

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS:

Mme MARIE LEAHEY, présidente de la commission
M. PIERRE-CONSTANTIN CHARLES, commissaire ad hoc
M. JACQUES INTERNOSCIA, commissaire ad hoc
M. MARC-ANDRE LAPOINTE, analyste

RÉFLEXION 2050

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 3

Séance tenue le 13 octobre 2022, 19 h
1550, rue Metcalfe
14ème étage
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 13 OCTOBRE 2022

MOT DE LA PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION Mme MARIE LEAHEY 1

PRÉSENTATION DES OPINIONS :

Emmanuel Rondia et Blaise Rémillard, Conseil régional de l'environnement de Montréal 3

Stéphane Mélançon et Pierre Marcoux, Club de ski de fond Montréal 18

Lucille Siraut, Maëlle Oury et Tony Brunel, Classe universitaire de l'UQAM 34

Olivier St-Georges, Alexandre Frenette et Gabriela Vaccaro, Classe universitaire 48

PAUSE

Pierre François Sempéré, Jean-Robert Choquet et Marie Lessard, Culture Montréal 58

Youssef Benzouine et Chloé Reiser, Conseil interculturel de Montréal 77

Egor Matveev, Citoyen 92

David St-Laurent, Benoît Bourgeois et Gabriel Gascon, Classe universitaire de l'UQAM 98

MOT DE LA FIN 113

AJOURNEMENT

MOT DE LA PRÉSIDENTE

Mme MARIE LEAHEY, présidente de la commission :

5 Bonsoir à toutes et à tous. Bienvenue à cette troisième séance des auditions des opinions réalisées dans le cadre de la consultation publique Réflexion 2050 en préparation du futur Plan d'urbanisme et de mobilité de la Ville de Montréal.

10 La séance sera 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 et tout au long de ses travaux, je serai accompagnée par messieurs Pierre-Constantin Charles et Jacques Internoscia.

20 Nous sommes appuyés, dans nos travaux, par Marc-André Lapointe, analyste.

 Au nom de mes collègues et de l'Office, je vous remercie de l'intérêt que vous portez à nos travaux. Au total, 52 citoyennes, citoyens, représentants de divers groupes ont manifesté le désir de présenter oralement leur opinion devant la Commission.

25 Nous les entendons au cours de six séances, la dernière aura lieu le 20 octobre. Ces opinions présentées oralement s'ajoutent à la soixantaine d'opinions qui nous ont été soumises par écrit jusqu'à présent, ça pourrait être un peu plus élevé.

30 De même qu'aux nombreuses opinions recueillies par le biais de la plateforme reflexion2050.ca, des questionnaires, des ateliers et autres activités de consultation.

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

35 Alors, je vous explique comment les travaux vont se dérouler ce soir. Il y a aura huit présentations entrecoupées d'une pause d'une quinzaine de minutes. Une seule pause de 15 minutes.

40 Chaque intervenant dispose de dix minutes pour présenter son opinion et c'est suivi de dix minutes de questions et d'échanges avec les commissaires.

Les enregistrements vidéo et les transcriptions des présentations seront mises 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, ils sont ici, ou dans les 48 heures suivant l'envoi des fichiers vidéo de présentations. Et dans ce dernier cas, les rectifications seront écrites et rendues disponibles sur le site Web de l'Office, à la page de la consultation.

55 Enfin, la Commission tient à ce que le climat des échanges demeure serin. Les propos malveillants ou les interventions portant atteinte aux droits fondamentaux ou à la réputation des personnes sont irrecevables.

À la suite des auditions 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

La présidente de l'Office, madame Beaulieu, soumettra le rapport au Conseil municipal de la Ville de Montréal et ce rapport sera, dès lors, disponible deux semaines plus tard.

65

Je rappelle que les rapports de l'Office ont une valeur consultative, les décisions finales appartiennent aux élu.e.s.

Alors, je nous souhaite une bonne soirée.

70

M. EMMANUEL RONDIA

M. BLAISE RÉMILLARD

Conseil régional de l'environnement de Montréal

75

LA PRÉSIDENTE :

J'inviterais dès maintenant, Emmanuel Rondia du Conseil régional de l'environnement de Montréal. Vous êtes deux.

80

Bonsoir, Messieurs.

M. EMMANUEL RONDIA :

85

Bonsoir. Oui, je vais être accompagné de mon collègue Blaise Rémillard qui est responsable Transport et urbanisme.

Je suis Emmanuel Rondia, je suis le directeur général du Conseil régional de l'environnement.

LA PRÉSIDENTE :

90

On n'a pas compris votre nom?

M. BLAISE RÉMILLARD :

95

Moi, c'est Blaise Rémillard.

LA PRÉSIDENTE :

100

Blaise Rémillard, d'accord. Oui, désolée.

M. EMMANUEL RONDIA :

105

Donc, c'est ça, en fait, c'est tout un défi de vous présenter en dix minutes notre avis sur le Projet de Ville qui est une démarche d'envergure qui brasse vraiment très large beaucoup d'enjeux.

Rapidement, peut-être avant d'entrer dans le vif du sujet, quelques mots sur le Conseil régional de l'environnement de Montréal.

110

Pour souligner, justement, qu'au travers, entre autres, des objectifs transversaux qui occupent notre organisation, on touche beaucoup de sujets qui sont au cœur du Projet de Ville et du futur Plan d'urbanisme et de mobilité.

115

Donc, toute la question de la transition sociaux-écologique et énergétique, la lutte contre les changements climatiques, la résilience du milieu de vie, la protection des écosystèmes naturels et tout ça, dans une perspective d'équité sociale et environnementale.

120

On a et on a eu l'occasion de l'inscrire dans notre mémoire, plusieurs projets aussi et démarches qui sont dans la lignée, en fait, des différents travaux et différents éléments qui sont partagés dans le Projet de Ville

125

Entre autres, on travaille beaucoup sur la question du stationnement et on aura l'occasion d'y revenir plus tard dans la présentation, mais on voit vraiment que c'est un élément levier, majeur, qui doit être traité en profondeur dans le cadre du Projet de Ville et du futur Plan d'urbanisme et de mobilité.

130

On travaille aussi beaucoup sur la question de la réglementation et c'est, en fait, on le voit vraiment comme une étape et un levier majeur d'intervention pour faire aboutir la vision qui est portée au sein du Projet de Ville.

Puis, d'autres démarches que je ne prendrai pas le temps ici de vous détailler, mais qui vont, en fait, contribuer à la réflexion et à la mise en œuvre du Projet de Ville.

135

En fait, on a abordé notre mémoire d'une part en regardant, en fait, en amenant une série de recommandations générales sur le Projet de Ville.

140

Et ensuite, déjà en se projetant aussi sur l'élaboration du Plan d'urbanisme et de mobilité, puis sa mise en œuvre, donc par quatre chantiers incontournables, puis sept leviers qu'on trouvent importants.

Ici, on va se limiter à certains de ces éléments-là justement pour souligner et mettre l'emphase sur les éléments qui sont les incontournables des incontournables, je dirais.

145

Mais, avant de passer sur les chantiers, quelques éléments quand même globaux sur le Projet de Ville. Bien d'une part, c'est sûr qu'on salue cette démarche, ça fait longtemps que beaucoup d'organismes de la société civile l'attendait et on est contents de voir aussi l'engouement que suscite la réflexion sur l'avenir de Montréal pour les prochaines décennies.

150 Globalement, beaucoup de thématiques abordées dans le Projet de Ville rejoignent les différentes actions du Conseil régional de l'environnement.

155 Parmi les commentaires plus généraux, je pense qu'un des éléments sur lequel on veut insister, qu'on voudrait voir transparaître de façon plus marquée, en fait, au sein du Projet de Ville et du futur Plan d'urbanisme, c'est vraiment l'urgence climatique et l'effondrement de la biodiversité.

160 Donc, de mettre encore plus en avant, ça l'est déjà en partie dans le Projet de Ville, mais je pense qu'on est à un niveau d'urgence d'action et de prise de transformation majeure aussi du territoire qui sont à mener à court terme.

165 Et tout ça, en fait, décline aussi au niveau des données qui devraient être intégrées dans le Projet de Ville et dans le Plan d'urbanisme et de mobilité, et des spécificités montréalaises, mais je n'entrerai pas le détail parce qu'on a un temps limité.

170 Puis l'autre élément important qu'on souhaitait souligner de façon globale sur le Projet de Ville, c'est un défi vraiment de ramener une vision de façon hiérarchisée en ciblant bien les enjeux et les défis.

175 Et aussi, en indiquant le lien direct qu'il y a entre les solutions proposées, puis la trajectoire qu'on veut se donner en matière climatique. Donc, on voit ici un potentiel de bonification, en fait, du document du Projet de Ville pour mieux l'attacher, en fait, avec nos cibles, les cibles climatiques que Montréal s'est donnée.

175 Donc, je n'irai pas plus dans le détail au niveau des recommandations, mais on va aborder les éléments clés dans les différents chantiers, donc je passerais la parole à mon collègue Blaise.

M. BLAISE RÉMILLARD :

180 Alors, parmi les quatre chantiers, le premier est d'atteindre une mobilité durable. On a intitulé : Vraiment durable parce qu'il me semble qu'il y a deux aspects majeurs à souligner, c'est celui de la nécessité de démotoriser la Ville.

185 Donc, présentement, le Plan climat, par exemple, fait mention d'une cible de réduction de l'auto solo de 25 pourcents, des parts modales, c'est en filigrane dans tout le Projet de Ville.

Mais, on pense que pour la réflexion, pour la communication, afin de déployer des stratégies qui sont judicieuses, il faut nommer réellement la question de la réduction de la quantité de voitures sur l'Île, de l'usage et de l'espace qu'on lui alloue.

190 Donc, si on doit se baser sur notre cible d'atteindre la carboneutralité en 2050 et considérant qu'une voiture électrique a un cycle de vie qui nous amène à des diminutions de 80 pourcents de GES sur son cycle de vie, il faudrait atteindre une réduction du parc de voitures de l'ordre de 50 pourcents du parc de voitures de 1990.

195 Alors, c'est majeur, on ne chipotera pas sur la quantité de véhicules, puis toutes les questions d'analyse de cycle de vie, de futur de l'industrie automobile, mais il y a là quelque chose à nommer, à chiffrer, à détailler, à expliquer et à communiquer à la population de façon importante pour que ce plan-là fonctionne.

200 D'autre part, bien, il y a la continuité de la Vision Zéro qui nous semble vraiment un élément important. Donc, de déterminer qu'il n'y a aucun mort et blessé grave sur le réseau routier qui est une mort acceptable, prévisible, fortuite. Donc qu'il faut déployer tous les moyens pour que nos politiques et nos aménagements favorisent la sécurité de tous les usagers.

205 Il y a notamment sur ce point-là, la question des véhicules lourds qui sont surreprésentés, évidemment, dans les décès sur la route. On croit qu'il va devoir y avoir des zones d'exclusion de véhicules lourds dans la Ville.

210 Ensuite, accélérer la mise aux normes des secteurs et des typologies de secteurs qui sont accidentogènes, particulièrement sur le réseau artériel de la Ville.

215 Et puis aussi, dans le verre, une inclusion du domaine privé alors qu'on sait qu'il y a huit pourcents des décès chez les piétons se déroulent dans un stationnement, par exemple, qu'il n'y a pas présentement un regard très important qui est là-dessus.

220 En matière de bâtiments durables et d'habitations durables, ce qu'on souhaite soulever aujourd'hui, c'est vraiment l'importance de se concentrer sur le bâti existant. Donc, au taux de renouvellement d'ajout d'environ un pourcent de bâtiments par année, on n'aura pas une transformation importante de la Ville d'ici 2050.

225 À vrai dire, les bâtiments du futur, on les voit déjà, ils sont déjà construits et donc, il faut porter une attention particulière là-dessus.

LA PRÉSIDENTE :

225 Il vous reste deux minutes.

M. BLAISE RÉMILLARD :

230 Bien sûr, on a besoin d'écoquartiers qui sont innovants, mais il faut aller au-delà et transformer ce qui est déjà construit, aller vers l'idée d'une écométropole.

Alors, je passe rapidement sur les questions de logements, bien il faut construire énormément de logements, c'est fondamental à la Ville des courtes distances.

235 Si on veut que les gens adoptent un mode de vie avec des courtes distances, il faut qu'il y ait des logements disponibles à courte distance de leurs emplois, de leurs services, et cetera, c'est fondamental et c'est un grand et vaste projet.

240 **M. EMMANUEL RONDIA :**

L'autre élément important, c'est au niveau des milieux de vie résilience, c'est toute la question de la place de la nature dans la résilience dans nos milieux de vie.

245 On pousse beaucoup pour l'approche des trois C, donc conserver, créer et connecter. Donc, l'intégration des infrastructures vertes, entre autres, la connexion des milieux naturels, l'accès à la nature également.

250 Toujours dans la perspective qu'il est toujours plus difficile et coûteux de recréer des écosystèmes que de protéger, de renaturaliser les écosystèmes qu'on a déjà.

Donc, ça nous amène aussi à un appel, en fait, dans le cadre du PUM à une révision de comment on considère la nature et comment on considère la conservation.

255 Entre autres, la question des écoterritoires qu'on n'a pas eu l'occasion de creuser dans le cadre de notre document, mais qui mériterait, en fait, d'être abordée plus poussée dans le cadre du futur Plan d'urbanisme.

M. BLAISE RÉMILLARD :

260 L'autre chose, pour en escamoter plusieurs, je pense qui est un absent du Plan de mobilité, c'est la question de l'aviation dans une ville carboneutre en 2050.

265 Montréal est une Ville internationale, ça fait partie de nos particularités très appréciables, mais c'est probablement incompatible avec notre cible de Ville carboneutre à l'échelle ou ça l'est maintenant et puis, avec des projections de croissance du transport par avion.

270 Alors, on appelle vraiment la Ville à inscrire un projet de sobriété dans l'aviation et puis, de revoir ses politiques touristiques, ses politiques de développement économique à la lumière de ça, puis d'entamer vraiment une grande discussion avec tous les acteurs que ça implique pour vraiment pouvoir relever le défi de l'aviation.

LA PRÉSIDENTE :

275 Je vous invite à conclure.

M. BLAISE RÉMILLARD :

280 Finalement, bien je vais conclure très rapidement avec deux leviers qu'on souhaitait soulever. Donc, levier majeur, la réforme du stationnement.

Donc, c'est 37 kilomètres carrés de stationnement de surface sur l'Île, on ne peut pas le donner à rabais comme c'est fait présentement. Et puis, c'est aussi un potentiel de création d'habitations et d'infrastructures de transport, de mobilité durable.

285 Et puis, le dernier levier, c'est la planification et le suivi. Alors là, on se projette dans 30 ans, mais on pense que c'est quand même important, pour un projet, d'avoir une rétro planification et des étapes, des jalons, des leviers pour suivre l'évolution de ça et de s'assurer qu'on s'en va à bon port.

290 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, Messieurs. Alors, questions pour vous, oui?

295 **M. JACQUES INTERNOSCIA, commissaire ad hoc :**

C'est toi la première.

300 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est moi la première, excusez-moi.

305 À partir de la page 26 dans votre écofiscalité, je comprends que pour réduire l'espace de l'automobile et tout ça, alors tarification des vignettes et selon le cylindrée de la voiture, une taxe reliée à la canopée faible.

Il y a une série de mesures, mais comment on peut faire ça sans engendrer une écogentrification?

310 **M. BLAISE RÉMILLARD :**

Bien, je pense que la réponse se trouve dans les passages sur l'habitation. Présentement, il y a une écogentrification parce qu'il y a une rareté de logements, puis une rareté de logements particulièrement pour les ménages à faible revenu.

315 Alors, c'est évident que si on pourvoit suffisamment de logements pour loger tout le monde, alors là, toute l'offre et la demande, le jeu de l'offre et la demande qui est accentué lorsqu'on améliore la qualité de vie dans un secteur, va être beaucoup moins importante.

320

Aussi, bien, si on améliore la qualité de vie dans des milieux de façon égale, en fait, sur tout le territoire, alors là, on va encore moins favoriser des effets de secteurs avec une grande rareté de logements, une grande attirance pour les ménages plus favorisés.

325

Et puis, ça passe aussi par des mécanismes de logements sociaux, logements abordables, on va laisser les experts de ces questions-là préciser les solutions les plus judicieuses, mais il y a une crise de logements qui favorise l'écogentrification.

330

D'autre part, bien, les mécanismes d'écofiscalité peuvent se faire souvent à somme nulle, donc d'une part, on va tarifer le geste qu'on souhaite décourager. D'autre part, on va utiliser cet argent-là pour encourager des gestes qu'on souhaite encourager.

Alors, il y a des portions qui peuvent être à coût nul... pardon?

LA PRÉSIDENTE :

335

Qui seraient, en termes de mobilité?

M. BLAISE RÉMILLARD :

340

Bien, ça dépend de toutes les mesures, là. Bon, si on parle, par exemple, en termes de mobilité, bien, tarifer davantage l'automobile et investir dans des infrastructures de transport actif, de transport collectif qui bénéficient à l'ensemble, mais particulièrement aux ménages à faible revenu.

345

Bien là, on a là des vases communicants, puis des façons de favoriser l'abordabilité de la Ville aussi.

LA PRÉSIDENTE :

Parfait, merci. Je m'excuse, je n'ai pas suivi l'ordre.

350

M. PIERRE-CONSTANTIN CHARLES, commissaire ad hoc :

J'ai une question rapide. Je comprends, à la lecture de votre mémoire, qu'on va devoir faire des efforts importants et même changer de comportement si on veut atteindre le niveau de baisse d'émission de GES.

355

Est-ce que vous avez des idées que vous pouvez partager avec nous en matière de stratégies d'éducation et de marketing social qu'on va devoir mettre en place?

360

M. EMMANUEL RONDIA :

Je peux commencer, mais je pense qu'il y a tout un travail d'accompagnement, en fait, dans le changement, puis dans la transformation des comportements. Un accompagnement très personnalisé aussi, si on pense à la démotorisation, bien c'est vraiment de travailler avec les ménages pour faire connaître les différentes alternatives à l'automobile.

365

Comment, en fait, ils peuvent se délester de leur automobile, donc il y a une part d'accompagnement très proche, au-delà des grandes campagnes de sensibilisation, de mettre à la disposition de l'ensemble des citoyens des outils, de leur faire connaître les options et les alternatives aussi, puis de mettre en avant les bénéfices et les bienfaits que ces changements-là peuvent avoir.

370

C'est sûr que de notre côté, je pense qu'on vit déjà les impacts des changements climatiques aussi, donc de le vivre au quotidien, de voir les, exemple, les inondations qu'on a connues récemment, ça marque aussi.

