

Merci. Alors la commission appelle monsieur Francis Lapierre.

1940

M. FRANCIS LAPIERRE :

D'abord mes excuses, parce que j'ai oublié de mettre trois pages dans l'annexe, alors je vais vous les passer.

1945

Donc le quartier Namur-Hippodrome. Puis moi j'ai beaucoup lu le rapport de madame Junca-Adenot pour la mobilité puis c'est vraiment l'enfer, tu lis ça, puis oh ! C'est l'enfer ce secteur-ci.

1950

LE PRÉSIDENT :

Le secteur?

M. FRANCIS LAPIERRE :

1955

Oui. Le secteur au niveau de la congestion c'est vraiment terrible.

LE PRÉSIDENT :

1960

Mais l'augmentation de la congestion est encore plus...

M. FRANCIS LAPIERRE :

1965

Oui, c'est ça. C'est l'enfer, mais ça risque d'être le deuxième sous-sol de l'enfer. Il n'est vraiment pas évident. J'ai eu, un peu comme le quartier qui est comme, comment dire, disparate, de la difficulté à vraiment faire une unité dans mon mémoire.

Je moi je viens de Rosemont, je ne viens pas de la région ici, du secteur. J'ai d'abord fait un petit, comment dire, au niveau sociologique, j'ai parlé de la troisième vague de changement,

1970

puis qui va faire en sorte que beaucoup de changements sont en cours dans notre société depuis les années 1950 aux États-Unis. Et puis, il y a six principes qui définissent la deuxième vague de changement et puis dans la troisième vague de changement qu'on est en train de vivre, tous ces six principes-là vont être mis en défaut.

1975

Donc, il y a la concentration, donc on concentre l'emploi dans un secteur, l'habitation dans un autre secteur, d'autres services ailleurs. Donc, là il faudrait rassembler ça, puis en faisant ça bien, bien on s'évite des problèmes de mobilité, puis c'est ça qu'on veut dans le secteur. On veut éviter d'avoir des problèmes de mobilité. On en a déjà énormément. Donc, je parlais de ça ici.

1980

Donc, je parlais aussi des chartes d'écoquartier. Effectivement, il faut créer un écoquartier, parce qu'il faut sauver non seulement le secteur du problème de la congestion, mais la planète aussi, des problèmes de pollution et de gaz à effet de serre.

1985

Donc, on peut faire une charte d'écoquartier qui permet à plusieurs types de modèles d'implantation de sphère. Donc, certains peuvent décider d'économiser énormément l'énergie, d'autres l'eau, et cetera. Donc, ça peut être très souple une charte d'écoquartier. Donc, c'est important que la population y adhère, les promoteurs, tout ça, puis que la Ville puisse coordonner tout ça.

1990

Ensuite, au niveau de la gouvernance, ça peut aussi bien être des coopératives ou des organismes à but non lucratif. Je ne suis pas un spécialiste du domaine, mais bon. Par exemple sur les fiducies foncières, il y a une des fiducies foncières qui fonctionnent actuellement, c'est Milton Park à Montréal, qui est un des plus grandes fiducies financières secteur communautaire qui soit établi. Puis on pourrait avoir un modèle semblable ici, ça serait possible.

1995

Ensuite, je parle du télétravail et du travail à domicile, parce que si on peut s'économiser des transports en travaillant à domicile, par exemple dans une serre attenante à notre logement

ou en faisant du télétravail par ordinateur, et cetera. On peut éviter des déplacements inutiles puis réserver pour d'autres déplacements. Donc, réduire nos déplacements.

2000

Des transports internes et externes au quartier. C'est-à-dire qu'évidemment, il faut rendre le secteur et le quartier moins hostile aux piétons, aux cyclistes et à tout ce qui est déplacement, différents déplacements.

2005

Donc, à ce moment-là, c'est ça, il faut favoriser ça, mais ça va être toute une paire de manches pour réussir à faire ça. Bon, il y a eu les idées de recouvrement puis ça ne semble pas évident. Limiter le nombre de stationnements le plus possible.

