

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS : Mme ISABELLE BEAULIEU, présidente
Mme LUBA SERGE, commissaire ad hoc
M. ÉRIC CARDINAL, commissaire ad hoc

**CONSULTATION PUBLIQUE SUR
LE PPU DES FAUBOURGS**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 27 octobre 2020, 19 h
1550, rue Metcalfe
14^e étage
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 27 OCTOBRE 2020

MOT DE LA PRÉSIDENTE 1

PRÉSENTATIONS DES MÉMOIRES ET OPINIONS :

Mme Sophie Paradis 3
Fonds mondial pour la nature (WWF-Canada)

M. Jean-Marc Fournier, M. Carl Cloutier 13
Institut de développement Urbain(IDU)

M. Daniel Arbour 23
GroupeMach

M. Sylvain Énard, M. Carl St-Denis 35
Comité de la rue Fullum

PAUSE ET REPRISE

M. Olivier Lauzon, Mme Chloé Lévesque 48
Étudiants en maîtrise Faculté d'aménagement Université de Montréal

M. Charles Bergeron 58
CRE-Montréal

MOT DE LA FIN 74

AJOURNEMENT

MOT DE LA PRÉSIDENTE

Mme ISABELLE BEAULIEU, présidente :

5 Bonsoir à tous. Bienvenue à cette séance virtuelle d'audition des opinions, bien sûr qui se tient dans le cadre de la consultation publique sur le PPU des Faubourgs.

10 Je rappelle que nos travaux et activités se déroulent en français, mais les personnes qui voudraient s'exprimer en anglais peuvent le faire. The meeting will be conducted in French, but if you wish to address the Commission in English you're welcome do so.

15 Je m'appelle Isabelle Beaulieu, je suis commissaire à l'Office de consultation publique de Montréal. Je suis également la présidente de cette commission qui est composée aussi de madame Luba Serge et monsieur Éric Cardinal.

20 Nous sommes appuyés dans nos travaux par messieurs Pierre Goyer et Reinaldo De Freitas. Ils agissent à titre d'analystes de la commission.

25 Je vous remercie au nom de mes collègues et de l'Office de consultation publique de Montréal de l'intérêt que vous portez à nos travaux depuis le début de cette consultation, et ce malgré les défis posés par la pandémie en cours.

30 Pour nous conformer aux règles gouvernementales et normes sanitaires, nous entendrons toutes les interventions à distance.

 Un total de 37 personnes citoyennes ou représentantes d'organismes se sont inscrites et nous les entendrons au cours de six séances d'audition de mémoire. La commission a reçu également une vingtaine d'interventions écrites qui ne feront pas l'objet d'une présentation orale. Ces opinions s'ajoutent à celles que nous recueillons grâce au questionnaire et aux opinions en ligne.

 Nous entendrons aujourd'hui six intervenants qui se sont inscrits d'avance. Nous leur avons proposé de faire l'intervention soit par téléphone, soit par visioconférence.

35 Il est également possible d'avoir plus d'un porte-parole par intervention. Donc, comme nous avons déjà à l'écran quelques personnes qui représentent un organisme. Il est donc aussi possible de présenter des vidéos, des photos et des PowerPoint.

40 Les intervenants disposent d'une période de dix minutes pour exposer leur opinion. Ensuite, les commissaires disposent d'une dizaine de minutes pour échanger avec eux.

45 Enfin, comme vous le savez déjà, la Commission tient à ce que le climat des échanges demeure serein. Je vous rappelle donc que les propos malveillants ou des interventions qui portent atteinte aux droits fondamentaux et à la réputation des personnes ne sont pas recevables.

45 Merci d'avance aux intervenants que nous entendrons ce soir pour leur collaboration.

50 Une fois la séance d'audition d'opinions terminée, les archives vidéo ou audio des échanges avec les commissaires, ainsi que les transcriptions écrites, seront mises en ligne sur le site Web de l'Office dans les plus brefs délais.

55 Comme il est de coutume en manière de consultation publique, si pour une raison ou une autre des inexactitudes se glissaient dans les propos tenus ce soir, les représentants de l'arrondissement et de la Ville pourraient utiliser leur droit de rectification.

60 Ils auront 48 heures à la suite de l'envoi des fichiers vidéo ou audio des présentations pour nous fournir des rectifications par écrit. Il s'agira bien entendu de rectifier seulement un fait et non pas d'émettre un commentaire. Ces rectifications seront sur le site de l'Office.

60 Une fois les consultations terminées, les commissaires entreprendront l'analyse de l'ensemble des informations et des opinions reçues.

65 Nous prévoyons terminer la rédaction de notre mémoire dans les mois à venir. C'est la présidente de l'Office, madame Dominique Ollivier qui remettra le rapport aux élus municipaux. Il sera rendu public dans les 15 jours suivants le dépôt. Les décisions à prendre par la suite appartiennent aux élus de la Ville de Montréal.

Alors, merci de votre attention.

Mme SOPHIE PARADIS
FONDS MONDIAL POUR LA NATURE (WWF-Canada)

70

LA PRÉSIDENTE :

75

Et j'invite maintenant, madame Sophie Paradis à prendre la parole. C'est à vous, Madame Paradis. Bonsoir. On vous écoute.

Mme SOPHIE PARADIS :

80

Bonsoir, merci. Donc, j'ai une présentation PowerPoint à partager.

LA PRÉSIDENTE :

85

Oui. On y va, pas de problème. Voilà. On la voit bien.

Mme SOPHIE PARADIS :

Parfait. Merci. Je vais juste mettre un grand écran, parfait.

90

Bonsoir, Mesdames et Messieurs les commissaires. Je vous remercie beaucoup de nous donner l'opportunité de nous exprimer sur le PPU du Faubourg. Et tout d'abord, je tiens à souligner que nous sommes sur les terres, en fait sur lesquelles nous sommes rassemblés aujourd'hui font partie du territoire traditionnel non cédé des Kanien'kehaka, le territoire Mohawk, qui a été longtemps un milieu de rassemblement et d'échanges entre les nations, surtout dans cette partie-ci de l'Île de Montréal.

95

Donc, je m'appelle Sophie Paradis, et je suis chef de la conservation pour le Québec au sein du Fonds mondial pour la nature, le WWF-Canada. Rapidement, ma présentation va rapidement parler de ce que nous faisons et des études de faisabilité que nous avons menées pour le retour de l'eau, le retour de la (inaudible) dans le quartier des Faubourgs.

100

Notre expertise au Québec est vraiment basée au WWF-Canada sur la biodiversité urbaine, sur la restauration et la connectivité des infrastructures naturelles en milieux urbains et

périurbains et évidemment, tout ce qui touche le Saint-Laurent de près ou de loin, que ce soit par les politiques, les aires marines protégées et le transport maritime.

105

Notre organisation existe depuis 50 ans au Canada. Nous nous sommes impliqués dans plusieurs grands dossiers que ce soit les océans, les rivières, la recherche et l'innovation, et moi bien, je suis spécialisée en milieux urbains et périurbains.

110

Le PPU des Faubourgs c'est une belle opportunité d'adresser les problèmes d'inondation qu'on connaît dans certains quartiers, certains secteurs de ce quartier-là pour certains résidents. On a parlé dans les trois dernières années avec plusieurs comités citoyens, écoquartiers et aussi des associations pour bien comprendre le territoire. Alors, c'est une belle opportunité d'adresser ces problèmes-là pour les résidents.

115

Ce qu'on a pu voir dans le document de l'arrondissement et de la Ville de Montréal c'est que le volet restauration en fait est intéressant, le volet verdissement, mais que ça ne doit pas simplement s'agir d'un aménagement du paysage.

120

On doit vraiment le mettre au centre du redéveloppement, de l'aménagement de ce territoire-là, parce que le bien-être, la santé de nos collectivités sont extrêmement importants. On l'a bien vue avec la pandémie et la nature joue un rôle pas simplement esthétique, mais un rôle primordial pour notre bien-être.

125

Et ce qu'on a réussi c'est qu'on ne doit pas simplement adresser ce territoire-là comme des corridors verts, mais bien d'avoir une connectivité de la biodiversité des infrastructures naturelles. Alors, on espère que notre travail pourra contribuer à cette vision-là qui est innovatrice, qui est plus ancrée dans le territoire.

130

Alors, voici rapidement. L'île de Montréal et ses nombreux îlots de chaleur. Donc, c'est une carte qui fait mal aux yeux, mais qui nous montre aussi à quel point le territoire est asphalté, le territoire est gris et qui manque énormément d'espaces naturels pour nos collectivités, pour nos communautés.

135

Quand on parle d'infrastructures d'un quartier vert, c'est les toits, c'est les saillies de rue, c'est des aménagements sur rues, c'est l'agriculture urbaine, c'est beaucoup de choses qui nous

permettent réellement de parler de résilience bleue et verte dans des quartiers qui se veulent verts et novateurs pour le bien-être de nos communautés.

140 Nous avons fait, en fait depuis trois ans, nous avons adressé la question des anciens cours d'eau sur l'île de Montréal et nous avons fait des études de faisabilité sur trois secteurs que je vous montrerai rapidement après. Ville-Marie faisait partie de ces secteurs-là, le parc des Faubourgs et la ruelle de la Rivière.

145 Ce qu'on retrouve dans nos études de faisabilité qui ont été déposées dans le centre de documentation de l'OCPM. Donc, ils sont vraiment disponibles pour tout le monde.

 On y fait référence en fait de toute la présence amérindienne en sol montréalais et notre chapitre sur le volet autochtone a été rédigé, révisé par la communauté mohawk de Kahnawake.
150 Donc, quand on parle de réconciliation, c'est beaucoup plus. C'est aussi avoir leur volet de l'histoire, leur perception de l'histoire et leur propre réalité.

 On a fait dans cette étude de faisabilité là un état de la situation qui touche autant le volet hydrologique que morphologique, la qualité de l'eau, les utilités publiques, et quand on a fait ces
155 études-là c'était vraiment sur des territoires qui étaient, ou des quartiers ou des projets qui étaient en redéveloppement.

 Donc, ce n'est pas ouvrir une ancienne canalisation pour ouvrir une ancienne canalisation, c'est qu'il y avait un potentiel et une opportunité de le faire et évidemment de reconnecter les
160 citoyens à l'eau, à la biodiversité - extrêmement important - avec tout cela on a identifié toutes les politiques et les réglementations en vigueur qui correspondent et qui peuvent faciliter des projets comme celui-là.

 Donc, je vous disais tout à l'heure qu'on a fait trois études de faisabilité. On en a fait une
165 dans le parc Jarry pour le ruisseau Provost, dans Villeray, Ville-Marie c'est la rivière St-Martin et les deux ruisseaux Papineau et Angus et le Sud-Ouest qui est tout le volet de la rivière St-Pierre, du parc Angrignon. La rivière St-Pierre c'est l'échangeur Turcot où on a les projets à la Ville de Montréal d'en refaire un parc nature. Et aussi de connecter le tout jusqu'au fleuve Saint-Laurent.

170 Alors, le volet de Ville-Marie. Donc, comme je vous le disais, rivière St-Martin, ruisseaux Angus et Papineau, c'est le territoire qu'on a observé parce qu'on a compris avec les groupes

locaux qu'il y avait une grosse problématique dans le premier secteur ici - je ne sais pas si vous voyez bien mon curseur – mais c'est la ruelle Larivière.

175 Et ce secteur-là a de gros problèmes d'inondation dès qu'il y a une pluie, un épisode pluie violent, les résidents du secteur – et ça, c'est le seul qu'on a utilisé, on sait qu'il y a d'autres problématiques ailleurs – ont des gros problèmes, en fait ils sont inondés tout simplement.

180 Donc, il y a des petits remblais d'asphalte qui ont été faits par l'arrondissement, mais ce n'est clairement pas suffisant. C'est pour ça qu'on a voulu adresser ce problème-là par vraiment une intégration d'infrastructure de biodiversité bleue.

185 On a un cours d'eau qui passe aussi dans ce secteur-là, un peu plus à l'est et qui va jusqu'au parc Walter-Stewart qui est un parc qui est géré par l'arrondissement, mais qui est de propriété privée. Et le parc vient d'être fait, donc il n'y a pas possibilité de ramener le cours d'eau, mais on l'a quand même adressé dans notre étude, parce que ce qu'on fait aujourd'hui peut servir à une autre administration ou à des années plus tard. Donc, pourquoi pas le signaler et utiliser l'art, par exemple, pour en parler.

190 Donc, si on regarde le ruissellement de surface dans ce secteur-là, donc dans la ruelle dont je vous parlais tout à l'heure on a le parc. Le ruissellement extrêmement important, donc, le ruissellement de surface dès qu'il pleut, on est dans un quartier où il y a une pente importante et où la surface est tellement minéralisée puis évidemment l'eau s'en va comme dans les sous-sols, s'en va chez les citoyens, crée d'énormes problèmes et d'énormes dépenses pour l'arrondissement.

195 Donc, on voit vraiment dans ce secteur-là où on a le parc Walter-Stewart et la ruelle verte dont je vous parlais tout à l'heure, donc tout ce débit-là s'en vient dans le quartier. Et dans d'autres secteurs qui est d'intérêt pour le PPU c'est le parc des Faubourgs, donc même chose.

200 Ce que ça nous apprend c'est que oui, il y a un problème d'eau de ruissellement de surface, mais ça nous donne aussi l'indication que ça peut être de l'eau qui peut être mieux dirigé par les aménagements où l'eau est l'angle principal de ces projets-là.

205 Donc, dans notre étude, et là si on parle de la ruelle Larivière, on a présenté, en fait des concepts qui peuvent être utilisés. Ce secteur-là, comme vous voyez, il a quand même une pente, il y a vraiment un dénivellement important dans la ruelle, ce qui crée énormément de problèmes.

Il y aurait possibilité de la ruelle d'avoir des aménagements qui redirigent l'eau, qui captent l'eau in situ et qui permet vraiment à l'eau de ne pas aller chez les citoyens. Et ce genre d'aménagement bien, ça se fait partout dans le monde. Ce n'est plus vraiment nouveau.

210 Ce n'est pas juste de l'aménagement paysager. Il y a vraiment une fonction écosystémique et une fonction liée à la gestion des eaux qui sont prépondérantes dans ce type d'aménagement là et ça évite énormément de problèmes, et en plus bien ça a des fonctions esthétiques. C'est beaucoup plus beau voir des aménagements comme ceux-là, que de voir un grand trottoir de béton.

215 Donc, voici quelques exemples que l'on peut retrouver des photos qui se sont faites ailleurs et qu'on retrouve dans l'étude de faisabilité pour Ville-Marie, dans ce secteur-là. C'est vraiment le secteur de la ruelle Larivière.

220 Quand je vous parlais tout à l'heure du parc Walter-Stewart...

LA PRÉSIDENTE :

225 Je veux juste vous interrompre. Juste vous demander, c'est correct, on a du temps, mais ça fait déjà 10 minutes. S'il y a des choses plus particulières...

Mme SOPHIE PARADIS :

230 J'ai presque terminé.

LA PRÉSIDENTE :

Parfait.

235

Mme SOPHIE PARADIS :

Donc, comme c'est déjà fait, l'art peut être utilisé pour souligner l'eau.

240 Et voici le parc des Faubourgs. Ce qui est important dans le parc des Faubourgs c'est la rivière St-Martin. La rivière St-Martin on sait qu'elle a été canalisée et il y aurait une possibilité de vraiment rouvrir la rivière, la canalisation pour en faire un geste symbolique, un geste important.

245 Ça ne s'est pas encore fait en milieu urbain au Québec, et ça pourrait être une première, une belle opportunité pour l'arrondissement.

250 Donc, pour le parc voici des concepts d'aménagement que l'on peut retrouver et que l'on voit partout dans le monde où l'eau est intégrée et ce n'est pas nécessairement des aménagements qui peuvent être très compliqués, ça peut être des aménagements plus sauvages. On a une belle diversité.

255 Alors, nos recommandations pour ce projet. C'est un beau travail qui a été fait par l'arrondissement et la Ville, mais ça serait vraiment dommage de ne pas ramener la rivière St-Martin dans le secteur du parc des Faubourgs, d'avoir une première à Montréal, une première au Québec en milieu aussi urbain. Ça ne s'est pas fait. On l'a vu ailleurs dans d'autres villes, mais pas ici encore. Et vraiment, on espère que vous allez prendre en considération des études de faisabilité.

260 On a fait des chapitres supplémentaires à la demande de l'arrondissement. Parce qu'ils ont collaboré dans les trois dernières années avec nous pour ces études-là. Donc, ils sont au courant et on aimerait vraiment beaucoup qu'ils reconnaissent la part qu'on a faite, qu'ils reconnaissent les groupes citoyens qui travaillent vraiment au verdissement puis au mieux-être de leur collectivité. Et qu'ils en fassent en fait eux aussi des gardiens pour le long terme de ces projets-là.

