

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE  
DE MONTRÉAL**

**ÉTAIENT PRÉSENTS:**

Mme FRANCINE SIMARD, présidente  
Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire ad hoc  
M. CHRISTIAN GIGUÈRE, commissaire ad hoc  
M. MARC-ANDRÉ LAPOINTE, analyste  
Mme SORAYA BOUCETTA, analyste  
M. LAURENT-OLIVIER LORD, analyste

**PUM 2050 : PLAN D'URBANISME ET DE MOBILITÉ**

---

**DEUXIÈME PARTIE**

---

**VOLUME 6**

---

Séance tenue le 1<sup>er</sup> octobre 2024, 13 h  
Bureaux de l'OCPM  
1550, rue Metcalfe, 14<sup>e</sup> étage, salle CE  
Montréal

## TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 1 <sup>er</sup> OCTOBRE 2024	
MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	1
<b>PRÉSENTATION DES OPINIONS :</b>	
M. Bruno Collin, citoyen .....	3
M. Luc Gagnon, citoyen .....	18
M. Daniel Bourdeau, citoyen .....	33
Mme Jax Jacobsen, Pour Nos Enfants / For Our Kids.....	54
Mme Yasmine Ksibi, Fondation Cercle de Lumière .....	69
Mme Isabelle Melançon & M. Daniel Thibault, Institut de développement urbain .....	83
M. Louis Aucoin & M. Raymond Bachand, Mobilité Nordique.....	100
Mme Taïka Baillargeon, Héritage Montréal.....	122
Mme Marie-Claude Dauray & Mme Daphnée Ferguson, PME MTL Grand Sud-Ouest.	140
M. Charles-Mathieu Brunelle & Mme Noémie Rivière, Le Quartier des arts du cirque ..	158
<b>MOT DE LA FIN.....</b>	<b>174</b>
<b>AJOURNEMENT</b>	

## **MOT DE LA PRÉSIDENTE**

### **LA PRÉSIDENTE, madame Francine Simard :**

5            Bienvenue à cette séance d'audition des opinions réalisée dans le cadre de la consultation publique sur le PUM, le projet de plan d'urbanisme et de mobilité 2050, de la Ville de Montréal. La séance va se dérouler en français, toutefois les personnes qui voudraient s'exprimer en anglais pourront le faire.

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

15           Je m'appelle Francine Simard, et je suis commissaire à l'Office de consultation publique de Montréal. Mr. Philippe Bourque, président de l'Office, m'a confié la présidence de cette consultation.

Je suis accompagnée par les commissaires, Marie-Claude Massicotte.

### **LA COMMISSAIRE, madame Marie-Claude Massicotte:**

20

Bonjour.

### **LA PRÉSIDENTE:**

25

Et Christian Giguère.

### **LE COMMISSAIRE, monsieur Christian Giguère:**

Bonjour.

30

**LA PRÉSIDENTE:**

Mme Massicotte prend la relève de Mme Gagné, que nous remercions. Nous sommes appuyés dans nos travaux par les analystes Marc-André Lapointe et Laurent-Olivier Lord. Aujourd'hui, c'est Marc-André Lapointe qui nous accompagne.

35

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.

40

Un total de 94 personnes et représentants de divers groupes ont manifesté le désir de présenter oralement leurs opinions devant les commissaires, nécessitant 10 séances qui ont débuté le 24 septembre, et qui se termineront le 3 octobre.

45

Ces opinions présentées oralement s'ajoutent à celles qui nous ont été soumises par écrit jusqu'à présent, de même qu'aux nombreuses opinions recueillies par le biais des questionnaires en ligne et via interception sur site.

50

La Commission a aussi recueilli les suggestions et commentaires de la part de nombreuses personnes et organismes qui ont participé aux divers groupes de discussion tenus depuis le début des travaux.

55

Un grand merci à toutes les personnes qui ont pris le temps de participer à cette consultation.

Nous allons, dans quelques instants, entendre les présentations. Chaque intervenant disposera de 10 minutes pour exposer son opinion, après quoi les commissaires auront aussi quelques minutes pour échanger avec les intervenants. La séance est webdiffusée en direct, et sera également disponible dès demain sur la page de l'OCPM — je dirais, désolée, sur le

60 site de l'OCPM à la page de la consultation, pardonnez-moi. Les transcriptions des présentations seront également mises en ligne dans les jours qui suivront.

65 Si, pour une raison ou une autre, des inexactitudes se glissaient dans les interventions, les représentants du service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal pourront user de leurs droits de rectification par écrit dans les 48 heures. Les rectifications seront disponibles sur le site de l'Office, à la page de la consultation.

65 À la suite des séances d'audition des opinions, les commissaires procéderont à l'analyse de l'ensemble de l'information soumise dans le cadre de la consultation. Ils en feront rapport et formuleront des recommandations.

70 Le président de l'Office soumettra le rapport à la Mairesse de la ville de Montréal, rapport qui sera rendu public deux semaines plus tard.

75 Je rappelle que les rapports de l'Office ont une valeur consultative; les décisions finales appartiennent aux élus.

80  

---

**M. BRUNO COLLIN**  
**CITOYEN**  

---

**LA PRÉSIDENTE:**

85 Sans plus tarder, accueillons notre premier intervenant. Alors, je vous souhaite la bienvenue. Bonjour. Je vais vous demander de vous identifier, et je crois que vous êtes là à titre de citoyen, c'est ça?

**M. BRUNO COLLIN:**

Exact, oui.

90

**LA PRÉSIDENTE:**

Alors, bienvenue, M. Collin.

95

**M. BRUNO COLLIN:**

Oui. Bon, mon nom est Bruno Collin, je pratique en aménagement du territoire depuis une quarantaine d'années. J'ai entre autres travaillé de 1990 à peu près à 2020 pour la ville de Montréal. Alors, voilà.

100

**LA PRÉSIDENTE:**

Est-ce que, M. Colin, avez-vous besoin que je vous fasse un signe lorsqu'il vous reste deux minutes?

105

**M. BRUNO COLLIN:**

Oui. Oui, oui, ça serait apprécié.

110

**LA PRÉSIDENTE:**

Alors, comme ça, vous saurez que vous devez conclure. Alors, nous vous écoutons.

115

///

**M. BRUNO COLLIN:**

120 Merci. Alors, j'aimerais d'abord préciser que mon analyse du projet du PUM 2050 est effectuée sous l'angle très, très spécifique de la crise du logement. Le déséquilibre actuel entre l'offre et la demande de logements uniquement à Montréal entraîne une hausse historique des disparités économiques, un affaiblissement du produit intérieur brut en raison de la perte de mobilité de la main-d'œuvre, un appauvrissement de la classe moyenne, et enfin une dramatique augmentation des sans-abris.

125 Or, malgré la gravité des enjeux, l'air du temps est imprégné d'une confusion persistante entre les causes et les conséquences de cette crise. Face à cette confusion qu'on retrouve également dans le PUM, il m'a semblé nécessaire d'examiner les mythes de croyances entourant la crise de l'habitation.

130 Mais auparavant, j'aimerais nous ramener au début des années 90, à l'époque du premier règlement d'urbanisme unifié de l'ancienne Ville de Montréal, le fameux U-1 qui demeure l'assise des règlements de zonage des quartiers centraux de la métropole, excluant Verdun.

135 Le nouveau cadre réglementaire visait essentiellement à maintenir les caractéristiques existantes de la ville avec, toutefois, des soupapes flexibles permettant d'ajuster le zonage au mérite, avec l'objectif d'assurer une intégration harmonieuse des projets.

140 Mais à partir de la fusion municipale de 2002, il sera foncièrement dénaturé et rigidifié par l'introduction de la LAU sur le territoire de l'ancienne métropole, avec son droit de veto local, c'est-à-dire le mécanisme d'approbation référendaire qui est considéré comme un gain démocratique, alors que c'est davantage, à mon avis, le paroxysme du « pas dans ma cour. »

145            Durant les deux décennies suivant la fusion municipale, on observe à Montréal une montée ininterrompue de la lourdeur administrative et législative dans la gestion du territoire. J'étais aux premières loges, j'ai participé à ça. Dans ces conditions, il n'est pas étonnant que le prix des logements ait quintuplé durant ces deux décennies.

150            Et à propos, j'aimerais également rappeler qu'on a beau augmenter le nombre de règles de surveillance, de comités, ou de commissions, on ne pourra jamais assurer l'excellence ni éviter la médiocrité. Simple parenthèse.

155            Dans mon mémoire, je décris cinq légendes et croyances qui, à mon avis, faussent la perception populaire des causes de la crise du logement, et qui semblent influencer l'approche du PUM.

160            1. Les projets immobiliers privés et leur porteur nuisent à la société, alors qu'en fait, ils sont essentiels à sa prospérité.

              2. Les grands projets d'habitation privés entraînent une hausse du prix des logements environnants, alors qu'il est prouvé qu'au contraire, ils contribuent à stabiliser le prix des logements environnants.

165            Les quartiers anciens de Montréal présentent une densité bâtie optimale, alors qu'en raison de leur nature évolutive, ils sont au contraire les mieux adaptés à la densification du territoire de la région de Montréal.

170            4. L'échelle humaine d'un milieu de vie dépend de la faible hauteur de son bâti, alors qu'elle réfère plutôt à la qualité de l'encadrement bâti, et de l'aménagement des espaces libres de la ville. Je détaille tout ça dans le mémoire.



175 Enfin, et selon le cinquième et dernier mythe, la crise du logement serait d'abord et avant tout un problème de spéculation foncière, or la stratégie résidentielle du PUM vise justement à contrer cette spéculation.

180 Bien sûr, tout comme les taux d'intérêt élevés, la spéculation attise la crise du logement. Par contre, elle n'est qu'un symptôme, voire une conséquence du déficit de logements, et non pas une cause.

Qu'à cela ne tienne, pour ceux qui s'entêtent à fermer les yeux sur la source du problème, elle est le bouc émissaire par excellence.

185 Cela explique l'absence de stratégie dans le PUM pour rééquilibrer le marché de l'habitation. Les mesures incitatives proposées se limitent strictement aux projets de logements subventionnés, tandis que pour les autres projets, l'intensification est conditionnelle au paiement de redevances financières additionnelles à celles imposées entre 2017 et 2020, et qui, seront la SCHL, peuvent s'élever à plus de 36 000 \$ par logement.

190 Bref, la stratégie du PUM pour augmenter la portion de logements hors marché à 20 % d'ici 2050 est fondée sur la hausse du coût des logements privés, et conséquemment sur une hausse de la demande pour du logement subventionné. C'est comme le chien qui court après sa queue, en somme.

195 Alors, un peu plus loin, j'explique en quoi le remplacement des cartes de densité et de hauteur par un mécanisme d'intensification urbaine est davantage un ajout qu'un remplacement.

200 En effet, l'obligation d'enchâsser les nouvelles dispositions d'intensification urbaine dans les règlements de zonage est conditionnelle au respect des seuils minimaux moyens de

densité résidentielle nette. Je suis désolé, là, c'est très technique, mais c'est le PUM, et puis il faut parler des choses telles qu'elles sont. Alors, les gens qui ont suivi savent de quoi je parle.

205 Or, ces seuils sont pratiquement toujours inférieurs aux zonages existants, de telle sorte que jusqu'à preuve du contraire, les anciens paramètres du plan d'urbanisme vont pouvoir demeurer dans le zonage.

210 Il semble donc que les nouvelles dispositions d'intensification visent d'abord les projets dérogatoires autorisés en vertu du règlement de zonage incitatif, c'est-à-dire moyennant rétribution financière.

215 S'il n'y a pas d'obligation d'intégrer les nouvelles dispositions d'intensification urbaine, il est en revanche nécessaire de réduire les plafonds de hauteur dans les arrondissements touchés par les corridors visuels dits exceptionnels.

220 Or, comme expliqué dans le mémoire, certains de ces corridors visuels semblent viser davantage à freiner la croissance urbaine qu'à protéger quoi que ce soit. D'ailleurs, le nombre élevé de corridors visuels dits exceptionnels au centre-ville a pour effet d'annuler en grande partie l'intensification intermédiaire ou élevée proposée sur ce territoire.

225 J'énumère plusieurs exemples de ces vues qui sont en réalité bloquées par la végétalisation du parc du Mont-Royal, soit clairement anecdotiques, déterminées depuis un lieu peu fréquenté à l'échelle de la ville, et qui comportent un impact important, pourtant important, sur l'urbanisation du territoire.

Et des repères emblématiques sont également proposés en surplus des immeubles patrimoniaux cités et classés, avec ou sans aire de protection, et des secteurs et sites patrimoniaux existants. Ces repères sont dotés d'un rayon de protection de 100 mètres à l'intérieur duquel les hauteurs de construction permises seront sévèrement réduites.

230 Plusieurs de ces repères sont situés dans le centre des affaires. En passant, il n'y a plus de centre des affaires dans le PUM, alors qu'il n'y en avait évidemment un avec des limitations précises dans les plans d'urbanisme à date à Montréal. Détail.

235 Ainsi donc, avec l'aire de protection de la basilique Marie-Reine-du-Monde par exemple, l'hôtel Reine Elizabeth n'aurait plus jamais voir le jour, ni le siège social du CN adjacent, lesquels seront dès lors en droit acquis quant à leur hauteur.

240 Pour illustrer la faiblesse du concept, rappelons que la hauteur d'un édifice comme le Aldred dans le Vieux-Montréal ou encore le 500 Place d'Armes situé juste en face n'affecte d'aucune façon la qualité de repère ou d'emblème des clochers de la Basilique Notre-Dame.

**LA PRÉSIDENTE:**

245 Deux minutes.

**M. BRUNO COLLIN:**

250 Merci. La présence de ces édifices contribue au contraire à renforcer la singularité du lieu.

En d'autres mots, ce n'est pas la hauteur d'un bâtiment, mais la richesse de sa composition architecturale et de ses matériaux visibles qui contribuent ou non à la mise en valeur d'un repère d'intérêt.

255 Et par-dessus tout, ces repères emblématiques sont tous situés en bordure du domaine public, de sorte que leur visibilité n'est d'aucune façon menacée.

260 Alors, pour conclure, le cadre réglementaire proposé est finalement plus sévère, plus lourd, plus complexe, et plus obscur, en plus d'être accompagné d'une surcharge fiscale accrue.

265 Dans ces conditions, on peut, en toute certitude, s'attendre à une aggravation sérieuse de la pénurie de logements au Québec — pas juste à Montréal parce que ça se répercute en dehors aussi, on l'a vu — et par le fait même, de la crise sociale qui en découle.

270 Maintenant, moi, je donne quatre recommandations. Je ne sais pas si j'ai le temps de les lire, mais afin d'éviter un tel scénario, le PUM devrait tout de même être amendé de manière à au moins rehausser substantiellement les seuils minimums de densité dans les secteurs d'intensification intermédiaires et élevés.

Retirer l'aspect normatif, les hauteurs, du régime de protection des vues d'intérêt, et revoir à la baisse le nombre des vues en question en fonction de leur réelle pertinence.

275 Retirer la notion de rayon de protection autour des repères emblématiques.

Et retirer l'idée de hausser les redevances fiscales pour la construction de nouveaux logements, en cherchant plutôt à réduire celles qui existent déjà.

280 Voilà, je vous remercie.

**LA PRÉSIDENTE:**

285 Merci à vous. Une ou deux petites questions pour moi. Vous parlez de la crise du logement. Est-ce que, par exemple, les locations à court terme contribuent, selon vous, à la crise du logement?

**M. BRUNO COLLIN:**

290 Bien, je ne sais pas si vous avez vu l'article qui a passé dans le journal La Presse il y  
a deux semaines, peut-être même moins, qui relatait une étude, une très grosse étude qui a  
été faite pour la ville de New York, et qui disait que sur une période de 10 ans, sur une  
augmentation, je pense, de 27 % de la valeur des logements, on pouvait attribuer, au final,  
1 % aux Airbnb.

295 Donc, à mon avis, c'est oui, ça fait partie du problème, mais c'est très mineur. Ce  
n'est pas là que ça se passe.

**LA PRÉSIDENTE:**

300 C'est marginal, c'est ça?

**M. BRUNO COLLIN:**

305 C'est oui, absolument marginal.

**LA PRÉSIDENTE:**

310 OK. Vous avez dit aussi dans votre représentation — parce que je ne l'avais pas lu  
dans le texte, j'avais oublié de vous dire qu'on avait lu votre texte, bien sûr. Vous parlez du  
zonage incitatif, et vous dites le zonage incitatif, en fait, c'est contre rétributions financières.  
Parce que dans le PUM, on parle de zonage incitatif, mais on parle de cobénéfice, on ne  
parle pas nécessairement d'argent sonnante et trébuchant.

315 *///*

**M. BRUNO COLLIN:**

320 Bien, en bout de ligne, ça revient à ça. En fait, c'est oui, à priori, ça pourrait être pour la protection d'un élément patrimonial, par exemple. Et ça aurait beaucoup de sens. Ça pourrait être pour d'autres éléments.

Mais on s'entend qu'il est clairement dit dans le PUM que l'idée, c'est d'augmenter les sous récupérés pour faire du logement social.

325 **LA PRÉSIDENTE:**

OK.

**M. BRUNO COLLIN:**

330 Donc, bien, moi, j'en interprète que c'est — je veux dire, je n'invente rien, c'est ce qui est dit dans le document.

**LA PRÉSIDENTE:**

335 Une dernière question pour moi avant que je passe la parole à mes collègues. Juste par curiosité, vous parlez, à la page 3 de votre document au paragraphe 3.4 à la fin de votre document, on parle de densification. Et on dit :

340 « *Ainsi, sur le Plateau, malgré la construction de centaines de logements, incluant une cinquantaine de tours d'habitation, la population d'aujourd'hui représente à peine plus que la moitié de ce qu'elle était à l'époque des fameuses chroniques de Michel Tremblay.* »

Pourquoi?

345

**M. BRUNO COLLIN:**

Bien, c'est la grandeur des ménages essentiellement. Maintenant, on vit à un ou deux. Puis quand on a une famille, des enfants, c'est rarement deux enfants, souvent un. Les ménages sont beaucoup, beaucoup plus petits.

350

Alors, on a besoin de plus de logements pour avoir la même masse critique de résidents. Et c'est ce qui explique que dans certains quartiers centraux, qui anciennement étaient très animés, aujourd'hui sont des véritables déserts alimentaires. Il n'y a pas assez de monde pour faire vivre des commerces.

355

**LA PRÉSIDENTE:**

Est-ce qu'il y aurait d'autres raisons que la taille des ménages?

360

**M. BRUNO COLLIN:**

Non. Essentiellement, c'est ça. Parce que justement, je prends l'exemple du Plateau que moi, j'ai examiné attentivement. Et puis il s'est ajouté des centaines de logements, il s'est ajouté une cinquantaine de tours. Je les ai comptées. Et malgré cet ajout-là, bien, on voit que le total... mais la population, ce n'est pas la moitié. C'est un peu plus que la moitié, quand même.

365

**LA PRÉSIDENTE:**

370

OK.

///

**M. BRUNO COLLIN:**

375

Mais ça fait une grosse différence. Et puis voilà. La population du Plateau en 1950 résidente était équivalente à celle de Paris intramuros aujourd'hui.

**LA PRÉSIDENTE:**

380

Merci. Marie-Claude.

**LA COMMISSAIRE:**

385

Oui. Dans vos recommandations, vous mentionnez de soit diminuer ou même retirer la notion de protection de certains corridors visuels. Pour vous, il y a-tu un impact à tous les retirer, quels seraient les impacts que ça occasionnerait?

**M. BRUNO COLLIN:**

390

Bien, en fait, moi, j'ai fait une étude très approfondie de tous les corridors visuels, ou si ça s'appelait des percées visuelles protégées dans l'arrondissement Ville-Marie. Ils sont entièrement dans les grandes lignes repris, à quelques-uns ajoutés. Et ce que j'avais noté et observé, c'est qu'il y avait beaucoup de vues protégées qui n'existaient même pas.

395

Et essentiellement, moi, je pense à celle à partir du belvédère Kondiaronk. Vous savez, le belvédère Kondiaronk, quand on marche d'une extrémité à l'autre du belvédère, les bâtiments se promènent, puis ce qu'on voit n'est pas pareil. Le point de référence, parce que ça en prend un, est à un endroit.

400

Et de là, oui, il y a des petites percées dans le milieu du massif principal par où on peut voir le fleuve. Et encore, souvent, il faut avoir des jumelles.



405 La photo que vous avez, que vous utilisez vous-même ici, on voit, du centre-ville, c'est un agrandissement. C'est un agrandissement. Et évidemment, avec des jumelles, agrandir, oui, on peut percevoir le fleuve ici et là à travers les bâtiments.

410 Mais je veux dire, cette idée-là au départ, le fleuve, il est très visible à gauche et à droite. Quand on va sur le belvédère, on ne peut pas le manquer. Donc, sa présence, elle est là. Et le fleuve... Enfin, voilà, je ne veux pas trop le rentrer là-dedans.

Mais moi, je pense que cette rationalisation, ça nous rapprocherait du concept initial. Moi, je travaillais au JOUM [phonétique] quand on a fait la montagne en question, qui est le document de base qui a mené à toute cette histoire de protéger des vues de la montagne.

415 Puis protéger la présence de la montagne, c'est important, on s'entend. Mais là, on ne parle même pas de la montagne. Là, on parle des percées visuelles anecdotiques entre des bâtiments du massif.

420 C'est un peu comme si on disait : « Le centre-ville, il est en chemin. Le centre-ville, il n'aurait pas dû être là. » On a un centre-ville au Québec. On en a un, on a une métropole. C'est notre centre-ville, on devrait en être fier.

425 Les gens qui vont sur le belvédère, c'est ça qu'ils vont voir beaucoup aussi. Puis évidemment, le paysage autour qui en fait partie.

Mais il ne faut pas en venir à dire : « Ah, il y a trop de tours. Les tours, ce n'est pas Montréal. » Les tours, c'est Montréal. Et l'histoire de développement des tours au Canada, c'est à Montréal que ça s'est passé, pas à Toronto. Alors, voilà.

430 *///*

**LA COMMISSAIRE:**

Merci.

435

**LA PRÉSIDENTE:**

Merci.

440

**LE COMMISSAIRE:**

À la page 4, vous faites allusion, vous nous dites que vous avez examiné les détails concernant les seuils de 200, 250 logements à l'hectare, soit les plus élevés en dehors du centre-ville. Vous faites référence ici à une étude comparative que vous avez faite sur un terrain à construire d'une superficie de 7 000 mètres carré. Alors, de quel terrain il s'agit?

445

**M. BRUNO COLLIN:**

Bien, c'est un terrain qui est à construire, qui est vacant, et qui est situé dans l'arrondissement Ville-Marie. Je ne veux pas trop rentrer dans le détail parce que ce n'est pas mon terrain. Puis c'est un cas que j'ai examiné, et qui était dans un secteur de 250 logements l'hectare, le secteur d'intensification de 250 logements l'hectare.

450

Ça fait que je me suis adonné à regarder ça en détail. Et j'ai comparé les coefficients d'occupation du sol actuels, qui sont — d'ailleurs, on les enlève du plan d'urbanisme, mais ils demeurent dans les règlements jusqu'à preuve du contraire. Donc, j'ai comparé ces choses-là.

455

460 Puis c'est là que j'ai vu qu'effectivement, si c'était le cas pour le 7 000 mètres carrés, ça veut dire que le trois de densité, qui est le trois de base dans tous les quartiers, bien, il n'est jamais dépassé par le 250, qui est le plus élevé.

465 Il y a des gens qui s'inquiétaient la semaine passée dans Pointe-Saint-Charles, puis ils disaient : « Avec 250... » Mais ils n'ont pas à s'inquiéter.

**LE COMMISSAIRE:**

470 Merci. S'il nous restait une minute, vous parlez rapidement, dans votre présentation, de l'effet spéculation et le PUM comme étant, dans certains de ces aspects, son objectif serait de contrer un petit peu. Est-ce qu'on peut vous entendre un peu plus là-dessus? Une minute.

**M. BRUNO COLLIN:**

475 Bien, je ne sais pas trop quoi dire. Moi, comme j'ai dit, c'est, à mon avis, le phénomène de la spéculation, c'est un symptôme de problème. Mais on ne va pas corriger le problème en s'attaquant aux symptômes. Ça ne marche pas, ça n'a jamais marché, ça, ça ne se peut pas. Alors, moi, je pense que c'est un détournement.

480 Dans le milieu de la planification, beaucoup de monde font une presque obsession sur la spéculation, mais il n'est pas là, le problème. Puis ça, c'est documenté.

485 J'ai des références. Puis mes références sont solides. Je parle entre autres de la revue d'Atlantique qui a 160 ans aux États-Unis, puis qui est entre les mains de la principale personne qui pousse Kamala Harris. Ça fait que je ne parle pas de trucs d'extrême droite, moi. C'est documenté sérieusement par les Harvard puis les MIT.

Ça fait que je veux dire, ce sont des études sérieuses, on doit les prendre en considération, je pense. Et puis voilà.

490

**LA PRÉSIDENTE:**

Alors, merci beaucoup d'avoir pris le temps de partager avec nous vos idées, de vous être déplacé aussi. Alors, bonne fin de journée.

495

**M. BRUNO COLLIN:**

Bien, merci beaucoup à vous, et bon courage pour la suite.

500

**LA PRÉSIDENTE:**

Au revoir. Alors, nous reprendrons dans quelques instants.

505

---

**M. LUC GAGNON  
CITOYEN**

---

510

**LA PRÉSIDENTE:**

Alors, bonjour. Bienvenue, M. Gagnon. Je vous rappelle que vous disposez d'une dizaine de minutes pour présenter. Avez-vous besoin que je vous fasse un petit signe?

515

///

**M. LUC GAGNON:**

S'il vous plaît.

520

**LA PRÉSIDENTE:**

Vous saurez que vous devez conclure à ce moment-là. Nous avons pris connaissance du document que vous avez soumis. Et après votre période de 10 minutes, nous bénéficierons nous aussi de quelques minutes pour vous poser des questions. C'est bon? Alors, encore une fois, bienvenue. Et nous vous écoutons maintenant.

525

**M. LUC GAGNON:**

Merci. C'est un privilège d'être ici. Je voudrais quand même — disons, je ne suis qu'un citoyen, mais je voudrais quand même insister sur le fait que je suis. Dans le sens que ça fait 40 ans que je travaille sur les enjeux de l'énergie et changements climatiques. Et c'est beaucoup dans cet esprit-là que ma présentation est basée.

530

Et peut-être une petite mise en garde, parce que dans certaines images, il semble y avoir des contradictions. C'est pour souligner le fait que mon expertise a toujours été ce qu'on appelle les analyses de cycles de vie, que j'ai d'ailleurs, dans d'autres cas, présenté sur la question des autos électriques et autres enjeux. Puis j'ai même publié un livre récemment qui essaie de tenir compte des analyses de cycles de vie.

535

540

Ça fait que c'est parti. Peut-être ça, je peux passer vite. C'est, au fond, c'est les objectifs qui semblent un consensus qui sont tous directement dans le plan d'urbanisme et de mobilité.

545 Et dans l'esprit de réduire ou non les émissions de gaz à effet de serre, la première question qu'on voit souvent, c'est : est-ce que les autobus diesel permettent de réduire les émissions? Et il y en a beaucoup qui présument que c'est fameux, puis que ça réduit beaucoup.

550 La réalité, ce n'est pas le cas. Dans le sens que les autobus diesel souvent se promènent à vide. Et quand on prend per capita, on s'aperçoit qu'il y a seulement qu'une très, très faible réduction des émissions.

555 En fait, on peut dire que les autobus de la STM sont l'exception presque en Amérique du Nord, où ils font effectivement une baisse des émissions. Pourquoi? Parce que c'est ici que les autobus sont les plus bondés en Amérique du Nord.