2010

Puis là, je rentre dans le rapport de madame Adenot, Florence Junca-Adenot. Donc, c'est ça, c'est le point le plus congestionné du grand Montréal avec 13 heures de congestion de 6 heures du matin jusqu'à 19 heures le soir. Donc, c'est vraiment un enfer, O.K. Puis il y a eu des commentaires de gens, justement qui disaient qu'eux autres ils utilisaient leur voiture puis ils suppliaient, ils vous suppliaient de les aider à faire passer l'idée qu'il faut faire quelque chose pour décongestionner tout ça, là. Mais je crains, que je vais être pessimisme par rapport à ce qu'ils demandent dans le sens que..

2015

Il y a Royalmount qui va s'implanter. Donc, un grand centre d'achat qui va amener de l'affut de camions puis de gens qui vont vouloir profiter du centre commercial. Il va y avoir aussi l'implantation de 23 000 unités d'habitation, donc c'est plus que 23 000 personnes, parce qu'il y a des couples, il y a des familles. Donc, c'est beaucoup de gens. Si la majorité prend leur véhicule automobile, on n'est pas sorti du bois. Donc, c'est vraiment un grand défi de faire en sorte que les transports en commun soient adoptés.

2020

En regardant ça, donc c'est ça, il y a des mesures que madame Junca-Adenot va pouvoir réaliser, mais il y a des choses que je me doute que ça va être très compliqué, parce que bon, juste faire le prolongement de la ligne orange de deux stations jusqu'à Bois-Franc, bien ça, combien de décennies ça a pris pour la ligne bleue? Là, je crains que pour Bois-Franc ça soit

2025

assez long merci. Puis elle dans son rapport elle parle de cinq ans. O.K. À court terme. Là, je crois que ça va extrêmement difficile de réaliser ça.

2030

Donc, je suis un peu découragé là-dessus. Puis il y a d'autres mesures que... moi je ne suis pas un spécialiste en transport, donc j'ai lu son rapport puis je me demandais, mais comment? Parce qu'il y a beaucoup de choses qui ne dépendent pas de la Ville de Montréal comme le ministère du Transport du Québec. À ce moment-là comment faire, parce que là, elle dit que le ministère doit faire de quoi pour Décarie, O.K., mais elle n'explicite pas quoi ni comment ça va être réalisé.

2035

Tout ce qu'elle dit c'est qu'il doit y avoir quatre, là j'arrive à « La charrue devant les boeufs ». C'est-à-dire qu'on est supposé d'avoir quatre plans, un plan d'aménagement, un plan de mobilité intégrée, un plan de concertation et de consultation à l'échelle du secteur et un plan de financement de toutes ces actions. Donc où sont ces plans, à quel niveau de réalisation ils sont rendus. Moi je pense qu'ils ne sont pas encore réalisés, puis là on est déjà en consultation pour le quartier Namur-Hippodrome. Donc, on met la charrue devant les boeufs. Il faudrait d'abord faire ces quatre plans-là, s'entendre entre les partenaires pour ces plans-là avant de commencer à faire quelque chose pour le quartier Namur-Hippodrome.

2040

2045

Donc, on est déjà la charrue devant les boeufs, mais pourquoi on est là? C'est à cause justement du projet Royalmount. C'est Royalmount qui a foutu le bordel, excusez l'expression, parce qu'en faisant le centre d'achat...

2050

LE PRÉSIDENT :

Carbonleo?

2055

M. FRANCIS LAPIERRE :

2060

Oui, c'est ça. Le groupe de Carbonleo avec le maire Philippe Roy de la Ville Mont-Royal a fait en sorte qu'eux autres, Ville Mont-Royal vont recevoir beaucoup de taxes pour ça, mais ça va créer de la congestion épouvantable. Donc, ça va nuire à la Ville de Montréal, aux arrondissements autour, ça va être le bordel. Puis malheureusement, comme les lois, la façon que les lois sont faites, ce qu'il fait actuellement c'est légal. Il peut le faire. Puis il n'y a rien de prévu dans la loi qui peut l'empêcher.

