

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS: Mme MARIE LEAHEY, présidente
M. PIERRE-CONSTANTIN CHARLES, commissaire ad hoc
M. JACQUES INTERNOSCIA, commissaire ad hoc
M. MARC-ANDRÉ LAPOINTE, analyste

RÉFLEXION 2050

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 11 octobre 2022, 19 h
1550 rue Metcalfe,
14^e étage
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 11 OCTOBRE 2022

MOT DE LA PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION Mme MARIE LEAHEY 1

PRÉSENTATION DES OPINIONS :

M. Charles Mallory et M. George Hébert, STOP..... 3

M. Ron Rayside, Rayside Labossière..... 18

M. Gabriel Laferrière et M. Ghassen Soufi, Conseil jeunesse de Montréal 35

Mme Catherine Hu, Mme Jia Yu et Mme Catherine De Beyser, Projet interconseil 51

M. Michel Lincourt, citoyen 69

M. Charles Frenette-Cyr, Classe universitaire..... 84

Mme Solène Tessier, Rêves de jeunes 2050..... 96

Mme Charlène Blanchette et Mme Géna Casu, Coalition québécoise sur la problématique
du poids 112

MOT DE LA FIN 132

AJOURNEMENT

MOT DE LA PRÉSIDENTE

Mme MARIE LEAHEY, présidente de la commission:

5 Bonsoir à toutes et à tous, bienvenue à cette séance, première séance d'audition des opinions réalisée dans le cadre de la consultation publique Réflexion 2050 en préparation au futur plan d'urbanisme et de mobilité de la Ville de Montréal.

10 La séance se déroule en français. Toutefois, les personnes qui voudraient s'exprimer en anglais pourront le faire.

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

15 Je m'appelle Marie Leahey et je suis commissaire à l'Office de consultation publique de Montréal. Madame Isabelle Beaulieu, la présidente de l'Office, m'a confié la présidence de cette commission, laquelle est complétée par messieurs Pierre-Constantin Charles et Jacques Internoscia. Nous sommes appuyés dans nos travaux par monsieur Marc-André Lapointe, l'analyste.

20 Au nom de mes collègues et de l'Office, je vous remercie de l'intérêt que vous portez à nos travaux depuis le début de cette consultation.

25 Au total, 52 citoyennes, citoyens, et représentants des divers groupes ont manifesté le désir de présenter oralement leurs opinions devant la commission. Nous les entendons au cours de six séances, à raison de quatre en soirée et deux en après-midi. La dernière séance aura lieu le 20 octobre.

30 Ces opinions présentées oralement s'ajoutent à la soixantaine d'opinions qui nous ont été soumises par écrit jusqu'à présent, de même qu'aux nombreuses opinions recueillies par le biais

de la plateforme reflexion2050.ca, des questionnaires, des ateliers, et autres activités de consultation.

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

40 Permettez-moi de vous expliquer le déroulement d'une séance : nous allons entendre successivement huit présentations entrecoupées d'une pause vers environ 20 h 30. Chaque intervenant dispose de 10 minutes pour exposer son opinion; après quoi, les commissaires prendront aussi 10 minutes pour des questions et des échanges.

Les enregistrements vidéo, les transcriptions des présentations seront mis en ligne sur notre site Web dans les jours qui suivront la dernière séance.

45 Si pour une raison ou une autre, des inexactitudes se glissaient dans les interventions, les représentants de la Ville de Montréal pourront user de leur droit de rectification dès ce soir, à la fin de la séance, ou dans les 48 heures suivant l'envoi de fichiers vidéo des présentations. Dans ce dernier cas, les rectifications seront écrites et rendues disponibles sur le site Web de l'Office à la page de la consultation.

50 La commission, enfin, tient à ce que le climat des échanges demeure serein. Les propos malveillants ou les interventions portant atteinte aux droits fondamentaux ou à la réputation des personnes sont irrecevables.

55 À la suite des séances d'audition des opinions, la commission procédera à l'analyse de l'ensemble de l'information qui lui a été soumise, en fera rapport, et formulera des recommandations.

60 Ce sera la présidente de l'Office qui soumettra le rapport au conseil municipal de la Ville de Montréal, rapport qui sera rendu public deux semaines plus tard.

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

65

M. CHARLES MALLORY ET M. GEORGE HÉBERT
STOP

70

LA PRÉSIDENTE:

J'inviterais maintenant notre premier intervenant. Moi, j'avais une seule personne : monsieur Charles Mallory, mais je vois que vous êtes deux. Donc, j'aimerais que la deuxième personne se nomme, s'il vous plaît.

75

M. GEORGE HÉBERT:

Mon nom est George Hébert.

80

LA PRÉSIDENTE:

George Hébert.

85

M. GEORGE HÉBERT:

Également membre de STOP.

90

LA PRÉSIDENTE:

95 D'accord. Alors, vous représentez le groupe STOP. Alors, bien, je vous rappelle : nous avons lu votre rapport, vous avez 10 minutes pour en faire une présentation et 10 minutes d'échanges avec nous par la suite. Ça vous va?

M. GEORGE HÉBERT:

100 D'accord.

LA PRÉSIDENTE:

105 Est-ce que vous avez un PowerPoint? Non?

M. CHARLES MALLORY:

Non.

110 **LA PRÉSIDENTE:**

C'est bon, O.K. Merci.

M. CHARLES MALLORY:

115 Bonsoir, je m'appelle Charles Mallory. Tantôt, je vais passer la parole à mon collègue, le président de STOP, George Hébert. Dans les prochaines minutes, en utilisant la liste d'énoncés principaux de notre mémoire, nous voulons souligner certains points clés.

120 En tant qu'un des plus anciens groupes environnementaux de Montréal, STOP se réjouit évidemment de voir la transition écologique au cœur même du projet de Ville.

125 D'ailleurs, nous croyons fermement que la transition écologique doit englober explicitement la qualité de l'air et de l'eau, ainsi que la protection des espaces verts et l'accès à la nature. Ces éléments améliorent considérablement la qualité de la vie urbaine et la santé humaine.

Maintenant, le deuxième et le cinquième des premiers énoncés parlent de la nécessité de fixer des cibles.

130 Qu'est-ce qui est la différence : le premier est plutôt une critique, puisqu'on parle des éléments sur le plan climat déjà identifiés il y a huit ans. Où sont les réalisations concrètes?

135 STOP insiste sur la nécessité d'étendre la disponibilité des espaces verts partout dans la ville. Le développement des centres urbains doit être intégré dans une vaste vision visant à relier le tissu urbain à une trame verte.

140 On parle des écoquartiers qui semblent être simplement des zones de redevant, pour lesquelles vous-même, l'OCPM, sont habituellement responsables de mener des consultations publiques. Mais qu'est-ce qui en avec la grande partie de la ville où il n'y a pas de telle zone, ni des centres locaux vibrants, et qui sont loin des grands parcs?

La réalisation de la promesse de l'administration de construire une ville de 15 minutes risque d'être lent.

145 Et maintenant, je vais passer à George Hébert.

M. GEORGE HÉBERT:

150 Au niveau des espaces verts, notre objectif, c'est d'atteindre — notre demande serait d'atteindre l'objectif de protection des espaces verts qui est énoncé dans le schéma

d'aménagement, soit 10 % de la superficie terrestre de l'agglomération; 10 % d'aires protégées qui respectent les critères de l'UICN.

155 En chiffres ronds, et qui est très, très proche du chiffre exact de 10 %, notre demande, c'est effectivement à dire : ça prend cinquante 50 km² d'aires protégées terrestres.

160 Malheureusement, notre constat, c'est que nous sommes loin de là. Et à cet effet, je vous réfère à l'annexe 1 que vous avez devant vous et sur lequel vous pouvez me poser des questions; mais je n'entrerai pas dans le détail pour l'instant.

165 Mais selon le registre des aires protégées qui a pour mission de dresser la liste de ces aires protégées, seulement 3.46 % de l'agglomération est ainsi protégée. 3.46. Malheureusement, même ce chiffre de 3.46 n'est pas convainquant.

170 Premièrement, 95 % de ces aires sont désignées MNCV, milieu naturel de conservation volontaire, qui est effectivement la case « autre » à la fin d'une liste, mais malheureusement, sans la case précisée.

175 Auparavant, on utilisait un MNCV pour décrire les moyens privés de protection, les servitudes, les transferts de propriété à des OSBL, et aussi la réserve naturelle, la réserve naturelle... Mon Dieu, la réserve naturelle, mais reconnue. Ce qu'ils ont tous en commun, ces trois éléments-là, c'est qu'ils sont tous publiés au Bureau de la publicité des droits.

180 Mais ça, tout à coup, c'est disparu. On ne sait pas pourquoi. Et maintenant, MNCV inclut toute sorte de choses, de sorte que le commun des mortels, maintenant, qui veut savoir comment est-ce qu'un lieu en particulier est protégé; en voyant MNCV, il n'a aucune espèce d'idée ce qui a été fait pour le protéger, zéro.

185 Ce qui m'amène aux parcs — le cas particulier du parc du Mont-Royal dont nous nous sommes enquis auprès du ministère de l'Environnement, d'où nous avons appris que le parc était

protégé par deux plans : un plan de protection montréalais qui date de 2009, et un plan de conservation du site patrimonial québécois qui date de 2018.

185 Malgré leurs 250 pages totales, on en a dit long. Plus on s'informe, moins nous sommes réconfortés. On y traite surtout, et en longueur, de l'immobilier entourant la montagne, la densité, la hauteur, les vues de la montagne, et les vues à partir de la montagne.

190 Pour sa part, le plan montréalais prévoit la protection suivante : la Ville, par le document complémentaire au plan d'urbanisme, dit : à l'arrondissement de Ville-Marie où le parc est situé, ce qu'il doit inclure dans ses règlements pour dire à la Ville ce qu'elle peut et ne peut pas faire dans sa propriété, le parc.

195 En tant de groupe écolo, nous favorisons nettement l'économie circulaire, mais cette protection circulaire nous impressionne guère.

Quant au plan québécois qui est présenté comme protection est une prohibition de faire une variété de changements à un immeuble sans l'autorisation du ministre, et du ministre de la Culture et de la Communication, il faut le dire.

200 Un seul de ces changements touchant les espaces verts, soit l'aménagement d'un immeuble. C'est la seule place où on en parle.

205 De plus, même ce pouvoir du ministre est discrétionnaire, et encore plus par l'article 179.1 paragraphe 3, ce pouvoir est exercé, dans les cas de Québec et de Montréal, par les villes elles-mêmes en ce qui concerne leur propre propriété, comme le parc.

210 Enfin, afin de maintenir une attache quelconque au ministre, quelqu'un a pensé d'ajouter que les villes étaient liées par les directives ministérielles, en vertu de l'article 61 de la *Loi sur le patrimoine culturel*.

Ces documents-là ne sont pas publics. Ils devraient être publics, ils sont appropriés dans le cas des autres municipalités où le ministre continue à exercer le pouvoir, mais pas dans les cas de Québec et de Montréal.

215 D'où notre demande contenue dans notre travail de publier ces directives.

220 À notre avis, ces protections ne respectent pas les exigences pour inclure au registre. Le territoire est protégé à long terme. Les principaux objectifs de gestion visent la conservation de la nature et ont préséance sur les autres objectifs; et le régime d'activité permet l'atteinte des objectifs de gestion.

225 STOP aimerait aussi savoir de la Ville pourquoi elle utilise si rarement la réserve naturelle reconnue. Ce mécanisme est créé par la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel*, il est flexible, il est surveillé par la ministre de l'Environnement, il est créé pour 25 ans ou à perpétuité, et il est publié au registre des aires protégées et au Bureau de la publicité des droits. On ne s'en sert à peu près pas.

S'il existe des raisons valables pour l'ignorer...

230 **LA PRÉSIDENTE:**

Je veux vous dire qu'il reste deux minutes, O.K.

235 **M. GEORGE HÉBERT:**

Oh, excusez.

LA PRÉSIDENTE:

240 Je suis désolée.

M. CHARLES MALLORY:

C'est bon, merci.

245

M. GEORGE HÉBERT:

Non, vous avez raison.

250

M. CHARLES MALLORY:

Mais vous avez le mémoire. Évidemment, George est expert là-dedans, mais je vais continuer vers la fin.

255

Il faut souligner un point important que l'objectif de l'accès pour tous n'est pas le même que celui de la protection de l'habitat, et que les deux objectifs ne se prêtent pas à une stratégie commune. Ceci devrait être évident, mais semble-t-il, il ne l'est pas.

260

STOP estime qu'une révision générale de l'ensemble du règlement sur la qualité de l'air est nécessaire. Les choses ont changé depuis 20 ans.

Un seul exemple, c'est la question des fines particules, une menace pour la santé qui contribue également au réchauffement de la terre.

265

En plus, STOP appuie les experts qui nous conseillent que les incitations pour des véhicules électriques ne suffisent pas. Les incitations économiques plus solides doivent être mises en place pour limiter l'utilisation de véhicules.

270

Je saute l'économie circulaire.

LA PRÉSIDENTE:

Oui, parce que je vous inviterais à conclure, là.

275 **M. CHARLES MALLORY:**

STOP est d'avis, sur l'énergie, que Montréal pourrait être peut-être beaucoup plus ambitieuse dans ses objectifs en matière d'efficacité d'énergie — énergétique des bâtiments.

280 Finalement, en conclusion, STOP se réjouit de voir le virage écologique au cœur de cette réflexion, mais nous sommes confrontés à de nombreuses difficultés, et il convient de les aborder avec des terminaisons afin de réaliser de solides progrès.

Merci beaucoup.

285

LA PRÉSIDENTE:

Pile dans les temps, merci beaucoup, Messieurs. Alors, j'inviterais les commissaires à poser des questions. Qui commence?

290

M. JACQUES INTERNOSCIA, commissaire ad hoc:

295 Oui, O.K. Tout à l'heure, vous avez parlé du MNCV, milieu naturel des conservations volontaires. À votre avis, qu'est-ce qui devrait être fait pour réhabiliter cette notion-là? Vous semblez avoir dit que ça...

M. GEORGE HÉBERT:

300

C'est un peu inquiétant, et c'est au niveau provincial que ça devrait se faire parce que c'est là où les renseignements sont publiés. Il devrait y avoir, pour l'utilisation de ce mécanisme-là,

une... voyons, comme je vous dis, une case précisée et c'est le ministère de l'Environnement qui devrait préciser.

305 En attendant que ça se fasse, parce que ce n'est pas le genre de choses qui va se faire du jour au lendemain, on invite la Ville à le faire d'elle-même.

310 Parce que comme c'est là, on n'a aucune espèce d'idée comment tous ces MNCV-là, qui représentent littéralement 95 % des espaces terrestres protégés, 95 % du 3.46 %. On ne le sait pas.

Il a fallu que j'écrive au ministre, qui a délégué ma lettre au directeur du registre, pour nous dire que c'était les plans qui protégeaient le parc du Mont-Royal. Pour les autres, j'attends une réponse parce que je ne le sais pas.

315 Et c'est épouvantable, le commun des mortels n'a aucun accès à ces renseignements-là, et devrait l'avoir.

M. PIERRE-CONSTANTIN CHARLES, commissaire ad hoc:

320 Par rapport aux objectifs de verdissement, vous avez parlé, en fait, vous envisagez un objectif beaucoup plus ambitieux, soit de 50 %; et vous considérez déjà pour atteindre ce qui a été identifié par la Ville comme étant, pour l'atteindre, ça va être très lent.

325 Quels genres de solutions vous allez préconiser pour pouvoir atteindre cet objectif, que ce soit celui-là de 50 % ou celui de la Ville?

M. CHARLES MALLORY:

330 50 %, vous parlez des 50...

LA PRÉSIDENTE:

Kilomètres.

335 **M. CHARLES MALLORY:**

... kilomètres carrés.

LE COMMISSAIRE CHARLES:

340

O.K.

M. GEORGE HÉBERT:

345

Justement, ce que j'ai su gérer à la fin, je n'ai pas eu le temps tout à fait de finir, c'est que la Ville utilise ce mécanisme-là des MNCV, c'est un peu, je pense, un peu par défaut; mais il y a la réserve naturelle qu'elle n'utilise pas.

350

Et s'il est nécessaire, si vraiment il y a une raison pour laquelle on n'utilise pas la réserve naturelle, peut-être la Ville a des raisons — je comprends qu'elle ne veut pas, mettons, vendre ou donner son terrain. Je comprends qu'une servitude sur les grandes propriétés, ça prend quelqu'un de solide pour détenir la servitude.

355

Ce n'est pas facile à faire, je comprends. Mais dans le fond, s'il manque des mécanismes pour le faire, la suggestion qu'on vous fait dans notre travail, c'est d'ouvrir un débat sur un nouveau mécanisme plutôt municipal pour permettre à des villes de, justement, protéger des propriétés à long terme.

360

J'ai des idées en tête qu'on pourrait suggérer dans un débat comme celui-là. Ça serait peut-être l'équivalent d'un bail résidentiel où, si on ne fait rien à l'intérieur de six mois... à l'intérieur

des trois mois... Non, si ne on fait rien avant la fin du bail, mettons trois mois avant la fin du bail, le bail est renouvelé automatiquement.

365 On pourrait avoir une forme de protection qui est pour, mettons, 25 ans. Et si avant cinq ans auparavant, on n'a rien fait, il est bon pour un autre 25 ans.

370 Il faut avoir une protection qui est permanente. Ici, on a des protections — l'administration courante, elle fait vraiment un effort; on est convaincu personnellement qu'elle fait vraiment un effort. Mais l'administration prochaine, on ne le sait pas. Puis il n'y a rien pour leur dire : « Écoutez, vous ne pouvez pas. »

375 Alors, ça prendrait des mécanismes, probablement au niveau MRC, disons communautés métropolitaines, pour créer des blocages pour des périodes de temps précises. Je ne peux pas vous...

M. CHARLES MALLORY:

Il y avait un autre aspect de votre question?

380 **LE COMMISSAIRE CHARLES:**

Non, ça va. Merci.

LA PRÉSIDENTE:

385 Ça va. Moi, j'ai été un petit peu étonnée par une phrase, puis je vais vous la lire pour que les gens comprennent de quoi on parle, puis vous allez m'expliquer :

390 « *STOP est fortement en faveur d'un moratoire sur le développement des espaces verts, mais force est de constater qu'il n'y a pas assez d'espaces verts non développés à Montréal pour*

répondre aux besoins de la population d'espaces naturels et la protection de vastes zones d'habitat naturel, sans parler des objectifs climatiques de la Ville. »

395 S'il n'y en a pas assez, quel sera l'effet d'un moratoire sur le développement des espaces verts? J'ai de la misère à vous suivre, là.

M. CHARLES MALLORY:

400 J'ai réalisé qu'il y a un peu d'ambiguïté dans ça. Parce qu'il y a ceux qu'on parle, c'est quand il y a un espace vert où les développeurs y arrivent et bâtissent des choses. Ça, c'est ce qu'on parle, de développements. Pas prendre des espaces bruns, par exemple anciennes usines, et les redévelopper en espaces verts. Ça, on ne parle pas de ça.

LA PRÉSIDENTE:

405

O.K.

M. CHARLES MALLORY:

410 Mais avec les différents besoins dont on parle partout dans le projet de ville, il y a la nécessité de voir que toute la population aurait accès à des espaces naturels près de chez eux.

415 Il y a évidemment un besoin, pas juste le 50 km² d'espaces protégés, mais autour, il faut avoir une zone tampon où peut-être la population pourrait avoir accès. Mais on n'espère pas que les zones les plus fragiles, que les gens vont marcher partout là-dedans.

Et finalement, chaque chose qu'on fait qui contribue au verdissement de la ville, la plantation d'un demi-million d'arbres par exemple, ça contribue aux objectifs climatiques.

420 Alors, tout ce qui est développement de verts, dans ce sens, contribue également au...

LA PRÉSIDENTE:

O.K. Donc, il fallait lire la phrase : c'est le moratoire sur des développements urbains dans les espaces verts.

425

M. CHARLES MALLORY:

La destruction des espaces verts.

430

LA PRÉSIDENTE:

La destruction, et l'augmentation de tous les espaces verts qu'on veut, c'est ça?

M. CHARLES MALLORY:

435

Oui.

LA PRÉSIDENTE:

440

Donc, O.K.

M. CHARLES MALLORY:

Et nous avons essayé de comptabiliser les espaces verts existants avec les besoins. Et la Ville ne possédait pas de ce qu'on a pu calculer, ne possède pas suffisamment de terrains verts pour qu'on puisse atteindre ces objectifs. Donc, la nécessité d'utiliser beaucoup ce concept de renaturalisation.

450

LA PRÉSIDENTE:

Merci. Est-ce qu'il y avait d'autres questions?

455 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:**

Est-ce qu'on a le temps?

LA PRÉSIDENTE:

460 Il nous reste une minute et demie.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

465 Dans votre document, vous avez parlé de la collecte sélective comme étant pêle-mêle à Montréal. Qu'est-ce que vous proposez pour améliorer ça, compte tenu de toute la complexité de la collecte, ensuite le tri, et tout ça?

M. CHARLES MALLORY:

470 Oui. Ça, c'est un problème depuis longtemps. L'industrie de collecte a forcé plusieurs municipalités d'utiliser ce système pêle-mêle où, comme vous le savez, les bacs verts, on y jette tout qui est dit « recyclable ».

475 Mais on comprend maintenant, c'est compris pas mal partout, que le problème de recyclage tourne sur la question de la qualité du produit au bout de la ligne.

Et le système pêle-mêle de collecte n'est à peu près nullement propice en termes de produire un produit que les usines locales pourraient utiliser.