265 Alors, on peut être ambitieux, on peut être bleu, puis Ville-Marie peut être le premier arrondissement à le faire. Merci.

270 **LA PRÉSIDENTE :**

Bien, merci beaucoup pour votre présentation et puis vous allez nous envoyer aussi le PowerPoint.

275 **Mme SOPHIE PARADIS :**

Oui.

280 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, on l'aura avec nous, les commissaires. Donc, je vais demander à mes collègues commissaires, vous avez des questions?

285 **M. ÉRIC CARDINAL, commissaire :**

Vous m'entendez?

Mme SOPHIE PARADIS :

290 Oui.

LE COMMISSAIRE :

295 Bonjour, Madame Paradis, merci beaucoup pour votre présentation, votre mémoire, c'est très apprécié. J'ai en fait une demande de précision puis une question, en fait juste pour être bien certain que nous ayons les études de faisabilité que vous avez mentionnées, concernant particulièrement le parc des Faubourgs puis parc Stewart et la rivière St-Pierre.

300 Donc ça, vous pouvez nous les transmettre, vous assurez ou en tout cas, on s'assurera qu'on ait ces études de faisabilité.

305 Ma question. Vous en avez parlé brièvement de l'implication de la communauté mohawk de Kahnawake. Est-ce que vous pouvez nous expliquer le rôle et le lien que les Mohawks ont avec particulièrement la rivière St-Martin ou la rivière St-Pierre?

Mme SOPHIE PARADIS :

Bien, c'était plus la rivière St-Pierre en fait, dans l'étude du Sud-Ouest, donc, c'était toute la portion... C'est vraiment, vraiment intéressant, en fait ils nous ont partagé, bien en fait on voulait

310 les intégrer à l'étude, on savait que c'était un site d'échange de troc, de repos, donc, on voulait vraiment avoir leur point de vue sur ce volet-là. Et ils ont en fait rédigé une bonne partie du volet historique, et c'est bien inscrit dans notre mémoire. On travaille avec les historiens de la communauté pour avoir leur point de vue.

315 Puis c'était vraiment intéressant, parce que bien, le patrimoine oral dont ils nous ont fait part n'était pas nécessairement le même que les historiens nous parlent. Donc, ça, c'est bien présenté aussi pour avoir leur voix ajoutée à notre projet.

LE COMMISSAIRE :

320

Donc, on le retrouve dans les études, dans l'étude de faisabilité?

Mme SOPHIE PARADIS :

325

Oui. C'est une bonne partie des études. On trouvait ça important de le souligner.

Mme SOPHIE PARADIS :

330

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Luba?

335

Mme LUBA SERGE, commissaire :

340 Oui. J'avais une question. Quand vous parlez, peut-être vous pourriez parler un petit peu du processus de la séparation des ruisseaux des autres conduites. Un, comment ça se fait, par exemple. Les photos que vous nous avez montrées dans le PowerPoint, est-ce que ça, c'était le *daylighting* dont vous parlez dans la présentation? Et l'autre, c'est, est-ce que cette séparation vous parlez des villes comme Séoul, Yonkers, Londres et Lyon. Est-ce que ça s'est fait dans des pays nordiques avec un climat qui est plutôt comme celui de Montréal?

345 Oui, et merci de votre présentation, j'avais oublié.

Mme SOPHIE PARADIS :

350 Merci beaucoup, Madame Serge. Alors, la façon dont on approche en fait, le retour des rivières, des anciens cours d'eau à Montréal c'est de deux façons en fait. Oui, il y a la libération des cours d'eau, l'ouverture du tuyau. Ça ne se fait pas partout.

355 Évidemment, avec le réseau combiné qu'on a, tout à l'égout, donc on a des eaux pluviales, on a aussi les eaux usées dans nos tuyaux. Il faut avoir des études un peu plus poussées, que ce soit la direction de l'eau à Montréal.

360 Nous, on a fait des études jusqu'à un certain point, mais on est une organisation non gouvernementale. Donc, il y a aussi cette responsabilité-là à la direction des eaux d'aller voir un peu plus en (inaudible).

365 Les projets qu'il y a eu à l'international que ce soit Séoul ou Yonkers, puis Yonkers c'est le même climat que Montréal. Je veux dire, c'est l'état de New York, c'est quasiment la même chose. Ils avaient vraiment une canalisation qui n'était pas combinée. C'était vraiment la rivière avec un bon débit. Donc, c'est pour ça que ça donne aussi des projets extrêmement inspirants avec une grosse rivière qui revient dans le centre-ville.

370 Ce n'est pas le cas pour la rivière St-Martin, mais on sait et le génie écologique et les experts en biodiversité, biologie végétale du Québec. Il y a des aménagements qui peuvent être faits, que ce soit par la recreation d'une autre rivière où qu'on n'est pas obligé d'ouvrir.

Il y a des choses qu'on peut faire pour vraiment recréer d'anciens cours d'eau ou si on l'ouvre bien on peut établir, on peut avoir de la phytoremédiation. On peut avoir des espèces végétales qui captent ou traitent l'eau, mais on ne fait pas ça pour tout.

375 C'est évidemment qu'il faut choisir des endroits où on le fait, mais on ne fait pas ça sur 20 kilomètres en milieu urbain avec ce qu'on a ici à Montréal. Ça peut se faire sur des portions.

Et le parc des Faubourgs est bien situé, parce qu'on a vraiment une portion à l'entrée du parc où on pourrait rouvrir cette canalisation-là.

LA COMMISSAIRE :

380

Merci.

Mme SOPHIE PARADIS :

385

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

390

Je me demandais juste si vous aviez eu l'opportunité de voir si ce qui était proposé dans le PPU en matière de gestion des eaux pluviales, si ça correspond un peu à ce que vous proposez ou est-ce qu'il y a des choses à continuer d'améliorer?

Mme SOPHIE PARADIS :

395

C'est un bon pas, mais il faut aller un petit peu plus loin. Donc, on parle de gestion des eaux pluviales sur rue. Donc, des aménagements paysagers traditionnels. C'est plus dans ce sens-là qu'on y va.

400

Je n'ai pas vu dans la proposition quelque chose d'ampleur plus bleue en fait. Puis même que ce soit pour le parc des Faubourgs ou que ce soit pour d'autres secteurs, d'autres bouts dans le secteur, c'est plus de l'aménagement sur le trottoir par exemple. Ce n'est pas mal, mais ce n'est pas suffisant sachant la problématique qu'il y a dans le secteur.

LA PRÉSIDENTE :

405

Je vous remercie beaucoup.

Mme SOPHIE PARADIS :

410

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

415 Pour votre présentation. On va passer aux prochaines personnes. Reinaldo, est-ce que monsieur Arbour nous a rejoints ou pas encore?

M. REINALDO DE FREITAS :

420 Pas encore. Donc, je pense qu'on pourrait passer à l'IDU.

M. JEAN-MARC FOURNIER
INSTITUT DE DÉVELOPPEMENT URBAIN (IDU)

425 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui. C'est ce que j'allais proposer. Les grands esprits se rencontrent. Alors, nous allons inviter nos amis de IDU sont toujours avec nous?

430 **M. JEAN-MARC FOURNIER :**

Bonjour. Moi je suis toujours là.

LA PRÉSIDENTE :

435 Parfait. On va prendre le temps de voir que tout le monde soit là. Là, les gens de l'IDU vous avez quelque chose à partager à l'écran?

M. JEAN-MARC FOURNIER :

440 Non.

LA PRÉSIDENTE :

445 Peut-être juste pour répéter, si vous voulez aller à l'essentiel – j'ai oublié de le dire dans mon petit laïus d'ouverture, mais nous avons tous lu en détail tous les mémoires déjà. Alors, si vous voulez insister sur des parties plus qu'une autre, allez à l'essentiel, surligner ce qu'on ne doit pas oublier dans votre opinion, bien je vous invite à le faire. Donc pour une dizaine de minutes, des fois ça peut être un peu plus, et ensuite on va vous poser quelques questions.

450 Alors, quand vous voulez.

M. JEAN-MARC FOURNIER :

455 Merci beaucoup. Bonsoir à vous tous. Mon nom est Jean-Marc Fournier, je suis le PDG de l'IDU, tout nouvellement arrivé. Je suis accompagné donc des personnes qui sont avec nous. Je vais vous faire une courte présentation parce que les dix minutes, mais quand même qui va aller à l'essentiel des éléments qui sont dans le mémoire, puis ensuite on pourra en discuter.

460 D'entrée de jeu, l'IDU tient à remercier et féliciter l'arrondissement Ville-Marie et l'OCPM qui ont permis une contribution positive des parties prenantes au débat sur l'avenir du secteur. Nous sommes heureux de constater que plusieurs des recommandations que nous avons proposées en pré consultation ont été considérées dans le projet de PPU.

465 Cela dit, inspiré des échanges que nous avons eus avec nos membres, nous entendons relever quelques points qui s'avèrent difficiles d'application pour l'industrie et dans certains cas vont même jusqu'à contredire les intentions du projet initial, le PPU.

470 La réunion des sites de Radio-Canada, de Molson et de l'Esplanade Cartier permettra de doter Montréal d'une entrée de ville en forme de trait d'union entre le coeur touristique et des affaires de Montréal et le quartier résidentiel. Le développement des Faubourgs permet de consolider le centre-ville lequel a un grand besoin en cette période difficile.

C'est une occasion rare qui s'offre aux Montréalais et nous vous sommes reconnaissants de nous permettre d'apporter notre contribution.

475 D'abord, un mot sur le contexte. Montréal connaît un solde migratoire négatif depuis quelques années. Il se construit plus de logements en banlieue que sur le territoire de la Ville.

480 Les Faubourgs peuvent représenter une alternative valable à l'étalement urbain. Pour cela, il faut éviter des normes trop rigides et se préoccuper des coûts engendrés par celles-ci.

L'IDU tient à réitérer sa position concernant le projet de règlement sur la mixité et pour lequel l'OCPM a recommandé le report des volets abordables et familiaux.

485 Pour le territoire des Faubourgs et ailleurs sur le territoire montréalais, l'IDU souhaite une
approche incitative plutôt que l'imposition de contraintes. C'est encore plus vrai lorsque ces
contraintes diminuent l'offre de logement et repoussent les citoyens vers l'extérieur de Montréal.

490 L'actuelle pandémie et la révolution du télétravail qui l'accompagne constituent des
facteurs aggravants et des signaux additionnels à ne pas sous-estimer.

495 Nous croyons plus approprié de se rassembler pour d'abord obtenir une part significative
des sommes découlant de la récente entente Canada-Québec, de celle annoncée par le fédéral
aujourd'hui à la hauteur de 56 millions pour Montréal, et pour ensuite rechercher l'adoption d'une
véritable politique nationale d'habitation.

Parlons d'abord du PPU lui-même, parlons de volumétrie, de diversité et de l'importance
de la flexibilité.

500 Un mot sur la question des hauteurs maximales. Nous croyons que la hauteur de 80
mètres dans l'îlot des Voltigeurs devrait pouvoir s'appliquer à une partie plus grande du territoire.
Considérant les nombreux avantages que représentent les bâtiments en hauteur sur la quantité et
la qualité des espaces au sol, et compte tenu de l'objectif de créer un parcours d'entrée de ville,
l'IDU souhaite que l'arrondissement évalue l'opportunité de relever les hauteurs maximales
permises en bordure et au sud de l'axe René-Lévesque et étendre la zone de 80 mètres avec
505 hauteur conditionnelle le long du boulevard Ville-Marie.

510 Au-delà de 30 mètres, au-delà de huit à dix étages, le projet de PPU prévoit une superficie
de plancher par étage de 650 à 750 mètres carrés. À notre avis et considérant les particularités
des trois sites en requalification du secteur, prévoir un seul type de superficie ne pourra favoriser la
qualité architecturale.

515 Ensuite, cette proposition oublie l'avis des citoyens qui selon les mots mêmes de l'OCPM
s'oppose à une approche uniformisante. Nous croyons préférable de favoriser une variété dans les
volumétries.

Enfin, la proposition concernant les basiliaires risque d'entraîner un effet de masse
susceptible de créer un sentiment d'oppression pour le piéton. Cela dit, il nous semble pertinent
d'ajouter qu'à densité égale, plus les superficies d'étages sont faibles, plus le développement se

fait en hauteur, plus on multiplie les impacts environnementaux et plus on augmente le coût du logement.

520

La superficie des étages est un corolaire du coût, ne pas s'en préoccuper et les réduire trop c'est choisir volontairement de s'éloigner d'un objectif d'inclusion.

525

L'IDU tient à souligner l'inadéquation entre la volumétrie proposée et la première orientation du projet de PPU de maintenir un parc de logements diversifié et inclusif.

530

Par ailleurs, la hausse des prix imposés par les conditions projetées pourrait avoir comme effet d'entraînement de pousser à la hausse les prix pratiqués dans les commerces du secteur. La mécanique envisagée aura donc pour effet de nous éloigner de l'intention initiale visant à limiter le phénomène d'embourgeoisement.

535

L'IDU rappelle que ces questions ont déjà été élaborées, abordées à l'occasion du PPU de la partie nord de l'Île-des-Sœurs. Dans le présent cas, les superficies d'étages sont encore plus réduites et au surplus on en fait maintenant une norme et pas un critère. Il y a là comme une lumière rouge.

540

Parlons maintenant de la fonction commerciale. L'ampleur de l'offre commerciale en rez-de-chaussée exigée excède la demande, alors que l'objectif initial consiste à consolider les axes Ontario et Ste-Catherine est, on court le risque de se retrouver plutôt à obtenir une trop grande concurrence.

545

Nous partageons bien sûr l'intention de favoriser des interventions susceptibles d'animer l'espace public de manière à offrir sécurité et ambiance, mais il serait à propos de trouver des alternatives à une suroffre commerciale qui risque d'entraîner un effet contraire à l'intention initiale.

550

En outre, le projet de PPU demande une complémentarité de l'offre commerciale. L'intention est louable, mais la mécanique peut entraîner des effets non désirables. L'IDU craint qu'à ce chapitre la réglementation ne cherche à prendre le dessus sur la pertinence commerciale en imposant le type de commerce et de localisation. Agir ainsi sans tenir compte des impératifs économiques pourrait multiplier les locaux vacants.

Passons maintenant au passage à caractère public. La gestion concrète de ces espaces représente un enjeu. L'entretien, le partage des coûts, la sécurisation, la responsabilité des propriétaires peuvent constituer un fardeau de gestion et un surcoût d'assurance.

555 Enfin, l'IDU recommande que l'accès public aux passages et cours ne soit pas une obligation. À la place, on devrait favoriser les portes cochères ou les clôtures ajourées.

560 Les normes projetées auront un effet sur les coûts, les coûts ont un effet sur la valeur. Ce n'est pas en multipliant les contraintes qui poussent les prix à la hausse que nous améliorons le solde migratoire négatif de Montréal.

565 Avant de clore cette présentation, nous soulignons l'importance d'améliorer l'arrimage entre la livraison des projets résidentiels et la réalisation des interventions majeures dans le domaine public, notamment pour l'aménagement des artères, les espaces réservées aux écoles et aux parcs et le développement du transport collectif.

Le délai de réalisation des projets publics doit être raisonnable. On doit déterminer l'échéancier et s'y tenir.

570 À propos du réaménagement des artères, nous insistons pour que les développeurs puissent participer à la réflexion. Pour assurer une entrée de ville réussie, l'implication de chacun est essentielle.

575 Par ailleurs, il faut considérer le fait que les autorités provinciales, notamment le ministère des Transports sont présents sur le territoire et concernées par son réaménagement futur. Nous nous inquiétons que la multiplication des paliers décisionnels aux intérêts divers ne vienne alourdir la fixation des échéanciers et le respect de ceux-ci.

580 En ce qui concerne les espaces verts. La collaboration des développeurs est acquise. Cela dit, il est préférable qu'au préalable l'arrondissement fasse connaître sa vision au niveau de ses espaces. De la même manière, la question scolaire doit être réglée plus tôt que tard, d'abord parce que cela ajoute à notre activité, mais aussi pour éviter la présence de chantiers qui n'en finissent plus.

585 Enfin, en matière de transport collectif, l'expérience aidant, nous désirons prévenir une situation éventuelle qui fera apparaître une infrastructure lourde du type REM. À notre avis, le PPU doit dès maintenant prévoir une procédure permettant d'augmenter la densité dans un tel cas.

590 En conclusion, le développement des Faubourgs est une occasion à ne pas manquer. Il permet de renforcer le centre-ville en lui ajoutant une porte d'entrée majeure, en gardant à l'esprit l'importance de permettre une juste part de flexibilité et de tenir compte des effets normatifs sur les prix d'achat, nous réussissons à atteindre les objectifs initialement déterminés. Agir à l'inverse fera de ce projet une occasion ratée d'inverser la tendance du solde migratoire négatif de Montréal.