375

Donc, c'est malheureux qu'on doive arriver à ces impacts-là et à ces épisodes-là pour amener des changements, mais je pense que de justement de travailler avec les organismes de la société civile pour accompagner les organisations de toutes tailles, que ce soient autant les entreprises que les citoyens, dans les changements, je pense qu'on y gagnera, en fait.

380

M. BLAISE RÉMILLARD :

J'ajouterais également qu'il y a un travail d'éducation qui doit être fait, qui doit continuer d'être fait, en commençant par le Projet de Ville, de bien montrer les effets projetés des changements climatiques, de bien montrer, par exemple, les taux de démotorisation qui vont découler des différentes mesures et puis, les bénéfices également.

385

Donc, il y a beaucoup d'énergie qui doit être fait, une mise en éducation avec un discours qui est ouvert, qui est dans le dialogue qui est dans l'empathie face à ces changements-là qui vont être difficiles, là, on ne se le cachera pas.

390

L'autre aspect, c'est notre levier six. On pense aussi que la Ville doit un peu serrer la vis en termes de contrôle de la publicité pour, du moins, ne pas être un... d'essayer de contrôler le discours qui va vers plus de consommation, plus d'achat de véhicules, plus de production de déchets, et cetera.

395

Puis, il y a certains leviers en publicité qui sont reconnus comme efficaces et que la Ville pourrait mettre en action sur le territoire.

400

LE COMMISSAIRE CHARLES :

Merci.

405 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

410 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Dans votre mémoire, vous parlez d'un pacte de la mobilité. Comment comptez-vous mettre en place un tel pacte? Quels seraient les mécanismes qui seraient mis en place?

415 **M. BLAISE RÉMILLARD :**

Bien, un, ce ne sera pas nous qui va le mettre en place, d'une part, c'est une espèce de nouveau contrat social qu'on essaie de définir par là où, effectivement, il y a présentement énormément de place qui est laissée à la voiture.

420 On parle de près de 80 pourcents de l'espace de rue et avec beaucoup de gratuités, notamment à travers le stationnement.

425 Donc, c'est d'une part, les automobilistes auront des contraintes plus importantes, devront payer des frais plus importants. En contrepartie, ils vont avoir des services pour les ménages qui ont vraiment besoin d'une automobile pour que cette expérience d'automobiliste soit améliorée.

430 Puis d'autre part, que tout soit déployé pour favoriser les autres modes pour qu'il y ait vraiment un accès équitable à la mobilité avec le transport collectif, l'autopartage, le covoiturage, le transport actif, et cetera.

Donc, c'est vraiment cette idée-là qu'on rééquilibre les choses en faveur de la mobilité durable, autant dans les ressources que dans l'espace que la Ville met à la disposition de ces modes-là et que, finalement, l'ensemble peut en bénéficier.

435 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Tout à l'heure, vous avez dit que l'aviation, dans une ville carboneutre, c'est incompatible. Comment est-ce qu'on pourrait régler cette situation-là?

440 Montréal qui est une capitale internationale où est l'OACI, où il y a quand même un grand nombre d'usage, on comprend que c'est vraiment très polluant, mais comment procéder, comment faire ce mouvement-là?

445 **M. EMMANUEL RONDIA :**

Bien, comme on le met dans notre mémoire, je pense que c'est déjà d'entamer la discussion, puis de nommer ces enjeux-là.

450 Je pense que c'est d'y aller dans une démarche constructive avec les différents acteurs autant de l'aviation, mais en fait, de la société civile pour essayer de développer des mécanismes, des leviers qui nous permettent de réduire la part de l'aviation en termes d'émission de GES.

455 Donc, on n'a pas les solutions dans le mémoire, on est plus dans « ouvrons ce dialogue-là, puis ne nous masquons pas », en fait, de l'impact qu'à l'aéroport sur le territoire de Montréal, puis l'impact en termes de GES, mais d'émission indirecte, en fait, de GES.

Si Montréal veut adopter cette analyse-là en termes d'émission de GES, elle doit prendre en considération les apports par l'aviation.

460 Donc, c'est plus d'entamer ce dialogue-là de façon constructive et ouverte avec la société civile pour voir comment on peut faire évoluer les choses vers peut-être une réduction de vols, par exemple.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

465

Mais, ça représente quoi en termes de pourcentage les émissions liées à un aéroport par rapport à l'ensemble des émissions de la région de Montréal?

M. EMMANUEL RONDIA :

470

Je ne sais pas si on a les...?

M. BLAISE RÉMILLARD :

475

On n'a pas de données là-dessus. Au CRE, il y a peut-être des acteurs qui en ont, mais c'est assez... présentement, la comptabilité de l'aviation se fait séparément de la comptabilité nationale, en grande partie.

480

Il y a aussi un débat d'experts sur l'impact du réchauffement climatique, des émissions des avions qui est supérieur parce qu'il se fait dans la haute atmosphère, et cetera.

Donc, c'est un débat assez pointu. À l'échelle mondiale, dépendamment des études, on va parler de deux à cinq pourcents, c'est de ce genre d'ordre de grandeur là.

485

Par contre, c'est un symbole assez fort en termes d'équité lorsqu'on demande aux gens, au commun des mortels, à madame l'infirmière de diminuer son utilisation de la voiture et que, par ailleurs, on peut voir sur les réseaux sociaux des influenceurs prendre l'avion, par exemple.

490

On l'a vu dans le cas de la pandémie, c'était un scandale. On le voit dans le cas des Gilets Jaunes aussi, puis dans le débat qui se met en place là-dessus, en France.

Donc, on pense que c'est une discussion incontournable, on n'a pas toutes les solutions faites, mais elle ne peut pas être absente d'un Plan de mobilité d'une ville qui souhaite être carboneutre.

495

LA PRÉSIDENTE :

Et, nous arrêterons ainsi notre échange. Alors, Monsieur Rondia, Monsieur Rémillard, merci beaucoup et je vous souhaite une belle fin de soirée. Merci.

500

M. EMMANUEL RONDIA :

Merci beaucoup.

505

M. BLAISE RÉMILLARD :

Merci.

510

LA PRÉSIDENTE :

Au revoir.

515

**M. STÉPHANE MÉLANÇON
M. PIERRE MARCOUX
CLUB DE SKI DE FOND MONTRÉAL**

520

LA PRÉSIDENTE :

J'inviterais maintenant Messieurs Stéphane Mélançon et Pierre Marcoux.

M. STÉPHANE MÉLANÇON :

Madame, Messieurs les commissaires, merci de nous accueillir.

525

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir, Messieurs.

530

M. STÉPHANE MÉLANÇON :

Alors, mon collègue Pierre Marcoux et moi-même, Stéphane Mélançon, on est membres du Club de ski de fond Montréal.

535

Ce soir, ça nous fait plaisir de venir vous porter la voix de nos membres qui sont naturellement des pratiquants de ski ou d'activités hivernales de glisse.

540

Donc, c'est sûr que c'est très niché comme intervention qu'on va faire, parce qu'on va vous parler de l'hiver et pratiquement uniquement de l'hiver.

Et, il y a une raison pour ça parce que l'hiver, c'est une saison qui est mal aimée, la plupart des Montréalais et aussi, c'est une saison qui est souvent évacuée lorsqu'on fait nos réflexions d'aménagement, de design.

545

Oui, il y a des normes, il y a du déneigement, mais lorsque vient le temps de vraiment « qu'est-ce qu'on peut faire l'hiver, à quoi ressemble la Ville l'hiver, comment on va vivre en ville, l'hiver », ce qui est parfois un défi.

550 Bien, c'est assez pauvre ce qu'on trouve dans les documents, dans les réflexions et même dans le Plan d'urbanisme ou dans la proposition, le document préparé par les services de la Ville, on n'aborde pas du tout ou très peu cette notion-là autre que pour parler des changements climatiques et tout.

555 Mais bon, nous, on vous apporte la vision où est-ce que des gens sur le terrain, donc ce n'est pas une vision théorique ou qui arrive d'en haut, mais vraiment des gens d'en bas. Comment eux, ils vivent l'hiver à Montréal et c'est sur quoi on voulait vous entretenir.

560 Mais, il y a aussi un impact dans l'aménagement du terrain, du territoire, qu'on va aborder rapidement.

565 Alors rapidement, Ski de fond Montréal, c'est une organisation, bon, c'est un club, on a initié Sports-études, on représente plus de mille membres, on initie les Montréalais issus de l'immigration à la pratique du ski de fond.

570 Donc, à vivre en ville, à vivre l'hiver, rester actifs, apprivoiser l'hiver. Et, l'hiver en ville, c'est quoi? C'est le froid, l'humidité, ce sont les corridors de vent, ce sont les plaques de glace, donc l'expérience peut rapidement devenir négative et si on écoute Météo Média, on va passer le restant de la saison à l'intérieur.

575 Maintenant, l'hiver, c'est quoi? Ce sont aussi les paysages emblématiques, des sonorités particulières, des luminosités qui sont propres à l'hiver. Ce sont des paysages uniques et l'hiver aussi nous apporte la possibilité de pouvoir modeler l'environnement.

575 Tout dépendant ce qu'on fait avec la neige, avec les corridors ou les tracés, on peut redéfinir certains aménagements qui sont éphémères pour la saison d'hiver, mais il y a une opportunité à saisir.

580 Donc, je passe rapidement avec certaines diapositives simplement pour illustrer que l'hiver, il y a des endroits, les surfaces d'eau sont glacées, donc on peut s'approprier des espaces pour les patinoires ou pour de la pêche sur la glace.

585 Il y a un événement aussi sur le canot à glace sur le fleuve. Il y a différents moyens de glisser que ce soit le patin, la luge, le ski de fond, bien entendu, mais aussi différents moyens de se déplacer ou de profiter de l'hiver pour des citoyens.

Maintenant, là, on arrive au niveau de l'aménagement ou du Plan d'urbanisme. C'est qu'il est possible de développer de grands axes.

590 Actuellement, on ne ressent pas beaucoup de réflexions, ce sont des aménagements ponctuels, ce sont des sites, des parcs naturels où on pratique certaines activités hivernales.

595 Mais, ce qu'on souhaiterait, c'est qu'il y ait vraiment une réflexion plus large au niveau du Plan d'urbanisme pour vraiment qu'on puisse développer ou établir quels sont les axes ou les lieux où il y aura une pratique d'activités hivernales de façon intégrée, accessible, équitable sur le territoire.

600 Bon, à titre d'exemple, on a le Grand Sud-Ouest, et je vais passer la parole à mon collègue Pierre, où est-ce qu'on a fait un tracé le long du fleuve où est-ce qu'on peut circuler à pied ou à ski de fond.

LA PRÉSIDENTE :

Ça, c'est le rouge?

605 **M. STÉPHANE MÉLANÇON :**

Oui, exactement. Ce qui est en rouge, tout à fait. Et, il y a des possibilités de développer ce sentier-là. Par exemple, vers d'autres lieux. Pierre.

M. PIERRE MARCOUX :

610

Donc là, ce qu'on voit c'est le tracé en noir qu'on pourrait augmenter, c'est-à-dire de Verdun, on pourrait se rendre facilement en passant par la Cité du Havre, puis les différents ponts jusque sur le parc Jean-Drapeau.

615

Aussi, bien, il faudrait compléter le lien skiable et hivernal le long du canal Lachine, aussi. Il y a eu un début, c'est ce qu'on voit en rouge, mais ce qui est en noir est à faire.

Donc, si tu veux peut-être changer.

620

M. STÉPHANE MÉLANÇON :

Oui.

M. PIERRE MARCOUX :

625

Donc là, on voit ici, c'est sur le canal Lachine, c'est proche de la rue Dollard. Puis, on voit la neige, il y a un petit sentier hivernal d'année, puis il y a des pistes de ski de fond qui sont tracées par les skieurs et non pas par Parcs Canada, on espère qu'un jour, ce bout-là le soit aussi.

630

Donc là, aussi, le sentier du Grand Sud-Ouest s'il est prolongé via les axes de l'avenue du pont de la Concorde et l'avenue Pierre-Dupuis, bien c'est qu'on se retrouve finalement dans un milieu très, très agréable à voir sur l'Île Ste-Hélène et l'Île Notre-Dame.

635

Donc, on parle de gestion de territoire et d'aménagement, bien là, les carrés qui sont en verts, ce sont des zones qu'il faut penser à acheter ou à zoner, de conserver ces superficies-là vertes et non pas construire.

640 Parce que si on voit, plus tard, souvent on fait, vraiment, on a un bord de mer ou une promenade riveraine qu'on aurait de qualité métropolitaine, à cet endroit-là. Encore plus que ce qu'on voit là, c'est mieux même, bien, c'est différent que le Vieux-Port, mais ça se complète.

645 Donc, on voit ce qui se passe ici, sur cette photo-là, c'est sur l'Île-des-Sœurs, l'arrondissement, puis l'urbanisme ont permis de déconstruire plus haut, ce sont dégagés des rives, mais par contre, la Ville n'a pas profité d'acheter des terrains.

650 Tout ce qui est entre les édifices de 15 étages et la ligne blanche, c'est la propriété privée, puis finalement, l'arrondissement de Verdun a abandonné le ski à cet endroit-là, malheureusement, parce qu'il y avait trop de conflits, ce n'était pas assez large.

On ne pouvait pas l'élargir, on est collés sur l'eau, la bande riveraine est protégée au point de vue environnement.

655 Donc là, je vous montre la politique de protection des rives du gouvernement du Québec, puis on voit qu'il y a différents, en gros, c'est 15 mètres qu'on peut dire favorisés.

660 Si on regarde, si on aménage le 15 mètres, on se rappelle plutôt, sur l'image juste avant, bon, O.K., ça, ça va. Le 15 mètres, je l'ai superposé à gauche, puis là, on voit des usages qu'on peut faire, c'est-à-dire une piste de ski de fond, une piste cyclable, sentiers pédestres.

Ensuite, bon, un dégagement pour ne pas avoir trop d'édifices trop collés. Là, je l'ai mis huit mètres, mais sur la prochaine image, je l'ai mis beaucoup plus loin.

665 Au total, finalement, par rapport à la rive, la limite des hautes eaux qui est à gauche, c'est 200 mètres de propriétés que ce sont des superficies qu'on pourrait imaginer, qu'on voit déjà à Verdun, en fin de compte, sur le bord de l'eau, entre Lasalle et l'Hôpital de Verdun.

Donc, si tu peux tourner. Donc, je cède la parole à Stéphane.

670 **M. STÉPHANE MÉLANÇON :**

Donc ici, on voulait simplement, encore là, donner un côté d'aménagement à l'aspect hivernal. C'est que les aménagements qui sont faits l'été sans vraiment, du moins, selon notre point de vue, réfléchir à quoi ça va ressembler une fois qu'il va y avoir de la neige ou que ça va être...

675

Et là, bien, on met parfois des obstacles au déneigement, on met des obstacles, des fois, peut-être même pour l'aménagement de sentiers pédestres.

680 Donc, il s'agirait de réfléchir aussi au mobilier urbain, aux aménagements pour ne pas que ça devienne une nuisance une fois qu'on arrive en saison hivernale. Donc, c'est un petit rappel.

LA PRÉSIDENTE :

685 Il vous reste deux minutes.

M. STÉPHANE MÉLANÇON :

690 Très bien. Merci. Alors, un petit exemple, à l'Université de Montréal où est-ce qu'on connaît le pavillon principal avec une bordure de stationnement le long de la côte.

Bon, on avait proposé lors des consultations du réaménagement du site, de se garder, un peu comme disait Pierre, une marge pour pouvoir aménager des sentiers piétons, cyclistes et hivernaux.

695

Donc, on a fait une simulation, mais l'idée, c'est de vraiment réapproprier certaines bordures de stationnement, c'est en accord avec l'équipe précédente, pour que les citoyens puissent se réapproprier l'espace.

700 Alors, je passe à la suivante. On propose aussi de développer des pôles hivernaux avec ça, vient aussi la notion de changements climatiques. Bien entendu, les hivers, on vit de plus en plus d'épisodes de redoux, gel-dégèle et ça devient difficile de vivre l'hiver, de pratiquer des activités.

705 Parfois, les parcs sont fermés pendant plusieurs semaines; on attend qu'il neige. Donc, l'enjeu ici, c'est est-ce que l'hiver, finalement, ça va être une saison qui va être difficile à traverser parce que les activités hivernales ne pourront plus être pratiquées?

710 Ce qu'on propose, c'est de développer des pôles hivernaux où est-ce qu'on pourra avoir un enneigement suffisant avec de l'équipement pour pouvoir bien aménager les espaces. C'est toujours dans le souci d'équité et d'accessibilité.

715 Mais, si on veut que l'hiver, on puisse sortir dehors, même lorsqu'on a eu des épisodes qui rendent la pratique de l'activité difficile, bien, il faudra se poser des questions. Sans ça, vivre en ville l'hiver va devenir de plus en plus pénible et surtout de pratiquer des activités.

 Donc, ça va susciter peut-être de nouvelles pratiques, acheter des équipements...

LA PRÉSIDENTE :

720 ...Monsieur Mélançon?

M. STÉPHANE MÉLANÇON :

725 C'est terminé?

LA PRÉSIDENTE :

730 Bien non, mais 30 secondes, pour conclure.

M. STÉPHANE MÉLANÇON :

735 Oui, très bien. Alors, en conclusion, on sollicite des innovations soit dans les pratiques, soit dans des aménagements ou des équipements d'entretien ou de surface, différentes de ce qu'on fait actuellement parce qu'on n'a pas beaucoup évolués dans les pratiques d'aménagements hivernaux, actuellement.

740 On a des patinoires réfrigérées, fabrication de neige, on a un canon sur le mont Royal, il y a une dameuse, une seule, sur le territoire de la Ville qui est au mont Royal.

Donc, on travaille encore avec des anciens équipements et une ancienne façon de voir le territoire, alors que l'hiver, les changements climatiques vont nous apporter des enjeux sérieux.

LA PRÉSIDENTE :

745 Merci beaucoup, Monsieur.

M. STÉPHANE MÉLANÇON :

750 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

755 Questions, oui?

LE COMMISSAIRE CHARLES :

760 Merci beaucoup pour votre présentation. En fait, on se questionnait effectivement sur la cartographie de pistes qui pourraient être construites au niveau de l'Île. Votre plan sur le déploiement du réseau blanc nous donne une idée.

Deux petites questions : En termes d'estimation de coûts au niveau d'une piste qui contournerait la Ville au complet, est-ce que vous avez une estimation quant aux coûts?

765 Et également, si je comprends bien, est-ce que ça pourrait être intégré aux infrastructures existantes, à savoir des pistes cyclables qui pourraient devenir, durant l'hiver, une piste de ski et autres?