560 Si le choix, c'est entre, par exemple, tramway ou autobus diesel, il faut réaliser que les autobus diesel ne permettent pas de densifier. Au contraire, il y a beaucoup de littératures qui démontrent que le bruit et la pollution générés par les autobus diesel a plutôt tendance à repousser le développement, plus qu'à l'attirer.

565 Il y a aussi la question des voies réservées pour autobus, qui sont effectivement une option intéressante. Mais il faut faire attention pour ne pas essayer d'en faire trop avec les voies réservées.

570 Je vous invite, si vous avez le temps, d'examiner un peu le cas d'Ottawa qui est montré ici, où est-ce qu'on avait effectivement deux lignes de 70 000 déplacements par jour, et c'était un enfer.

L'image, on voit que juste pour la période de pointe du soir, il devait y avoir quelque chose comme 50 à 100 autobus diesel stationnés au centre-ville pour permettre de sortir les citoyens lors de la pointe.

575 Ici, juste quand même faire attention, c'est pour ça, ici, si on regarde par rapport à l'autre analyse précédente, l'analyse précédente, c'étaient les émissions directes. Ici, j'ai fait une revue de littératures, de plusieurs dizaines, presque une centaine de références sur les émissions de cycles et de vie où on inclut la fabrication des autobus, la fabrication des autos, et tout ça.

580 Et on s'aperçoit que sans — là, on n'a pas le temps d'aller dans le détail, mais globalement, c'est le métro et le tramway qui peuvent réduire vraiment les émissions de gaz à effet de serre.

585 Mais si on regarde la comparaison tramway versus métro, un métro coûte environ 10 fois plus cher par kilomètre, ou même par station, que le tramway. Ça veut dire que si on fait une bonne planification stratégique, on doit tenir compte des coûts. Ça fait qu'on a vraiment le choix entre 20 stations métro ou 200 stations de tramway.

590 Et c'est très clair que les 200 stations de tramway vont attirer beaucoup plus d'usagers, vont aussi attirer beaucoup plus de développements, et permettre la densification.

Ça fait que depuis plusieurs années, dans le fond, je fais des présentations sur le transport collectif. Le principe que j'essaie de vendre, et qui semble s'affirmer, en tout cas dans le PUM, c'est le principe du bon mode au bon endroit.

595

Si on dépense trop pour une infrastructure qui est de trop grande capacité, on gaspille de l'argent. Si on ne dépense pas assez, bien, on a des autobus qui sont bondés avec une mauvaise qualité de service.

600 Ici, ça illustre un peu une application du bon mode au bon endroit. Dans la colonne du milieu, vous avez l'achalandage quotidien normal, par exemple pour un métro, qui est entre

200 et 250 000 déplacements par jour. Mais actuellement, la construction de la ligne bleue, probablement qu'on va aller chercher 50 000, peut-être 70 000. Mais on voit que le choix du métro à cet endroit-là, c'est comme cinq fois trop cher pour un rien par rapport aux besoins.

Nous, il y a quelques années, on avait proposé tout un réseau tramway qui aurait pu remplacer l'extension du métro, la ligne bleue, et le SRB Pie-IX.

Une objection qu'on me dit souvent par rapport aux tramways, mais on dit : « Ah, mais pourquoi se casser la tête avec les fils, les infrastructures, tout ça, alors qu'il suffit d'avoir des autobus électriques à batteries, maintenant parce que la technologie le permet? »

Oui, la technologie est là. Oui, je crois à l'autobus électrique à batteries, mais seulement pour les petits réseaux, pas pour les grands réseaux. Pourquoi? Parce qu'un autobus électrique à batteries transporte environ quatre tonnes de batteries, c'est le poids de 50 personnes. Ça fait que c'est très difficile de penser que des autobus électriques peuvent avoir une grande capacité.

En fait, je l'ai mis ici dans le tableau du bon mode au bon endroit. On voit que les autobus électriques à batteries ont une capacité moindre que l'autobus diesel. Et si on prend des grands réseaux où, par exemple, il peut y avoir comme — il y a beaucoup de réseaux, on peut parler de 45 000 déplacements par jour.

Le choix, ça peut être entre le tramway ou un réseau de voies réservées avec sept autobus électriques qui doivent remplacer une seule rame de tramway. Ça fait que c'est clair que c'est beaucoup, beaucoup plus cher.

Ça fait que tout ça, l'application du bon mode au bon endroit démontre qu'il y a un grand potentiel pour le tramway à Montréal. Puis ce n'est pas une position dogmatique. C'est simplement parce que pendant 50, 100 ans qu'on développe le transport collectif, on a



toujours choisi les deux extrêmes; soit le métro de très grande capacité, ou l'autobus de très faible capacité, alors que toutes les capacités ou les besoins intermédiaires, on essaie de les fournir avec des autobus. Mais ça ne donne pas un bon service.

635

Et tout à l'heure, on parlait de densification. Si l'autobus ne permet pas la densification; le tramway, partout dans le monde, a démontré qu'il attire le développement le long des lignes.

640

Et si on parle — je ne veux pas reprendre les questions de l'intervenant précédent, mais quand on parle de trop de développement, spéculation, puis tout ça, c'est sûr que si on construit quatre stations de métro et qu'on densifie à l'extrême ces quatre stations-là, ça peut avoir beaucoup d'impacts.

645

Mais la beauté du tramway : on peut avoir 200 stations. Ça fait qu'avec 200 stations, il n'y aura pas, je pense, d'impact majeur en termes sur les quartiers qui sont existants, parce qu'on peut densifier avec la moyenne densité à chacune des stations, sans avoir à, disons, avoir des projets gigantesques.

650

J'arrive, c'est bien, la conclusion. Parce que ça, je pense que c'est assez éloquent. Si on regarde toutes les villes modernes dans le monde, on parle de monde occidental a environ 2 000 lignes de tramway. Au Québec, on est à zéro.

655

Pourquoi qu'il y a 2 000 lignes de tramway partout dans le monde? Ça se résume par cette image-là à mon avis. C'est que les économies annuelles en coûts d'exploitation compensent pour les coûts élevés d'implantation.

660

Donc, non seulement le tramway est 10 fois moins cher que le métro, mais ses économies sont suffisantes pour rembourser, sur 30 ans, à peu près toute l'infrastructure. Puis la raison, c'est qu'une rame de tramway peut remplacer trois à cinq autobus, donc trois à

cinq chauffeurs. Et l'efficacité énergétique est quatre à cinq fois plus grande, donc beaucoup moins de couts.

665 Et je vous laisse sur la dernière, parce que c'est juste pour dégonfler un mythe. Le tramway est bien adapté à l'hiver. Si on regarde partout, partout, des villes nordiques on des grands réseaux de tramway.

Merci beaucoup.

670 **LA PRÉSIDENTE:**

Merci à vous, M. Gagnon. Vous me facilitez la vie, vous avez conclu ça vraiment très, très bien. J'ai une question très générale ou plus globale.

675 Comment ça se fait que le tramway n'est pas arrivé sur la table? Parce que bon, on a entendu parler du tramway depuis les dernières années, mais plutôt timidement. Là, c'est depuis quelques années où c'est de manière un petit peu plus affirmée.

680 Mais comment vous expliquez que ça ait pris autant de temps à discuter sérieusement de tramway ici à Montréal? Parce qu'on en parle clairement dans le PUM, là.

**M. LUC GAGNON:**

685 Bien, deux choses, je pense, qui permettent de répondre.

Première chose, c'est que pendant longtemps — puis moi, ça fait peut-être 15 ans ou au moins 10 ans que je fais des tournées en faveur du tramway, puis tout ça. Puis pour illustrer la réalité, à un moment donné, on est allé voir les représentants de Bombardier, et

690 pour dire comment est-ce que c'est important le tramway; aidez-nous. Bombardier étant le deuxième fabricant de tramways au monde.

Et on a été reçus de façon particulièrement hostile, parce que Bombardier, son mandat, c'était de construire des rames de métro à La Pocatière. Ça fait que vous pouvez voir comment qu'on avait un esprit très, très étroit.

695 Mais l'autre élément plus structurel, à mon avis, c'est simplement parce qu'on se lance constamment dans des projets beaucoup trop gros, beaucoup trop chers.

700 Pendant qu'on a construit les quelques stations de métro à Laval, on n'a pas parlé de d'autres choses.

En 2015, 16, il y avait — parce que nous, on était vraiment impliqués dans tout ça. Il y avait quelque chose comme six projets de tramway considérés sérieusement, Laval, Longueuil, Montréal, tout ça. Et quand le projet de la Caisse de dépôt est arrivé, ça a comme coupé complètement toute autre option.

710 Puis je peux vous dire même que ça, je ne m'en cache pas, puis c'est un peu controversé, mais j'avais un contrat pour développer, aider à développer le tramway à Longueuil. Puis aussitôt qu'ils ont vu que j'avais écrit une lettre contre le REM, bien, ils m'ont congédié.

Ça fait qu'on est dans un mode de mégas projets très, très chers. Et à chaque fois qu'on en fait un, tout est arrêté pendant 10 ans.

715 Ça fait que là, l'importance, c'est de ne pas recommencer ça. Malheureusement, il y a la ligne bleue du métro qui est en marche. Mais encore là, si le gouvernement dit : « Bien là, on dépense assez avec la ligne bleue, on ne dépense pas pour d'autres projets », on est

encore paralysé jusqu'à tant qu'on arrête de se lancer dans des projets qui sont 10 fois trop chers pour nos besoins.

720

**LA PRÉSIDENTE:**

Je comprends de vos propos qu'il y a des impératifs politiques.

725

**M. LUC GAGNON:**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE:**

730

Il y a des impératifs économiques.

**M. LUC GAGNON:**

735

Oui.

**LA PRÉSIDENTE:**

740

En fonction du développement des entreprises. Et il y a aussi une absence de réflexion.

**M. LUC GAGNON:**

745

Oui, mais encore aujourd'hui, vous allez probablement avoir toute une panoplie de présentations. Mais il y a encore plein de mondes qui disent : « Non, non, non, ce n'est pas le

tramway. Ça prend des stations de métro dans l'Est. Ça prend deux autres stations, trois... »  
Si on écoute ça, on ne fait rien d'autre que ça.

750 Si on se relance dans 8 ou 10 stations de métro, on ne fera pas de tramway, alors  
que c'est ça le vrai besoin.

**LA PRÉSIDENTE:**

755 Merci. Christian.

**LE COMMISSAIRE:**

760 Merci. Je m'adresse un peu plus en détail à votre concept du bon mode au bon  
endroit. Donc, si on prend l'exemple, par exemple, de la ligne tramway Dorval-Lachine, celle  
à laquelle vous faites référence dans votre présentation, mais vous n'avez pas eu le temps  
d'en parler.

765 Comment ça s'organise, le bon mode au bon endroit? Si, par exemple, ici, on  
traverse, on est dans plusieurs arrondissements, alors ça serait quoi la façon de réaliser le  
bon mode au bon endroit à travers tout ce territoire-là?

**M. LUC GAGNON:**

770 Bien, la réalité, c'est l'évaluation de l'achalandage probable. Puis justement, avec mon  
collègue, Jean-François Lefebvre, on a fait une étude sur des possibilités de corridors pour  
Lachine, LaSalle, puis tout ça. Puis on arrivait à des probabilités d'achalandage de l'ordre de  
30 à 40 000 déplacements par jour.

775 C'est clair qu'on peut choisir de faire des voies réservées pour autobus, mais la voie réservée pour autobus, elle va être complètement congestionnée le premier jour.

780 Ça fait que c'est là que tout ce qui est prévision d'achalandage supérieur à 25 000 déplacements par jour justifie généralement un tramway. En France, ils font des tramways pour 15 000 déplacements par jour. Mais disons qu'eux autres, ils sont très pros tramway. Mais si on dit que 25 000, c'est suffisant pour justifier un tramway, il y a beaucoup de cas.

Si on regarde des réseaux d'autobus comme Sauvé-Côte-Vertu, c'est 30 000. Il y en a beaucoup, des réseaux qui sont de cet ordre-là dans la région de Montréal.

785 **LE COMMISSAIRE:**

Donc, l'achalandage devient le critère numéro 1.

**M. LUC GAGNON:**

790

Oui.

**LE COMMISSAIRE:**

795 J'ai lu également quelque part dans votre présentation que quand on instaure un centre, une gare, en fait, il y a un effet sur le prix du logement à ce moment-là.

**M. LUC GAGNON:**

800

Oui. Effectivement, il peut y avoir un effet sur le prix du logement. Puis la littérature internationale démontre que quand on met des réseaux de tramways, la valeur des maisons augmente.

805 Mais par contre, ce qu'on n'a pas, c'est la comparaison métro versus tramway. Parce que si vous avez une station de métro avec des grosses tours, ça va avoir un bien plus gros impact.

810 Puis si vous avez 200 stations de tramway, l'effet — comment je pourrais dire? Structurant est là pour attirer le développement, mais ça va avoir très peu d'impact sur les autres maisons ou les autres habitations, parce que c'est distribué relativement grand, sur des longues distances, en beaucoup de stations.

815 Ce qui n'est pas le cas actuellement. On a trop tendance à penser la densification avec comme un gros point très, très dense, alors qu'à mon avis, si on veut bien réussir la densification, c'est plus la moyenne densité avec un tramway.

Parce que peut-être ce qui n'est pas évident là-dedans, c'est oui, on peut réussir à densifier avec des grosses tours si on ne fait pas de tramway.

820 Mais qu'est-ce qui va arriver? Les gens vont insister pour avoir encore des autos. Bien là, il va y avoir deux fois plus d'autos, plus de congestion, puis ça va être un échec.

825 Ça fait qu'il faut... c'est un peu comme de dire : « Le tramway, c'est la compensation pour le quartier en échange de la densification. Vous avez un tramway qui réduit l'usage de l'automobile. Ça fait que ça équilibre, si on peut dire, la qualité de vie dans le quartier. »

**LE COMMISSAIRE:**

830 Merci.

**LA COMMISSAIRE:**

835 Oui, merci. Vous mentionnez l'apport ou la bonification au niveau du tramway, qu'est-ce qui advient avec les autobus qui sont en place en ce moment? Il y a-tu une répartition, qu'est-ce que vous suggérez?

**M. LUC GAGNON:**

840 Oui. Bien, première chose, je ne pense pas qu'il n'y ait jamais trop d'autobus. Dans le sens que la durée de vie d'un autobus, c'est 15 ans, puis contrairement au tramway qui peut avoir 30, 40, 50 ans.

845 Mais c'est aussi même par rapport... parce que la question se pose pour les chauffeurs. On va dire : « Bien là, est-ce que le syndicat des chauffeurs de la STM va être contre le tramway? »

850 Je ne pense pas. Parce qu'à partir du moment où est-ce qu'on fait une ville de transport en commun avec des lignes de tramway, il va y avoir beaucoup de besoins de rabattement par autobus vers les lignes de tramway. Ce qui fait donc que je ne pense pas qu'en soit, on va avoir trop d'autobus ou qu'on aurait trop de chauffeurs.

855 C'est juste, c'est qu'on change le modèle de développement, qui lui va avoir quand même besoin de beaucoup de chauffeurs et d'autobus dans les périphéries, et pour le rabattement.

**LA COMMISSAIRE:**

860 OK. En périphérie pour le rabattement. J'ai peut-être un complément aussi.



**LA PRÉSIDENTE:**

Oui.

865 **M. LUC GAGNON:**

Oui.

**LA COMMISSAIRE:**

870

Je veux juste savoir, le financement se ferait comment, selon vous?

**M. LUC GAGNON:**

875

Bien, c'est sûr que le financement doit être — comment je pourrais dire? Initié par les... ça doit être de l'argent public. Je pense que l'exemple du REM démontre qu'on ne peut pas se fier à des projets où est-ce qu'on pense que des institutions vont lancer les projets.

880

Le projet du REM, la raison que ça existe puis que ça peut être financé, c'est qu'il va y avoir environ 600 000 000 de dollars de redevances qui vont devoir être payés de la RTM à la CDPQ quand tout le réseau va être en place.

885

Ça fait qu'on a juste, dans le fond, déplacé le problème de la construction vers l'exploitation.

Ça fait qu'il faut, il va falloir qu'il y ait de l'argent public.

Mais comme j'explique, c'est qu'une fois qu'on voit que le problème de financement de la STM, c'est parce que la STM veut tout faire avec des autobus. Si la STM peut

890 remplacer beaucoup de réseaux d'autobus par des tramways, les couts d'exploitation vont  
baisser dramatiquement.

Et là, dans le fond, c'est un peu comme de dire : « On met en place un cercle  
895 vertueux où est-ce que les économies d'exploitations permettent de soutenir le  
développement futur. »

**LA COMMISSAIRE:**

Merci.

900

**LA PRÉSIDENTE:**

Alors, merci beaucoup.

905

**M. LUC GAGNON:**

Merci.

**LA PRÉSIDENTE:**

910

C'est terminé. On a terminé de vous bombarder de questions. Alors, merci encore  
une fois d'avoir partagé vos idées avec nous.

**M. LUC GAGNON:**

915

Avec plaisir.

///

**LA PRÉSIDENTE:**

920

Alors, bonne fin d'après-midi. Et nous revenons dans quelques instants.

925

---

**M. DANIEL BOUDREAU**  
**CITOYEN**

---

**LA PRÉSIDENTE:**

930

Alors, bonjour et bienvenue, M. Boudreau. Merci beaucoup d'être là. Vous êtes là à titre de citoyen?

**M. DANIEL BOUDREAU:**

935

Oui.

**LA PRÉSIDENTE:**

940

Je vous rappelle — de toute manière, nous vous avons entendu, nous avons eu le plaisir de vous entendre au moment du forum, et nous avons également lu le document que vous avez soumis. Donc, vous disposez de 10 minutes pour votre présentation. Avez-vous besoin que je vous indique lorsqu'il reste deux minutes?

945

**M. DANIEL BOUDREAU:**

C'est correct. Oui, vous me l'indiquerez.

**LA PRÉSIDENTE:**

950 Oui, je le ferai.

**M. DANIEL BOUDREAU:**

955 Parfait.

**LA PRÉSIDENTE:**

960 Et ensuite, nous disposerons, nous, de quelques instants pour vous poser des questions. C'est bon?

**M. DANIEL BOUDREAU:**

965 Oui.

**LA PRÉSIDENTE:**

970 Alors, nous vous écoutons.

**M. DANIEL BOUDREAU:**

970 Parfait. Donc, aujourd'hui, dans mon mémoire, je viens vous parler des solutions fondées sur la nature qui vont probablement aider la Ville de Montréal à atteindre la carboneutralité.

975 Vous allez voir, quand vous allez regarder le mémoire, c'est un mémoire très général, parce que je n'ai pas trouvé beaucoup d'exemples pour le Québec ou pour Montréal comme tel. Donc, j'ai refait un peu une mini revue de littérature de ce qui existait sur le sujet.

980 Donc, le gros de la présentation, je vais faire un retour rapide sur les orientations 8 et 9 du PUM, revenir sur la carboneutralité, qu'est-ce que c'est exactement, puis comment les solutions naturelles peuvent aider à la carboneutralité de la Ville de Montréal, et au survol du potentiel du stockage du carbone dans la végétation et les sols.

985 Rapidement, les deux orientations 8 et 9 de la Ville de Montréal dans le PUM, c'est : on parle d'accroître la place de la nature et de la biodiversité urbaine. Et la neuvième, améliorer la performance environnementale et la résilience des bâtiments, des terrains, et des infrastructures d'utilité publique.

990 Là-dedans, on parle, bon, la place de la nature, l'importance de la biodiversité, etc. Et aussi, dans l'orientation 9, on revient aussi sur la carboneutralité d'ici 2050.

Donc, ça ne fait pas partie de mon mémoire, mais je voulais quand même parler un petit peu plus du volet de la carboneutralité et des émissions de gaz à effet de serre.

995 Ici, à Montréal, on le voit, on a un objectif pour 2030 d'à peu près, autour d'à peu près 7 000 000 de tonnes d'EGS en équivalent CO<sub>2</sub>.

Ce qu'on voit sur le côté, c'est 8 à 10 000, 14 000, mais c'est en milliers de tonnes. Donc, on parle de millions de tonnes à ce moment-là.

1000

Ce sont des objectifs extrêmement ambitieux. Et on va essayer de voir un petit peu comment les solutions fondées la nature peuvent aider à la séquestration du carbone pour

atteindre ce qu'on a vu juste avant. M. Luc Gagnon a parlé un peu plus de décarbonisation, donc la mise en place des tramways électriques et compagnie.

1005

Moi, je vais me pencher un petit peu plus sur comment les solutions naturelles peuvent faire le travail.

1010

Donc, qu'est-ce que c'est, la carboneutralité? Ça, c'est tiré des documents du PUM aussi.

On parle de deux choses, on parle de réduire les émissions, dans un premier temps, à travers tous les types d'utilisation qu'on peut avoir dans une ville.

1015

Et par la suite, on parle des mesures de compensation des émissions gaz à effet de serre, qu'on appelle généralement dans le langage commun « la compensation carbone ».

1020

Ça vise à éliminer le CO<sub>2</sub> par des solutions naturelles, en grosse partie, notamment le reboisement, la séquestration du carbone dans les sols, la production de biochar, comme j'en parle dans mon mémoire.

Il y a toutes les solutions techniques aussi, technologiques comme compagnie Deep Sky, là où est-ce qu'on parle d'éliminer le CO<sub>2</sub> de l'atmosphère par des technologies.

1025

Ça, je n'en parle pas, parce que c'est moins au point, puis c'est moins intéressant en termes de point de vue pour une ville comme Montréal.

1030

Donc, tout ça, quand on met ça en place, on se retrouve avec la carboneutralité, qui est de viser finalement un point nul des émissions de gaz à effet de serre.

Concrètement, si je change, oui, on le voit ici. Bon, en haut, on explique c'est quoi la carboneutralité.

1035 Mais ce que vous voyez ici, c'est un graphique tiré d'un des derniers rapports du GIEC. Puis là, j'ai comme installé un peu les mesures.

On a des millions de tonnes de GES avant 2000, les 1990. La cible de 2030, on parle ici de réduire d'à peu près 50 %, 55 % nos émissions.

1040 Puis en 2050, ce qu'on vise, c'est que les émissions brutes qui sont au-dessus la ligne nette de zéro seraient compensées par des émissions négatives, qu'on appelle, qui sont finalement toutes les émissions d'élimination du CO<sub>2</sub>, etc.

1045 Ça, c'est un gros défi pour une ville comme Montréal, comme pour d'autres grandes entreprises. Parce que de passer de millions de tonnes à zéro en termes d'émission de carboneutralité, c'est quand même assez exigeant.

Donc, c'est quoi les solutions fondées sur la nature, comment elles peuvent aider à l'atteinte la carboneutralité?

1050 Ici, j'ai mis deux définitions, l'Union Internationale de Conservation de la Nature, mais j'aime mieux celle de la Commission Européenne, qui dit que :

1055 *« Les solutions fondées sur la nature sont inspirées et soutenues par la nature, fournissent simultanément des avantages environnementaux, sociaux, et économiques, contribuent à renforcer la résilience. En d'autres mots, ces solutions apportent davantage de nature et de processus naturel dans les villes par le biais d'interventions efficaces, bon, en termes de ressources adaptées, etc. »*

1060            Quand on parle de ça, c'est quoi un peu les survols? Je vais faire un petit survol rapide des solutions naturelles ou solutions fondées sur la nature.

1065            Bien, ceux qu'on connaît le plus régulièrement, ce sont les toits végétalisés. Tout à l'heure, j'ai vu la photo que vous aviez mise, au-dessus de la Ville de Montréal, on voyait à peu près juste deux toits végétaux ou deux toits verts à Montréal.

1070            C'est un endroit sur lequel on pourrait travailler beaucoup plus, parce que c'est une des rares surfaces qui sont encore disponibles, parce que les surfaces urbaines au niveau du sol sont presque toutes pleines.

On pourrait travailler beaucoup plus sur les toits pour aller végétaliser plus de toits.

1075            Donc, ça améliore aussi la verdure, ça améliore la biodiversité, ça retient l'eau, et ça peut aussi séquestrer du carbone. C'est un peu ça que mon mémoire est beaucoup basé là-dessus, sur la capacité de séquestration du carbone.

1080            Je cite beaucoup d'études qui ont été faites. Il n'y en a pas tant que ça sur les toits végétalisés. Mais ici, on parlait à peu près d'autour de 85 kilos de CO2 par mètre carré qu'on serait capable de séquestrer, selon certaines études.

Les structures végétales verticales, ça, je n'ai pas trouvé d'étude, mais c'est sûrement pas mal moins, mais ça reste quand même intéressant.

1085            Il y a aussi tout ce qu'on appelle les systèmes végétalisés de gestion des eaux pluviales. On connaît tous les côtés bénéfiques de ça quand on parle de plus en plus des villes éponges.



1090 Vous savez, je suis membre du Conseil d'administration de la Société québécoise de phytotechnologie. Ça fait 15 ans qu'on fait des colloques pour dire qu'il faudrait de plus en plus mettre en place des systèmes de gestion des eaux pluviales comme ça, végétalisés, pour développer des villes éponges.

1095 Mais Montréal commence à s'en rendre compte avec le nombre d'inondations qu'on a.

Donc, ça permet aussi, idéalement, quand on fait des saillies de trottoirs, comme ce l'est en haut, c'est d'abord au moins une capacité d'infiltration de l'eau dans chacune des saillies.

1100 Montréal a fait une étude là-dessus pour se rendre peut-être 20, 30 % des saillies sur lesquelles ils avaient mis ce genre d'ouvertures, bien, soit que la saillie était trop haute par rapport au sol, ou soit qu'elle était dans une pente inversée. Donc, il y a encore un petit peu de travail à faire pour améliorer ça.

1105 Mais ça permet aussi de séquestrer du carbone en fonction des technologies disponibles, toujours par les mêmes principes de kilos de CO2 par mètre carré.

1110 On a aussi principalement des arbres de rue qui sont aussi très importants. Ça récolte une partie de l'eau de ruissèlement, aussi ça absorbe une certaine quantité d'eau pour la croissance.

1115 Et ça fait ce qu'on appelle la transpiration. Quand vous passez sous un arbre ou autre, vous ne le sentez pas, mais il y a petite bruine légère qui est dégagée par l'air. Un peu comme les bruines artificielles qu'on met dans les parcs, mais c'est toujours mieux avec un arbre.

Un arbre, après 35 ans, en fonction des études, peut séquestrer entre 279 à 400 kilos de CO2. Puis un arbre mature, qui aurait 80 ans 100 ans, pourrait séquestrer à peu près une tonne de CO2, c'est quand même significatif comme tel.

1120

Donc, le stockage du carbone dans la végétation, c'est quelque chose qu'on peut faire en mettant en place beaucoup de solutions différentes en même temps.

1125

Et on a fait aussi un certain nombre d'études qu'on a estimé qu'au niveau mondial, le boisement de l'espace disponible dans les zones urbaines, on parlait à peu près de 11 000 000 d'hectares de terres à l'échelle mondiale. On pouvait séquestrer probablement autour de 82 000 000 de tonnes de CO2.

1130

L'agriculture urbaine et le jardinage communautaire, ce n'est pas beaucoup, mais c'est quand même un peu significatif.

Puis l'ensemble de la littérature suggère aussi une augmentation de la séquestration annuelle du carbone de 100 à 300 000 000 tonnes.

1135

Quand on parle qu'à Montréal, on est à peu près à 10 000 000 tonnes par année, ça fait que c'est quand même quelque chose qu'on pourrait mettre en place ici.

1140

Aussi, dans la végétation, il y a les arbres qui sont beaucoup plus intéressants pour ça.

Dans le mémoire, je parle un peu de certaines études qui ont été faites aux États-Unis, où ils se sont rendu compte qu'ils pouvaient séquestrer encore pas mal de carbone, planter pour probablement 36 000 000 d'arbres aussi.