595 Je vous en remercie.

LA PRÉSIDENTE :

600 Merci beaucoup pour votre présentation. Alors, quelques questions pour commencer. Pour l'IDU et pour ses membres, est-ce qu'il y a des superficies de plancher (inaudible), parce que vous l'avez dit, je rebondis sur le fait d'imposer du 750 mètres dans (inaudible) provoque des logements plus chers. Est-ce qu'il y a des superficies de plancher qui sont plus envisageables que vous recommanderiez à la Ville ou c'est vraiment aléatoire?

M. JEAN-MARC FOURNIER :

605 Ce n'est sûrement pas aléatoire. L'important c'est de s'assurer qu'on puisse faire le calcul qui permet de considérer. On sait bien qu'il y a une question de paysage et tout ça, mais il faut être capable de considérer l'effet sur les coûts.

610 Écoutez, c'est évident qu'on pourrait de façon approximative aléatoire, viser une proportion particulière. Mais l'important ici c'est de mentionner que lorsqu'on décide d'une superficie, elle a un effet sur les coûts. Et comme tout le monde est en train de réfléchir et depuis longtemps et disons avec une acquiescence encore plus grande en ce moment sur l'importance d'attirer, de retenir ou d'attirer même plus de citoyens à Montréal, il s'agit de faire la bonne mesure.

615 Et dans le fond, le message le plus important ici n'est pas de fixer la superficie qu'on vise, mais comme d'essayer de convaincre qu'il faut considérer l'impact sur les coûts.

LA PRÉSIDENTE :

620

Merci. Collègues commissaires?

LE COMMISSAIRE :

625

Oui. Bonsoir, Monsieur Fournier. Merci beaucoup pour votre présentation, merci à l'IDU pour la contribution à cette commission.

630

Comme porte-parole de l'industrie immobilière commerciale du Québec, vous avez parlé, vous avez évoqué l'actuelle pandémie, l'évolution du télétravail. Est-ce que vous pouvez nous dire selon vous l'impact que la pandémie va avoir sur les projets immobiliers, sur l'ambition des promoteurs et si oui, comment ça va s'exprimer?

M. JEAN-MARC FOURNIER :

635

Je crains de ne pas être plus original, un, que tous ceux qui ont déjà commenté, parce que personne n'a de boule de cristal, mais je pense qu'on dit à peu près tous la même chose. On a publié la semaine dernière un état du centre-ville et franchement, lorsqu'on regarde certains éléments qui s'y trouvent, il y a lieu évidemment d'être craintif au niveau de l'attractivité non seulement du centre-ville, mais même de Montréal.

640

75% pour vous donner un chiffre seulement, 75% des gens souhaitent, une fois la pandémie terminée, souhaitent continuer la moitié ou plus de la moitié de leur semaine de travail en télétravail.

645

On a déjà vu ce que ça tente de provoquer présentement, c'est-à-dire une sortie vers les banlieues, voir les banlieues plus lointaines, parce qu'à ce moment-là on est capable d'avoir des conditions de résidence qui sont à des coûts beaucoup moins élevés et de faire son travail quand même.

650

On perd, évidemment tous les avantages de Montréal, tout ce qui fait la valeur de Montréal qu'on oublie durant la pandémie, parce que musées, théâtres, restaurants, tout ce qui est

l'avantage n'est pas là. Demain, ils reviendront ces éléments-là, mais déjà il y aura une tendance qui aura été marquée.

655

L'importance du propos aujourd'hui, pour répondre à votre question, l'importance du propos d'aujourd'hui c'est si on s'intéressait au prix, au coût et à la capacité des gens de payer avant, je pense que dorénavant il faut le faire encore plus. Ce qui explique la première réponse à la première question qu'on m'a posée.

660

LE COMMISSAIRE :

Merci.

665

LA PRÉSIDENTE :

Madame Luba?

LA COMMISSAIRE :

670

Oui. Vous avez parlé et votre mémoire parle des passages et certains soucis. Peut-être vous pourriez élaborer, surtout la question de sécurité. Quels sont les soucis autour de cette question de sécurité?

675

M. JEAN-MARC FOURNIER :

Bien d'abord, il est question dans le projet que les cours privées soient accessibles, et à partir du moment où elles sont accessibles, bien le propriétaire lui doit s'assurer de la sécurité non seulement de ceux qui ont le bénéfice de la cour, mais de ceux qui y vont. On est rendus sur son territoire. Il y a toute des questions d'assurance, il y a des questions de mesures qui sont prises.

680

Alors, il faut s'intéresser lorsqu'on donne un accès public à un terrain privé, notamment des cours intérieures, il faut se poser la question : quel est l'impact que cela donne. Dans ce cas-ci, on voulait encore insister sur l'impact des coûts, parce que tout ça aura un effet à la fin sur les acquéreurs, si on veut s'assurer qu'ils viennent résider à Montréal.

685

Alors donc, il y a une proposition qui est faite de dire, qu'on puisse avoir par le regard une impression de profondeur, qu'on puisse le voir. Il y a des exemples dans le mémoire, des photos

690 qui sont mentionnées avec, soit des portes cochères ou des clôtures entrecroisées qui permettent de donner, de libérer le regard sans entraîner un effet sur, je dirais les usages publics d'un territoire privé.

LA COMMISSAIRE :

695 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

700 Ça fait le tour. Nous avons dans les mains un très bon mémoire et quand nous l'avons analysé on disait que nous n'avions pas énormément de questions parce que c'est bien complet.

705 Je me permettrais juste de vous demander, on réfléchit aussi à toute la question commerciale et dans le PPU il y a quelques rues qui deviennent avec (inaudible) sur la chaussée et pour ce qui est de La Gauchetière, vous nous dites que ce n'est pas une bonne idée sur de La Gauchetière?

M. JEAN-MARC FOURNIER :

710 En fait, ce qui est proposé dans le mémoire, c'est que lorsqu'on est à cet endroit-là, on peut ne pas être dans un environnement à regarder le bâtiment déjà construit ou ce qui est déjà sur place. On n'est pas nécessairement dans un endroit optimal pour faire ce genre d'installation.

LA PRÉSIDENTE :

715 Pour moi ça fait le tour. Est-ce que mes collègues ont quelque chose à préciser ou c'est bon?

LA COMMISSAIRE :

720 Moi, j'aurais simplement vers laquelle vous dites, il y a une absence de réflexion générale du stationnement. Est-ce que vous avez des idées, pensé des réflexions de votre côté?

M. JEAN-MARC FOURNIER :

725 Bien, ce n'est pas la première fois, je crois bien que l'OCPM s'est déjà prononcé en d'autres matières. Je me demande si ce n'est pas dans le cas de Namur-Hippodrome où il a été question de mieux étudier l'usage que ce soit pour les autos en partage, que ce soit la livraison, que ce soit pour les personnes à mobilité réduite de mieux mesurer les besoins en fonction des usages, mais de le considérer véritablement.

730 Et à ce moment-ci, on n'a pas, je dirais on n'a pas de preuve, mais il n'y a pas de documents qui établissent que cette étude a été faite, et je crois qu'elle devrait l'être et dans le fond je m'inspire de l'OCPM pour le dire. Dans le cas de Namur-Hippodrome ça a été demandé et ça devrait peut-être l'être aussi dans le cas du PPU des Faubourgs.

735 **LA COMMISSAIRE :**

Merci.

740 **LA PRÉSIDENTE :**

Bien, merci beaucoup pour votre contribution.

**M. DANIEL ARBOUR
GROUPEMACH**

745 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, nous allons maintenant passer à la prochaine personne, mais Reinaldo, tu me dis si monsieur Arbour est avec nous?

750 **M. REINALDO DE FREITAS :**

Oui. Monsieur Arbour est avec nous.

755 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, c'est parfait. Donc, on va pouvoir passer monsieur Daniel Arbour du Groupe Mach. Est-ce que monsieur Arbour a une présentation à partager?

760 **M. DANIEL ARBOUR :**

Oui, Madame.

765 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, prenez votre temps. On est là. On vous écoute.

770 **M. DANIEL ARBOUR :**

Madame la présidente, Madame la commissaire et, Monsieur le commissaire, bonsoir. Je vous remercie de nous recevoir. Mon nom est Daniel Arbour, je suis vice-président grands projets chez Mach. Le Groupe Mach est très heureux de pouvoir participer à cette consultation publique.

775 Nous voulons saluer d'emblée la vision globale de redéveloppement proposée par l'arrondissement Ville-Marie tel qu'exprimé dans son projet de PPU. Et pour Mach, le Quartier des lumières est vraiment un projet excessivement important car il est au coeur du quartier et il est un projet aussi d'importance majeure pour le redéveloppement du centre-ville.

780 Pour les fins de présentation, nous avons soumis le mémoire et j'ai soustrait du mémoire dans le fond quatre axes spécifiques en fait qui permettent en fait de mieux comprendre notre vision. Mais avant d'aborder cette question-là, j'aimerais juste dire deux mots sur ce qui est le Groupe Mach. Parce que peut-être que tout le monde n'est pas nécessairement familier.

785 Le Groupe Mach est un des plus grands propriétaires et promoteurs immobiliers privés du Canada. Nous possédons et gérons environ 30 millions de pieds carrés de propriété commerciale, industrielle et résidentielle, principalement en grande partie au Québec. Depuis sa fondation il y a 20 ans, le Groupe Mach s'est investi d'une façon très forte et permanente dans les communautés où nous administrons ces propriétés.

790 Le Groupe Mach est un développeur, mais propriétaire en majeure partie. Donc, ses intérêts sont réellement à long terme.

795 À titre d'information, toute la question du logement social est un sujet important et il fait partie des grandes préoccupations du Groupe pour le Quartier des lumières. Le Groupe Mach est un peu un pionnier en matière de développement de logement social.

800 Nous avons actuellement trois projets différents, environ 1 000 logements sociaux à différentes étapes de réalisation, soit à Saint-Léonard, soit à Pointe-Sainte-Charles et nécessairement dans le Quartier des lumières où la phase 1 est en négociation avec les autorités compétentes actuellement.

Je reviens maintenant sur les principaux axes que j'aimerais présenter ici dans cette présentation.

805 Le premier axe vise à développer un milieu de vie complet avec souplesse. Il faut constater que de prime abord il s'agit d'une requalification totale du quartier. Tout ce que nous conservons sur le site immense de 765 000 pieds carrés est essentiellement la tour de Radio-Canada, dont la base – on ne peut pas l'apprécier actuellement avec toutes les constructions qui sont autour de cette tour - se retrouve à plus de 50 pieds sous le seuil de la rue, non pas le seuil des toits qu'on voit.

810 Donc, c'est une reconfiguration complète de ce terrain-là. Le terrain a été acquis en 2017 et a fait l'objet de l'accord de développement à l'été 2017 avec la Ville de Montréal.

815 Le projet vise à créer un quartier à l'échelle humaine et vivant à toute heure du jour, donc un quartier complet qui n'est pas uniquement un projet résidentiel, c'est vraiment un quartier.

820 Et c'est un projet qui offre une grande mixité sociale et d'usage des rues, un très grand parc avec une très importante canopée, des espaces verts, des espaces publics et socioculturels, du logement communautaire qui soit social, habitations à loyer modique, coopératives, du commerce, du bureau, des appartements loués, des appartements en copropriété et une école primaire.

825 Le deuxième axe visé par le projet tend à créer des formes urbaines adaptées aux besoins. Et j'aimerais expliquer un peu le contexte de cette approche. Pour reconstituer la trame urbaine du quartier qui est le site de Radio-Canada, il faut poursuivre les rues nord-sud qui sont au

nord du quartier à travers le site de Radio-Canada et certaines de ces rues-là se poursuivrons jusqu'au fleuve comme la rue de la Visitation.

830 Il y a donc une trame de rue nord-sud qui doit être constituée. Ces rues créent des îlots urbains ou ce qu'on appelle plus communément des pâtés de maisons, qui vont être redéveloppés. Sous ces rues-là en fait, en démolissant la majeure partie de la structure qui est apparente aujourd'hui, on crée une cuve immense qui a plus de 50 pieds de profond et c'est dans ce sous-sol complexe que différentes contraintes sont imposées par la Ville en particulier sur le

835 tréfonds.

On a donc, si on veut illustrer la chose, trois trames. On a une trame de rue en surface, on a une trame de bâtiments qui vont constituer sur les pâtés de maisons et en dessous on a une cuve avec sa structure propre. Tout ça constitue le projet si on veut en 3D.

840 Et ceci, c'est un projet excessivement complexe au niveau construction et au niveau développement. C'est donc un projet qui a énormément de besoins de flexibilité.

Et actuellement ce qu'on voit dans le PPU avec la proposition d'îlots périphériques contemporains, on impose des basilaires environ de 30 mètres, ce qui n'est pas conforme du tout à une échelle d'habitats urbains. Et ça ne favorise certainement pas la qualité de vie.

845

L'effet de ces basilaires-là risque premièrement de créer des espèces de mini camions que j'appelle, entre les bâtiments parce que les emprises de rue sont excessivement faibles dans la plupart de neuf à dix-neuf (19) mètres.

850

Donc, les basilaires encadrent des rues qui sont, dans certains cas, pas plus larges que la hauteur du bâtiment. On va créer des effets d'ombre, adieu à l'alignement de trame, des effets de corridor de vent à peu près certains et pour obtenir la densité qui est nécessaire pour le développement de ces projets-là, on va aller en surhauteur. Et la surhauteur qui est proposée est difficilement, ne peut pas être rentabilisée.

855

L'exigence du 750 mètres carrés conduit nécessairement à la construction de logements qui sont nécessairement plus chers et ce n'est pas ce qui est visé par le programme de développement qui vise une mixité socioéconomique beaucoup plus normale.

860

865 Le troisième axe concerne le coeur du projet, reconnecté avec son quartier. Je veux traiter principalement des questions des rues. On veut créer des rues qui vont concevoir des accès où le piéton est le principal élément dans la constitution du système routier. Autrement dit, on ne fera pas des rues pour les voitures, on fait des rues pour les piétons dans lesquelles la circulation véhiculaire se fait et se fait d'une façon efficace.

On distingue trois types de rues qui traversent le projet ou qui l'encadrent.

870 Premièrement, La Gauchetière qui est la rue d'ambiance à l'intérieure du projet et qui est vraiment comme le coeur du projet, principalement de Visitation à DeSève où on retrouve une grande mixité de fonctions urbaines. La Visitation qui est dans l'axe nord-sud et qui est une rue fonctionnelle pour relier le nord du projet à la partie sud allant jusqu'au fleuve. Alexandre-DeSève qui est la rue de transit et sur laquelle on voudrait consolider les accès pour livraison, et toutes les autres rues piétonnes, toutes les autres rues sont des rues essentiellement de type « *woonerf* »
875 qui sont des rues essentiellement partagées entre l'automobile et le piéton, mais avec une prédominance priorité piéton.

880 On veut également sur Viger permettre la sortie des camions des livraisons qui se feraient à partir du sol.

885 Mach propose une multiplication des passages publics dans des espaces privés, parce qu'on ne veut pas que les rues, les petites rues privées deviennent en compétition avec la partie commerciale de La Gauchetière, pour créer une rue animée, une rue marchande, une rue vivante, il faut qu'on ait une clientèle, il faut qu'on ait des gens qui s'accommodent de ça.

Donc, on veut concentrer les activités commerciales autour de la plaza qui est tout le tour de la tour ainsi que le long de La Gauchetière et tenter de canaliser toute la circulation piétonne dans ces endroits.

890 Le quatrième et dernier élément de l'axe vise la mise en oeuvre concertée du projet. En principe, un plan particulier d'urbanisme sert – je m'excuse, je n'ai pas changé toutes les diapositives. Un plan particulier d'urbanisme sert généralement à générer une concertation entre le privé et le public. Mais comme monsieur Fournier a fait mention tout à l'heure, souvent il y a une déconnexion entre l'action du privé et l'action du public pour chacune de leur responsabilité.
895

On a tous vu des exemples pour le développement se fait, le développement immobilier peut se faire commercial, peut se faire dans une certaine section et les parcs et les équipements publics arrivent une fois, longtemps, souvent après que c'est terminé.

900 On souhaite que dans ce projet qu'il y ait une concertation beaucoup plus forte entre le public et le privé de sorte à faire de ce projet, qui dans le fond constitue, va constituer la porte d'entrée est de Montréal, en faire un projet humain et complet et bien intégré.