480

C'est pourquoi nous expliquons, dans le mémoire, il y a un... Il faut inviter les industries locales qui ont la capacité potentielle d'utiliser le produit, ils ont besoin de quoi? Qu'est-ce qu'on peut faire? Jusqu'à quel point faut-il améliorer le produit, dans quel sens, pour qu'ils seraient prêts à l'acheter?

485

Parce qu'il n'y a pas d'acheteur, il n'y a pas de marché. C'est ça, la crise persiste en recyclage, et c'est ça, la qualité du produit.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

490

Donc, organiser une forme de forum ou de consultation du milieu pour voir avec eux qu'est-ce qui rendrait rentable ou utilisable les produits de la collecte, comment le faire?

M. CHARLES MALLORY:

495

Justement, nous avons deux suggestions. Une qu'on a posée au gouvernement du Québec il y a 40 ans afin qu'ils donnent de l'argent aux usines pour qu'ils puissent améliorer leur processus.

500

Et deuxièmement, lorsque nous présentions sur le projet de PDGMR dans l'idée, il y a une mesure qui propose des tables de concertation, mais il n'était pas évident que les industries, les acheteurs seraient impliqués là-dedans; et nous l'avons proposé.

LA PRÉSIDENTE:

505

Merci beaucoup, Messieurs, d'être venus, et je vous souhaite une bonne soirée. Merci, au revoir.

510

M. CHARLES MALLORY:

Merci beaucoup pour cette opportunité.

515

M. RON RAYSIDE
Rayside Labossière

LA PRÉSIDENTE:

520

Et j'inviterais maintenant monsieur Ron Rayside de Rayside Labossière, s'il vous plaît.
Bon soir.

M. RON RAYSIDE:

525

Bonsoir, merci.

LA PRÉSIDENTE:

530

Bonsoir, Monsieur Rayside.

M. RON RAYSIDE:

535

On va juste présenter quelques éléments de notre mémoire. On a sélectionné quelques
sujets. Ça, c'est pour moi. Et je vais passer à travers rapidement puis effectivement, si vous avez
des questions après.

Sur quatre sujets : les échelles, les grandes visions, le potentiel important, puis les
accords de bénéfices à la communauté.

540

On a déjà mentionné, mais dans le projet de ville, on parle de trois échelles : la question de métropole, question de quartiers, puis question de bâtiments; et que ça change d'une partie à l'autre de l'île. Il y a les coins plus périphériques dont la notion du quartier est très différente que les quartiers centraux. Mais c'est ça les échelles que vous avez définies dans le projet de ville.

545

La réalité, et à travers les interventions un peu partout, en fait, on a une multitude d'échelles. On comprend que le projet de ville doit simplifier les choses, c'est-à-dire qu'elle doit... Mais il y a, oui, la métropole, il y a le Grand Centre-ville, et il y a la question de l'Est. Nous, on a soulevé la notion le Nord puis l'Ouest.

550

Et il y a, à l'intérieur des quartiers, il y a une question de village. Même, il y a les sous-ensembles à l'intérieur des quartiers des fois, une question de voisinage, puis une question de bâtiments. Puis même dans les bâtiments, il y a des grands ensembles, ce n'est pas la même chose qu'un bâtiment.

555

Quand on parle de l'Hôtel-Dieu, ce n'est pas la même chose qu'on parle du bâtiment de mon voisin.

560

Ça fait qu'on voulait juste introduire que c'est la réalité quand on planifie une ville, de travailler à l'ensemble de ces échelles-là; et ce n'est pas nécessairement les mêmes consultations pour chacune des échelles.

565

Mais une des notions importantes, c'est la notion du village. C'est la notion de plus en plus, il y a les achats locaux; et il y a la genre d'identité qui se rapetisse, ne se rapetisse pas, mais on est identifié notre coin de quartier. Et c'est un projet de ville, une planification dans son ensemble à long terme doit tenir compte de ces différentes échelles-là. Puis on a juste mis quelques illustrations.

570

Et à travers notre document aussi, on avait parlé de tous les grands secteurs en développement avec le nombre de logements qui sont prévus. C'est sûr que le climat

économique, avec les années qui s'en viennent, peut changer ça, mais on aurait quand même beaucoup de logements un peu en prévision.

575 Que ce soit dans le secteur de l'hippodrome Royalmount, que ce soit dans la question Centre-Sud, le quartier des Faubourgs, il y a Bridge-Bonaventure qui est en discussion, et il y a le Centre-ville lui-même. Et il y a énormément de projets qui vont changer le profil dans certains quartiers.

580 Juste l'exemple de Centre-Sud, la population avec les prévisions des promoteurs, avec ce qui est en construction, va augmenter de 50 %. Alors, des fois, c'est une modification radicale.

585 Et il y a les questions comme l'hippodrome, que c'est plus une zone entre plusieurs quartiers. C'est une partie, je ne dirais pas en friche, mais c'est une nouvelle zone. Mais il va avoir une bousculade dans le marché, et on verrait dans le 2023, 2024, avec les taux d'intérêt puis d'autres considérés économiques comment ça s'en va. Mais quand même, il y en a beaucoup de projets qui s'en viennent.

590 On a travaillé beaucoup avec l'est de Montréal, et il y avait... On parle un peu, dans le mémoire, les préoccupations incluant évidemment la question de transports. Puis pas un REM, mais un REM révisé ou refait, on ne sait pas trop comment, va combler un peu le déficit de transports en commun dans l'est de Montréal.

595 On a fait un survol de peut-être un des sujets sur lequel on a fait beaucoup de recherches là-dessus, ça s'appelle les accords de bénéfices à la communauté. C'est vraiment dans le projet de ville, peut-être une autre manière de voir le zonage.

600 Je sais que le projet de ville ne touche pas la question de la réglementation, mais la réglementation, le zonage, comment est-ce qu'on peut encourager ce qui est bien pour la ville et décourager ce qui est mal pour la ville?

Et à travers les bénéfices à... l'accord des bénéfices à la communauté, il y a une partie de ça qui est incluse dans le règlement de la métropole mixte, l'obligation de logement social, logement abordable.

605 Mais ça va beaucoup plus loin que ça. Ça veut dire que si on a une zone autour d'une future station de métro, une future station d'un nouveau réseau dans l'est de Montréal de transport, au lieu de donner tout de suite les changements de zonage qui donnent un maximum de densité, un maximum de hauteur; d'aller progressivement en fonction de la qualité du projet, puis ces bénéfices-là à la communauté.

610 Comme j'ai dit, ça peut être un centre communautaire, ça peut être une composante culturelle, ça peut être en termes d'emplois locaux, ça peut être en termes de toute sorte d'affaires. C'est cette notion-là, mais qui revoit comment on accorde.

615 Et avant qu'on accorde un changement de zonage, qu'on regarde qu'est-ce qu'on veut dans ces chaque station de métro, chaque station du REM ne donne pas la même possibilité. Mais c'est juste ce genre de réflexions pour avoir une cohérence dans le développement, puis une cohérence dans l'augmentation de la densité. C'est un partage des bénéfices.

620 Ça fait que c'est un peu un des points qu'on voulait soulever.

625 Et en tout cas, la dernière, c'est juste qu'il y a plein de sujets qu'on a soulevés pour dire : il faut quand même apporter une certaine attention au fur et à mesure que le projet de ville achemine vers un plan d'urbanisme, et comment on va préciser beaucoup d'éléments. En tout cas.

Et peut-être ce qui est sous-entendu, et aussi beaucoup les considérations économiques puis la fiscalité.

630 Parce que même à travers les grands enjeux de mixité, les grands enjeux de logement social, abordable, souvent les projets sont bloqués parce qu'il n'y a simplement pas d'argent.

635 Ça fait que c'est de faire la jonction entre les grandes ambitions qu'on a en termes d'aménagement, en termes de la ville qu'on veut, et la capacité finale, incluant les ententes avec Québec puis Ottawa pour s'assurer que ces grandes ambitions sont réalisées; et qu'on ne génère pas la déception.

C'était tout.

640 **LA PRÉSIDENTE:**

C'est tout, vous avez déjà fini?

645 **M. RON RAYSIDE:**

Bien, non, mais c'était court, parce qu'on a dit... Et même le mémoire, parce qu'on a fait une table ronde, il y a beaucoup de réflexions.

650 On aurait pu parler de beaucoup d'autres sujets, on est dans toute sorte de discussions, mais on avait décidé de concentrer sur certaines.

655 C'est sûr que quand toutes ces consultations mènent en 2023 vers les éléments de plan d'urbanisme, on va avoir sûrement d'autres événements qu'on va organiser, puis d'autres enjeux qui vont être soulevés. Mais c'est juste qu'on a fait, comme je vous dis aujourd'hui, c'est tout.

LA PRÉSIDENTE:

Vous me surprenez, Monsieur Rayside.

660 **M. RON RAYSIDE:**

Non, mais qu'est-ce que vous voulez? Des fois, il faut être plus bref que le chat.

665 **LA PRÉSIDENTE:**

Bien, c'est bien, on va avoir le temps de poser nos questions.

670 **M. RON RAYSIDE:**

Oui, c'est ça.

675 **LA PRÉSIDENTE:**

Alors, vous y allez?

680 **LE COMMISSAIRE CHARLES:**

Effectivement. Dans votre présentation, vous avez parlé des accords bénéfiques communauté.

685 **M. RON RAYSIDE:**

Oui.

685 **LE COMMISSAIRE CHARLES:**

C'est une des choses que vous avez présentées que vous avez parlé, d'ailleurs, des avantages, notamment de cohérence.

690 Est-ce que, selon vous, ça pourrait risquer d'alourdir déjà le processus existant; ou
clairement, est-ce que vous souhaiteriez que ça remplace le règlement de zonage qui existe déjà?

M. RON RAYSIDE:

695 Mais est-ce que ça alourdit, je dirais dépendamment comment est-ce qu'on fait.

Nous, on fait beaucoup de projets dans le milieu social. Puis il y a les promoteurs, on est
en discussions, des fois, avec les promoteurs. Ce que les promoteurs, ce que tout le monde
demande, c'est un peu une cohésion, une planification cohérente avec les règles qui sont claires,
700 avec la prévisibilité.

Ça fait que dans la mesure qu'il y a une augmentation de zonage, qu'ils attachent
certaines conditions, le règlement mixte essaie de combler cette partie-là.

705 Si les règles sont claires de qu'est-ce qu'il faut fournir au lieu de, mettons, d'augmenter la
hauteur ou augmenter — mettons, la hauteur, c'est plus simple à comprendre. Si c'est de 10
étages, puis dans certains coins, ça peut aller, dépendant la qualité du projet, à 15 étages; mais la
plus-value qu'on ajoute à ce projet et les conditions qui sont associées à ça.

710 Il y a déjà les conditions pour le permis de 10 étages, je ne remettrai pas le mixte, avec le
202020, mais c'est la prévisibilité souvent, le dilemme, qui n'alourdit pas.

715 Parce que la prévisibilité veut dire les petits pas qu'on prend, incluant la consultation. Mais
ce n'est pas les choses réversibles. Ça veut dire qu'on procède par petits pas; mais avec, à
chaque fois, le projet est de plus en plus clair.

Et des fois, quand on voit historiquement, il y a une approbation, un genre de... un secteur
au complet, dont le genre de plan d'ensemble, puis on revient en arrière avec certaines des sous-

720 composantes de ce projet-là avec d'autres consultations. À un moment donné, le monde ne suit pas.

725 Puis à l'époque, on avait fait une étude. C'était fait, je crois, les années 80, autour de tous les processus de consultation, de comment est-ce que différentes villes fonctionnent. Puis on a vérifié d'autres villes. Et Montréal n'était pas plus long en termes de processus, mais c'était plus mêlant.

LE COMMISSAIRE CHARLES:

730 O.K.

M. RON RAYSIDE:

Ça veut dire que d'autres villes, c'était même plus long, mais plus prévisible. O.K.

735 L'enjeu de prévisibilité, de cohérence dans l'aménagement, je pense que c'est une considération très importante qui réunit les intérêts de toute sorte de monde, autant le côté social que le côté de privé.

740 C'est un peu une règle. Ici, on sait qu'il faut faire 20 % de logement social, 20 % abordable, 20 % famille, mais j'appelle ça clair. Sauf l'élément qu'on peut payer pour sortir de cette obligation-là; là, ce n'est pas clair. Mais le principe de base est clair.

Est-ce qu'il y a d'autres domaines où un peut faire la même chose?

745 **LE COMMISSAIRE CHARLES:**

O.K. Merci.

M. RON RAYSIDE:

750

La réponse est plus longue que ma présentation.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

755

Si on revient à votre carte, le triptyque, plutôt vers les échelles intermédiaires, vous avez mentionné village, voisinage, et cetera.

760

Ça rend la préparation d'un plan d'urbanisme quand même très complexe. Est-ce que ça serait les échelles intermédiaires auraient à être traitées, peut-être par exemple, par les arrondissements? Comment vous voyez ça, de complexifier autant le PUM en amenant beaucoup d'autres niveaux intermédiaires?

M. RON RAYSIDE:

765

Ça aurait pu être l'arrondissement, mais ce qu'on voulait parler, c'est la réalité. Et la réglementation doit s'adapter à la réalité, et non pas le contraire.

770

Et on voit, par exemple, les phénomènes à Montréal, et je pense que c'est vrai ailleurs, une multiplication des artères commerciales, surtout dans les quartiers centraux, mais même dans les quartiers plus périphériques.

775

T'sais, il y avait, des fois, une grande artère; puis maintenant, on voit de plus en plus les artères secondaires qui deviennent plus importantes. Puis les artères commerciales font partie de l'identité d'un quartier.

C'est très important dans la notion de voisinage, et même des fois, un ensemble du quartier. Le Plateau Mont-Royal se définit par l'Avenue Mont-Royal; Centre-Sud, Sainte-Catherine; le Centre-ville, Sainte-Catherine, la rue Ontario par bouts.

780

Mais ça se fractionne. Puis des fois, il y a le développement des artères qui va dans l'autre sens.

785

L'Avenue du Parc, dans les années 70, était importante. Ce qui a été développé dans les années après, et les artères qui allaient de l'autre sens, est-ouest, comme St-Viateur, comme Bernard.

Ça fait que ça bouge constamment. Puis les artères commerciales, comme ça fait partie de l'identité, mais ça bouge. Ça fait que la règle qu'on fixe avec la réponse, parce que...

790

Mais c'est une très bonne réponse : je ne l'ai pas, la réponse. Mais c'est sûr qu'il y a une partie à l'arrondissement, comment on... et aussi, ce n'est pas figé dans le temps.

795

T'sais, une artère St-Viateur, mettons, dans les années 70, ça avait deux places de bagels, c'est tout; et il n'y avait presque rien d'autre. Maintenant, c'est plein de... Laurier, c'est la même chose. Le Vieux-Pointe-aux-Trembles, c'est Notre-Dame était importante, il y avait un déclin, il n'y avait presque plus rien; et maintenant, il y a un effort de le remonter.

800

Ça fait que c'est comment avoir un plan d'urbanisme qui s'adapte aussi à ces réalités-là, qui touchent aussi les questions de zonage. Quand ça revient au tricoté, bien, c'est le zonage : au rez-de-chaussée, qu'est-ce qu'on veut, qu'est-ce qu'on ne veut pas, ces genres de considérations là.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

805

Parfait.

M. RON RAYSIDE:

C'est une autre longue réponse.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

810

Une autre question, pourquoi pas. Je ne sais pas si c'est dans ce document-là ou dans celui que vous avez présenté au Centre-ville.

M. RON RAYSIDE:

815

Oui.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

820

Vous avez parlé des sites excédentaires.

M. RON RAYSIDE:

825

Oui.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

830

Comment ça devrait être traité dans le PUM, si on fait vraiment beaucoup de sites enclavés très différents?

M. RON RAYSIDE:

Mais c'est vrai, on appelle ça... mais les grands ensembles, il y en a beaucoup.

835

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

Grands ensembles.

M. RON RAYSIDE:

840

Métro...

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

845

L'Hôtel-Dieu.

M. RON RAYSIDE:

850

L'Hôtel-Dieu, il y a l'histoire des... et l'Hôpital Miséricorde. Même en périphérie, il y a les ensembles religieux que, dans un jour ou l'autre, risquent de changer de vocation.

Et quand c'est les églises, c'est un processus; quand c'est l'état... mais c'est très compliqué. Puis typiquement, les budgets sont serrés s'il y a un déficit d'entretien majeur.

855

Ça fait que l'avenir de ces sites-là sont bloqués.

Je ne parle pas de l'Hôtel-Dieu. L'Hôtel-Dieu, c'est le genre de cas à part, parce que le réseau de santé vise à continuer de l'utiliser pour un bout. Mais les autres, c'est bloqué, parce qu'il n'y a pas d'argent.

860

Et toute une volonté, à la fois de maintenir le patrimoine, puis l'utiliser pour les usages sociaux. T'sais, on a fait beaucoup d'églises en usage social. Mais avec le déficit d'entretien, tout a figé.

865

Ça veut dire qu'on met en péril si on garde les lieux vacants, il va détériorer avec le temps. Ça va devenir de plus en plus cher; et c'est un lieu précieux, autant pour l'identité du voisinage que du quartier.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

870

Mais comme vous les avez identifiés comme différents, comme étant des sites excédentaires, vous ne pensez pas — est-ce qu'il y aurait une façon différente de les aborder dans le PUM 2050?

875

M. RON RAYSIDE:

Mais il y a, pour l'ensemble, les grands ensembles, comme l'ensemble des églises, c'est de prévoir à travers les ententes, peut-être avec Québec, qu'il y ait une manière au moins de maintenir les plus importantes.

880

Peut-être qu'on ne peut pas... comme les églises, on ne peut pas peut-être toutes les garder. Mais certains des grands ensembles, il faut toutes les garder, elles sont trop importantes.

885

Est-ce qu'on peut les densifier? Il y a une politique de densification, même nous-mêmes, on a fait avec les églises en densifiant autour va aider un peu la viabilité financière, mais ça ne fait pas tout.

890

Il faut vraiment les budgets particuliers dégagés par Québec, et amplifiés peut-être par Montréal, pour le maintien de ces sites-là.

895

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

Merci.

LA PRÉSIDENTE:

900

Oui, oui, on a le temps.

LE COMMISSAIRE CHARLES:

905

Parfait. Alors, dans votre présentation, vous avez mis beaucoup en évidence le Grand Est, vous avez nommé d'ailleurs quelques projets. Et dans la carte qui présente l'île de Montréal, Grand Nord, Grand Centre, Grand Ouest, et Grand Est, il arrive dans le quartier Saint-Michel, la Carrière Francon.

910

M. RON RAYSIDE:

Oui.

LE COMMISSAIRE CHARLES:

915

Êtes-vous au courant de ce projet, et comment ce projet pourrait se situer dans le cadre du PUM 2050?

M. RON RAYSIDE:

920

On est un peu impliqué, mais c'est vraiment la Ville-Saint-Michel, en santé, qui a travaillé beaucoup sur le terme de quartier dans le quartier Saint-Michel, qui a travaillé sur la Carrière Francon avec beaucoup de discussions avec l'arrondissement, puis avec le milieu communautaire. J'ai assisté à quelques événements qu'on avait essayé d'aider un peu.

925

Mais où est-ce que c'est rendu, c'est un projet évidemment à très long terme. Puis un des grands obstacles pour ce projet-là, c'est aussi une des chutes de neige importantes pour la Ville de Montréal.

930 Il n'y a pas beaucoup d'endroits où, en hiver, la neige peut être déposée, qui, je présume, est très pollué dans le fond.

935 C'est une hauteur d'équivalent, quand on va au fond, de 20 étages. Ça fait qu'on ne parle pas juste un petit trou à remplir, mais un des grands dilemmes, c'est que ça crée une cicatrice dans le quartier d'aller une partie à Saint-Michel à l'autre. Mais le chemin est long, il faut descendre jusqu'à Métropolitain ou monter vers le nord.

940 Ça fait que c'est quoi la vision? Et il y a aussi la voirie autour, il y a les industries autour; c'est un énorme défi, mais qui empêche pas du tout d'avoir une vision à long terme sur la Carrière Francon. De dire : « Qu'est-ce qu'on va faire avec ça? »

945 Il y a différents plateaux. Il y a les zones plus faciles à développer, développement communautaire, développement social, ou autre. Et les premiers plateaux qui sont peut-être un peu plus faciles que d'autres. C'est vraiment une très longue... ça demande beaucoup d'argent public pour les infrastructures.

950 Mais quand même, il faut voir à très longs termes qu'est-ce qu'on veut. C'est quoi la solution développée pour le milieu communautaire, c'est la meilleure? Je n'en sais rien.

955 Mais il y avait beaucoup de discussions autour de ce projet-là. Est-ce que ça peut devenir identitaire aussi pour ces quartiers-là autour? Il y a le Cirque du Soleil aussi qui est en face, qui veut peut-être développer.

955 En tout cas, quand on le voit sur une carte, c'est assez marquant. Et quand on est sur le bord, c'est assez, oui, je ne dirais pas frappant, mais c'est vrai que c'est un vrai phénomène.

Puis il y en a d'autres grands espaces qui étaient convertis.

Frédéric-Back venait d'une forme de carrière, mais Frédéric-Back a pris très longtemps à développer. Mais maintenant, le monde sont fiers de ça.

960

Même chose, vision d'ensemble avec le temps, de ne pas faire les gestes qui compromettent une vision d'ensemble. C'est ça, la cohérence dans la planification.

LA PRÉSIDENTE:

965

O.K. J'aurais des petites questions, moi, de précision.

M. RON RAYSIDE:

970

Oui, oui, avec une petite réponse. Oui.