2065

Alors, qu'en France ils ont des mécanismes, quand un centre d'achat plus grand qu'un certain nombre de pieds carrés s'installe, bien ils ont des lois où ils peuvent examiner ça puis dire : oui, on l'accepte ou non il faut que tu modifies ton projet pour qu'il puisse être accepté. Ça, ça serait une chose qu'on devrait avoir. Il faudrait modifier les lois à ce niveau-là pour l'aménagement. Ça serait vraiment important pour ne pas répéter ce genre de problèmes là.

2070

Une autre chose qui me décourage, c'est que la Ville de Montréal n'a jamais eu si peu de poids politique. Parce que là, tous les élus de la CAQ sont en région sauf l'ancienne mairesse Rouleau qui s'occupe maintenant des transports et puis de la métropole, mais c'est une personne dans le conseil des ministres de la CAQ. Donc, quel est son poids politique pour représenter correctement la Ville de Montréal? Je ne sais pas. Donc, il va falloir qu'elle utilise ses muscles pour se faire valoir pour la Ville, parce que ça ne serait pas évident.

2075

2080

Je parle aussi de l'emploi et de l'économie circulaire. Parce que bon dans une question de respect de l'environnement, parce que là, il y a des industries autour, donc si on voudrait installer aussi des industries dans le quartier Namur-Hippodrome, bien à ce moment-là il faudrait que ça soit des industries qui reprennent des déchets d'autres industries autour, pour ne pas créer encore plus de déchets, plus de problèmes encore.

2085

C'est important aussi qu'il y ait le plus de services possible et de commodités autour, que ce soit des commerces, écoles primaires, cliniques médicales, centres communautaires qui pourraient ne pas être présents dans les alentours puis qui manqueraient. Donc, à ce moment-là ça serait important de pouvoir faire en sorte qu'ils puissent s'implanter.

2090 Puis là, je parle ensuite de l'habitation. Comme je l'ai dit, il va y avoir 23 000 unités d'habitations qui vont s'établir d'ici les 15 à 20 prochaines années. Donc, il y a un grand déséquilibre qui risque de voir le jour puis la majorité des logements risque d'être inabordable.

2095 Donc, il faudrait vraiment qu'il y ait énormément de logements sociaux, mais ça serait irréaliste de penser 100% de logements sociaux. Il y a un groupement qui parlait de, je pense, 40% de logements sociaux. Moi, j'ai dit 60, mais bon, peut-être que ça serait trop, puis c'est coûteux effectivement les logements sociaux. Mais avec le grand déséquilibre qui va se produire du fait que même en étant stricte sur le 20-20-20, 20% de logements sociaux, 20% de logements dits abordables, parce que c'est-tu vraiment abordable, pour qui c'est abordable? Ça, ce n'est pas évident.

2100 Je retourne à la mobilité. Si on a des gens qui ont des revenus modestes, ils ne vont pas nécessairement s'acheter une automobile pour aller travailler à l'extérieur, mais ils vont être plus enclins à travailler dans le secteur. Donc, ça va réduire le problème de congestion si on réussit à avoir beaucoup de gens qui puissent travailler dans le secteur, dans les secteurs autour.

2105 Mais pour ça, il faut améliorer le transport en commun, ouvrir le quartier, désenclaver, faire en sorte que la STM participe pour qu'il y ait du transport. La seule bonne nouvelle c'est que les métros Namur puis De la Savane ont une capacité encore supplémentaire. Ils peuvent prendre davantage de gens.

2110 Donc, il faut utiliser ça au maximum, pouvoir relier avec des lignes d'autobus, mais pour ça il faut désenclaver, il faut que les autobus puissent circuler. Et aussi, si les montants et si les capacités sont là, de pouvoir mettre des tramways pour encore améliorer la circulation des gens.

2115 Qu'est-ce que je disais d'autres? O.K. Au niveau de l'habitation elle-même, on veut des bâtiments qui soient le plus possible écologique, net zéro ou des maisons résilientes que j'appelle. C'est inspiré des « *earthship* » américaines. Par contre les « *earthship* » américaines

2120 sont pour des maisons unifamiliales. Puis là, dans le secteur on aurait besoin de densité. Donc, je ne sais pas si c'est le modèle ou si on pouvait adapter le modèle pour faire en sorte qu'on puisse utiliser ce modèle-là.