905 En particulier, on demande que pour l'école primaire et les équipements socioculturels qui sont prévus au projet, quand je dis équipements socioculturels et communautaires, je pense à soit une bibliothèque ou ce genre d'équipement là, que le public définisse d'une façon prioritaire et concertée avec nous leurs besoins et les confirme dans les deux ans. Parce qu'on ne peut pas dans le développement d'un projet comme ça garder en réserve des espaces indéfiniment.

910 Et la façon dont le projet va se dérouler, on croit qu'une période de deux ans est suffisante pour en arriver à une concertation privée publique.

915 La même chose, on demande aussi que, monsieur Fournier a parlé possiblement du tramway ou du REM dans l'axe de Ville-Marie ou de Viger. Il est sûr qu'un tel équipement change ou modifie profondément certains aspects du projet. Il est donc important que le plus rapidement possible que ce projet devienne un sujet de discussion publique, que les promoteurs soient impliqués aux discussions, parce que ça risque d'avoir des impacts importants sur le développement du projet du Quartier des lumières.

920 Finalement, nous souhaitons que ce projet soit un projet exemplaire et remarquable et qui amènera l'entrée de Montréal-Est à un niveau extraordinaire.

Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

925 Merci beaucoup. Alors, on a quelques questions, mais votre présentation était bien claire, merci beaucoup.

930 La forme proposé par le PPU qui sont donc des îlots périmétriques, la Ville les appelle les îlots périmétriques contemporains, ne sont pas pour vous la décision optimale. Est-ce que vous

avez en tête d'autres suggestions ou d'autres avenues à explorer que ces îlots périmétriques avec les basilaires et les toits minces, (inaudible) pour le cadre bâti?

935

M. DANIEL ARBOUR :

940

Oui. Je pense que, vous savez chaque îlot du Quartier des lumières a une dimension et une forme qui est différente et la taille varie énormément. Ça varie du simple à certains îlots qui sont quatre fois plus grands que d'autres.

945

Deuxième principe c'est que si on veut créer une ville humaine et agréable, le rapport entre le piéton et le bâtiment est important. C'est-à-dire que si vous êtes le long d'un bâtiment qui a neuf étages versus un bâtiment qui a deux ou trois étages, le rapport peut-être très différent, dépendamment de la largeur de la rue.

950

Ça fait qu'il n'y a pas de solution qui s'applique à toutes les sauces. Ce qu'on n'aime pas dans la proposition c'est que l'îlot périphérique il peut s'appliquer pour certains îlots, sauf qu'il ne s'applique pour d'autres. Il y en a d'autres où c'est tout à fait impossible de l'appliquer.

955

Et c'est l'approche je dirais systématique avec laquelle on est profondément en désaccord parce que dans certains cas il est impossible de créer l'îlot tel que proposé dans le PPU.

960

Il y a un deuxième élément. Ce n'est pas non plus écrit nulle part dans aucun manuel d'urbanisme que c'est la meilleure solution. La meilleure solution est toujours celle qui s'adapte à des conditions réelles, c'est-à-dire qui s'adapte à des conditions de site, à des conditions de besoin, à des conditions de réalisation et nécessairement avec des gens de talent pour faire le design, mais quand même on croit nécessaire l'adaptation et la souplesse nécessaire. Et surtout dans un projet qui va prendre plus que 10 ans à se réaliser. C'est un projet qui, compte tenu de sa taille, on parle des 10 prochaines années.

965

Donc, il y aura bien des choses qui évolueront et qui feront que les choses vont changer.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Mes collègues commissaires?

LA COMMISSAIRE :

970

Oui. J'avais une question en termes des commerces. On parle d'un commerce de plus grande taille. Quand on parle de ça, est-ce qu'il y a une superficie maximale, minimale quand on parle de ce genre de commerce? Et deux, si effectivement il y avait ces commerces au sous-sol du projet, on imagine que les gens pourraient venir en voiture. Est-ce que l'accès serait le même que celui pour les camions, soit Alexandre-DeSève pour l'entrée et la sortie vers Viger?

975

M. DANIEL ARBOUR :

980

Premièrement, pour la première partie de la question. Vous savez, comme j'ai expliqué tout à l'heure, que le fait qu'on soit obligé de ne rien conserver quasiment sauf la tour sur le site même, c'est une contrainte majeure. À des contraintes des fois, il y a des opportunités qui se présentent et l'opportunité c'est de pouvoir disposer d'un espace souterrain immense, qui est ce que j'appelle la cuve, qui a plus de 50 pieds de profond à partir de la rue existante.

985

Et nécessairement cette opportunité-là offre, ça offre l'opportunité d'amener dans le milieu urbain très peu d'inconvénients pour ne pas dire aucun à certaines grandes surfaces. Et il faut bien se comprendre, on ne parle pas de million de pieds carrés, on parle d'un certain nombre de grandes à moyennes surfaces. Donc, oui on a considéré cette possibilité-là. On pense que le site est extraordinaire parce qu'il offre, je dirais l'avantage de ne pratiquement pas avoir d'inconvénients pour accueillir ce type de commerce là. Ce qui est rarement le cas dans n'importe quel cas.

990

995

Et en ce qui concerne la circulation, on a séparé les circulations de livraison et c'est pour ça qu'on dit un accès sur DeSève pour la livraison et une sortie sur Viger pour la livraison, et les entrées véhiculaires pour les stationnements seraient une entrée sur DeSève et une entrée sur Visitation. Il y aurait deux entrées aux stationnements, chaque entrée avec probablement deux voies, deux à trois voies d'entrées dépendamment du fonctionnement interne du stationnement.

1000

Et le stationnement deviendrait un stationnement qui serait utilisé par les résidents commerciaux de surface, serait utilisé par les habitants du quartier, qui serait utilisé par le bureau

et qui serait nécessairement aussi utilisé par les quelques commerces de grande et moyenne surface dans le sous-sol.

Et il y aurait une ségrégation à l'intérieur du stationnement qui permettrait un fonctionnement harmonieux de toutes ces clientèles-là.

1005

LA COMMISSAIRE :

Merci.

1010

LE COMMISSAIRE :

Oui. Si j'ai le temps, j'aurais deux petites questions. D'abord, bien j'ai posé la question... bien, d'abord merci beaucoup, Monsieur Arbour pour votre présentation, merci au Groupe Mach pour la contribution.

1015

Donc, je reviens sur une question que j'ai posée au représentant de l'IDU, mais maintenant on a l'opportunité, la chance de parler à un promoteur et un projet concret. Donc, la COVID, la pandémie, on l'a dit, ça amène des changements possiblement des nouvelles réalités, particulièrement on parle du télétravail qui va changer d'habitudes de travail de certains.

1020

Donc pour vous, est-ce que ça a des conséquences sur votre projet puis si oui de quelle façon?

1025

M. DANIEL ARBOUR :

Je pense que, oui ça a des conséquences parce qu'il y a des choses qui vont changer nécessairement, peut-être moins que ce qu'on peut percevoir jusqu'à maintenant. Parce qu'il demeure que les villes ont connu avant différentes pandémies et différentes catastrophes et elles sont demeurées des villes quand même après un certain temps.

1030

Ce qui ne veut pas dire que le télétravail et des choses comme ça n'existera plus du tout, au contraire. Je pense qu'il va demeurer une des choses qui va peut-être avoir des conséquences peut-être sur des types de bureaux qu'on va faire ou on ne fera peut-être plus le même genre d'aire ouverte comme celles qui étaient très populaires avant-hier. Ça peut avoir des conséquences sur les tailles de logements aussi.

1035

1040

Et d'ailleurs, dans le projet on favorise grandement des logements, je dirais de deux chambres et plus. On ne se dirige pas vers les mini-appartements. Ça, c'est peut-être un élément qui ressort de la pandémie dans l'immédiat. C'est les minis, mini-appartements qui étaient rendus dans certains cas à 400 pieds, qui sont carrés quasiment. Ça, disons que ça risque, pas que ça n'existera plus, mais ça n'existera plus en aussi grand nombre.

1045

Il y a différentes choses qui vont changer, mais je pense qu'une ville demeure une ville, un contact humain demeure un contact humain et il faut favoriser des milieux qui les assurent avec sécurité puis avec bonheur, en fait chercher, trouver le bonheur dans la ville.

LE COMMISSAIRE :

1050

Merci. Parlant de superficie, vous avez mentionné l'enjeu de la limite de 750 mètres carrés sur les surhauteurs, que ça a un impact sur la rentabilité. Donc, je vais faire copier-coller d'une question de ma présidente à notre intervenant précédent. Quelle serait la superficie permettant la rentabilité?

1055

M. DANIEL ARBOUR :

Bien, vous savez 750 mètres carrés ça peut être intéressant pour certains marchés. Ça fait à peu près six appartements par étage. C'est un produit nécessairement de luxe, parce qu'on monte en hauteur à ce moment-là.

1060

Le Groupe Mach vise dans le projet, on vise une clientèle socioéconomique moyenne. On vise d'offrir du logement normal. Moi, j'appelle du logement normal. On ne vise pas le niveau supérieur du créneau de logement. Donc, lorsqu'on regarde cette demande-là, elle n'est pas possible, pas possible de faire cette dimension-là et d'avoir en même un logement pour chaque.

1065

Si on veut favoriser les familles, si on veut favoriser des logements plus abordables, bien nécessairement il faut aller avec des, ce qu'on appelle dans le métier des *floorplate* plus grand. Et un *floorplate* plus grand c'est en haut de 10 000 pieds, en bas de 10 000 pieds on a sensiblement le même problème. Ça fait qu'on parle en haut de 1 000 mètres minimum.

1070

LE COMMISSAIRE :

Merci.

1075 **LA PRÉSIDENTE :**

1080 Une dernière petite question. Dans la planification et développement du principe, vous parlez de l'importance de résoudre le problème de l'école, de démarrer l'école s'il y a école. À l'heure où on se parle, est-ce que c'est en marche? Est-ce que c'est encore (inaudible)? Vous pouvez nous en dire plus sur le projet d'école et son état d'avancement?

M. DANIEL ARBOUR :

1085 On prévoit dans le développement du Quartier des Lumières la présence d'une école primaire. Nécessairement, c'est une école urbaine qui va être intégrée dans un complexe immobilier. Donc, il faut penser que la cour va être sur la terrasse ou est organisée dans un contexte urbain.

1090 Nécessairement, une école primaire, là on parle de l'ordre de, on peut parler de l'ordre de 50 000 pieds, 40 à 60 000 pieds. Nécessairement, c'est un espace important en termes de superficie et c'est un espace qui n'existera pas en absolu. Il va être intégré à d'autres bâtiments.

1095 Donc, pour nous il est très important qu'on définisse rapidement il y a ou il n'y a pas école. S'il y a école, on le planifie, on l'intègre et on le développe en conséquence. Mais on ne peut pas attendre d'une façon, on ne peut pas attendre pour toujours une réponse.

1100 Et on sait que c'est un sujet complexe, parce qu'il y a plusieurs projets qui ont proposé des écoles, mais qui ne se sont pas réalisés nécessairement. On peut penser au Children ou à d'autres. Ça nécessite un accord dans différents groupes, niveaux de gouvernement. Et ce n'est pas au développeur, ce n'est pas à lui de faire ce travail-là.

C'est pour ça qu'on demande à la Ville de rapidement établir les contacts et les ententes de sorte à ce qu'on sache d'ici deux ans, on donne un délai de deux ans parce que ça nous semble raisonnable, pour arriver à nous dire : oui, on veut une école, oui, elle va avoir, on voudrait

1105 telle caractéristique. Et qu'on ait un programme, et on va l'intégrer à notre projet. Il est prévu au projet actuellement.

LA PRÉSIDENTE :

1110 Donc, c'est ça. Juste pour la compréhension de la commission, donc c'est dans la volonté et dans le projet de votre groupe?

M. DANIEL ARBOUR :

1115 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1120 Mais pour le moment, ni la commission scolaire ni le ministère ont confirmé quoi que ce soit?

M. DANIEL ARBOUR :

1125 Absolument.

LA PRÉSIDENTE :

(Inaudible).

1130 **M. DANIEL ARBOUR :**

Oui. Et je pense que l'initiative devrait revenir, devrait commencer avec la Ville, ça serait la chose normale. Et ensuite, on verra par la suite.

1135 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Je vous remercie beaucoup. Merci pour toutes ces informations, merci pour votre participation.

M. DANIEL ARBOUR :

1140

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

1145

Alors, Reinaldo?

**M.CARL ST-DENIS ET M. SYLVAIN ÉMARD
COMITÉ DE LA RUE FULLUM**

1150

M. REINALDO DE FREITAS :

Oui. Nous allons entendre le Comité de la rue Fullum.

1155

LA PRÉSIDENTE :

Maintenant, le Comité de la rue Fullum. Dès que vous êtes prêts, on est prêts.

M. CARL ST-DENIS :

1160

Donc, bonsoir à vous, Mesdames et Monsieur les commissaires. Donc, je suis heureux que le PPU des Faubourgs ait été soumis une deuxième fois à une consultation étant donné de son envergure puis les changements majeurs qui amènent au Centre-Sud.

1165

Résident à l'intérieur de la zone à l'étude, mes voisins et moi avons suivi les séances initiales que vous avez menées et avons pris connaissance de votre rapport publié en juillet 2019.

1170

Donc, bien que la plus grande partie des recommandations y figurant nous paraissent souhaitables, par exemple on pense à un apaisement de la circulation sur les rues Fullum et Parthenais, que vous avez recommandées ou encore l'idée d'une promenade verte pour les rues Atateken, de la Visitation et Fullum. On a été surpris par celle qui suggérait l'ouverture de la rue Notre-Dame à la rue Fullum.

1175 Donc, le PPU de l'arrondissement Ville-Marie reprend l'idée d'une telle ouverture, mais ne fait plus mention d'un apaisement de la circulation ni d'une promenade verte. Donc, nous comprenons que la rue Fullum n'a pas été au centre des réflexions du présent PPU évidemment, mais l'état précaire de plusieurs de ces infrastructures et une possible augmentation de la circulation de transit nous préoccupent énormément.

1180 Donc, nous les membres initiateurs du comité de la rue Fullum : Tatiana Soto qui n'est pas là ce soir, Sylvain Émard qui est en ma compagnie, qui va prendre la relève ensuite, Jean Logan et moi-même Carl St-Denis avons donc spontanément convenu de former ce comité cet été afin de sécuriser, verdir et rendre convivial la rue tout en souhaitant vous proposer deux alternatives au branchement de la rue Fullum et Notre-Dame.

1185 Donc, nous souhaitons par ailleurs saluer la disponibilité des élus, de la mairesse Valérie Plante et de la conseillère de Sainte-Marie Sophie Mauzerolle avec lesquelles une marche exploratoire ainsi que plusieurs rencontres ont été organisées.

1190 Je vais partir mon partage d'écran avec mon PowerPoint.

1195 Donc, ce soir nous vous présenterons brièvement le tronçon Ville-Marie de la rue Fullum situé à la limite est de la zone à l'étude. Il sera question de la circulation de transit, des espaces piétons ainsi que de la problématique liée aux îlots de chaleur. Nous souhaitons terminer notre présentation avec certaines propositions.

 Donc, sans plus tarder, je vais laisser à Sylvain le soin de brosser un portrait de la rue.

M. SYLVAIN ÉMARD :

1200 Alors bonsoir, Madame la présidente, Madame, Monsieur les commissaires. Avant d'entrer dans le coeur du sujet, on voulait faire une brève mise en contexte et situer la rue Fullum, pas seulement que géographiquement, mais aussi au niveau de son identité.

1205 Donc, le segment de la rue qui nous intéresse c'est celui entre les rues Sherbrooke et Notre-Dame, donc tout le segment de la rue Fullum qui est située dans Ville-Marie, d'une longueur d'à peu près un kilomètre. C'est une rue qui possède un patrimoine architectural qui est typique

des vieux quartiers de la ville, surtout des quartiers ouvriers, plusieurs bâtiments datent du 19^e Siècle.

1210

Il faut remarquer sur les photos que la rue dans le passé était bordée d'arbres, ce qui n'est plus le cas, ils sont inexistants.

1215

Il est surtout important de se rappeler lorsqu'on va aborder les différents sujets que la rue Fullum possède la plus grande concentration de service à la petite enfance à Montréal et aussi, que la rue Fullum constitue un corridor scolaire important.

1220

À titre d'exemple bien, sur la rue, vous pouvez voir sur la carte ici, sur la rue il y a deux écoles primaires, trois CPE, une garderie privée, une maison des jeunes, deux organismes logeant les mères monoparentales et plusieurs habitations pour aînés. Et bientôt, il y aura deux théâtres, il y a déjà l'Espace Libre et il va y avoir le théâtre Cartier au coin de Fullum et Ste-Catherine.

1225

Et donc, sans plus tarder on va aborder les différents sujets qui nous préoccupent. Je te laisse la parole, Carl.