LA PRÉSIDENTE:

975

C'est ça, parce qu'il nous reste peu de temps. Comment vous définissez des populations transitoires? Je vous replace dans le complexe peut-être :

« Les commons agissent comme outil de cohésion sociale, surtout pour les populations transitoires et vulnérables. »

980

M. RON RAYSIDE:

Bien, il y a plusieurs, parce qu'on a travaillé sur la notion de civic commons, surtout dans un quartier, c'était dans l'ouest de Centre-ville avec le terme de grands jardins. Puis tous les lieux de socialisation, qui n'est pas juste la rue, ce n'est pas juste les espaces publics, mais c'est les cafés, c'est les tiers lieux, ce qu'on appelle.

985

990 Et il y a tout un défi dans cette approche-là, de la cohabitation. Et la cohabitation dans cette partie de la ville fonctionne relativement bien, il y a les stress, tandis que cohabitation dans d'autres secteurs, c'est beaucoup plus stressant quand on parle de Square Cabot, quand on parle de, mettons, Parc, quand on parle...

995 Alors, et quand on parle de populations transitoires, oui, c'est une population vulnérable. Mais j'ai dévié peut-être un peu dans le mémoire, mais un Centre-ville ou un centre de quartier est plein de visiteurs de toutes sortes. Ce n'est pas juste les itinérants, c'est le monde qui travaille, c'est le monde qui fait du tourisme à l'intérieur de leur propre ville, c'est le magasinage, c'est toute sorte de choses qui touchent la question de qu'est-ce que ça veut dire, les lieux de socialisation puis les civic commons.

1000 Ça fait que le phénomène de l'itinérance ou les gens en situation d'itinérance, ça fait partie de toute l'équation : comment on peut avoir les espaces de qualité avec un sentiment de sécurité, avec un sentiment que nos enfants peuvent promener et sentir bien avec nos familles, et tout ça.

1005 Je sais que ma réponse est un peu complexe, parce que c'est une question très complexe que, en tout cas, excuse-moi, j'ai fait mon best, comme on dit.

LA PRÉSIDENTE:

Oui, il me restait une petite question, mais le temps est passé.

1010 **M. RON RAYSIDE:**

Pas de problème.

1015 **LA PRÉSIDENTE:**

Donc, on se reprendra avec d'autres qui nous expliqueront probablement.

M. RON RAYSIDE:

Oui. Sûrement, on va être de retour un jour.

1020

LA PRÉSIDENTE:

C'est ça. Merci beaucoup, Monsieur Rayside.

1025

M. RON RAYSIDE:

Merci.

LA PRÉSIDENTE:

1030

Bonne soirée.

M. RON RAYSIDE :

1035

Merci.

M. GABRIEL LAFERRIÈRE ET M. GHASSEN SOUFI

1040

Conseil jeunesse de Montréal

LA PRÉSIDENTE:

1045

J'inviterais maintenant monsieur Gabriel Laferrière et Ghassen Soufi du Conseil jeunesse de Montréal. Alors, je vous laisse installer le PowerPoint. Bonsoir.

M. GABRIEL LAFERRIÈRE:

1050 Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE:

1055 Alors, je rappelle les règles : 10 minutes de présentation et 10 minutes d'échanges et de questions, d'accord. Merci.

M. GABRIEL LAFERRIÈRE:

1060 Merci beaucoup. Donc, Madame et Messieurs les Commissaires, bonjour. On entend bien? Super, merci.

1065 C'est avec un grand plaisir que Ghassen Soufi et moi-même, Gabriel Laferrière, tous deux membres du Conseil jeunesse de Montréal, nous venons vous présenter le mémoire sur lequel nous avons travaillé en réponse à la consultation en cours.

1065 Donc, juste pour nous présenter brièvement : le Conseil jeunesse de Montréal, c'est une entité consultative qui émet des recommandations au conseil de Ville quant à diverses questions qui touchent les jeunes.

1070 On est composés de 15 membres qui ont entre 16 et 30 ans, puis qui sont choisis afin de refléter la diversité de la jeunesse montréalaise.

1075 Le conseil effectue des recherches en collaboration avec des chercheurs et des professionnels afin de produire des avis sur toute question qui est relative aux préoccupations des jeunes de la métropole qui sont âgés de 12 à 30 ans.

À titre d'exemple, nos derniers avis ont porté sur l'utilisation des espaces publics durant la nuit, sur l'usage de systèmes de décisions automatisés à Montréal, sur les logements locatifs, et sur l'économie circulaire.

1080

Donc, de par son horizon et sa portée, le prochain plan d'urbanisme et mobilité montréalais va avoir un impact certain sur les jeunes de la métropole. La prise en compte de leurs préoccupations et de leurs intérêts dans le cadre du chantier menant à son adoption et donc fort importante.

1085

La vision qui est présentée dans le projet de la ville est à la fois intéressante et inspirante. Elle permet à la jeunesse d'entrevoir un avenir prometteur, mais elle peut, comme toute chose, être bonifiée.

1090

C'est dans cette optique que nous avons scruté nos avis réalisés au fil des ans pour faire ressortir quelques recommandations qui ont été adressées à la Ville par le passé; mais qui nous apparaissent mériter une attention particulière dans le cadre des réflexions en cours.

1095

Ces recommandations, nous les avons organisées selon les sept dimensions présentées dans la section des futurs possibles du projet de ville. Puis c'est en suivant ces sept dimensions-là qu'on va vous les survoler ce soir. En fait, en survoler quelques-unes, je devrais dire.

1100

Donc, en ce qui a trait à la première dimension mise de l'avant, celle qui porte sur la population; nous sommes d'avis que davantage doit être fait en matière de logements.

1105

Le Conseil jeunesse de Montréal tient ainsi à souligner l'importance de protéger le parc locatif existant et d'assurer l'abordabilité des loyers, puis d'encourager la création de projets immobiliers qui répondent aux diverses réalités de la jeunesse, incluant des options d'hébergement adaptées aux besoins des jeunes en situation précaire.

À plusieurs égards, favoriser l'accès des jeunes au logement, c'est contribuer au caractère vibrant et dynamique de la ville. Il est donc important de nous garder en tête à cet égard.

1110 En matière de climat et d'environnement, il est important de rappeler que ça va être la jeunesse qui va devoir vivre avec les conséquences des choix qu'on fait aujourd'hui en matière de climat, d'environnement, et d'adaptation aux changements climatiques.

1115 Le Conseil jeunesse recommande ici de prioriser les considérations relatives à la biodiversité, au développement durable, et à l'agriculture urbaine dans l'aménagement du territoire montréalais; de favoriser le financement de projets de toitures végétales, de rues vertes, et de jardins communautaires; ainsi que d'encourager l'adoption de pratiques d'économie circulaire et de consommation d'eau plus responsable.

1120 Le Conseil aimerait aussi soulever que plusieurs des inégalités sociales identifiées dans le projet de ville touchent tout particulièrement les jeunes. On peut ici penser à des questions qui touchent le logement, les inégalités territoriales, ou encore la précarité financière.

1125 En lien avec cette troisième dimension, le Conseil recommande de continuer à réduire les inégalités sociales en matière de logements; de développer le transport et les infrastructures publics afin de pourvoir aux besoins des quartiers les moins bien desservis et des personnes soumises à des horaires atypiques; de poursuivre la promotion des services adaptés aux populations ayant des limitations fonctionnelles et physiques; et de contribuer à l'accueil ainsi qu'au bien-être des jeunes Autochtones, en plus de valoriser leur présence et leur contribution au sein de la Ville.

1130 Puis il y a plusieurs questions là-dedans, dans le fond, qui sont déjà mises de l'avant dans le projet de ville, mais qu'on tenait quand même à repousser ce soir.

1135 Donc, je vais maintenant céder la parole à mon collègue, Ghassen, pour qu'il vous présente les quatre dimensions qu'il reste.

M. GHASSEN SOUFI:

1140 Merci, Gabriel. Donc, pour la prochaine, si tu voudrais juste avancer la diapo. Donc, c'est la mobilité. Puis pour nous, la mobilité est un vecteur important d'émancipation et d'intégration sociale pour les jeunes.

1145 Et les jeunes sont de grands usagers du transport collectif et du transport actif, et le Conseil jeunesse de Montréal tient à saluer les propositions présentées dans le projet de ville à cet égard.

1150 Et de plus, on tient à accentuer l'importance d'un accès abordable, prolongé, et efficace au transport collectif sur l'ensemble du territoire montréalais. Il est aussi essentiel de poursuivre les efforts de développements de l'espace urbain en augmentant les aires piétonnes et les pistes cyclables, tout en assurant le passage sécuritaire des piétons et des vélos.

1155 Prochaine dimension, c'est les activités. Et on reconnaît avec les activités forment le cœur d'une ville. Et la vision qui est présentée dans le projet de ville projette une vie de quartier dynamique qui favorise le vivre ensemble.

1160 Et dans l'esprit de bonifier cette vision, le Conseil jeunesse de Montréal recommande de maintenir et de développer des infrastructures accessibles et de qualité permettant aux jeunes de pratiquer des activités sportives, réactionnelles, et artistiques.

1165 Le CjM souhaite également réitérer une recommandation de longue date visant à favoriser l'accès des jeunes à divers services, notamment de sport et de loisir, par le biais de tarifs jeunesse.

1170 Il est aussi important de souligner que ces activités peuvent se tenir autant le jour que la nuit. Et le CjM recommande ainsi que la Ville de Montréal soutienne des initiatives entreprises en ce sens pour favoriser les activités qui sont tenues de nuit.

Pour ce qui est de la prochaine dimension, les formes urbaines et l'occupation du sol, le plan d'urbanisme et de mobilité 2050 contribuera à réorienter les priorités selon lesquelles le territoire montréalais est peuplé, tant au niveau de la métropole que du bâtiment. On l'a vu.

1170 Et pour se faire, il est nécessaire que les formes urbaines et l'occupation du sol permettent de promouvoir une utilisation nocturne saine et sécuritaire de l'espace public, la réduction de la place de l'automobilisme, et l'augmentation en quantité et en qualité des infrastructures piétonnes ainsi que celles dédiées aux transports actifs.

1175 Il est aussi important pour les jeunes de mettre de l'avant l'occupation transitoire des bâtiments, et de mobiliser les espaces vacants au bénéfice des communautés locales.

1180 Et de plus, il sera d'important d'encourager l'élaboration de mécanismes de participation publique pour engager les citoyens, les jeunes citoyens sur l'utilisation des systèmes de décisions automatisés et la gouvernance des données qui en découlent.

1185 Et finalement, pour la dernière dimension : la gouvernance. Dans le mémoire, on en a traité de manière transversale, et le Conseil jeunesse de Montréal propose certaines recommandations qui permettraient de rendre plus concrets des mécanismes de gouvernance qui incluent les jeunes et leurs préoccupations.

1190 Donc, en ce sens, le Conseil jeunesse de Montréal recommande de favoriser la présence des jeunes sur les instances décisionnelles et consultatives en matière d'urbanisme et de mobilité; et d'encourager les initiatives originales en matière de mobilité, et de logement, d'écologique, et de culture.

1195 Finalement, il recommande aussi qu'une plus grande attention soit portée à l'élaboration de formations, à la création de postes au sein de différentes instances de la Ville, et à la conception de campagnes d'informations spécifiquement dirigées envers les jeunes Montréalais et Montréalaises.

Donc, pour terminer, on tenait juste à vous dire que ce mémoire essaie de mettre sur quelques pages le travail de plusieurs années, plusieurs recommandations passées que le Conseil a émis sur une multitude de sujets.

1200 Et ça, ça témoigne que, justement, les jeunes sont particulièrement intéressés par les questions d'urbanisme et de mobilité, et ils et elles seront particulièrement affectés par les décisions prises aujourd'hui pour leur futur.

1205 Et les recommandations faites par le CjM visent donc à ce que leurs préoccupations soient prises en compte dans le développement du PUM 2050. Merci.

LA PRÉSIDENTE:

1210 Merci beaucoup. Qui commence? Allez-y.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

1215 O.K. Vous avez abordé la question des espaces publics la nuit pour les jeunes. Vous n'avez pas mentionné que c'était 24/7, mais j'imagine que la nuit, c'est tard. Comment vous associez ça à la — comment je pourrais dire — aux problématiques liées à la sécurité et à la mobilité?

1220 Parce que ces espaces-là sont dans des endroits bien définis, mais il faut s'y rendre, il faut revenir. Avez-vous réfléchi à ces questions-là?

M. GABRIEL LAFERRIÈRE:

Oui. Bien, dans le fond, dans notre dernier avis portait sur, justement, l'espace public durant la nuit. Puis on a eu l'occasion de travailler avec des chercheurs de Tryspaces qui ont été

1225 sur le terrain puis qui ont observé des jeunes pour définir un peu c'était quoi leurs pratiques, comment qu'ils occupaient l'espace.

1230 Puis c'est dans cette optique-là un peu que s'inscrivait notre recommandation, nous, qu'on recommandait essentiellement de cet avis-là, une des recommandations que j'ai en tête concernait l'élaboration de projets pilotes qui viseraient à sélectionner, je pense que c'était trois parcs, dans différents arrondissements; puis faire un projet pilote puis les ouvrir toute la nuit, puis voir c'est quoi les enjeux qui émergent, est-ce que c'est une pratique qui est fonctionnelle? Sinon, comment on peut s'ajuster?

1235 On n'a pas vraiment de réponse en tant que telle. Je pense que chaque parc est très... à sa réalité particulière. Puis un parc ouvert la nuit sur le Plateau, ce n'est peut-être pas la même chose qu'un parc ouvert la nuit en Ahuntsic, ou un parc ouvert la nuit à... n'importe où d'autre.

1240 Donc, je pense qu'il faut avoir une flexibilité puis s'ajuster.

M. GHASSEN SOUFI:

1245 Et sur la question d'accessibilité, c'est aussi quelque chose qui a été soulevé lors de la rédaction de cet avis, et aussi avec notre collaboration avec Tryspaces, où les jeunes qui étaient contactés sur le terrain exprimaient aussi qu'ils avaient, des fois, certaines barrières à l'utilisation de ces espaces dans la deuxième moitié de la journée, et plus tard dans la nuit quand il était question d'accéder à ces espaces. Donc, c'est quelque chose définitivement qui mérite la peine d'être pris en compte.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

Merci.

1255 **LA PRÉSIDENTE:**

Merci. J'ai plusieurs questions, ça fait que je vais commencer. Vous réitérez une recommandation que dans la vie jeune et itinérance, soit que :

1260 « *La Ville de Montréal favorise une offre d'alternatives résidentielles qui s'accompagne de mécanismes de consultation, de concertation, de dialogue.* »

Pouvez-vous me donner des exemples d'alternatives résidentielles?

1265 **M. GABRIEL LAFERRIÈRE:**

Oui. En fait...

LA PRÉSIDENTE:

1270 Je ne voulais pas piéger, là.

M. GABRIEL LAFERRIÈRE:

1275 Non, non, il y a aucun problème. En toute franchise, je pense que cet avis a été publié en entre 2015 et 2017. Moi, je suis dans le Conseil depuis deux ans. Je pense que Ghassen est là depuis maintenant près d'un an. Je ne suis pas...

LA PRÉSIDENTE:

1280 C'était-tu des foyers de jeunes travailleurs, des résidences étudiantes? J'essayais de comprendre.

1285 **M. GHASSEN SOUFI:**

C'est une recommandation à une échelle un peu plus large. Dans le sens où c'est un peu à travers l'ensemble de la population des jeunes où on observe, on distingue un manque d'accès aux logements abordables, que ce soit, bon, des résidences étudiantes, des appartements en colocation qui sont abordables pour des étudiants, que ce soit justement dans les centres jeunesse pour des jeunes personnes qui font la transition à la vie adulte, et cetera.

1290
1295 Donc, c'est quelque chose qui est... c'est un phénomène qui est observé un peu de manière large. Et dans la considération du PUM 2050, c'est quelque chose qu'on va devoir considérer pour qu'on puisse offrir un logement abordable à ces jeunes-là, pour qu'ils puissent profiter de la vie citoyenne pleinement.

LA PRÉSIDENTE:

1300 Merci. Non, ça va.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

1305 Considérant le logement abordable pour les étudiants ou les jeunes — je ne sais pas comment le formuler — avez-vous réfléchi à la question de l'existence des logements à court terme, genre les Airbnb; est-ce que vous avez une position là-dessus?

M. GHASSEN SOUFI:

1310 Je ne pense pas qu'on a de position sur l'utilisation de logements à court terme comme Airbnb ou d'autres exemples de ce genre.

1315 **M. GABRIEL LAFERRIÈRE:**

Oui. Effectivement, c'est ça, en ce moment, on parle un peu... on représente le Conseil jeunesse. À ma connaissance, le Conseil jeunesse ne s'est pas spécifiquement penché sur cette question-là. Après, c'est sûr que nous, j'imagine, qu'on a des...

1320

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

Je vous disais, c'est à cause du lien avec le manque de logements pour les jeunes, le logement abordable. Puis souvent, bien, on cherche à comprendre pourquoi il n'y en a pas.

1325

M. GABRIEL LAFERRIÈRE:

Oui.

1330 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:**

Est-ce que c'est une raison que vous avez étudiée? Ce n'est pas une colle.

M. GABRIEL LAFERRIÈRE:

1335

Bien, t'sais, si je peux me permettre de rebondir là-dessus. On a réalisé un avis sur les occupations transitoires qui sont — dont on parle assez bien dans le projet de ville, puis qui est quelque chose qu'on a travaillé là-dessus en 2017.

1340

On est très content, puis dans le sens je pense que ce qu'il faut, c'est de proposer une diversité d'options pour que quelqu'un qui ne se reconnaît pas dans le marché traditionnel ait quand même quelque chose sur quoi...

1345

LA PRÉSIDENTE:

Des options.

1350

M. GABRIEL LAFERRIÈRE:

Exactement, sur se rabattre.

1355

LA PRÉSIDENTE:

O.K. Merci. Vous défendez très bien l'importance du patrimoine autochtone à revaloriser et à tenir compte et vous parlez des jeunes Autochtones. C'est la seule fois, si je ne me trompe pas, où vous qualifiez certains jeunes.

1360

Il me semble que vous ne parlez jamais des jeunes racisés ou des jeunes aux orientations sexuelles ou handicapés ou immigrants. Et je vous pose cette question-là parce que dans le projet de ville, on parle de l'utilisation de l'ADS+.

1365

Et je voulais savoir si vous, au Conseil, vous vous êtes posé la question : comment traiter cette question-là en parlant des jeunes, ou pour vous, ce n'est pas prioritaire? Je ne sais pas, j'essaie juste de voir si c'est un outil que vous allez utiliser.

1370

M. GABRIEL LAFERRIÈRE:

Oui, je peux. Bien, dans le fond, la raison pourquoi qu'on mentionne les jeunes Autochtones, c'est qu'on a fait un avis qui portait spécifiquement sur cette question-là. Donc, on avait quand même un bassin de recommandations qui était, bien, qui était basé sur nos recherches.

1375

Je le sais que dans nos avis, on tient généralement en compte aussi beaucoup dans les avis qui se portent un peu plus sur la mobilité, sur tous les jeunes qui ont des handicaps physiques, puis qui ont — pour qui l'accessibilité représente un niveau de difficulté de plus.

1380

Moi personnellement, je ne suis pas super familier avec l'approche ADS+. Je sais qu'elle est utilisée à la Ville, mais je ne la connais pas assez bien pour me positionner par rapport à celle-là. Je ne sais pas pour toi, Ghassen?

M. GHASSEN SOUFI:

1385

Moi, personnellement moi non plus. Ce que je voulais rajouter par rapport à la caractérisation des jeunes en tant que telle : on fait mention, dans le mémoire, des jeunes Autochtones, mais ça paraît aussi dans d'autres avis précédents, d'autres mémoires, d'autres qualifications pour les jeunes.

1390

Puis ce qu'on a présenté aujourd'hui n'est pas totalement exhaustif. Donc, des fois, on parle de jeunes habitants dans des quartiers excentrés, des jeunes qui souffrent de problèmes de mobilité quelconques, des jeunes qui ont de la difficulté à intégrer leur milieu, et cetera.

1395

Donc, c'est des choses qui apparaissent, mais on n'étudie pas nécessairement en fonction de ces catégories-là; on essaie de trouver un peu plus ce qui unit un peu la jeunesse à travers de la Ville de Montréal. Puis on essaie de représenter ça.

LA PRÉSIDENTE:

1400

O.K. Merci.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

Ça va aller.

LA PRÉSIDENTE:

1405

Questions?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

1410

Non.

LA PRÉSIDENTE:

1415

Moi, j'en ai encore une. Juste pour ce qu'on se replace, la charte des données numériques, vous dites :

« L'importance d'encourager l'élaboration de mécanismes de participation publique pour engager les citoyennes, les citoyens à l'utilisation des SDA et la gouvernance des données. »

1420

Avez-vous des idées de mécanismes de participation, ou ça reste à élaborer? Je voudrais juste voir comment on pourrait créer ces mécanismes-là de participation en SDA.

M. GHASSEN SOUFI:

1425

De mémoire, maintenant, je ne m'en rappelle pas exactement. Mais je sais que ce sujet est traité justement dans la vie sur les SDA.

LA PRÉSIDENTE:

1430

O.K.

M. GHASSEN SOUFI:

1435

Puis c'est quelque chose qui est, comment dire, dans le texte de la vie, il y a quelques suggestions qui sont proposées par rapport à quel mécanisme.

M. GABRIEL LAFERRIÈRE:

1440

Puis si je peux renchéirir, un des enjeux avec les SDA, c'est pour avoir participer à la rédaction du texte, c'est très complexe. Puis même, t'sais, d'essayer de comprendre ça, c'est très complexe. Ça fait que j'ai l'impression que...

LA PRÉSIDENTE:

1445

Merci, ça m'encourage.

M. GABRIEL LAFERRIÈRE:

1450

Mais pour être en mesure de consulter les gens, il y aurait toute une partie de vulgarisation, puis d'expliquer comment qu'on utilise les SDA à Montréal.