1145 Juste une autre étude que je cite beaucoup, parce que je l'ai trouvée intéressante. On parle des pelouses ou de l'herbe tondue, comme était mentionné dans l'article. Ici, on parle de capacité quand même très importante de séquestration.

1150 On parle d'à peu près 310 à 1 630 000 000 tonnes de CO2 sur 20 ans qui pourraient être séquestrées par rapport à ça.

1155 Enfin, je termine avec les sols urbains grâce au biochar. Le biochar, c'est une façon de transformer les résidus forestiers, agricoles, et autres. C'est du carbone essentiellement qu'on fait en pyrolyse, en absence d'oxygène, et ça permet de séquestrer beaucoup plus de carbone, et ça améliore notamment aussi la qualité des sols d'une façon très importante.

C'est quelque chose qui est bien développé, mais qui n'est pas très utilisé encore.

1160 Ici, on a l'exemple le plus connu, c'est à Stockholm. Depuis 2009, ils ont commencé. Ils ont mis, dans les fosses à arbres, du biochar mélangé avec les sols. Ça apporte beaucoup plus de carbone.

1165 Souvent, ce qu'on se rend compte, c'est que les fosses à arbre à Montréal, c'est essentiellement du sable qu'on retrouve là-dedans, selon les discussions que j'ai déjà eues avec la responsable du dossier.

Et dans d'autres cas, bien, on plante directement dans de la roche, ou dans des soldes très mauvaise qualité.

1170 Donc, on pourrait rajouter du biochar, transformer une partie de nos résidus avec ça.

Donc, je termine en disant que Montréal aurait tout intérêt à augmenter de façon significative la place des solutions naturelles dans sa planification, afin de maximiser tous les

1175

avantages qu'on connaît de bien-être, de réduction des ilots de chaleur, mais aussi de séquestration du carbone.

1180

Ça fait que je reviens avec un certain nombre de recommandations générales dans le rapport. On devrait intégrer et quantifier la capacité de stockage, parce que présentement, on le fait, mais on ne le sait pas vraiment comment ça fonctionne.

1185

**LA PRÉSIDENTE:**

Alors, merci beaucoup, vous nous facilitez la vie.

1190

**M. DANIEL BOUDREAU:**

C'est bon.

1195

**LA PRÉSIDENTE:**

En résumant, c'est parfait. Alors, petite question, justement en ce qui a trait à la recommandation générale, la première. « *La mise en place d'une réglementation forçant l'installation de toits verts sur toutes les nouvelles constructions commerciales et industrielles.* »

1200

Vous ne parlez pas de constructions privées, de résidences, pourquoi?

///

**M. DANIEL BOUDREAU:**

1205 Bien, ce qui arrive, c'est que dans les différentes études que j'ai regardées, généralement, les espaces les plus intéressants, ce sont les espaces qui sont très densément peuplés. Donc, comme les centres-villes ou les parcs industriels qui sont fortement minéralisés. On le voit de plus en plus.

1210 Et ce sont les endroits où les infrastructures des bâtiments sont déjà capables de faire le travail.

1215 On a ici notamment la ville de Saint-Laurent juste à côté, qui a mis en place une réglementation dans ce sens-là. Elle oblige d'avoir des toits végétalisés sur l'ensemble de ses nouveaux bâtiments.

Donc, ça serait intéressant de pouvoir le faire dans ce contexte-là, comme j'expliquais tout à l'heure, au centre-ville. C'est un des endroits qu'il reste encore de la disponibilité.

1220 Tandis que les infrastructures résidentielles, bien, c'est beaucoup plus difficile. Les toits ne sont pas faits de la même façon, l'infrastructure n'est pas aussi solide nécessairement pour pouvoir le faire comme tel.

**LA PRÉSIDENTE:**

1225 Et est-ce que justement pour le résidentiel, est-ce que ça pourrait aller jusqu'à l'encouragement de structures végétalisées verticales?

1230

///

**M. DANIEL BOUDREAU:**

1235 Oui, ça peut être ça aussi. Vous savez, ce qu'on voit de plus en plus aussi dans les différentes études, c'est d'augmenter les plantations d'arbres dans les villages autour, dans des villes souvent.

1240 Puis si on pouvait rajouter du biochar aussi dans les sols, l'étude qu'on a faite à Helsinki démontrait un peu dans le mémoire que ça pouvait quand même améliorer dans les jardins résidentiels la séquestration du carbone, et tout ça.

1245 Ça fait que c'est quand même quelque chose sur lequel on pourrait travailler. Je n'ai pas poussé plus loin dans les réflexions, mais on pourra avoir plus de campagnes pour reboiser, donner des arbres, et tout ça.

**LA PRÉSIDENTE:**

Il y a une multitude de propositions.

1250 **M. DANIEL BOUDREAU:**

Oui, il y a une multitude de...

**LA PRÉSIDENTE:**

1255 Il n'y a pas une solution.

**M. DANIEL BOUDREAU:**

1260 Non, ce n'est pas une seule solution.

**LA PRÉSIDENTE:**

D'accord, merci. Marie-Claude.

1265

**LA COMMISSAIRE:**

Oui, j'ai quelques questions.

1270

**M. DANIEL BOUDREAU:**

Bien sûr.

**LA COMMISSAIRE:**

1275

Est-ce que selon vous — vous mentionnez entre 50 et 55 % qu'on peut stocker comme tel. Le 50 % pour 2030, est-ce que, pour vous, c'est réaliste?

**M. DANIEL BOUDREAU:**

1280

Bonne question. Vous savez, juste avant, là, j'étais ici comme citoyen, mais avant j'étais responsable de mettre en place le plan d'adaptation à Hydro-Québec. Ensuite, j'ai travaillé sur la stratégie de carboneutralité d'Euro-Québec avant de prendre ma retraite.

1285

Et il y avait des possibilités de pouvoir faire des choses, de réduire, puis d'être capable de compenser dans nos émissions, mais on visait l'ensemble du Québec.

Pour une ville comme Montréal, ça va être très difficile de rencontrer ces objectifs-là, à mon sens à moi.

1290            Puis j'avais eu des discussions avec quelques-uns des directeurs de la ville et autres.  
Puis ils se demandaient aux autres aussi comment on pouvait y arriver.

                 C'est sûr que les solutions fondées sur la nature, on est probablement capable de  
1295            pousser un peu plus loin. On parle de 500 000 arbres d'ici 2030, mais on pourrait facilement  
doubler, ou tripler, ou quadrupler ça, puis être plus ambitieux, puis être capable de quantifier.

                 Mais atteindre une réduction de 55 %, puis atteindre la carboneutralité en 2050, c'est  
très, très ambitieux et très, très difficile à réaliser selon moi.

1300            **LA COMMISSAIRE:**

                 Pour compléter aussi, vous parliez de recommandations d'entretien aussi.

**M. DANIEL BOUDREAU:**

1305            Oui.

**LA COMMISSAIRE:**

1310            Donc, on entendait une récurrence pour l'entretien.

**M. DANIEL BOUDREAU:**

                 Oui.

1315            **LA COMMISSAIRE:**

                 Oui.



**M. DANIEL BOUDREAU:**

1320

Généralement, ce qu'on voit dans les études, c'est que la survie des arbres urbains, c'est très faible. Je ne me souviens pas de mémoire ce que je mentionnais, mais on parlait de souvent, de cinq, six ans, puis on avait peut-être 15 à 20 % des arbres qui mouraient, etc.

1325

Souvent, les arbres sont peu entretenus au départ. Les sols dans lesquels ils sont plantés sont de mauvaise qualité, donc il y aurait vraiment un travail à faire dans ce sens-là.

1330

C'est pour ça d'ailleurs que quand ils ont travaillé là-dessus à Stockholm, entre autres, ils se sont rendu compte que les arbres qui avaient été plantés depuis quelques années avaient des taux de croissance beaucoup plus importants que les autres arbres avant, parce qu'on avait mis du biochar, qui joue un peu le rôle d'une éponge, un peu comme la tourbe, si on veut, et améliore la rétention de l'eau entre autres.

**LA COMMISSAIRE:**

1335

Sur ces deux questions-là, qu'est-ce qui serait réaliste en termes soit d'entretien ou en termes d'atteinte de pourcentage pour 2030 et 2050, selon vous?

**M. DANIEL BOUDREAU:**

1340

Répétez-moi. Excusez-moi, je n'ai pas entendu votre question.

**LA COMMISSAIRE:**

1345

Qu'est-ce qui serait réaliste? Des deux questions que je vous ai posées autant sur l'entretien que sur le pourcentage à atteindre, soit en 2030 ou 2050.

**M. DANIEL BOUDREAU:**

1350           Ça, c'est difficile à dire, le pourcentage à atteindre. C'est parce que ça va dépendre des politiques. C'est sûr que si on met en place, on remplace les autobus par les tramways électriques et compagnie, ça reste que c'est pour l'ensemble de la communauté que ces objectifs-là.

1355           Donc, ça ne dépend pas juste de la ville, ça dépend d'un paquet d'autres éléments comme tels.

              Donc, ça devient... c'est difficile de se prononcer qu'est-ce qui serait réaliste comme tel.

1360

              Au niveau de l'entretien, par contre, je veux dire, on peut mettre en place des programmes un peu plus pour arroser les arbres, essayer d'avoir des fosses à arbres où les arbres ne sont pas pris comme des bonzaïs à l'intérieur de petites structures.

1365           Ça s'est amélioré, mais il y a encore beaucoup de travail à faire de ce sens-là.

**LA COMMISSAIRE:**

              J'ai une dernière petite question.

1370

**M. DANIEL BOUDREAU:**

              Allez-y.

1375

///

**LA COMMISSAIRE:**

1380 Sur l'éducation, parce que vous parliez en termes de gestion des eaux pluviales, et tout ça. Comment vous abordez l'éducation aux citoyens sur ces technologies-là?

**M. DANIEL BOUDREAU:**

1385 Écoutez, on essaie, nous — bien, en tout cas, avec la Société Québécoise de Phytotechnologie, on organise des colloques annuels là-dessus, on fait des webinaires, entre autres, pour expliquer aux gens c'est quoi les avantages que ça représente.

1390 Puis il y a quelque chose qui pourrait être fait dans le plan d'adaptation de la ville normal, le plan climat. On parlait beaucoup à l'époque de mettre en place de la formation dans les écoles, ou de mettre pour l'adaptation, pour les changements climatiques.

1395 C'est quelque chose qui va falloir mettre de plus en plus en place. Puis souvent, quand les jeunes peuvent participer à la solution, soit en plantant des arbres dans leurs cours d'école ou en ayant des jardins communautaires, ce sont des façons pour eux de comprendre un peu ce que ça peut amener comme avantages.

**LA COMMISSAIRE:**

1400 Je vous remercie.

**M. DANIEL BOUDREAU:**

De rien. M. Giguère.

1405 ///

**LE COMMISSAIRE:**

1410 Oui. Bien, je comprends que le reboisement urbain, la plantation d'arbres de rue, le biochar, ce sont des mesures que vous proposez, sur lesquelles vous insistez d'une certaine façon. Alors, il faut commencer quelque part, c'est ce que j'entends.

**M. DANIEL BOUDREAU:**

1415 Oui.

**LE COMMISSAIRE:**

1420 Dans quel secteur de la ville on devrait commencer à prioriser, par exemple, ces mesures-là? Ça pourrait être d'autres aussi.

**M. DANIEL BOUDREAU:**

1425 Bien, ce qu'on a vu dans les études, souvent les secteurs les plus minéralisés ou les plus défavorisées, aux États-Unis comme ailleurs, comme ici au Québec, puis comme à Montréal, comme dans l'Est de la Ville de Montréal, ce sont les secteurs qui devraient être priorités.

1430 Il y a une étude qui a été faite par la fondation David Suzuki là-dessus avec l'INRS, où vraiment ils ont ciblé les secteurs de l'Est de Montréal.

Et je pense aussi que la Ville de Montréal a commencé aussi à regarder pour reboiser en priorité ces secteurs-là, qui sont souvent les secteurs les plus défavorisés.

1435 Ça va améliorer la qualité de vie aussi. Il y a une place aussi — je n'en ai pas parlé dans le mémoire, mais ce qu'on appelle la phytoremédiation, c'est l'utilisation des végétaux pour décontaminer des sols.

1440 Il y avait des choses qui avaient été entreprises avec des gens dans l'Est de Montréal pour être capable de mettre en place des plantations d'arbres comme ça, puis être capable de travailler à décontaminer une partie des sols, puis être capable d'améliorer.

1445 On a parlé dans l'Est, il y a certains boisés, comme le Boisé Steinberg où les gens se battent aussi pour en garder l'usage. On pourrait faire ça aussi sur un certain nombre de terrains désaffectés ou qui sont encore en friche comme tels, où on pourrait faire beaucoup, beaucoup de reboisement.

Puis quitte à aller couper quelques arbres après quand ça sera le temps d'implanter les usines ou les industries particulières.

1450 Puis avec les arbres qu'on va couper dans ce temps-là, bien, on pourrait faire du biochar pour les remettre dans le sol aussi. C'est comme une façon d'économie circulaire, comme on dit.

**LE COMMISSAIRE:**

1455 Et puis si j'ai le temps pour une petite dernière question. Dans la préparation de notre rencontre d'aujourd'hui, en lisant votre mémoire, on se demandait : dans le reboisement, dans le concept de reboisement urbain, on inclut les arbres de rue, on inclut les multiples solutions en lien avec la nature.

1460 Qu'est-ce que ça représente, un reboisement urbain dans la rue? On décarbone, on plante des arbres à quelle distance, on fait ça comment?

**M. DANIEL BOUDREAU:**

1465 Ouf! Là, vous êtes dans un niveau de détail plus technique. Il faudrait demander à Soverdi un peu comment ils font ça.

Mais ce que je vais voir, moi, sur un Plateau, parce que c'est mon quartier, on a quand même augmenté de plus en plus les plantations. Il n'y en aura jamais trop, à mon sens  
1470 à moi. Mais c'est sûr qu'à un moment donné, il faut se limiter dans l'espace.

Ça fait que les distances exactes, bonne question. Je ne pourrais pas vous dire qu'est-ce qui serait l'optimal.

1475 **LA PRÉSIDENTE:**

Question moins technique.

**M. DANIEL BOUDREAU:**

1480 Oui.

**LA PRÉSIDENTE:**

1485 Je vais être plus généreuse que mon collègue.

**M. DANIEL BOUDREAU:**

Oui. Non, non, c'est correct.  
1490

///

**LA PRÉSIDENTE:**

1495

Les 500 000 arbres que vous souhaitez; sur le domaine public ou vous incluez le domaine privé?

**M. DANIEL BOUDREAU:**

1500

Bien, ce qu'on voit à Québec notamment, il y a un organisme qui s'appelle Collectif Canopé qui travaille avec la Ville du Québec. Puis son mandat, c'est principalement sur les terres privées.

**LA PRÉSIDENTE:**

1505

OK.

**M. DANIEL BOUDREAU:**

1510

Et résidentielles, et autres. Donc, ils ont le mandat de travailler là-dessus.

Je pense que la ville aurait intérêt aussi à pousser auprès des grandes entreprises de Montréal pour reboiser aussi sur leur territoire.

1515

Et au niveau résidentiel, aussi commercial, institutionnel, on parle des stationnements, mais on parle aussi — j'en parle aussi dans le mémoire, on parle aussi des cours d'école qu'on pourrait reboiser un peu plus.

**LA PRÉSIDENTE:**

1520

Super, M. Boudreau. Merci beaucoup.

**M. DANIEL BOUDREAU:**

De rien. Ça fait plaisir.

1525 **LA PRÉSIDENTE:**

Merci de nous fournir toute cette réflexion, de nous alimenter avec cette réflexion. Bonne fin de journée. Alors, nous revenons dans quelques instants.

1530

---

**Mme JAX JACOBSEN**  
**POUR NOS ENFANTS / FOR OUR KIDS**

---

1535

**LA PRÉSIDENTE:**

Bonjour et bienvenue. Je vais vous demander de vous identifier et de préciser l'organisation que vous représentez pour les fins d'enregistrement. Ensuite, nous avons lu le document que vous avez soumis. Vous disposez donc de 10 minutes pour votre présentation, après quoi nous disposerons de quelques minutes aussi pour vous poser des questions.

1540

Alors, est-ce que vous avez besoin que je vous précise lorsqu'il restera deux minutes, donc vous saurez que vous devez conclure?

1545

**Mme JAX JACOBSEN:**

Absolument.



1550

**LA PRÉSIDENTE:**

Alors, nous vous écoutons.

1555

**Mme JAX JACOBSEN:**

OK, excellent, merci. Bonjour, je m'appelle Jax Jacobsen, je représente l'organisation For Our Kids, Pour Nos Enfants. C'est un groupe environnemental, c'est très concernant avec l'avenir des enfants et des autres générations. Je vais commencer en anglais pour un moment.

1560

Parce que I want to salute the City of Montreal for devoting as much time to environmental issues. We are facing a serious climatic crisis. And it is so important that cities, all levels of government, take this seriously, and it's not a one and done policy. It's something that has to be done continually.

1565

So, je vous remercie. Nous vous félicitons de l'accent mis sur l'amélioration de l'efficacité et de la disponibilité des transports publics.

1570

Un plan de transport public peut avoir un impact significatif sur notre santé et celle de nos enfants.

1575

Avec le plan de transport public, nous aimerions voir quelque chose : la gratuité des transports en commun pour les étudiants, afin qu'ils soient formés à l'utilisation de transports publics au lieu d'une voiture dès le début de la vie, pour les aider à se préparer à une transition sans voiture et à réduire les émissions dans la ville.

Les locations du vélo cargo pour les familles auprès des BIXI afin d'encourager les familles à prendre des transports actifs.

1580 De nombreux vélos cargos sont très chers et hors de portée des familles à revenus moyens ou faibles.

La mise en place un service de location encouragerait les familles à utiliser d'autres modes de transport que leurs voitures.

1585

Plus d'informations dans les lieux publics sur les avantages de la réduction des émissions pour la santé de nos enfants et de notre planète.

1590

Une approche plus agressive de la lutte contre les vols de vélo. Les vols ont augmenté de 18 % d'une année sur l'autre dans la ville, ce qui peut décourager les habitants de Montréal de faire du vélo pour moyen de transport.

Aussi, c'est très important à avoir un engagement continu en faveur de l'expansion du système du métro de la ville.

1595

Bien qu'il soit impératif de continuer à fournir et à atteindre les infrastructures pour le transport actif comme le vélo, la marche, etc., notre système de métro reste un outil précieux et indispensable pour déplacer tous les résidents de la ville, en particulier ceux qui sont handicapés ou incapables de participer aux transports actifs.

1600

Le métro est essentiel à la réalisation des ambitions de neutralité carbone de Montréal, et bien qu'il puisse être difficile d'obtenir un financement, nous encourageons vivement la ville à poursuivre ses efforts de construction et d'entretien du métro, afin de s'assurer que Montréal conserve son système de transport en commun accessible et à faible émission de carbone.

1605

C'est assez important aussi à faire pression sur l'accentuation de la répression de la conduite dangereuse.

1610 Le SPVM a augmenté le nombre de constats d'infraction pour conduite dangereuse en 2024, avec une croissance de près de 100 % d'une année à l'autre.

1615 Les conducteurs dangereux mettent en péril les piétons, parmi lesquels se trouvent souvent des enfants, des cyclistes qui doivent partager de nombreuses routes avec des conducteurs erratiques.

1620 C'est aussi important aussi à limiter l'expansion de l'aéroport. Montréal devrait être consciente de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution sonore qui résulterait de toute expansion de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, et s'assurer que toute action entreprise pour l'aéroport est en totale conformité avec les plans de Montréal visant à être neutre en carbone d'ici 2050.

1625 On a aussi des suggestions pour la densité, la densification de la ville. C'est très important. La densité urbaine permet de réduire la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.

1630 Cependant, l'augmentation de la densité doit se faire de manière réfléchie et intentionnelle afin de maintenir et d'améliorer la qualité de vie des résidents résidentes de Montréal.

Dans ce cas, nous aimerions voir favoriser la construction d'immeubles de quatre à six étages plutôt que des gratte-ciels, ce qui permettra aux résidents de continuer à renforcer les communautés et d'interagir avec tous les résidents et les enfants.

1635 Et aussi en construisant les logements supplémentaires nécessaires, la Ville de Montréal s'assure que les espaces verts, comme les parcs locaux, parcs plus vastes, les jardins, et rues vertes sont abondants et facilement accessibles aux résidents locaux.

1640 Aussi, que la Ville de Montréal peut planter des arbres fruitiers dans toute la ville, à la fois pour fournir de l'ombre et de la nourriture aux résidents locaux.

Les enfants peuvent également bénéficier de l'inclusion d'espaces de jeux intérieurs où ils peuvent se rassembler pendant les hivers longs et froids de Montréal.

1645 Créer beaucoup d'espaces pour le stationnement de vélo et de transport actif, afin d'encourager l'adoption de transports actifs et de décourager l'utilisation des voitures.

Cela aura le double effet de réduire les émissions et d'augmenter la sécurité de nos enfants.

1650 Aussi, cette question de réduire l'impact environnemental des bâtiments et des infrastructures, on a deux idées, deux suggestions.

1655 Le premier, c'est exiger que les nouveaux bâtiments disposent d'un nombre minimum de places de stationnement pour les vélos.

Nous félicitons la ville d'avoir éliminé les exigences minimales en matière d'espaces de stationnement pour les voitures, tant pour les bâtiments résidentiels que commerciaux.

1660 Cependant, nous pensons qu'il est impératif d'inclure l'obligation de fournir un parking à vélos adéquat, protégé des intempéries et comprenant un surplomb.

1665

Étant donné que la difficulté de protéger les vélos contre le vol et les intempéries, nous pensons que l'obligation de fournir un stationnement pour les vélos augmentera considérablement la probabilité que les Montréalais choisissent le vélo comme moyen de transport actif.

1670

Et aussi exiger que les nouveaux bâtiments aient accès à ces douches. S'il est important de disposer d'un espace sûr et protégé pour ranger les vélos, il est tout aussi important d'avoir accès à ces douches sûres et propres afin d'encourager davantage les résidents à opter pour les déplacements vélo.

1675

Et finalement, en vue que la décision de STM cette semaine à arrêter à réserver les fonds pour la publicité de fossil fuels, et des autres choses que les voitures.

C'est une bonne idée aussi que la ville peut considérer la même chose dans l'espace public; limiter, éliminer les publicités pour les fossil fuels, et pour les voitures, et les problématiques comme ça. Et ça, c'est une bonne idée.

1680

Alors, merci.

**LA PRÉSIDENTE:**

1685

Alors, on n'a même pas eu besoin de vous demander de conclure, vous l'avez fait vous-même. Merci beaucoup de votre présentation. Quelques petites questions en vrac. Vous parlez des vélos cargos.

**Mme JAX JACOBSEN:**

1690

Oui.

**LA PRÉSIDENTE:**

1695 Pour les familles. Où est-ce que vous les verriez, à proximité des installations de BIXI? Où est-ce que vous les verriez, en fait?

**Mme JAX JACOBSEN:**

1700 C'est juste une idée, inclure les cargos, les vélos cargos comme une option pour les familles.

**LA PRÉSIDENTE:**

1705 Dans l'offre?

**Mme JAX JACOBSEN:**

1710 Oui, dans la même chose, dans l'offre. C'est juste un choix pour les familles, parce que c'est vraiment cher. C'est assez cher, et ce n'est pas possible pour toutes les familles de moyens minimaux à accéder. C'est important qu'ils ont le choix à utiliser les vélos cargos, parce que ça donne un choix, outre les voitures.

**LA PRÉSIDENTE:**

1715 D'accord. Donc, pas nécessairement autant qu'il y a de BIXI, mais au moins que ça fasse partie de l'offre.

**Mme JAX JACOBSEN:**

1720 Pardon?

**LA PRÉSIDENTE:**

Que ça fasse partie de l'offre, et non pas remplacer des BIXI, par exemple.

1725

**Mme JAX JACOBSEN:**

Oui. Non, pas le remplacer, mais ajoutons une option pour les autres.

**LA PRÉSIDENTE:**

1730

Excellent. Une autre question très, très rapide. Vous prenez position, clairement position, en faveur du métro. Qu'en est-il du tramway? On vient d'entendre une présentation justement sur le tramway. Qu'en est-il métro versus tramway?

1735

**Mme JAX JACOBSEN:**

Je ne sais pas si c'est une bonne idée. Il y a beaucoup de systèmes de métro qui a des rails extérieurs, comme à Londres, comme à New York, et la même chose.

1740

Je crois que c'est plus facile à ajouter les arrêts comme ça avec des tracks à l'extérieur.

**LA PRÉSIDENTE:**

1745

Des voies.

///

1750 **Mme JAX JACOBSEN:**

Oui, absolument. C'est toujours une option à peut-être considérer pour le STM. Je crois que ça va baisser les couts fortement, ce n'est toujours pas possible à digger.

1755 **LA PRÉSIDENTE:**

En tunnel.

1760 **Mme JAX JACOBSEN:**

Oui, exactement, tunnels. C'est moins de structure et moins de couts environnementaux aussi.

1765 **LA PRÉSIDENTE:**

OK. Donc, ça peut faire partie d'options que vous pourriez appuyer?

1770 **Mme JAX JACOBSEN:**

Oui. Absolument, oui.

1775 **LA PRÉSIDENTE:**

Dernière question très, très, très rapide. Vous parlez de construction d'immeubles entre quatre et six étages, en disant que c'est plus facile pour l'interaction avec les résidents et les enfants.



Est-ce que je dois comprendre que ce n'est pas possible d'interagir avec les voisins et les enfants lorsque les constructions sont plus élevées?

1780

**Mme JAX JACOBSEN:**

Oui. J'ai trouvé que c'était le cas dans ma vie. Dans ma vie, dans mes autres appartements très hauts dans les autres villes. C'est beaucoup plus facile être seul dans les grands bâtiments, mais quand ce sont des bâtiments plus petits, ça crée une situation d'appartenance.

1785

**LA PRÉSIDENTE:**

OK.

1790

**Mme JAX JACOBSEN:**

Oui, c'est ça. C'est beaucoup plus facile être dans la même communauté. Avec les gratte-ciels, c'est assez stérile, presque. Ce n'est pas bon pour la communauté avec ça, j'ai trouvé.

1795

**LA PRÉSIDENTE:**

OK, bien, merci. C'est à toi.

1800

**LE COMMISSAIRE:**

Je reviens sur une de — bien, je crois que c'est votre première proposition, c'est-à-dire d'offrir la gratuité des transports en commun pour les étudiants. Vous nous dites

1805

que c'est une façon d'éduquer à l'utilisation du transport le plus tôt possible dans la vie. Vous semblez accorder de la valeur à ça.

1810 Et par opposition au fait que nos jeunes, rendus à un certain âge, 16, 18 ans, aux études ou non, adoptent la voiture aussi comme moyen de transport.

Donc, qu'est-ce qui explique cette tendance-là chez certains jeunes à utiliser la voiture plutôt que le transport en commun?

1815 **Mme JAX JACOBSEN:**

Vraiment, je crois que c'est — qu'est-ce que c'est le mot que je veux chercher? C'est la disponibilité des voitures, c'est toujours une question d'argent; dans ma vie aussi.

1820 Mais je vois que c'est quand il y a une option moins chère à adopter, c'est bon pour les étudiants, parce que les étudiants n'ont pas d'argent. Alors, on peut utiliser mieux les transports collectifs. Et ça, c'est bien.

1825 Si tu t'habitues à utiliser le transport collectif, tu es moins... les voitures sont moins attractives, je crois, parce que ce n'est plus attractif être coincé dans la circulation tout le temps quand tu peux prendre le train.

Si tu es habitué à utiliser le train, le transport collectif, c'est facile. Ce n'est pas de question, ce n'est pas un obstacle à utiliser le transport collectif.