M. CARL ST-DENIS :

1230

Oui. Je vais sauter par-dessus les photos qui sont disponibles dans le mémoire de toute façon, pour aller directement au transit.

1235

Donc, on constate une circulation de transit qui est à la hausse sur la rue Fullum, les brigadières, les brigadiers scolaires en sont les premiers témoins. Aux heures de pointe ils ont de la difficulté à faire traverser les enfants, doivent faire face à des automobilistes impatients, à la conduite agressive et j'en suis témoin aussi à tous les jours.

1240

La rue Larivière est la première rue sur laquelle les automobilistes en provenance du pont Jacques-Cartier peuvent tourner à droite. Donc, la circulation de transit se déverse en partie à cet endroit et les rues Parthenais et Fullum sont ainsi inondées de véhicules quotidiennement.

Il y a aussi une problématique en ce qui a trait aux livraisons. Les grandes semi-remorques qui utilisent la rue Fullum pour se rendre à la Sûreté du Québec, au quai de réception des marchandises. En fait, à tous les jours c'est des camions semi-remorques dans les plus grands qui

existent. On ne comprend pas pourquoi on a besoin de poids lourds aussi importants à tous les jours comme ça. Donc, on sait que la rue Fullum n'est pas permise aux camionneurs.

1245

Donc, on se demande s'il n'y a pas moyen en même temps de peut-être essayer d'intervenir, que la Ville puisse intervenir avec la Sûreté du Québec pour peut-être favoriser l'utilisation de camions plus légers. Parce que comme on voit sur la photo ici, dans le fond les enfants doivent composer avec une descente de trottoir où le trottoir est abaissé sur plus de 20 mètres. Ce n'est pas pratique.

1250

Donc, nous voyons difficilement comment la rue pourrait absorber en plus la circulation de la rue Notre-Dame sur laquelle transitent quotidiennement 100 000 véhicules entre le centre-ville et les rues Frontenac et d'Iberville. Nous vous proposons deux alternatives en branchement automobile et deux scénarios de trame pour apaiser le transit, en fin de présentation pour la rue Fullum.

1255

Le PPU des Faubourgs prévoit aussi l'arrivée de plusieurs milliers de fonctionnaires au sud de la rue Fullum, qu'il y ait ou non une jonction des rues Notre-Dame et Fullum. Une circulation de transit plus forte devra être anticipée, pour nous c'est clair. Les espaces piétons ne sont présentement pas sécuritaires pour les usagers et usagères de la rue.

1260

Donc, on le voit sur les photos, non seulement les trottoirs ne sont pas invitants comme ils le sont sur d'autres artères collectrices de Ville-Marie, mais ils sont carrément dangereux. Les poteaux électriques se trouvent au milieu des trottoirs étroits et empêchent des déplacements libres d'obstacles, en plus d'un déneigement adéquat en hiver.

1265

Donc, les parents et les enfants on les voit l'hiver qui se rendent aux écoles Champlain puis Jean-Baptiste-Meilleur, ils doivent marcher dans la rue à certains endroits où les chenillettes ne sont même pas permises.

1270

Nous nous expliquons mal pourquoi, la différence dans le fond d'aménagement qui existe de part et d'autre de la rue Sherbrooke. Donc, on voit dans le Plateau en haut, au milieu, dans la photo du milieu, qu'au nord le trottoir dans le Plateau est deux fois plus large, qui comprend aussi une rive plantée d'arbres, tandis qu'au sud de Sherbrooke, dans Ville-Marie, les trottoirs ne sont d'un côté pas universellement accessibles.

1275

1280 Les nombreux résidents du secteur qui se déplacent en fauteuil roulant, il y en a beaucoup, sont contraints d'utiliser la rue pour leur déplacement. Donc, en plus aussi il y a des locataires qui sont en fauteuil au centre, la traversée puis la maison d'Émilie qui est située, les deux résidences dans l'ancien couvent des Sœurs de la Providence. Donc, eux, ils ne peuvent même pas utiliser le trottoir qui borde leur résidence.

1285 Donc, on voit la borne-fontaine rouge entre autres avec les poteaux. Ce n'est pas déneigé l'hiver. Donc, ça ne fonctionne pas du tout puis c'est devant un endroit pour personnes âgées, qui a été rénové à grands frais.

1290 Donc ça, c'est la situation dans les deux petites photos en bas à droite. On voit au coin de la rue Ontario, encore sur Fullum, il y a un virgule deux mètres (1,2) d'espace dégagé, et c'était un mètre, en passant, pour là où il y avait la borne-fontaine. Donc ça ne fonctionne pas du tout pour les fauteuils, on ne comprend pas ça.

1295 Donc, voilà. Et en ce qui a trait, dans la même veine en fait, la commission des services électriques de Montréal recommande depuis 14 ans, depuis son premier plan directeur, l'enfouissement des fils et des poteaux sur le tronçon de Fullum situé entre Ste-Catherine et Hochelaga. C'est la seule rue collectrice de Ville-Marie dans cet état.

1300 Donc, on le voit sur la carte, c'est la seule ligne jaune qui reste comme ça. Parce que la rue Fullum est enfouie dans le Plateau. Donc, certaines autres rues plus étroites et moins densément peuplées comme Parthenais dans Ville-Marie par exemple, ont vu leurs fils enfouis.

1305 Donc, on demande à ce que la Ville, Hydro-Québec, la Commission des services électriques se concertent pour préparer l'enfouissement sur la rue Fullum dans le cadre du PPU des Faubourgs.

Donc là ça nous amène dans le fond à parler un peu d'un autre sujet. Donc, Sylvain, je te laisserais la parole par rapport au potentiel de la rue en ce qui a trait à la trame verte.

1310 **M. SYLVAIN ÉMARD :**

Oui. Bien je le mentionnais tantôt d'entrée de jeu que les arbres sont pratiquement inexistants sur la rue. C'est-à-dire qu'entre Sherbrooke et Notre-Dame il n'y a aucun arbre planté par la Ville de Montréal. La seule verdure se trouve sur les petits parterres des maisons privées.

1315 Et donc, la canopée a été complètement détruite dans les années 60 lorsqu'on a bâti le siège de la Sûreté du Québec et depuis ce temps-là il n'y a plus d'arbres qui ont été bâtis, et même récemment en fait, les quelques arbres de la Ville de Montréal qui bordaient le parc Olivier-Robert ont été coupés pour faire place à une pataugieuse.

1320 Puis dans le parc Olivier-Robert en fait, on a triplé presque la surface bâtie et donc, ce qui donne pour résultat que le parc a diminué de moitié finalement. Le verdissement du parc a diminué de moitié.

1325 Il faut quand même mentionner les deux petits arbres qui ont été plantés au coin de la rue Ontario et Fullum.

1330 On le sait, la rue Fullum est très, très large. La surface minéralisée est vraiment très importante, parce qu'il y a deux voies de circulation, deux côtés de stationnement, deux pistes cyclables, en plus il y a les stationnements de la Sûreté du Québec et il y a aussi toutes les grandes artères avoisinantes et aussi le tablier du pont Jacques-Cartier qui est tout proche.

1335 Ce qui fait que lorsque... et majoritairement les vents viennent de l'ouest vers l'est en général, et donc l'été les vents de chaleur qui viennent de l'ouest vers la rue Fullum sont assez insupportables. On en a eu encore plusieurs exemples cet été.

Donc, comme on mentionnait, c'est une rue qui est très occupée, qui est très utilisée par les usagers des différents services à la communauté et les écoles. Donc, ça devient très difficile pour les gens de circuler par les temps de grande chaleur.

1340 Donc, il y a aussi, je voudrais soulever le fait qu'on nous a dit que depuis quelques années existaient une espèce de comité de collaboration entre la Sûreté du Québec et la Ville de Montréal pour voir quelles pourraient être les solutions amenées à ces effets de chaleur qui sont causées par les installations de la Sûreté du Québec. Ça fait plusieurs années qu'on nous parle de ce comité, mais il n'y a absolument rien qui bouge. En fait, la seule chose qui a bougé c'est qu'on a

1345 repavé le stationnement sud de la Sûreté du Québec l'été dernier, en grugeant un petit peu plus sur le gazon.

Et donc, il y avait aussi été question dans le passé, dans un PPU, je crois que c'était, je ne me souviens plus, mais en...

1350

M. CARL ST-DENIS:

2012.

1355

M. SYLVAIN ÉMARD:

2012, on proposait qu'il y ait un parc dans l'îlot sud du stationnement de la SQ. En fait, ça fait très longtemps qu'on parle de cette possibilité-là, même avant le PPU de 2012 c'était dans l'air, mais il n'y a jamais rien qui a été fait.

1360

Donc, on se demande si réellement ce comité existe et s'il est actif et effectif. Donc, on aimerait bien voir un jour la Sûreté du Québec agir par exemplarité pour ses concitoyens et verdifier un peu plus ses installations quitte à aussi installer un toit vert par exemple.

1365

Donc, on peut voir sur les cartes, par exemple la carte des îlots de chaleur est très bien indiquée, que le point le plus rouge c'est tout autour de la Sûreté du Québec. Et puis sur la carte du bas où là on voit que toute l'artère de Fullum est verte pâle de tout son long. La seule petite tache un petit peu plus foncée c'est Olivier-Robert et c'était avant la coupe des arbres.

1370

Donc, dans le PPU de 2012, du quartier Sainte-Marie, on recommandait le verdissement de la rue. Ça a été reconduit dans le PPU de 2019, mais ça a complètement disparu d'un PPU dans la version 2020. Alors, ça nous inquiète énormément.

1375

Et donc, ça fait plus de huit ans qu'on recommande le verdissement de la rue puis il y a toujours rien qui a été fait. Alors, le comité et les citoyens de la rue Fullum recommandent un verdissement dans les plus brefs délais.

Carl?

M. CARL ST-DENIS :

1380

Dans le fond, on terminerait avec les alternatives au branchement que nous on propose. Donc, comme c'était mentionné dans le mémoire on a comme deux options d'embranchement auxquels on a réfléchi. Une, permettant l'accès seulement aux vélos, aux piétons, mais pas aux véhicules, en tout cas pas au transit automobile, la A.

1385

Et la B elle, bien permettrait aux automobiles de pouvoir entrer au futur pôle des fonctionnaires, en tout cas là où est présentement la tour d'Hydro-Québec et les bureaux du ministère de l'Éducation ainsi que Télé-Québec.

1390

Donc, on pourrait accéder à cet endroit-là, mais ne pas pouvoir transiter de bord en bord au nord de Ste-Catherine finalement. L'espèce de voie qui est déjà asphaltée pourrait servir uniquement à cet endroit-là où il y a un cercle, pas de voiture, aux piétons, aux cyclistes donnant accès à ces derniers au parc du Pied-du-Courant. Donc, c'est une alternative qui nous semble intéressante.

1395

Puis pour la trame puis l'apaisement de la circulation sur la rue Fullum et aussi Parthenais, pourquoi pas. Tu sais, dans le fond, ce qu'on recommanderait ça serait de transformer Fullum en une rue sens unique un peu comme toutes les autres rues du secteur nord-sud, pour avoir une voie de circulation puis surtout des trottoirs, des espaces piétons qui sont enfin accessibles et dotés d'arbres, comme le reste de la rue Fullum au Plateau. Dans le fond, on voudrait une espèce de continuité avec là où il y a le parc Baldwin et les arbres, puis qu'on puisse l'utiliser pour aller vers le nord, vers le sud.

1400

1405

Parce que quand on va vers le Plateau, rendu au Plateau tout le monde est comme soulagé à voir des arbres, un parc. Puis tout le long de la côte quand on la gravit c'est vraiment déplaisant avec les voitures en plus et le transit.

1410

Et puis dernière chose que je voulais mentionner aussi, c'est que là on voit – je ne sais pas si vous, vous le voyez?

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

1415 **M. CARL ST-DENIS :**

Le sens unique de la rue Larivière. On propose qu'elle soit uniquement vers l'ouest. Donc, on a pensé à ça pour essayer de réduire l'impact du pont Jacques-Cartier sur directement la rue Fullum.

1420

Donc, là je sais qu'à certaines heures c'est impossible de tourner à droite pour se rendre vers la rue Fullum quand on arrive du pont, sauf que c'est seulement comme entre 15 heures l'après-midi, mais pas le matin, ou si ce n'est pas l'inverse, mais ce n'est pas en tout temps en tout cas, pour l'instant. Donc, peut-être en faire un sens unique vers l'ouest de manière permanente.

1425

Puis dernière chose aussi qui vient du PPU de 2012 de Sainte-Marie qui a été, bien en fait pas nécessairement mis de côté volontairement, évidemment, mais qu'il n'a juste pas été mentionné puis qui nous déçoit un peu. C'est que pour l'îlot du grand quartier général de la Sûreté du Québec évidemment on aimerait le stationnement étagé. On aimerait que ça soit verti, mais en tout cas ce qui serait intéressant c'est une espèce de lien entre la rue Disraeli puis la rue Magnan pour permettre aux piétons de circuler est-ouest au travers de l'îlot à cet endroit-là.

1430

Donc ça, c'est une des choses auxquelles on a pensé puis qu'on aimerait ça vous suggérer, recommander ça à l'arrondissement.

1435

M. SYLVAIN ÉMARD :

1440

Non, mais juste pour terminer je voulais faire mention de tous les appuis que la démarche a auprès des citoyens de la rue Fullum et des rues avoisinantes. Par exemple, on a recueilli plus de 1 000 signatures sur la pétition. Et puis on a aussi un groupe Facebook qui regroupe plus de 320 personnes qui suivent de près l'évolution du dossier.

1445

On a aussi plusieurs lettres d'appui dont madame la députée Manon Massé et (inaudible) avec pouvoir, la Maison des jeunes, le théâtre Espace Libre, le CPE Ki-Ri et qui vient de s'ajouter la Société écocitoyenne du quartier Ville-Marie ainsi que le centre récréatif Poupart.

M. CARL ST-DENIS :

1450 Et le CPE du Carrefour aussi.

LA PRÉSIDENTE :

1455 D'accord. Bien, merci beaucoup pour cette présentation et puis nous avons lu avec intérêt votre mémoire. Donc, on a beaucoup d'information. C'est bien expliqué, c'est bien détaillé.

1460 Donc, je n'ai pas de grande question. Sur la proposition de laisser ouvert la rue seulement aux piétons et aux cyclistes, la Ville mentionnait en soirée d'information que c'était un problème de sécurité. Je voulais savoir un peu votre position là-dessus.

1465 Vous, en ce moment, les questions et problèmes de sécurité quels seront-ils à l'avenir. Votre réflexion, puisque vous connaissez bien...

M. SYLVAIN ÉMARD :

1465 La réponse avait été qu'apparemment il existe un règlement qui oblige, en fait si on veut installer un feu de circulation plus long qui oblige à avoir une intersection, une véritable intersection pour avoir un feu de circulation plus long qui permettrait une traversée plus confortable pour les gens pour se rendre au parc.

1470 Puis du même souffle, il y a quelqu'un qui disait que oui, mais il y a des choses, des règlements peuvent changer aussi, qui peuvent s'adapter selon les situations.

1475 Donc, on est un peu perplexe devant la réponse en se disant : bien, pourquoi effectivement on aurait besoin d'ouvrir... parce que ça risque... Nous, ce qu'on voit en fait, notre grande crainte et c'est déjà une circulation très dense sur la rue et on voit avec la venue du pôle gouvernemental qui va s'installer au bout de la rue puis l'ouverture de la rue, on ne peut pas s'empêcher de penser que le trafic va augmenter. Et donc au contraire, on va aller plus dans le sens contraire à ce niveau-là.

1480

M. CARL ST-DENIS :

J'abonderais dans le même sens. Dans le fond on se dit il y a sûrement moyen de permettre un feu plus long sans nécessairement... il faudrait peut-être aller voir les règlements, s'il

1485 n'y a pas moyen de les modifier, comme Sylvain dit. Mais à ce moment-là, l'option, l'embranchement B serait un moindre mal. Parce que l'automobile aurait accès, mais pas au-delà de la rue Ste-Catherine. En fait, il n'y a pas de résidence au sud de Ste-Catherine, donc ça n'aurait pas d'impact vraiment sur les résidents de cette manière-là.

1490 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Mes collègues les commissaires?

LE COMMISSAIRE :

1495

Oui. Donc, si je comprends bien vous êtes d'accord au fait qu'il y a un enjeu de sécurité quand même pour la traverse à ce niveau-là?

M. CARL ST-DENIS:

1500

Oui.

LE COMMISSAIRE :

1505

O.K. Vous avez parlé que vous avez eu des rencontres constructives avec les élus, l'équipe de l'arrondissement. Qu'est-ce qui en est de ces rencontres-là, de ces discussions, de ces relations que vous avez avec l'arrondissement? Est-ce qu'il y a quelque chose de plus formel qui s'est créé?