2125 Parce que le principe de la maison résiliente, c'est le fait qu'on veut récolter le maximum de choses de ce que la nature nous donne naturellement, comme l'eau de pluie, la pluie photonique sur des capteurs solaires, photo voltaïque qu'on puisse transformer ça en électricité. Aussi avec des serres réussir à prendre la lumière du soleil puis en faire de la nourriture, donc des légumes par exemple et puis aussi la chaleur, donc que nous donne le soleil.

2130 Donc, c'est en plus d'habitation, d'avoir quatre besoins de base répondus, c'est pour ça que ces maisons-là sont appelées maisons résilientes.

2135 Donc, s'il y a une catastrophe, par exemple un grand verglas suivi d'un blizzard pendant deux semaines, bien à ce moment-là ces maisons-là, les gens vont pouvoir y rester sans intervention des, comment dire, des services d'urgence puis les autres gens autour vont pouvoir s'y réfugier. Par contre, je ne suis pas certain si c'est la meilleure façon de faire ça. Honnêtement, actuellement je m'interroge parce qu'il y a certaines difficultés à ce concept-là pour le rendre dense.

2140 Première des choses, il faudrait faire ça sur le long, parce qu'on a besoin des serres. Si on met les serres à l'avant, donc, mettons le soleil est là, à ce moment-là le soleil va réchauffer les serres puis évidemment, on ne peut pas mettre des serres à l'arrière, parce qu'il n'y a plus de soleil. Il y a un mur.

2145 Alors, ça ferait que ça serait sur le long, donc la densité serait quand même réduite, parce qu'on ne peut pas allonger à l'infini. Ça ferait un mur bon... puis sur le dessus il y aurait les panneaux solaires qu'on pourrait modifier l'angle de 45 degrés en été jusqu'à 90 degrés en hiver pour mieux capter.

LE PRÉSIDENT :

2150 Je m'excuse, Monsieur Lapierre, c'est parce que là vous entrez dans le détail puis vous avez quasiment écoulé votre temps. Je ne sais pas si vous pouvez...

M. FRANCIS LAPIERRE :

2155 O.K. Donc, je vais passer vite.

LE PRÉSIDENT :

2160 Parce que ces éléments-là sont déjà dans...

M. FRANCIS LAPIERRE :

2165 ... Oui, c'est ça. O.K. Puis j'ai fait aussi, j'ai inclus des informations sur les bonnes pratiques pour se passer du climatiseur. Parce qu'avec le réchauffement bien, on va avoir besoin de bâtir correctement au niveau de la chaleur. Puis la plupart des choses qui sont là-dedans, sont aussi applicables l'hiver, pas toutes, mais certaines, la plupart sont applicables aussi l'hiver pour la construction.

2170 En conclusion, je vous dirais qu'on doit tenir compte de la crise environnementale aussi des bouleversements par la troisième vague de changement. Il va y avoir la technologie qui va s'inviter avec la robotique, l'intelligence artificielle et les télécommunications de pointes, mais le point majeur à régler qui risque de s'envenimer c'est vraiment la congestion chronique du secteur, puis malheureusement, avec le contexte politique ainsi que les mauvaises décisions du passé, ça ne risque pas de se régler. Voilà.

2175 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie infiniment, Monsieur Lapierre, vous avez fait un travail considérable pour un citoyen. Je pense que vous avez fait ça, c'est vraiment une très, très belle contribution. Je vous remercie beaucoup de votre contribution.

2180

M. FRANCIS LAPIERRE :

Merci.

2185

LE PRÉSIDENT :

Merci, Monsieur. Alors, la commission appelle l'Association des piétons et cyclistes de NDG, monsieur Kevin Copps et monsieur Michael Johnson.

2190

M. KEVIN COPPS :

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

2195

Bonsoir, Monsieur.

M. MICHAEL JOHNSON :

2200

Merci beaucoup pour l'opportunité de vous présenter. Moi c'est Michael Johnson avec mon collègue Kevin Copps.

2205

M. KEVIN COPPS :