1830

Mais tu es habitué à être dans la voiture tout le temps avec tes amis, ça, ce sont des moyens que tu peux faire, c'est quelque chose que tu veux choisir tout le temps.

1835

Et c'est bon à entraîner, former, les étudiants, les gens à utiliser les transports collectifs dès le très jeune âge.

**LA PRÉSIDENTE:**

1840

Ça devient intuitif?

**Mme JAX JACOBSEN:**

Exactement, oui.

1845

**LA PRÉSIDENTE:**

OK. Excuse-moi, vas-y, vas-y.

1850

**LA COMMISSAIRE:**

C'est moi?

**LE COMMISSAIRE:**

1855

Oui.

**LA COMMISSAIRE:**

1860

Je vais rebondir quand même sur la même question. Qu'est-ce qui serait en cause, pourquoi que les gens n'emploient pas autant le transport collectif, selon vous? C'est une question de fréquence, d'efficacité, ça serait quoi?

**Mme JAX JACOBSEN:**

1865 Oui. Je comprends que pendant les heures de pointe, c'est beaucoup, c'est très, très... il y a une grande file. C'est une grande lutte, entrer dans les chars.

Je crois qu'il n'y a pas assez de services. Ça doit être ajouté un peu.

1870 Je crois qu'il y a une perception que c'est toujours moins — qu'est-ce que c'est le mot que je cherche? C'était toujours un problème avec les transports collectifs, et ce n'est jamais un problème avec les voitures.

1875 Mais on sait bien que ce n'est pas le cas. On sait bien qu'il y a beaucoup de circulation. Tout le monde, tout le monde se plaint de ça.

Et c'est possible, c'est il y a d'autres connexions, il y a beaucoup d'options avec les transports collectifs à Montréal. J'ai habité à des villes que ce n'était pas le cas.

1880 Et je trouve bien qu'à Montréal, il y a beaucoup de connexions, c'est vraiment possible se rendre à beaucoup d'espaces.

1885 C'est juste une idée, c'est parce — qu'est-ce que c'est le mot que je veux chercher? Le stéréotype que le transport public, ce n'est pas bon, il y a des voleurs. Non, non, tu dois utiliser. C'est fantastique, c'est là pour tout le monde.

**LA COMMISSAIRE:**

1890 Parfait, merci. Une dernière question, vous n'en avez pas parlé aujourd'hui, mais dans votre mémoire vous le mentionnez, c'est comme si vous mentionnez votre position pour pas qu'il y ait d'agrandissement de l'aéroport.

Est-ce que vous pouvez nous en parler un petit peu?

1895 **Mme JAX JACOBSEN:**

Pour la dernière question, c'était quoi?

1900 **LA COMMISSAIRE:**

Pour l'agrandissement de l'aéroport, vous semblez être contre un agrandissement de l'aéroport.

1905 **Mme JAX JACOBSEN:**

Oui, oui, parce que quand il y a beaucoup plus de vols, il y a beaucoup plus de gaz à effet de serre. Ça, c'est un problème parce que c'est important à diminuer les vols pour atteindre le niveau de carbonisation qu'on espère passer.

1910 Ça, c'est une raison qu'on veut décourager l'utilisation du vol. Il y a des trains, peut-être il y aura plus de train, j'espère.

Mais ce n'est pas bon. Je crois que l'économie et notre climat, ce n'est pas bon pour le climat. Ce n'est pas un système qu'on peut faire.

1915 **LA COMMISSAIRE:**

OK.

1920 *///*

**Mme JAX JACOBSEN:**

Oui.

1925

**LA COMMISSAIRE:**

Donc, quels seraient les impacts économiques?

1930

**Mme JAX JACOBSEN:**

Ah, ça, je ne sais pas. Je ne sais pas, mais je crois que c'est nécessaire à faire une transition entre les vols et au train.

1935

Et je crois que le gouvernement fédéral est en train de faire ça, mais ça doit venir, je crois.

**LA COMMISSAIRE:**

Merci.

1940

**LA PRÉSIDENTE:**

C'est bon?

1945

**LA COMMISSAIRE:**

Oui.

*///*

1950

**LA PRÉSIDENTE:**

C'est bon. Alors, merci beaucoup d'être venue discuter avec nous.

1955

**Mme JAX JACOBSEN:**

Merci.

1960

**LA PRÉSIDENTE:**

Et de partager vos réflexions. Alors, bonne fin d'après-midi. Au revoir.

1965

**Mme JAX JACOBSEN:**

Et toi, merci.

1970

**LA PRÉSIDENTE:**

Et nous reviendrons dans quelques instants.

1975

---

**Mme YASMINE KSIBI**  
**FONDATION CERCLE DE LUMIÈRE**

---

*///*

**LA PRÉSIDENTE:**

1980

Bonjour et bienvenue. Je vous demanderai tout à l'heure de vous identifier et de préciser l'organisation que vous représentez. Je vous confirmerai également que nous avons lu le document que vous avez soumis à la consultation, que vous disposez de 10 minutes pour votre présentation.

1985

Est-ce que vous avez besoin que je vous fasse un petit signe lorsqu'il reste deux minutes?

**Mme YASMINE KSIBI:**

1990

Ça se peut que je n'aurai pas besoin de 10 minutes au total.

**LA PRÉSIDENTE:**

1995

OK, OK.

**Mme YASMINE KSIBI:**

2000

Oui.

**LA PRÉSIDENTE:**

2005

D'accord. Et après quoi, après votre présentation, nous disposerons de quelques minutes pour vous poser quelques questions. C'est bon?

///



**Mme YASMINE KSIBI:**

2010 Parfait, parfait.

**LA PRÉSIDENTE:**

2015 Alors, voilà. Nous vous écoutons.

**Mme YASMINE KSIBI:**

2020 Très bien. D'abord, merci beaucoup pour votre écoute, pour le travail que vous faites. Je vais me présenter, je suis Yasmine Ksibi, je préside le comité de la fondation Cercle de Lumière, qui est une organisation à but non lucratif.

2025 Notre mission est de promouvoir le bien-être global dans toutes ses dimensions, physique, mentale, et sociale pour tous les citoyens, et surtout en première place pour les jeunes.

En grande partie, on se concentre sur les jeunes, à cause que les jeunes sont la relève de demain. C'est eux qui vont prendre la relève.

2030 Notre vision pour Montréal 2050, c'est une ville où le bien-être, la santé et le bien-être sont au cœur des priorités urbaines, en prenant considération les aspirations des jeunes, des communautés, et faire de Montréal un modèle mondial de ville centrée sur le bien-être.

2035 On sait que tout commence par le bien-être. Si on n'est pas bien en tant que personne, on ne peut pas avancer. Donc, ça commence par là. Et c'est ce qui nous concerne aujourd'hui.

Les défis qui nous concernent dans l'urbanisme moderne — et là, je fais référence à l'extrait du PUM, plan d'urbanisme et de mobilité. À droite, c'est :

2040           « On remarque que l'urbanisation étant orientée vers l'efficacité structurelle, où les réponses rapides à des problèmes urgents prennent souvent le pas sur le bien-être des citoyens, surtout des jeunes. »

2045           Il existe également une absence de prévention. On pense qu'il est crucial de repenser les espaces urbains avec une stratégie préventive pour améliorer le bien-être des citoyens, notamment des jeunes. Je fais toujours référence aux jeunes ici.

2050           Donc, les problématiques qui nous concernent également, c'est sûr qu'il y en a plein, mais les problématiques qui nous concernent, nous, c'est le stress.

2055           En 2023, il y a un sondage qui a été fait qui a révélé 53 % de la population montréalaise 18 ans et plus, je dis, qui est très ou plutôt stressée, souvent du mode de vie urbain.

2060           On sait que le rythme de vie accéléré, souvent dans les milieux urbains, est une grande source de stress et d'épuisement mental.

2065           Il y a aussi l'impact de la digitalisation. On sait qu'il y a 59 % des jeunes qui souffrent de problèmes de santé mentale, de dépression, d'anxiété, de solitude, et d'isolement à cause de l'utilisation excessive du digital.

2070           Il y a l'addiction des réseaux sociaux, des téléphones portables, qui nuit beaucoup à la créativité et à l'innovation. Et on trouve que c'est un sujet vraiment important d'aborder, et de trouver des mesures qui, vraiment, répondent à cette problématique.

2065

Il y a un problème de sédentarité croissante à cause d'un manque d'infrastructures accessibles dans toutes les saisons, et surtout en hiver où la sédentarité est plus croissante.

2070 Il y a également un manque d'espaces verts dans toutes les saisons qui sont accessibles, surtout dans les saisons hivernales.

Il y a aussi un manque d'activités et de loisirs abordables qui favorisent le développement personnel des jeunes et des citoyens en général.

2075 Donc, je passe à... Les solutions qu'on propose. Et nous, dans le fond, on n'est pas là pour juste énumérer des problèmes, mais on est là pour proposer des pistes d'actions. Parce que c'est beau parler, mais il faut aussi proposer un plan d'action.

2080 Donc, c'est de créer les programmes qui vont être dédiés aussi au bien-être des jeunes et des citoyens en général; créer des espaces verts intérieurs et extérieurs, que ce soient des espaces existants ou créer des popups dans des lieux partout à travers la ville; lancer des programmes de bien-être aussi, que ce soit dans les centres communautaires, les écoles, et les universités pour la communauté; et cocréer aussi. C'est important d'impliquer les citoyens dans ce processus pour l'efficacité et la réussite du programme.

2085  
2090 Donc, la deuxième phase, c'est aussi le développement d'espaces de bien-être permanents dans la ville. Il existe plusieurs bâtiments qui sont abandonnés autour de la ville. On reconnaît des casernes de pompiers, il y a des églises qui sont abandonnées, des écoles qui sont abandonnées partout à travers la ville à cause souvent de manque de financement.

Donc, c'est important d'essayer au moins de rendre utile ces lieux historiques ou ces bâtiments abandonnés pour faire quelque chose qui sera utile pour la communauté et pour le bien-être des jeunes et de la communauté.

2095 Le plan d'action, c'est de réaliser d'abord une étude de faisabilité pour l'écoconception et la durabilité, avec un impact environnemental minimal. Parce qu'on ne peut pas créer de pollution, on veut au contraire réduire aussi le taux de pollution en réutilisant aussi des bâtiments abandonnés.

2100 C'est sûr qu'il est nécessaire et crucial d'organiser un plan de collecte de fonds et de sponsoring, car c'est un projet à long terme. Et on pense que tous les acteurs clés doivent se collaborer main dans la main pour sponsoriser des initiatives pareilles.

2105 Exécuter un ou plusieurs projets pilotes à travers la communauté, les écoles, les universités, etc.

2110 Donc, j'appelle ici à l'action pour la ville aussi d'investir, de reconnaître le besoin du bien-être des jeunes, qui sont la relève de demain. Parce que c'est une stratégie clé pour une ville plus résiliente, plus inclusive, et épanouissante, surtout pour le plan pour 2050; et également collaborer avec des organismes communautaires, avec la ville, avec même des entreprises privées pour vraiment faire appel à ce besoin.

2115 Donc, moi, j'aimerais rajouter aussi autre chose qui n'est pas nécessairement dans la présentation enfin. Pourquoi?

Parce que je suis ici aujourd'hui parce que je me bats pour une cause qui est essentielle pour moi, et au nom de tous les citoyens et les jeunes, car j'ai laissé mon pays il y a quelques années pour une meilleure qualité de vie.

2120 Et il y a tant de sujets essentiels et qui méritent l'attention, et un plan d'action à long terme.

Je ne peux pas réussir toute seule, c'est sûr. Et c'est pourquoi je suis là aujourd'hui pour parler haut et fort, et demander le support et l'écoute de la ville.

2125

C'est sûr que je me verrai contrainte de — je ne veux pas aller à une autre ville et proposer mon plan, mais j'aimerais : mon objectif, c'est de faire de Montréal une ville et un exemple, un modèle de bien-être qui considère le bien-être des jeunes une priorité.

2130

Donc, merci beaucoup pour la parole. Et je vous laisse.

**LA PRÉSIDENTE:**

2135

Alors, merci beaucoup d'avoir partagé vos réflexions avec nous. Quelques petites questions en vrac, et mes collègues en auront sûrement aussi.

Dites-moi à quoi on voit qu'une ville met au cœur le bien-être de ses citoyens?

**Mme YASMINE KSIBI:**

2140

À quoi?

**LA PRÉSIDENTE:**

2145

Comment on fait pour se rendre compte, pour s'apercevoir qu'une ville met en sa comme priorité le bien-être de ses citoyens?

2150

///

**Mme YASMINE KSIBI:**

2155 D'abord, il faut faire des études pour voir c'est quoi les sources, ce qui concerne l'état  
mental, la santé mentale, la santé physique des citoyens, qu'est-ce qui favorise le bien-être, et  
trouver un plan d'action pour.

2160 Nous, on propose un plan d'action qui a été une réussite pour nous, par exemple. Et  
c'est sûr qu'il y a plusieurs initiatives. Il n'y en a pas un seul, il y en a plusieurs pour faire du  
bien-être une priorité.

**LA PRÉSIDENTE:**

2165 OK. Et quels sont les facteurs les plus importants?

**Mme YASMINE KSIBI:**

Les plus importants pour?

2170 **LA PRÉSIDENTE:**

Qu'est-ce qui compose le bien-être? Si on avait un plan ou si on avait des priorités,  
qu'est-ce qu'on placerait en premier?

2175 **Mme YASMINE KSIBI:**

La santé mentale.

2180 *///*

**LA PRÉSIDENTE:**

La santé mentale.

2185 **Mme YASMINE KSIBI:**

Oui. Effectivement, oui.

**LA PRÉSIDENTE:**

2190

OK, et... oui.

**Mme YASMINE KSIBI:**

2195 Si on n'est pas bien sur le plan mental, c'est sûr que ça commence par là d'abord, la santé mentale, ce qui est un sujet très crucial.

Et ce n'est pas tout le monde qui a nécessairement le budget d'aller voir un psychologue, d'aller voir un psychothérapeute, etc., pour aller avoir de l'aide.

2200

Et souvent, il y a des organismes qui offrent de l'aide, mais ce n'est pas assez. On doit faire des initiatives qui permettent aux jeunes d'avoir des outils, d'avoir du support et de l'assistance de la ville pour se sentir mieux sur le plan mental.

2205 **LA PRÉSIDENTE:**

Et dites-moi, qu'est-ce que c'est qu'un programme de bien-être? Parce que vous avez parlé de programme de bien-être tout à l'heure.

2210 **Mme YASMINE KSIBI:**

Oui, un programme qui favorise le développement personnel, le développement humain qui donne des outils aux gens.

2215 Nous, on a été inspirés par une initiative, une expérience qui a été faite en Amsterdam, où ils ont pris une église, où ils ont fait une initiative sans intervention digitale.

Parce qu'on sait ce que le digital, il fait. Ça aussi crée des problèmes sur le plan mental. Et c'est ce que les jeunes, ils subissent actuellement.

2220

Donc, ils ont fait cette expérience-là à Amsterdam, où ils ont mis les téléphones de côté pour interagir tous ensemble autour des activités, de la poésie, de l'art, la peinture, l'écriture, le journaling, etc.

2225 Il y a plein d'initiatives qui pourront être faites qui vont aller développer la créativité des jeunes, et vraiment stimuler leur pensée créative.

**LA PRÉSIDENTE:**

2230 OK. Et les espaces de bien-être, c'est ma dernière question, les espaces de bien-être, en fait, ce sont des lieux, un peu des tiers lieux, vous avez donné des exemples où on pourrait développer des programmes de bien-être, c'est ça?

**Mme YASMINE KSIBI:**

2235

Oui, oui, oui.

///



**LA PRÉSIDENTE:**

2240

OK.

**Mme YASMINE KSIBI:**

2245

Exactement. Bien, justement, les espaces de bien-être, ils sont faits pour ça, pour accueillir, rassembler les jeunes, et mettre en place des initiatives qui leur permettent de se sentir connectés et d'exprimer leur pensée créative.

**LA PRÉSIDENTE:**

2250

Et les jeunes, ils ont entre quel âge et quel âge?

**Mme YASMINE KSIBI:**

2255

Peu importe. Ça, c'est vraiment ouvert à tout le monde. Moi, je suis concentrée sur les jeunes, à cause que les jeunes sont la relève de demain, mais c'est accessible à tout le monde.

**LA PRÉSIDENTE:**

2260

D'accord, merci. Marie-Claude.

**LA COMMISSAIRE:**

2265

Oui. Vous avez mentionné la nécessité de repenser des espaces urbains, j'entendais les espaces extérieurs. Est-ce que vous pouvez nous donner des exemples, qu'est-ce que vous proposez?

**Mme YASMINE KSIBI:**

2270 Oui. Oui, les deux. Donc, les espaces urbains, ça peut être extérieur comme intérieur, extérieur comme les parcs. Il y a des parcs tout autour, mais souvent tu vois les personnes sont sur leur téléphone à cause il n'y a pas d'initiative, il n'y a pas d'activité.

2275 Ça fait qu'il faut repenser une stratégie pour rendre ces parcs au moins un lieu d'interactions, un lieu où les gens peuvent aller et participer à des activités, et socialiser ensemble.

Donc, on veut vraiment aussi réduire l'utilisation digitale à cause de ça.

2280 Les espaces intérieurs, on a pensé réutiliser des commerces qui sont vides actuellement. Il y a tellement d'entreprises qui ont quitté leur lieu, mis leur lieu de côté juste après la pandémie, et là, ils font du télétravail. Leurs bureaux, ils sont fermés. C'est tous des espaces abandonnés, inutilisés qu'il faut repenser, au moins d'utiliser d'une manière utile, les rendre utiles.

2285

**LA COMMISSAIRE:**

Donc, j'entends comme de l'animation, de l'éducation dans ces espaces-là?

2290 **Mme YASMINE KSIBI:**

Oui.

2295

///

**LA COMMISSAIRE:**

2300        Moi, j'ai envie de vous entendre sur la sédentarité, surtout en hiver. Qu'est-ce qui entraîne cette sédentarité-là en hiver?

**Mme YASMINE KSIBI:**

2305        Bien, juste avant, parce que les gens, en hiver, ils préfèrent le chaud, ils préfèrent rester chez eux, regarder la télé, faire tout ce qui leur apporte ce confort-là. Parce qu'à l'extérieur, ça prend du courage d'aller faire face à l'extrémité du froid, et tout ça.

2310        Donc, moi, personnellement, j'ai vécu ça. Je viens de la Méditerranée, qui est un pays chaud, la Tunisie, et justement, je n'étais pas habituée à l'hiver extrême.

2315        Donc, il y a tellement de gens qui subissent la sédentarité, surtout en hiver, à cause qu'ils veulent rester dans leur confort.

2320        Donc, c'est pour ça, il faut trouver une solution pour ça, pour encourager la vie sociale et active, même durant l'hiver, en créant des espaces intérieurs, en incluant aussi la verdure.

2325        Parce qu'il y avait des études qui ont été faites à Harvard, où le design biophilique, c'est la verdure qui rend cet aspect bien-être mental, qui est important d'intégrer. Et ça, ça manque tellement.

2330        Je suis allée à une fondation à New York la semaine passée, et ils ont intégré, il y en a beaucoup d'espaces avec ce design biophilique là, beaucoup d'entreprises. Ils se dirigent vers cet aspect nature qui est important et essentiel, surtout dans les saisons extrêmes.

2335        *///*

**LA COMMISSAIRE:**

Merci.

2330

**LE COMMISSAIRE:**

Bien, je serais tenté de poursuivre dans la même direction. Vous nous citez des exemples de l'extérieur. Est-ce que dans les constats que vous faites, vous parlez beaucoup de sédentarisation croissante, le manque d'espaces verts, extérieurs et intérieurs.

2335

Si vous aviez un secteur de la ville à prioriser pour créer ces espaces de bien-être de vie intérieurs et extérieurs, auriez-vous des exemples?

**Mme YASMINE KSIBI:**

2340

Oui. Ces espaces pourraient se créer, surtout dans le milieu urbain où le rythme de vie est le plus accéléré, où les personnes ont besoin de se déconnecter du travail des fois, et se déconnecter des réseaux sociaux, du digital.

2345

Donc, ça peut se faire à travers la ville, des popups. Des fois, ça ne prend pas grand-chose, comme des espaces intimes pour amener le monde ensemble.

Donc, ces espaces peuvent se faire à travers la ville. Il n'y a pas d'obstacle par rapport à ça.

2350

**LE COMMISSAIRE:**

Et si on avait à commencer par un secteur en particulier sur l'ensemble des arrondissements, auriez-vous une idée? Avez-vous réfléchi un peu?

2355

**Mme YASMINE KSIBI:**

Oui, oui. Je dirais aux alentours du centre-ville de Montréal, où le stress est plus croissant. Parce qu'on a fait une étude où le stress, il a été plus croissant durant ces alentours de la ville. Donc, il y en a des parcs autour, Parc Lafontaine, etc. Donc, oui.

2360

**LA PRÉSIDENTE:**

Alors, merci beaucoup d'avoir pris la peine de venir discuter avec nous et de nous présenter votre projet. Alors, bonne fin de journée. Au revoir.

2365

**Mme YASMINE KSIBI:**

Merci à vous pour votre écoute.

2370

**LA PRÉSIDENTE:**

Et nous revenons dans une quinzaine de minutes. À tout à l'heure.

2375

---

**Mme ISABELLE MELANÇON & M. DANIEL THIBAULT**  
**INSTITUT DE DÉVELOPPEMENT URBAIN**

---

2380

**LA PRÉSIDENTE:**

Alors, bienvenue. Je vous demanderai, tout à l'heure, au moment où je vous donnerai la parole, de vous présenter et de préciser l'organisation que vous représentez. Je vous

2385 rappelle que vous avez 10 minutes pour votre représentation, après quoi nous disposerons également de quelques minutes pour vous poser des questions.

Est-ce que vous avez besoin que je vous fasse un signe au moment où vous devez conclure ou non?

2390 **Mme ISABELLE MELANÇON:**

Ça convient, ça va.

**LA PRÉSIDENTE:**

2395

Ça va aller. Et nous avons le document que vous avez soumis, bien sûr. Alors, à vous la parole.

**Mme ISABELLE MELANÇON:**

2400

Alors, Monsieur, Mesdames les commissaires, merci de nous recevoir aujourd'hui en audition dans le cadre de vos consultations publiques. Mon nom est Isabelle Melançon, je suis la présidente-directrice générale de l'Institut du développement urbain du Québec.

2405

Aujourd'hui, je suis accompagnée de mon collègue, Daniel Thibault, qui est directeur stratégique opération et contenu à l'institut.

2410

L'IDU — donc, c'est plus court de dire l'IDU que l'Institut du développement urbain — c'est le plus important réseau de professionnels de l'immobilier commercial du Québec, c'est plus de 350 organisations membres, des propriétaires, promoteurs, et investisseurs, firmes d'architectes, d'urbanisme, et d'avocats.

2415

L'IDU, c'est un organisme qui fait de la recherche pour favoriser les meilleures pratiques de développement en milieu urbain, en s'appuyant sur l'expérience et l'expertise de ses membres pour ainsi formuler ses avis.

2420

Le projet de plan d'urbanisme et de mobilité, le PUM 2050, présenté par la Ville de Montréal en juin dernier, et qui fait l'objet de cette consultation, s'inscrit dans un contexte très particulier; un contexte qui est marqué par une crise de logement qui perdure, par une conjoncture économique qui accroit, les défis de l'abordabilité, ainsi que par des événements météorologiques extrêmes de plus en plus fréquents, qui démontrent avec force l'urgence climatique.

2425

Ce PUM, une fois adopté, constituera l'épine dorsale du développement de Montréal pour les 25 prochaines années, un legs pour les futures générations.

Il ne faudrait surtout pas rater ce rendez-vous.

2430

C'est pourquoi nous croyons que le PUM 2050 se doit de répondre aux enjeux d'aujourd'hui, mais surtout anticiper ceux de demain.

2435

Actuellement, vous entendez et recueillez l'opinion des groupes qui souhaitent s'exprimer sur cet important document, fort de ses avis vous allez transmettre votre rapport à la Ville de Montréal au début de l'année 2025.

**LA PRÉSIDENTE:**

Nous l'espérons.

2440

///

**Mme ISABELLE MELANÇON:**

2445 Oui, on vous le souhaite, et nous le souhaitons aussi afin que les élus puissent utiliser ces recommandations pour améliorer le PUM 2050. Ça aussi, on l'espère.

Un exercice fort important; les enjeux sont fondamentaux et les attentes sont très élevées.

2450 Comme l'IDU l'a fait au moment des consultations précédentes, notamment sur le règlement pour une métropole mixte ou sur l'avant-projet du PUM, nous avons souhaité, avec ce mémoire, apporter notre contribution en présentant la perspective des principaux acteurs du développement immobilier.

2455 Les promoteurs, les développeurs, les investisseurs privés sont ceux qui construisent plus de 95 % des unités de logement chaque année.

2460 C'est en s'appuyant sur l'expertise et l'expérience des membres de l'IDU, de son CA, et sur son comité d'urbanisme et de mobilité, ainsi que sur notre cercle juridique — d'ailleurs, il y a deux membres de notre organisation qui nous accompagnent aujourd'hui — que l'IDU pu procéder à l'analyse rigoureuse du PUM, afin de dégager un certain nombre de constats, proposer des pistes de solution, et formuler des recommandations pour les étapes devant conduire à son adoption et à sa mise en œuvre.

2465 Je tiens sincèrement à les remercier pour leur contribution exceptionnelle au document que nous vous avons présenté dans les dernières heures.

2470 Actuellement, la situation est paradoxale. Il manque de façon urgente de nouveaux logements pour se sortir de la crise. Et pourtant, depuis quelques années, il est de plus en plus difficile de lever rapidement des projets à Montréal.



Le nombre de mises en chantier a fortement diminué à Montréal, en passant de plus de 13 200 unités en 2021, à 7 003 unités en 2023, et finalement à 3 266 pour les neuf premiers mois de l'année 2024.

2475

En même temps, les délais pour l'obtention des permis ont, eux, explosé. En effet, depuis 2020, les délais moyens pour les demandes de permis de projets de 100 logements et plus est passé de 269 jours à plus de 506 jours.

2480

Minimalement, le PUM devrait contenir des mesures pour inverser cette tendance et favoriser la construction de tout type de logement; locatif, copropriété, social et abordable, marché et hors marché.

2485

Pour son analyse du présent projet de PUM, l'IDU a puisé notamment dans ses précédents avis sur le projet de règlement pour une métropole mixte en 2019, et en décembre 2020.

2490

L'IDU mentionnait que l'imposition de contraintes financières et réglementaires sur le seul territoire de Montréal viendrait annuler l'objectif d'inclusion, ne réglerait en rien la pénurie de logements, et aurait des effets négatifs sur l'abordabilité et sur les investissements dans la métropole.

2495

Cette opinion concordait d'ailleurs avec l'avis de l'OCPM sur le projet de règlement RMM, qui disait, j'ouvre les guillemets :

*« La simple urgence d'agir ne saurait remplacer, davantage d'encadrer une telle intervention par une réflexion globale et bienveillante, impliquant des alliés parmi les autres municipalités de la CMM. Ainsi, la limitation du territoire d'application du règlement à la seule Ville de Montréal représente bel et bien un risque de déplacement de projets immobiliers*

2500 *ailleurs dans la CMM. Pour la Commission, cela semble aller à l'encontre de l'intention du projet de règlement de retenir, voire d'attirer des ménages à Montréal. »*

Fin de la citation. C'était en page 116 de votre rapport.

2505 Les plus récentes données des mises en chantier démontrent clairement que les craintes de l'IDU et de l'OCPM sur la perte d'attractivité de Montréal étaient fondées.

2510 En comparant les neuf premiers mois de 2024 à ceux de 2023, on remarque un écart marqué entre la Ville de Montréal, qui affichait une progression de 9,3 %, avec la RMR de Montréal, qui affiche un plus 38,8 %.