1510

M. CARL ST-DENIS :

1515

On a eu une rencontre il y a quelques semaines, de suivi justement à l'effet de la sécurisation de la rue Fullum, mais c'était surtout pour discuter de mesures transitoires dans le court terme, dans l'immédiat. Donc, il a été mention de saillis, cinq pour l'instant, qui pourraient régler les problèmes de circulation où il n'y a pratiquement presque pas de trottoir devant les écoles primaires. Mais il n'a pas été encore question de l'embranchement à la rue Notre-Dame.

1520 Ce qu'on nous dit c'est que c'est une des dernières choses qui serait faite dans le PPU.
Ça dépendrait du boulevard urbain Notre-Dame. Il y a beaucoup de si. Donc, pour nous c'était plus
urgent de régler, de discuter des mesures qu'on peut mettre en place immédiatement dans la rue
Fullum, mais on n'a pas vraiment abordé spécifiquement l'enjeu de la connexion à Notre-Dame
pour l'instant.

1525

LA PRÉSIDENTE :

Luba?

1530

LA COMMISSAIRE :

Oui. Petite question. Vous avez deux scénarios de trame. Est-ce qu'il y en a une que vous
préférez? C'est à la page 27 de votre mémoire.

1535

M. CARL ST-DENIS :

1540

Bien, spontanément on est porté à... la solution facile ça aurait été de faire l'inverse de
Parthenais. Parthenais est déjà sens unique. Donc, les gens sont habitués à ça. Donc on s'est dit
spontanément d'envoyer Fullum vers le nord, mais là on s'est mis à douter. On s'est dit : bien,
pourquoi on ne pourrait pas inverser le deux. Donc là, il faudrait vraiment qu'il y ait des études à
cet effet-là, plus pointues. Mais nous on se dit que les deux seraient possibles.

1545

En fait, c'est qu'on ne voulait pas juste éliminer l'autre, parce que Parthenais est déjà sens
unique vers le sud. On voulait aussi rendre l'autre possible. Donc, dans le fond ça serait à vérifier
avec les urbanistes à la Ville.

1550

LA COMMISSAIRE :

Merci. Merci de votre présentation.

M. CARL ST-DENIS :

Merci à vous.

1555 **LE COMMISSAIRE :**

Oui, merci beaucoup, félicitations pour votre document, vraiment très beau et bien fait.

1560 **M. CARL ST-DENIS :**

On va vous en soumettre une version mise à jour.

M. SYLVAIN ÉMARD :

1565 J'espère surtout qu'il est convaincant.

M. CARL ST-DENIS :

Bonne soirée.

1570

LA PRÉSIDENTE :

1575 Merci. Alors, nous allons prendre une pause, je crois. Reinaldo?

M. REINALDO DE FREITAS :

Oui. On va prendre une pause et on revient.

1580

LA PRÉSIDENTE :

À neuf heures.

1585

PAUSE ET REPRISE

**Mme CHLOÉ LÉVESQUE ET M. OLIVIER LAUZON
ÉTUDIANTS EN MAITRISE FACULTÉ D'AMÉNAGEMENT UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL**

1590

LA PRÉSIDENTE :

1595

Alors, nous voici prêts à recommencer. Donc, je vous rappelle que vous avez 10 minutes pour nous présenter les grandes lignes de votre projet, votre mémoire. Juste vous rappeler que nous l'avons lu en détail déjà. Donc, si vous voulez insister sur ce que nous devons vraiment ne pas oublier. Et puis après nous aurons une petite période de questions et ensuite ce sera autour de monsieur Bergeron.

1600

Alors, on vous écoute, Monsieur Lauzon et Madame Lévesque.

Mme CHLOÉ LÉVESQUE :

1605

Bonjour. J'aimerais remercier toute l'équipe de l'OCPM de nous laisser présenter ce soir justement moi et mon collègue Olivier Lauzon. Alors, on vient vous présenter justement les enjeux de la qualification des passages publics dans le PPU des Faubourgs.

Notre mémoire a aussi été réalisé avec d'autres collègues de l'Université et assisté par des professeurs.

1610

Donc, si on vient justement regarder les différents sujets qui ont été abordés. En premier lieu, on parle des enjeux des passages publics, par la suite de principes d'aménagement, de propositions d'aménagements et de recommandations.

1615

Donc, au niveau du PPU des Faubourgs, à ce jour il propose des intentions assez intéressantes qui sont après des passages publics dans le nouveau développement immobilier, à la page 60 et à la page 77, c'est ce qui est en jaune sur le PowerPoint en ce moment.

1620

Donc, il (inaudible) que des îlots privatisés comportent des passages qualifiés à titre de servitude dont les largeurs sont même déterminés à neuf mètres. Ces servitudes servent aussi par la stratégie d'intervention 11.3 à empêcher les propriétaires des terrains concernés à ériger une construction hors sol sur les passages publics pour maintenir des vues avec le fleuve.

Toutefois, la largeur et l'interdiction d'y construire ne promettent pas l'animation et la qualité d'un passage public. Il demeure donc nécessaire de les définir davantage en termes

1625 d'ambiance pour les rendre plus conviviales pour les futurs habitants. Et aussi la générosité spatiale est-elle assez grande pour favoriser la vie de quartier et les rencontres dans le voisinage. De plus, ces passages publics seront-ils entièrement piétons en tout temps?

1630 Aussi, à titre d'exemple, si on va un peu plus à l'ouest du PPU des Faubourgs, on a le développement immobilier Solano qui est assez récent puis il n'y a pas nécessairement de passage piéton ni d'animation dans ce secteur-là. Donc, on se demandait justement qu'est-ce que les passages publics dans les futurs développements du secteur des Faubourgs pourraient faire pour donner des intentions initiales et garantir un meilleur accès public et une meilleure animation.

1635 Parallèlement aussi, suite à la COVID-19, certaines rues commerciales telles la rue Wellington et Mont-Royal ont été piétonnisées pour la belle saison. Donc, la revitalisation s'est avérée assez positive et en plus le plan de relance économique de Montréal, une impulsion pour la métropole agir maintenant, qui a été publié récemment au début du dernier mois. Ils proposent dans sa section 4.4 des mesures de soutien immédiat à l'écosystème en soulignant l'importance
1640 de créer des espaces publics piétonnés misant sur un aménagement et du mobilier urbain pour attirer les citoyens et les visiteurs sur le territoire du centre-ville.

1645 Donc, dans ce cas-là, pourquoi est-ce que ce plan de relance là qui propose de piétonniser plusieurs rues comparables au passage public du PPU? Ses intentions ne seraient pas non plus autant intéressantes à déployer dans le secteur des Faubourgs.

Je vais laisser la parole maintenant à mon collègue Olivier Lauzon.

M. OLIVIER LAUZON :

1650 Ainsi, nous croyons qu'il serait pertinent de réfléchir au passage urbain sous différents angles afin de les considérer à titre d'éléments clés dans le futur développement du secteur des Faubourgs. Pour se faire, certaines lignes directrices permettent d'envisager le cadre d'action privilégiant l'appropriation collective grâce à des aménagements hétérogènes, diversifiés et
1655 innovants.

Dans cette optique, la variété des modèles d'aménagement devrait être réglementée afin de notamment définir davantage le caractère de ces nouveaux espaces civiques. Donc, cette

1660 variété des aménagements se doit de comprendre une répartition équitable entre les surfaces minéralisées et végétalisées.

1665 De plus, ces nouveaux espaces s'offrent à titre d'extension du domaine privé et devront prendre en considération la variété des futurs types d'usagers. Dans cette optique, les aménagements devront aussi prendre en considération pour la cohabitation en d'éventuels axes cyclistes, piétons ou encore l'automobile dans ces îlots résidentiels.

1670 Ces passages urbains devront prendre aussi en considération une multitude d'équipements publics afin d'inciter à leur utilisation. On peut notamment penser à des stations de vélo, des bancs, des tables, des aires de jeu.

Ainsi, certains principes permettraient de guider plus clairement en fait l'aménagement de ces espaces, soit l'équilibre entre les différents usages, la cohabitation des usagers, l'engagement de la communauté et l'omniprésence de la verdure.

1675 On vous présente trois précédents ici. En fait, le premier étant un... trois précédents d'appropriation collective de la voirie urbaine. Ces exemples en fait ont tous été réalisés avec le soutien de la ville de Montréal et démontrent l'importance de l'implication municipale dans la création de ces nouveaux aménagements civiques.

1680 Le premier est la Place Shamrock dans la Petite-Patrie qui est en fait naturellement achalandé et favorise les rencontres. Ce projet est un exemple d'une multitude d'aménagements transitoires qui au fil des saisons ont démontré par le traitement de sol et de l'aménagement ludique un engouement pour le lieu.

1685 Ces interventions transitoires font désormais place à de nouveaux aménagements pérennes, grâce à la création de larges trottoirs minéralisés et d'espaces végétalisés combinés à l'intégration de mobiliers urbains.

1690 Le second précédent en fait, qui est le réseau de ruelles vertes de Montréal permet de démontrer un potentiel des passages publics à titre de bien collectif. En effet, la réappropriation de ces espaces autrefois utilitaires offrent aujourd'hui de nombreuses opportunités afin d'embellir ces espaces par leurs aménagements et végétalisation.

1695 Un dernier précédent qui est la rue Dijon dans Montréal-Nord, offre un exemple de lieu de rencontre ludique et coloré à même un quartier habité par de nombreuses familles. De nombreux usages transitoires permettent de créer une meilleure liaison et cohésion entre les écoles et parcs à proximité. Le projet permet de rehausser la qualité de vie des résidences en sécurisant les rues, en embellissant le secteur et en adoptant les mesures pour contrer les îlots de chaleur tout en bonifiant l'accessibilité aux transports collectifs.

1700 Dans cette optique et dans le cadre de nos recherches universitaires, nous avons inclus à notre mémoire trois gabarits types d'aménagement pour ces axes, ces nouveaux passages piétons. Le premier est un gabarit plutôt fonctionnel qui est voué à l'appropriation variée où est-ce qu'il y a quand même une considération pour l'automobile, pour les livraisons ou des... On peut penser soit pour les résidences, pour les livraisons pour des petits commerces, mais une cohabitation quand même avec le piéton.

1705 Le second gabarit est un gabarit plutôt pour l'appropriation citoyenne qui est plutôt en fait porté à la collaboration avec les citoyens pour permettre une appropriation personnalisée.

1710 Et le dernier gabarit est un gabarit plutôt porté vers l'évènementiel où est-ce qu'on peut, par exemple penser à une variété d'usages grâce à des aménagements minimaux.

Je vais laisser ma collègue Chloé conclure.

1715 **Mme CHLOÉ LÉVESQUE :**

1720 Donc, finalement il nous paraît primordial de considérer l'importance de ces passages publics et la mise en œuvre de démarches municipales dans la réalisation de ces aménagements. En effet, ces nouveaux espaces civiques ont un impact direct sur la qualité du milieu de vie des futurs usagers et résidents des quartiers limitrophes.

Une réflexion devrait donc être amorcée en amont de pouvoir anticiper et assurer la création d'un quartier riche et durable.

1725 Pour nous permettre de bien imaginer le potentiel des (inaudible) aux passages publics, cette fois-ci nous faisons référence à notre propre travail élaboré à l'École d'architecture, mais

aussi par exemple sur cette diapositive où on présente une des perspectives de concours pour la zone de rencontre de la place Simon-Valois.

1730 De plus, afin d'assurer la pérennité et l'animation des passages nous suggérons la mise
en place de processus afin de réaliser des lieux vivants et propices à une éventuelle appropriation
collective. Nous croyons donc que de différents mécanismes offriraient à la communauté du
Centre-Sud une meilleure démocratisation de la voirie, notamment par l'entremise de concours, de
1735 consultations publiques, comme en ce moment, d'un plan particulier ou encore d'installations
transitoires.

Ces différents processus nous mènerons à l'élaboration de possibilités plurielles quant à
l'aménagement d'espaces de qualité tout en approfondissant les réflexions sur les différentes
composantes qui caractérisent les futurs passages publics. En effet, les passages publics sont des
1740 biens publics qui tissent des liens entre les citoyens et assurent la vitalité d'un quartier résidentiel
animé.

Dans un même ordre d'idée, nous questionnons la qualification des passages publics à
titre de servitudes. La Ville ne devrait-elle pas avoir une totale prise en charge des passages
1745 publics afin de se donner les moyens d'assurer une vie de quartier riche et dynamique pour les
citoyens justement.

Merci de votre écoute.

1750 **M. OLIVIER LAUZON :**

Merci.

1755 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Donc, c'est pour tous les passages qui sont proposés dans le PPU, en
résumé vous nous dites, il serait bon d'amorcer tout de suite la réflexion sur ce qu'on va y mettre
dans le concret?

1760 **Mme CHLOÉ LÉVESQUE :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1765

Vous faites juste (inaudible) le passage comme ça. Juste une question de votre point de vue d'architectes. Vous nous avez montré sur une photo des exemples comme la Place Shamrock ou comme la zone Simon-Valois. De votre point de vue d'architecte elles ne sont pas trop minéralisées ces places?

1770

Mme CHLOÉ LÉVESQUE :

1775

Bien, c'est sûr que c'est plutôt minéralisé, mais nous on trouvait qu'il y avait relativement un bon équilibre. Après, c'est sûr qu'on n'est pas non plus architectes de paysage ni urbanistes. Donc, peut-être qu'on a moins de sensibilité face aux proportions végétalisées. Mais justement ça, la proportion d'espaces végétalisés au sein de ces passages publics là, on trouve que ça serait quelque chose qui serait intéressant à se pencher dans leur production justement.

1780

LA PRÉSIDENTE :

1785

Et dans les trois propositions d'aménagement, la troisième, celle que vous avez identifiée et axée, qui est somme toute la plus large. Vous en proposez une où les véhicules ne passent pas du tout, c'est ça?

Mme CHLOÉ LÉVESQUE :

1790

Oui, exactement.

LA PRÉSIDENTE :

1795

Est-ce qu'il y aurait moyen d'inclure que les véhicules d'urgence pourraient peut-être passer?

Mme CHLOÉ LÉVESQUE :

1800 Oui, définitivement. C'est sûr que s'il y a une urgence, il devrait y avoir de la place, peut-être justement la différence entre les deux. C'est quand même assez schématique comme coupe. Mais entre, disons le trottoir et l'espace rue, mais qui est complètement piétonnier, c'est peut-être juste une différence de matérialité, il n'y a pas de terre-plein. Donc, c'est sûr qu'un véhicule d'urgence pourrait passer avec cette largeur-là.

1805

LA PRÉSIDENTE :

1810 O.K. Je vous remercie beaucoup. C'était vraiment très clair et puis nous avons tout ça sur papier. Donc, on va pouvoir s'y référer. Pour moi c'est tout. Est-ce que mes collègues commissaires ont d'autres questions?

LE COMMISSAIRE :

1815

Bonsoir. Ah, vas-y Luba.

LA COMMISSAIRE :

1820

J'aurais une question en termes de mise en oeuvre, vous parlez d'appropriation collective. Quand vous parlez de ruelle verte par exemple, un des exemples, souvent ces ruelles vertes, c'est sûr c'est dans des quartiers existants, mais c'est plutôt les gens qui s'organisent, qui habitent autour de la ruelle qui s'organisent.

1825

Selon vous, est-ce que ça serait à la Ville de définir, de faire le design de ces passages ou il y a d'autres façons de faire?

M. OLIVIER LAUZON :

1830

Peut-être Chloé tu voulais répondre?

Mme CHLOÉ LÉVESQUE :

Bien, tu peux y aller.

1835

M. OLIVIER LAUZON :

Je pense que ce qu'on a essayé de soulever dans la conclusion du mémoire, justement de mettre en place des outils, soit des concours d'architecture, des consultations publiques qui pourraient en fait nous permettre justement, du fait qu'il n'y a pas de résident à proprement dit pour ce nouveau développement, d'aller chercher peut-être l'avis des résidents des quartiers limitrophes pour pouvoir un peu tâter le pouls, qu'est-ce que les résidents aimeraient. Peut-être de ne pas trop figer non plus les aménagements, que la Ville ne s'engage pas nécessairement dès maintenant à les déterminer. Mais je pense, on ouvrirait aussi beaucoup à ne pas y laisser uniquement entre les mains des promoteurs. En revoyant peut-être le fait que ça soit pas uniquement des droits de servitude.

1840

1845

LA COMMISSAIRE :

Merci.

1850

LE COMMISSAIRE :

Bien, je vais faire du pouce sur cette question-là et sur votre réponse, Monsieur Lévesque. D'abord, merci beaucoup, Monsieur Lévesque et, Madame Lauzon pour votre présentation et votre contribution à la commission.