Mais après, je pense que du moment qu'on tend l'oreille aux citoyens sur une question, et notamment aux jeunes, il y a une panoplie de jeunes qui s'y connaissent très bien qui vont y répondre.

1455

LA PRÉSIDENTE:

1460

O.K. On les invitera une prochaine fois quand on travaillera sur les mécanismes de participation. Bien, je vous remercie. Voulez-vous ajouter quelque chose? Il vous reste une minute. Non, c'est beau?

M. GABRIEL LAFERRIÈRE:

1465

Bien, vous remercier également.

M. GHASSEN SOUFI:

1470

Merci.

LA PRÉSIDENTE:

1475

Alors, Messieurs Laferrière et Soufi, merci beaucoup, bonne soirée.

M. GABRIEL LAFERRIÈRE:

Merci.

1480

M. GHASSEN SOUFI:

Merci.

LA PRÉSIDENTE:

1485

J'aimerais mieux qu'on n'applaudisse pas. Je sais que ça a l'air bête, mais si j'accepte que les gens applaudissent, il va falloir j'accepte que les gens peuvent crier aussi ou montrer leur insatisfaction. Puis on essaie de garder un climat serein et assez neutre. Donc, je m'excuse, là. Je ne veux pas être casseuse de party, mais il faut faire attention.

1490

1495

Mme CATHERINE HU, Mme JIA YU et Mme CHARLINE DE BEYSER

Projet interconseil

LA PRÉSIDENTE:

1500

J'inviterais le projet interconseil : Catherine Hu, Jia Yu, et Charline de Beyser.

Est-ce que vous avez un PowerPoint, Mesdames? Oui. Quand vous allez le voir là; on va le voir là, nous, O.K. Alors, ce qu'on voit; ce que vous voyez, nous, on le voit. Alors, si vous pensez qu'on ne vous regarde pas, c'est parce qu'on lit, O.K.

1505

Mme CATHERINE HU:

C'est bon, parfait.

1510

LA PRÉSIDENTE:

Merci.

1515

Mme CATHERINE HU:

Donc, bien, bonjour tout le monde.

LA PRÉSIDENTE:

1520

Bonjour.

Mme CATHERINE HU:

On peut se présenter.

1525 **LA PRÉSIDENTE:**

Oui, c'est ça. Me dire qui est qui, s'il vous plaît.

1530 **Mme CATHERINE HU:**

Oui donc, mon nom c'est Catherine Hu et je suis la présidente du Conseil jeunesse d'Ahuntsic-Cartierville et —

1535 **Mme JIA YU:**

Moi, c'est Jia, je suis étudiante en géographie à l'université Concordia.

Mme CHARLINE DE BEYSER:

1540 Et moi, c'est Charline.

LA PRÉSIDENTE:

1545 Merci. Alors, on vous écoute. Je vous rappelle la règle : 10 minutes de présentation et 10 minutes d'échanges, questions ensuite. D'accord?

Mme CATHERINE HU:

1550 Parfait. On va essayer de respecter le temps.

LA PRÉSIDENTE:

Deux minutes avant la fin, je vous avertis.

1555 **Mme CATHERINE HU:**

C'est bon, parfait. Merci.

1560 Donc, on vient vous présenter une consultation qui a été faite avec plusieurs autres conseils jeunesse, mais aussi avec huit organisations de la Ville de Montréal. Donc, on était 19 jeunes, représentant 10 arrondissements de la ville. Et c'était donc lors d'une journée interconseil organisée par Concertation Montréal et l'OCPM.

1565 Donc, on a parlé de notre vision de Montréal en 2050, et c'est ça qu'on va vous présenter aujourd'hui.

Mme JIA YU:

1570 Donc, pour Montréal 2050, on a un seul motto, et c'est : « Modifier nos pratiques au lieu de modifier la biodiversité. » Donc, toutes nos propositions vont être basées sur ce point-là.

Mme CATHERINE HU:

1575 Et nous avons séparé nos propositions en trois sous-points. Donc, en premier, on parle d'une ville collective; en deuxième point, début de l'aire du transport actif et collectif; et en troisième point, déminéraliser et verdir massivement.

1580 Je vais commencer à parler de la ville collective. Et notre beau titre : « Montréal à inventer ensemble. » Donc, le but de ce sujet, c'est vraiment de penser Montréal comme étant une ville qui est collective, justement.

Ici, le premier point : prioriser la réconciliation. Ici, on parle beaucoup avec les Premières Nations; et prioriser la réconciliation dans tous les domaines, mais surtout aussi en environnement. On veut inclure les Premières Nations dans les décisions environnementales,

1585 parce qu'on sait qu'ils ont une grande sagesse par rapport au respect de l'environnement. Et on veut les inclure dans nos décisions aussi.

1590 L'importance d'une gouvernance locale forte donc, donner plus d'importance aux quartiers puis aux, bien, aux arrondissements pour qu'ils puissent donner plus de ressources localement, qui est plus accessible aussi.

1595 Et la crise du logement comme priorité. On sait qu'après la pandémie, la crise du logement est un grand enjeu en ce moment. Et c'est sûr que la jeune génération qui s'en vient, un de notre enjeu, c'est l'accès à la propriété.

1595 Donc, en 2050, on espère que ce problème sera réglé et qu'il y aura beaucoup plus de logement social, de coopératives, et qu'on aura un accès à une habitation beaucoup plus facilement qu'on a en ce moment.

1600 Ensuite donc, on a parlé ensemble d'intégrité et de la diversité des voix montréalaises. Donc là, on parle de toutes les minorités possibles et de les inclure dans la vie montréalaise. Et à travers ça, ça veut dire de continuer les exercices de consultation et valoriser les retombées, ce qu'on fait en ce moment.

1605 On a fait un exercice de consultation avec les autres conseils. Et maintenant, on vient vous présenter le fruit de notre travail.

Et soutenir les initiatives citoyennes. Puis je préciserais surtout chez les jeunes, parce que c'est vraiment les idées innovatrices des jeunes qui vont bâtir le Montréal de demain.

1610 Et finalement, voici quelques idées qu'on a eues, vous avez d'autres dans le rapport, mais voilà.

Mme CHARLINE DE BEYSER:

1615

Ah, oui. Donc, Montréal face aux changements climatiques. Il a l'air d'avoir énormément de points, mais en fait, en gros, c'est juste verdir beaucoup, beaucoup, et déminéraliser.

1620

Donc, par exemple, sur l'image ici, on peut voir que — bien, l'image de droite — c'est un arbre qui est dans un petit carré d'arbres, toujours enclavé dans des surfaces minérales.

À droite, c'est encore pire. Non seulement ils ont mis un arbre dans un bac; mais en plus, c'est deux arbres dans un bac; et en plus, c'est deux arbres dans un bac dans un bac.

1625

Donc, c'est donner de la place de la verdure, pas toujours aux infrastructures grises, et pour limiter les îlots de chaleur.

1630

Ça, ici, c'est, en fait, pour une meilleure gestion des eaux pluviales. Donc, au lieu d'envoyer les eaux direct dans le système d'égout et de polluer le Saint-Laurent, les faire filtrer sur place par des plantes. Ça permet aussi de végétaliser.

1635

Ça implique évidemment de diminuer la pollution chimique, par exemple avec du sel de déglçage. Et c'est possible aussi de décontaminer des sols autres que des eaux avec des plantes. Donc, voilà.

1640

Ici, c'est donc, ajouter des espaces verts, des friches, des boisés, des parcs. Donc, à droite, c'est une rue qui était entièrement pour les voitures qui a été transformée comme ça. Donc, c'est un bon exemple avec de l'agriculture urbaine et tout.

Et à gauche, c'est un développement récent. Mais malheureusement, c'est encore un îlot de chaleur avec des fausses pour les arbres, et un espace vert, mais très peu végétalisé avec peu de diversité, disons.

1645 Et aussi, un autre point, ça serait dans les centres-villes, il y a peu de végétation, mais surtout de la végétation exotique. Donc, ça serait d'introduire de la végétation indigène et d'inclure, de manière générale, des phytotechnologies beaucoup plus régulièrement, par exemple des toits verts; et de revoir la réglementation qui nuit, en fait, à la végétalisation.

1650 Comme, au lieu de mettre des limites de maximum de grandeurs de gazon, ça pourrait être des limites minimales; ce qui est plus logique d'un point de vue écologique. Et la restauration de milieux humides, rives du Saint-Laurent, et cetera, rivière de Montréal, et tout.

Mme JIA YU:

1655 Bien, justement, la question d'est-ce que les universités, en ce moment, c'est des exemples de campus durables? Bien, justement, il y a des images ici qui vous montrent des exemples d'est-ce que c'est vraiment ça.

1660 En ce moment, je vous laisse juger de la question. Puis justement, je vous laisse deviner aussi où est-ce que se retrouve ce parterre de gazon, dans quel campus universitaire.

Donc, Montréal sur deux, trois et quatre roues. En fait, on va parler plus de Montréal 2050 à deux pieds, deux et quatre roues et un tramway, en fait.

1665 Donc, j'ai une image ici de la carte de Montréal. Il y a beaucoup d'informations sur la carte, mais en fait, c'est juste le réseau cycliste de la Ville de Montréal. Donc, vous pouvez voir, il y a quelques informations importantes à noter.

1670 Deux trucs : il y a beaucoup — vous pouvez remarquer qu'il y a beaucoup de pistes cyclables à l'est de la Ville de Montréal, et très peu de pistes cyclables dans l'ouest de la Ville.

Pour les quartiers qui ont instauré beaucoup de pistes cyclables dans leur propre quartier, ça crée plutôt un problème, en fait, c'est qu'à la fin, il y a beaucoup d'axes nord-sud.

1675 En fait, ce n'est pas tant un problème. Parce que oui, on veut plus de pistes cyclables, mais il y a beaucoup d'axes nord-sud en ce moment, et pas assez d'axes est-ouest.

1680 Donc, vous pouvez voir. Là, je n'ai pas ma souris, je ne peux pas vous le présenter. Mais vous pouvez vraiment voir que sur tout le long donc, on a le REV, le réseau express vélo, qui passe du nord vers le sud et qui concentre tous les vélos jusqu'à la piste Maisonneuve, qui est la seule piste qui existe en ce moment dans le Centre-ville de Montréal.

Donc, ça crée vraiment une grosse congestion lorsque les personnes se déplacent au Centre-ville.

1685 Et là, justement, j'ai créé une map ce matin. Vous pouvez voir que le réseau, bien, le réseau premièrement, le réseau express vélo, ne se rend même pas jusqu'à Maisonneuve. Et il y a quatre universités le long de Maisonneuve donc, vous pouvez imaginer à quel point... bien, quatre universités, il y a Dawson qui est un cégep. Mais vous pouvez imaginer à quel point il y a beaucoup de congestion rendu sur cet axe-là.

1690 Et en plus de ça, c'est drôlement une petite piste est-ouest qui accueille tous les déplacements nord-sud.

1695 Donc, là, vous avez l'image de Maisonneuve, c'est très petit comparé à tout le flot de vélos qui arrivent sur Maisonneuve.

Donc, ma suggestion, en fait, ça serait de piétonniser le plus possible les rues du Centre-ville, ou de faire des réseaux plus à utilisation mixte.

1700 Comme cette rue-là que vous voyez sur la rue Musée et Sherbrooke donc, elle aussi, la piétonnisation de Mont-Royal cet été. Donc, ça serait de prioriser ce genre de développements là pour 2050, s'il vous plaît.

1705 Autre chose donc, qu'est-ce qui fait en sorte que le cyclisme, c'est plus sécuritaire en ce moment? Oh, est-ce que... Allô?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

1710 Oui, ça marche.

LA PRÉSIDENTE:

Oui. Ça va, ça va.

1715 **Mme JIA YU:**

Ça marche, O.K. Cool. Donc, sur Internet, il y a beaucoup de monde qui disent, qui pensent que le vélo, c'est sécuritaire si tu mets un casque. Mais en réalité, il y a beaucoup plus de différents types — bien, en fait, il y a une liste de choses qui pourraient rendre le vélo sécuritaire.

1720 Je vous laisse regarder le petit comic, le petit dessin juste ici, mais il y a un qui est vraiment important, c'est investir dans les transports actifs.

1725 O.K. Donc, là, on va parler du tramway. Donc, ça serait vraiment cool qu'il y ait un tramway à Montréal en 2050.

J'ai pris l'image de Imagine Lachine de, c'est ça, Jean-François Lefebvre donc, lui ici a proposé un tramway pour Lachine-Dorval.

1730 Vous pouvez voir que ce n'est pas incompatible à un vélo. En fait, ça priorise même les accès vélo. Sur la carte, vous pouvez voir la partie en vert, c'est tous les territoires accessibles à vélo à moins 1 500 mètres du territoire.

1735

Donc, si on priorise un transport — en fait, si on diversifie nos transports actifs, on va aussi prioriser l'accès à des pistes cyclables plus sécuritaires et une infrastructure de cyclisme sécuritaire.

1740

Voilà. Donc, lorsqu'on ne planifie pas bien nos infrastructures de transport, ce sont les résidents qui en souffrent les conséquences.

LA PRÉSIDENTE:

Oui, je m'excuse, j'ai oublié de vous avertir. Il faudrait conclure, si possible.

1745

Mme JIA YU:

O.K. Oui, oui, oui. Donc, une promenade à pied dans les rues de l'échangeur Turcot, vous pourriez imaginer à quel point c'est agréable. D'autres images vraiment cute.

1750

Mme CHARLINE DE BEYSER:

La vie de quartier.

1755

Mme JIA YU:

La vie de quartier, justement, qu'on voudrait. D'autres illustrations d'enfants qui vont à l'école en voiture et l'imaginaire d'un enfant qui va à l'école à pied.

1760

Et je vous invite à participer à la masse critique le 28 octobre 2022 à 5 heures au Carré Saint-Louis. Merci.

LA PRÉSIDENTE:

1765

Merci. Messieurs, qui commence?

LE COMMISSAIRE CHARLES:

1770

Moi, je peux.

LA PRÉSIDENTE:

1775

Il va y aller, O.K.

LE COMMISSAIRE CHARLES:

1780

Merci de votre présentation. Au début de la présentation, vous avez parlé de l'activité que vous avez réalisée qui a réunie, oui, près d'une vingtaine de jeunes de 10 arrondissements.

1785

Effectivement, il apparaît que des jeunes provenant des quartiers ciblés, ce qu'on appelle les quartiers qu'on peut considérer les quartiers stigmatisés, les quartiers qu'on considère comme étant ayant plus de difficultés; ces quartiers-là à Montréal-Nord, Saint-Michel ou les quartiers de l'Est n'ont pas été là.

Pensez-vous que leurs préoccupations dans le cadre du forum jeunesse, vous en êtes au courant; et leurs préoccupations peuvent se retrouver à l'intérieur de votre mémoire?

Mme CATHERINE HU:

1790

Je peux y aller. Je pense que nous, on a parlé, c'était vraiment une vision globale de Montréal sur les sujets qui nous été présentés pendant l'interconseil.

1795

C'est sûr qu'on ne peut en pas parler à leur place, mais je trouve que notre présentation, le rapport englobe pas mal bien les visions globales de tous les jeunes de Montréal.

1800

Mais je trouve que c'est intéressant d'avoir aussi l'avis de d'autres quartiers aussi qui n'étaient pas de l'interconseil. Et moi, je trouve que plus d'opinions, c'est toujours meilleur. Mais c'est sûr qu'on ne peut pas parler en leur nom. Donc, en résumé, c'est ça.

LE COMMISSAIRE CHARLES:

Merci.

1805

LA PRÉSIDENTE:

Jacques.

1810

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

Oui. Concernant le réseau cyclable, vous avez montré des belles photos, dont une près de l'Université Concordia sur Maisonneuve. Donc, il y a beaucoup de pistes cyclables, dont le REV, qui aboutissent sur la piste de Maisonneuve que vous qualifiez de très étroite, puis c'est vrai.

1815

Qu'est-ce que vous suggérez; y avez-vous pensé? Vous avez parlé de piétonniser la rue, mais pour répondre au problème de débit d'entonnoir de la piste de la rue Maisonneuve.

Mme JIA YU:

1820

De débit d'entonnoir, qu'est-ce que vous voulez dire?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

1825

Le débit est très important pour une piste étroite, c'est comme un entonnoir.

Mme JIA YU:

1830

Oui, oui, oui. Oui, oui. Bien, dans le fond, ce qui se serait important, en fait, ça serait de fermer entièrement Maisonneuve ou de donner de l'espace sur Sherbrooke. Donc, une des deux opinions, ou même les deux opinions.

1835

Sinon, il y a une autre option, en fait, c'est... Bien, en fait, on a des autoroutes donc, pourquoi est-ce qu'ils ne pourraient pas juste utiliser les autoroutes? Mais aussi, avoir un tramway, ça serait vraiment efficace dans le Centre-ville.

Mme CHARLINE DE BEYSER:

1840

Et aussi, on avait vu sur le REV, ils ont à peu près, par voie, ils ont à peu près le même espace qu'on a pour les deux voies sur Maisonneuve.

Donc, juste faire deux pistes cyclables à peu près de cette taille-là, mais enlever la ligne du milieu déjà, ça permet aux gens de dépasser.

1845

Parce que là, mettons, tantôt, on prenait Maisonneuve, bien, une personne très lente, c'est correct qu'elle aille à son rythme, mais il y avait un gros bouchon de quatre coins de rue derrière elle, là.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

1850

O.K.

Mme CHARLINE DE BEYSER:

1855

Ça fait que voilà. Il y avait plus de trafic sur la piste cyclable que dans la rue de voitures.

Mme JIA YU:

1860

Mais en même temps, on priorise tellement la... T'sais, on voit toujours la congestion comme une mauvaise chose, mais en même temps, t'sais, ça peut être une bonne chose. La congestion peut devenir une bonne chose, parce que justement, la façon qu'on construit les villes en ce moment, il y aura de plus en plus de congestion. Ce n'est pas en priorisant les automobiles en ce moment qu'on va avoir moins de congestion éventuellement.

1865

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

Moi, je parlais de la congestion vélo sur la piste.

1870

Mme JIA YU:

Ah, O.K. Désolée, je n'ai pas...

Mme CHARLINE DE BEYSER:

1875

Mais la solution sur Maisonneuve, ça serait juste de ne plus laisser les voitures y aller, puis ça laisserait plus de place à tous les autres moyens de transport qui existent : tramway, vélos, puis tout.

1880

LA PRÉSIDENTE:

Merci. D'autres questions? Sinon, je pourrais, moi, y aller. C'est vrai que le plan de ville parle de trois lieux : le quartier, le bâtiment, et la ville. Vous, vous rajoutez quelquefois le local.

1885 Puis je veux savoir où est-ce que ça se situe, ça, le local? C'est-tu le quartier, c'est-tu l'arrondissement, j'ai de la misère, ou c'est encore plus petit, ou...?

Mme CATHERINE HU:

1890 Bien, je pense que dans le rapport, quand on parle de local, c'était par exemple un endroit où les jeunes pourraient partager. Un endroit, si je ne me trompe pas.

LA PRÉSIDENTE:

1895 Ah, je m'excuse, je ne vous ai vraiment pas — là, vous parlez des concertations locales.

Mme CATHERINE HU:

Ah, de local.

1900 **LA PRÉSIDENTE:**

« Repenser les mécanismes de consultation et les attacher aux concertations locales pour assurer une participation représentative de la population du quartier. »

1905 Donc, je voudrais comprendre le « local » dans le quartier, dans la ville. J'ai de la misère à replacer ça.

Mme CATHERINE HU:

1910 Je pense que ce qu'on veut dire, c'est vraiment prioriser dans chaque quartier, c'était, je pense, la gouvernance forte locale. C'était justement de parler dans chaque quartier, ils ont chacun des besoins différents.

1915

Si par exemple, on prend Ville-Marie et Montréal-Nord, localement, c'est une ville, c'est Montréal; mais dans le quartier, ils ont des besoins spécifiques. Donc, on parle vraiment de local, plus arrondissements, que de la Ville de Montréal.

1920

Donc, je pense que c'était un synonyme de quartier, local, qu'on a remis dans le titre, mais c'était vraiment ça qu'on voulait dire.

LA PRÉSIDENTE:

O.K. O.K. Parce que je me demandais s'il fallait encore diminuer la structure, O.K.

1925

Puis c'est la même chose, je vous repose la même question, puis peut-être que vous allez me dire que vous utilisez quartier puis arrondissement, puis que c'est la même chose, puis que c'est moi qui veux...

1930

Mais : « *Diminuer les inégalités environnementales en ajoutant un quota verdure par quartier.* »

Mme CHARLINE DE BEYSER:

1935

Oui. Bien, c'est que dans les quartiers plus pauvres, c'est moins bien verdi généralement. Par exemple, avant, j'étais dans Villieray, pour aller au parc le plus proche, c'est 15 minutes de marche. Puis à Outremont, il y a un par coin de rue, un parc. Il y a des injustices.

Mme CATHERINE HU:

1940

Et si je peux rajouter : je pense la différence ici, ça peut être aussi dans les districts. Dans certains districts, dans un quartier, dans certains districts, c'est la réalité est différente. Déjà parfois, dans un même arrondissement. Donc, je pense que c'est là, la différence. Quand on voulait parler de quartier, c'était peut-être plus de districts.

LA PRÉSIDENTE:

1945

O.K. O.K. Merci. D'autres questions?

Mme JIA YU:

1950

Je pense qu'on avait mentionné aussi dans le rapport un genre de buffer, c'est quoi le mot en français?

Mme CHARLINE DE BEYSER:

1955

Une zone tampon...

Mme JIA YU:

1960

Une zone tampon.