2515 Dans ce PUM, l'IDU tient tout de même à saluer l'intention formulée par la ville, notamment dans sa vision très ambitieuse, disons-le, pour le transport collectif, l'admission que l'on doit miser davantage sur la densification si l'on veut se sortir des différentes crises de façon pérenne, et l'ouverture des élus à tenir compte des avis pour bonifier son projet.

2520 Toutefois, la question fondamentale doit être posée est la suivante : est-ce que dans sa forme actuelle, le projet de PUM de la Ville de Montréal répond adéquatement aux enjeux d'aujourd'hui, tout en proposant une solide feuille de route pour ceux de demain?

À ce moment-ci, l'IDU est d'avis que la réponse est nettement incomplète.

2525 Dans sa forme actuelle, le projet du PUM 2050 manque de clarté pour les fonctionnaires qui auront la responsabilité de l'appliquer. Et surtout, il manque de prévisibilité pour les promoteurs et investisseurs qui devront s'y conformer pour le développement de leurs futurs projets.

2530 Le projet de PUM mise essentiellement sur les critères qualitatifs, ce qui laisse beaucoup de place à l'interprétation et à l'arbitraire.

Il est peu explicite sur les prochaines étapes avant et après son adoption, notamment sur les mécanismes transitoires, sur la conformité, et les concordances qui, obligatoirement, devront être faits dans les 19 arrondissements.

2535 Enfin, il n'est guère plus bavard sur l'arrimage envisagé, essentiel, pourtant essentiel avec le futur PMAD, le plan métropolitain d'aménagement et de développement de la communauté métropolitaine de Montréal, auquel il devra ultimement se conformer.

2540 Il serait d'ailleurs incongru que le PUM soit adopté avant la mise en œuvre complète du PMAD.

En somme, beaucoup de questions, peu de réponses.

**LA PRÉSIDENTE:**

2545 Deux minutes, Mme Melançon.

**Mme ISABELLE MELANÇON:**

2550 L'épais brouillard provoqué par l'addition de ces éléments, qui empêchent d'y voir clair et anticiper la suite pour les développeurs et investisseurs immobiliers, qui eux ont besoin de prévisibilité pour planifier leurs développements à court, moyen, et long terme, ce qui crée énormément d'incertitudes actuellement.

2555 Dans les faits, l'absence de prévisibilité constitue un frein au développement, et risque de plomber l'attractivité pour la métropole et pour les nouveaux investissements.

2560

La situation est d'autant plus inquiétante qu'elle pourrait s'étaler sur plusieurs mois, voire des années. Tout cela en pleine crise du logement, en pleine crise de l'abordabilité, et en pleine crise climatique.

2565

C'est pourquoi l'IDU souhaite apporter sa contribution dans le cadre de ces consultations, afin que la version finale du PUM permette de dissiper cet épais brouillard.

2570

Il est d'avis que pour répondre adéquatement aux enjeux d'aujourd'hui, il faut minimalement que le nouveau plan puisse répondre à la prévisibilité, à la réduction des délais, aux impacts importants des frais et de l'abordabilité, qui sont en pleine crise eux aussi; encourager la densification; encadrer les règles de conformité; et prévoir dès maintenant l'arrimage avec le PMAD.

2575

Sans ces composantes, l'exercice proposé risque malheureusement de ralentir davantage le déploiement de projets.

J'espère que ça aura mis la table. On demeure bien sûr disposé à répondre à vos questions, mais le mot du jour, c'est « prévisibilité ». Merci.

**LA PRÉSIDENTE:**

2580

Alors, merci, Mme Melançon. Justement, prévisibilité, on en a entendu parler la semaine dernière de prévisibilité quand même beaucoup.

2585

Qu'est-ce qu'on souhaite exactement comme prévisibilité, qu'est-ce qu'on veut?

///

**Mme ISABELLE MELANÇON:**

Bien, à chaque fois que l'on parle à la crise du logement, on demande dans le fond aux promoteurs, aux développeurs de dire : « Bien, on a besoin de plus de logements. »

2590

Mais de monter un projet, c'est des dizaines, et des dizaines, et l'ai-je dit, des dizaines de millions de dollars.

2595

C'est difficile, lorsqu'on veut faire un projet, de dire : « Bien là, peut-être que ma densité va être réduite à telle hauteur, mais peut-être que ça peut être plus, mais ça se peut que ce soit moins aussi, parce que ça va dépendre du directeur de l'urbanisme, puis ça va dépendre de la lecture qui est faite de... »

**LA PRÉSIDENTE:**

2600

L'arrondissement?

**Mme ISABELLE MELANÇON:**

2605

De l'arrondissement. Actuellement, c'est là où c'est compliqué. C'est qu'on n'a jamais l'idée, au départ, de comment va finir le projet. Parce qu'actuellement, c'est une vraie partie de pingpong. Il y a des allers-retours qui se font à l'arrondissement avec les différentes personnes qui travaillent, puis qui travaillent dur, je dois le mentionner.

2610

Puis on discute de façon régulière avec des gens qui sont dans la fonction publique de Montréal, et l'inquiétude avec le nouveau PUM, lorsque je discute avec ces gens-là, c'est justement que le PUM, il n'est pas quantitatif, il est qualitatif.

Et comme je le disais en introduction, ça, ça laisse place à beaucoup d'interprétation.

2615

Ils ont le sentiment, ces gens-là, qu'ils vont devenir les cibles, que c'est eux qui vont avoir le fardeau de la tâche pour la suite des choses.

2620

Et donc, s'il n'y a pas de prévisibilité, les gens vont garder leurs projets en poche, puis ils vont attendre que ça passe, ou encore ils vont aller ailleurs. Parce qu'il y a une nouveauté sur ce qu'on a vécu en 2019, c'est que Montréal est maintenant en compétition avec l'ensemble du Québec, parce qu'il y a une crise du logement qui sévit partout sur le territoire.

**LA PRÉSIDENTE:**

2625

Alors, est-ce que vous diriez que cette nouvelle manière de définir l'intensification rend les choses encore plus compliquées? Parce qu'on parle d'intensification douce, intermédiaire, élevée. Et on la définit aussi en fonction du nombre de logements par hectare. Est-ce que c'est ce que vous appelez qualitatif par opposition à actuellement, on parle de nombre d'étages, et on parle de coefficient d'occupation du sol?

2630

**Mme ISABELLE MELANÇON:**

Vous avez entièrement raison.

2635

**LA PRÉSIDENTE:**

C'est exactement ça?

2640

**Mme ISABELLE MELANÇON:**

C'est exactement dans la définition de ce qu'on dit, où on parle de qualitatif et de quantitatif. C'est exactement ça.

2645 Actuellement, la norme n'est pas claire. Qu'est-ce qui est une densité élevée? Entre vous et moi, si je parle dans l'arrondissement Ville-Marie versus l'arrondissement de Verdun, on s'entend que l'élevé ne sera pas le même. Mais ce sera quoi? Ce sera quoi?

2650 Donc, d'un arrondissement à l'autre, avant qu'on arrive à l'arrimage complet — et dans la lecture aussi qui sera faite, et des règlements qui seront adoptés dans chacun des arrondissements pour la suite des choses, c'est là ou, pour nous, non seulement il y a une question de prévisibilité, mais il y a aussi une question de — je vais le dire, de longueur de...

**LA PRÉSIDENTE:**

2655

De période de temps.

**Mme ISABELLE MELANÇON:**

2660

De période, merci, dans laquelle on va avoir vraiment un brouillard très épais devant les yeux.

Et je vous dis, pour les deux prochaines années, s'il n'y a pas de prévisibilité, il n'y aura pas de projet.

2665

**LA PRÉSIDENTE:**

OK. Et est-ce que je peux? J'ai une autre question.

2670

**LE COMMISSAIRE:**

Bien sûr, bien sûr.

**LA PRÉSIDENTE:**

2675           Merci. Lorsque vous parlez de délais justement dans *Enjeux et défis*, votre recommandation 1.2, vous dites : « *Réduire les délais pour les demandes et autorisations.* »

2680           Est-ce qu'il y a des points, des nœuds particulièrement précis ou des étapes qui sont particulièrement cruciales? Je dirais des incidents culminants si on était en relations de travail.

**Mme ISABELLE MELANÇON:**

2685           Bien, écoutez, oui. Il est anormal, puis si je vous réfère actuellement dans notre mémoire — je vais remettre mes lettres si vous me permettez — à la page 25.

**LA PRÉSIDENTE:**

Oui.

2690           **Mme ISABELLE MELANÇON:**

2695           On exprime le nombre de logements qui a vraiment diminué, mais on parle aussi du nombre de demandes de permis pour des 100 logements et plus, qui est passé de, en 2020, 43 nombres de projets, à 2024, pour la moitié de l'année, à 12. Fondu comme neige au soleil.

En sommes, on se disait : bien, s'il y a moins de projets, ça va sortir quand même plus vite. Mais non.

2700           On est rendu à plus de 509 jours pour l'obtention d'un permis. Ça, pour nous, c'est un vrai nœud, parce qu'à chaque fois qu'il y a des délais dans l'émission des permis, on doit comprendre que c'était milliers de dollars qui sont en jeu à chaque jour.



2705 Et si on regarde — puis je sais qu'actuellement, la Ville de Montréal est en train de vouloir, puis vont nous parler de 120 jours pour les permis qui seront émis lorsqu'on est en plein droit.

Mais du plein droit pour des projets de plus de 100 logements, vous comprenez que ça n'existe pas.

2710 Donc, on va toujours être dans des délais beaucoup trop grands, alors que lorsqu'on regarde du côté — et je vous invite à aller voir les chiffres du côté de la ville de Laval, de Longueuil, de villes qui sont autour, dans le Grand Montréal — les moyennes sont beaucoup, beaucoup, beaucoup moins élevées qu'à Montréal.

2715 Donc, ça devient un nœud, un enjeu majeur pour les développeurs.

**LA PRÉSIDENTE:**

2720 Comment vous expliquez ça?

**Mme ISABELLE MELANÇON:**

2725 Parce qu'au fil des ans, on a additionné à chaque étape. Puis on le vit même dans le PUM 2050 actuellement, on a voulu améliorer, ajouter. Et à chaque fois, on a ajouté des couches.

Mais on n'a jamais fait l'élagage de ce qui n'était peut-être plus nécessaire.

2730 Est-ce qu'on peut faire un peu de ménage de ce qui n'est plus nécessaire, puis d'avoir nos couches, puis qu'il y ait des règles?

On est tout à fait d'accord avec ça. Je veux qu'on s'entende bien, personne ne veut que Montréal ait quelque chose, une verrue en plein cœur de la ville. Personne ne veut ça.

2735           Cependant, est-ce qu'on peut faire du ménage? Parce qu'à force d'additionner, bien, on ne voit plus clair, puis on perd l'objectif. Parce que l'objectif du PUM, ce que nous disent les élus, puis ils le disent sur la place publique, c'est d'augmenter la densification.

2740           Mais malheureusement, en ajoutant des couches comme ça, on n'y arrive tout simplement pas, et on perd l'objectif de vue.

**LA PRÉSIDENTE:**

Christian.

2745

**LE COMMISSAIRE:**

2750           Oui. Je serais tenté de vous demander — je comprends la question de la prévisibilité. Le règlement de concordance ne semble pas satisfaire cette exigence. Est-ce que, par exemple, certains intervenants nous disent de rendre obligatoires dans les arrondissements les plans locaux d'urbanisme, est-ce que ça serait une piste pour vous?

**Mme ISABELLE MELANÇON:**

2755           Bien, pour nous, assurément, ce qu'on doit faire, puis rapidement, c'est de venir encadrer quand même ce qui sera fait du côté des différents arrondissements.

2760

Parce que je veux simplement qu'on se rappelle. Je pense que le plan d'urbanisme, le dernier plan sur lequel on se base, je pense que c'était du 2004. Donc, 20 ans plus tard, je vous le dis, il y a encore des endroits où il y a enjeux de concordance 20 ans plus tard.

2765

Donc, vous comprenez que si on se base un peu sur l'histoire récente de Montréal, si on est encore en train de faire de la concordance en 2044, on aura vraiment manqué une occasion extraordinaire.

**LA COMMISSAIRE:**

2770

Oui. Petite question. Bien, je fais du pouce sur qu'est-ce que vous avez mentionné entre 263 jours et 660. Donc, le plein droit, vous avez mentionné ça. Comment qu'on peut faire pour élaguer ou inverser la tendance, ça serait quoi l'élagage?

**Mme ISABELLE MELANÇON:**

2775

Ah, c'est une très, très bonne question. À vrai dire, c'est qu'un moment donné, lorsque d'un arrondissement à l'autre, il y a un problème de gouvernance, clairement.

2780

Parce que bon, il y a 19 arrondissements, il y a 19 façons de faire. Puis on est dans la même ville. En partant, on peut se dire : « Oh là, là. »

Parce qu'un promoteur qui a le même, même, même projet, mais qui le présente dans deux arrondissements, vous comprenez que le final, le rendu va être totalement différent, même si on est à Montréal.

2785

Puis il y en a un qui va être sorti de terre, il va être habité; puis l'autre va être encore en train de se discuter dans un comité d'urbanisme à quelque part dans un arrondissement.

2790 Le côté complètement inégal d'un arrondissement à un autre crée véritablement des problèmes, puis des problèmes où malheureusement — puis on est quand même dans le plan d'urbanisme et de mobilité, je dois le dire — je vais vous donner l'exemple du REM. Puis je n'aurai pas que Montréal en cible, les gens de Montréal vont être contents.

2795 Mais on s'est doté d'un instrument extraordinaire, qui est le REM, plus de 8 000 000 000 d'investissements collectifs qu'on a tous payé collectivement. Puis on a encore des endroits, des arrondissements, mais aussi d'autres villes qui refusent qu'on puisse aller faire de la densité autour des stations.

2800 Il y a quelque chose qui est complètement illogique dans tout ça, mais qui est fait parce qu'au fil des ans, nous avons additionné les couches dont je vous parlais tout à l'heure, sans jamais faire de ménage.

Puis il y a le « pas dans ma cour », bien entendu, où on ne veut pas avoir de la densification. Pourtant, la densification répond à la crise climatique, la crise du logement, puis à la crise de l'abordabilité.

2805 Alors, à ceux et celles qui diront : « Ah non, pas de densification chez nous. » On peut se dire qu'on est en train de manquer une sacrée belle occasion.

**LA COMMISSAIRE:**

2810 Vous avez mentionné... Oui.

**LA PRÉSIDENTE:**

2815 Une minute.

**LA COMMISSAIRE:**

Oui. Vous avez mentionné le manque de clarté au niveau du PUM au niveau qualitatif, quantitatif, et tout ça. Comment qu'on peut le rendre plus clair?

2820

**Mme ISABELLE MELANÇON:**

Bien, je pense que bien que le plan d'urbanisme de 2004 n'ait pas été parfait, minimalement, on savait quelles étaient les règles du jeu. Maintenant, on l'ignore complètement. Puis une densité élevée, ça veut dire quoi? On ne le sait pas.

2825

Puis est-ce qu'on est capable de parler, bien sûr, parce que le zonage, c'est une clé de la solution, c'est sur le zonage. Est-ce qu'on peut se dire qu'il y a des tas où on peut faire stratégiquement beaucoup de développement, beaucoup de densité?

2830

Est-ce qu'on peut se dire c'est quoi exactement cette densité-là pour que les promoteurs puissent se dire : « Hey, là, là, je suis incapable d'aller à du 20 étages, je suis capable. Voici, je suis capable de monter 212 unités de logement. Pour moi, ça, c'est clair qu'on est capable de compter qu'est-ce que ça représente »?

2835

Alors que quand on va me dire : « Non, c'est de la densité élevée. » OK, ça veut dire quoi? « Bien, venez en discuter, on va discuter avec vous. »

2840

Il n'y a pas personne qui a de temps, d'argent, et d'énergie à perdre. Et malheureusement, ce qu'on a devant nous, c'est le brouillard dont je vous parle depuis le départ. Mais c'est aussi trop dangereux de mettre des billes, de l'argent en jeu actuellement, alors que la situation exigerait qu'on ait de plus en plus rapidement, puis qu'on n'ait pas ce casse-tête-là à se faire.

2845

**LA PRÉSIDENTE:**

Malheureusement, vous allez m'excuser, je dois mettre fin à notre discussion, même si j'aurais eu d'autres questions, puis on en aurait tous eu d'autres questions. Merci beaucoup.

2850

**Mme ISABELLE MELANÇON:**

Je me rends disponible si vous avez d'autres questions. N'hésitez surtout pas, on est là pour répondre à vos questions.

2855

**LA PRÉSIDENTE:**

Merci beaucoup d'avoir pris la peine de soumettre ce mémoire et d'être venus le partager vos opinions avec nous.

2860

**Mme ISABELLE MELANÇON:**

Merci à vous.

2865

**LA PRÉSIDENTE:**

Bonne fin de journée, au revoir.

2870

---

**M. LOUIS AUCOIN & M. RAYMOND BACHAND**  
**MOBILITÉ NORDIQUE**

---

**LA PRÉSIDENTE:**

2875

Alors, bonjour et bienvenue. Au moment où je vous donnerai la parole, je vais vous demander, pour les fins d'enregistrement, de vous identifier et d'identifier également l'organisation que vous représentez. Je vous rappelle, même si vous le savez, que vous disposez de 10 minutes pour présenter. Nous avons lu votre document. Et nous disposerons ensuite de quelques instants pour vous poser des questions.

2880

Est-ce que vous avez besoin que je vous fasse un petit signe lorsqu'il reste deux minutes, et que vous devez conclure?

2885

**M. LOUIS AUCOIN:**

Oui, je pense.

**LA PRÉSIDENTE:**

2890

Au cas où, on le prend. Très bien. Alors, je vous cède la parole.

**M. LOUIS AUCOIN:**

2895

Bien, merci beaucoup. Je m'appelle Louis Aucoin, je suis accompagné de monsieur Raymond Bachand. On représente un groupe citoyen, je pense qu'on peut le dire, qui s'appelle Mobilité Nordique.

2900

Et on vient vous parler aujourd'hui d'un projet qui s'appelle Expo Express. Et c'est vrai que la perspective de ce projet-là, qui s'inscrit dans le Vieux-Montréal, dans les îles qui forment le Parc Jean-Drapeau, apparaît peut-être un petit peu réduite par rapport à l'ensemble du plan de mobilité.

2905

Mais l'impact systémique de ce projet-là est important pour les citoyens, d'abord ceux qui habitent dans ce quartier-là, ceux qui le visitent, donc nos visiteurs étrangers, mais nos visiteurs québécois aussi, les gens qui habitent dans Griffintown, dans Bridge-Bonaventure éventuellement, dans le Vieux-Montréal. Donc, il y a quand même une bonne importance.

2910

L'objectif qu'on a avec ce projet-là, c'est de relier des attracteurs importants, qui sont le Vieux-Montréal, le Vieux-Port, le Parc Jean-Drapeau, entre lesquels il n'est pas facile de circuler, et je dirais même de moins en moins facile. Donc, et où il y a une nécessité de plus en plus grande par un enjeu de mobilité, et par le fait aussi que les activités se développent dans le Parc Jean-Drapeau. Puis il y a des grands projets au Parc Jean-Drapeau.

2915

Et c'est l'image que vous voyez là, c'est à Broadbeach en Australie, c'est le genre d'exemple, je pense que c'est important de l'illustrer le genre de technologie qu'on propose, parce que c'est une technologie aérienne, donc sécuritaire pour les gens qui circulent au sol.

2920

C'est une technologie légère qui s'inscrit dans des lieux encombrés ou enfin patrimoniaux, comme le Vieux-Montréal.

2925

Et c'est une technologie qui s'appelle Habegger, qui est connue, et qui est largement utilisée dans le monde.

D'ailleurs, la ville de Bologne vient de se doter de cette technologie-là pour relier son aéroport au centre-ville.

2930

Donc, ça existe. Ce n'est pas nécessairement courant comme système de transport en Amérique du Nord, mais c'est courant ailleurs.



Et ça me permet de vous montrer un petit peu le projet qu'on envisage. Donc, ce projet-là est relié, vous le voyez en bleu, le projet dont on parle. Il est relié à l'ensemble des autres composantes du réseau, notamment le métro. Donc, vous voyez la ligne orange, la ligne verte, et la ligne jaune. Et vous voyez aussi le REM en rouge.

2935

Le trajet a 10 stations que je vous présente rapidement, en partant du Palais des Congrès jusqu'à La Ronde, en passant par la rue de la Commune, ou enfin l'intersection entre le Vieux-Port et le Vieux-Montréal. Des arrêts comme au Grand Quai, par exemple, du port de Montréal, le Silo n° 5 où on a des ambitions, le Bassin Peel où on a des ambitions aussi pour le développement de Bridge-Bonaventure et pour la population de Griffintown, le casino, un incontournable, l'Espace 67 près du métro Jean-Drapeau.

2940

Donc, il y a là quelque chose qui n'est pas connecté, qui a besoin d'être connecté, et un besoin de mobilité important dans ce secteur-là.

2945

Ce n'est pas un projet nouveau. Je demande à M. Bachand de nous rappeler un peu l'historique.

**M. RAYMOND BACHAND:**

2950

Merci. Moi, j'accompagne ce projet-là depuis longtemps. Quand j'étais président du Fonds de solidarité, et Claude Blanchet était président de la Société générale de financement, on avait fait financer des études pour ce projet-là qui, à l'époque, était les îles vers le centre-ville fondamentalement.

2955

Le conseil d'administration du Parc Jean-Drapeau l'avait approuvé. Normand Legault, dans le temps où les dirigeants paramunicipaux pouvaient exprimer ce qu'ils en pensaient, l'avait non seulement adopté, mais présenté à la Chambre de commerce de Montréal devant 400 personnes, et le projet était lancé.

2960

Le Premier ministre Bernard Landry, quand il était ministre de l'Économie, avait visité, était allé en Europe, avait visité une tamine, avait souhaité d'ailleurs discuter avec eux pour construire une usine au Québec à ce moment-là, parce qu'il voyait que c'est un projet léger pour les îles.

2965

Mais il se disait : « Peut-être que cette technologie, qui coûte la moitié du tramway, d'un monorail, 20 fois moins qu'un métro, peut-être que ça pourrait être utile ailleurs. Essayons-le, un projet pilote. »

2970

Et depuis ce temps-là, bon, les études ont continué par le groupe citoyen.

2975

C'est une technologie très adaptée au terrain, parce que fondamentalement, c'est sécuritaire. Quand il y a 100 000 personnes dans le Vieux-Montréal ou quand il y a 100 000 personnes aux îles, tu ne peux pas avoir un tramway, ou un train, ou autre chose, ou même des autobus.

Ça, c'est aérien. Tout le monde peut passer par en dessous.

2980

Puis depuis ce temps-là, il s'est ajouté des attractions qui n'existaient pas, le terminal des voyageurs, la tour, tous les spectacles d'Evenko, etc. On pourrait en ajouter. Alors, on peut.

2985

Et là, ce qui a changé aussi depuis 10 ans, c'est que le problème est plus grand, parce qu'à cause de l'environnement, pour des bonnes raisons, on veut sortir les autos des îles. On veut sortir les autos du Vieux-Montréal.

Alors, si tu veux sortir les autos, moi, comme citoyen, je dis : « Oui, comment j'accède? »

2990            Puis à moins d'avoir 35 ans puis être capable de faire cinq kilomètres en vélo — mais si tu veux amener ta mère, tes petits-enfants voir le Cirque du Soleil ou aller ailleurs, ça te prend un moyen qui, aujourd'hui, est l'auto.

Et puis si on veut sortir l'auto, il faut le remplacer.

2995            Alors, le PUM est silencieux sur ce secteur géographique — vous regardez tous les projets du PUM — est silencieux sur ce secteur-là.

3000            Je n'en fais pas une critique, parce que c'est du transport en commun; métro, boulot, dodo. Puis ça, c'est la vie citoyenne des Montréalais. Quand on s'amuse, on s'en va dans le Vieux-Montréal, on s'en va dans le Vieux-Port, on s'en va dans les îles. Ça rassemble tout le monde, toutes langues confondues, c'est comme le Quartier des spectacles.

3005            Mais peut-être que si on veut sortir les autos, il faut rentrer, accéder à un moyen qui est léger et qui n'est pas couteux par rapport à tous les autres moyens qu'on voit autour de nous.

**M. LOUIS AUCOIN:**

3010            On a un bon support dans la communauté, je dois dire. La Chambre de commerce est bien au courant, bien au fait, et bien en appui de ce projet-là. Tourisme Montréal, la SDC du Vieux-Montréal, j'en passe plusieurs autres.

3015            Moi, je pense que c'est un projet qui est nécessaire, plus nécessaire que jamais. Quand il était déjà présenté, c'était utile. Mais là, c'est nécessaire.

L'évacuation du Parc Jean-Drapeau n'est pas facile quand il y a des événements, et l'accès non plus.

3020 Les gens qui décident d'aller dans le Vieux-Montréal font le choix de ne pas aller au Parc Jean-Drapeau. Puis quand on va au Parc Jean-Drapeau, on fait le choix de ne pas aller dans le Vieux-Montréal. Il y a très peu de gens qui font les deux.

3025 Donc, et on demande d'éliminer la circulation automobile dans le Parc Jean-Drapeau, qui est une orientation très claire en ce moment, mais il va falloir la remplacer, comme on vient de dire.

3030 La mobilité dans le Vieux-Montréal est affectée, parce qu'il n'y a plus de circulation qui va être possible à partir de cet automne dans l'axe est-ouest du Vieux-Montréal.

Donc, la rue de la Commune est interdite aux voitures, la rue Notre-Dame est fermée, la rue Saint-Paul est fermée. Il va rester la rue Saint-Antoine quand il n'y a pas trop de travaux.

3035 Donc, il va falloir trouver une solution dans ce secteur-là. Pour l'instant, on n'en a pas. Puis si on a une solution, ça va être des solutions qui sont en interaction avec le sol, avec les vélos, puis avec les piétons. Des autobus, par exemple.

3040 Donc, nous, ce qu'on suggère, c'est une autre forme plus sécuritaire peut-être de déplacement.

3045 Secteur Griffintown, secteur Bridge-Bonaventure, on les développe, c'est une bonne chose. Ce sont des beaux projets, c'est beaucoup de monde qui s'installent là. C'est une partie de la solution à la crise du logement; ce n'est pas une partie de la solution à la crise de la mobilité.

Donc, il va falloir arriver avec d'autres projets. C'est pour ça que cette solution-là peut faire partie de la solution, enfin, peut être envisagée.

3050 Et en terminant, la solution alternative qu'on devrait étudier, qu'il faudrait étudier, c'est une solution — nous, on propose une technologie qui s'appelle Habegger, qui nous semble parfaitement répondre à l'ensemble des besoins, parce qu'elle est sécuritaire.

3055 Quand on est indépendant du sol, c'est certain que c'est plus sécuritaire. Il n'y a pas d'accident avec des vélos à 10, 12, 14 pieds de hauteur, par exemple. Donc, ça, ce n'est pas un problème.

3060 C'est électrique, électrique et automatique, donc un peu comme le métro de Montréal, si vous voulez. Donc, c'est électrique, c'est silencieux parce que c'est sur pneumatique.

Et surtout, le cout. Donc, le cout est beaucoup plus faible qu'une solution, par exemple comme un tramway, qui demande des infrastructures beaucoup plus importantes.

3065 Donc, il y a quelque chose là qui mérite l'attention, je pense, de l'OCPM, pour voir. Parce qu'en même temps — et là, on en fait abstraction en ce moment-ci et dans le temps qui nous est imparti.

3070 Mais non seulement l'accès au Parc Jean-Drapeau, mais la circulation à l'intérieur du Parc Jean-Drapeau, c'est un autre défi. Le Parc Jean-Drapeau l'a bien exprimé devant l'OCPM d'ailleurs, au moment d'évaluer son plan directeur.