1855

Vous avez parlé de variétés d'aménagements qui devraient être réglementées par la Ville. Est-ce que ce qui doit être réglementé, est-ce que c'est les processus que vous venez de parler ou si c'est l'aménagement comme tel ou les deux?

1860

Mme CHLOÉ LÉVESQUE :

Idéalement les deux à mon avis. Mais bien sûr, ce qu'on propose davantage c'est qu'il y ait déjà un processus qui... Mais oui, donc c'est ça. Donc, dans le fond, d'essayer d'avoir un processus instauré qui va assurer un bon aménagement si justement cet aménagement-là est

1865

transitoire. Après, c'est sûr que si les processus sont plus durs à installer, c'est bon qu'on ait déjà un bon aménagement de base à notre avis aussi.

1870 **LE COMMISSAIRE :**

Puis vous avez fait référence à des réflexions, en fait dans votre mémoire j'ai lu, vous parlez de réflexion universitaire sur l'avenir du secteur des Faubourgs. Est-ce que lors de ces réflexions universitaires il y a d'autres idées, d'autres projets, d'autres concepts qui sont ressortis et le cas échéant si vous avez des documents que vous pourriez aussi transmettre à la commission.

1875 **M. OLIVIER LAUZON :**

Oui. Bien, en fait dans le cas de l'atelier de thèse, on a différents... il y a trois mémoires qui ont été soumis, je crois. Il y a deux autres mémoires qui ont dû être soumis avec des sujets qui avaient été soulevés en atelier justement, sur des enjeux par rapport, plus spécifiquement, si je me souviens bien à Molson en particulier. La hauteur de la tour ainsi que la silhouette urbaine du développement.

1885 **LE COMMISSAIRE :**

Donc, je comprends que ce n'est pas vous, c'est d'autres équipes qui ont travaillé sur ça?

1890 **M. OLIVIER LAUZON :**

À même notre groupe de recherche en fait, il y a trois mémoires qui ont été créés, dont deux autres qui ont dû être soumis.

1895 **LE COMMISSAIRE :**

Qui va être soumis également à la commission?

1900 **M. OLIVIER LAUZON :**

Qui devraient déjà être déposés selon moi.

Mme CHLOÉ LÉVESQUE :

1905 Oui. Techniquement ils sont déjà là.

M. OLIVIER LAUZON :

1910 Ça résumait, je pense, si je peux me permettre, les trois grandes questions que le groupe de recherche avait sur le PPU.

LE COMMISSAIRE :

1915 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1920 Merci beaucoup. (Inaudible) pour nos questions. Merci de votre contribution. Alors, est-ce que monsieur Bergeron est avec nous?

**M. CHARLES BERGERON
CRE-MONTRÉAL**

1925

M. CHARLES BERGERON :

Oui. Je suis là. Bonsoir.

1930 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir. Et on est déjà prêt pour vous.

M. CHARLES BERGERON :

1935

C'est très bien. Alors, je vais partager mon écran. J'ai aussi une présentation. Alors, je me mets en mode présentation et normalement ça devrait y être.

LA PRÉSIDENTE :

1940

Oui. C'est bon, on voit bien.

M. CHARLES BERGERON :

1945

Très bien. Bien, d'abord, merci à vous tous. Bonsoir, Mesdames, Messieurs. Je m'appelle Charles Bergeron. Je suis responsable développement urbain durable au Conseil régional de l'environnement de Montréal.

1950

Peut-être pour situer ceux qui nous connaissent un peu moins, nous ne sommes pas la conférence régionale des élus, la CRE. On nous confond encore. On est vraiment le Conseil régional de l'environnement. Donc, un OBNL qui a une mission régionale. On est un organisme de concertation en environnement et en développement durable.

1955

Et ça fait déjà plusieurs mémoires qu'on soumet à l'Office de consultation publique. Donc, on commence à se connaître.

Cette définition-là je la faisais surtout pour les autres. Ceux qui nous écoutent peut-être en ce moment.

1960

Alors, comme vous avez déjà pris le temps de lire le mémoire, je ne vais pas revenir sur l'ensemble du contenu, ça ne vaut pas la peine que je revienne sur chacun des neuf points qu'on a élaborés dans notre mémoire. Je vais profiter de mon temps de parole plutôt pour revenir principalement sur trois de ces points-là pour lesquels j'ai des compléments en fait.

1965

Donc, c'est sur le stationnement, sur le fait de s'appuyer sur davantage de science de la vie pour guider les aménagements, je parle d'aménagements végétalisés et de gestion de l'eau et puis connaître l'écologie des lieux.

Donc, le troisième point de notre chapitre sur la mobilité puis les deux premiers points de notre chapitre sur le verdissement et la gestion de l'eau.

1970 Alors, pour le stationnement. On a présenté le stationnement dans notre mémoire comme un grand oublié. Vous avez bien compris que c'est une formule bien sûr, on sait bien quand on s'intéresse aux différents grands projets immobiliers qui a quand même une intention d'aller de l'avant avec des projets innovants par rapport au stationnement.

1975 J'ai placé ici l'image par exemple du Quartier des lumières pour lequel il y a un projet de grands stationnements souterrains mutualisés. Donc, on n'est pas quand même devant un grand vide par rapport au stationnement, mais je voulais préciser que selon nous on peut aller plus loin que cette approche projet par projet. Le point qu'on a envie de mettre de l'avant pour le stationnement, c'est l'idée d'une stratégie globale et intégrée, qui prend en considération tout ce qui a trait au stationnement pour tout le territoire couvert par le PPU.

1980 Et puis, cette stratégie de stationnement intégré permettrait donc de faire toutes les choses qui ont été mentionnées dans le mémoire. Donc, de tâcher de réduire les superficies minéralisées au niveau du sol, tâcher d'obliger le stationnement au niveau souterrain, s'il faut garder des surfaces de stationnement au niveau du sol, qu'on les convertisse en stationnement écoresponsable pour en faire des éléments qui viennent appuyer la lutte aux îlots de chaleur, puis qui viennent aussi soutenir la biodiversité locale.

1985 Et puis, cette stratégie de stationnement intégré permettrait donc de faire toutes les choses qui ont été mentionnées dans le mémoire. Donc, de tâcher de réduire les superficies minéralisées au niveau du sol, tâcher d'obliger le stationnement au niveau souterrain, s'il faut garder des surfaces de stationnement au niveau du sol, qu'on les convertisse en stationnement écoresponsable pour en faire des éléments qui viennent appuyer la lutte aux îlots de chaleur, puis qui viennent aussi soutenir la biodiversité locale.

1990 Donc, faire des stationnements qui demeurent des infrastructures finalement qui peuvent s'inscrire dans une vision de développement durable.

1995 Mais un élément qu'on a oublié de mentionner dans notre mémoire puis qui est important aussi de prendre en considération, c'est que cette stratégie-là permettrait aussi de venir harmoniser, faire une gestion intégrée du stationnement sur rue et hors rue.

2000 On avait cet élément de réflexion là au sein de notre équipe. On se disait dans les quartiers où on a des stationnements souterrains accessibles, mais où il y a aussi du stationnement de rue, le réflexe des automobilistes va souvent être de quand même consacrer 15, 20, 30 minutes à chercher un stationnement de rue, à virailier, parce que la tarification est souvent plus avantageuse quand même sur le stationnement de rue par rapport au stationnement souterrain.

Donc, une stratégie intégrée de stationnement permettrait aussi de faire une harmonisation de la tarification du stationnement hors rue et sur rue.

2005

Donc, voilà l'élément que je voulais ajouter là-dessus.

2010

Sinon, pour ce qui est des sciences de la vie à la base des aménagements. Ce que je voulais faire ici avec le temps de parole qui m'est accordé, c'est surtout d'insister sur des ressources en fait qui pourraient être consultées pour intégrer davantage d'éléments écologiques dans les aménagements végétalisés.

2015

Donc, dans le mémoire je faisais mention du fait que les bénéfices écologiques liés aux aménagements végétalisés, en fait, en réalité ne doivent pas apparaître comme des bénéfices secondaires, des bénéfices corollaires d'un aménagement paysager.

2020

On doit sentir aussi dans le PPU qu'il y a une volonté de faire des aménagements qui viennent réellement en soutien à la résilience des écosystèmes, à la résilience des quartiers. Donc, penser la résilience même des aménagements face aux aléas climatiques et face aux espèces exotiques envahissantes. Donc, en soutien à la biodiversité également.

2025

Et puis là, bien je pointe vers trois ressources qui peuvent être utiles à cet égard-là. Il y a un guide qui s'intitule « Repenser le reboisement », qui date déjà de 2016, qui a été produit en collaboration par des chercheurs de l'UQAM et le Jour de la terre.

2030

Et c'est un guide qui indique en fait comment s'y prendre pour intégrer la notion de diversité spécifique, donc la diversité d'espèces d'arbres, et la notion de diversité fonctionnelle. Donc, utiliser des espèces d'arbres qui ont des forces complémentaires les unes aux autres dans les aménagements pour arriver finalement à des aménagements qui vont présenter une plus grande résilience.

2035

Il y a aussi le guide pour des plantations résilientes dans les emprises autoroutières que nous avons produit au CRE-Montréal en collaboration avec le MTQ. Et on l'a intitulé de cette façon-là, parce que c'est fait en collaboration avec le ministère des Transports, mais en réalité c'est des principes d'aménagement qui s'appliquent à tous abords de grandes structures routières. Et encore une fois, ça reprend les principes de la résilience écologique.

Et puis il y a toute une série de fiches techniques qui expliquent d'une façon très claire et très limpide. C'est produit en France, c'est produit par la région d'Aquitaine et c'est une série de

2040 fiches qui expliquent très bien comment on peut intégrer les préoccupations écologiques, des objectifs écologiques dans l'aménagement, le verdissement, la gestion de l'eau, mais aussi dans l'architecture, dans le bâti.

2045 Et ça pourrait être intéressant peut-être que ces notions-là viennent se greffer à ce qui est déjà produit dans le PPU, mais même au-delà de ça, qui est peut-être un petit tour de roues de plus dans la réflexion du PPU pour qu'on sente vraiment que les orientations qui sont données pour les aménagements sont vraiment aussi au service d'une vision de soutien à la biodiversité et à la résilience.

2050 Et quand je parle de mieux connaître l'écologie des lieux pour guider nos choix d'aménagement. Je vois que ça vous fait sourire les petites photos d'oiseaux. En fait, ce n'est pas si trivial quand on prend conscience du fait, par exemple que dans le secteur couvert par le PPU des Faubourgs il y a différentes espèces d'oiseaux qui sont protégées par la loi à divers degrés selon le statut qui leur ait accordé.

2055 Mais il y a le faucon pèlerin par exemple qui est présent, il y a le martinet ramoneur qui est présent, il y a l'engoulevent d'Amérique, l'hirondelle à front blanc. Tous ces oiseaux-là peuvent orienter les choix d'aménagement qu'on va faire ou de mise en valeur de telle ou telle structure sur le terrain.

2060 Un exemple concret c'est le martinet ramoneur. Je ne sais pas si c'est un oiseau dont vous avez déjà entendu parler. Le martinet ramoneur c'est un oiseau qui forme de grandes colonies. Lorsque ces colonies-là se retrouvent dans des environnements plus naturels, ils vont se loger, en fait dans des gros troncs d'arbres creux, mais quand on les retrouve en milieu urbain, en fait c'est les cheminées qu'ils investissent. Donc, les zones industrielles présentent souvent des bâtiments, des architectures qui servent de refuge à ces oiseaux-là.

2065 Et ce n'est pas que théorique dans le cas du PPU des Faubourgs, puisqu'autour de la rue Fullum on retrouve ce qu'on appelle un dortoir. Donc, une des plus grosses colonies de martinets ramoneurs qui se rassemble pour dormir ensemble dans des structures du genre.

2070 Et ça pourrait indiquer que la cheminée de la station Craig est à mettre en valeur en tant que telle, comme une structure qui pourrait servir de point d'appui pour soutenir une colonie de martinets ramoneurs.

2075 Donc, pour ce qui est des oiseaux, j'inviterais les services impliqués par le PPU des Faubourgs à la Ville à prendre contact avec une ressource comme QuébecOiseaux pour peut-être rentrer plus dans le détail.

2080 Et pour ce qui est, par exemple de la présence de couleuvres ou d'autres reptiles ou amphibiens, je pense surtout en lien avec l'aménagement de la promenade fluviale et du nouveau parc Sohmer et puis des aménagements éventuels du parc agrandi du Pied-du-Courant, ça pourrait être intéressant de tisser des liens avec la Société d'histoire naturelle de la Vallée-du-Saint-Laurent, qui est l'organisation qui gère la classe des amphibiens et des reptiles du Québec.

2085 Je ne sais pas si j'ai utilisé tout mon temps ou s'il me reste un petit peu de temps?

LA PRÉSIDENTE :

(Inaudible).

2090

M. CHARLES BERGERON :

2095 D'accord. Alors, peut-être à ce moment-là je reviendrais peut-être sur des considérations que vous avez déjà lues et je vais les dire en mes propres mots, des fois que ça soulèverait d'autres questions.

2100 Donc, en ce qui a trait à l'autoroute Ville-Marie, donc on a pensé que c'était une bonne idée de vous soumettre la réflexion qu'on avait déjà élaborée en lien avec la consultation sur l'Assomption-Sud. Notre réflexion sur qu'est-ce qu'un boulevard urbain en fait et comment on peut se doter de critères pour savoir finalement si on s'est suffisamment éloignés de la forme autoroutière pour s'approcher d'une forme de boulevard urbain.

2105 On salue vraiment tout l'effort de réflexion puis de design qui a été investi dans ce projet d'autoroute Ville-Marie. Vraiment avec la présence d'intersection, avec des feux de circulation, on sent qu'il y a une grande préoccupation pour le rétablissement d'une perméabilité nord-sud.

 On a juste voulu contribuer à la réflexion en soulignant qu'est-ce qui pourrait être fait à ces intersections-là pour renforcer davantage le caractère boulevard urbain. Donc, pour une intégration sécuritaire et conviviale de la mobilité active.

2110

Et notre réflexion aussi porte sur le transport collectif structurant. Donc, on a présenté dans notre mémoire différents critères qui selon nous devraient être respectés pour l'insertion du transport collectif structurant non seulement sur le court tronçon sur Ville-Marie, mais aussi sur le boulevard René-Lévesque bien sûr.

2115

Pour ce qui est de la rue Ontario. Peut-être juste insister sur le fait que pour ce qui est de la mise à sens unique, l'éventuelle mise à sens unique de la rue Ontario pour les véhicules automobiles. Bien sûr qu'il faut que ce nouvel arrangement-là s'appuie sur des études sur les conséquences qu'aurait cette mise à sens unique là sur le trafic, sur le reste du réseau routier autour.

2120

La place du vélo dans cet arrangement-là aussi, c'est un point sur lequel on a voulu apporter votre attention. Parce que comme on a ici des voies routières de 3,5 mètres de large pour des trottoirs de 4,3 mètres, ce qui est très bien pour la mobilité active en fait ces trottoirs aussi larges.

2125

Il faut juste prendre conscience que le vélo quand il va s'insérer dans le trafic avec les véhicules dans cet agencement-là, bien en fait il va réellement s'insérer dans le trafic, le vélo va occuper toute la place. Il n'y aura pas suffisamment de place pour qu'il coince le long du trottoir pour que les autos le dépassent.

2130

Donc, penser l'apaisement de la circulation et les limites de vitesse en prenant en considération la place du vélo dans cet agencement-là.

2135

Pour ce qui est des connectivités écologiques. Je ne sais pas si la description succincte qu'on en a faite dans notre mémoire était assez claire, mais voilà, je l'ai illustré très schématiquement ici.

2140

On a une telle proximité entre le parc des Faubourgs et le parc Lafontaine, donc une distance moyenne disons d'environ 500 mètres qui correspondent d'ailleurs à un rayon de marchabilité.

2145 En fait, on pourrait très bien penser intensifier des efforts de verdissement sur des axes qui permettraient justement de relier ces deux parcs. Et aussi, du côté du parc du Pied-du-Courant, et de l'emprise de la gare de triage du CP.

En fait, on voit très bien que ces deux morceaux de verre dans cette trame urbaine sont reliés entre eux par le chemin de fer qui agit déjà comme un corridor faunique.

2150 Donc, dans cette perspective-là, ça serait intéressant de renforcer cette composante de la trame verte, en fait la qualité écologique de cette entité-là et de la mettre en valeur. Donc, peut-être préserver un maximum d'habitats de friche au parc du Pied-du-Courant et à la gare de triage.