M. STÉPHANE MÉLANÇON :

770 Est-ce que tu veux répondre?

M. PIERRE MARCOUX :

775 Oui, je vais répondre. L'infrastructure qu'on voit sur le Grand Sud-Ouest prolongé jusqu'à l'Île Notre-Dame, ce n'est pas si dispendieux que ça parce premièrement, on parle de traçage, de damage, on n'est pas en train de faire du déneigement. On aménage la neige qui est là.

780 Donc c'est beaucoup moins cher que de construire des arénas, des choses comme ça, puis d'entretenir. Donc, pour le coût, on pourra toujours aller trouver le budget, on pourrait vous le retrouver si vous voulez, mais je suis capable de le trouver, là.

Est-ce que vous voulez qu'on le trouve?

785 **LA PRÉSIDENTE :**

(inaudible)

M. STÉPHANE MÉLANÇON :

790 Oui? O.K. Est-ce que j'ai répondu...?

LE COMMISSAIRE CHARLES :

Oui. L'intégration par rapport aux infrastructures existantes?

795

M. STÉPHANE MÉLANÇON :

C'est sûr qu'il faudrait viser l'optimisation des infrastructures estivales qui pourraient être cyclées ou réutilisées l'hiver pour d'autres pratiques d'activités.

800

Bien entendu, ça ne serait peut-être pas viable d'avoir une infrastructure uniquement pour deux ou trois mois d'hiver. Donc l'idée, c'est de récupérer les bandes riveraines, des friches ou des corridors qui sont déjà existants, mais qui pourraient simplement être aménagés avec une dameuse, par exemple, pour le ski.

805

D'ailleurs, pour le parc linéaire du...

M. PIERRE MARCOUX :

Grand Sud-Ouest?

810

M. STÉPHANE MÉLANÇON :

Non, non, du canal Lachine, on fait maintenant du damage pour le sentier piéton parce que le damage est moins dommageable au niveau du gel par profondeur et il n'y a pas besoin d'utilisation d'abrasif.

815

Étant donné qu'on laisse une épaisseur de neige, il est toujours possible lorsqu'on a un redoux et qu'on a une surface de glace de deux-trois centimètres, avec une bonne dameuse, on peut machiner tout ça et la moudre.

820

Et le sentier, il devient encore praticable alors que lorsqu'on gratte jusqu'à la surface du trottoir, il reste toujours un résiduel de neige. Et lorsqu'il arrive un redoux, on transforme ça en patinoire.

825

Et, c'est la pratique qui a été adopté par le canal Lachine maintenant pour le sentier piétons. Et là, on ne parle pas de ski de fond, on parle vraiment de rendre un sentier plus praticable l'hiver après de multiples épisodes de redoux.

830

LE COMMISSAIRE CHARLES :

O.K., merci.

M. STÉPHANE MÉLANÇON :

835

Je vous en prie.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

840

Donc, pour l'entretien de ces pistes-là, c'est, par exemple, le Canal, c'est Parcs Canada puis ensuite, bien, à Lachine, c'est la Ville de Lachine quand ils passent avec une dameuse. Je les ai même vues à Dorval.

845

Donc, c'est plus des ententes d'entretien d'opération de dameuse ou d'équipement pendant l'hiver, ce n'est pas nécessairement des infrastructures qui seraient dédiées.

Il y a certains endroits que la piste cyclable peut permettre d'avoir, en bordure, des pistes de ski de fond sans que ce soit un chemin dédié.

850

M. STÉPHANE MÉLANÇON :

855 Tout à fait. C'est exactement ce à quoi on pensait parce que bon, naturellement, ça ne sera pas justifiable au niveau des coûts, puis à moins que ça devienne un sentier permanent, mais sans ça, parce qu'il existe du ski d'été aussi, là, mais bon.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

860 Mais, ce sont les villes...

M. STÉPHANE MÉLANÇON :

...oui.

865 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

...puis le propriétaire de la piste ou du réseau qui s'en occupe avec lesquels il faut négocier, c'est ça?

870 **M. STÉPHANE MÉLANÇON :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

875 D'autres questions?

LE COMMISSAIRE CHARLES :

880 Ça va pour moi, merci.

LA PRÉSIDENTE :

Vos parcs de jeux à ski, en tout cas, l'image avec les boss, là?

885 **M. STÉPHANE MÉLANÇON :**

Oui, oui.

LA PRÉSIDENTE :

890

Vous dites que ce sont des pôles qu'on devrait développer, les pôles hivernaux, avez-vous une estimation de où, combien?

M. STÉPHANE MÉLANÇON :

895

Du moins, c'est en réflexion. C'est sûr qu'il y a plusieurs critères au niveau de l'équité spatiale. On a, par exemple, l'Île Notre-Dame où est-ce qu'on fait certaines pratiques de ski, bien, de sports hivernaux. Le mont Royal qui est surutilisé présentement.

900

Un pôle qui est en devenir qui va être très intéressant, mais qui avance lentement dans son aménagement, c'est le parc Frédéric-Back qui est très intéressant aussi parce qu'il est situé à des endroits qui n'ont pas beaucoup d'équipement sportif, mais bon, on n'a pas de chalet, il n'y a rien.

905

Quand on fait des initiations de ski, par exemple, au parc Frédéric-Back, il faut marcher avec les jeunes pendant un kilomètre avant d'arriver au sentier parce qu'on est dans une roulotte de chantier.

910

Donc, pour l'instant, c'est très rébarbatif, mais il y a un potentiel énorme pour le nord de la Ville. Il faudrait voir aussi avec les parcs-nature, l'enjeu, mais là, c'est très pointu.

Mais les parcs-nature ferment à la tombée du jour, donc il n'y a plus de ski, c'est
contravention si on se présente dans un parc-nature le soir, présentement, alors qu'il fait noir à
4 heures, 5 heures.

915

Donc, c'est sûr qu'il y a un peu de coordination, il y a un peu de réflexion à faire, il faudrait
aussi faire un inventaire, comme disait monsieur Internoscia.

Il y a différents paliers administratifs, il ne se prête pas d'équipement, ils ne font pas
toujours de coordination, on prête des skis, on ne trace pas.

920

Et donc, il y aurait peut-être une espèce de vision ou des normes au niveau global, pour la
Ville, pour que vraiment les arrondissements puissent avoir un comportement, une signalisation,
une offre de service équitable.

925

Et, c'est ce à quoi faisait référence les pôles, surtout au niveau climatique c'est qu'on
ferme actuellement des parcs, on ferme des pratiques d'activité hivernale que ce soit la luge, le
patin, le ski, il ne se passe plus rien dans les parcs pendant des jours et des jours et on attend
qu'il neige.

930

Et s'il ne neige pas, il ne se passe rien; on reste à l'intérieur ou on fait de la course à pied
sur un trottoir glacé avec un peu de gravier. C'est tout ce que les citoyens ont à peu près à faire
l'hiver si, éventuellement, c'est vers ça qu'on se dirige, on le sait bien.

935

Donc, c'est ce à quoi voulait répondre les pôles hivernaux, c'est d'assurer, avec des
équipements et quelques investissements, bien sûr, au niveau d'infrastructure, soit de bâtiments
ou qu'on peut utiliser déjà ceux existants, mais surtout, on pense à l'enneigement.

Avoir un enneigement garanti de décembre à fin mars question qu'on puisse se rabattre
vers ces pôles-là pour pratiquer des activités hivernales pour les citoyens. C'était l'objectif derrière
les pôles.

940

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

945

M. PIERRE MARCOUX :

J'ai un exemple assez concret sur parc Angrignon, il n'y a plus rien qui se passe l'hiver, bien, je veux dire l'arrondissement met beaucoup d'effort maintenant depuis cinq-six ans de tracer des pistes et tout ça, mais je veux dire, il n'y a aucun chalet, aucun rien.

950

Mais, dans la vision des skieurs, c'est de dire au parc Angrignon, il y a dix kilomètres de piste, mais c'est d'en avoir au moins un qui est enneigé dès le début, à Noël, puis ça démarre, disons, le 20 décembre, puis jusqu'au 10 janvier, bien là, on est assurés d'avoir un petit sentier pour développer le sport pour les jeunes et tout ça.

955

C'est un exemple. Ça peut se faire aussi sur le mont Royal, puis pleins d'autres parcs comme ça. On ne parle pas d'enneiger artificiellement l'Île complète, non, loin de là.

960

LA PRÉSIDENTE :

Non, s'il vous plaît. Oui, Monsieur?

M. PIERRE MARCOUX :

965

Juste un point que je voulais préciser parce que je ne l'ai pas mentionné, c'est qu'on a parlé d'agrandir, de réserver des parcs et tout ça.

970

Dans le document, c'est indiqué : « vise un dix pourcents » pourtant, selon la Communauté métropolitaine de Montréal, quand ils ont fait le PMAD en 2004, je pense, ou 2007, ils ont visé 17 pourcents et c'est encore mentionné souvent les 17 pourcents.

Donc, 17 pourcents de la superficie de protection des surfaces vertes, bien, vertes, des surfaces naturelles. Un territoire naturel, il faut l'acheter, il ne faut pas juste se laisser se transformer en condos ou en stationnements.

975

Donc, il y a beaucoup de, comme l'Institut Douglas qui a été sur le dessin, la carte de référence, il est zoné, pas zoné, il est identifié comme zone verte, mais en 2004, je crois, lors du PMAD, 30 pourcents de l'Institut, ils l'avaient balancé comme futures résidences.

980

Puis là, je comprends que c'est protégé et il y a pleins d'autres superficies comme ça, comme les golfs, qui ont proposé de protéger. Donc, c'est important que la Ville, dans le plan d'action de... la vision, c'est de dire on doit augmenter la superficie.

985

17, peut-être qu'on n'aura pas ça à Montréal, mais 10, quand on est actuellement à 6, ce n'est pas un gros, gros saut, là.

LA PRÉSIDENTE :

990

Merci beaucoup de cette précision. Alors, Messieurs Mélançon et Marcoux, merci beaucoup et je vous souhaite une bonne soirée.

995

**Mme LUCILLE SIRAUT
Mme MAËLLE OURY
M. TONY BRUNEL
UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL**

1000

LA PRÉSIDENTE :

J'inviterais maintenant Lucille Siraut. Oh, vous êtes tous là.

Alors bonsoir. Je répète les consignes : dix minutes de présentation et dix minutes de questions-échanges avec les commissaires. D'accord?

1005

Mme LUCILLE SIRAUT :

Merci. Bien, bonjour. Tout d'abord, merci pour votre accueil. On est là pour vous présenter notre réflexion à l'Horizon 2050.

1010

LA PRÉSIDENTE :

Il va falloir parler un petit peu plus fort, je pense.

1015

Mme LUCILLE SIRAUT :

Oui? O.K. En fait, on est trois étudiants. On est inscrits au cours Planification des transports au Département de géographie de l'UQAM.

1020

Pour ma part, je chemine dans le certificat Aménagement du territoire et gestion des risques. Et mes deux collègues, sont en année d'échange et sont inscrits à l'Institut d'urbanisme en Master 1, à Lyon, en France.

1025

Donc, suite à la lecture de la Vision du développement proposée par le Ville de Montréal, on souhaitait apporter tout d'abord quelques critiques et commentaires.

On est d'avis que contenu de la gravité des crises écologiques et climatiques actuelles, il est primordial d'envisager une transition concrète, rapide et radicale.

1030

Nous jugeons nécessaire de faire l'évaluation des scénarios les plus pessimistes en matière de planification parce que cela pourrait avoir un impact sur les coûts et l'acheminement des matériaux, la disponibilité de la main-d'œuvre et donc, la faisabilité des projets et le respect des échéanciers.

1035

Nous tenons également à rappeler que le non respect des cibles de carboneutralité que nous nous sommes fixées pourrait entraîner des conséquences désastreuses sur l'ensemble des populations et de la biodiversité.

1040

Voici la carte qui est issue du Projet de ville de Montréal. On constate que les propositions représentées se limitent au seul territoire de l'Île de Montréal et au transport de personnes. De plus, les propositions restent assez vagues.

1045

Il nous apparaît nécessaire que la Ville de Montréal s'inscrive dans une approche plus globale et multiniveaux qui inclut une extension des réseaux de la Ville aux banlieues, qui tiennent également compte du transport des biens et des marchandises et qui apporte une transformation structurelle majeure et simultanée dans le secteur des transports, de l'énergie et agroalimentaire.

1050

Je vais maintenant laisser la parole à ma collègue qui va vous parler des avantages d'un tramway pour l'Île de Montréal. On va se concentrer vraiment là-dessus.

Mme MAËLLE OURY :

1055

Tout d'abord, nous pensons que l'implantation d'un tramway est un moyen de lutter activement contre les gaz à effet de serre puisqu'un tramway consomme 10 fois moins d'énergie et produit jusqu'à 100 fois moins de gaz à effet de serre qu'une voiture.

1060

De plus, cela permet de répondre aux objectifs des plans d'aménagement de Montréal en diminuant les déplacements en auto solo et en les transférant vers des transports moins énergivores.

On a l'exemple de Lyon, une ville française, où le développement d'un réseau de transport collectif et notamment d'un réseau de tramways permet un recul de la voiture de cinq points entre 2006 et 2015 et une augmentation de deux points du déplacement doux et en transport collectif.

1065

Donc ainsi, le développement d'un réseau de transport en commun efficace, notamment par le biais de l'implantation du tramway, permet de diminuer l'utilisation de la voiture et donc, des émissions de gaz à effet de serre.

1070

De plus, l'implantation d'un réseau de tramways répondrait également aux objectifs de développement durable et notamment, au onzième qui stipule que les villes doivent offrir des moyens de transport publique accessibles, sûrs, fiables et durables.

1075

Donc, le tramway répond à ces objectifs notamment en termes de durabilité. En effet, le tramway permet donc de limiter les émissions de gaz à effet de serre puisqu'il fonctionne à l'électricité.

1080

Et de plus, il a une durée de vie qui est longue, donc de 25 jusqu'à 30 ans et jusqu'à 40 ans s'il y a un entretien de l'infrastructure.

Il permet également de transporter beaucoup de personnes puisqu'il a un facteur de charge important et desserre un territoire vraiment important à un coût inégalable.

1085

En effet, l'implantation d'un réseau de tramways est économique et plus réaliste puisqu'il est plus aisé et moins coûteux de construire en surface plutôt qu'en souterrain.

1090

Donc, pour le même coût, un tramway desserre trois fois plus de quartier, par exemple, que le métro. Et la construction de métros ou encore de skytrains est dix à cinq fois plus cher par kilomètre que le tramway.

Ainsi, nous, on propose qu'au lieu de procéder à l'agrandissement de la ligne de métro bleue, qu'il faudrait plus créer, donc pour le même coût, quatre lignes de tramway pour desservir un plus grand territoire.

1095 **Mme LUCILLE SIRAUT :**

L'avantage d'un choix comme le tramway, c'est la possibilité de faire évoluer facilement la capacité de transport en allongeant la longueur des quais d'une station, en les élargissant et en achetant de nouveaux modules pour moderniser.

1100

Pour une station souterraine ou aérienne, les coûts d'agrandissement sont majeurs et les travaux sont difficilement réalisables. Contrairement à une station de surface qui peut facilement être prolongée à des coûts beaucoup plus faibles.

1105

Vous avez sur cette photo, l'exemple d'un projet de modernisation de 19 stations sur la ligne T1 en région parisienne, suite à l'allongement de la ligne.

1110

Un tramway permet aussi une ville plus sécuritaire pour les piétons. Donc, c'est certain qu'il existe encore des risques de collisions avec les piétons et que ceux-ci représentent une large proportion des tiers impliqués dans les accidents avec un tramway.

Les décès liés au tramway suscitent souvent beaucoup d'émotion et sont largement utilisés par les détracteurs des mobilités douces.

1115

Pourtant, il suffit de comparer les collisions tram-piéton avec les collisions auto-piéton pour prendre conscience de la disparité entre ces deux types de collisions.

À titre d'exemple sur l'année 2020, la France ressent 145 collisions tram-piéton contre 7 461 collisions auto-piéton. C'est 50 fois plus.

1120

Il est néanmoins possible de s'inspirer des aménagements européens pour réduire ce risque-là. Les accidents peuvent être analysés.

1125 On peut penser à une meilleure conception des têtes de train, ça peut passer également par des aménagements visuels aux intersections ou la mise en place de sites propres, c'est-à-dire des voies réservées pour les tramways.

M. TONY BRUNEL :

1130 De plus, le tramway est une partie intégrante de la ville car il permet de s'inscrire aisément dans le paysage urbain et contribue même à son amélioration.

1135 En effet, le tramway peut être alimenté par des fils aériens. Aujourd'hui, il est possible de faire des fils assez fins et qui sont donc discrets dans le paysage.

1140 On crée des infrastructures design avec les stations, la signalisation ou bien le mobilier urbain. Et on peut procéder à une végétalisation des lignes qui permettront la réduction des ilots de chaleur, la bonification de la biodiversité, l'embellissement du paysage urbain et ainsi, renforcer aussi la sécurité.

1145 Le tramway est aussi un moyen de transport conçu pour toutes et pour tous et permettrait une accessibilité universelle, notamment grâce à son plancher bas. À l'intérieur du tramway, il y aura un espace dédié pour les personnes à mobilité réduite, les poussettes et les fauteuils roulants.

1145 Selon l'article 15 de la Charte des droits et libertés de la personne du Québec : « nul ne peut, par discrimination, empêcher autrui d'avoir accès aux moyens de transport ».

1150

Cependant, une étude de l'Office des personnes handicapées du Québec montre que 48 pourcents des Québécois à mobilité réduite ne prennent pas de transport en commun car il est difficile d'y monter ou d'y descendre. L'accessibilité universelle est donc un enjeu important aujourd'hui.

1155

Maintenant, nous allons montrer que le développement de la mobilité collective va de pair avec le développement de la mobilité active.

1160

Cet ainsi qu'il faut avoir un bon partage de la chaussée. Pour favoriser la mobilité active, il faut créer de grands trottoirs ainsi que des pistes cyclables pour faciliter la circulation des piétons ainsi que des vélos.

1165

Mais, pour cela, il faut diminuer la place de la voiture sur la chaussée et ce partage permettra aussi d'avoir une seule rangée de stationnements, avoir une ou deux voies pour les voitures, une voie pour les bus, un espace pour les rames de tramway et aussi des espaces végétalisés comme à Lyon.

1170

Cela permettra l'amélioration de la qualité de l'air, de la santé des personnes et la diminution des nuisances sonores.

Favoriser les mobilités douces et actives réduit les émissions de gaz à effet de serre et ainsi, cela pourra rendre la qualité de l'air meilleure, une meilleure santé de la population et aussi, une réduction de la pollution sonore. Cela favorisera la santé des personnes et aussi à leur bien-être.

1175

LA PRÉSIDENTE :

Il vous reste deux minutes.

Mme LUCILLE SIRAUT :

1180

L'absence des différents aspects qui résultent de la pratique cyclable, donc ça peut s'avérer être un frein puissant à la mobilité douce.