Donc, la circulation à l'intérieur du parc, un vrai, vrai défi. Le Grand Prix l'a vécu aussi. Donc, il y a quelque chose à voir là.

3075 Ça complète un peu notre présentation pour aujourd'hui. Peut-être un mot de la fin.

**M. RAYMOND BACHAND:**

3080 Bien, le mot de la fin, ça serait : on aimerait ça, même si ce n'est pas dans le plan, que l'Office se penche et dise : « Peut-être qu'on devait faire quelque chose côté-là. »

3085 Tout ça, je pense que c'est un projet, c'est une technologie qu'on connaît. L'Expo Express, ça a existé, on l'a tous vu. Un certain nombre d'entre nous l'ont vu; d'autres ont entendu leurs parents en parler.

Puis on pourrait en être fier, je pense, comme Québécois, si on faisait ça. C'est parce que ça serait aussi vitrine touristique exceptionnelle.

**LA PRÉSIDENTE:**

3090 Alors, merci beaucoup. Quelques petites questions. Une question très, très rapide : vous dites qu'en 2017, en fait, le Parc Jean-Drapeau, le casino, La Ronde, le Vieux-Montréal, et le Vieux-Port ont accueilli 18 750 000 visiteurs en 2017. Est-ce que vous avez des données plus récentes?

3095

**M. RAYMOND BACHAND:**

Excusez-moi, c'est parce que j'avais mis la minuterie pour moi-même.

3100 **M. LOUIS AUCOIN:**

Est-ce que vous avez quoi?

**LA PRÉSIDENTE:**

3105

Oui, pas de problème. Est-ce que vous avez des données plus récentes que celles de 2017?

**M. LOUIS AUCOIN:**

3110

Des données plus récentes?

**LA PRÉSIDENTE:**

3115

Oui.

**M. RAYMOND BACHAND:**

De l'achalandage.

3120

**LA PRÉSIDENTE:**

3125

Vous dites qu'il y avait, en 2017, il y avait 18 750 000 visiteurs casino, Ronde, Vieux-Montréal, Vieux-Port, Jean-Drapeau, etc. Est-ce que vous avez des informations plus récentes sur le nombre?

**M. LOUIS AUCOIN:**

3130

Bien, c'est-à-dire qu'à ce moment-là, on avait fait une mise à jour de cet achalandage-là. Maintenant, on pourrait refaire une mise à jour, c'est sûr. Mais c'est présentement, il va falloir voir aussi un intérêt politique à faire ce genre de mise à jour là, puis dire : « Est-ce que ça vaut la peine de le faire? »

C'est quand même beaucoup de travail, de faire ça.

3135

**M. RAYMOND BACHAND:**

La mise à jour de l'achalandage est essentielle pour, au fond, la mise à jour du plan d'affaires.

3140

**LA PRÉSIDENTE:**

Oui.

3145

**M. RAYMOND BACHAND:**

De l'achalandage est essentiel. C'était difficile à suivre année après année, parce que la pandémie a tout chamboulé. Plus là, ça revient au rythme d'avant.

3150

**LA PRÉSIDENTE:**

C'est presque la stabilité présentement, oui.

3155

**M. RAYMOND BACHAND:**

Et valider la technologie, et valider les emprises qui, juridiquement, il y a une validation à faire. Ce n'est pas comme le REM, parce que la plupart des emprises sont de propriétés municipales ou fédérales.

3160

///



**LA PRÉSIDENTE:**

3165 Une question que la commission se pose bien sûr, ce sont les sources de  
financement.

**M. RAYMOND BACHAND:**

3170 Bien là, il y a deux possibilités. Je ne sais pas si vous...

Alors, on peut concevoir ce projet-là. Puis nous, c'est aux citoyens à décider, c'est aux  
élus à décider.

3175 Est-ce que vous voulez un projet privé; puis quand les touristes arrivent, ils payent  
deux piastres pour aller au casino, deux piastres pour aller aux spectacles d'Evenko ou pour  
aller dans le Vieux-Montréal, etc.? Ou est-ce que les citoyens de Montréal qui ont une carte  
OPUS veulent embarquer là-dessus gratuitement?

3180 Alors, c'est une décision de gouvernance que la société doit prendre.

Ce n'est pas à nous à dire : « Il faut que ce soit totalement public, mais ça pourrait  
être totalement privé. » Il y aurait probablement besoin, au niveau de l'opération, ça peut  
s'autofinancer de façon privée, il n'y a pas de problème.

3185 Au niveau de la construction, du cout d'infrastructure, il y aurait besoin bien sûr  
d'infrastructure Canada au Québec, d'un soutien à ce niveau-là. Puis là, c'est plus quel genre  
de gouvernance on veut faire.

3190 Ça se gère facilement. Il n'y a pas de chauffeur dans ces véhicules-là. Bien sûr, il y a  
des mécaniciens à chaque extrémité, et tout ça.

Alors, il y aurait de l'intérêt, selon ceux qui travaillent avec nous, il y aurait de l'intérêt du secteur privé.

3195 Mais c'est vraiment à la société à décider, avec toutes les autres priorités qu'on a, est-ce que parfait, on met x centaines de millions, puis débrouillez-vous avec le reste? Ou on paie l'ensemble, puis c'est une priorité par rapport aux autres infrastructures?

3200 Je ne ferai pas le saut au ministre du jour et au Maire du jour, mais la question se pose. Mais oui, le privé pourrait jouer un grand rôle si on le voulait. Ça pourrait être un partenariat public-privé avec un mixte, une partie payante puis une partie, si c'est le citoyen avec la carte OPUS qui y va, bien, la carte OPUS paye une partie du trajet.

**M. LOUIS AUCOIN:**

3205 On a plusieurs scénarios, c'est ça. En bout de ligne, il y a plusieurs scénarios possibles.

**LA PRÉSIDENTE:**

3210 Tout à l'heure, vous disiez, M. Aucoin, que c'était beaucoup moins dispendieux que le tramway. Vous avez entendu d'autres personnes plaider en faveur du tramway par rapport au métro. Moins dispendieux, combien moins dispendieux? Sans donner des chiffres, mais jusqu'à quel point?

3215

///

3220 **M. RAYMOND BACHAND:**

Ça dépend des terrains sur lesquels vous opérez. Si tu es sur un terrain... ce qui coûte cher au tramway, c'est qu'il faut que tu ouvres, et que tu fasses toutes les infrastructures, puis tu ne peux pas bouger un trajet.

3225

Une technologique comme ça, si tu décides de changer pour ajouter un arrêt, c'est quasiment — quasiment — comme un mécano.

3230 **LA PRÉSIDENTE:**

OK.

**M. RAYMOND BACHAND:**

3235 Puis tu changes la prise au sol. Les poteaux, c'est un espace de stationnement. Deux fois moins, une fois, trois quarts à deux fois moins que le tramway.

**LA PRÉSIDENTE:**

OK.

3240

**M. LOUIS AUCOIN:**

Que le tramway, oui.

3245 **LA PRÉSIDENTE:**

OK.

**M. RAYMOND BACHAND:**

3250

Ordre de grandeur, parce que...

**LA PRÉSIDENTE:**

3255

Questions?

**LA COMMISSAIRE:**

3260

Oui. Deux petites questions. Comment ça se vit en plein hiver avec la nordicité?

**M. LOUIS AUCOIN:**

3265

Alors, ça se vit bien, parce que pour plusieurs raisons. D'abord, ce sont des voies qui sont électrifiées, donc qui peuvent être chauffées. Donc, il n'y a pas de glace qui s'accumule.

Si moindrement on avait cette inquiétude-là, il y a des véhicules de déblaiement qui passent là-dessus, qui passent sur le rail, puis qui peuvent le déblayer. Donc, ce n'est pas un enjeu comme le tramway, par exemple.

3270

Si vous allez à Toronto en hiver ou plus même je dirais au printemps, vous allez voir souvent le conducteur descendre puis dégager son tramway. Vous ne verrez pas ça avec cette technologie.

3275

Et il y en a dans des pays où il neige autant qu'à Montréal. Il y a des technologies Habegger qui sont en opération 12 mois par année.

///

**LA COMMISSAIRE:**

3280 OK, parfait. Autre question, je regarde...

**M. RAYMOND BACHAND:**

3285 Jusqu'à moins 30, moins 40.

**LA COMMISSAIRE:**

3290 Ah, c'est bon. Autre question. Je regarde un peu le parcours, et vous passez quand même dans des zones un peu plus patrimoniales.

**M. LOUIS AUCOIN:**

Oui.

3295 **LA COMMISSAIRE:**

Et tout ça, ou même sur des terrains fédéraux et tout. Donc, j'entends que vous avez testé ces types de passage dans ces secteurs-là, comment?

3300 **M. LOUIS AUCOIN:**

Bien, le trajet qu'on a là techniquement, il est un territoire municipal pour la plus grande partie. Donc, il y a dans le Vieux-Montréal. En tout cas, en partie.

3305 Donc, et il y a des territoires qui sont fédéraux là-dedans aussi dans le trajet. Donc, voilà.

C'est clair que l'intégration avec le patrimoine, c'est un enjeu. C'est quelque chose. Ce n'est pas un problème par contre, ce n'est pas un empêchement, ce n'est pas un obstacle.

3310

**LA COMMISSAIRE:**

C'est un enjeu?

3315

**M. LOUIS AUCOIN:**

Mais c'est un enjeu dont il faut tenir compte. Nous, on a fait des modélisations à taille réelle.

3320

Et à vrai dire, on avait de la difficulté à voir le métro aérien se promener le long de la Commune à cause des arbres, parce qu'il est de l'autre côté. Donc, on ne le voit à peu près pas.

3325

Donc, pour illustrer où se situait le métro aérien, il a fallu enlever les arbres de notre modélisation pour dire : « Il est derrière. »

3330

Donc, ce n'est pas quelque chose qui est difficile à intégrer, d'autant plus que si, par exemple, on était avec une technologie de tramway, bien là, on a des rails par terre, il y a des indications un peu partout. Il faut faire attention, parce qu'on peut frapper des gens, donc des cyclistes, des piétons, des familles.

3335

Mais quand on est indépendant du sol, ça donne une bande d'acier, si vous voulez, qu'il ne sera pas facile à voir, qui est normalement, généralement cachée par des arbres, mais qui disparaît facilement dans le paysage.

Comme on voyait à Broadbeach, qui était vraiment dans le milieu d'une intersection, on la voit le plus possible dans l'image qu'on vous a présentée. C'est celle où on le voit le plus. Mais il y a plein d'endroits où on la voit beaucoup moins.

3340 **LA COMMISSAIRE:**

Merci.

3345 **M. RAYMOND BACHAND:**

D'ailleurs, en complément, parce que ce projet-là a été soumis à l'Office de consultation publique sous le nom de l'animateur, mais à l'époque aussi, vous aviez fait, Louis, des consultations, mais il y avait un projet qui allait plus au centre-ville.

3350 Et donc, les gens de l'Habitat 67 et tous ces gens-là avaient été consultés. Les gens du Vieux-Montréal, mais la CDC, vous leur avez parlé, mais il n'y a pas eu de consultation. Il faut, ça doit avoir lieu.

3355 C'est clair que ça fait partie des études de faisabilité. C'est de regarder : est-ce que c'est un scandale, puis on arrête, puis on ne va pas dans le Vieux-Port, et le trajet peut être du côté... Vous bougez ça de deux mètres, je pense que vous êtes du côté fédéral.

**LA COMMISSAIRE:**

3360 Oui.

**M. RAYMOND BACHAND:**

Les deux sont possibles.

3365

**M. LOUIS AUCOIN:**

Mais le trajet...

3370

**LA COMMISSAIRE:**

Oui, effectivement.

3375

**LA PRÉSIDENTE:**

C'est vraiment dans le coin du Silo n° 5 aussi?

3380

**M. LOUIS AUCOIN:**

Oui, mais le trajet est en fonction...

3385

**M. RAYMOND BACHAND:**

Mais ils vont avoir besoin... le problème, c'est que tous ces nouveaux projets-là, il va avoir besoin de mobilité des gens qui vivent là.

3390

**LA COMMISSAIRE:**

Merci.

///



**M. LOUIS AUCOIN:**

3395

Mais le projet est fait en fonction, je dirais, de contourner la zone patrimoine, faire le tour et se situer sur de la Commune, si vous voulez, où il y a beaucoup d'usages qui sont rassemblés, et se rendre vers l'ouest, oui inversement. Donc, voilà.

3400

**LE COMMISSAIRE:**

Rapidement.

**LA PRÉSIDENTE:**

3405

Oui.

**LE COMMISSAIRE:**

3410

Madame la Présidente, merci. Bien, il y a justement, on vient de le mentionner, un aspect peut-être, dans une certaine mesure, d'un aspect de mobilité des gens du quartier. Donc, on parle beaucoup d'impact systématique dans trois secteurs attractifs, donc en lien avec les... mais il y a aussi une dimension, voilà, de mobilité pour un certain nombre de citoyens.

3415

Pouvez-vous me préciser en quoi le projet que vous nous présentez aujourd'hui n'a pas de correspondance avec les objectifs du PUM? J'aimerais voir.

**M. LOUIS AUCOIN:**

3420

En quoi le projet n'a pas de correspondance?

**LE COMMISSAIRE:**

3425 En quoi les objectifs du PUM ne répondent pas, par exemple?

**M. RAYMOND BACHAND:**

3430 Les objectifs du PUM répondent. Il y a un beau paragraphe, puis il faudrait le retrouver, mais j'avais trois points, point, point, point, 1.4.

**LE COMMISSAIRE:**

3435 Oui, oui.

**M. RAYMOND BACHAND:**

3440 Qui parle de mobilité, de mobilité moderne, écologique, etc. Ça correspond 100 %. Quand j'ai dit que ça ne correspondait pas, ce n'est pas...

L'objectif du projet correspond 100 % à la philosophie, au fond, du PUM, mais le PUM n'a pas étudié ce territoire-là, c'est comme tombé.

3445 Le PUM, tu prends Robert-Bourassa, l'université Robert-Bourassa à l'ouest, puis je pense que c'est Saint-Hubert à l'est, mais le territoire des îles et du Vieux-Montréal, etc. est — à ma lecture, mais je ne sais pas, mais est globalement silencieux.

3450 Puis quand vous regardez la carte des transports qui existe dans cette question-là, le métro est au nord, comme ça.

3455

Alors, demandez-vous comme citoyen, vous, si vous voulez amener vos petits-enfants avec votre femme qui a mal une hanche et un genou, puis vous voulez aller au Musée des sciences, ou vous voulez aller au Cirque du Soleil, ou vous voulez aller voir la tour dans le Vieux-Port, ou vous voulez aller à Habitat 67, ou dans les îles, qu'est-ce que vous faites aujourd'hui, et demain quand on enlève les autos?

**LE COMMISSAIRE:**

3460

Donc, il y a un volet transport pas actif, mais un transport commun.

**M. RAYMOND BACHAND:**

Il y a un volet mobilité.

3465

**LE COMMISSAIRE:**

Mobilité.

3470

**M. RAYMOND BACHAND:**

Il y a un volet mobilité. Dépendant qui le prend en charge, il est accessible à tout le monde. Est-ce qu'il faut que tu payes, est-ce qu'il faut que tu payes en plus ou non? Mais c'est très structuré, à mon avis, oui, puis c'est moderne, puis c'est beau.

3475

**LA PRÉSIDENTE:**

Merci beaucoup, parce que notre ami régisseur...

///

3480 **M. RAYMOND BACHAND:**

Tout à fait, merci de nous avoir entendus.

3485 **M. LOUIS AUCOIN:**

Merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE:**

3490 Merci infiniment d'avoir pris le temps de venir discuter avec nous. Bonne fin de journée. Alors, nous revenons dans quelques petits instants.

3495  

---

**Mme TAÏKA BAILLARGEON**  
**HÉRITAGE MONTRÉAL**  

---

**LA PRÉSIDENTE:**

3500 Bonjour et bienvenue. Alors, comme pour les autres, je vous demanderais, lorsque je vous donnerai la parole, de vous identifier et d'identifier l'organisation que vous représentez. Vous disposez de 10 minutes, après quoi nous disposerons également de quelques minutes pour vous poser des questions. Nous avons bien sûr lu le document.

3505 **Mme TAÏKA BAILLARGEON:**

Bravo.

**LA PRÉSIDENTE:**

3510

Et voilà. Comment?

**Mme TAÏKA BAILLARGEON:**

3515

Bravo.

**LA PRÉSIDENTE:**

3520

Oui, on l'a reçu tôt ce matin, alors c'est très bien, merci beaucoup. Et avez-vous besoin que je vous indique lorsqu'il vous reste deux minutes pour conclure?

**Mme TAÏKA BAILLARGEON:**

3525

C'est toujours mieux, c'est toujours mieux.

**LA PRÉSIDENTE:**

3530

C'est toujours mieux.

**Mme TAÏKA BAILLARGEON:**

On peut facilement dérapier.

3535

**LA PRÉSIDENTE:**

Alors, vous comprendrez qu'il faut conclure à ce moment-là.

**Mme TAÏKA BAILLARGEON:**

3540 C'est bon.

**LA PRÉSIDENTE:**

3545 Alors, je vous laisse la parole. Merci.

**Mme TAÏKA BAILLARGEON:**

3550 Merci beaucoup. Merci. Merci à la Présidente, Monsieur, Madame les commissaires, merci de m'accueillir et de m'entendre aujourd'hui. Je m'appelle Taïka Baillargeon, je suis directrice adjointe des politiques chez Héritage Montréal qui, comme vous le savez certainement, est un organisme indépendant qui œuvre depuis plus, près de, en fait, près de 50 ans à protéger et à promouvoir le patrimoine dans la grande région métropolitaine de Montréal. Alors, ceci sera un sprint.

3555 Avant de nous plonger ensemble dans le vif du sujet, je dois d'abord vous dire que nous sommes heureux et surtout rassurés de voir enfin ce document fondamental soumis à la consultation.

3560 Au cours des dernières années, faute de suivi et de mise à jour nécessaire au plan d'urbanisme, la ville et ses arrondissements ont pris l'habitude de traiter les projets immobiliers, notamment de densification, à la pièce, laissant trop souvent le développement urbain à des mesures dérogatoires.

3565 Héritage Montréal s'est d'ailleurs beaucoup investi, au cours des dernières années, pour rappeler l'urgence d'un nouveau plan d'urbanisme.

Nous reconnaissons aujourd'hui l'ampleur du travail accompli, un travail gigantesque. Le projet de PUM proposé est extrêmement réfléchi et porteur. Nous sommes d'emblée ravis qu'une attention particulière soit accordée au patrimoine, et plus largement à l'existant.

3570

On y trouve aussi bon nombre d'innovations intéressantes, tels que l'intégration de cibles et d'indicateurs, des outils précieux pour la mise en œuvre, et le couplage judicieux entre urbanisme et mobilité qui, selon nous, participera à un meilleur alignement entre ce qui est pressenti et ce qui existe déjà sur le territoire.

3575

Maintenant, comme vous le savez, nous avons soumis un commentaire écrit hier. Et la présentation qui suit me servira à vous présenter les grandes lignes de cette réflexion que nous avons préparée avec l'aide du Comité patrimoine et aménagement d'Héritage Montréal.

3580

Plusieurs recommandations émanent de notre réflexion, mais concentrons-nous aussi pour trois grands thèmes. Tout d'abord, nous pensons qu'il faut inclure la montréalité et la requalification comme principe fondateur de la vision proposée.

3585

Le PUM se base en trois grandes visées, soit un Montréal vert, juste, et résilient. Soit.

Bien que la vision et la stratégie qui nous sont proposées sont à la fois étoffées, sensibles, et porteuses, il nous semble au contraire que cet intitulé est plutôt générique, et parfois même désincarné.

3590

Le nouveau PUM se doit, selon nous, d'être profondément montréalais, et de proposer des stratégies nouvelles qui vont répondre, non seulement aux problématiques contemporaines, mais à la posture que nous souhaitons prendre vis-à-vis ces problèmes.

3595

Aujourd'hui, les concepts de durabilité et d'environnement sont non seulement bien ancrés, mais ils ont doublés d'un sentiment d'urgence jamais égalé. Et la crise du logement

que nous subissons et que nous comprenons comme une crise plus large de l'abordabilité met également en lumière la nécessité de construire et de cohabiter la ville autrement.

3600 Le nouveau PUM mise ainsi sur le développement du réseau de transport en commun, et l'intensification du cadre bâti.

3605 Mais comme c'était déjà le cas en 92, les transformations espérées se veulent en cohérence avec la ville existante, dans une approche qualitative, ancrée à la fois dans l'urgence et dans le soin, qu'il est désormais inévitable de procurer à l'existant. Et selon nous, cela constitue une base solide et riche pour la vision 2050 du PUM.

3610 Donc, là où le plan d'urbanisme nous incitait à réparer Montréal, et les modifications de 2004 visaient à assembler Montréal, le futur plan, selon nous, devrait s'engager à requalifier Montréal.

Une requalification qui nous semble bien chapeauté. Les interventions qui sont proposées par ce PUM nous semblent aussi plus riches que les termes génériques de ville verte, juste, et résiliente.

3615 Dans un deuxième temps, nous questionnons également la façon dont est traité le patrimoine montréalais, et plus précisément les territoires emblématiques dans le PUM.

Le thème du patrimoine et du paysage est bien présent, notamment via l'orientation 7, mais aussi dans beaucoup d'autres sections du projet.

3620 Je l'ai dit, nous sommes heureux de cette considération, mais faute d'une volonté cohérente, comme on en voit avec le logement, la mobilité active, ou encore même les milieux naturels, et surtout compte tenu de la faiblesse de l'indicateur sur le patrimoine, les



3625

suivis et la mise en œuvre prévus pour le patrimoine risquent d'être moins crédibles et efficaces.

3630

Le tout gagnerait, selon nous, à être présenté de manière plus regroupée, de façon aussi à être plus claire, un peu comme le mentionnait l'IDU un peu plus tôt, afin de comprendre le fil conducteur qui relie les différentes mesures.

3635

On s'inquiète également de voir que les efforts de valorisation soient concentrés sur quatre territoires. Montréal, c'est oui, une île montagne dont l'urbanisation prend racine dans le Vieux-Montréal, et oui le centre-ville est effectivement l'un des territoires qui possède le plus de patrimoines bâtis, en plus de constituer un repère incontournable dans le paysage montréalais.

3640

Mais ça fait des années qu'on salue et qu'on parle de l'identité des quartiers. Et malheureusement, cet attachement aux quartiers, l'identité des quartiers, la particularité des quartiers, la diversité des quartiers montréalais n'est pas du tout présente dans le PUM.

3645

Et dans ce contexte-là, même si le concept de territoire emblématique est fort intéressant, ça laisse l'impression que seuls ces quatre territoires retenus par l'administration sont dignes d'être désignés comme emblématiques de Montréal.

3650

Et les autres éléments de notre identité patrimoniale, nos autres repaires d'envergure, est-ce qu'on peut vraiment les voir seulement comme un patrimoine local ou d'arrondissement?

Nous, ce qu'on propose plutôt, ce serait que les territoires emblématiques soient présentés comme des territoires dont le potentiel de développement serait déterminé en fonction du maintien de leur caractère emblématique et de leur patrimoine, y compris leur relation avec le paysage montréalais.

3655 Et on propose que le groupe fondateur de la désignation territoire problématique du projet de PUM, soit complétée par l'inclusion des territoires du Canal-de-Lachine et ses abords, et de la Cité de Maisonneuve, incluant le Parc Olympique et le Jardin Botanique.

3660 Ça fait assez longtemps qu'on parle du développement de l'Est. Ça serait quand même pertinent d'en mettre un quartier emblématique, il nous semble.

3665 Ces territoires-là pourraient être traités à l'instar de la trame bleue et verte connectant les milieux naturels, et ça pourrait s'inscrire dans une vision de la trame montréalaise des lieux et repères emblématiques, qui seraient enchâssés dans le futur PUM et appelés à se déployer à différentes échelles, dans une perspective de connectivité, voire même de promenabilité comme moyen de mise en valeur.

3670 Maintenant, plus spécifiquement concernant la montagne, on questionne quand même le principe d'un maintien de la prédominance des deux massifs, soit la montagne et le centre-ville. Oui, oui, les deux sont certes fort importants. Mais selon nous, plus que la silhouette du centre-ville, c'est le profil de la montagne qui distingue d'abord et avant tout Montréal.

3675 Et au cours des dernières décennies, on a pu observer comment le traitement du centre-ville a largement favorisé le développement immobilier, aux dépens de la présence emblématique du Mont-Royal.

3680 Et si on souhaite vraiment protéger la présence emblématique du Mont-Royal, il faudrait, selon nous, plutôt appliquer un traitement plus nuancé au centre-ville, assurant un tissu plus poreux, et moins de compacité, et réduire les hauteurs et densités du massif du centre-ville, plutôt que de simplement les gérer au plan de la forme pour en mitiger les impacts.

3685           Finalement, malgré les efforts pour accorder une place de choix au patrimoine, celui-ci reste encore cloisonné dans une vision de sauvegarde et de préservation, qui nous ramène un peu dans les années 60, 70. De la même manière, l'outil reste encore l'outil principal qu'on utilise ou auquel on se réfère reste encore les inventaires et la liste de sites et d'ensembles de bâtiments patrimoniaux sur le territoire de Montréal.

3690           Cette vision-là, qui est très conventionnelle, qui est une vision de protection, reste utile, c'est sûr. Mais si on souhaite vraiment assurer l'existence heureuse de notre patrimoine, il faut l'accompagner avec agilité de conception et de réalisation, de projets, de maintien, de requalification, et de restauration.

3695           Ce qui m'amène à mon dernier point, parfait, qui est la mise en œuvre, et qui est quand même la plus importante.

              Dieu merci, c'est bien détaillé dans le mémoire. Donc, si je n'ai pas le temps de vous dire tout, vous y avez lu l'essentiel.

3700           Donc, nous recommandons d'emblée qu'à la seule et unique cible pour le patrimoine bâti et paysager soient ajoutées des cibles de protection, de mise en valeur, de requalification, mais aussi les cibles concernant la connaissance, l'incitation — on ne fait plus d'incitations à Montréal, ça fait longtemps — et les investissements qui seront nécessaires.

3705           Le projet de PUM devrait également inclure des cibles concernant la réduction du taux de vacance.

3710           À cela, on ajoute qu'il faudrait mettre en place des nouveaux outils pour assurer et faciliter la conservation, la réhabilitation, et surtout la requalification du patrimoine bâti et paysager; des outils de connaissances et de pédagogie.

3715 Des outils de planification stratégique qui nous permettraient de cesser de traiter les projets de recirculation à la pièce. On pense, par exemple, à l'élaboration d'un plan, d'une stratégie de requalification à grande échelle pour, par exemple, les lieux de culte ou les complexes industriels.

Les inventaires patrimoniaux mériteraient aussi d'être doublés d'outils spécifiquement conçus pour soutenir la requalification.

3720 Je rentre beaucoup dans le détail de ça dans le mémoire. Vous me poserez des questions, si jamais.

3725 Et sur le plan de l'opérationnalisation, je soulève aussi des enjeux qu'ont soulevés l'IDU concernant des précisions par rapport à la responsabilité des arrondissements, mais aussi concernant les liens avec le PMAD

3730 Donc, dernièrement, deux petits points vraiment rapides. Il va falloir plusieurs instances qui sont alignées. On le sait, plusieurs de ces instances ne sont pas nommées dans le PUM, ce qui est très malheureux, on pense.

Et on pense aussi que la ville doit s'accompagner d'un comité de suivi consultatif, qui réunirait ville société, civile, et spécialiste. Et on propose aussi de tenir des rendez-vous ville, société, un peu comme le font la CMM avec les Agora métropolitaines.