Mme CHARLINE DE BEYSER:

1965

... autour des grandes routes pour les gens qui habitent à proximité de routes très achalandées par les voitures.

Mme JIA YU:

Oui.

1970

Mme CHARLINE DE BEYSER:

Mettre des zones de végétation très denses pour atténuer tout. Oui.

LA PRÉSIDENTE:

1975

Bien, écoutez, on n'a pas d'autres questions. Il nous reste du temps si vous voulez ajouter quelque chose. Sinon, je vais vous remercier d'avoir participé et d'avoir voulu porter le flambeau pour les 19 autres.

1980

Mme CHARLINE DE BEYSER:

De manière générale, on voulait — on aimerait beaucoup qu'il y ait beaucoup de déminéralisation puis que Montréal soit un peu moins gris de manière générale.

1985

Mme JIA YU:

Oui. Bien, je pense qu'on avait aussi abordé genre le fait que, t'sais, l'hiver, il n'y a pas beaucoup d'activités qui se fait à Montréal.

1990

Mme CHARLINE DE BEYSER:

Oui, moins de rues piétonnes, moins de festivals.

1995

Mme JIA YU:

Oui, oui, c'est ça. Tandis qu'il y a comme tellement d'activités l'été, mais après ça, l'hiver, il n'y a rien qui se passe à Montréal.

Puis là, t'sais, on était comme, bien, ça serait cool de pouvoir aller à l'école en ski de fond.

2000

Mme CHARLINE DE BEYSER:

Oui, par exemple sur des pistes cyclables.

2005

Mme JIA YU:

Oui

2010

Mme CHARLINE DE BEYSER:

Mais souvent, elles ne sont pas respectées parce que les gens ne voient pas les lignes, parce qu'il y a de la neige sur les lignes. Ça fait que voilà.

2015

LA PRÉSIDENTE:

Mais merci beaucoup, Mesdames Hu, Yu, et de Beyser. Merci.

2020

Mme CHARLINE DE BEYSER:

Merci.

2025

Mme CATHERINE HU:

Merci.

2030

LA PRÉSIDENTE:

Bonne soirée.

Mme CATHERINE HU:

Bonne soirée.

LA PRÉSIDENTE:

2035

Écoutez, ça va être la pause, il est 20 h 30. On avait dit aux alentours de 20 h 30. Monsieur Lincourt, vous êtes là depuis le début, mais vous allez être le prochain. Donc, on se voit dans 15 minutes, d'accord. Merci beaucoup, tout le monde.

2040

PAUSE

2045

M. MICHEL LINCOURT
Citoyen

LA PRÉSIDENTE :

2050

Alors, rebonsoir. Nous poursuivons cette première séance avec monsieur Michel Lincourt. Alors, Monsieur Lincourt, je rappelle les consignes : 10 minutes de présentation et 10 minutes d'échanges et de questions. À vous la parole, Monsieur Lincourt.

2055

M. MICHEL LINCOURT:

Merci beaucoup, Madame et Messieurs.

2060

Les jeunes qui m'ont précédé ont tout à fait raison, ils veulent une ville beaucoup, beaucoup, beaucoup, beaucoup plus verte; puis elles ont raison parfaitement.

Le problème, c'est que la Ville fait le contraire. Le projet de Ray-Mont Logistics dans l'Est est une énorme... un énorme îlot chaleur.

2065 On vient d'asphalter 2 millions de pieds carrés sur une friche industrielle au motif qu'on la décontamine. Et on va construire là-dessus une plateforme de transbordement qui s'apparente à une cour de triage sous les fenêtres de résidences.

2070 Sous les fenêtres de la résidence de personnes âgées Grace Dart, qui va avoir pour conséquences que dès que l'opération de cette cour de triage va commencer, une opération extrêmement polluante qui va déverser tous les jours 1000 camions de plus que la circulation de camions lourds du Port de Montréal.

2075 Tous les jours, il va y avoir 100 wagons sur une piste, sur une voie ferrée du CN qui va arriver. Ça va marcher 24 h/24 sous les réflecteurs, avec la pollution, la vermine, tout ce qu'on peut imaginer, sous les fenêtres de résidences où jouent des enfants, où il y a des personnes âgées, à côté de deux petits parcs patrimoniaux, le Vimont et le Steinberg.

2080 Cette immense horreur écologique est en train de se faire, contre l'opposition active des citoyens, avec l'applaudissement, la bénédiction de la Ville de Montréal, du gouvernement du Québec, et du gouvernement fédéral.

C'est un scandale absolu, et ça va à l'encontre des baux objectifs qui seront émis.

2085 Je suis sûr que votre rapport va dire : « Il faut reverdir la ville. » Mais je sais et nous savons tous dans l'Est que la Ville fait le contraire.

2090 Ça, c'est un premier point. Deuxième point que j'aimerais faire, c'est qu'on parle très peu de l'est de Montréal.

Même les jeunes qui ont présenté ont présenté des cartes, vous avez vu la carte qui était là, on voyait l'ouest, mais à l'est, c'est une terre inconnue.

2095 T'sais, on dit : « Il faut augmenter les espaces verts à Montréal, et si on atteint le 20 %. »
Les premiers... les premières personnes qui ont présenté ce jour, mais si tu as le Cap Saint-Jacques puis le Mont-Royal puis tu ne fais pas d'espace vert dans l'Est, tu n'as rien accompli.

2100 Quand les jeunes demandent de faire des espaces verts dans tous les quartiers puis d'avoir des règles strictes pour tous les quartiers, bien, ça commence dans l'Est, parce que c'est là où il en manque. C'est là où il y a des friches industrielles, c'est là où il y a les flots de chaleur, c'est là où il y a les industries qui polluent, c'est là où il y a les pétrolières vont quitter. Et ça va être pollué à mort.

2105 Mais qu'est-ce qu'on propose comme transport en commun? Un nouveau sky train. Vancouver s'en débarrasse. À Montréal, la Caisse de dépôt, les financiers, eux, ils connaissent ça, un sky train, le REM de l'Est.

2110 Les gens de l'Est se sont mobilisés puis ils ont réussi à bloquer ce projet, mais ça revient par la porte d'en arrière.

Puis pendant la dernière campagne électorale, on en n'en a jamais parlé. T'sais, le tramway... T'sais, aujourd'hui, dans l'actualité, le tramway de Québec, le fédéral dit : « On va le financer. »

2115 En 2018, lors de l'élection provinciale, la promesse, c'était de faire un tramway dans l'Est sur la rue Notre-Dame, O.K.

2120 Le lendemain de l'élection, on balaie ça pour le sky train qui aurait perturbé, démoli les quartiers où il aurait traversé, qui ne desservait pas la population de l'Est.

On transformait un service public en un produit financier à vendre au premier acheteur venu.

2125 Ce scandale a été écarté. Ça revient. Mais quelles sont les nouvelles propositions des promoteurs immobiliers? C'est de nouveau de faire le sky train qui ne dessert pas la population.

Les jeunes veulent un tramway au Centre-ville de Montréal, il y a le tramway de Lachine de Lefebvre, que je connais bien, puis qui a fait un excellent travail.

2130 Pourquoi pas le tramway dans l'Est? Cette option, depuis cinq ans, est bannie de la discussion; pourquoi? Est-ce que quelqu'un quelque part parmi les décideurs municipaux ou provinciaux peuvent expliquer aux gens de l'Est pourquoi dans l'Est, on met de côté avant même de l'avoir étudié, l'option tramway.

2135 On demande des choses très simples. On demande de demander aux gens de l'Est c'est quoi leur origine de destination. Puis c'est-tu vrai, comme le prétendait la Caisse de dépôt, que les gens veulent absolument aller de Rivière-des-Prairies au Centre-ville?

2140 Ce n'est pas vrai. Il n'y a pas plus que 10 % du monde qui voyagent comme ça. 90 %, c'est des voyages à l'intérieur.

2145 Si on faisait une étude honnête publique des origines de destination, si on faisait une étude honnête publique des... une étude comparative des modes de transport, tramway, autobus électrique, autobus à pétrole, sky train, tram-train, et cetera; on aura là un portrait véritable du système le plus approprié.

2150 Et je sais, par expérience, parce que c'est mon métier, parce que j'en ai fait beaucoup, des grands projets; je sais par expérience, parce qu'il y a plus de 250 villes à travers le monde qui adoptent le tramway, que ça fait un siècle que Toronto a un tramway qui marche très bien; que des villes nordiques construisent ou ont en opération des tramways qui marchent très bien dans la neige, dans le froid, et cetera. Ça marche : Québec est en train d'en faire un.

Pourquoi Montréal ne peut pas avoir des tramways dans le Centre-ville, dans l'Ouest, Lachine, Ahuntsic, t'sais, tu nommes tous les quartiers, mais surtout dans l'Est.

2155 Si vous regardez l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont. Si vous regardez le cégep, comment il s'appelle, dans l'Est?

LA PRÉSIDENTE:

2160 Marie-Victorin.

M. MICHEL LINCOURT:

2165 Marie-Victorin. Si vous regardez l'Institut de Cardiologie, quels sont les usagers de ces institutions qui utiliseraient le transport en commun?

Ce ne sont pas les gens très malades qui arrivent en ambulance, même les gens un peu moins malades qui arrivent en voiture ou en taxi; c'est le personnel, le petit personnel comme on dit, ce sont les simples travailleurs, les infirmières, et cetera.

2170 Et où demeure ce personnel de l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont, beaucoup demeurent à Rivière-des-Prairies.

2175 Donc, le besoin, il est entre l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont et Rivière-des-Prairies ou Rosemont ou Mercier-Est ou Mercier-Ouest ou Pointe-aux-Trembles ou Hochelaga-Maisonneuve, et cetera. Ce n'est pas le Centre-ville.

2180 Le Centre-ville, c'est des gens qui vivent dans des tours puis qui travaillent au Centre-ville. Il y a quelques transferts de Rivière-des-Prairies au Centre-ville, c'est entendu, mais ce n'est que 10 %. Et avec le télétravail, ça va être un peu moins.

Pourquoi pas un tramway sur la chaussée qu'on va reverdir Notre-Dame qui va jusqu'au bout de l'île? Pourquoi pas un tramway de la station de métro Honoré-Beaugrand qui va jusqu'au bout de l'île? Pourquoi pas un tramway dans le Nord?

2185

Pourquoi pas des autobus électriques qui font nord-sud à six ou sept endroits. On commence par Pie-IX, le projet est presque prêt, L'Assomption, Langelier, Lacordaire, puis nomme-les, Boulevard Tricentenaire dans l'Est, et cetera.

2190

Le problème, il est là. Le problème, c'est — et je vais terminer ma petite présentation en lisant le dernier paragraphe de mon mémoire.

« Quelle est ma vision de Montréal dans 30 ans. »

C'est la question que vous posez, en 2050.

2195

« Je pourrais vous dire que nous voulons une ville plus humaine, plus verte, beaucoup plus verte, plus conviviale, plus propre, plus sécuritaire, avec des espaces publics de qualité, des places publiques, des jardins publics, des parcs variés, des voies réservées aux piétons, des pistes cyclables, des industries non polluantes, des commerces attrayants et accessibles, des réseaux de transport collectif fiables, électriques, silencieux, et bien intégrés dans les milieux qu'ils traversent et desservent... »

2200

Je pourrais espérer en des véhicules mieux conçus, mieux adaptés au climat, non polluants et silencieux. J'aimerais rêver qu'en 2050 la crise climatique planétaire ne soit plus qu'un mauvais souvenir, qu'en 2050 l'inégalité économique soit réduite, que le taux de criminalité soit abaissé, que les pandémies se soient calmées...

2205

Je pourrais vouloir que les oiseaux soient de retour, que la neige au sol reste blanche, que de notre balcon nous puissions admirer les étoiles....

2210

Je pourrais vous dire que nous voulons une ville belle, fleurie, où l'on pourra rire sur un banc public...

2215 *Mais pour atteindre ce bel objectif dans 30 ans, il est indispensable que l'on réalise dès aujourd'hui les projets qui nous apporteront cet avenir plus lumineux. Comme je dis souvent, il vaut mieux construire maintenant le monde que l'on souhaite plutôt que de laisser la fatalité nous imposer sa médiocrité. »*

2220 Et ça, c'est inscrit sur mon site Internet en première page depuis 12 ans à peu près, cette phrase.

Donc, je termine ici ma présentation.

LA PRÉSIDENTE:

2225

Merci, parce que vous aviez dépassé votre temps, et je n'avais pas bien surveillé mon...

M. MICHEL LINCOURT:

2230

Ce n'est pas grave.

LA PRÉSIDENTE:

2235

Je m'en excuse, je m'en excuse, Monsieur Lincourt. Alors.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

2240

Oui, j'ai une question. En fait, on a beaucoup de tramways, mais ce n'est pas sur le tramway que je vais vous questionner. C'est un sujet très à la mode, inquiétez-vous pas, on le considère largement dans nos discussions.

Mais c'est par rapport à Ray-Mont Logistics. Vous savez que le Port de Montréal est un élément important de l'est de Montréal, et pour la grande région de Montréal au niveau transport, distribution, toute la question du transbordement est très importante à Montréal.

2245 Que suggérez-vous, mettons que Ray-Mont Logistics ne s'installe pas là, pour régler la problématique de transbordement des marchandises? Parce que vous savez, ça va devoir se faire d'une façon ou d'une autre.

M. MICHEL LINCOURT:

2250 La solution est simple, Ray-Mont Logistics, sa business, c'est un parasite. Je veux dire, on peut mettre la marchandise en vrac, qui est le blé de l'Ouest, en gros, 99 % de sa marchandise, c'est du blé; directement dans des conteneurs maritimes; mettre ça sur les Grands Lacs directement sur les bateaux.

2255 T'sais, amener par chemins de fer les conteneurs de la Saskatchewan à la pointe du Grand Lac, à Thunder Bay au bout. Et les bateaux prennent la voie maritime, puis ils livrent leur blé.

2260 Pas obligé de passer par Montréal puis transborder ça à Montréal, ça peut se faire là-bas. Simple, beaucoup plus simple. Puis toute la merde de Montréal n'existerait plus.

2265 Et si par un raisonnement complètement tordu, on démontrerait qu'il faut absolument faire le transbordement dans la région montréalaise pour donner de la business au Port de Montréal qui n'en a vraiment pas besoin, ça peut se faire à Contrecoeur, on peut déménager tout ça à Contrecoeur. Pas obligé de faire ça au milieu des quartiers résidentiels de l'Est.

2270 T'sais, ce qui se passe à l'Est présentement ne se passerait jamais à Outremont, ne se passerait jamais à Westmount, jamais dans l'ouest de Montréal, dans les communautés anglophones, à Pointe-Claire.

Je sais, j'ai vécu 25 ans à Outremont, j'avais ma maison là. Ça fait 15 ans que je vis dans l'Est maintenant. Et je constate l'énorme disparité de traitement entre les quartiers bien nantis puis l'est de Montréal.

2275 L'est de Montréal, on s'en fiche, c'est les pauvres.

2280 Examinez le discours public à propos du REM de l'Est, examinez le nombre d'articles publiés sur le scandale dans cette voie élevée sur René-Lévesque, Centre-ville, mais à peu près rien sur le scandale de la voie élevée de Sherbrooke dans Mercier-Est. À moitié rien sur le scandale de la voie élevée du sky train qui passait sur les pauvres espaces verts le long de la rue Notre-Dame, l'autre côté du pont Jacques-Cartier.

2285 La presse se préoccupe de l'Ouest et du Centre-ville, on ne parle jamais de l'Est. Bien sûr, il y a des exceptions, j'exagère pour mon discours, mais...

Le problème de Ray-Mont Logistics, c'est un problème qui ne sert qu'à lui, il est le seul bénéficiaire de ça.

2290 J'ai parlé au directeur du Port de Montréal, tu vois, il lève les bras au ciel, puis il lève les yeux, puis il dit : « Je le sais, he's a pain in the ass. »

Le Port de Montréal s'en lave les mains, le Port de Montréal construit un overpass qui tombe au côté de la propriété de Ray-Mont Logistics.

2295 Et les citoyens crient, puis les citoyens réclament un parc pour les jeunes, reverdir, reverdir. On veut faire là un parc nature, le projet est présenté. On veut même y ajouter un centre d'excellence en agriculture urbaine. Les citoyens développent ça sans un seul sou.

2300 Mais pendant ce temps-là, le projet continue à se faire et la Ville construit, ne met pas un seul sou dans les budgets, dans les PTI pour les espaces verts dans l'Est, mais met de l'argent

pour faire le boulevard de L'Assomption, pour connecter le port, pour amener les camions du port dans les quartiers.

2305 Ah, ça. Ça, la Ville finance ça dans son PTI. Puis quand moi, je l'ai fait, quand je vais au conseil de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve : « Avez-vous des budgets pour préparer le parc nature, pour satisfaire les prochaines générations qui veulent reverdir? » Non, zéro. Zéro dans les budgets d'exploitation, zéro dans le PTI.

2310 Mais beaucoup d'argent pour l'asphalte, beaucoup d'argent pour le béton, pas une cent pour les espaces verts.

2315 Je veux dire, en 2050, si vous voulez atteindre vos objectifs très nobles, il faut commencer aujourd'hui à faire les projets qui vont faire en sorte que dans ce temps-là, on va... Ça prend du temps pour préparer un projet de transport collectif.

Je pourrais continuer à tenir ce même discours.

LA PRÉSIDENTE:

2320 J'aurais...

M. MICHEL LINCOURT:

2325 Puis on arrive au bout de mon temps.

LA PRÉSIDENTE:

2330 Puis on aurait d'autres petites questions.

M. MICHEL LINCOURT:

Allez-y, Madame, je vous écoute.

2335

LA PRÉSIDENTE:

Si vous permettez. Vous nous dites dans votre mémoire, dans votre opinion, qu'on devrait avoir des lignes directrices de bonnes pratiques architecturales : qu'est-ce qu'un beau, un bon trottoir, qu'est-ce qu'une belle rue, et tout ça.

2340

Alors, je voudrais voir pourquoi — est-ce que ça, ça pourrait être une annexe au PUM; est-ce que c'est ça que vous proposez? Et s'il y avait ce genre de lignes directrices, est-ce que ça ferait en sorte qu'on n'aurait plus besoin d'outils comme le PPCMOI puis le PIA.

2345

M. MICHEL LINCOURT:

Absolument pas, non. L'un ne remplace pas l'autre. Dans beaucoup de villes, Édimbourg, Florence, Vienne, nomme-les, des villes que l'on admire, il y a des urbain design guidelines; pour parler français, des lignes directrices.

2350

Il n'y en a pas à Montréal.

2355

Quand j'étais à l'Hôtel de Ville au début des années 2000 avec Robert Libman, on avait voté des budgets pour amener les écoles d'architecture de McGill et de Montréal à participer à la vie politique de Montréal. Et on avait donné des contrats, il y a eu des concours d'architecture.

Puis on a donné un contrat à la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal, justement pour développer ça. Et le résultat a été très décevant, le résultat a été zéro. On a gaspillé l'argent des contribuables; les professeurs qu'on pensait très compétents pour faire des

2360 urbain design guidelines ont été incapables d'en faire. Et pourtant, ça existe dans beaucoup de villes.

2365 Ça dit, comment vous dire, si vous posez la question : c'est quoi une belle rue, une bonne rue? Il y a la surface au sol, les trottoirs, les arbres, les plantations, le mobilier urbain, le traitement des façades, l'affichage, la signalisation, l'éclairage. Nomme-les, c'est tout ça mis dans un ensemble harmonieux.

2370 Faire une belle rue, c'est de faire du design urbain, c'est mon métier faire ça. Mais pour amener tous les autres à faire du beau design urbain quand vient le moment d'aménager des éléments de rues, ça serait bien de leur donner des lignes directrices pour les rues, pour les trottoirs, pour les places publiques.

2375 Ah, places publiques. Et là, on rentre dans un des problèmes que je constate : c'est l'incroyable ignorance des élus et des fonctionnaires de la Ville en matière d'aménagements urbains.

2380 Je fais souvent le petit test, je demande aux gens de nommer les lieux urbains, puis d'essayer un petit peu de définir. Puis il n'y a à peu près personne qui est capable de le faire. Et pourtant, on va développer la vision que sera Montréal dans 30 ans.

2385 C'est quoi la différence entre un boulevard puis une avenue? C'est quoi une rue? Une ruelle? Un parvis? C'est quoi la différence entre un square à la française et le public square en anglais? Piazza? Plaza? Venelle? Le Cours de la Reine, pourquoi le Cours de la Reine à Paris s'appelle comme ça? Quelle est la relation avec le corso italien, et cetera?

Si on n'est pas capable de définir, de nommer même les lieux urbains, comment peut-on dire qu'on va mieux aménager la ville? Me semble que c'est élémentaire.

2390

J'ai proposé de donner des cours gratuitement, des conférences dans l'Est; ça n'intéresse vraiment personne.

LA PRÉSIDENTE:

2395

Puis je m'excuse, moi, ça m'intéresse, mais je dois vous couper, Monsieur Lincourt, je suis désolée.

M. MICHEL LINCOURT:

2400

Bien, dépêchez-vous, Madame, parce que j'avance en âge.

LA PRÉSIDENTE:

Oui.

2405

M. MICHEL LINCOURT:

Mais je vous souhaite bonne chance dans votre travail, et je pense que... Je veux dire, c'est extrêmement important; c'est pour ça que j'y ai consacré du temps pour faire ce mémoire-là avec une dose de pédagogie.

2410

J'ai essayé d'esquisser le début du commençant d'une définition d'une réponse à cette question toute simple : c'est quoi, une ville? Vous avez dans mon mémoire des éléments de définition là-dedans.