2155 Nous appuyons le projet de passerelle dans la mesure où on est capable de trouver avec le port des arrangements pour satisfaire les exigences de sécurité. C'est bien certain que pour nous, le CRE-Montréal, l'accès au fleuve c'est un enjeu qu'on ramène à peu près dans toutes les consultations publiques. C'est un point sur lequel on insiste beaucoup. Si on pouvait concrétiser cette proposition-là qu'on voit sous nos yeux en ce moment, ce serait vraiment très bien.

2160 Pour la gestion de l'eau, on voulait insister sur le fait qu'au-delà de, par exemple de faire des aménagements pour la gestion de l'eau exemplaire sur le domaine public et d'autres aménagements de gestion de l'eau exemplaire sur le domaine privé.

2165 Si on pouvait doter le PPU de suffisamment de leviers réglementaires, d'innovations réglementaires pour permettre d'intégrer tout ça, parce qu'en réalité on profite ici d'une topographie particulière. On a sûrement des projets sur le domaine privé qui côtoient des projets sur le domaine public, et ça serait bien de pouvoir intégrer tout ça en réalité.

2170 Donc, l'idée d'une stratégie de gestion de l'eau intégrée encore une fois, un peu comme je disais pour le stationnement aussi plus...

2175 Et puis toute la notion d'équité aux espaces verts. C'est une notion, je pense, qui revient à l'avant-plan de l'actualité après l'été COVID que nous avons passé. On sait bien qu'il est très important et tout particulièrement pour les personnes appartenant aux groupes les plus vulnérables d'avoir accès aux espaces verts. Juste le simple fait de voir augmenter la présence d'espaces verts dans le secteur des Faubourgs, c'est déjà très, très bien.

2180 Ce n'est pas de réelles inquiétudes que nous avons, mais c'est simplement une chose à laquelle – pensez par exemple le parc Sohmer qui va se trouver en bord de fleuve, qui va se trouver aussi tout près d'une des zones les moins défavorisées matériellement et socialement de tout le secteur des Faubourgs. Bien, ça sera bien de penser à faire en sorte que ce parc Sohmer soit accueillant aussi pour les personnes les plus marginalisées.

2185 Donc aussi, toujours dans la perspective d'une équité d'accès aux grands espaces verts, n'oublions pas, même s'il est en dehors du secteur des Faubourgs, le parc Lafontaine qui est juste au bord du secteur des Faubourgs.

2190 Donc, toutes les bandes cyclables et les sentiers pédestres qui sont prévus, qu'il est prévu de mettre en place et de renforcer pour créer des axes de mobilité active nord-sud nous apparaissent très, très important. Puis on voulait tout simplement insister sur le fait que ça serait important d'y assurer une expérience sécuritaire et conviviale sur ces sentiers pédestres et cyclables là, pour faciliter l'accès vers notre beau grand parc Lafontaine.

2195 Je pense que ça fait le tour maintenant.

LA PRÉSIDENTE :

2200 Je vous remercie beaucoup. C'est vraiment intéressant et complet. Deux petites questions, juste pour rebondir sur ce que vous nous avez dit. Vous parlez de bien connaître l'écologie des milieux, puis vous nous avez parlé des oiseaux.

2205 Je voulais juste savoir selon votre connaissance, est-ce que des (inaudible) ont été faits là-dessus quand il y a des nouveaux gros développements comme il va y avoir sur le territoire, pour l'implantation et les matériaux des édifices pour la sécurité des oiseaux. Est-ce que Montréal a avancé là-dessus, parce que (inaudible) souvent en commission puis des gens viennent nous parler de ce problème, les nouvelles tours (inaudible) les oiseaux.

M. CHARLES BERGERON :

2210 Oui. À ma connaissance, on est plutôt dans une approche par projet ici aussi. Je n'ai pas l'impression, en fait je parle à travers mon chapeau. Je vais être honnête, je vais vous dire que je ne le sais pas. Mais à ma connaissance, on applique surtout une approche projet par projet.

2215 Lorsque ces éléments-là sont amenés habituellement, effectivement les acteurs impliqués font preuve de bonne volonté puis apportent des adaptations, que ce soit dans la forme architecturale, dans le phasage du projet, dans des aménagements temporaires de nichoirs pour accommoder, par exemple je pense au pont Champlain. Oui, c'est ça.

2220 Donc, je pense qu'on peut penser à accommoder la présence d'espèces animales comme ça à différentes étapes des projets dès le concept jusqu'à la réalisation, jusqu'au phasage, ce genre de chose.

LA PRÉSIDENTE :

2225 Puis aussi toujours dans cette idée de bien connaître l'écologie des lieux, donc de beaucoup mieux faire le verdissement, qu'il y a juste (inaudible). Vous nous parlez de mieux choisir les arbres, de l'arbre au bon endroit, de faire les bonnes, les fausses conséquentes pour les arbres, pour leur santé.

2230 **M. CHARLES BERGERON :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2235 Est-ce que là-dessus vous savez si les choses aussi ont évolué dans les politiques générales de la Ville de Montréal à ce sujet, de savoir les façons de faire ou on est encore au projet (inaudible)?

M. CHARLES BERGERON :

2240 À ma connaissance, il y a quand même des leviers qui sont intéressants au niveau des règlements d'arrondissement. Par exemple la plupart des arrondissements, bien, je pense, c'est tous les arrondissements prévoient dans leur règlement un certain pourcentage de terrain qui doit être laissé en pleine terre. Donc ça, ça peut varier d'un arrondissement à l'autre.

2245 Il y a aucun arrondissement à Montréal qui a encore intégré un outil urbanistique qui est peut-être plus connu en Europe qu'ici, qui est le coefficient de biotope, qui est, en fait au lieu de

2250 fonctionner en disant : au sol on conserve tel pourcentage de vert. Bien, on va plutôt considérer toutes les surfaces, le toit, le stationnement, les surfaces semi-perméables, le terrain, puis on va créer un indice composite finalement. On dit : dans telle zone on a besoin d'atteindre telle cote sur tel type de surface.

2255 Et puis, par exemple ça permet de jouer, d'accommoder le fait que dans certaines zones on veut obtenir une plus grande densité de bâti. Donc, on va sacrifier un peu le fait de préserver du vert au niveau du sol. Mais cette approche-là va permettre par exemple de compenser par l'aménagement de toits verts plus intensifiés puis de murs végétalisés, une obligation d'avoir, par exemple des surfaces semi-perméables pour le stationnement. Ce genre de chose.

2260 Donc ça, c'est peut-être un outil qui pourrait être exploré. Mais sinon, je pense qu'il y a encore place à innovation, à expérimentation.

2265 Le PPU des Faubourgs pourrait être un beau lieu pour expérimenter, surtout que, en fait en relation avec les galeries souterraines qui est prévu d'aménager, en fait, il me semble que ça ouvre un certain potentiel pour justement tout concentrer les infrastructures le long de galeries, puis peut-être qu'en parallèle de ça, on pourrait s'arranger pour avoir des fosses d'arbres suffisamment profondes pour laisser les arbres tranquilles pendant toute leur durée de vie en fait.

2270 Plutôt que de planter des arbres sur des dalles de béton qu'on est obligés de raser lorsqu'on veut défoncer une dalle de béton pour avoir accès aux infrastructures. Bien là, le fait d'avoir les infrastructures dans les galeries ouvre un potentiel pour aménager finalement des fosses d'arbres ou on peut laisser les arbres longtemps, il me semble.

LA PRÉSIDENTE :

2275 Pour moi ça fait le tour, merci. Alors, mes collègues commissaires? Luba.

LA COMMISSAIRE :

2280 Oui. Moi, je reviens à la question de la circulation sur la rue Ontario.

M. CHARLES BERGERON :

Oui.

2285 **LA COMMISSAIRE :**

Et vous parlez du sens unique de la rue, mais vous proposez qu'il soit important de prévenir en amont les impacts sur les rues avoisinantes. Avez-vous des idées comment ça pourrait se faire?

2290 **M. CHARLES BERGERON :**

2295 Bien, en fait, l'idée d'amener cette préoccupation-là c'était de dire : bien, oui on veut apaiser la circulation sur la rue Ontario, mais on ne veut pas se faisant créer un nouveau problème, par exemple de la congestion chronique pour accéder au pont, sur la rue Sherbrooke par exemple.

2300 Donc, je pense qu'on n'en était pas encore rendu dans notre réflexion à arriver avec des solutions à mettre en place sur Sherbrooke ou sur Maisonneuve ou sur Ste-Catherine ou sur les autres axes.

2305 Notre recommandation ici est plutôt à l'effet de s'assurer que des études d'impacts sur le trafic, en fait d'impacts sur le réseau routier sont bel et bien faites avant d'aller de l'avant avec cette mise à sens unique sur Ontario.

2310 **LA COMMISSAIRE :**

2315 J'avais une autre question. Quand vous avez parlé tout à l'heure d'harmoniser le stationnement hors rue et sous la rue, il y a la question de la tarification. À votre connaissance, est-ce que ça ne s'est jamais fait, parce qu'on parle de différents propriétaires aussi. La tarification, j'imagine, se fait à partir du marché comme tel.

2320 Est-ce qu'à votre connaissance ce genre de projet ne s'est jamais fait ou on est arrivé à faire ça?

2315 **M. CHARLES BERGERON :**

2320 Je suis un peu embêté de répondre à votre question sur ce qui a déjà été fait, parce que ce n'est pas ma spécialité le transport. J'ai envie peut-être de poser la question à mon collègue Blaise Rémillard qui pourrait vous revenir avec une réponse à cette question-là, si vous permettez.

2325 Ce que je sais par contre, c'est que c'est généralement reconnu comme une bonne pratique quand il est question d'harmoniser la tarification de stationnement sur rue et hors rue finalement, d'arriver à un compromis qui va passer par une augmentation du tarif du stationnement sur rue.

2330 Tout ça, dans une optique aussi, c'est une position qui peut faire réagir, mais c'est une position qui est en cohérence avec un objectif aussi de travailler à réduire l'apport modal de l'automobile, puis de s'en aller vers un modèle plus durable et puis de réduire la place de l'automobile au centre-ville.

2335 Donc, évidemment, il y a toutes sortes de choses à prendre en considération en lien avec ça. Il faut que ça vienne de pair avec des aménagements cyclables de bonne qualité. Il faut que ça vienne de pair avec une bonne desserte en transport collectif.

2340 Mais, disons si on revient, si on se concentre uniquement sur la question du stationnement, on pourrait penser que c'est une bonne pratique de rehausser le tarif du stationnement sur rue pour diriger les automobilistes vers les stationnements mutualisés et accessibles.

2345 Mais aussi on peut penser à des solutions techniques comme le jalonnement dynamique et puis, en fait des panneaux ou des applications sur son cellulaire qui permettraient aux automobilistes de savoir où il y a de la place, dans quel stationnement. Si cette information-là pouvait être rendue disponible en temps réel, et puis ça s'arrime aussi très bien avec la volonté de faire de Montréal une ville intelligente aussi. Donc, ça s'inscrirait là-dedans.

LA COMMISSAIRE :

2350 Merci, merci de votre présentation.

M. CHARLES BERGERON :

Ça fait plaisir, merci de votre écoute.

2355

LE COMMISSAIRE :

Bonsoir, Monsieur Bergeron.

2360

M. CHARLES BERGERON :

Bonsoir.

LE COMMISSAIRE :

2365

D'abord, mes sympathies pour la perte de votre directrice générale cet été.

M. CHARLES BERGERON :

2370

C'est très apprécié, merci beaucoup, Monsieur.

LE COMMISSAIRE :

2375

Puis merci beaucoup pour votre contribution, votre participation ce soir puis le mémoire qu'on a reçu. J'ai deux questions pour vous.

2380

Tout d'abord, vous en avez glissé un mot. Vous parlez, sur le boulevard Ville-Marie, puis vous en avez parlé, mais dans votre mémoire vous parlez précisément de la distance entre les intersections comme 250 mètres, puis vous dites que c'est insuffisant. Quelle serait la distance suffisante? Puis c'est une question de sécurité.

M. CHARLES BERGERON :

2385

C'est une question de sécurité. Quand on regarde ça, en fait ça dépend de comment la mobilité active est insérée dans ce projet-là aussi. Mais disons, si on parle de façon théorique, on

veut aménager une promenade pour les piétons et les cyclistes le long du fleuve et donc le long de cet axe, si je ne me trompe pas.

2390 Donc, sur le versant sud de l'autoroute Ville-Marie. On prévoit des traverses, mais peut-être que justement comme c'est mentionné dans la vidéo de présentation des volontés qui sont incarnées dans le PPU, on parle de rétablir une trame de rue avec des îlots d'une longueur approximative de 100 mètres. Là, on serait plus dans un ordre de grandeur qui conviendrait, qui offrirait davantage d'options pour les piétons.

2395 Je comprends qu'il y a un compromis à trouver puis je comprends que peut-être il y a une réflexion qui fait dire aux concepteurs de ce projet-là que comme on veut peut-être accommoder une certaine circulation de transit ici, puis peut-être qu'on fait le pari qu'on va plutôt diriger les mobilités actives sur d'autres axes. Par exemple sur René-Lévesque, sur Ste-Catherine. Donc, sur les axes plus au nord.

2400 Mais il n'en demeure pas moins que la promenade fluviale va être là. Puis juste, ne serait-ce qu'en raison de la présence de cette promenade-là, le long du fleuve, je pense que ça serait important de rechercher une façon de venir faire des intersections plus rapprochées les unes des autres encore.

2405

LE COMMISSAIRE :

2410 O.K. Bon, vous avez parlé de compromis dans votre réponse. Je reviens à une citation de votre mémoire. Vous parlez de compromis justement, vous dites : « Des compromis sont à rechercher pour s'assurer que l'accès aux espaces verts ne soit pas l'apanage de petits groupes ou de certaines populations. »

2415 Vous avez évoqué le parc Sohmer tantôt. Pouvez-vous expliquer dans le fond ce que vous voulez dire par ça, puis quels seraient les compromis que vous proposez?

M. CHARLES BERGERON :

2420 Oui. Bien, d'abord et avant tout, peut-être, j'aimerais préciser que, disons ça peut avoir été exprimé puis compris. En fait, ça peut être compris comme si c'était vraiment une crainte de notre part, mais on parle plutôt d'un risque théorique.

2425

À partir du moment où on vient avec des projets immobiliers qui sont formés un peu comme des enceintes puis on vient aménager des parcs au coeur de ces enceintes-là, même si on vient ouvrir par des passages, il peut quand même y avoir une impression de barrière psychologique comme si ce parc devenait en quelque sorte un parc privé.

2430

Donc, juste s'assurer par peut-être une signalétique, par l'aménagement aux abords de ces projets immobiliers là, qu'on signale que c'est des espaces qui sont – lorsque c'est le cas – que c'est des espaces qui sont ouverts à tous.

2435

Puis aussi pour le parc Sohmer, bien je pense que ce que j'ai dit tout à l'heure ça reflète bien notre pensée là-dessus, c'est-à-dire que juste le fait de venir installer un parc dans une zone peut-être un peu plus privilégiée au plan économique du secteur, ça pourrait créer l'impression qu'on cherche à desservir uniquement les riverains du parc.

2440

En réalité, on sent déjà dans le PPU qu'il y a une volonté de rendre le parc Sohmer accessible, puisqu'il y a une volonté de venir aménager des sentiers pédestres, cyclables, qui vont donner accès à ce parc-là.

2445

LE COMMISSAIRE :

Un aménagement invitant à un plus grand nombre.

2450

M. CHARLES BERGERON :

Un aménagement invitant, une programmation peut-être aussi, puis peut-être une implication. Je dirais aussi une implication des organismes locaux dans ces parcs-là.

2455

Le parc Émilie-Gamelin est un bel exemple je trouve, d'implication de différents organismes locaux. Et là, bien, c'est un peu, c'est une problématique à l'inverse, c'était peut-être

aussi pour renforcer une impression de sécurité pour tous au parc Émilie-Gamelin, chose qu'on avait peut-être perdue pendant un certain temps.

2460 Alors, le même genre de chose, mais en sens inverse peut se faire aussi dans un parc comme le parc Sohmer par exemple.

LA PRÉSIDENTE :

2465 Merci beaucoup.

M. CHARLES BERGERON :

Merci à vous.

2470 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, ceci met fin à notre première soirée d'audition des opinions. Alors, je remercie tout ceux qui ont soutenu les travaux de la commission et tout le personnel de l'Office caché quelque part derrière l'écran.

2475 Et merci à tous ceux qui sont venus nous présenter leur opinion. Merci pour votre écoute, merci pour votre patience, merci pour votre respect dans le processus.

Alors, bonne soirée et on continue demain. Merci beaucoup.

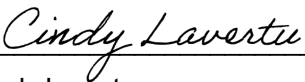
2480 **AJOURNEMENT**

2485

2490

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

2495


Cindy Lavertu, s.o.

2500