1185

Alors, pourquoi intégrer les vélos dans la chaîne de transport? Mais tout d'abord, parce que les travailleurs et travailleuses qui utilisent le vélo sont en meilleure santé. Et de plus, ça permet d'aller chercher une clientèle supplémentaire.

1190

L'intégration du vélo, ça peut se faire par l'implantation de garage à vélo proche des stations, par exemple, on pourrait mettre des stations Bixi. Ou encore, l'autorisation d'accéder au transport en commun avec un vélo.

1195

C'est quelque chose qui se pratique déjà en Europe. À Grenoble, en France, les vélos sont autorisés à toute heure de la journée. À Bordeaux, Lyon et Strasbourg, ils le sont aux heures creuses.

1200

À Berlin, en Allemagne, on peut avoir un emplacement à vélo réservé si on prend un ticket ou un abonnement spécial. Et, à Stuttgart, les tramways sont parfois équipés de plateformes, à l'avant, pour pouvoir recevoir les vélos.

1205

Le transport de marchandise en milieu urbain, s'effectue essentiellement par camionnage. À Montréal, les camions représentent onze pourcents du trafic routier et on estime que la congestion coûte aux camionneurs presque 132 millions de dollars par année.

Si on considère que les véhicules lourds sont largement impliqués dans les accidents incluant les cyclistes et les piétons, qu'ils détériorent grandement les infrastructures routières et causent de nombreuses nuisances, il est donc souhaitable de planifier rapidement un autre moyen de transport de marchandise en milieu urbain.

1210

Le tramway jumelé avec les vélos cargos, comme le projet Colibri, à Montréal, pourrait s'avérer parfait pour ça et c'est déjà quelque chose qui se pratique en Europe.

1215

Les essais effectués en France et au Pays-Bas ont prouvé que le transport de marchandise par tramway, en dehors des heures de pointe, n'avait aucun impact sur le transport des passagers.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous demanderais de conclure, s'il vous plaît.

1220

Mme MAËLLE OURY :

Ainsi, implanter un réseau de tramway important, nous permet de desservir l'ensemble de la Ville de Montréal et des communes de Laval et Longueuil. Cela s'inscrit également dans les objectifs du Plan local de déplacement et du Plan climat de la Ville.

1225

Cela contribue à redonner vie aux espaces publics et de plus en plus apprécié par les citoyens comme le montre l'exemple des villes européennes comme Bordeaux.

1230

Enfin, il nous apparaît essentiel, pour lutter contre le changement climatique, de développer des réseaux de transport efficaces et notamment de tramways. Cela nous permettrait d'atteindre la carboneutralité et même de viser la carbonégativité contenu de la situation actuelle.

LA PRÉSIDENTE :

1235

Merci beaucoup. Messieurs, des questions, des commentaires?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1240 Peut-être un commentaire. Votre carte, au tout début, vous montriez Montréal, la région, Laval, Rive-Sud, c'est que le PUM 2050, c'est vraiment la Ville de Montréal. Pour toucher l'ensemble des régions, c'est la RTM qui est l'Agence de planification du transport dans la région de Montréal.

1245 **Mme LUCILLE SIRAUT :**

 Exactement, mais il faut quand même entretenir un dialogue avec les autres intervenants.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1250 Effectivement. Puis vous, vous avez mentionné que le tram pourrait, à moindre coût, remplacer la ligne bleue, mais vous considérez que c'est la même capacité un tramway qu'une ligne de métro pour desservir la population pour des longs parcours?

1255 **Mme MAËLLE OURY :**

 Alors, on peut peut-être... enfin, déjà le tram a quand même une capacité de charge qui est importante, on peut facilement rajouter des wagons en heure de pointe plus facilement qu'un métro qui a une taille qui est standard et qui reste la même, finalement.

1260 **Mme LUCILLE SIRAUT :**

 La taille des quais qui est standard.

1265

Mme MAËLLE OURY :

1270 Oui. Et le tram, on peut aisément déjà agrandir les quais et en heure de pointe, par exemple, mettre des wagons supplémentaires au tramway pour accueillir plus de personnes et peut-être accélérer aussi la fréquence de passage des tramways.

Mme LUCILLE SIRAUT :

1275 Puis, il faut considérer aussi l'heure de pointe, je pense que la majorité des gens passent en l'espace d'une heure.

1280 Donc, c'est sûr que bon, si on agrandit les wagons sur cette heure de pointe là ou qui reprend, je pense que c'est presque la moitié du trafic, on est quand même capables, malgré tout, avec aussi des tramways, d'avoir un réseau beaucoup plus large et peut-être plus de décentraliser les déplacements.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1285 Merci.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

1290 Une question de clarification, en fait de plus de compréhension, c'est pour ma gouverne et un peu pour la gouverne de la Commission.

Par rapport à l'enquête qui a été réalisée dans l'aire métropolitaine lyonnaise, vous parlez d'une réduction de cinq points.

1295 Je voulais juste savoir, est-ce que par rapport aux efforts qui ont été investis, est-ce que vous trouvez que c'est significatif?

Et l'augmentation, par rapport au transport en commun doux, de deux points, est-ce qu'on devrait comprendre qu'il y avait une corrélation entre les cinq points et les deux points?

1300

Est-ce que les deux points devraient être plus que les cinq points? Comment apprécié ces résultats?

Mme MAËLLE OURY :

1305

Bien, on voulait surtout mettre en avant que même si ce n'est peut-être pas à la hauteur des attentes, il y a quand même un recul de la voiture et un transfert quand même sur les transports collectifs.

1310

Après, est-ce que c'est significatif par rapport à l'investissement qui a été fait, je ne sais pas...?

Mme LUCILLE SIRAUT :

C'est déjà une meilleure option que de laisser la voiture gagner de la place.

1315

LE COMMISSAIRE CHARLES :

O.K., merci. Ça va pour moi.

1320

LA PRÉSIDENTE :

Ça va? Ça va aussi?

1325

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Est-ce qu'on a du temps encore?

LA PRÉSIDENTE :

Oui, on a du temps.

1330 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Pour revenir sur le vélo cargo, je trouve ça très intéressant. Vous avez parlé de tram vers, pas le vélo cargo, excusez-moi. Le City Cargo, le transport des marchandises par tram qui pourrait peut-être se faire par métro aussi. Donc, c'est le tram vers le vélo cargo, puis distribution.

1335

Comment ça fonctionne à Lyon, est-ce que ça se charge, les trams, à la gare ou au centre de... à quel endroit? Comment ça fonctionne?

Mme LUCILLE SIRAUT :

1340

Alors, ce n'est pas à Lyon que ça a été en place. En fait, le projet qu'on a présenté, a été proposé à la COM21 et c'est la Ville de Ste-Étienne qui a fait l'essai en 2016.

1345

Donc, ils chargeaient effectivement les marchandises, ils prenaient des tramways, des anciens tramways, puis ils les faisaient circuler entre les trams passagers, en dehors des heures de pointe.

Et après, c'était déchargé dans une place où il y avait des vélos cargos qui pouvaient venir aisément venir chercher leurs colis et après, les rapatrier au centre-ville.

1350

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

O.K., merci.

1355

LE COMMISSAIRE CHARLES :

Ça va pour moi, merci.

1360 **LA PRÉSIDENTE :**

Écoutez, on vous remercie beaucoup. Je m'excuse, je n'ai pas tous vos noms. Monsieur Brunel, Madame Oury et Madame Siraut, merci beaucoup.

1365 **Mme LUCILLE SIRAUT :**

Merci.

1370 **Mme MAËLLE OURY :**

Merci à vous.

1375 **M. TONY BRUNEL :**

Bonne soirée.

1380 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonne soirée.

M. OLIVIER ST-GEORGES
M. ALEXANDRE FRENETTE
Mme GABRIELLA VACCARO

1385

LA PRÉSIDENTE :

1390

J'inviterais maintenant Olivier St-Georges, Alexandre Frenette et Gabriella Vaccaro. Alors, je vous rappelle les consignes, dix minutes de présentation et dix minutes d'échanges et de questions. Ça vous va? Alors, commençons.

Mme GABRIELLA VACCARO :

1395

Oui. Bonsoir. Donc, je me nomme Gabriella Vaccaro, je suis avec Alexandre Frenette et Olivier St-Georges.

1400

Nous sommes trois étudiants du baccalauréat en urbanisme à l'UQAM pour qui il est important de se pencher les enjeux d'aménagement urbain.

En effet, de nombreux enjeux touchent la Ville de Montréal, mais dans le cadre de cette réflexion pour 2050, nous avons décidé de se pencher sur ceux qui sont en lien avec le transport collectif et l'accessibilité universelle.

1405

Nous traiterons donc de l'impact du réseau de tramway, sur l'accessibilité universelle.

1410

Donc, d'abord le transport collectif à Montréal comprend actuellement deux moyens de transport principaux, soit le métro souterrain et l'autobus. Le métro souterrain est associé à un réseau qui se trouve, comme son nom l'indique, sous le sol, sous le niveau du sol.

Par conséquent, l'ajout de stations de métro est très dispendieux et nécessite des travaux importants. Ainsi, il serait difficile de desservir l'ensemble de la Ville par ce moyen de transport.

1415 Par ailleurs, le réseau de métro actuel est souvent difficile d'accès pour les personnes à mobilité réduite entre autres, en raison du fait que ce ne sont pas toutes les stations qui sont munies d'ascenseurs et que ceux-ci, en plus du réseau de métro lui-même soit sujet à des pannes de service.

1420 En ce qui a trait à l'autobus, il s'adapte généralement bien aux besoins des personnes à mobilité réduite par des rampes d'accès et par la possibilité d'abaisser l'avant du véhicule.

Toutefois, ces systèmes ne sont pas toujours fiables. Par exemple, l'hiver, il est possible que les rampes d'accès soient moins stables en raison de la neige.

1425 De plus, il est pertinent de mentionner le fait que certaines lignes d'autobus sont actuellement surchargées en termes d'achalandage ce qui montre un grand besoin, bien, un besoin grandissant au niveau du transport collectif.

1430 En ce qui a trait à l'accessibilité universelle, dans le fond, c'est un concept qui suggère la possibilité, pour toute personne, de réaliser une activité de façon autonome et d'obtenir des résultats équivalents.

1435 On se penche donc surtout sur le cas des personnes à mobilité réduite, mais il est important de mentionner le fait que l'accessibilité universelle, ça comprend aussi l'accès au réseau de transport pour tous, dont les gens qui vivent en périphérie des quartiers centraux de la Ville.

1440 Donc, à travers cette présentation, on traite des personnes à mobilité réduite, il est question des personnes de tous âges qui rencontrent des difficultés à effectuer certains mouvements qui sont nécessaires à leur déplacement, que ce soit de manière temporaire ou permanente.

1445 Par ailleurs, il est pertinent de noter qu'on remarque le vieillissement de la population au Québec, ce qui sous-entend un nombre grandissant de personnes à mobilité réduite. Il est donc nécessaire que les infrastructures liées au transport collectif, à Montréal, soient conçues en tenant compte de cette réalité.

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

1450 D'ailleurs, on pense que le tramway a fait ses preuves ailleurs dans le monde, c'est le cas de Strasbourg qui a fait beaucoup d'effort dans l'accessibilité universelle avec son plancher bas.

Le plancher bas permet les poussettes pour enfant, les fauteuils roulants, ils ont d'ailleurs ajouté des avertissements sonores pour les personnes qui ont des problèmes de visibilité.

1455 À Nantes, ils ont beaucoup misé sur l'art, ce qui a permis d'augmenter l'attractivité de la Ville et en plus, ça donne une forme d'accessibilité à l'art à la population.

1460 Et dans le cas de Toronto, c'est un bon exemple d'adaptation à l'environnement. Le tramway fonctionne quand même avec 30 centimètres de neige et il peut aller jusqu'à -35 degrés Celsius.

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

1465 Donc, suivant ce qu'on a vu, ce qui a été présenté, on pense aussi que le tramway, c'est un peu la solution au problème de transport collectif, à Montréal, dans le cadre de l'accessibilité universelle.

1470 Donc, en général, le tramway, au niveau de ses avantages comme mode de transport, c'est que son coût de construction est vraiment plus bas que des infrastructures, un peu comme le métro qu'on a parce qu'on n'a pas un besoin de creuser pour le mettre en place étant donné que les stations au niveau du sol et le réseau au complet.

1475

Puis, comparément aux autobus, qui est l'autre partie de notre réseau de transport, le tramway demande beaucoup moins de main-d'œuvre pour le même nombre de passagers, par jour, parce que sa capacité est plus grande.

1480

Sa capacité est aussi modulaire, donc si on voit qu'une ligne de tramway est surchargée ou on a atteint la capacité maximale, on peut allonger facilement les stations et ajouter des wagons, étant donné que c'est au niveau du sol.

1485

Si c'est le cas d'un métro, par exemple, bien, c'est beaucoup plus coûteux, fait que ce n'est pas vraiment réaliste d'agrandir les stations parce qu'il faudrait creuser toutes les stations de tout le réseau.

1490

Puis, les autobus, même chose, il y a comme une limite de longueur maximale pour qu'ils puissent manoeuvrer dans le réseau routier.

1495

Contrairement au métro, le tramway aussi vient en compétition avec la voiture pour l'espace routier. Puis ça, dans un contexte de carboneutralité, c'est important parce que ça décourage, en fait, l'utilisation de la voiture, puis de l'auto solo.

1500

Donc, je le rappelle, le tramway, sa construction au niveau du sol, c'est vraiment ça son grand, grand avantage au niveau de l'accessibilité universelle.

Comme on en a parlé, bien, le métro, ça prend un ascenseur; le tramway, étant donné que les stations sont au niveau du sol, on n'en a pas besoin.

L'autobus aussi, lui, il demande une plateforme; le tramway n'en demande pas parce que les stations ramènent le... ils ont comme une espèce... c'est ça, le niveau qui ramène le sol au niveau du plancher, donc c'est très facile de faire l'entrée avec des fauteuils, poussettes, et cetera.

Puis, au niveau du fait que c'est moins coûteux et tout, on peut faire plus de stations, plus de réseaux à travers une ville.

1505

Donc ça permet d'aménager le territoire autour du réseau de tramways, ce qu'on peut plus difficilement faire avec les autres modes de transport, donc on va parler plus de ça.

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

1510

On a d'ailleurs, le Grand Virage qui est un projet qui a été imaginé par plusieurs collègues qui travaillent pour Imagine Lachine-Est. Ils m'ont d'ailleurs glissé quelques mots ce matin qu'ils ont mis à jour leur carte. Donc, cette carte n'est plus tellement à jour.

1515

Dans le fond, ils se sont imaginés ce qu'ils pourraient faire avec les fonds du REM et ça a donné le projet du Grand Virage.

Dans le fond, le Grand Virage, c'est un projet choc qui permet de changer les habitudes des gens et ainsi réduire les gaz à effets de serre en donnant beaucoup d'accessibilité au transport.

1520

Dans le fond, le projet du REM est un projet qui est estimé, en réalité, à dix milliards de dollars. Il y a environ 14 stations et il dessert environ 160 000 passagers.

1525

Alors que le projet du Grand Virage est un projet qui est estimé à huit milliards. Ils ont, dans leur projet, fait 128 stations et ils croient que ça pourrait desservir 460 000 passagers.

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

Donc, on prend un exemple du tracée du Grand Virage en phase 2...

1530

LA PRÉSIDENTE :

Il vous reste environ deux minutes.

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

1535

C'est bon. On va prendre, c'est ça, l'exemple de l'Est de Montréal pour le réseau du Grand Virage. Étant donné que, c'est ça, vu qu'on a mentionné que le tramway est moins coûteux, on peut faire un plus grand réseau qui s'étend une plus longue distance.

1540

Donc, dans ce cas-ci, on peut faire une boucle. Fait que si on prenait quelqu'un qui part de Rivière-des-Prairies et qui veut se rendre à la plage de l'Est, avec le tracé du Grand Virage, c'est très facile parce que la personne a seulement à se déplacer vers l'est en utilisant la boucle qui est dans le réseau.

1545

Par contre, avec une approche plus de prolongement de la ligne bleue, avec le REM et tout ça, cette personne-là devrait retourner vers l'ouest avec la ligne bleue, reprendre le réseau qui est plus central, puis reprendre le REM vers l'ouest.

1550

Donc, ça fait comme une espèce de grand détour qui rend le trajet beaucoup moins attractif de le faire en transport en commun.

1555

Donc, c'est vraiment ça l'avantage du tramway, c'est de faire en sorte que le réseau, il est moins central, il est plus décentralisé, il est plus accessible dans les périphéries fait que ça fait en sorte qu'il est plus utilisé par les quartiers où est-ce que c'est plus à l'auto, en ce moment.

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

1560

Bref, pour conclure, on pense que le tramway est un des meilleurs projets de transport publique pour la carboneutralité et améliorer l'accessibilité universelle.

Quand c'est moins cher, les stations sont plus nombreuses, desserrent beaucoup plus de monde et s'adapte facilement à l'environnement.

On a fini.

1565

LA PRÉSIDENTE :

C'est bon?

1570

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1575

Merci. Des questions?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1580

Vous avez parlé du Grand Virage, c'est qui qui est à l'origine de ça?

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

C'est l'organisme Imagine Lachine-Est.

1585

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Imagine Lachine-Est, ah oui, en plus. Je suis de Lachine, alors.

1590

LA PRÉSIDENTE :

Écoutez, ce n'est pas par bêtise, mais on a eu beaucoup d'opinions sur le tramway, donc on commence à manquer de questions parce que je pense qu'on a compris.

1595

Bientôt, la question ça va être « Quelle est la couleur du tramway? », mais ce n'est pas du mépris, il ne faut pas voir ça comme du mépris, mais comme le fait qu'on a beaucoup posé des questions aux premiers qui sont arrivés, mais là, on commence à manquer de questions.

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

1600

C'est bien correct.

LA PRÉSIDENTE :

1605

Est-ce que, dans vos travaux, vous avez posé la question de : « Pourquoi on a arrêté les tramways à Montréal? »?

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

1610

Je pense que c'est vraiment une question de culture, on était plus, pendant plusieurs années, tous à l'auto et je pense que les Montréalais voulaient copier les Américains.

LA PRÉSIDENTE :

1615

Puis là, on veut copier les européens, c'est ça que vous êtes en train de nous dire?

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

1620

C'est quasiment ça.

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

1625 Dans le fond, comme tu l'as dit, aux États-Unis, pour la voiture, par contre, le transport en commun pour faire vendre plus de voitures dans la phase de développement de l'automobile à grande échelle.

1630 Puis c'est ça, un peu comme, je pense, qu'il y a eu une, politiquement, les élu.e.s ont suivi ce qui se faisait aux États-Unis où est-ce que les lignes de tramway étaient fermées par les compagnies automobiles pour vendre plus de voitures.