2415

LA PRÉSIDENTE:

Oui, on l'a lu, Monsieur Lincourt, mais je dois vraiment vous couper. On a vraiment dépassé le temps.

M. MICHEL LINCOURT:

2420

Je suis déçu que vous n'ayez pas posé une question sur la fiscalité.

LA PRÉSIDENTE :

2425

C'était une de mes questions, puis j'avais une autre question sur le tramway, mais je suis désolée.

M. MICHEL LINCOURT:

2430

Est-ce qu'on peut aménager des...

LA PRÉSIDENTE:

Non.

2435

M. MICHEL LINCOURT:

... ailleurs, des séances de discussions ou ces problèmes qui sont complexes peuvent être discutés plus que 10 minutes. Ça n'a pas de maudit bon sens, 10 minutes.

2440

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

Mais on a lu votre mémoire.

2445

LA PRÉSIDENTE:

Oui.

M. MICHEL LINCOURT:

2450

Oui, mais le mémoire ne dit pas tout.

LA PRÉSIDENTE:

2455

Merci.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

2460

Il y a eu un forum aussi.

LA PRÉSIDENTE:

2465

Il y a eu des forums, il y a eu beaucoup d'activités où on a essayé d'entendre tout le monde.

M. MICHEL LINCOURT:

2470

On ne nous entend pas, dans l'Est, Madame.

LA PRÉSIDENTE:

Pourtant, on a tenu un forum dans l'Est, c'est malheureux. Merci beaucoup, Monsieur Lincourt.

2475

M. MICHEL LINCOURT:

Merci, Madame.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

2480

Merci.

LA PRÉSIDENTE:

2485

Et bonne soirée. Merci.

M. CHARLES FRENETTE-CYR
Classe universitaire

2490

LA PRÉSIDENTE:

J'inviterais Charles Frenette-Cyr à venir nous présenter son opinion. Vous avez un PowerPoint, Monsieur Frenette-Cyr? Oui.

2495

Alors, pendant qu'on s'organise, je vais juste vous rappeler... Oh, qu'il y en a beaucoup, là. Juste vous rappeler que vous avez 10 minutes de présentation et 10 minutes de questions, échanges avec les commissionnaires; d'accord?

2500

M. CHARLES FRENETTE-CYR:

C'est quand je veux?

LA PRÉSIDENTE:

2505

Allons-y.

2510 **M. CHARLES FRENETTE-CYR:**

Bonsoir, ça va bien? Mon nom, c'est Charles. Je me présente : je suis un élève à l'UQAM, j'étudie en urbanisme, je suis un étudiant de Jean-François Lefebvre qui m'enseigne le cours de planification des transports et mobilité.

2515

Je suis ici dans le cadre des consultations pour présenter mon projet d'un lien structurant sur la Rive Sud de Montréal.

Donc, je vous présente l'ordre du jour de ma présentation.

2520

Donc, je vais vous expliquer pourquoi le sujet me touche particulièrement. Moi, je suis un résident de Longueuil, j'ai résidé à Longueuil depuis ma naissance. Ça fait 20 ans que je côtoie mes liens sociaux là-bas, que j'y travaille, je vais à l'école, je fais mes déplacements en transport en commun.

2525

Donc, j'ai une certaine expertise, et je peux constater les comme, comment dire, tous les défauts du réseau, les potentiels, les contraintes, puis les améliorations qu'on pourrait y faire.

Donc, pour mettre un peu en contexte : vous pouvez probablement vous demander pourquoi je viens parler d'un projet à Longueuil dans les consultations de Montréal.

2530

LA PRÉSIDENTE:

Exactement, c'était une de nos questions.

2535 **M. CHARLES FRENETTE-CYR:**

Donc, pour expliquer un peu la situation : la Ville essaie de régler des problèmes de congestion automobiles assez importants dans la ville.

2540 La façon dont on s'y prend, c'est de faire des réseaux de transports structurant, comme le tramway de Lachine, ou comme monsieur a parlé précédemment, le lien de l'Est.

Cependant, une bonne partie des gens de la région de Montréal vivent en banlieue, et leur mode de transport principal, c'est l'automobile.

2545

S'ils ont des commissions à faire à Montréal, ou ont à venir travailler dans la ville centre, ils vont probablement utiliser l'automobile s'il n'y a pas un moyen de transport assez efficace pour venir remplacer l'automobile.

2550

Donc, si on ne leur propose pas une autre solution, bien, on ne réglera jamais les problèmes de congestion dans la ville centre.

2555

Donc, c'est dans ce cadre-là qu'on vient instaurer un réseau structurant à Longueuil. Mais pas juste là, dans toutes les banlieues, pour venir globaliser le réseau plutôt que de le voir sur un point de vue régional.

2560

De plus, c'est important, comme ont mentionné les autres personnes qui ont passé avant moi, de miser sur le transport en commun dans un cadre de lutte aux changements climatiques. Puisqu'on sait qu'au Québec, il y a environ 45 % de nos émissions de GES qui sont émis par les transports; puis que les pertes d'écosystèmes liés à l'étalement urbain, bien, ça n'aide pas la situation non plus.

2565

Donc, un moyen efficace de retirer des automobiles du réseau, bien, c'est de mettre plus de transports en commun.

Donc, ça en vient à ma problématique, qui vient de comment améliorer l'offre de transport en commun structurant dans la région de Longueuil?

La solution que je propose, bien, c'est un tramway.

2570 Pourquoi? Bien, parce que c'est peu coûteux comparativement à un métro ou un sky train. On voit une diminution du coût vraiment importante, parce qu'on n'a pas à construire des stations aériennes ni des stations souterraines.

2575 Il y a une grande capacité comparativement à d'autres modes de transport, comme un autobus, un sky train, on peut en nommer d'autres aussi.

Il y a une meilleure intégration que le sky train aussi, il n'y a pas de grands pylônes qui passent, on peut refaire les surfaces des rues pour améliorer une circulation piétonne, cycliste, et cetera.

2580 Puis ça permet le déploiement de plus de stations, puisqu'avec le même budget qu'on ferait avec un métro, on peut faire environ 130 stations de tramway.

2585 Puis pour moi, ce qui est le plus important, c'est qu'il faut que le mode de transport soit efficace, fiable, et accessible à tous.

Quand je dis accessible à tous, c'est que ça soit accessible aux personnes déficientes, aux personnes handicapées, puis à toutes les personnes sur le réseau; sans nécessairement que ces personnes-là soient obligées de prendre du transport adapté, ou peu importe. On veut que ce soit autonome.

2590 Puis c'est important que ce soit efficace et fiable pour que les gens décident de délaissier leur automobile pour prendre un réseau de transport en commun.

2595 Pour ce qui est du domaine public, quand on parle des finances publiques, bien, on voit peut-être une diminution des coûts, parce que moins de personnes qui utilisent leur automobile veut dire aussi moins d'usures sur le réseau des routes. Donc, on coupe des coûts aussi.

Puis avec le remplacement des chauffeurs d'autobus qu'on n'utilise plus, bien, on coupe des coûts là aussi.

2600 Sur l'environnement, comme mentionné plus tard, bien, ça aide à la lutte aux changements climatiques puis pour l'amélioration des conditions de vie, qui est probablement le point le plus important pour les ménages.

2605 Ça, ce que ça veut dire, c'est qu'on peut enlever le deuxième véhicule, parce qu'on n'aurait plus besoin du deuxième véhicule pour se rendre travailler. Bien, on a un réseau de transport assez efficace.

2610 Puis aussi, moins de temps passé dans la congestion, ça, ça veut dire plus de temps pour faire ce qu'on veut, comme passer du temps avec sa famille, s'adonner à ses passions. Je pense que c'est des objectifs assez viables puis qui méritent de porter attention.

2615 Donc, l'explication de mon projet : j'ai constitué, par mon expertise puis que Jean-François Lefebvre m'a appris puis par mon expérience du terrain, un réseau structurant pour la Ville de Longueuil.

2620 Donc, ce que je propose, c'est un réseau de 24,72 km, 29 stations, un lien nord-sud et est-ouest, et plusieurs connexions intermodales.

2625 Donc, je n'ai pas de pointeur pour vous expliquer concrètement, mais ici, on peut voir le terminus Panama qui est la station du REM. On peut lier la station du REM avec le métro Longueuil. Ensuite, le métro Longueuil, on peut lier plusieurs pôles importants d'emploi et d'éducation. Ensuite, le terminus se rend à la gare de train de banlieue et à l'aéroport.

2630 Ça, ça amène plusieurs choses assez intéressantes. On le sait que l'aéroport de Saint-Hubert va bientôt devenir — accueillir des vols internationaux donc, on pourrait faire des connexions entre l'aéroport de Montréal et l'aéroport de Saint-Hubert en passant par le REM.

De plus, on peut aussi se dire que ça pourrait désengorger le métro, parce que des gens qui habiteraient loin du REM vont pouvoir maintenant le prendre.

2630 Puis aussi, ce qui est assez important, c'est la ligne verte. La ligne verte, ça amène un lien entre le quartier où est-ce qu'on peut voir, c'est écrit Sainte-Hélène, puis le quartier Saint-Hubert.

 En ce moment, il y a une autoroute et une voie ferrée qui coupent le quartier en deux. C'est complètement deux mondes différents, puis il n'y a aucun accès outre que le boulevard
2635 Taschereau ou Cousineau et le Chemin Chambly.

 Donc, en faisant ça, on vient lier les quartiers ensemble, puis on vient créer une connexion urbaine dans la ville.

2640 Puis je peux notamment penser, mettons, un patient qui a besoin — qui va à un rendez-vous à l'Hôpital Pierre-Bouché, qui a besoin d'aller à un autre rendez-vous à l'Hôpital Charles-Le Moyne, il peut s'y rendre en environ 15 minutes grâce à ça; au lieu de faire un détour d'une 1 h 30 en passant par le métro Longueuil.

2645 Aussi, ici, on peut voir une carte qui a été tirée de l'Enquête origine destination. Le réseau, il passe par les plus grands pôles d'emplois, qu'on peut notamment penser autour du Mail Champlain, l'hôpital — bien, les deux hôpitaux, le métro, les différents cégeps.

 Puis ici, c'est un peu brouillon, comme carte.

2650

LA PRÉSIDENTE:

 Oui, il vous reste deux minutes.

2655

M. CHARLES FRENETTE-CYR:

 Oui. C'est un peu bouillon, comme carte. Mais ici, on voit le territoire couvert à la marche par le réseau.

2660 Mes recommandations pour appliquer qu'un tel projet fonctionne : il faut convaincre la population du bien-fondé du projet. Pour moi, ce n'est pas très compliqué, il faut juste montrer que le projet est plus efficace. C'est plus efficace de prendre le transport en commun que de prendre son automobile.

2665 Aussi, ça va être important d'implanter un réseau de transport actif autour des stations dans les zones rouges que j'ai montrées précédemment. On peut notamment penser à la compagnie BIXI qui pourrait nous aider. Comme ça, ça aide à l'accessibilité du réseau.

2670 Ça serait important d'améliorer les infrastructures déjà existantes. On peut notamment penser à augmenter la fréquence de la ligne jaune, moderniser les wagons qu'on a pour être capable d'absorber les utilisateurs supplémentaires qui vont venir s'y ajouter.

2675 Rendre plus efficace le réseau d'autobus. On peut notamment penser à prendre les autobus qui ont été retirés du réseau par l'ajout du tramway, puis les remettre — les redéployer sur le réseau pour augmenter la fréquence de passage des autobus, pour que le réseau devienne ainsi plus efficace.

2680 Puis en deuxième mesure, si nécessaire, ça serait important de nationaliser le réseau du REM, puisqu'en termes de gouvernance, c'est difficile de déployer un réseau public de transport en commun et un réseau privé, qui ont des intérêts différents en termes de passagers, puis...

2685 Puis pour conclure, pour lutter contre la congestion routière dans le Grand Montréal, c'est important de s'attaquer à la congestion sur un point de vue métropolitain, au lieu de juste voir sur un point de vue régional.

Donc, c'est pour ça que je pense que c'est une bonne idée de faire un tramway à Longueuil.

2690 **LA PRÉSIDENTE:**

Merci. Puis vous présenterez ça à la RTM aussi.

2695 **M. CHARLES FRENETTE-CYR:**

Oui.

LA PRÉSIDENTE:

2700 O.K. Merci. Des questions?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

2705 Est-ce que vous avez aussi pris en considération, il y a un autre projet de tramway sur la Rive Sud ou de SLR sur Taschereau?

M. CHARLES FRENETTE-CYR:

2710 Oui. Dans le fond, sur mon plan, en fait, je viens englober ce projet-là, puisque selon moi, en fait, le projet qui était en ce moment dans les vapes, c'est un REM.

2715 Puis selon moi, ce n'est pas nécessairement un bon projet pour la Rive Sud en ce moment. Puis si ça passait par des axes que, selon moi, ce n'était pas nécessairement l'idéal. Ça passait par le boulevard Roland-Therrien qui n'a pas nécessairement les usages nécessaires. C'est beaucoup du résidentiel, en fait, densité.

On peut notamment aussi penser à un autre segment que je n'ai pas ajouté, mais qui pourrait possiblement se faire plus vers l'ouest, qui se rend vers Saint-Catherine.

2720 Mais encore là, en premier temps, je crois que c'est correct de le faire en autobus encore, puisque ça, c'est prioritaire. Ensuite, on peut voir ce qui peut être fait.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

2725 Vous avez parlé de l'Enquête origine destination tout à l'heure. Est-ce qu'il y a assez de densité partout sur la Rive Sud couvert par votre réseau pour, comment je pourrais dire, pour rentabiliser un réseau comme ça, comme un tramway, ou...?

M. CHARLES FRENETTE-CYR:

2730 En fait, ce n'est pas partout sur la Rive Sud qu'il y a une assez grande densité, mais sur les quartiers où est-ce qu'on passe, c'est probablement très dense. Et il y a certains quartiers de Montréal qui sont moins denses que ces quartiers-là.

2735 Je peux notamment penser au Vieux-Longueuil, aux quartiers autour de Saint-Lambert, ça aussi, c'est très dense; le pôle Greenfield Park aussi... bien, pas du côté ouest du boulevard, mais du côté est, c'est assez dense.

2740 Il y aurait moyen de le rentabiliser, mais il faut que les gens prennent le transport. Puis pour que les gens prennent le transport, il faut que ce soit efficace, fiable, puis accessible à tous.

LA PRÉSIDENTE:

2745 Merci. Question? En vous écoutant parler, parce que vous avez nommé les personnes avec un handicap, bon, tout ça. Et je me suis demandé — parce qu'avec la nouvelle tarification, je sais que c'est beaucoup plus cher quand on habite Longueuil.

Est-ce que vous avez pensé à une forme de tarification sociale; ou ce n'était pas du tout dans vos préoccupations à ce moment-là?

2750 **M. CHARLES FRENETTE-CYR:**

Bien, je n'y ai pas pris... je n'y ai pas pensé concrètement, puisque dans les enjeux de ma présentation, bien, ce n'était pas ce qui m'était demandé.

2755 Par contre, moi, j'ai quelque chose à proposer avec ce plan-là : les personnes qui ont des besoins en particulier, ça peut aller en fonction du revenu, le tarif.

2760 Mais aussi, moi, ce que j'aimerais implanter dans ce réseau-là, c'est plus une tarification par rapport à la distance parcourue, comme on peut voir dans les pays comme la Corée du Sud qu'on tape quand on rentre et on tape quand on sort, puis on paie pour l'utilisation qu'on fait.

Parce qu'en ce moment, les utilisateurs de la Rive Sud et de Laval paient plus cher que ceux de Montréal, mais on fait le même trajet, même plus court que ce que les Montréalais font.

2765 Puis je trouve que c'est une injustice. C'est gentil que vous en parliez, ça me donne une tribune.

LA PRÉSIDENTE:

2770 Merci. Mon intention n'était pas de vous lancer une perche.

Vous demandez, bon, on l'a vue, parce qu'on ne l'avait pas vue, votre carte, vous l'avez présentée ce soir. Puis vous parlez de transport actif de type BIXI. Moi, je connais moins Longueuil, est-ce qu'il y a des pistes cyclables, et est-ce qu'elles se connectent avec des pistes cyclables montréalaises?

2775

2780 **M. CHARLES FRENETTE-CYR:**

Je suppose que vous connaissez la mairesse, Catherine Fournier, puis ses intentions. Depuis qu'elle est rentrée en poste, si je ne me trompe pas sur les chiffres, il y a environ 16 km de pistes cyclables qui se sont ajoutées au réseau longueuillois.

2785

Juste cet été, comme je vous dis, j'ai de l'expertise, j'ai beaucoup roulé sur le réseau. Puis au fil de l'été, j'ai vu constamment des pistes cyclables s'ajouter. Donc, déjà là, le réseau, il est déjà en meilleure posture.

2790

Puis parenthèse : c'est des pistes cyclables souvent mieux aménagées que celles de Montréal, avec des protections contre les voitures.

2795

Mais en termes pour Montréal, on s'entend qu'il y a seulement deux accès pour Montréal, qui est le pont Jacques-Cartier et le point Champlain. Puis ces accès-là, les pistes cyclables sont très bien. Celle du pont Champlain est très bien aménagée, celle du pont Jacques-Cartier aussi est très bien aménagée.

2800

D'ailleurs, depuis l'année dernière, on peut y accéder pendant l'hiver aussi. C'est des avancées qui se font.

Puis je crois qu'un réseau BIXI, ça pourrait bien fonctionner. Parce qu'en ce moment, Longueuil, il y a environ seulement sept à huit stations qui se concentrent seulement dans la partie du Vieux-Longueuil donc, on ne peut pas aller loin.

2805

Des fois, je vois des gens — moi, j'habite plus loin dans la ville, des fois, je vois des gens arriver avec leur BIXI, puis je suis comme : « Mon Dieu, qu'est-ce qu'ils font? »

Il n'y a pas d'autre station, ça fait qu'on ne peut pas les laisser.

2810 Donc, le réseau, c'est sûr qu'il ne fonctionne pas présentement, parce qu'on ne peut pas l'utiliser complètement.

 Mais si on l'ajoutait autour des stations, les gens, ils pourraient possiblement prendre davantage le réseau en commun.

2815

LA PRÉSIDENTE:

 D'accord. Merci beaucoup. Je crois qu'on a passé à travers nos questions, puis on comprend plus pourquoi vous nous parlez du tramway à Longueuil, alors qu'on est sur le PUM. On le comprend très bien, je vous remercie beaucoup.

2820

M. CHARLES FRENETTE-CYR:

 Merci.

2825

LE COMMISSAIRE CHARLES:

 Merci.

2830

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

 Merci.

LA PRÉSIDENTE:

2835

 Alors, bonsoir, Monsieur Frenette-Cyr, à une prochaine.

2840

Mme SOLÈNE TESSIER
Rêves de jeunes 2050

2845

LA PRÉSIDENTE:

J'inviterais madame Solène Tessier, Rêves de jeunes 2050.

2850

Mme SOLÈNE TESSIER:

Je n'ai pas de support visuel.

2855

LA PRÉSIDENTE:

Alors, je rappelle la consigne : 10 minutes de présentation et 10 minutes de questions, échanges. Merci.

2860

Mme SOLÈNE TESSIER:

Oui. Alors, bonjour. Est-ce que vous m'entendez?

2865

LE COMMISSAIRE CHARLES:

Oui.

2870

LA PRÉSIDENTE:

Oui.

Mme SOLÈNE TESSIER:

2875 O.K. Ah, cool. Donc, je suis ici pour vous présenter Rêves de jeunes 2050. En fait, qui est un projet collaboratif d'un groupe de jeunes de 20 à 30 personnes qui s'est rassemblé cet été au cours de l'académie d'été de l'Institut du Nouveau Monde.

2880 Donc, c'est un projet qui nous a amené vraiment à explorer la ville, à vraiment parler du patrimoine, de la préservation urbaine, et aussi à créer un projet qu'on pouvait remettre à l'Office de consultation publique de la Ville de Montréal.

Donc, ce projet-là, on a pu l'accomplir grâce à l'aide de Marie-Dina et Arianna de l'Institut du Nouveau Monde; et que j'ai fait avec Agathe, ici présente.

2885 Donc, au cours de notre travail à l'Institut du Nouveau Monde, on a parlé vraiment des sept aspects de la consultation publique. On a pris le temps de les visualiser, mais il y a trois aspects qui nous ont majoritairement touchés. Donc, la culture, la mobilité, et l'accessibilité. C'est trois sujets qui sont vraiment restés lors de notre discussion.

2890 Donc, pour chacun de ces sujets-là, on a visualisé à quoi pourrait ressembler la ville en 2050 sur ces aspects-là.

Et donc, pour ça, on a créé une sorte de script où est-ce qu'on s'immerge dans la peau de deux jeunes en 2050. Ce script-là est disponible en annexe de notre mémoire.

2895 Et donc, notre travail ensuite, ça a été, à partir de ce script-là dans lequel il y a plein d'idées, le tram-cargo, des réseaux de prêt d'instruments de musique publics; on a décidé de pousser plus loin.

2900

Lors du projet, on s'est permis de rêver, mais tout en restant réaliste. On s'est dit que des concepts qui vont peut-être sembler futuristes en ce moment, bien, en 2030, en 2035, ça va être une réalité. Alors, on peut pousser encore plus loin.

2905

Donc, c'est là-dessus qu'on a démarré notre projet. Il y a plusieurs... à chacun des aspects, comme exemple celui de valoriser le patrimoine urbain, on a identifié que la Ville était unique, qu'on a des super bâtiments patrimoniaux, qu'on ne peut pas laisser ces bâtiments-là partir à la dérive.

2910

On doit vraiment essayer de les reconvertir pour éviter que notre histoire se dégrade.

