

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 :**

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.

2315 Est-ce qu'à votre connaissance ce genre de projet ne s'est jamais fait ou on est arrivé à faire ça?

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