Donc, c'est un peu pour ça le mouvement s'est étendu au Canada.

LA PRÉSIDENTE :

1635 O.K., même si nous, ce n'était pas privé, le tramway à Montréal, si je ne me trompe pas?

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

1640 Oui, exactement. Ce n'était pas privé ici, mais c'est juste que la ville moderne, il n'y a pas de tramway, donc on enlève le tramway.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1645 C'était la Commission de transport de Montréal.

LA PRÉSIDENTE :

1650 C'est ça. Merci beaucoup.

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

Merci.

1655 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Vous irez voir le Plan de mobilité 2008 où il y avait un réseau de tramways qui étaient projetés à Montréal.

1660 **PERSONNE NON IDENTIFIÉE :**

Parfait.

LA PRÉSIDENTE :

1665

Merci beaucoup.

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

1670

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1675

Écoutez, on va prendre une pause maintenant, donc on revient à 20 h 30. Alors, je vois que les gens de Culture Montréal, vous êtes déjà arrivés, mais comme on va reprendre plus tôt, vous allez attendre moins longtemps. D'accord? Merci. Vous étiez prévus pour 20 h 45, mais ce sera plus vers 20 h 30, O.K.? Merci.

1680

PAUSE

M. PIERRE-FRANÇOIS SEMPÉRÉ

1685

M. JEAN-ROBERT CHOQUET

Mme MARIE LESSARD

CULTURE MONTRÉAL

LA PRÉSIDENTE :

1690

Alors, on reprend avec Culture Montréal et les trois représentants sont Pierre-François Sempéré, Jean-Robert Choquet et Marie Lessard. Merci d'être là.

1695

Alors, je rappelle les consignes, il y a dix de présentations et dix minutes de questions et d'échanges. Ça vous va?

M. PIERRE-FRANÇOIS SEMPÉRÉ :

1700

Ça va très bien, merci beaucoup. Alors donc, bonsoir. Pierre-François Sempéré, directeur développement stratégique et politique à Culture Montréal.

1705

Donc, comme vous l'avez dit Jean-Robert Choquet avec moi, vice-président de Culture Montréal et Marie Lessard qui, effectivement, au-delà de ses activités et de ses fonctions est également co-présidente de notre commission permanente du cadre de vie.

1710

Alors, laissez-moi d'abord vous présenter succinctement Culture Montréal. Nous sommes une organisation de concertation, de réflexion et de représentations politiques.

Concertation, tout d'abord, car nous nous efforçons de créer des liens, des interactions entre les acteurs culturels et plus largement les acteurs qui sont impliqués dans la vie culturelle. Acteurs économiques, communautaires, universitaires.

De réflexion, car nous organisons des forums, colloques, tables rondes avec le milieu culturel à travers lesquels nous recueillons des idées et à partir desquels nous élaborons des propositions, des pistes de solutions à des enjeux.

1715

De représentation enfin car nous faisons cheminer les idées vers les décideurs, donc vers les acteurs de la décision publique et les consultations publiques comme celles qu'organisent l'OCPM constituent des plateformes idéales pour les présenter.

1720

J'ajouterais que l'une des spécificités de Culture Montréal c'est que nous nous appuyons aussi sur des commissions permanentes.

Nous en avons cinq pour penser l'action culturelle et la métropole culturelle de demain à la lumière de grands sujets : la citoyenneté culturelle, l'art public, le cadre de vie, la transition écologique et le numérique.

1725

Donc, très heureux de pouvoir participer à cette consultation et de s'exprimer sur le Projet de Ville et par anticipation sur ce que doit contenir le Plan d'urbanisme et de mobilité.

1730

Le mémoire que nous avons déposé est élaboré par la Commission permanente du cadre de vie avec le concours de la Commission Art public et la Commission Transition écologique.

D'emblée, permettez-moi de revenir, il en a été question dans le mémoire, sur les sept dimensions qui sont développées dans le Projet de Ville et qui comporte chacune des questions à résoudre ensemble.

1735

Des questions qui sont assurément pertinentes, mais difficiles et dont certaines peuvent être envisagées sous la forme de dilemmes.

1740

Je pense par exemple à la croissance prévue de la population au regard de la nécessaire sobriété dans l'utilisation des ressources.

Le fait que la Ville ne propose pas de réponses concrètes à ces questions, nous laisse pour le moins perplexes contenu de l'ambition d'une telle démarche et de son importance.

1745 En effet, le Projet de Ville et le futur Plan d'urbanisme et de mobilité suscite énormément d'attente à un moment où notre société est aux prises avec de grandes mutations.

Nous avons en tête évidemment l'impératif écologique, mais nous vivons aussi d'autres types de transitions.

1750 Une transition démographique, sociale, numérique ou technologique. Chacune a une incidence sur notre façon de vivre en ville et de faire ville.

1755 Le Projet de Ville a été présenté à juste titre comme un document stratégique qui se doit être porteur d'une vision sur le devenir urbain de Montréal à l'Horizon 2050.

Selon nous, cette vision doit s'incarner à travers plusieurs sujets d'importance que nous avons mis en exergue dans notre mémoire et au fond, cette vision doit s'articuler autour d'une triple relation qui permettrait de faire de Montréal, en 2050, une Ville conviviale et durable.

1760 Le rapport au lieu d'abord, c'est-à-dire l'attachement au lieu, à sa matérialité, à son histoire, à l'identité dont il est porteur pour se sentir chez soi et acteur de ce chez soi.

1765 C'est la raison pour laquelle qu'on appelle le Plan d'urbanisme et de mobilité à s'inscrire dans l'histoire et la géographie montréalaise car nous ne les percevons pas actuellement dans le Projet de Ville.

1770 Le rapport au lieu c'est aussi la question des interactions possibles avec lui. À cet effet, l'art, la culture et le patrimoine ont un très grand rôle à jouer car ils agissent comme des intermédiaires entre les gens et le territoire et participe à la constitution d'un récit commun.

Donc, il faut considérer à leur juste valeur les vertus territoriales de la culture et du patrimoine et leur contribution réelle, mais parfois intangible pour mieux vivre en ville.

1775 Le mieux vivre en ville, c'est une ville capable de nourrir notre imaginaire, mais c'est aussi une ville qui est consciente de ses limites. S'ancrer, se territorialiser, c'est prendre conscience de son environnement et des écosystèmes dont dépend la ville.

1780 C'est affirmer la prépondérance de l'existant sur le nouveau en ce qui concerne le bâti, c'est lutter contre l'étalement urbain, c'est reconnecter les citoyens aux rives.

1785 Le rapport aux autres, ensuite. La ville est avant tout un lieu de sociabilité et de proximité. Un lieu d'échanges et de conversations démocratiques entre toutes et tous. Nous pourrions dire ici que c'est le lien qui fait le lieu.

1790 Par conséquent, il faut pouvoir créer les conditions de la rencontre entre les citoyens et revenir à une échelle humaine pour provoquer des échanges. D'où l'importance des quartiers culturels, de l'art public, des écoles, des artères commerciales, autant d'éléments qui invitent les habitants à vivre la ville ensemble.

1795 L'Accès à la proximité que requiert une ville conviviale et vivante, s'incarne dans la capacité d'arpenter l'espace urbain, mais également dans la capacité de circuler entre les quartiers. Découvrir, s'échapper pour mieux revenir.

1795 Tout l'enjeu étant de pouvoir concilier les deux échelles, le proche et le lointain, si je peux dire. Le développement des transports en commun est nécessaire sur ce point.

1800 Susciter les échanges, les rencontres impliquent également de créer de nouvelles urbanités par l'expérimentation et en favorisant l'essor des projets collectifs ancrés sur le territoire. Par exemple, avec les tiers-lieux, les communs territoriaux ou encore l'urbanisme transitoire.

1805

Je me permets ici de faire une parenthèse, le modèle d'une vie en transition se concrétise notamment à travers la possibilité d'expérimenter. C'est par l'expérimentation qu'une population prouve sa capacité à s'autoorganiser et à transformer nos modes de vie. Et, c'est un peu le sens de la résilience, ici.

1810

Penser le devenir de Montréal passe par davantage de liberté d'action et de souplesse dans la réglementation.

Le rapport à soi, enfin. C'est-à-dire la capacité d'être soi-même en compagnie des autres. Cela suppose un aménagement qui n'oublie personne. Nous abordons cela en particulier à travers le programme Famille qui a permis de mettre en place des mesures favorisant l'inclusion et profitant à toutes les personnes vulnérables.

1815

C'est aussi la question de l'équité générationnelle, une ville adaptée pour les enfants et les jeunes, c'est une ville qui prend en considération leurs besoins de se déplacer, de se divertir, de rêver.

1820

Même chose pour les personnes âgées, les lieux qu'elles fréquentent doivent être en adéquation avec leurs besoins et leurs contraintes.

LA PRÉSIDENTE :

1825

Il vous reste une minute.

M. PIERRE-FRANÇOIS SEMPÉRÉ :

1830

Il reste une minute.

LA PRÉSIDENTE :

Deux minutes, je m'excuse.

1835 **M. PIERRE-FRANÇOIS SEMPÉRÉ :**

Deux minutes, c'est très bien.

1840 Le rapport à soi c'est donc l'idée que chacun, peu importe ses différences, peut mener la vie qu'il souhaite. Et, j'ajouterai au rythme qu'il souhaite, car il y a bien différents rythmes qui structurent la vie d'un territoire.

1845 Les usages de la ville la nuit, ne sont pas les mêmes le jour, de même que les saisons influent sur l'occupation et la vie des lieux.

L'aménagement et la mobilité doivent se faire en fonction de ces différentes réalités. La ville doit être conçue comme le lieu de toutes les temporalités.

1850 Imaginer le futur de Montréal, nécessite aussi de considérer dans le Projet de Ville et le Plan d'urbanisme et de mobilité, des territoires particuliers qui caractérisent et fondent l'identité de Montréal.

1855 Le Vieux-Montréal et le Vieux-Port, le mont Royal, le parc Jean-Drapeau, le centre-ville ou encore l'Est de Montréal, territoire prioritaire de développement pour le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal, mais absent du Projet de Ville.

1860 Il est bien sûr difficile de tout aborder en dix minutes, il ne s'agit ici que d'un survol. Je finirai donc en revenant sur la question de la transition écologique qui est la préoccupation centrale du Projet de Ville.

Si la Ville doit effectivement clarifier comment elle compte atteindre l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050, il faut aussi souligner que le modèle d'une ville résiliente, d'une ville en transition dépasse la question des gaz à effet de serre.

1865 La question est avant tout celle d'un changement en profondeur afin de faire émerger de nouveaux paradigmes de l'aménagement urbain.

1870 L'art, la culture et le patrimoine par leur contribution à la qualité de vie et à l'authenticité des quartiers, par le lien qu'il crée entre les gens et les territoires, par les représentations qu'il véhicule sont incontestablement partie prenante de ce changement.

Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

1875 Merci beaucoup. Des questions? Oui, je peux commencer.

1880 Votre mémoire était costaud et on pourrait prendre page par page et reposer des questions, mais on n'y arrivera pas en dix minutes.

1885 Donc, à la page 26, vous parlez d'un plan directeur, alors je le reprends : « ...il est souhaitable qu'il puisse désormais se fonder encore davantage sur une vision territoriale de l'art public à l'échelle de la métropole. Dans cet esprit, le Cadre d'intervention en art public, adopté en 2010, pourrait être remplacé par un plan directeur... ».

1885 Pourquoi? Comment? Aidez-moi à comprendre.

M. PIERRE-FRANÇOIS SEMPÉRÉ :

1890 Bien là, je vais passer la parole à Jean-Robert Choquet.

M. JEAN-ROBERT CHOQUET :

1895 Pourquoi un plan directeur? Parce que l'expérience nous apprend et non seulement l'expérience, mais il y a des données comptables aussi. Au sens suivant : on a découvert, à la Ville, il y a une quinzaine d'années, à l'époque où j'y étais, que les nouvelles normes comptables de l'Ordre canadien des comptables, je pense que c'est ça?

LA PRÉSIDENTE :

1900 Et donc, international, oui.

M. JEAN-ROBERT CHOQUET :

1905 J'imagine. Faisait que la plantation d'arbres et l'aménagement ou l'érection de monuments d'art public n'étaient plus capitalisables. Même si un œuvre d'art public peut durer 100 ans. Ça ne servait à rien de trop poser de questions, c'était ça la décision, merci.

1910 Ça a eu comme effet de nous amener, à l'époque où j'y étais, à commencer à regarder l'art public en fonction des travaux d'immobilisation qui se faisaient à la Ville.

Il y a eu une certaine planification qui s'est faite, des travaux que ce soit du côté de l'eau, du côté de la voirie, mais aussi beaucoup du côté des parcs, des espaces publics, en général.

1915 Et de la même façon maintenant que la Ville tente de réaménager ses rues au même moment où elle remplace la tuyauterie en sous-terrain.

1920 La même façon, mais on s'est encore plus rapprochés du service des parcs où le réaménagement d'un parc ou l'aménagement d'un espace public permettait, ça ne veut pas dire qu'il fallait le faire à chaque fois, mais permettait de se poser la question sur l'art public.

Donc, la notion de plan directeur, elle ne relève pas seulement de ce que je viens de vous dire, mais à partir du moment où on n'est pas seulement dans un cadre d'intervention, mais dans un plan directeur.

1925

Ça veut dire qu'on accepte institutionnellement l'idée que l'art public fait partie de la qualité de vie des citoyens et n'est pas seulement quelque chose de décoratif qu'on met de temps à autre.

1930

Et, ça s'inscrit beaucoup mieux dans les traditions municipales, dans le fonctionnement d'une ville quand il y a un plan directeur, non pas qui force à faire les choses qu'on ne veut pas faire, mais qui rappelle à chaque fois qu'on doit le consulter.

1935

Alors que le cadre, ça permettrait plus davantage d'avoir certaines lignes directrices et pas plus que ça.

LA PRÉSIDENTE :

1940

Moins contraignant, O.K. Merci.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

J'y vais?

1945

LA PRÉSIDENTE :

Oui, vas-y.

1950 **LE COMMISSAIRE CHARLES :**

À la page 10, selon ma compréhension, vous en faites une analyse intégrée en regard des inégalités et vous parlez des quartiers mal dotés, des quartiers oubliés, des aires alimentaires, des aires culturelles.

1955 Comment, dans le cadre du PUM, selon vous, on pourrait penser rétablir cette situation?

Mme MARIE LESSARD :

1960 Le PUM, c'est un plan qui touche le territoire, peut-être pas tous, je veux dire, il y a d'autres niveaux de gouvernements qui interviennent aussi, mais en dotant les quartiers moins bien nantis, puis je pense que vous allez avoir d'autres mémoires à ce sujet-là, j'en ai vus, de meilleures qualités d'environnement, de parcs, davantage verdi, et cetera, c'est dans ce sens-là.

1965 On ne donne pas au Plan d'urbanisme, on sait bien que le Plan d'urbanisme ne peut pas tout faire, ni les réglementations qui vont en dépendre, mais en se penchant plus particulièrement en donnant davantage aux quartiers qui sont moins bien nantis, c'était dans ce sens-là.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

1970
Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1975 Et, c'est ça qui vous amène Jean-Talon et Pie-IX?

Mme MARIE LESSARD :

1980 Ah oui, ça, c'était... oui.

M. JEAN-ROBERT CHOQUET :

1985 Ce n'est pas tout à fait la même chose, mais c'est un sujet connexe. Jean-Talon/Pie-IX, Jean-Talon tout court, c'est la ligne bleue et actuellement, toute vérification faite, il ne semble pas y avoir de réflexions organisées de la Ville sur le, non pas le souterrain, mais sur le territoire en question.

1990 Or, c'est quand même quelque chose d'assez particulier. Il y a une nouvelle ligne de métro à Montréal à peu près à tous les 30 ans, puis la dernière s'est faite plutôt du côté de Laval.

Alors qu'on prolonge la ligne bleue entre St-Michel et Anjou, c'est, à toute fin pratique, la mise en valeur du territoire, une possibilité de densification importante.

1995 St-Léonard a commencé à le faire pour la partie qui est plus dans cet arrondissement-là, mais Jean-Talon/Pie-IX et toute la partie Anjou, plus encore des parties de St-Léonard, trois arrondissements différents. Donc, raison de plus de s'assurer que tout le monde travaille ensemble.

2000 Qu'est-ce que la culture vient faire là-dedans? Pour qu'il y ait à la fois des équipements culturels publics de type bibliothèque, Maison de la culture, mais aussi des équipements culturels privés de type salles de spectacles privées, de type galeries d'art, et cetera.

2005 La question de la masse critique se pose toujours. Une personne que vous connaissez bien qui s'appelle Pierre Belrose, qui a été à Tourisme Montréal longtemps, a eu le mandat de travailler sur le lien entre le tourisme et l'Est de Montréal.

Il m'a dit, il y a quelques mois que ce qui le frappait, c'est qu'il n'y avait aucune galerie d'art dans l'est. Je parle dans le vrai est, là, je ne parle pas au coin de la rue Papineau, mais bon.

2010 Ce n'est pas parce qu'il y a moins d'intérêt ou quoi que ce soit, c'est parce qu'il n'y a pas de masse critique commerciale, par exemple. On n'installe pas une galerie d'art en plein milieu de rien, il faut déjà qu'il y ait des équipements, des résidents.

2015 Bon, je prends le cas de la galerie d'art, mais ça serait la même chose pour les salles alternatives. Toute la communauté Hip Hop, par exemple, qui est dans le nord-est de Montréal, elle s'installerait où si elle voulait s'installer quelque part pour que tout...

2020 Mais, normalement, pas loin d'une station de métro. Encore mieux, station de métro qui croise un CRB, tu sais? Donc, on veut imaginer plein de choses à partir du moment où on met en valeur la masse critique qui va se développer encore plus, qui existe déjà.

2025 Évidemment, ce ne sont pas des quartiers qui ne sont pas habités, mais avec ce qui s'en vient, c'est certain que ça devenir des quartiers plus intéressants, plus désirables, et cetera, mais on est encore loin de la gentrification, dans ces coins-là, on va s'entendre, il y a encore de l'espace avant que ce soit trop.

2030 Donc, c'est un petit peu dans cet esprit-là qu'on pense qu'il faut que le développement de l'est se fasse aussi en identifiant ça va être quoi les prochains pôles. Celui-là est une évidence à cause de la ligne bleue.

LA PRÉSIDENTE :

O.K., merci.

2035 **M. PIERRE-FRANÇOIS SEMPÉRÉ :**

...(inaudible)... effectivement que densité et proximité vont...

LA PRÉSIDENTE :

2040

Pouvez-vous parler un peu plus fort, je ne vous entends pas.