Je pense que la Ville devrait encourager les citoyens, les citoyennes qui souhaitent mettre en place des projets de revitalisation. Parce qu'il y a tellement de bâtiments patrimoniaux dans la ville que ça serait vraiment difficile, on a l'impression, pour la Ville de tout reconvertir ces bâtiments-là, sans l'aide des citoyens, citoyennes qui savent de quoi le quartier a besoin, que ce soit des ateliers de menuiserie, que ce soit une maison de la culture.

2915

On pense que c'est les personnes qui habitent le quartier qui peuvent aider à cette reconversion. Donc, ces personnes-là, il leur manque, bien, le financement et le soutien d'experts, expertes. Donc, la Ville pourrait appuyer ce niveau-là.

2920

On pense aussi que c'est important de bâtir le futur grâce à des savoirs millénaires.

Oh, j'ai oublié. Donc, on a petit script. Donc, j'aimerais juste vous lire, en fait, des citations de notre script après chaque aspect que je vais vous parler.

2925

« J'arrive au musée, situé dans la maison Fulford qui a été reconvertie, comme de nombreux édifices patrimoniaux de Montréal. Ne dit-on pas que l'édifice le plus vert est celui qui est déjà construit? La visite au musée ne me coûte presque rien, car il est subventionné par le gouvernement qui priorise l'accès à la culture. La culture est au centre de la ville. »

2930

Et ça, d'ailleurs, le fait que le musée ne coûte rien, c'est un aspect qui nous a vraiment touchés. Parce qu'en ce moment, les musées sont tellement peu abordables pour des jeunes adultes qui démarrent leur vie que la Ville doit agir à ce niveau-là, selon nous.

2935

Donc, ensuite, on s'est concentré sur bâtir le futur grâce aux savoirs millénaires. Donc, quand on parle de savoirs millénaires, on parle des savoirs des peuples autochtones qui ont réussi à protéger la terre mère pendant des milliers d'années en transmettant le savoir de génération en génération.

2940

Et ça, ça s'est perdu selon nous, ce transfert de savoirs sur comment est-ce qu'on peut prendre soin de notre planète.

2945

Donc, ça crée, entre autres, de l'écoanxiété et d'autres choses chez les jeunes. Donc, on pense que la Ville de Montréal pourrait mettre en place des initiatives de cours donnés par des gardiens et gardiennes du savoir autochtone; et travailler avec les collaborations, avec des espaces de partage de savoirs; et encourager, entre autres, la mise en place de tels endroits de partage donc, en créant des parcs avec des bâtiments adaptés, par exemple.

LA PRÉSIDENTE:

2950

Je m'excuse.

Mme SOLÈNE TESSIER:

Oui.

2955

LA PRÉSIDENTE:

Avec des bâtiments... je n'ai pas compris le dernier mot.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

2960

Adaptés.

Mme SOLÈNE TESSIER:

2965

Oui, adaptés.

LA PRÉSIDENTE:

2970

Adaptés, O.K. Pardon.

Mme SOLÈNE TESSIER:

Pardon. Est-ce que je parle trop vite?

2975

LA PRÉSIDENTE:

Non, non, ça va.

Mme SOLÈNE TESSIER:

2980

O.K.

LA PRÉSIDENTE:

2985

C'est juste que je ne l'ai vraiment pas compris. Merci.

Mme SOLÈNE TESSIER:

2990

Merci. On pense aussi qu'il est essentiel, en parlant d'infrastructures, que les jeunes aient accès au plein air pendant leurs cours.

2995

Donc, par exemple, en mettant des projets de classes dans des parcs, en ayant des initiatives de transport facile à partir de l'école jusqu'à des milieux de plein air.

Donc, petite citation là-dessus :

3000

« Nous avons appris à reconnaître les différents oiseaux à l'école, car "culture" rime avec "nature". Ainsi seront développées les connaissances vis-à-vis de la faune et de la flore et celles concernant le savoir-faire, les connaissances et traditions des Premières Nations. »

3005

On s'est ensuite dirigé vers la mobilité. Ça a vraiment été un sujet sur lequel on a discuté, et il y a plein de projets qui sont ressortis, mais le projet le fort... le projet qui nous intéressait le plus est celui de la ville 15 minutes.

3010

Parce qu'on pense qu'en 2050, c'est logique qu'on puisse se loger, avoir accès à des commerces de variété et divertissements en moins de 15 minutes.

Que ce soit à pied pour ceci, ou 15 minutes en transport actif pour le travail ou autres services de nécessité comme les hôpitaux. Parce qu'on sait qu'on ne pourra pas, tout le monde, avoir en 15 minutes à pied, avoir accès à des hôpitaux, ça serait quand même poussé. Mais en faisant ça...

3015

LA PRÉSIDENTE:

Surtout quand on a mal.

Mme SOLÈNE TESSIER:

3020

Exactement. Donc, en faisant ça, on permet vraiment aux citoyens, citoyennes d'avoir une meilleure qualité de vie, et aussi de pouvoir se réapproprier nos quartiers.

3025

Mais on voit plus loin. Comme j'en ai parlé tantôt, on s'est dit qu'en 2030, 2035, la ville piétonne devrait, en théorie, être un concept beaucoup plus concret. Mais c'est quoi qui vient après?

3030

Eh bien, selon nous, ce qui vient après, c'est une ville qui est autosuffisante, ou le plus possible, que ce soit au niveau alimentaire ou énergétique. Donc, on propose entre autres d'encourager les projets urbains d'agriculture, comme des fermes sur les toits, ou autres.

Et on propose que la Ville mette en place plus de projets d'énergies renouvelables sur le territoire pour pouvoir être autosuffisante en cas de problème.

3035

Donc, si par exemple il y a une catastrophe naturelle, si on a notre énergie qui est produite sur le territoire, les pannes d'électricité vont beaucoup moins affecter, par exemple. Donc, on aura une plus grande résilience face aux changements climatiques.

Petite citation :

3040

« La Ville a encouragé les initiatives de piétonnisation. Ces initiatives ont diminué le besoin de voiture, mais ont aussi découragé leur utilisation. [...] Les piétons et piétonnes ont repris possession de l'espace urbain, avec la mise en place de jardins communautaires, de voies piétonnes et cyclables et d'espaces de jeux pour enfants et familles. Des projets d'autosuffisance complets se développent désormais pour ces quartiers. ».

3045

Maintenant, ça nous amène à un autre projet qui est plutôt innovant, selon moi. Donc, pour moderniser les structures de transport existantes et innover le transport de marchandises.

3050

Donc, là, on parle de piétonnisation. Mais s'il n'y a plus... si les routes sont diminuées, comment est-ce qu'on peut s'assurer que les citoyens, citoyennes ont accès à des biens de nécessité?

3055

Et puis là, on a commencé à se demander si on ne pourrait pas utiliser nos systèmes de transport existants pour pouvoir transporter les marchandises en mettant en place, par exemple, des métros, des trams frets, comme en Allemagne, qui sont des métros qui transportent des marchandises aux heures de faible achalandage.

3060

Et ce genre d'initiatives là, avec des métros, des trams qui peuvent transporter des marchandises, ça nous permettrait de financer la gratuité des transports en commun, qui est aussi un sujet, comme vous en avez mentionné tout à l'heure, qui nous touche. Parce que les métros, c'est rendu très, très cher.

3065

Et pour une population jeune ou de personnes qui commencent leur nouvelle vie, bien, c'est difficile parfois de se dire : « Hey, je vais payer 3,50 pour faire trois stations pour aller à un rendez-vous médical. »

3070

Donc, on pense que les transports en commun devraient être gratuits ou se rapprocher de la gratuité, et pas seulement pour les étudiants et étudiantes, aussi pour les jeunes et adultes qui le méritent bien.

LA PRÉSIDENTE:

Il vous reste deux minutes.

3075

Mme SOLÈNE TESSIER:

Oui, j'en suis consciente, ne vous inquiétez pas.

3080

« J'embarque dans le métro, pour aller visiter une amie dans un quartier éloigné. Je ne suis pas la seule à embarquer; de la marchandise l'est aussi, dans un cargo à l'arrière de la dernière voiture. Ces métros-trams cargos permettent de ravitailler la ville en produits et financent la gratuité du transport collectif. »

3085

Donc, ça close la boucle pour l'aspect mobilité. Et j'aimerais aborder le dernier aspect, qui est l'inclusivité de la ville. Donc, on voudrait encourager le partage et la mobilisation citoyenne.

3090

On réalise que dans notre ville, on est souvent cantonnés avec les gens de notre âge, qu'on a rarement l'occasion d'être en contact avec des personnes de générations différentes. Et on pense qu'en étant en contact avec des générations différentes, ça nous permet de grandir.

3095

La Ville peut encourager ceci en faisant en place des structures de partage, des parcs multigénérationnels, des endroits aussi accessibles pour tous et toutes, peu importe leur condition.

3100

Donc, peu importe, comme les parcs inclusifs qu'on a vus dans Rivière-des-Prairies où est-ce que les personnes qui ont des handicaps physiques et mentaux peuvent aller et être en contact avec d'autres jeunes afin de pouvoir s'amuser.

On pense qu'on peut pousser ça plus loin pour que ce soit inclusif pour les personnes à mobilité réduite, les jeunes, personnes âgées, pour que tout le monde puisse se retrouver aux mêmes endroits et pouvoir échanger, si possible.

Donc, petite citation :

3105

« Les fins de semaine, nous nous impliquons au jardin ou auprès des aînés et allons aux festivals publics pour entendre de la musique et nous amuser avec nos ami.e.s. Nous nous sentons très impliqué-es dans la communauté! ».

3110

Et là-dessus, j'aimerais ajouter aussi que la Ville de Montréal est très vibrante : il y a des festivals, il y a des activités. Puis on est vraiment heureux et heureuses d'avoir la chance d'habiter dans cette ville qui nous permet d'être nous-mêmes, peu importe d'où est-ce qu'on vient.

3115

Donc, sur ce, nous, on a pris le temps de rêver pendant notre travail là-bas; et j'ai remarqué que beaucoup des personnes qui présentent aujourd'hui ont aussi pris le temps de rêver. Donc, ça me fait énormément de plaisir de voir ça. J'espère sincèrement que vous allez pouvoir faire de nos rêves des réalités.

LA PRÉSIDENTE:

3120

Merci beaucoup.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

3125

Merci.

LE COMMISSAIRE CHARLES:

3130

LA PRÉSIDENTE:

Alors, je vous invite à poser des questions.

LE COMMISSAIRE CHARLES:

3135

Ça va.

LA PRÉSIDENTE:

3140

Ça va.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

3145

Bien, moi, j'en avais une, mais parce que, bon, vous êtes plus au niveau du rêve, c'est intéressant, puis ma question est trop cartésienne.

Mme SOLÈNE TESSIER:

3150

Je ne suis pas juste dans le rêve, vous pouvez me poser des questions cartésiennes, je suis là.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

3155

Bien non, c'est parce que c'est sûr, oui, il y a des baux projets de métro-cargo, de tram-cargo, c'est intéressant. Mais ma question, c'était : comment on fait pour implanter ça à Montréal dans le réseau actuel?

3160

Mais évidemment, d'ici 2050, il y a peut-être — on trouvera des solutions, mais pour le moment, c'est peu accessible, les quais, sur ce genre de...

Mme SOLÈNE TESSIER:

3165

Oui, je comprends complètement. Quand on parle de projets comme par exemple le REM ou des projets de tramway, par exemple, dans d'autres villes comme en Allemagne ou en France, ce qu'ils font, c'est que pendant les heures de faible achalandage, il y a ces métros-là, il y a ces trams-là spécifiques pour la...

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

3170

C'est ça, dans les nouveaux systèmes; pas dans les systèmes existants comme le métro de Montréal.

Mme SOLÈNE TESSIER:

3175

Bien, le système de métro de Montréal pourrait éventuellement avoir des métros-cargos qui circulent à heures de faible affluence, où est-ce que, t'sais, il y a les métros à chaque 10 minutes parfois pendant les fins de semaine ou les jours de semaines.

3180

Donc, entre ces 10 minutes, ça serait possible possiblement d'implanter des métros qui pourraient faire ça. Et oui, ça demanderait une amélioration des infrastructures existantes. Mais en ce moment, il y a énormément de chantiers déjà sur les métros pour ajouter des ascenseurs. Donc, ça serait possible, je crois, d'améliorer ça.

3185

LA PRÉSIDENTE:

C'est beau. Je vous replace, votre mémoire n'est pas numéroté, mais on va se retrouver : *Aspect culture dans la ville.*

3190

« *Nous sommes conscient-es que la reconversion de tous les bâtiments est une tâche énorme à porter, et peut être dispendieuse. [...] et on devrait encourager et aider les citoyennes et citoyens à mettre en place des projets de revitalisation patrimoniale, en accordant des prêts et bourses ainsi que du support d'expertise.* »

3195

Ça, on est-tu dans l'occupation transitoire ou pour une occupation permanente de ces bâtiments patrimoniaux existants?

Mme SOLÈNE TESSIER:

3200

Bien, dans le fond, c'est l'idée c'est que par exemple la maison Fulford qui est une maison qu'on a étudiée pendant le parcours, ce serait d'avoir... S'il y a un citoyen, une citoyenne, ou un groupe de personnes qui ont une idée, que ces personnes-là puissent, par exemple, soumettre à la Ville leur idée.

3205

Et que la Ville peut leur donner un prêt, une bourse éventuellement, pour que ces personnes-là puissent mettre à bien le projet.

3210

Donc, ça serait à voir avec les discussions avec la Ville de, par la suite, qu'est-ce qu'il se passerait. Donc, je ne crois pas qu'on irait vers la privatisation. Ça serait plus des...

LA PRÉSIDENTE:

3215

Non, je n'étais pas dans la privatisation.

Mme SOLÈNE TESSIER:

Pardon.

3220

LA PRÉSIDENTE:

J'étais dans une occupation temporaire, transitoire.

Mme SOLÈNE TESSIER:

3225

Donc, vous voulez dire que les personnes mettraient leur projet en place pour seulement quelques années, ou que ça serait pour le long terme?

LA PRÉSIDENTE:

3230

Oui, c'est ça.

Mme SOLÈNE TESSIER:

3235

Bien, idéalement, les bâtiments patrimoniaux ont besoin d'avoir des occupations pour le long terme. Donc, dans cette vision, ça serait pour que les projets prennent place dans le quartier et restent au centre des quartiers.

LA PRÉSIDENTE:

3240

O.K. Merci. Et, bien, je vais vous reposer la question : est-ce que les bâtiments institutionnels — vous étiez là en soirée quand on en parlait, les excédentaires; est-ce qu'ils doivent rester publics, selon vous?

3245

Mme SOLÈNE TESSIER:

Pouvez-vous répéter la question, s'il vous plaît?

LA PRÉSIDENTE:

3250

Oui. Tous les bâtiments institutionnels qui sont ou qui seront vacants, l'Hôtel-Dieu, tout ça, ce sont des bâtiments d'institutionnel, qu'on appelle. Alors, est-ce qu'ils doivent rester publics, à vocation publique, ces bâtiments-là, selon vous; avez-vous traité cette question-là lors de votre...?

3255

Mme SOLÈNE TESSIER:

3260

On n'a pas traité donc, là, c'est mon avis personnel. Mais selon moi, les bâtiments, le plus de bâtiments publics qu'on a dans la ville, le mieux se portera notre ville. Donc, quand les choses sont publiques, c'est-à-dire que les citoyens peuvent avoir un impact sur ces bâtiments-là.

3265

Donc, par exemple, si ça devient un lieu théâtral, par exemple, et que c'est public, bien, ça va permettre aux citoyens, citoyennes d'avoir un impact sur la tarification, et tout. Donc, d'avoir la Ville qui peut réguler, régulariser qu'est-ce qui se passe dans ces lieux-là.

3270

Donc, selon moi, ce qui est public ne devrait pas devenir privé. Mais ça, c'est mon avis personnel sur la question.

LA PRÉSIDENTE:

3275

O.K. Je vais reposer une question que j'ai posée précédemment au Conseil jeunesse de Montréal : vous mettez en lumière les savoirs des communautés autochtones. Et je comprends bien, parce qu'on les a effacés très facilement de notre vie.

3280

Et vous voulez faire des ponts intergénérationnels avec ça. Est-ce que vous avez le même sentiment par rapport aux savoirs des communautés ethnoculturelles qui font aussi partie de notre communauté?

Mme SOLÈNE TESSIER:

3285

Oui. Donc, justement, c'est une discussion qu'on a eue au fil de notre création. Donc, on croit que Montréal est une ville multiculturelle, Montréal a des savoirs de... peut bénéficier des savoirs de personnes partout dans le monde.

Ce n'est pas parce que quelque chose a été... ce n'est pas parce qu'une personne a des connaissances d'ailleurs dans le monde, peuvent être utiles ici.

3290

Donc, on ne doit pas se cantonner seulement aux savoirs des gens qui habitent ici de façon — à cause de leurs grands-pères, grands-mères, tout ça. Donc, s'il y a des solutions innovantes un peu partout dans le monde, on doit utiliser ces solutions-là.

3295

On parle souvent : « Ah, le Danemark fait ceci tellement bien. » Mais il y a énormément d'autres pays dans le monde qui font des choses très bien, mais qui ne sont juste pas mis en lumière.

3300

Donc, selon moi, tous les savoirs qui bénéficient à notre environnement devraient être pris en compte.

LA PRÉSIDENTE:

3305

D'accord, merci. C'est bon. Bien, je vous remercie beaucoup.

Mme SOLÈNE TESSIER:

3310

Merci beaucoup. C'est ma première participation donc, je suis vraiment contente d'être ici. Merci de nous écouter, ça fait plaisir.

LA PRÉSIDENTE:

Merci. Bon soir, Madame Tessier.

3315

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

Bon soir.

Mme SOLÈNE TESSIER:

3320 Merci.

Mme CHARLÈNE BLANCHETTE et Mme GÉNA CASU
Coalition québécoise sur la problématique du poids

3325

LA PRÉSIDENTE:

Et j'inviterais madame Charlène Blanchette et Géna Casu de la Coalition québécoise sur la problématique du poids. Je vous laisse quelques secondes pour vous installer, ne vous inquiétez pas. Attendez, je pense qu'il y a un petit problème technique.

3330

Bonsoir.

Mme CHARLÈNE BLANCHETTE:

3335

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE:

Alors, je reprends les consignes : 10 minutes de présentation et 10 minutes de questions, échanges. D'accord?

3340

Mme CHARLÈNE BLANCHETTE:

Très bien. Bien, bonjour, chers commissionnaires. Donc, au nom de la Coalition québécoise sur la problématique du poids, moi, Charlène Blanchette, et ma collègue, Géna Casu, en fait, oui, on va vous projeter vers 2050; mais on va également vous projeter vers un Montréal qui est plus favorable à l'adoption de saines habitudes de vie.

3345

3350 Donc, la Coalition québécoise sur la problématique du poids ou Coalition poids, ça représente, en fait, un regroupement de plus de 700 partenaires. Puis ce qu'on vise, en fait, notre mission, c'est de revendiquer, en fait, des changements dans les lois, les règlements, ou les politiques publiques pour être plus favorables, d'avoir des milieux de vie plus sains, en fait.

3355 Donc, pourquoi des saines habitudes de vie à Montréal? En fait, c'est qu'au-delà de la santé, ça a des impacts positifs sur la qualité de vie, le bien-être des Montréalais, mais également même sur l'environnement ou sur le plan social.

3360 Ça m'amène, en fait, à la première recommandation, qui est par rapport à l'accès à la saine alimentation. Les experts, en fait, de la commission EAT-Lancet sont unanimes : l'alimentation est la cible de choix pour avoir un impact, autant sur la santé humaine que planétaire.

3365 Puis en ce moment, en fait, souvent, quand on pense urbanisme, on pense à mobilité, on pense à transport actif, qui sont des éléments très importants; mais souvent, l'alimentation ne fait pas partie du discours.

3370 Et pourtant, j'ai été voir simplement dans les politiques alimentaires, les politiques de saines habitudes de vie de plusieurs de vos arrondissements, et j'ai trouvé des super belles mesures au niveau de l'aménagement qui pourraient être appliquées, dont vous pourriez vous inspirer dans le plan d'urbanisme et de mobilité.

LA PRÉSIDENTE:

3375 Ce n'est pas nous qui allons le faire, vous savez.

Mme GÉNA CASU:

3380

Dans le cadre de cette consultation, on voulait également repositionner notre ambition pour la métropole de Montréal, de restreindre la place de l'automobile au profit des modes de transport actif et collectif.

3385

Il y a plusieurs mesures qui sont à la portée de la Ville de Montréal pour opérer cette transition des modes de transport.

3390

Donc, par exemple, on peut, d'un côté, limiter les espaces de stationnement près des pôles d'emplois, des pôles commerciaux, ou des institutions, pour dissuader la population d'emprunter la voiture.

3395

Mais d'un autre côté, il faut assurer une plus grande part des investissements et de l'espace public réservé aux modes de transport actif et durable, comme le vélo, les transports collectifs, ou encore la marche.

3400

Nous espérons également pour le futur plan d'urbanisme et de mobilité de Montréal qu'ils mettent en avant des mesures concrètes pour faciliter l'accès aux espaces verts et revoir leur aménagement.

3400

Pour appuyer cette démarche, on voulait vous présenter quelques constats et recommandations.

3405

Donc, d'abord, on constate que les espaces verts, c'est des atouts qui sont importants pour promouvoir un mode de vie physiquement actif. Le problème, c'est que l'offre d'espaces verts publics, elle n'est pas égale sur tout le territoire, et notamment dans les quartiers plus défavorisés de Montréal.

3410

Il est donc essentiel de créer et d'aménager de nouveaux espaces verts à l'avenir, en tenant compte donc, à la fois de la répartition équitable sur l'ensemble du territoire montréalais, mais également de leur accessibilité, en veillant à relier ces espaces verts aux différents milieux de vie des Montréalais, via des infrastructures de transport actif et collectif notamment.