3735 **LA PRÉSIDENTE:**

Merci. Je vais me faire gronder.

///

3740 **Mme TAÏKA BAILLARGEON:**

Oui, moi aussi. J'ai sprinté.

3745 **LA PRÉSIDENTE:**

Mais je sais, je reconnais que c'est cruel, finalement, de vous imposer.

3750 **Mme TAÏKA BAILLARGEON:**

Mais c'est la loi, c'est le jeu.

**LA PRÉSIDENTE:**

3755 Dix minutes comme ça. Je vais essayer d'y aller rapidement. En fait, la première note que j'ai prise en lisant le mémoire, c'est à la page 2, vous notez : « *Le PUM de, par, pour Montréal.* » Qu'est-ce que vous voulez dire exactement?

**Mme TAÏKA BAILLARGEON:**

3760 Bien, le « pour », je pense que c'est le principe de montréalité, vraiment. Puis on le sent, il faut le dire. Ce PUM-là, il porte beaucoup d'attention au patrimoine, mais il y a une manière de structurer les choses et de présenter les choses qui mérite d'être peut-être un petit peu plus claire, aussi sur les objectifs.

3765 Mais « pour », je pense que c'est vraiment ce principe de montréalité.

Montréal, c'est oui, c'est la montagne, c'est le fleuve. Mon collègue Dino dirait : « C'est le ciel aussi. »

**LA PRÉSIDENTE:**

3770

OK.

**Mme TAÏKA BAILLARGEON:**

3775

Cette possibilité de voir le ciel, mais c'est aussi les quartiers. Puis ça, c'est vraiment quelque chose qui est important. Puis on comprend qu'il y a un système de priorisation à faire, mais ce n'est pas clairement identifié comme tel, puis c'est peut-être le wording qui est à retravailler, si vous me permettez le terme anglais.

3780

« Par », c'est vraiment la notion de consultation. On pense qu'il y a eu travail incroyable de consultation pour le PUM, on pense que c'est bien.

Peut-être qu'effectivement, ça a ralenti un petit peu le processus. Mais en même temps, on pense que ça sert.

3785

Ça sert notamment à ce que tout le monde soit engagé dans le même sens. Puis on pense que la mise en œuvre doit continuer de se faire dans ce sens-là.

3790

« De », bien, le PUM de Montréal, de la Ville de Montréal, de ce que l'administration actuelle nous propose dans sa vision, puis ça, je pense que c'est quand même bien transcendé.

**LA PRÉSIDENTE:**

3795

Deuxième question très rapide pour laisser la parole à mes collègues. Les corridors visuels, on en a beaucoup entendu parler depuis la semaine dernière. Alors, certains sont pour, d'autres sont contre. Il y en a trop, il n'y en a pas suffisamment, il devrait y avoir juste

3800

des exceptionnels, il ne devrait pas y avoir d'intéressant, ça nuit à la densification, à l'intensification, ça nuit à l'atteinte des objectifs de construction de logements. Donc, c'est vaste.

Je comprends que votre position, c'est : uniquement des corridors visuels exceptionnels, et encore plus?

3805

**Mme TAÏKA BAILLARGEON:**

3810

On comprend qu'il y a des enjeux. Puis moi, ma job, c'est de venir défendre notre position puis le patrimoine. Un des problèmes qu'on soulève dans le mémoire, c'est qu'il y a eu beaucoup de vues; puis après ça, il y a des vues qui sont disparues parce qu'il y avait des mesures dérogatoires, parce que les choses étaient mal comprises, tout ça.

3815

On pense que le corridor visuel, c'est intéressant comme concept, vraiment. Notamment parce que ça prend en compte la mobilité de l'expérience visuelle. Puis ça, je pense que c'est vraiment un plus.

3820

Mais effectivement, si on dit : « Ah bien, il y en a des plus importants, puis il y en a des moins importants. » Bien, qu'est-ce qui va arriver avec les moins importants? Disons-le. Clairement, on le sait.

3825

Donc, à ce moment, on se dit : « Bien, non, non. La montagne, c'est fondamental à l'identité visuelle paysagère de Montréal, puis c'est fondamental à la pratique quotidienne des Montréalais-Montréalaises. »

Les Montréalais vont sur la montagne, les Montréalais sont attachés à la montagne. La montagne a une histoire à 150 ans de mobilisation citoyenne, ce n'est pas rien.

Il n'y en a pas d'autres territoires à Montréal qui ont vécu ça. C'est majeur.

3830

Donc, s'il y a une chose qu'il faut préserver, c'est un peu ça. Puis la montagne, c'est tout le lien avec le fleuve aussi.

3835

Donc, dans les dernières années, on l'a vu, il y a une espèce de muraille qui se construit. On a de la difficulté, par endroit, à voir même les autres Montérégiennes. On ne verra pas le Mont-Mégantic d'ici, mais bon, Mont Saint-Bruno, Mont Saint-Grégoire, etc.

Donc, il y a ça qui est important, et qui fait partie de toute la réflexion aussi sur une qualité de vie sur l'environnement. C'est un territoire dont on veut protéger la biodiversité.

3840

Donc, c'est comme, à un moment donné, ménager la chèvre et le chou, est-ce vraiment nécessaire? C'est un peu ça l'idée.

**LA PRÉSIDENTE:**

Merci.

3845

**LE COMMISSAIRE:**

3850

Merci. Vous parlez, j'ai retenu « faiblesse des cibles ». Donc, dans les recommandations, vous voulez, dans le renforcement de la mise en œuvre, vous voulez compléter les cibles. Vous nous proposez ça, assurer la qualité des équipes professionnelles qui sont en charge de la mise en œuvre, accompagner la mise en œuvre dans la future PUM, tenir un rendez-vous société civile, ville, et de façon bisannuelle.



3855 Je crois que vous avez, dans votre lecture, un rôle important à donner à la ville centre. Alors, quel est son rôle? C'est quoi la place des P-L-U-M, des PLUM dans votre mise en œuvre? Alors, c'est tout ça que je veux bien comprendre.

**Mme TAÏKA BAILLARGEON:**

3860 Oui, on fait effectivement ce que vous dites. Mais là, il y a plusieurs éléments dans votre question, je ne suis pas trop sûre de comment prendre la bête.

3865 Je dirais d'abord par rapport aux cibles, je pense que là, on va le dire, il y a une cible qui concerne le patrimoine, et c'est seulement le patrimoine qui appartient à la Ville de Montréal, et c'est seulement pour une amélioration de la vétusté de 2 % en 25 ans.

3870 Ça, ce n'est pas une cible, ce n'est pas une cible. Puis il y a beaucoup de choses qui ont été mises en œuvre dans les dernières années, je pense notamment au règlement sur l'occupation et l'entretien, dont le registre n'a pas encore été mis en place, ça fait plus qu'un an.

Puis ça, ça aurait pu être une mesure quantitative qui est facile à tenir.

3875 Les cibles qu'on propose ne sont pas totalement impossibles à quantifier, parce qu'on nous a dit : « Ah, mais on met les cibles qu'on est sûr de pouvoir atteindre. »

Mais est-ce qu'avec toute la place que le patrimoine prend dans ce PUM-là, est-ce que la seule cible qu'on est capable d'atteindre, c'est ça?

3880 Parce que la vérité, c'est que si c'est ça la seule cible qu'on est capable d'atteindre, il n'y a rien dans le PUM qui est annoncé par rapport au patrimoine qui va être réellement atteint.

Puis ça, c'est inquiétant. Ça fait que ça, sur les cibles, ça, c'est l'élément.

3885

Puis, bien, le mécanisme, bien, nous, on pense que le PLUM devrait être obligatoire. Vous en avez parlé un petit peu. On pense que si on fait, on présente du réglementaire avant d'avoir fait des PLUM, bien, il va manquer de cohérence.

3890

Je pense que chaque arrondissement a le devoir d'avoir une vision cohérente et structurante dans sa densification.

3895

Tout le monde parle de densification depuis 10, 15 ans, *fine*. Mais là, maintenant que c'est accepté puis que ça paraît partout, on peut-tu déplier ça un petit peu? Parce la densification, ce n'est pas juste une chose, puis ce n'est pas juste de la hauteur. Et ça ne convient pas à tous les milieux.

3900

Donc, à un moment donné, faut arrêter de dire : « Bien, la densification, c'est des étages. » Ce n'est pas juste ça, c'est plein d'autres choses.

3905

Puis nous, on veut que ça, ça soit traduit aussi à l'intérieur de ça. Puis je pense que pour qu'un arrondissement puisse vraiment avoir un plan cohérent de densification, il faut un plan, pas juste des règlements.

3910

Puis là, ce n'est pas tous les arrondissements qui vont faire des PLUM. Puis en plus, ils vont les faire après avoir présenté les règlements, donc il y a une espèce d'incohérence là-dedans.

Nous, ça fait longtemps qu'on dit : « Ça prend des plans, ça prend de la planification avant de poser les gestes. »

Puis c'est aussi dans la même vision qu'on pense que pour traiter des problèmes comme les lieux de culte ou le patrimoine industriel vacant, il faut des stratégies d'ensemble. Faut arrêter de prendre les choses à la pièce.

3915

Oui, chaque bâtiment a aussi ses spécificités, *fine*, mais ce n'est pas juste « il faut des stratégies d'ensemble », il faut de la mutualisation des connaissances.

3920

Les projets n'arrêtent pas de poindre et de disparaître. Il faut qu'on apprenne, puis qu'on capitalise sur ces expériences-là.

**LA COMMISSAIRE:**

Oui.

3925

**LA PRÉSIDENTE:**

Dernière question.

3930

**LA COMMISSAIRE:**

Une question rapide. Vous avez parlé de connectivité. J'aimerais ça que vous m'en parliez un petit peu plus, parce que vous parlez de trame verte et bleu, la promenabilité. Comment, concrètement, ça se traduit, la connectivité?

3935

**Mme TAÏKA BAILLARGEON:**

Bien, l'idée est un peu venue dans une lecture où, bien, il y avait comme deux éléments centraux qui étaient la base de cette réflexion-là.

3940

D'une part, bien, on était mal à l'aise avec le fait qu'on avait seulement les quatre emblématiques. Puis là, on se disait : « Mais ça prend une espèce d'échelle un peu plus large que ça, puis aussi la possibilité d'ajouter, d'enlever, que ce soit un peu plus agile. »

3945 Puis il y avait aussi l'élément — puis ça, on en avait notamment discuté avec des citoyens quand il y a eu des consultations à la BANQ. C'était l'idée que, bien, les citoyens sont souvent très, très attachés au patrimoine de leur quartier.

3950 Puis en même temps, ils ne vont pas nécessairement aller dans ces lieux-là, sans trop, dans le Vieux-Montréal ou dans l'archipel. Honnêtement, ce ne sont pas vraiment des lieux où ils vont, mais ils sont très attachés à leurs patrimoines locaux.

3955 Là, on se disait : « Mais, il y aurait vraiment matière à créer des liens, qu'un lieu local nous mène vers un lieu plus global. » Puis ce sont des choses qui se font notamment justement la trame verte et bleue, puis qui réussissent à créer du lien entre les territoires.

3960 Puis on pense que ça, ça pourrait être une avenue plus intéressante que juste comme quatre emblématiques, puis le reste, bien, ça va être... ça va aller aux arrondissements, puis ils vont gérer bon an mal an. Puisqu'ils n'ont pas de PLUM, ils n'auront pas de vision vraiment pour ça, mais ce n'est pas grave.

**LA COMMISSAIRE:**

3965 Oui, une demi-seconde. Le lien avec le PMAD, juste rapidement, comment vous le voyez?

///

3970 **Mme TAÏKA BAILLARGEON:**

Bien, on l'a dit un petit peu plus tôt, le PMAD, il est quand même en lien avec... le PUM est en lien avec le PMAD, tout ça. D'abord, il y a des pratiques comme l'Agora métropolitaine qu'on trouve super intéressante, qui pourrait s'opposer. Ça, c'est une chose.

3975

Mais c'est aussi, bon, le PMAD vient un petit peu après, effectivement. Donc, est-ce qu'on peut nous expliquer d'emblée les relations? Parce qu'on les nomme, mais on ne les explique pas vraiment. Puis ça contribue au grand flou et au brouillard pour la planification puis la prévisibilité dont parlait Madame un petit peu plus tôt. J'étais assez d'accord avec cette affirmation-là. Donc, c'est dans ce sens-là.

3980

**LA COMMISSAIRE:**

Merci.

3985 **LA PRÉSIDENTE:**

Merci beaucoup.

3990

**Mme TAÏKA BAILLARGEON:**

Merci à vous, merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE:**

3995

Alors, encore une fois, merci d'avoir partagé vos idées avec nous, et bonne fin de journée.

///

**Mme TAÏKA BAILLARGEON:**

4000

Bonne chance pour la suite des choses.

**LA PRÉSIDENTE:**

4005

Merci.

**Mme TAÏKA BAILLARGEON:**

C'est un travail incroyable que vous faites.

4010

**LA PRÉSIDENTE:**

Alors, on revient dans quelques instants.

4015

---

**Mme MARIE-CLAUDE DAURAY & Mme DAPHNÉE FERGUSON**  
**PME MTL GRAND SUD-OUEST**

---

4020

**LA PRÉSIDENTE:**

4025

Alors, bonjour et bienvenue. Bien sûr, tout à l'heure, lorsque je vous donnerai la parole, je vous demanderais de vous identifier et d'identifier également l'organisation que vous représentez. Je vous précise que vous disposez de 10 minutes. Nous disposons ensuite d'une courte période de questions. Vous savez que c'est très court, alors on essaie

d'y aller le plus rondement possible. Et voilà, avez-vous besoin que je vous fasse un petit signe lorsqu'il reste deux minutes?

4030 **Mme MARIE-CLAUDE DAURAY:**

On peut.

4035 **LA PRÉSIDENTE:**

Vous allez comprendre que vous devez conclure.

4040 **Mme MARIE-CLAUDE DAURAY:**

Exactement.

**LA PRÉSIDENTE:**

Très bien. Alors, à vous la parole. Nous vous écoutons.

4045 **Mme MARIE-CLAUDE DAURAY:**

4050 Parfait. Bien, bonjour. Merci de nous accueillir. Mon nom est Marie-Claude Dauray, je suis à la directrice générale de PME Montréal Grand Sud-Ouest, et je suis accompagnée de Daphnée Furgeson, qui est la directrice industrielle et durable chez nous.

4055 Donc, PME Montréal fait partie, on est six pôles PME Montréal qui a été créée en 2015 par la Ville de Montréal. On travaille en financement, en accompagnement, et sur des projets de développement local.

Et celui qu'on vient vous parler aujourd'hui, le concept de départ, c'était un corridor d'innovation industrielle, un territoire de projet. Donc, ce concept-là a été élaboré dans un ensemble de démarches, de planification stratégique dans le développement du territoire de Turcot-Lachine Est, un des plus importants pôles économiques de Montréal.

4060

Donc, le document qu'on vous a produit, c'est vraiment pour vous faire comprendre les fondements de cette planification-là, puis les stratégies qui ont été mise en place par la Ville de Montréal et par les deux pôles PME Montréal de l'Ouest-de-l'Île, et du Grand Sud-Ouest.

4065

Donc, vous avez, dans le document, une ligne du temps, les projets qu'on a faits, les actions. Et pour nous, le dévoilement du PUM a été une étape — bien, est une étape cruciale dans le développement, dans la planification de cet important projet-là, parce que ce secteur-là nécessite une planification particulière et des investissements majeurs, parce qu'il y a un gros potentiel de développement, de transformation, et de belles opportunités pour nous.

4070

Les années 2016, 2019 vont constituer la phase de planification, avec différentes études. Et puis les stratégies et les actions concrètes se font depuis 2020 jusqu'à aujourd'hui.

4075

Donc, si je retourne à l'étude de 2016, on était vraiment... l'étude se conclut vraiment en insistant sur l'importance de fournir un positionnement clair au territoire, et de permettre un alignement des efforts en développement économique.

4080

L'étude de 2018 va faire plus état des profondes mutations que sont en train de vivre le territoire.



4085

Puis on voit aussi qu'à travers le monde, il y a de plus en plus de transformation des zones urbaines, industrielles. Donc, on se dit : « OK, bien... » Souvent, on pense que le territoire est plus comme ça, plus axé sur le work, live, and play.

4090

On veut faire des véritables quartiers, laisser une place importante à la mobilité. Donc, ça nous rejoint beaucoup.

Puis l'étude conclut aussi qu'il faut un branding territorial pour ce corridor industriel là.

En 2020, avec la Ville de Montréal, on établit le nom du corridor qui va être Canal-de-Lachine 4.0, Industrie d'avenir.

4095

Donc, on se positionne en innovation. Puis à terme, la promesse du Canal-de-Lachine, c'est d'être un territoire industriel moderne et innovant, un lieu où il fait bon vivre et travailler, puis surtout un territoire à échelle humaine.

4100

C'est un laboratoire aussi d'innovations économiques, sociales, et environnementales qu'on veut faire à Montréal, et un véritable pôle d'emplois économiques qui favorise, grâce à des incubateurs, l'accompagnement, le maillage, la synergie entre les entreprises.

4105

Donc, entre 2016 et aujourd'hui, on est passé de la prise de conscience, de la dévitalisation du territoire, à l'élaboration d'une vision et d'un positionnement clair, ainsi que d'une identité territoriale bien réfléchi.

4110

Donc, on vous a mis, après les planifications stratégiques du service de développement économique de Montréal, où une des actions, c'est de stimuler la requalification et l'attractivité des pôles d'emploi montréalais.

Et notre propre plan de développement local chez PME Montréal Grand Sud-Ouest, qui est vraiment axé sur le développement du Canal-Lachine 4.0.

4115 On travaille sur la revitalisation d'un important bâtiment industriel, qui est le 4000 Saint-Patrick, qui est la pierre angulaire de ce corridor-là. On travaille aussi sur le projet de la Seagram à LaSalle, qui est aussi un bâtiment industriel dévitalisé.

4120 On travaille beaucoup sur des projets de mobilité. On a travaillé avec la STM pour revoir toute la mobilité des zones industrielles sur le canal, parce que c'était un peu inexistant.

Comme vous savez aussi, il n'y a pas de transport structurant à LaSalle. Donc, c'est quelque chose qui manque pour les employés en zone industrielle.

4125 Alors, les arguments pour prioriser le secteur du Canal-Lachine 4.0 dans le PUM. Donc, c'est un hub technologique en pleine expansion, c'est un site emblématique. Ce quartier — ces quartiers, en fait, ils ont évolué, ils sont passés d'une zone d'industries lourdes, à un territoire dévitalisé, jusqu'à un pôle économique mixte en quête de renouveau.

4130 Alors, le développement du Canal-Lachine 4.0, ça doit être une priorité pour la région de Montréal, et des investissements majeurs doivent y être consacrés.

4135 Donc, la ville, elle souhaite accueillir, accroître sa capacité à accueillir des entreprises, des emplois, et des investissements pour sa résilience future. Donc, le Canal-de-Lachine 4.0, ça représente ce potentiel-là remarquable en tant que hub technologique, parce qu'on favorise l'implantation des entreprises innovantes et de startups.

Il y a la proximité aussi avec les universités. De plus les infrastructures qui sont existantes, des anciennes usines qui ont été réhabilitées, bien, les startups adorent ça c'est vraiment un cadre qu'ils adorent.

4140

Donc, cette opportunité unique de créer des emplois de qualité, aussi dans des secteurs à forte valeur ajoutée, je pense que vous avez vu les créneaux sur lesquels on se concentre.

4145

Un autre lien avec le PUM, c'est la revitalisation de l'espace urbain, de la zone d'emplois. L'ambition de la ville, c'est de créer des milieux de vie et de travail complet et inclusif.

Donc, le Canal-de-Lachine 4.0, ça offre cette opportunité-là.

4150

On parle aussi de mobilité durable dans le PUM. Donc, nous, la mobilité, elle se trouve au cœur de toutes nos actions. Les acteurs économiques travaillent de concert avec les entreprises aussi pour améliorer la mobilité du secteur.

4155

Le patrimoine aussi est un des arguments. Le patrimoine est un bien commun à préserver et à valoriser. Et le projet du Canal-de-Lachine 4.0 vise notamment à doter le territoire d'une identité distinctive à l'échelle métropolitaine.

4160

C'est le berceau de l'industrialisation du Canada, le Canal-de-Lachine. Donc, il faut s'occuper de ce patrimoine industriel là.

D'ailleurs, on travaille sur quelques vestiges aussi industriels comme le Château d'eau, la grue LaSalle pour les revaloriser.

4165

Ensuite, la transition écologique, donc c'est un autre lien avec le PUM. Le développement du Canal-de-Lachine 4.0 a vraiment l'opportunité de promouvoir la transition écologique et la durabilité environnementale.

4170 Tout dans la planification urbaine maintenant se fait autour de ça, et on réhabilite des friches industrielles qui sont abandonnées.

4175 Alors, en conclusion, on peut tirer plusieurs constats de ça. D'abord, il y a un travail de collaboration unique qui est entre le service de développement économique, le service de planification, PME Montréal, les quatre arrondissements qui sont desservis par le Canal-de-Lachine, et Parc Canada aussi.

Donc, il y a une cohérence entre les études réalisées, les stratégies, la planification.

4180 Et le développement du Canal-de-Lachine 4.0 devrait vraiment être une priorité en termes d'investissements pour Montréal, en raison de ses nombreux avantages économiques, sociaux, environnementaux, de son énorme potentiel de développement aussi, pour le rendre plus attrayant, pour améliorer le cadre de vie des employés, en plus d'avoir de meilleurs services aussi de transport collectif.

4185 Donc, c'est une opportunité unique de réaliser un projet de développement économique majeur où tous les acteurs sont réunis autour d'un seul, même objectif, c'est-à-dire de transformer les zones d'emplois du Grand Sud-Ouest.

**LA PRÉSIDENTE:**

4190 Il vous reste une minute.

**Mme MARIE-CLAUDE DAURAY:**

4195 Oui, parfait. Bien, j'ai terminé.

Dans le fond, c'est quand même assez rare qu'on voie un projet de développement économique soutenu par autant d'acteurs d'un territoire, donc c'est vraiment une belle opportunité.

4200

Donc, on investit dans l'innovation, la diversification économique, la revitalisation urbaine, la durabilité environnementale. Et ensemble, on peut créer un écosystème urbain, dynamique, et inclusif, qui peut rayonner à l'échelle internationale. Voilà, merci beaucoup.

4205

**LA PRÉSIDENTE:**

Merci, merci. C'est un marathon.

**Mme MARIE-CLAUDE DAURAY:**

4210

Oui, tout à fait.

**LA PRÉSIDENTE:**

4215

Bien sûr. Alors, une seule question très, très courte avant le laisser la parole à mes collègues. Vous dites dans la section de plans stratégiques qu'en fait, le développement économique, les actions de développement économique 2023, 2025 s'articulent autour de quatre orientations et, bon, Montréal économique, vibrant — je retiens Montréal économique vibrant, Montréal économique facilitant, Montréal économique rayonnant, parce qu'il y a innovant aussi, mais vous en avez parlé.

4220

J'aimerais savoir si ce Montréal-là se retrouve dans le PUM, le Montréal vibrant, rayonnant, et facilitant.

4225

///

**Mme MARIE-CLAUDE DAURAY:**

Je n'ai pas fait cette comparaison-là, mais moi, je trouve que oui.

4230 **LA PRÉSIDENTE:**

OK.

**Mme MARIE-CLAUDE DAURAY:**

4235

Il y a beaucoup de points dans le PUM qui font rayonner Montréal. Je pense qu'on s'attarde à des secteurs à fort potentiel de développement aussi dans le PUM.

4240 On fait la priorité avec les habitants, l'inclusion. Donc, je ne sais pas si ça répond à votre question.

**LA PRÉSIDENTE:**

Ça, c'est le rayonnant.

4245

**Mme MARIE-CLAUDE DAURAY:**

Oui.

4250 **LA PRÉSIDENTE:**

OK. Et le vibrant?

///

4255 **Mme MARIE-CLAUDE DAURAY:**

Et le vibrant.

4260 **LA PRÉSIDENTE:**

Un petit peu de sémantique, ça fait toujours du bien.

**Mme MARIE-CLAUDE DAURAY:**

4265 Oui, je ne sais pas si tu as quelque chose que tu pourrais dire.

**LA PRÉSIDENTE:**

4270 Est-ce que l'image de Montréal qui est transmise dans le PUM et dans la vision qui est proposée vous propose un Montréal qui est vibrant et qui est rayonnant?

**Mme DAPHNÉE FERGUSON:**

4275 Moi, je n'ai pas vu ça sortir du PUM. On parle en fait très peu du développement économique dans le PUM.

On est bien content que le Canal-Lachine était un territoire priorisé. Mais à part ça, il n'y a pas énormément de choses qui ont été mises de l'avant pour le développement économique en termes de vision.

4280

**LA PRÉSIDENTE:**

OK.

**Mme MARIE-CLAUDE DAURAY:**

4285

Ou d'innovation.

**Mme DAPHNÉE FERGUSON:**

4290

Oui, c'est ça.

**LA PRÉSIDENTE:**

Bien, merci. Marie-Claude.

4295

**LA COMMISSAIRE:**

Oui, je vais vous prendre dans la dernière phrase que vous avez énoncée. Le rayonnement, « ça peut faciliter le rayonnement l'échelle internationale ». Le rayonnement de votre communauté, tout ça, donc montréalaise. Ça se traduit comment ce rayonnement-là au niveau Montréal?

4300

**Mme MARIE-CLAUDE DAURAY:**

En fait, bien, on a pensé à ça parce qu'on cherche, à l'international, des exemples pour venir nous inspirer. Donc, on est allé à Nantes, par exemple, où il y a eu une friche industrielle de 50 hectares qui a été complètement revitalisée par les acteurs du territoire. Ça a pris 15 ans, cette vision-là, à monter.

4305

Puis aujourd'hui, l'île de Nantes est fantastique. Si vous n'êtes pas allé, c'est vraiment incroyable. Il n'y a pas d'auto, la mobilité est là, les aménagements urbains sont extraordinaires, tout est basé sur un principe de créativité.

4310



4315           Donc, c'est un peu ça qu'on veut nous aussi pour Montréal, c'est d'inspirer les gens à aller... on a des super belles usines qui sont là, des friches industrielles. On a du potentiel, donc il faut planifier, aménager pour mieux rayonner.

**LA COMMISSAIRE:**

4320           En fait, je voulais juste savoir de votre part s'il y a d'autres endroits à Montréal où est-ce qu'on pourrait avoir qu'est-ce que vous proposez?

**Mme MARIE-CLAUDE DAURAY:**

4325           Bien, tout à fait. L'Est à Montréal, entre autres, est un super territoire à développer, sinon il y a plusieurs places au centre-ville aussi, Blue Bonnets.

**Mme DAPHNÉE FERGUSON:**

4330           Il faut comprendre qu'on représente un organisme territorial qui travaille sur un territoire distinct. Donc, nos connaissances et nos intérêts sont vraiment dans LaSalle, Verdun, Sud-Ouest.

**Mme MARIE-CLAUDE DAURAY:**

4335           Puis on travaille aussi avec un autre pôle PME Montréal, qui est l'Ouest-de-l'Île. Donc, Lachine, c'est un des territoires où il a besoin de beaucoup d'amour aussi.

**LA COMMISSAIRE:**

4340           Merci.

**LA PRÉSIDENTE:**

Puis on aura [inaudible] le quartier Lachine.

4345

**Mme MARIE-CLAUDE DAURAY:**

Exactement, qui est dans le projet du Canal-Lachine 4.0 aussi.

4350

**LA PRÉSIDENTE:**

Où il y a la présence de grands ensembles industriels aussi.

4355

**Mme MARIE-CLAUDE DAURAY:**

Exactement, oui.

**LA PRÉSIDENTE:**

4360

Et comment ces ensembles industriels là peuvent venir appuyer vos visions et vos orientations?