M. PIERRE-FRANÇOIS SEMPÉRÉ :

2045

Effectivement, c'est peut-être mon micro qui n'est pas tout à fait placé.

Oui, j'ajoute qu'effectivement, densité et proximité vont de pair et que la concentration effectivement d'habitants sur un même périmètre, ça va de pair avec une offre de proximité qui se développe, d'équipement et de service.

2050

Entre autres aussi l'équipement culturel parce que c'est ce qui fait sens aussi pour nous.

LA PRÉSIDENTE :

2055

O.K.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

2060

Oui, j'ai une question. Je pense qu'à date, vous avez été les premiers à soulever l'année 2042, le 400^e anniversaire de Montréal.

Je me demandais si vous voyez ça comme une cible pour des événements ou des réalisations majeurs, point de vue culturel, évidemment, ou autre approche?

2065

M. PIERRE-FRANÇOIS SEMPÉRÉ :

Oui, effectivement. C'est sûr que le 400^e anniversaire de Montréal, ça sera l'occasion, c'est l'occasion toujours, en fait, effectivement de développer un certain nombre d'activités culturelles.

2070 Mais, l'idée du 400^e, dans le mémoire, c'était de souligner aussi le caractère identitaire, en fait. Donc, considérant le fait que la culture, comment dire, est porteuse de ce caractère identitaire là, le 400^e anniversaire est une cible intéressante dans le plan d'urbanisme parce qu'avec toute la charge, en fait, que ça comporte au niveau du sentiment d'appartenance et cette contribution-là, ça nous semblait très intéressant de le relever, en effet.

2075

M. JEAN-ROBERT CHOQUET :

Je me permettrais d'ajouter une chose. Pour avoir été assez près du 350^e et du 375^e, ce qui est frappant, c'est qu'on commence à y penser à peu près cinq ans avant.

2080

Ce qui est déjà bien, pour les activités, c'est parfait. Pour des legs, bien, 1792, Pointe-à-Callières, le Biodôme, et cetera, sont des legs de haut niveau.

2085

375^e, déjà, ce n'est pas tout à fait la même chose. Il y avait de très belles choses, tout ça, mais si, un exemple qu'on donne dans le mémoire, c'est toute la question des rives.

Pour avoir accès au fleuve plus qu'on le fait maintenant, ce n'est pas cinq ans avant qu'on y pense; on y pense 20 ans avant. On y pense dans le cadre d'un plan d'urbanisme.

2090

Donc, le Plan d'urbanisme, si on vise seulement 2050 avec un objectif de carboneutralité, c'est sympathique, mais si on se dit qu'il y a des réalisations qu'on devrait pouvoir célébrer, on pense un petit peu à ce que monsieur Larrivée à fait à Québec avec la promenade Samuel-De Champlain, ça tombe bien, elle était disponible. Il n'y avait pas de port, il n'y avait rien.

2095

Mais dans notre cas, le Port est présent sur un bout, il y a des enjeux qui sont privatisés du côté des propriétés privées, et cetera. Il y a une série de réflexions comme ça à faire qui doivent se faire.

2100 On doit prendre cinq ans juste pour y penser. Avant de commencer à réaliser, ce sont des choses qui coûtent chères, donc qui demande du financement.

Donc l'idée, c'est de dire pourquoi on ne se sert pas du Plan d'urbanisme pour penser à un ou deux legs qui ne permettront pas juste à une catégorie, mais à l'ensemble de la population.

2105 Avoir accès à l'eau, ça devrait être accès à l'eau, ne serait-ce que pour voir le fleuve; pas pour s'y baigner n'importe où, mais ne serait-ce que pour savoir qu'il existe, qu'on fait partie d'une île, même chose du côté de la rivière des Prairies, mais ça demande un peu plus de temps.

2110 Et, de ce point de vue là, bien, l'anniversaire peut être un bon prétexte pour faire cette réflexion-là largement en amont.

LA PRÉSIDENTE :

2115 Moi, j'ai une question, mais qui demanderait un long développement, fait que je vais vous demander d'essayer de...

Vous avez le chapitre : « L'équilibre des pouvoirs entre les arrondissements et la ville centrale » et vous revenez à pourquoi il y a eu cet équilibre-là, et tout ça.

2120 Et donc, je comprends que dans ce cadre-là le PPCMOI est plutôt un irritant qu'un aidant. Vous demandez que dans le PUM que les règles et là, je ne retrouve pas la page, que les règles soient mieux définies.

2125 Et d'entrée de jeu, vous avez dit : « ...tout en gardant une liberté d'action et de souplesse... ».

Alors moi, j'ai de la misère si on enlève des possibilités de dérogation, qu'on demande une réglementation plus claire et plus précise, comment on va garder la souplesse et la liberté d'action?

2130

Mais, je comprends que c'est un peu embêtant de vous poser cette question-là avec le peu de temps de réponse.

M. PIERRE-FRANÇOIS SEMPÉRÉ :

2135

Vaste question effectivement.

Mme MARIE LESSARD :

2140

J'ai présidé le Conseil du patrimoine de Montréal et j'ai été membre du Comité Jacques Viger longtemps, puis membre de CCU, alors j'ai...

LA PRÉSIDENTE :

2145

Vous connaissez ça, la réglementation.

Mme MARIE LESSARD :

2150

Oui, mais je ne veux pas non plus... Mais, en fait, effectivement, c'est que d'une part, on utilise souvent des outils pour, c'est un peu complexe, pour changer le Plan d'urbanisme.

On arrive avec des projets concrets, puis on change le Plan d'urbanisme parce qu'en plus, le Plan d'urbanisme, il dure longtemps parce que les choses évoluent, la société évolue, les territoires évoluent.

2155

Donc, on est obligés de changer le Plan d'urbanisme pour des projets, mais en même temps, on n'a pas toujours les bons arguments, d'une part.

2160 Et les PPCMOI, c'est une manière de changer le plan d'urbanisme, mais souvent avec juste des préoccupations locales.

Donc, le Plan d'urbanisme, je veux dire, il n'y a plus de préoccupation à l'échelle de la Ville, alors il y a une espèce de déséquilibre.

2165 **LA PRÉSIDENTE :**

Je comprends, c'est la perte de vision...

2170 **Mme MARIE LESSARD :**

...C'est ça, puis on change le Plan d'urbanisme un petit peu, un petit peu, puis finalement... Puis l'autre élément que je rajouterais aussi, c'est qu'on a toujours ces trois fichus critères ou plutôt normes qui sont densité, hauteur et usage.

2175 Mais, dans le Plan d'urbanisme, il y a des objectifs aussi, il y a des orientations, mais on ne revient jamais à ça. On ne se dit pas, les seules questions qu'on se pose, c'est est-ce que la densité...

2180 **LA PRÉSIDENTE :**

...est-ce que c'est le bon *cost*?

Mme MARIE LESSARD :

2185

C'est ça.

Et donc, il faudrait... alors, je ne réponds pas tout à fait à la question parce que c'est une question très complexe : il y a l'équilibre, mais il y a aussi cette espèce de référence, tout le temps, à ces trois éléments là qui ne suffisent pas à savoir si on est encore une société qui...

2190

LA PRÉSIDENTE :

...dans l'esprit de la chose.

2195

Mme MARIE LESSARD :

C'est ça, mais il faudrait discuter longuement.

2200

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

Mme MARIE LESSARD :

2205

Parce que la souplesse, c'est souvent autre chose, la souplesse versus, c'est un autre type de problématique, c'est que souvent on est trop dans la réglementation précise, mais en même temps, on vient changer des grands plans, on vient changer des hauteurs, et cetera, alors c'est comme un déséquilibre sûrement.

2210

LA PRÉSIDENTE :

2215 O.K. Bien écoutez, c'est une question qui aurait méritée, effectivement, qu'on s'y penche pendant de nombreuses heures juste moi de comprendre tous les termes, là, mais je vous remercie d'avoir été capable de répondre si clairement.

2220 Alors, je vous remercie tous les trois, Monsieur Sempéré, Monsieur Choquet et Madame Lessard, et je vous souhaite une très bonne fin de soirée. Merci beaucoup.

M. PIERRE-FRANÇOIS SEMPÉRÉ :

Merci à vous.

2225 **M. JEAN-ROBERT CHOQUET :**

Merci, bonsoir.

Mme MARIE LESSARD :

2230 Bonne suite à vous, bon courage.

LA PRÉSIDENTE :

2235 Merci. Ah, ce n'est pas du courage.

Mme CHLOÉ REISER
M. YOUSSEF BENZOUINE
CONSEIL INTERCULTUREL DE MONTRÉAL

2240

LA PRÉSIDENTE :

2245

J'inviterais maintenant Madame Chloé Reiser et Monsieur Youssef Benzouine pour le Conseil interculturel de Montréal.

2250

Alors, bonsoir. Je répète les consignes : Dix minutes de présentation, dix minutes de questions et d'échanges et après huit minutes, je vais vous dire qu'il vous reste deux minutes. D'accord? Merci.

Mme CHLOÉ REISER :

2255

D'accord.

M. YOUSSEF BENZOUINE :

2260

Merci. Donc, bonsoir. Merci de nous recevoir. Je me présente rapidement, je m'appelle Youssef Benzouine, je suis membre du Conseil interculturel de Montréal et je suis aussi le responsable du Comité Avis et recherche de ce concept. Je vais laisser Chloé se présenter.

Mme CHLOÉ REISER :

2265

Donc, bonjour. Moi, je suis Chloé Reiser, je suis post-doctorante à l'Université du Nouveau-Brunswick en géographie et aménagement et j'étais responsable de la recherche pour produire le mémoire et puis, plus tard, un avis sur les disparités territoriales du Conseil interculturel de Montréal.

LA PRÉSIDENTE :

2270

Merci.

M. YOUSSEF BENZOUINE :

2275

Donc aujourd'hui, en fait, tous les deux on vient pour représenter le CIM, donc le Conseil interculturel de Montréal.

2280

Très rapidement, qu'est-ce que c'est le CIM? Le Conseil interculturel de Montréal a pour mandat essentiellement d'appuyer et de conseiller la Ville de Montréal sur toutes questions relatives aux relations interculturelles.

2285

En lien avec ce mandat, nos travaux visent notamment à soutenir la Ville dans le repérage, la prise en compte des angles morts potentiels dans les politiques, programmes, projets ou activités de la Ville.

2290

Donc, comme on peut le voir dans la diapo, on a un rôle de conseil, essentiellement on va produire des avis et on va aussi faire des activités, mais notre mandat va se structurer autour de la production d'avis, d'où le rôle de Chloé Reiser.

2295

On va aussi solliciter des opinions et aussi effectuer les recherches nécessaires pour pouvoir produire ces avis.

Donc aujourd'hui, en fait, nous présentons le mémoire que nous avons soumis à l'OCPM par rapport à la Réflexion 2050.

Pour aller très, très vite, le mémoire du CIM s'est beaucoup structuré autour du Projet de Ville, donc du document Projet de Ville. Et notre mémoire s'est particulièrement intéressé à cinq axes qui sont présentés ici sur l'écran.

2300 Donc, le premier axe, c'est un axe qui se structure dans la mobilité. Le deuxième, c'est autour du logement. Le troisième, c'est un axe autour de l'accès sécuritaire aux espaces publics. Donc, ce sont trois axes qui sont en silo.

2305 Ensuite, deux axes supplémentaires sur lesquels on s'est aussi concentrés qui sont transversaux. Le premier étant la transition écologique et le deuxième étant la participation citoyenne.

2310 Et, bien évidemment, en fait, il y a deux mots clés ou disons deux concepts qui ont encadré notre réflexion de mémoire qui sont disparités et discriminations territoriales et urbanistiques. Sur lesquels je vais revenir plus tard.

2315 Donc, en ce qui concerne la présentation d'aujourd'hui, je vais tout d'abord revenir sur la définition disparité et discrimination territoriale. Ensuite, je vais revenir sur les principales observations qui ont été faites à la lecture du Projet de Ville. Ensuite, je vais revenir sur cinq recommandations qui nous semblent les plus pertinentes.

2320 Bon, en ce qui concerne les définitions. Qu'est-ce qu'on veut dire par disparité territoriale? C'est quelque chose qui envoie une idée qui est très factuelle, on va dire par là qu'il y a des différences au niveau des développements des territoires dans les domaines économiques, sociaux et culturels.

2325 Donc, c'est révélateur d'un déséquilibre et d'injustice, ça peut aussi renvoyer des enjeux beaucoup plus systémiques, mais ça renvoie quand même à cette idée que c'est quelque chose qui est quand même assez concret, qui est assez palpable.

 Quand on parle, par contre, de discrimination territoriale, on veut plus chercher à mettre en relief la responsabilité politique. Donc, c'est un terme qui va au-delà de disparité ou d'inégalité, quand on parle de discrimination territoriale.

2330 Et ça renvoie plus à la responsabilité de la puissance publique et des aménageurs dans les injustices spatiales.

2335 Donc, ça met en lumière l'existence de processus politiques et il y a deux manières d'approcher les discriminations territoriales. On peut les approcher de manière individuelle, donc pour voir les inégalités qui sont plus au niveau des individus dans leur traitement, liés à leur lieu de résidence.

2340 Et, il y a une dimension qui est beaucoup plus collective, une approche plus collective. Donc, on va essayer de voir les discriminations territoriales à l'aune de l'offre de service public ou l'accessibilité dans certains quartiers.

En particulier pour les personnes qui sont issues de l'immigration et/ou à faible revenu. Donc ça, c'est par rapport aux deux concepts qui ont guidé notre réflexion à travers le mémoire.

2345 En ce qui concerne l'état des lieux. Donc en fait, c'est un état des lieux qui a été fait par rapport à ce que fait la Ville de Montréal, en général, par rapport à la mobilité de logements et la justice environnementale.

2350 En ce qui concerne la mobilité, ce qui a été observé c'est que les personnes qui résident dans les quartiers montréalais plus défavorisés, sont celles qui ont le moins accès.

2355 En ce qui concerne le logement, on a aussi observé qu'au niveau de la Ville de Montréal, la répartition des logements sociaux et communautaires, fait en sorte que les personnes qui sont issues de l'immigrations ont tendance à habiter dans des quartiers où il y a moins de logements sociaux et communautaires.

Donc, elles vont avoir beaucoup plus de difficultés à trouver des logements qui répondent à leurs besoins.

2360 Et pour ce qui est des injustices environnementales, donc ce qui a aussi été observé c'est qu'il y a moins de parc, d'arbre, de canopée, en fait, au sein du territoire montréalais. Et que les personnes marginalisées, dont les personnes immigrantes et/ou racisées, ont tendance à avoir moins accès aux espaces verts.

2365 Ce qui, bien évidemment, a des impacts négatifs sur eux considérant les avantages que ça peut avoir sur la santé physique et mentale.

2370 Donc, désormais je vais passer plus sur « recommandation » et je vais y aller par axe, donc les cinq axes dont je vous parlais tantôt.

2375 En ce qui concerne le premier axe, en fait, je porte votre attention sur les deux recommandations qui nous semblaient importantes de souligner. La première, qui est autour du transport collectif et la troisième qui est autour du transport actif.

2380 Donc, pour nous, il est essentiel de développer un réseau de transport collectif, en particulier dans les quartiers d'immigration qui sont périphériques considérant les manques qu'il y a à ce niveau-là dans ces quartiers-là.

2385 Et la nécessité aussi d'offrir des transports actifs dans ces mêmes quartiers. Considérant que les espaces d'immigration périphériques ont moins accès à des réseaux piétonniers et cyclables.

2390 En ce qui concerne le deuxième axe, donc l'axe plus autour des logements sociaux et inclusifs. La recommandation que je porte à votre attention est la deuxième, donc celle autour de l'équilibre.

2395 Donc, l'idée, c'est qu'il faudrait produire plus de logements sociaux et communautaires, quand je dis logements sociaux et communautaires, ce sont à la fois des HLM, des Coops et des OSBL.

Et je fais une petite parenthèse très, très courte, mais par rapport aux HLM, nous sommes conscients que ce n'est pas une responsabilité de la Ville, la Ville ne peut pas construire des HLM dans le cadre actuel.

2395 La recommandation a été formulé dans le sens où la Ville pourrait faire de la représentation auprès de Québec et du Fédéral pour éventuellement relancer un programme de construction de HLM et bonifier la rénovation des HLM qui sont déjà en place, en ce moment.

2400 C'est juste une parenthèse très vite pour clarifier les choses.

LA PRÉSIDENTE :

Il reste deux minutes.

2405 **M. YOUSSEF BENZOUINE :**

Deux minutes, c'est bon.

2410 Donc, c'est ça, il faudrait qu'il y ait une production de logements sociaux communautaires sur le territoire de la Ville de Montréal qui correspond plus au manque qu'il y a dans les quartiers montréalais.

2415 Dans l'exemple qu'on a donné dans le mémoire, c'est, par exemple, on a remarqué que dans les quartiers où il y a une plus grande concentration de personnes immigrantes sont ces quartiers où le parc de logements sociaux est plus faible, en comparaison, disons, avec Ville-Marie.

2420 L'axe numéro trois, je porte votre attention sur la recommandation numéro trois, sur la norme de service. C'est une recommandation, en fait, qui va dans le sens de dire qu'il faudrait que la Ville de Montréal ait une norme de service qui soit équitable, offerte à tous et à toutes, mais surtout en termes d'équipement collectif et en termes de qualité de service.

Et, en ce qui concerne les axes transversaux, je porte votre attention sur la recommandation en lien avec verdissement. Il faudrait que la Ville poursuive sa politique de verdissement en prenant compte des besoins particuliers des personnes immigrantes et racisées.

2425

En ayant en tête justement les enjeux liés aux gentrifications. On peut penser au fait que, par exemple, ce qu'on a remarqué, c'est que les îlots de chaleur avaient tendance à se trouver dans les quartiers où il y avait des personnes immigrantes et/ou racisées.

2430

Et le dernier axe, la recommandation...

LA PRÉSIDENTE :

...vous allez arriver bien.

2435

M. YOUSSEF BENZOUINE :

Ah, parfait. Donc, le dernier axe c'est la recommandation par rapport à la consultation qui veut qu'il faudrait que la Ville pense de manière alternative pour mieux inclure les personnes racisées et/ou immigrantes dans les processus de consultation.

2440

On peut penser, par exemple, aux garderies, les services de garderies qui pourraient être offerts, avoir des consultations qui seraient dans des horaires atypiques, par exemple, pour correspondent mieux aux besoins des familles ou des personnes immigrantes.

2445

Voilà. Et pour finir, donc je vous remercie d'avoir écouté cette présentation et d'avoir pris connaissance de notre mémoire et des recommandations que nous avons faites.

2450

Et, ce que je veux aussi rappeler, c'est qu'il y a un avis qui est en cours que le CIM va faire avec l'aide de Chloé Reiser qui a porté sur les disparités territoriales qui est beaucoup plus large, qui va au-delà du mémoire.

