillé des Bassins, Ottawa, William... Et de façon in extremis, on a trouvé un espace sur William, mais c'était le seul espace qui restait.

495

Et donc il y a aussi une instance qui s'appelle, une terrasse qui s'appelle Brasseurs de Montréal qui est très, très populaire actuellement, puis c'est tant mieux, mais ils n'ont pas de stationnement pour les gens qui viennent de l'extérieur du quartier. Les gens qui vont à pied – tant mieux. Donc il y avait énormément de monde hier soir quand on s'est pointés. Et donc on était pas mal certains qu'on était pour sortir de Griffintown pur, au nord de Notre-Dame, pour trouver notre stationnement. Mais c'est régulièrement.

500

Et ça, c'est nous autres comme résidents. Et on a une vignette. Donc les gens qui n'ont pas de vignette, des invités, eux autres, ils s'épuisent. Puis ils nous disent, ça me ferait plaisir de venir, Yves, mais on va passer un bail. Vous viendrez chez nous avant qu'on vienne vous voir.

505

LA PRÉSIDENTE :

Pouvez-vous résumer un petit peu, parce qu'il y a une autre question.

510

M. YVES LAFORTUNE :

Oui.

515

LA COMMISSAIRE MASSICOTTE :

Oui. Une petite question rapide. Qu'est-ce qui vous vient en premier? Vous avez parlé d'un plan d'action. Ça serait quoi la première action, selon vous, à mettre en place?

520

M. YVES LAFORTUNE :

525 Le plan d'action, il faut d'abord une reconnaissance qu'il y a une problématique déjà aiguë
et qui va s'accroître, donc un premier fait. Mais dans le plan d'action, dans les actions, je le
mentionnais tantôt, il faut nécessairement être prudent dans le développement des pistes cyclables,
il faut penser peut-être que si on ne veut pas trop restreindre les espaces de stationnement, il y a
d'autres modalités. Si on veut diminuer la vitesse sur rue, je mentionnais tantôt, avec des trucs qui
530 avancent un peu sur rue, on met une plantation, juste un arbre, et les gens, déjà, ça va avoir
l'impression de garder des espaces au lieu de faire une piste cyclable *all the way* avec peu de
fréquentation.

Je mentionnais certains terrains vacants qui auraient moins de potentiel pour un promoteur
535 immobilier qui pourraient être identifiés à une distance raisonnable. Le problème est plus accru dans
Griffintown Ouest que Griffintown Est. Monsieur Hernandez vous dirait, s'il était ici aujourd'hui, puis
il l'a peut-être déjà dit : « Ah, bien, dans Griffintown Est, il y a le stationnement d'Adonis ce qui
pourrait être utilisé pour des visiteurs parce que c'est public ». Mais dans Griffintown Ouest, il n'y
en a pas de stationnement public.

540 Donc ça prend des espaces de stationnement. Et je mentionnais tantôt, je prenais le cas
de Bordeaux où on retrouve des promoteurs privés. Mais si, par exemple, un espace de
stationnement pour quelqu'un qui est de l'extérieur coûterait, je ne sais pas, moi, 150 euros, je parle
de tarif européen, mais un 200 \$ par mois, mais pour les résidents de la place, ça pourrait 100 \$,
545 un tarif moindre qui était à ce moment-là réduit, c'était convenu entre la municipalité et les
propriétaires privés de stationnement pour, justement, accommoder.

LA PRÉSIDENTE :

550 Il reste une minute.

M. YVES LAFORTUNE :

555

Oui, madame.

LA PRÉSIDENTE :

560

Monsieur Lafortune, j'ai juste une question rapide, rapide, rapide.

M. YVES LAFORTUNE :

565

Allez-y.

LA PRÉSIDENTE :

Vous avez parlé de stationnement qu'on pourrait creuser, des deux ou trois étages.

570

M. YVES LAFORTUNE :

Oui, pas trop creux, parce que...

LA PRÉSIDENTE :

575

Au-dessus, il y aurait quoi?

M. YVES LAFORTUNE :

580

Sur le dessus, justement, on utilise soit en parc... Partout en France, c'est toujours ça le système. Tu as une place, puis tu as tous les stationnements en dessous. Il y a un parc. Donc on ne perd pas d'espace, mais il faut le planifier. Il y a toute une série de parcs qui sont en retard de production à Griffintown pour différentes raisons, là, parce qu'il y a plein de projets. Donc, si on fait juste faire un peu de *planning* en disant qu'en prévision de, on prévoit un certain nombre d'espaces

585 de stationnement et puis on conserve notre parc sur le dessus, on règle notre problème. On garde
des espaces verts, les problèmes des gaz à effet de serre, et on accommode les gens pour les
stationnements.

LA PRÉSIDENTE :

590

Alors merci beaucoup pour cette conversation, monsieur Lamontagne.

M. YVES LAFORTUNE :

595

Lafortune, Lafortune.

LA PRÉSIDENTE :

600

Lafortune, qu'est-ce que je raconte là? C'est écrit Lafortune en plus. Pardonnez-moi. Alors
merci infiniment de votre participation.

M. YVES LAFORTUNE :

605

Parfait.

LA PRÉSIDENTE :

Bon après-midi.

610

M. YVES LAFORTUNE :

On attend avec impatience votre rapport.

615