**Mme MARIE-CLAUDE DAURAY:**

4365

En fait, il y a beaucoup de vieilles usines comme ça qui ont été réhabilitées sur le territoire du Canal-de-Lachine, puisque c'était le berceau d'industrialisation du Canada.

Et ce qui arrive avec ces bâtiments-là, c'est qu'ils sont énormes, ils sont vastes. Donc, il y a beaucoup, beaucoup d'entreprises qui peuvent se loger à l'intérieur de ces bâtiments-là.

4370

Nous, notre travail, c'est implanter, relocaliser des entreprises sur le territoire. Puis on manque de plus en plus d'espaces. Donc, au lieu de s'étaler, on prend des bâtiments qui sont déjà existants, on les revitalise.

4375 Puis les startups adorent être dans des endroits comme ça. Il y a un riche passé industriel qui est présent.

**LA PRÉSIDENTE:**

4380 Tout à fait, merci. Christian.

**Mme DAPHNÉE FERGUSON:**

4385 Je dirais qu'il y a aussi beaucoup d'espaces, d'autres usines qui sont d'anciennes usines qui sont sous-utilisées vacantes, etc. Et puis, c'est vraiment difficile à les développer à leur plein potentiel pour le développement économique.

4390 Pour plusieurs raisons. 1, c'est la mobilité, il y a une mobilité qui est manquante sur ce territoire, donc l'attractivité est moins.

4395 Mais aussi, pour toutes les raisons de complexité des approbations, les projets sont longs. Donc, il faut vraiment mettre en place des outils pour favoriser le développement de ces projets, de ces bâtiments, et espaces pour le développement économique, si on veut réaliser la vision du Canal-Lachine 4.0.

**LE COMMISSAIRE:**

Et qu'en est-il de l'impact sur les secteurs d'habitation, la création de logements? On parle beaucoup de transformer la grande zone du Sud-Ouest en emplois innovants, on parle

4400 de mobilité durable, de patrimoine. Vous avez réfléchi, c'est sûr, à l'impact. Alors, qu'est-ce que ça a de l'air, cette zone-là, une fois?

**Mme MARIE-CLAUDE DAURAY:**

4405 En fait, c'est une zone industrielle, première des choses. Donc, oui, il y a des quartiers résidentiels qui sont avoisinants.

4410 Ce qu'on essaie de faire, c'est qu'on essaie de faire des milieux de biens exclusifs avec les quartiers qui sont à proximité, qui deviennent une main-d'œuvre pour toutes les entreprises qui sont là.

Donc, on essaie de faire une harmonie là-dedans. C'est sûr que nous, on travaille en développement économique. Notre travail, ce n'est pas de travailler sur le logement.

4415 On a perdu beaucoup, beaucoup de zones industrielles à Montréal au profit de l'habitation. Donc, on doit aussi, d'une certaine façon, avoir des zones d'emploi où les gens peuvent aller travailler. On ne veut surtout pas que Montréal devienne une ville dortoir non plus.

4420 Donc, il y a un équilibre à avoir aussi entre les deux, mais comme on est en zone industrielle, bien, c'est une zone qu'on veut préserver, qui doit rester industrielle.

**LE COMMISSAIRE:**

4425 D'où l'importance de miser sur la mobilité, je comprends.

///

**Mme MARIE-CLAUDE DAURAY:**

4430

Oui, tout à fait.

**LE COMMISSAIRE:**

4435

Je comprends l'axe que vous prenez est autour de la mobilité.

**Mme MARIE-CLAUDE DAURAY:**

4440

Tout à fait.

**LE COMMISSAIRE:**

4445

Mais ce que je veux simplement dire, c'est qu'il faut aussi imaginer ou prévoir, quand on crée une zone d'emplois ou de développement du secteur de l'emploi, il y aura nécessairement un impact sur l'habitation. Est-ce qu'on veut créer des emplois à proximité des habitations ou est-ce qu'on veut avoir un secteur industriel qui favorise la mobilité pour aller? Donc, pour justement mobiliser... déplacer ces emplois-là... ces travailleurs-là. Excusez, il est un peu tard.

4450

**Mme MARIE-CLAUDE DAURAY:**

Oui, vous en avez eu beaucoup.

**LE COMMISSAIRE:**

4455

Mais je comprends que vous misez davantage sur la mobilité pour définir.

**Mme MARIE-CLAUDE DAURAY:**

4460 On mise totalement sur la mobilité. C'est beaucoup un territoire avec de l'auto solo, puis c'est la poule ou l'œuf en termes de mobilité souvent. Puis c'est vraiment mal desservi en transport en commun, à LaSalle, par exemple, et tout ça.

4465 Nous, on essaie de travailler avec les entreprises pour favoriser une mobilité durable. Mais il reste qu'il y a besoin d'un transport collectif, surtout à LaSalle, dans le parc industriel de LaSalle. C'est une évidence pour nous.

**Mme DAPHNÉE FERGUSON:**

4470 On a aussi besoin d'investissements publics pour favoriser les mobilités douces. On est choyé sur ce territoire d'avoir le Canal-de-Lachine avec sa piste cyclable. Donc, il y a beaucoup de gens qui, quand même, vont à pied, à vélo quand ils peuvent.

4475 Cependant, dans les zones d'emplois, il y a souvent un manque de places pour les mobilités douces. Donc, ça peut être dangereux, les cohabitations entre les transports logistiques, qui est nécessaire pour la vie de ces entreprises, rentrent en collision avec les besoins en mobilité douce.

4480 Tout ça, ça peut être réglé par des interventions intelligentes pour partager les espaces publics entre les différents usagers, et favoriser. C'est ça.

**LA PRÉSIDENTE:**

4485 Alors, c'est tout le temps que nous avons. Alors, merci beaucoup.

///

**Mme MARIE-CLAUDE DAURAY:**

Merci.

4490

**Mme DAPHNÉE FERGUSON:**

Merci.

4495

**LA PRÉSIDENTE:**

On est entré dans nos délais, génial.

**Mme MARIE-CLAUDE DAURAY:**

4500

Merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE:**

4505

Alors, merci d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer. Alors, bonne fin de journée.

**Mme MARIE-CLAUDE DAURAY:**

4510

Merci de votre écoute.

**LA PRÉSIDENTE:**

Je vous en prie. Au revoir.

4515

---

**M. CHARLES-MATHIEU BRUNELLE & Mme NOÉMIE RIVIÈRE**  
**LE QUARTIER DES ARTS DU CIRQUE**

---

4520

**LA PRÉSIDENTE:**

Alors, bonjour et bienvenue.

4525

**M. CHARLES-MATHIEU BRUNELLE:**

Bonjour.

**LA PRÉSIDENTE:**

4530

Lorsque je vous donnerai la parole — je dois le répéter, bon. Alors, lorsque je vous donnerai la parole, je vais vous demander de vous identifier pour les fins de l'enregistrement, en précisant l'organisation que vous représentez. Je vous dirai également que vous disposez de 10 minutes pour votre présentation. Lorsqu'il restera deux minutes, je vais vous faire un

4535

signe pour que vous puissiez conclure. Et ensuite, nous disposerons donc d'une courte période pour discuter avec vous. Et dernier point, nous avons déjà lu le document que vous avez soumis. Alors, voilà. La parole est à vous.

**Mme NOÉMIE RIVIÈRE:**

4540

Merci.

///



4545 **M. CHARLES-MATHIEU BRUNELLE:**

Merci, Madame la présidente, de nous accorder cette opportunité de présenter devant vous aujourd'hui. Et Monsieur et Madame la commissaire aussi, merci. Je suis accompagné de Noémie Rivière. Mon nom Charles Mathieu Brunelle, je suis directeur général du Quartier des arts du cirque, et je suis accompagné de Noémie Rivière aujourd'hui.

4550 **Mme NOÉMIE RIVIÈRE:**

Qui, moi-même, je suis chargée de projets du Quartier des arts du cirque pour PME Montréal Centre-Est.

**LA PRÉSIDENTE:**

4560 Alors, c'est à vous.

**M. CHARLES-MATHIEU BRUNELLE:**

4565 Alors, comme vous avez lu le document, on va peut-être vous résumer. Ce qu'on a constaté dans l'intérieur du PUM, c'est un territoire qui a été un peu abandonné, exclu dans le fond, qui est le territoire qui comprend le Quartier des arts du cirque et sa zone d'influence que, je dirais, qui va jusqu'à carrière Francon.

4570 Pour nous, c'est important de venir vous en parler, parce que le Parc Frédéric-Back, c'est un des plus grands parcs à Montréal. Il semble son développement est fait d'une façon très, très professionnelle, d'une façon écologique avancée; et potentiel historique, deux tiers du mont Royal.

4575

Cependant, quand on regarde le développement depuis son implantation, si on veut, dans le quartier, sa transformation de centre d'enfouissement en parc, on a encore le système urbain qui est le système urbain de la carrière Miron.

4580

Dans le fond, on est pris dans un spaghetti qui servait à l'entrée et la sortie des camions pour sortir les pierres, mais qui n'est pas adapté à la venue d'un quartier vers un parc, vers la cité des arts du cirque, et le Quartier des arts du cirque.

4585

Alors, ce qu'on a fait, dans le fond, c'est créer le Quartier des arts du cirque pour, dans le fond, s'assurer que la culture, et notamment les arts du cirque, servent au développement sociétal.

4590

Donc, c'est vraiment le développement d'un quartier, de son volet communautaire, son volet écologique, et son volet artistique.

Et de ce qu'on veut s'assurer, c'est d'un développement harmonieux, cohérent, simultané, ce qui est l'important, le mot « simultané » de l'écologie, le déversement, si vous voulez, de la biodiversité, de l'écologie dans le quartier, la porosité de la métropolitaine, soit des portails d'accès, et que ceci soit fait avec la communauté cirque, mais en stimulant la communauté et la communauté Saint-Michel.

4595

Et on se base sur l'innovation. Il y a 20 ans, quand on s'est installé là, les industries du cirque, ce n'était pas la capitale internationale des arts du cirque.

4600

Là, on a fait, en 20 ans, on a transformé Montréal en capitale internationale des arts du cirque, le Festival Complètement Cirque, le Cirque du Soleil et toute la communauté cirque, la TOHU s'est développée, le Parc Frédéric-Back s'est développé.

Il y a une architecture internationale, des concours internationaux. Le premier bâtiment écologique institutionnel au Québec, c'est la TOHU. On a utilisé des biogaz, donc il y a une innovation technologique écologique.

4605 Il y a une innovation culturelle. Il y a une innovation communautaire, parce que c'est la communauté qui a décidé que la carrière Miron se transformait. Et après ça, on a été imposé d'autres choses. Puis après ça, finalement, on est arrivé avec un parc.

4610 On veut se baser là-dessus pour construire un quartier à cette image-là, construit pour la communauté, par la communauté, et qui abriterait l'ensemble, si on veut, des activités qu'il y a déjà dans la communauté.

4615 Et forcé de constater que le potentiel est énorme. C'est central, le Parc Frédéric-Back, la carrière Francon, l'artère commerciale Jarry, qui n'est pas une artère. Il faudrait fermer Jarry pour qu'on puisse circuler.

C'est une autoroute. Il y a des écoles, c'est une autoroute. Alors, les gens passent là, ce n'est pas accessible. Ce n'est pas un pôle qui est accessible pour la communauté.

4620 Pour le récréotouristique, diversité et dynamisme, mais les enjeux sont importants. C'est l'enclavement, le faible indice de marchabilité — il n'y a pas de trottoir — manque d'infrastructures cyclables — il n'y en a pas qui se rendent là, ou à peu près pas — il n'y a pas d'accessibilité de transport en commun. Vous avez la 193 sur Jarry, mais il faut comprendre qu'il faut contourner ces deux espaces-là.

4625 Ça prend une fluidité est-ouest. Il faudrait créer une mobilité, une circulation originale qui serait à l'image du quartier, pour finalement que les gens puissent avoir accès aux infrastructures.

4630 Nuisance des activités industrielles, vulnérabilités socioéconomiques, j'en passe, faible accès aux équipements collectifs, il n'y a pas de piscine, vulnérabilités environnementales.

4635 Et exclu, c'est un quartier qui est exclu, le quartier Saint-Michel. On est ici pour faire un plaidoyer, on est prêt à travailler, mais on veut qu'il fasse partie de la réalité montréalaise.

4640 Alors, les recommandations sur le PUM, c'est l'accessibilité en transports en commun, je vous l'ai dit, les transports en commun et transports actifs, qui sont entre les deux grandes zones, mais qui permettraient aussi aux personnes d'avoir accès au Parc Frédéric-Back de l'ensemble du quartier.

4645 Un secteur prioritaire comme zone d'innovation métropolitaine, donc l'innovation, une zone d'innovation en termes d'écologie, en termes de façons qu'on pourrait bâtir avec une réglementation aussi qui prioriserait des constructions notamment écologiques.

4650 Et la valorisation du parc, et qui soit intégré dans les corridors verts serait peut-être une bonne piste. On parle de corridors verts. Est-ce que c'est possible de connecter ce parc-là pour qu'il fasse réellement partie de la Ville de Montréal?

4650 **Mme NOÉMIE RIVIÈRE:**

Donc, en résumé, le PUM démontre, dans son diagnostic, la vulnérabilité de ce quartier, mais aussi le potentiel de développement et les opportunités.

4655 Puis nous, ce dont on a besoin, en fait, le QAC répond aux objectifs, adhère à la vision du PUM, on a même aussi de répondre aux objectifs.

Mais pour se faire, il faut nous aider aussi en priorisant le quartier, en le définissant comme une zone prioritaire.

4660

Il est central, en fait. La localisation est centrale sur l'île de Montréal. On voit des priorités à l'est, à l'ouest et, en fait, on est comme un secteur oublié.

4665

Mais avec le Quartier des arts du cirque, on a cette volonté de répondre à des enjeux sociaux, environnementaux, et d'aménagement, pour amener un peu d'harmonie et aussi créer un pôle, une grappe industrielle autour des arts, de la culture, des arts et de la culture, qui va nous amener des entreprises d'économie sociale et solidaire, et qui va insuffler aussi un dynamisme de maillage entre les acteurs pour permettre à la communauté de bénéficier de ce développement.

4670

Donc, c'est pour ça qu'on veut vraiment proposer un quartier qui est pour et par la communauté.

4675

Donc, dans les 10 orientations que vous avez vues en détail dans le mémoire, on amène des actions. On essaie d'insuffler une vision d'ensemble pour le quartier, pour créer de la perméabilité, pour créer aussi de la vie collective.

4680

Donc, on a besoin maintenant juste d'avoir cette impulsion de la part de la ville centre pour réaliser ces projets avec vous.

**M. CHARLES-MATHIEU BRUNELLE:**

Voilà.

4685

///

**LA PRÉSIDENTE:**

4690 [Inaudible] je me fais presque fouetter doucement, mais par notre amie régisseur.  
Tant mieux, elle va être très, très contente. Merci beaucoup.

4695 Le quartier Saint-Michel, c'est un quartier assez particulier. Il y a un grand, grand nombre de groupes communautaires, de groupes sociaux, je pense à Montréal enSANTÉ, qui est une énorme table de concertation.

Dans quelle mesure collaborez-vous? Vous l'avez dit que vous collaboriez avec la communauté, dans quelle mesure qu'il y a des liens qui s'établissent avec les différentes tables de concertation?

4700 **M. CHARLES-MATHIEU BRUNELLE:**

4705 Très proches, très, très proches. On travaille avec Vivre Saint-Michel en santé de façon très proche, et toutes les différentes communautés, le PARI St-Michel, la Maison d'Haïti.

On est dans le quartier depuis de nombreuses années. Et le potentiel que l'on a comme réellement ou comme possibilité de convaincre se base beaucoup sur les tables de quartier puis le travail qui a été fait dans la priorisation.

4710 Donc, on intègre les priorisations, les besoins du quartier en termes de réinsertion, de formation, d'enrichissement, de création de richesse, de richesse non seulement économique, mais de richesse de qualité de vie.

4715 Toutes ces valeurs-là sont intégrées dans la façon dont on veut débloquer le quartier.

Alors, pour prendre un exemple, un exemple au hasard, si on voulait faire un projet en dessous de la Métropolitaine avec des jeunes qu'on ferait, par exemple, en collaboration avec une institution publique que je ne nommerai pas, on ferait de la réinsertion. On permettrait du microcommerce, donc du microcommerce dans des containers, par exemple.

4720

Et qui permettrait à des jeunes de la formation dans certains métiers, qui permettrait à des jeunes de commencer à travailler. Et éventuellement, peut-être, d'aller plus loin sur la rue Jarry, d'avoir un commerce après avoir eu cette expérience-là.

4725

Donc, l'idée est toujours une idée holistique entière en termes de formation. Et là, on a parti un certain nombre de tables sur le logement, ce qu'on appelle des laboratoires, avec Vivre Saint-Michel en santé comme collaborateur sur le logement, sur l'agriculture urbaine, et sur justement l'intégration des jeunes.

4730

Donc, ça, c'est ce qu'on fait avec la jeunesse et les quartiers.

**LA PRÉSIDENTE:**

4735

Votre priorité, tout à l'heure, et vous l'avez mentionné à plusieurs reprises, c'est lié à l'enclave, aux transports collectifs; comment on s'y rend, comment on en sort.

Je comprends, et qu'en est-il du logement? Parce que vous parlez aussi de la population qui évolue, qui grandit, les statistiques le démontrent.

4740

**M. CHARLES-MATHIEU BRUNELLE:**

Oui.

///

4745 **LA PRÉSIDENTE:**

Les gens sont différents de ce qu'ils étaient il y a 10 ans, leur provenance culturelle est très différente aussi et diversifiée. Comment vous négociez et comment vous établissez ces priorités, la mobilité, le transport, et le logement, en fait?

4750

**M. CHARLES-MATHIEU BRUNELLE:**

Bien, les deux... bien, en fait, on essaie de développer tout ça en même temps. C'est ce que je vous disais d'entrée de jeu. C'est d'avoir un développement qui est cohérent, on doit travailler sur le communautaire, l'écologie, et la culture en même temps.

4755

Là, on a une table qui travaille sur cette notion-là, et Vivre Saint-Michel en santé aussi travaille beaucoup là-dessus — au départ, on est parti de là — sur il y a déjà des logements, plutôt des condos, qui sont installés sur Jarry, entre Saint-Michel et Iberville.

4760

Et là, l'idée, c'est de voir, non pas travailler d'un point de vue d'abord de l'entrepreneur, mais travailler d'abord du besoin du citoyen.

Donc, ce sont des tables qui travaillent avec les citoyens à identifier clairement leurs besoins, et dans quoi ils veulent vivre, et comment ils veulent vivre dans le quartier.

4765

Plutôt que de travailler sur des boîtes dans lesquelles on propose, c'est d'arriver au même résultat, mais commencer par les besoins de la communauté, qu'elle se voie, qu'elle construise son propre quartier d'une certaine manière, qu'elle contribue manifestement à l'apparence, à la matérialité de ce que va édifier comme quartier.

4770

C'est un peu l'approche qu'on préconise, tout en détaillant les valeurs de valeurs écologiques, les valeurs communautaires. Ça, c'est notre approche.



**LA PRÉSIDENTE:**

4775

J'ai envie de poser une autre question, mais je vais laisser la parole à mes collègues.

**LA COMMISSAIRE:**

4780

Petite question. Le mot « innovation », comment vous lui mettez la couleur au niveau de l'accessibilité de ce secteur-là, que vous dites qui est très enclavé? Ça serait quoi les principes à retenir ou les choses en termes d'innovation en termes de mobilité?

**M. CHARLES-MATHIEU BRUNELLE:**

4785

L'innovation en termes de mobilité, vous parlez. Oui, l'innovation en termes de mobilité est quand même réduite, je veux dire.

4790

C'est plutôt l'innovation en termes d'accessibilité. C'est vraiment en termes de transformer, d'abord d'habiter le Métropolitain, même s'il va être en construction, en reconstruction, il va revenir. Alors, c'est important de s'approprier ce Métropolitain-là.

4795

Donc, ça, c'est une réponse à la mobilité aussi. La mobilité, l'innovation dans la mobilité va être de refaire le tissu social entre le nord et le sud de ce quartier-là.

Et je ne peux pas parler d'innovation en termes de véhiculaire. C'est ça que vous voulez dire, l'innovation?

**LA COMMISSAIRE:**

4800

Pas nécessairement.

**M. CHARLES-MATHIEU BRUNELLE:**

4805 Pas nécessairement.

**LA COMMISSAIRE:**

4810 C'est en termes de mobilité. Bien, en fait, c'est peut-être le mot de connectivité aussi, vous l'avez mentionné, comment qu'on peut connecter.

**M. CHARLES-MATHIEU BRUNELLE:**

4815 Bien on peut, puis vous pouvez vous imaginer le dessous du Métropolitain est un territoire fantastique à développer en termes de pistes cyclables, et en termes de... on avait fait ça dans une autre vie. J'avais travaillé pas loin du Parc Olympique à Espace pour la vie.

4820 Et on avait initié une navette électrique qui fonctionnait hors route, donc facile à installer, entre le Parc Olympique le Jardin Botanique.

4825 On peut imaginer dans le Quartier des arts du cirque une certaine forme d'innovation ou d'expérimentation de véhicules électriques légers pour utiliser cet espace-là. Donc, il y a différentes hypothèses comme ça qui pourraient être évoquées.

**LA COMMISSAIRE:**

4830 Une dernière petite question. La carrière Francon prend beaucoup d'espace dans le quartier que vous mentionnez. Comment vous voyez son avenir?

///

**M. CHARLES-MATHIEU BRUNELLE:**

4835 Bon, bien là, je vais sortir quelque chose de personnel, et pas nécessairement quelque chose qui va être collectif. Mais je pense que dans le quartier — je vais corriger ce que je viens de dire, mais c'est presque un espace vert.

4840 Il y a le potentiel de biodiversité urbaine. Puis là, j'entends mes collègues qui présentent ici depuis un bout de temps. Ça fait quelque temps qu'on est assis en arrière. Et je comprends tous les besoins qu'on a en termes de densification, en termes de mobilité, en termes d'accessibilité.

4845 Moi, j'aimerais vraiment faire un plaidoyer pour la nature, la qualité de vie dans la qualité de l'air. Il faut vraiment qu'on puisse intégrer. C'est pour ça qu'on vous parle d'un développement conjoint, si je veux, avec l'écologie.

4850 Ça, c'est vraiment à mettre dans nos priorités, parce que c'est — et je vous dirais pour l'ensemble du PUM, il faut absolument qu'on puisse retrouver l'ombre, les arbres, pour combattre des îlots de chaleur, mais aussi pour la qualité. Ça va être essentiel.

**LA COMMISSAIRE:**

Merci.

4855 **LA PRÉSIDENTE:**

Merci.

4860 *///*

**LE COMMISSAIRE:**

4865 Oui. Moi, j'entends beaucoup de projets qui se développent, beaucoup d'initiatives, beaucoup d'activités. Je vois un dynamisme dans le quartier. Alors, vous venez témoigner de ça, vous parlez de plaidoyer. Et en même temps, vous nous dites : « On a besoin d'une impulsion pour pouvoir, je dirais, continuer à vivre ce qu'on a envie, à développer ce qu'on a envie de développer dans notre quartier. »

4870 Puis cette impulsion-là prend forme autour notamment d'une reconnaissance du quartier, une reconnaissance du secteur comme étant prioritaire sur la carte du secteur économique, prioritaire, innovant, etc., tout ce que vous avez dit tantôt.

4875 Alors, je trouve ça fantastique, parce qu'il y a déjà beaucoup d'initiatives, mais on aurait besoin d'un coup de pouce. Qu'est-ce que ça va donner, qu'est-ce que donnerait le PUM en donnant cette reconnaissance-là au quartier Saint-Michel?

**M. CHARLES-MATHIEU BRUNELLE:**

4880 Une existence, une existence pour une communauté qui est un peu oubliée, qui est un peu oubliée depuis longtemps.

4885 Écoutez, on a développé ça il y a 20 ans. Il n'y a pas de trottoir sur des bouts sur la rue Jarry. Les gens ne peuvent pas aller reconduire leurs enfants à l'école de façon sécuritaire.

Je ne veux pas dramatiser la chose, mais vous avez un potentiel extraordinaire — extraordinaire — qui a été développé avec les arts du cirque. Vous avez une ouverture, une communauté qui représente la diversité comme elle n'a jamais été exprimée à Montréal, et on ne capitalise pas là-dessus.

4890

Ce qu'on demande, c'est d'avoir ce que nous, on suggère, c'est l'accessibilité, l'accessibilité, la mobilité, et l'aménagement urbain qui supporteraient toutes ces innovations-là.

4895

L'aménagement urbain d'une trame principale de Jarry, d'Iberville, et de Saint-Michel, et que ce soit accessible humainement, comprenez-vous ce que je veux dire?

C'est-à-dire que ce soit, que ce ne l'est pas.

4900

**LE COMMISSAIRE:**

Et là, il y a une existence possible à partir de ce moment-là.

**M. CHARLES-MATHIEU BRUNELLE:**

4905

Bien oui. Après ça, il y a une réalité. Et là, Montréal a déjà capitalisé là-dessus. Il y a trois bâtiments au concours international d'architecture, il y a un rayonnement externe international. Là, on aurait un quartier qui, réellement, serait bâti par la communauté, et qui aurait une visibilité incroyable d'un succès d'intégration, d'immigration, de francisation, d'importance de la culture.

4910

Et je pourrais continuer, l'écologie, la construction, la réalisation, la biodiversité. C'est ça qu'il faut qu'on fasse.

4915

**LE COMMISSAIRE:**

Et dans cette... Oui, excuse-moi. Madame la Présidente, excusez-moi.

**LA PRÉSIDENTE:**

4920

[Inaudible].

**M. CHARLES-MATHIEU BRUNELLE:**

4925

Stop.

**LA PRÉSIDENTE:**

4930

Pour reprendre une expression qu'on a entendue tout à l'heure, je résumerais c'est un quartier par, pro, et pour.

**M. CHARLES-MATHIEU BRUNELLE:**

4935

Oui.

**LA PRÉSIDENTE:**

Vous êtes d'accord avec ça?

4940

**M. CHARLES-MATHIEU BRUNELLE:**

Absolument.

**LA PRÉSIDENTE:**

4945

Ah, mon micro. C'est sûrement enregistré. Merci beaucoup d'être venu partager avec nous vos idées, vos propositions.

**M. CHARLES-MATHIEU BRUNELLE:**

4950           Merci.

**LA PRÉSIDENTE:**

4955           Et vos espoirs aussi, je pense.

**M. CHARLES-MATHIEU BRUNELLE:**

Oui.

4960           **LA PRÉSIDENTE:**

Alors, bonne fin de journée.

**Mme NOÉMIE RIVIÈRE:**

4965           Merci.

**LA PRÉSIDENTE:**

4970           Merci beaucoup.

**M. CHARLES-MATHIEU BRUNELLE:**

4975           Merci.

*///*

**LA PRÉSIDENTE:**

Au revoir.

4980

---

**MOT DE LA FIN**

---

4985

**LA PRÉSIDENTE:**

Alors, ceci met fin donc à cette session d'audition des opinions. Je remercie toutes les personnes qui se sont déplacées et qui ont participé à cette consultation, et je salue chaleureusement les personnes qui nous ont suivies en ligne.

4990

Enfin, merci à mes collègues commissaires et analystes.

Nous vous donnons rendez-vous à la prochaine séance qui débutera demain, le 2 octobre, ici même, à 13h00. Alors, bonne soirée. À bientôt.

4995

**AJOURNEMENT**

5000

5005



5010

Je, soussignée, Carol-anne Gagnon, sténographe officielle bilingue, 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 du sténomasque,

5015

par visionnement Web et/ou piste audio et selon la qualité de ceux-ci.



---

Carol-anne Gagnon, s.o. / o.c.r.