Donc, nous avons quand même conscience que le mémoire, ce n'est qu'une partie de ce travail-là qui est en cours de processus.

2455

Voilà, merci.

LA PRÉSIDENTE :

2460

Et qui sera prêt quand?

Mme CHLOÉ REISER :

Au mois d'avril.

2465

LA PRÉSIDENTE :

Au mois d'avril.

2470

Mme CHLOÉ REISER :

Oui, c'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

2475

On aura fini, nous, nos travaux. Merci. Questions, échanges, oui?

LE COMMISSAIRE CHARLES :

2480

Merci pour votre mémoire que j'ai trouvé pas mal intéressant et agréable à lire, et particulièrement pour les travaux de recherches qui sont à sa base.

2485 Ça permet, en fait, moi, particulièrement, de bien comprendre et de savoir éventuellement, la Commission, de trouver la façon de nommer et de comprendre les réalités d'inégalités.

Deux petites questions. Par rapport à la recommandation 10, vous parlez de l'accessibilité, nous savons pour les immigrants, les réfugiés, et cetera.

2490 Nous savons que le plus souvent, l'accessibilité est en lien avec les statuts des personnes que ce soit immigrant reçu, résident permanent, citoyen, les personnes sous contrôle de l'immigration et autres.

2495 Et là, c'est ça qui définit, effectivement, l'accessibilité. Quelqu'un qui est immigrant reçu n'a pas le droit de vote, peut avoir à payer des coûts différents, bref.

Alors, est-ce que la demande que vous faites, est-ce que c'est par une demande car nous savons que ça va être refusé parce que c'est en lien avec les loyers existants? La première question.

2500 La deuxième, c'est à la page 19, vous parlez des perspectives intersectionnelles quand il s'agit d'aborder la question d'inégalité territoriale et d'aménagement urbain.

Pouvez-vous nous l'expliquer ou nous en dire un peu plus, s'il vous plaît?

2505 **Mme CHLOÉ REISER :**

2510 Bien alors, sur la question de l'accessibilité pour les personnes en fonction vraiment de leur statut d'immigration, on sait que c'est une question difficile, mais je sais qu'on en avait discuté avec l'ensemble des membres du CIM.

Notamment, sur la question d'accès aux logements sociaux, voir si on pouvait favoriser l'accès aux logements sociaux pour les personnes réfugiées ou les personnes qui n'avaient pas un statut d'immigration, de résidence permanente ou citoyenneté.

2515 Et on sait que c'est quelque chose qui est compliquée à mettre en place, pour la Ville, mais ce sont des choses qui peuvent se faire quand même et qui se font dans d'autres provinces.

2520 Par exemple, en Ontario, à Ottawa. Du côté d'Ottawa, les personnes aux statuts de réfugiés ont le droit d'accès aux logements sociaux.

2525 Donc, c'est quelque chose qui peut se faire, donc je pense que ce sont des discussions qui doivent se faire avec la province, mais à la fois avec le statut de métropole de la Ville de Montréal plus les démarches qu'ils ont commencé à mettre en place sur l'idée de Ville accueillante pour les personnes réfugiées ou sans statut.

2530 Je pense que ce sont des choses qui pourraient être discutées et qui sont possibles de mettre en place à l'échelle municipale.

2535 Et pour la question de la perspective intersectionnelle, donc ça, c'est vraiment intéressant, on travaille au Conseil interculturel de Montréal à côté du Conseil des Montréalaises, du Conseil des jeunes.

2540 Et en fait, il y avait déjà des questions, on partage beaucoup de recommandations quand on pense, en fait, à différents systèmes de domination que ce soient des systèmes de domination qui soient sexistes pour le Conseil des Montréalaises, mais aussi les systèmes de domination racistes ou en fonction de l'âge.

2545 Et donc, en fait, c'est pour ça, nous, même si on a une attention portée sur les personnes immigrantes et racisées, bien, en fonction de leur identité particulière comme femmes, comme jeunes ou comme personnes âgées.

Ce sont des réflexions qui doivent se poser en intersection, en lien... donc, c'est ça, on partage beaucoup de recommandations avec d'autres conseils.

2545 **LE COMMISSAIRE CHARLES :**

Merci.

2550 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

2555 J'aurais une autre petite question. C'est en lien avec la première question et par rapport à l'immigration.

2560 Dans le contexte où nous vivons, parce que vous avez parlé effectivement des niveaux de gouvernement, on sait que l'immigration, c'est une question de chiffres, ce n'est pas du tout vue d'une perspective citoyenne.

Qu'est-ce que vous pouvez nous en dire?

2565 **M. YOUSSEF BENZOUINE :**

La recommandation a été pensée aussi dans une perspective qui est liée au besoin. C'est sûr que quand on voit la situation des personnes réfugiées.

2570 Notamment, les personnes réfugiées sont des personnes qui ont un statut précaire, beaucoup de ces personnes-là se retrouvent dans des logements insalubres, se retrouvent à payer des loyers qui sont beaucoup plus élevés que leur revenu et malheureusement, le marché privé ne répond pas forcément à leur besoin.

2575

Donc, avoir une offre de logements sociaux et communautaires ça permet justement de circonvenir ce problème-là et d'offrir d'autres options à ces personnes-là qui se retrouvent, malheureusement, parfois, sans recours parce qu'elles ne peuvent pas se mettre sur la liste d'attente pour un HLM.

2580

Pour avoir une demande de subvention dans une Coop ou une OSBL, même enjeu, elles ne sont pas admissibles.

Donc, ça veut dire que tout ce qu'il leur reste, c'est éventuellement trouver une place dans une Coop ou une OSBL à prix modique et malheureusement, là encore, il n'y a pas assez de logements qui sont produits.

2585

Et sinon, c'est le marché privé et le marché privé, bon, la situation, elle est ce qu'elle est.

2590

Donc, il y a aussi cette dimension-là qu'on avait en tête, ce n'est pas juste... il y a la dimension citoyenne que vous avez mentionnée, mais c'est aussi quelque chose qu'on a arrimée à la réalité du terrain.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

Merci beaucoup.

2595

LA PRÉSIDENTE :

2600

En page 15 et 16, pour vous situer, en effet, l'aménagement d'espace vert dans les quartiers défavorisés peut entraîner des conséquences négatives, notamment un risque de d'écogentrification.

En sachant que vous avez dit d'entrée de jeu qu'il manquait d'espace vert pour les milieux plus défavorisés, comment on peut diminuer le risque d'écogentrification tout en permettant l'aménagement d'espace vert?

2605 **Mme CHLOÉ REISER :**

C'est ça, ça nous paraissait une question essentielle parce qu'on veut tous être dans une ville qui soit plus verte, moins polluée, à même de résister au risque de changement climatique.

2610 Mais, le problème qu'on a noté, à la fois dans certaines recherches et puis aussi, qui revenait de plusieurs personnes immigrantes et racisées, c'est de dire, bien, quand on installe des parcs, bien parfois, ça provoque de la gentrification autour.

2615 On peut penser, juste très récemment, c'est hier, je crois, il y a eu une manifestation au sud de Parc-Extension avec l'aménagement du parc Dickie-Moore qui est sur l'avenue Bomont.

2620 Donc, un quartier en gentrification justement autour de l'avenue Bomont et les résidents de Parc-Extension disaient « bien, nous, ce ne sont pas forcément des parcs qu'on veut, c'est des logements sociaux dans ce quartier où la pression, elle est importante sur le parc immobilier ».

2625 Mais nous, l'idée c'est quand même de faire une ville plus vivable, donc je pense qu'en réfléchissant à des dispositifs de consultation, vraiment de réfléchir à produire ces espaces verts en consultation avec les habitants du territoire, les résidents, je pense qu'il y a des possibilités de faire un aménagement qui soit différent et qui ne fasse d'écogentrification.

2630 Et notamment, sur tout ce qui est processus de verdissement, je sais que certains arrondissements se retrouvent en difficulté parce que des projets de condominiums réalisent le verdissement qui est imposé sur, normalement, la chaussée publique en arrière, par exemple, des projets de condominiums.

Et donc, finalement, font ce verdissement, mais pas forcément pour le plus grand nombre. Donc, je pense qu'en réfléchissant à ce type de règle urbanistique et aussi en réfléchissant toujours au besoin de la population.

2635 Donc même, le type d'espace vert demandé ou le type d'aménagement de mobilité demandé, par exemple, si on préfère des transports collectifs, des bus rapides, au développement de pistes cyclables.

2640 Il faut toujours consulter et demander vraiment quels sont les besoins de la population pour mettre en place ces espaces.

Et par réfléchir à une politique de verdissement vraiment très grande de dire qu'il y aura tel pourcentage de verdissement sur le territoire, il faut faire ça en consultation avec les citoyens et citoyennes.

2645

M. YOUSSEF BENZOUINE :

2650 Puis, je pourrais aussi ajouter qu'il y a une image à faire par rapport à la recommandation qu'on a faite sur le registre des loyers, ce serait aussi un outil qui permettrait, en tout cas, aux personnes d'avoir des recours face à cet enjeu-là, entre autres.

LA PRÉSIDENTE :

2655 Merci. Dernière question.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

2660 Votre réponse, c'est à ça que vous référez quand vous avez mentionné, dans la présentation, des aménageurs d'injustice spatiale?

Mme CHLOÉ REISER :

Oui.

2665 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

C'est ça?

Mme CHLOÉ REISER :

2670

Oui.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

2675 Ce n'était pas long, moi.

LA PRÉSIDENTE :

2680 Non. Et, on avait beaucoup de questions parce qu'on l'a lu avec intérêt, malheureusement, le temps est passé. On vous remercie beaucoup.

C'est une question que je pose, Monsieur Lapointe. On va avoir accès au Power Point? Parfait. Je voulais m'assurer qu'on ait ça parce que vous aviez des tableaux parlants et visuellement très *punchés*.

2685

Merci beaucoup.

Mme CHLOÉ REISER :

2690 Merci beaucoup

M. YOUSSEF BENZOUINE :

Merci à vous.

2695

M. EGOR MATVEEV

2700 **LA PRÉSIDENTE :**

J'inviterais maintenant Igor Matveev. Je vais juste vous rappeler la règle, dix minutes de présentation, dix minutes de questions, échanges, au bout de huit minutes je vous dis qu'il vous reste deux minutes. D'accord? Merci.

2705

M. EGOR MATVEEV :

J'imagine que ma présentation va être relativement rapide. En fait, moi, je me représente moi-même en tant que citoyen. J'habite à l'ouest de Lasalle, donc à côté du canal de Lachine.

2710

Et en fait, moi, la réflexion que je voulais porter pour aujourd'hui, serait une réflexion sur un enjeu de Montréal, qui est un peu particulier à nous et c'est l'hiver et le transport actif durant l'hiver.

2715

En fait, je trouve qu'il y a une certaine opinion qui existait, en fait, pour les quatre saisons avant que le vélo de l'hiver, c'est quelque chose que seules les personnes les plus dédiées et les personnes les plus sportives veulent faire.

2720

Et, je crois que c'est un mauvais stéréotype et une mauvaise façon de faire pour une ville qui veut devenir et se transformer en une ville écologique où le transport actif est mis de l'avant.

Et donc, je crois qu'il faut mettre de l'avant des changements, en fait, pour la plupart qui est de continuer à faire ce qu'on fait présentement avec plus de l'avant parce qu'en fait, je ne crois pas que l'hiver est un obstacle comme divin qu'on ne peut pas surmonter.

2725

Présentement, en fait, beaucoup de gens pensent, par exemple, que tu ne peux pas prendre le vélo en hiver parce qu'il fait trop froid, ce qui n'est vraiment pas vrai sauf pour les quelques journées de l'année qui fait -30, c'est une réalité où il y a une grosse tempête de neige, qui n'est pas la plupart des journées de l'année.

2730

La plupart du temps, c'est assez simple : s'il y a l'infrastructure présente pour que ce soit sécuritaire et facile, efficace.

2735

Donc, de mon expérience personnelle et de ce que j'ai lu et entendu de mes amis, collègues, et cetera, les deux enjeux principaux sont généralement la sécuritaire routière, donc ne pas être à côté des autos et la présence d'une voie éclairée de la neige et de la glace.

2740

Je dirais que, encore une fois, Montréal est une ville assez impressionnante par rapport au contexte américain, on est l'une des meilleures villes, mais je pense qu'on peut encore en faire plus en prenant en compte le fait qu'on veut une ville transformatrice, une ville écologique pour 2050.

2745

Donc, je dirais qu'un des trucs qui me dit est le fait que, je trouve que pour l'instant, la plupart de nos projets de développement est comme dans le noyau du centre-ville ce qui va, c'est de l'évidence, mais j'aimerais que ça expande.

2750

Par exemple, personnellement, je vis une assez mauvaise réalité du fait que le principal axe routier de vélo qui est pour moi, qui est le canal de Lachine, la voie du canal de Lachine, est une voie qui n'est pas déneigée du tout.

2755 C'est assez compréhensible parce qu'elle est appartenue à Parcs Canada, donc la Ville n'a pas l'autorité de la déneiger, mais le fait que la Ville ne fait pas un autre axe routier à côté ou ne coordonne pas avec Parcs Canada pour la déneiger, c'est quelque chose qui, je pense, est un peu ridicule.

2760 Aussi, je pense qu'en effet, je sais que le réseau Bixi, Bixi Montréal a regardé du fait de continuer durant l'hiver et évidemment, c'est très difficile pour Montréal parce que la quantité de neige qu'on reçoit est énorme.

Mais, je ne sais pas, on a réussi à mettre des gens sur la Lune, je pense qu'on peut faire en sorte que nos vélos soient 12 mois de l'année, jusqu'à 2050.

2765 Finalement, un autre mode de transport actif, je trouve qui est moins parlé, ce sont nos jambes. Et, je pense que pour cela, je pense qu'il faut le promouvoir aussi durant l'hiver sûrement parce que je trouve que l'hiver est un moment un peu dépressif de l'année et que sortir dehors, serait un moyen de l'éclaircir.

2770 Ceci, je pense que l'une des meilleures choses qu'on peut faire pour cela, c'est de continuer nos rues pédestres qu'on a mises en place durant la période de la COVID pour les étés, en hiver.

2775 Évidemment, il y a des enjeux reliés à cela, mais de ce que j'ai vu, de ce que j'ai entendu, personnellement, je trouve que c'est quelque chose de très bon et la plupart des gens aiment ces rues pédestres. Elles amènent beaucoup de commerces à ces endroits puisque les gens peuvent réellement apprécier ce qu'il y a sur la rue.

2780 Et, voilà. Donc, c'est à peu près tout, j'ai un peu juste dit tout ce que j'ai pensé, mes réflexions et voilà. C'est à peu près ça.

LA PRÉSIDENTE :

2785 Merci. Des réactions? Des questions? Oui?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

2790 Est-ce que vos souhaits pourraient être résolus par la complétion du réseau cyclable qui serait entretenu l'hiver parce qu'actuellement, le canal Lachine, c'est Parcs Canada, mais la Ville veut compléter à terme le REV et tout ça?

M. EGOR MATVEEV :

2795 Oui, je sais, le Réseau express de vélos, c'est ça. C'est ça, je trouve que le Réseau express vélo est bien, mais je trouve que pour 2050, justement, je pense que toute la Ville devrait avoir un réseau d'express vélo.

2800 Par exemple, encore une fois, la communauté dans laquelle je vis, Lasalle/Lachine, j'aurais un axe routier pour moi, qui est sur le côté, mais si tu vas un peu plus vers l'est, vers Lachine, ce serait une communauté qui serait, encore une fois, desservie d'un axe routier qui ne sera pas présent, même pas comme dans le Plan de la Ville. Voilà.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

2805 Merci pour votre présentation. Le développement des pistes cyclables, ça fait réagir beaucoup de citoyens, ce n'est pas uniquement, en fait, c'est sûr que les personnes, les adeptes, les personnes qui sont dédiées, les personnes qui font du vélo durant l'hiver, c'est sûr, apprécient beaucoup.

2810

Mais, l'autre partie des citoyens qui réagissent beaucoup ou contre, qu'est-ce que vous pouvez nous dire pour pouvoir soit les convaincre ou comment les amener à adhérer à la Ville de 2050 où il y aurait beaucoup de pistes cyclables qui pourraient cohabiter avec les automobiles?

2815 **M. EGOR MATVEEV :**

2820 Eh bien, en fait, c'est à peu près, je pense que j'ai mal parlé. En fait, on a eu à peu près la même chose qui s'est passée avec juste les voies cyclables il y a quelques années, comme cinq-dix années où juste être sur un vélo était considéré quelque chose de bizarre, que tu es comme un sportif.

Et maintenant, il y a quand même une grosse quantité de gens, pour la plupart du temps, jusqu'en hiver, qui prennent le Bixi, qui ont un vélo, qui ont utilisé un vélo.

2825 Et donc en fait, d'où ça vient, je pense qu'il faut normaliser, de faire en sorte que le vélo d'hiver ne soit pas quelque chose de spéciale, mais juste simplement une façon d'aller du point A au point B.

2830 Comme de normaliser le fait que tu prends un vélo, pour les gens qui sont un peu plus réticents qui aiment leur auto, par exemple, de dire que nous ne sommes pas des extraterrestres, mais juste d'autres gens qui cohabitent avec vous.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

2835 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2840 Bien, je vous remercie beaucoup. Je vous pose la question parce qu'on a eu un autre groupe hier ou avant-hier qui voulait qu'on augmente le temps de location des Bixi, c'est-à-dire commencer plus tôt au printemps et finir plus tard à l'hiver.

Je suppose que vous partagez cette...

M. EGOR MATVEEV :

2845

...je partage cette opinion. Et, c'est ça que je dis, j'imaginerais que c'est ça que je ferais si j'étais Bixi.

2850

Évidemment, tout l'hiver, c'est très difficile. Enfin, on a des hivers très intenses, mais évidemment, ces hivers très intenses ne se passent pas le long de tout l'hiver.

Mais plutôt qu'on peut peut-être rapprocher, pas 15 novembre, mais 15 décembre et c'est en avril, je crois, que les vélos reviennent, mais en mars. Oui, je partage cette opinion.

2855

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Avant la pandémie, il y avait un projet pilote de Bixi d'intégrer, je pense que c'est une centaine de vélos à crampons pour un projet pilote. Je ne sais pas s'ils vont le ramener, mais c'est un projet.

2860

M. EGOR MATVEEV :

Oui, c'est ça. J'ai lu à propos de ça aussi.

2865

LA PRÉSIDENTE :

Bien écoutez, je vous remercie beaucoup, je vais me réessayer, Monsieur Matveev. Merci beaucoup.