3415

Le deuxième constat, c'est que les espaces verts, ils contribuent grandement à la réduction des îlots de chaleur, un phénomène qu'on observe de plus en plus au sein de la Ville de Montréal.

Il y a plusieurs travaux qui ont montré que le verdissement de l'espace public, c'était une mesure d'aménagement qui était prometteuse pour endiguer cette problématique.

3420

Et dans notre mémoire, on a proposé de s'attaquer surtout aux espaces de stationnement donc, les verdir davantage ou carrément les transformer en espaces verts.

Donc, au sein de notre mémoire, on vous a également proposé plusieurs pistes de solutions à l'échelle du quartier pour l'élaboration du futur PUM de la Ville de Montréal.

3425

C'est à cette échelle qu'on a eu beaucoup de recommandations, parce qu'on considère que le quartier, c'est un milieu de vie de proximité important; et qu'il est essentiel qu'il puisse répondre aux besoins de la population montréalaise.

3430

Donc, d'abord, notre équipe, elle était heureuse de constater que la Ville de Montréal, d'ici 2050, allait valoriser de plus en plus le jeu libre dans les rues de son territoire. Donc, notre objectif, ça a été surtout de pouvoir outiller et de soutenir la ville dans cette démarche.

3435

Donc, un élément central qu'on voulait souligner lorsqu'il est question d'autoriser les enfants à jouer librement dans les rues, c'est la notion de sécurité. Autrement dit, il est essentiel pour nous d'implanter des mesures d'apaisement de la circulation pour en faire des lieux qui sont sécuritaires pour les familles.

Par ailleurs, vous pouvez voir que nos données de sondage, elles montrent que le jeu libre, c'est une mesure qui est très populaire auprès des citoyens.

3440

On a donc voulu vous mettre de l'avant plusieurs initiatives qui peuvent être inspirantes. D'abord, on a le projet *Rue de jeu libre* de l'arrondissement de Verdun donc, une initiative très montréalaise qui a suivi les traces de la ville de Beloeil, qui est pionnière dans le jeu libre dans la rue, et qui se développe de plus en plus.

3445

On a aussi les initiatives de rues-école, de rues ludiques qui — pour lequel on a plusieurs exemples en Europe et en Amérique du Nord.

Et puis on a les fameuses ruelles vertes et ruelles blanches, qui disposent d'un fort succès à Montréal, et qu'on souhaite voir se développer dans plus de quartiers de la ville.

3450

Mme CHARLÈNE BLANCHETTE:

Au niveau des jardins collectifs et communautaires, en fait, c'est que nombreux sont les Montréalais qui n'ont pas accès à un espace ou à une cour pour être capables de cultiver des aliments.

3455

Pourtant, l'engouement est bel et bien présent. Dans plusieurs arrondissements, il y a de nombreuses files d'attente pour avoir accès à ces espaces-là. C'est sûr qu'il y a certainement des défis d'espaces.

3460

Mais en que tels, les jardins communautaires et collectifs amènent énormément de bénéfices. Donc, on pense à la santé physique, on pense à la santé mentale, pour l'environnement, mais également au plan social avec des belles activités d'intergénération, par exemple.

3465

Donc, c'est pour ça que dans le prochain plan, en fait, on invite au niveau de l'urbanisme, à chercher à augmenter ces espaces-là de jardins communautaires et collectifs.

3470 **Mme GÉNA CASU:**

Donc, le projet de ville sur lequel porte cette consultation, elle prévoit de promouvoir la mobilité douce donc, principalement la marche et le vélo pour la majorité des déplacements du quotidien.

3475

Donc, notre équipe, elle a souhaité émettre plusieurs recommandations pour alimenter les réflexions de Montréal sur cet enjeu.

3480

Donc, déjà, l'échelle du quartier, on voulait vraiment insister sur la promotion du transport actif en toute saison, parce qu'on est très conscient que le climat de Montréal peut avoir certains obstacles à ces modes de transport, notamment en hiver. Donc, on a voulu mettre l'accent là-dessus.

3485

Également, les trajets à pied ou à vélo entre le domicile et l'école sont des moyens intéressants, des occasions pour les jeunes de pratiquer l'activité physique au quotidien.

On vous a mis à l'écran donc, quelques recommandations pour favoriser les déplacements actifs autour des écoles.

3490

On a, par exemple, toujours le fait de prévoir des mesures d'apaisement de la circulation qui sécurisent et favorisent le transport actif autour des écoles, avec des zones scolaires sécuritaires, par exemple. Donc, toujours l'aspect sécuritaire qui nous est essentiel pour favoriser le transport actif. Et puis, toujours veiller également à assurer un accès piétonnier et cyclable qui est sécuritaire autour des écoles.

3495

LA PRÉSIDENTE:

Il vous reste deux minutes.

3500

Mme CHARLÈNE BLANCHETTE:

Parfait. Ça m'amène, en fait, au sujet du zonage. En fait, le zonage est un outil urbanistique qui est à la portée des municipalités en tant que telles. Les restaurants rapides s'installent sciemment donc, par exprès, près de nos écoles pour tirer profit de cette clientèle-là.

3505

Puis les études le montrent : la présence des restaurants rapides près d'une école est associée à une consommation plus importante d'aliments de faible qualité nutritive, autrement dit, de malbouffe.

3510

Puis en plus de ça, récemment, en fait, la Ville de Montréal a combattu, a remporté la victoire, en fait, devant les Tribunaux en lien avec la validité du règlement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce par rapport au zonage, l'interdiction d'avoir des restaurants rapides près des écoles.

3515

Donc, pourquoi pas, en fait, dans le prochain plan, intégrer peut-être une ligne directrice à proposer afin que ça fasse, ça percole, en fait, pourquoi pas dans tous les arrondissements de Montréal?

3520

Pour se faire, on a un bel outil aussi qu'on a créé aussi, un beau modèle de résolution dans lequel il y a toutes les options urbanistiques; c'est quoi les clés, en fait, les conditions gagnantes pour faire un très bon règlement de zonage. Ça fait que n'hésitez pas à vous en servir.

3525

Et pourquoi pas aussi interdire aussi peut-être les services au volant? Dans plusieurs arrondissements montréalais, c'est interdit. On pense à Rosemont-La Petite-Patrie. Donc, pourquoi pas aussi intégrer cette notion-là dans le plan?

Mme GÉNA CASU:

3530 On voulait également, dans notre présentation, mettre un point d'honneur à l'aménagement des cours d'école, aussi appelées parc-école, puisque c'est des lieux qui sont très fréquentés par les jeunes plusieurs fois par jour.

3535 Les cours d'école, elles devraient permettre de pratiquer une vaste gamme d'activités physiques qui peuvent plaire à tous. C'est ça.

Or, on constate que ce n'est pas toujours le cas dans les différents milieux à Montréal.

3540 Or, il a été clairement démontré que les jeunes sont plus susceptibles d'être actifs dans des cours d'école qui sont bien aménagées, qui sont agrémentées de verdure, pour lequel il y a des équipements sportifs qui sont diversifiés, des marquages au sol, et cetera.

Donc, on voulait vraiment insister là-dessus. On voulait également mettre en avant des initiatives qui sont...

3545 **LA PRÉSIDENTE:**

Ça va être votre dernière.

Mme GÉNA CASU:

3550 Oui. Des initiatives prometteuses, comme les potagers scolaires et les jardins pédagogiques, qui permettent de développer diverses compétences chez les enfants, notamment la littéracie alimentaire. Donc, c'était aussi à mettre de l'avant.

3555

LA PRÉSIDENTE:

Ça a été vite, celle-là.

3560

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

Je n'ai pas tout compris.

3565

LA PRÉSIDENTE:

Moi non plus, les derniers mots, honnêtement.

Mme GÉNA CASU:

3570

Je vous l'expliquerai, on vous l'expliquera.

LA PRÉSIDENTE:

3575

Non, mais je vous donne... Répétez les derniers mots, parce que ça a été vraiment trop vite.

Mme GÉNA CASU:

3580

Oui. On voulait juste mettre de l'avant les initiatives de jardins pédagogiques et de, en tout cas, qui se font au niveau des écoles, les potagers scolaires qui permettent de développer les compétences des enfants, et notamment la littéracie alimentaire.

LA PRÉSIDENTE:

3585

Merci beaucoup. Parce que vraiment, je n'avais pas compris.

Mme CHARLÈNE BLANCHETTE:

Je vais peut-être juste dire en une phrase la dernière recommandation.

3590

LA PRÉSIDENTE:

Oui.

3595

Mme CHARLÈNE BLANCHETTE:

C'est avec la canicule, avec tous les changements climatiques, l'accès à l'eau, en fait, non embouteillée, c'est essentiel que les Montréalais y aient... que ce soit facile d'en trouver et ce soit disponible le plus souvent possible. Ça fait que c'est notre mot de la fin. Merci beaucoup.

3600

LA PRÉSIDENTE:

Merci. Puis j'espère que nos questions vous permettront de parler de ce que vous n'avez pas eu le temps de dire.

3605

Mme GÉNA CASU:

Oui. Merci pour votre...

3610

Mme CHARLÈNE BLANCHETTE:

Mais on est rentré à la fin.

3615

Mme GÉNA CASU:

Exact.

LA PRÉSIDENTE:

Alors, qui commence?

3620

LE COMMISSAIRE CHARLES:

Oui, je peux commencer. Merci de votre présentation. Vous avez parlé de mieux occuper les espaces urbains.

3625

Mme GÉNA CASU:

Oui

3630

LE COMMISSAIRE CHARLES:

Les rues, ruelles, trottoirs. Pour le moment, nous savons que les rues sont très utilisées pour la circulation automobile ou pour garer les autos.

3635

Comment vous voyez l'utilisation ou mieux occuper l'espace urbain? C'est déjà beaucoup, beaucoup l'utilisation auto.

Mme GÉNA CASU:

3640

Bien, c'est ça. Justement, on a beaucoup mis de l'avant dans notre mémoire le fait que les espaces de stationnement, ça peut être des espaces qui peuvent être utilisés pour des espaces verts, à d'autres fins, en tout cas, que l'utilisation automobile.

3645

Pour nous, il est essentiel de restreindre la place de l'automobile, en tout cas à Montréal. Mais ça doit passer par des initiatives, des alternatives, en fait, qui sont proposées donc, développer les modes de transport actif, les transports en commun également.

3650

C'est le plan d'urbanisme et de mobilité de Montréal d'ici 2050, il sert à ça : à savoir comment est-ce qu'on pourrait réaménager notre environnement. Et c'est certain qu'il faut une transition dans nos modes de transport. Et les espaces de stationnement, par exemple, c'est des choses sur lesquelles on aimerait agir pour que ce soit plus verti, pour favoriser l'activité physique.

3655

Donc, c'est des initiatives qu'on a mises de l'avant pour ça. Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question.

LE COMMISSAIRE CHARLES:

3660

Merci. Et une autre question rapide, vous en avez parlé également d'augmenter les jardins communautaires, et également en termes d'espace.

3665

Est-ce que pour les augmenter, est-ce qu'il y a d'autres espaces qu'on pourrait utiliser; est-ce que vous voyez des espaces comme les parcs en termes de jardins communautaires? Est-ce qu'on pourrait en faire des utilisations différentes par rapport à l'agriculture urbaine en général, que ce soit dans les parcs, dans les espaces comme vous l'avez...

Mme GÉNA CASU:

Les toits, il y avait les toits des institutions.

3670

LE COMMISSAIRE CHARLES:

Les toits effectivement, que vous avez nommés, les institutions, et autres. Est-ce que vous pouvez nous en dire plus en termes d'augmentation?

3675

Mme CHARLÈNE BLANCHETTE:

3680 Bien, c'est sûr que le mémoire ne traitait pas spécifiquement de cet aspect-là, mais au
niveau de l'agriculture urbaine, c'est sûr de maximiser le maximum d'espaces, les aménagements
comestibles, tout ce qui est les toits des institutions publiques peut être une belle avenue.

3685 Donc, c'est sûr, on appelle, en fait, c'est des espaces... souvent, il y a des espaces parfois
vacants qui n'ont pas nécessairement de vocation qui peuvent servir à la culture. Donc, à
maximiser, en fait, le plus possible, les espaces alloués qui peuvent être utilisés par les citoyens.

LE COMMISSAIRE CHARLES:

Merci.

3690 **Mme GÉNA CASU:**

3695 On a mis de l'avant dans notre mémoire un exemple qui est tiré du Réseau d'actions pour
la santé durable du Québec, qui est une initiative qui est parraine — en tout cas, qui dépend de
notre association aussi.

3700 Et eux, ils travaillent beaucoup sur tout ce qui est le verdissement et la végétalisation des
espaces de soins de santé donc, d'autres espaces. Il y a les espaces de stationnement, d'autres
espaces qui peuvent être utilisés aussi pour mieux verdir et avoir des jardins communautaires,
des initiatives comme celles-ci.

LE COMMISSAIRE CHARLES:

3705 Parfait, ça va. Oui.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

3710 Il reste un pour cent dans ma tablette, je vais poser ma question vite. Dans le document, vous avez parlé de tenir compte du principe d'équité dans la disponibilité des espaces verts.

Mme GÉNA CASU:

3715 Oui.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

Comment implanter ça, cette question d'équité là?

3720 **Mme GÉNA CASU:**

Comment la présenter?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

3725 L'implanter.

Mme GÉNA CASU:

3730 L'implanter. Bien, déjà, c'est quelque chose qu'on a pu constater dans... c'est le plan de nature et sport de la Ville de Montréal qui a proposé une cartographie, en expliquant qu'on voit clairement qu'il y a des quartiers plus défavorisés qui sont moins — où il y a une limitation au niveau des parcs, des infrastructures.

3735 Donc, nous, pour nous, l'idée, c'est savoir comment... L'objectif, c'est de les prioriser, ces quartiers-là donc, d'aménager et de créer de nouveaux parcs, et de nouvelles installations sportives.

3740 C'est vraiment surtout sur la priorisation de ces quartiers-là qu'on s'est penché surtout. C'est ça. Oui, je ne sais pas si j'ai répondu à votre question, mais la priorisation de ces quartiers, c'est ça, c'est quoi sur lequel notre association a surtout travaillé.

LA PRÉSIDENTE:

3745 Merci. Je peux, il reste-tu de la place?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

3750 Je ne comprends pas... Ah, fini.

LA PRÉSIDENTE:

3755 Ah voilà. Alors, vous dites qu'il faudrait, lors du déneigement, prioriser les trottoirs. Quand on priorise, c'est qu'il y a des choses qui changent de place. Alors, qu'est-ce qui arrive si on priorise les trottoirs, comme pour le déneigement?

Mme GÉNA CASU:

3760 Pour le déneigement en particulier, ce qu'on a voulu surtout mettre de l'avant, c'était que pour promouvoir les modes de transport actif, dont notamment la marche, c'était important qu'en hiver très particulièrement, on fasse des mesures de déneigement, de déglçage sur les trottoirs pour sécuriser les piétons.

3765 Donc, ce n'était pas une notion de prioriser par rapport à d'autres mesures spécialement; c'est juste de vraiment faire attention à implanter ces mesures-là de déneigement et de déglçage pour sécuriser les piétons. C'est ça, ce n'était pas...

LA PRÉSIDENTE:

3770 O.K. Ce n'est pas vraiment une priorité.

Mme GÉNA CASU:

3775 Non, ce n'est pas une priorité.

LA PRÉSIDENTE:

On ne commence pas par les trottoirs.

3780 **Mme GÉNA CASU:**

3785 Non, pas spécialement. On a aussi mis en avant, en lien avec les saisons, pour favoriser la pratique du vélo, faire en sorte que les pistes cyclables soient ouvertes plus hâtivement au printemps et plus tardivement en automne.

C'est ça, c'est surtout ce qu'on a voulu mettre de l'avant. C'est qu'en toute saison, il faut que le mode de transport actif soit possible.

LA PRÉSIDENTE:

3790 Mais ma question était là aussi. Vous parlez d'ouvrir plus hâtivement les pistes puis les fermer plus tard, alors que beaucoup de monde nous demande qu'elles soient 12 mois par année.

3795

Pourquoi vous, vous arrivez à un moment où il n'y en aura pas, si on les ouvre puis on les ferme? Je voudrais comprendre l'argumentaire par rapport à ça.

Mme GÉNA CASU:

3800

Bien, déjà, la notion d'ouvrir et de fermer les pistes cyclables, c'est aussi de pouvoir donner accès à la population à des transports — enfin, des vélos par exemple donc, tout ce qui est l'initiative des BIXI par exemple, faire en sorte que ce soit sur une plus longue période.

LA PRÉSIDENTE:

3805

O.K. O.K.

Mme GÉNA CASU:

3810

Ça serait des choses comme ça, déjà, outre que l'aménagement physique en tant que tel, ça serait surtout de permettre à toute la population qui n'a pas forcément un vélo en main d'avoir des initiatives comme BIXI qui...

LA PRÉSIDENTE:

3815

O.K. Je comprends mieux, parce que je pensais qu'on fermait les pistes.

Mme GÉNA CASU:

3820

Non, non, non, non.

LA PRÉSIDENTE:

O.K. Bien, écoutez...

Mme CHARLÈNE BLANCHETTE:

3825

Peut-être les endroits aussi où les pistes cyclables ne sont pas déneigées.

Mme GÉNA CASU:

3830

Exactement.

Mme GÉNA CASU:

3835

Ça fait qu'à ce niveau-là, peut-être d'essayer de l'entretenir le plus longtemps possible, même si c'est peut-être plus difficile dans certains arrondissements, par exemple.

LA PRÉSIDENTE:

3840

Bien, merci beaucoup. J'ai bien aimé vos fontaines d'eau dans le métro.

Mme GÉNA CASU:

Oui, parfait.

3845

LA PRÉSIDENTE:

Ah, j'ai une autre question, puis vous n'en parlez pas, puis je ne veux pas vous coller, puis tout ça, mais si vous y avez réfléchi.

3850

Il y a des déserts alimentaires à Montréal, et on s'en préoccupe d'autant plus quand c'est dans des quartiers défavorisés où les gens n'ont pas nécessairement une auto. En tout cas, bref.

Mme CHARLÈNE BLANCHETTE:

3855

Oui.

LA PRÉSIDENTE:

3860

On voit, ils n'ont pas les moyens de payer le taxi non plus. Bon. Mais il y a une question qui a surgi, parce qu'on a lu les rapports des autres commissions pour se préparer, puis il y a eu des débats sur oui ou non à l'implantation de magasins d'alimentation de grandes surfaces.

Mme CHARLÈNE BLANCHETTE:

3865

O.K.

LA PRÉSIDENTE:

3870

Avez-vous une opinion là-dessus?

Mme CHARLÈNE BLANCHETTE:

3875

Spécifiquement par rapport à ça, non.

3880

Mais ce qui est intéressant, en fait, c'est... ce qui serait intéressant, en fait, à petite échelle dans des déserts alimentaires, c'est de regarder à l'implantation de commerces d'alimentation locaux. Pourquoi pas des commerces, en fait, alimentaires d'entreprises sociales? Donc, vraiment communautaires. Donc, ça vient chercher encore plus profondément, outre l'accès, vraiment une belle richesse.

Mais spécifiquement par rapport à l'implantation de magasins grandes surfaces, je dirais qu'on ne l'a pas évalué, cet aspect-là, en profondeur.

LA PRÉSIDENTE:

3885

O.K. C'est parce que le problème semblait le coût. Les gens des grandes surfaces disaient : « Bien, ça va coûter moins cher donc, c'est préférable. » D'autres qui disaient : « Non, parce que ça veut dire des stationnements, ça veut dire des grands espaces. »

3890

Alors, je voulais voir si vous aviez une opinion là-dessus.

Mme CHARLÈNE BLANCHETTE:

3895

Là-dessus, on n'est pas positionnés.

LA PRÉSIDENTE:

O.K. Bien, merci beaucoup. Alors, ça clôt.

3900

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

Moi, j'avais une question take out pour vous, à apporter.

3905

Il y a beaucoup de quartiers à très faible densité à Montréal, puis ça serait bien que vous envisagiez de transposer vos concepts à ces quartiers-là autant qu'aux quartiers de forte densité que vous avez pu voir dans le projet de ville.

Mme CHARLÈNE BLANCHETTE:

3910

Parfait.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

3915

Répondez-moi pas, apportez la question avec vous.

Mme CHARLÈNE BLANCHETTE:

3920

Absolument. Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE:

3925

Merci. Ceci met fin à notre séance d'audition et d'opinions pour ce soir. Nous, on revient demain après-midi.

J'aimerais remercier toutes les personnes qui se sont déplacées et qui ont participé ce soir, mais aussi à tous les ateliers et les événements que l'Office a mis en place depuis de nombreux mois.

3930

J'aimerais remercier mes collègues commissaires bien évidemment, l'analyste, mais aussi toute l'armée de travailleuses et de travailleurs de l'Office qui nous aident à organiser ces soirées et toute la consultation de la réflexion 2050.

3935

Merci aussi à l'équipe en arrière. J'aime ça quand ils sont là, je me sens en sécurité. S'il y a un problème, ce n'est pas le mien, j'aime ça dans ce temps-là.

Alors, je vous informe que demain, on revient nous, et qu'il y en a une autre jeudi soir et vendredi après-midi. Les deux dernières auront lieu la semaine prochaine.

3940

Alors, bon retour à la maison en sécurité, tout le monde. Merci beaucoup, au revoir.

LE COMMISSAIRE CHARLES:

3945

Merci.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA:

3950

Merci.

AJOURNEMENT

3955

3960

3965

3970

3975

3980

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



3985

Carol-anne Gagnon, s.o.