2870

M. EGOR MATVEEV :

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

2875 Au revoir.

M. DAVID ST-LAURENT

2880 **M. BENOÎT BOURGEOIS**

M. GABRIEL GASCON

ÉCOLE DES SCIENCES DE LA GESTION DE L'UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

LA PRÉSIDENTE :

2885

Et, j'inviterais messieurs David St-Laurent, Benoît Bourgeois et Gabriel Gascon.

Messieurs, bonsoir. Merci d'être à l'avance parce qu'on est en avance sur notre horaire. Si on ne vous regarde pas, c'est parce qu'on regarde l'écran, nous, devant.

2890

Je rappelle les consignes, vous avez dix minutes de présentation et il y aura un échange et de questions de dix minutes. Ça vous va? Au bout de huit minutes, je vais vous dire il vous reste deux minutes. O.K.? C'est bon. Allez-y.

2895

M. DAVID ST-LAURENT :

Alors, bonsoir. Bonsoir à tous. Nous sommes très heureux d'être ici avec vous ce soir dans le cadre de cette consultation du Projet de Ville vers un Plan d'urbanisme et de mobilité.

2900

Le sujet de notre présentation sur la revitalisation de l'Est de Montréal. Alors, je me présente, David St-Laurent, je suis en compagnie, ce soir, de mes collègues Benoît Bourgeois et mon collègue Gabriel Gascon.

Nous sommes des étudiants au programme de Baccalauréat en urbanisme à l'École des sciences de la gestion de l'Université du Québec à Montréal.

2905

Et dans le cadre de cette présentation, nous tenons à remercier...

LA PRÉSIDENTE :

2910

Rapprochez le micro, s'il vous plaît. Parce que c'est enregistré, c'est pour ça. Moi, je vous entendais bien, mais pour l'enregistrement, c'est plus difficile.

M. DAVID ST-LAURENT :

2915

Alors, dans le cadre de cette présentation, nous tenons à remercier monsieur Jean-François Lefebvre, Phd, chargé de cours au Département d'études urbaines et touristiques.

Alors essentiellement, ce qu'on propose pour la revitalisation de l'Est de Montréal, c'est un projet de transport structurant de tramways.

2920

Et notre proposition, elle s'inscrit dans une vision venant s'arrimer à une série de recommandations dont la planification intégrée de l'aménagement urbain, de mobilité, la densification d'écoquartier, le développement de pôles économiques et l'accès aux berges.

2925

Alors, une petite mise en contexte. Ici, on voit le territoire de l'Est à l'échelle de l'île de Montréal, le territoire qui comprend les arrondissements d'Anjou, Ahuntsic, Cartierville, Montréal-Nord, St-Léonard, Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles et la Ville de Montréal-Est.

2930

Petit diagnostic du territoire. Le territoire est associé à un lourd passé industriel, il y a des millions de pieds carrés de terrain à développer, une présence de grands espaces verts et surtout, on observe une grande déficience en matière de transport en commun très mal intégré au reste de la Métropole.

2935

Sur cette diapositive, on voit que les données parlent d'elles-mêmes : population de 15 ans et plus utilisant l'automobile pour se rendre au travail comparativement à la Ville de Montréal, les pourcentages sont nettement supérieurs. Une population dépendante à l'automobile.

2940

Les thèmes abordés dans la présentation, seront le transport en commun et la mobilité, la densification et le développement, l'embellissement et l'esthétisation des lieux.

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

2945

Notre proposition, pour le transport en commun et la mobilité, serait l'installation de lignes de tramways pour l'Est de Montréal.

2950

On est inspirés par le tramway de Marseille que mon collègue David St-Laurent a pu expérimenté par lui-même. Donc, le tramway a plusieurs avantages.

On peut... plus de stations à un coût moindre, à l'inverse de l'autobus, pour nous, il s'agit d'un vrai substitut à l'automobile.

2955

Le fait que ce soit au sol, ça assure une meilleure intégration dans le design urbain, donc certains aménagements surélevés dans des quartiers résidentiels posent problèmes assez souvent.

2960

Il y a un impact positif sur l'achalandage et le transport collectif. Une meilleure flexibilité et confort, donc on peut penser à une accessibilité plus facile pour les gens à mobilité réduite, par exemple.

Ceci, sont les lignes que nous proposons. Nous avons une première ligne qui relie Berri-UQAM et la station Honoré-Beaugrand connectant la ligne verte, le futur SRB Pie-IX qui passerait par la rue Notre-Dame et l'avenue Souigny.

2965

On a, par la suite, la continuité de cette ligne, la deuxième ligne qui connecterait la station Honoré-Beaugrand et la plage de l'Est transitant par la rue Sherbrooke.

2970

On a ensuite une troisième ligne qui partirait de la Gare Centrale pour se rendre au Cégep Marie-Victorin empruntant l'avenue du Parc, le boulevard St-Joseph, le boulevard Rosemont et le boulevard Lacordaire.

2975

Très intéressant à mentionner pour celle-ci, on aurait une connexion à la ligne verte, à la ligne orange, au prolongement de la ligne bleue et au futur SRB Pie-IX qui serait en fonction à partir de novembre prochain.

2980

Et la quatrième ligne qui connecterait le Cégep Marie-Victorin à la Gare Pointe-aux-Trembles transitant par le boulevard Maurice-Duplessis.

On propose aussi deux lignes de raccordement seulement pour s'assurer d'une meilleure connectivité dans le réseau.

2985

Pour le transport, on a trois principales recommandations que vous avez vues dans le schéma. On veut établir trois lignes de tramway qui pourraient permettre une connexion de la pointe est de l'île au centre-ville en incluant l'opinion citoyenne.

2990

Donc, s'assurer qu'il y ait un consensus citoyen dans l'installation nouvelle ligne de transport en commun.

On veut augmenter la connectivité du réseau actuel. Le rajout de lignes de tramway serait l'occasion d'offrir un réseau plus flexible et diversifié, à la population. C'est vraiment d'arrimer le tramway avec le système actuel.

On veut inscrire le développement du tramway à l'intérieur d'une nouvelle économie d'un développement économique, écologique et durable.

2995

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

Au niveau de la densification et le développement, essentiellement, ce qu'on propose, c'est la densification d'écoquartier.

3000

On a eu la chance, à l'automne passé, de visiter l'écoquartier du Technopôle Angus. Alors, quelques caractéristiques de ce Technopôle.

3005

Premièrement, il y a une grande mixité des usages, un milieu de vie dynamique, écologique et accueillant. Gestion des eaux réinventée, bouche énergétique innovante et un grand pourcentage d'espaces verts.

3010

Au niveau de nos recommandations, on recommande de prévoir une densification du territoire en assurant une mixité des usages à laquelle une inclusivité sociale et l'écologie seront des composantes dans la planification du territoire.

3015

Alors, une mixité des usages, c'est important non seulement pour créer un milieu de vie dynamique, mais également réduire le temps des déplacements.

Cinquième recommandation, nous recommandons la création d'une cité d'innovation qui se verrait une valeur ajoutée au territoire en agissant comme vecteur de créations de richesse et d'emploi.

3020

On l'a vue dans l'actualité, Broccolini, un grand constructeur-promoteur, qui a acheté beaucoup de terrains, les anciens terrains Shell dans Montréal-Est.

Nous, ce qu'on veut essentiellement, c'est consolider les petits joueurs et les grandes entreprises en réservant des terrains aux petites PME. On sait que la grande majorité des entreprises, au Québec, ce sont des PME.

3025 Et la sixième recommandation. La Ville de Montréal doit s'assurer d'encadrer le développement résidentiel et commercial du territoire, en accompagnant la transition des bâtiments durables.

3030 Nous, essentiellement, ce qu'on souhaite, c'est que les nouveaux bâtiments sur le territoire soient des bâtiments carboneutres qui atteignent les limites du Novoclimat, qui incorporent des technologies comme la géothermie, des systèmes de chauffage et d'air climatisée.

3035 Des technologies qui vont s'inscrire dans une transition écologique et dans une perspective de développement durable.

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

3040 Dans notre étude, on a beaucoup vu qu'il manquait un aspect d'embellissement au territoire. En effet, le territoire s'inscrit dans un lourd passé d'industriel. Fait qu'il y a beaucoup d'industries lourdes dans le secteur. Il y a aussi beaucoup de camions lourds qui passent avec ceci.

3045 Et finalement, il y a le Port qui est proche, tous ces éléments font en sorte qu'il y a beaucoup de bruit et ce bruit, comme on l'a vu dans certains de nos cours, peut amener à des problèmes de santé.

3050 Donc, nous, ce qu'on voudrait, c'est miser sur la diminution du bruit et l'augmentation des espaces verts dans le milieu.

Donc, on a trois recommandations pour ceci. La première, ce serait en concert avec les arrondissements et les quartiers, de prévoir un règlement concernant les stationnements.

3055 Qu'est-ce qu'on viserait par ce règlement-là, ce serait d'abolir la limite minimum de stationnements pour les immeubles, que ce soit résidentiel ou commercial.

Et aussi, d'avoir peut-être une taxe pour limiter l'accès aux stationnements. De ce fait, ça découragerait les personnes à avoir l'auto et ça les encouragerait plutôt à aller vers le transport en commun.

3060 Notre huitième recommandation, ce serait de proposer un accès aux berges à la population. On a vu que l'accès était très difficile même avec des projets pilotes comme la plage Est ou d'autres programmes qui sont en cours actuellement.

3065 Nous voudrions avoir un meilleur accès aux berges parce qu'actuellement le long de Montréal par le sud, il y a beaucoup de berges qui sont privatisées ou avec des industries, donc c'est très difficile d'avoir accès aux berges à cet endroit.

3070 Finalement, notre neuvième recommandation, c'est de bonifier le programme de rues partagées, de bonifier les espaces verts.

Qu'est-ce que nous recommandons, c'est le développement de plus d'espaces verts dans le territoire pour atteindre un meilleur équilibre avec la vie.

3075 Parce qu'on l'a vu, encore, dans certains de nos cours, le fait d'être en présence d'espaces verts peut souvent renforcer les sentiments de bonheur, mais aussi aider au développement et à la guérison de certaines personnes.

M. DAVID ST-LAURENT :

3080 Après tout, pour nous Montréal est une pionnière en innovation et c'est reconnu partout dans le monde.

3085

Donc, on se dit qu'on aimerait ça être fiers et que le projet dans l'est pourrait permettre, encore une fois, de faire rayonner la Métropole au travers le monde et au Québec.

LA PRÉSIDENTE :

3090

Merci beaucoup. Je m'excuse, je vous écoutais et je ne regardais pas, mais on est dans les temps.

Des questions, des commentaires?

3095

Moi, j'aimerais revenir parce qu'un moment donné ça allait vite et je ne le voyais pas. Voulez-vous me redire votre recommandation numéro 4? Parce que dans le mémoire, elles ne sont pas numérotées, fait que là, je ne me retrouvais plus.

3100

Oui, O.K. Mixité d'usages à laquelle l'inclusivité sociale est une composante. Comment vous définissez l'inclusivité sociale?

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

3105

L'inclusivité sociale, c'est sûr qu'au niveau de mixité d'usages, une mixité aussi au niveau des logements, bon, des logements abordables, des logements sociaux pour que ce soient des quartiers où vivent des gens avec revenus divers.

Et vraiment prendre en compte l'ensemble de la population dans la conception des développements des quartiers.

3110

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Bien, c'est ce que j'avais compris, mais je voulais juste m'en assurer. Ça va?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

3115

Dans votre mémoire, vous l'avez mentionné, mais moi aussi, vos recommandations n'étaient pas numérotées dans le mémoire.

3120

Quand vous parlez de négocier avec le Port pour avoir un accès aux berges, ça fait très longtemps qu'on entend parler de ça.

3125

Le Port de Montréal, c'est une infrastructure majeure de l'Est du Canada, donc qu'est-ce que verriez comme possibilité pour accroître l'accès aux berges par rapport à ce qu'on vit actuellement?

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

3130

Donc, qu'est-ce qu'on pouvait voir comme option c'était comment un partage, à certains endroits. C'est sûr que le Port a beaucoup d'activités et est un port majeur, donc on ne peut pas non plus dire qu'on veut complètement le rendre à la population.

3135

Mais, d'avoir à certains endroits de petits accès, d'avoir peut-être certaines plages aménagées avec des bordures, comme ça se fait dans certains endroits dans le monde.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

3140

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3145 L'aménagement des rues partagées, il y toutes sortes d'aménagement possible. Vous, c'est quoi une rue partagée?

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

3150 Donc, une rue partagée, ça pourrait être une rue avec la possibilité aux autos de passer, mais aussi aux piétons de pouvoir naviguer dans la rue.

C'est sûr que c'est très difficile et c'est nouveau, à Montréal. Dans le sens où c'est très peu utilisé actuellement.

3155 Et donc, ça fait en sorte que les autos, souvent, ne vont pas savoir qu'ils entrent dans une rue partagée, ils vont être frustrés à propos des piétons.

3160 Ou le contraire aussi, les piétons ne vont pas nécessairement savoir que c'est une rue partagée, ou ils ne vont pas avoir la volonté de se la réapproprier parce qu'ils ne seront pas certains de pouvoir le faire.

LA PRÉSIDENTE :

3165 Puis les vélos ne savent pas où est-ce qu'ils vont, c'est ça?

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

3170 Les vélos ne savent vraiment pas où aller dans tout ça, donc c'est sûr que c'est un grand cheminement à faire et c'est de changer les mentalités, au final.

Mais, selon nous, notre vision serait de pouvoir circuler librement, les trois transports, dans la rue, mais c'est sûr que ça se fait avec des contraintes.

LA PRÉSIDENTE :

3175

Qui sont de l'ordre?

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

3180

Notamment, ça pourrait être de ralentir la vitesse pour les automobiles au centre-ville, ça pourrait être de mettre des endroits avec des protections, par exemple, des dos-d'âne allongés ou des...

LA PRÉSIDENTE :

3185

Merci d'avoir dit dos-d'âne parce que j'avais juste en tête des gendarmes couchés, mais j'étais certaine que ce n'était pas le vrai mot. O.K., merci.

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

3190

Les mesures standards d'atténuation des routes pourraient être envisagées pour limiter la vitesse des voitures et permettre un meilleur partage de la rue.

LA PRÉSIDENTE :

3195

Merci. D'autres questions?

LE COMMISSAIRE CHARLES :

3200

Oui, merci. En fait, tout le monde s'entend que l'Est de Montréal doit être revitalisé. D'ailleurs, c'est un peu là-dessus que porte votre mémoire.

3205

Mais également, on a entendu beaucoup, beaucoup de personnes nous parler que revitalisation entraîne forcément les courants bourgeois.

Nous savons que dans l'Est, il y a beaucoup de territoires qui sont des zones ciblées, un peu plus de pauvreté.

3210

Que pensez-vous en termes de stratégie pour maintenir les personnes vulnérables qui habitent l'Est pour qu'elles puissent rester dans une zone revitalisée, dans une zone où la qualité de vie va être améliorée et non pas se déplacer un peu plus loin?

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

3215

C'est sûr que l'embourgeoisement c'est un phénomène qui est difficile à contrôler. Nous, on pense qu'implémenter le règlement 20/20/20, ce serait quelque chose d'intéressant aussi de forcer les promoteurs à construire des logements abordables et sociaux.

3220

On trouve que la Ville de Montréal devrait redoubler d'effort aussi, avoir de meilleures discussions avec les différents types de gouvernement, mettre sur plan un réel plan concret pour construire du logement social, à Montréal, pour une population qui en a vraiment besoin.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

3225

Merci.

M. DAVID ST-LAURENT :

3230 J'aimerais renchéris la question. On a mentionné l'exemple à Rosemont du...

LE COMMISSAIRE CHARLES :

3235 Technopôle Angus.

M. DAVID ST-LAURENT :

3240 Oui, le Technopôle Angus, merci beaucoup. Puis, on parlait de développer, mais on a des projets déjà concrets qui existent d'une intégration de gens plus vulnérables et d'un vrai maillage social.

Donc, on a une expertise qui se bâtit au pays, puis on aimerait vraiment pouvoir l'appliquer dans l'Est de Montréal.

3245 Je pense qu'on sait comment faire, mais il faut juste qu'il y ait un certain courage politique pour appliquer une vraie stratégie qui pourrait englober un développement cohérent dans l'Est.

LA PRÉSIDENTE :

3250 Merci.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

3255 Merci beaucoup.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

3260 Petite question. On a remarqué, en tout cas, j'ai remarqué que vous ne mentionniez pas le REM nulle part, mais vous avez un projet de tramways très étoffé.

Puis, je me suis demandé pourquoi vous ne profitez pas de ce projet-là que vous avez développé pour peut-être le présenter à la RTM qui travaille là-dessus actuellement?

3265 Parce que justement, c'est ça, là, il n'y a pas de REM, ça veut dire que c'est une solution que vous voyez en remplacement du REM?

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

3270 On a vu que le projet du REM, actuellement, battait beaucoup de l'aile et il n'était pas sûr de le faire jusqu'au bout dans l'Est. Donc, on s'était dit que l'alternative qu'on pourrait avoir au REM et c'est un projet avec lequel on est arrivés.

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

3275 Je pense que les gouvernements ont mentionné, le gouvernement de la CAQ qui avait l'intention de faire le REM, mais d'enlever la portion Centre-ville à cause de l'opposition citoyenne.

3280 Nous, on pense que ce projet-là, sans la connexion au centre-ville, c'est un projet qui ne fonctionne pas. C'est pour ça que nous, on a deux connexions au centre-ville. Berri-UQAM et la Gare Centrale.

LA PRÉSIDENTE :

3285 Et le boulevard Pie-IX.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

3290 Le REM est connecté avec la ligne verte, mais là, il n'y en a plus, mais il y a un bureau de projet, alors c'est la RTM, Ville de Montréal, puis le ministère des Transports.

LA PRÉSIDENTE :

3295 C'est beau, Messieurs?

PERSONNE NON IDENTIFIÉE :

On vous remercie.

3300 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Oui, merci bien.

LA PRÉSIDENTE :

3305 Merci beaucoup, Messieurs.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

3310 Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

3315 Bon retour et je me souhaite aussi un bon retour à la maison. Je déparle. Merci beaucoup, bonsoir.

Alors écoutez, on met fin à cette séance d'audition d'opinion. Je veux remercier toutes les personnes qui se sont déplacées, qui ont participé.

3320 Je voudrais également remercier mes collègues ainsi que l'analyste Marc-André Lapointe et toute l'équipe technique et toute l'équipe de l'OCPM qui sont derrière l'organisation de cette consultation.

3325 Alors, nous ferons une autre séance d'audition des opinions, demain, ici à 13 h. Alors, ce sera notre quatrième séance. Je rappelle que la sixième aura lieu le 20 octobre. D'accord? Merci.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

3330 Bien, il y en a une le 18.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, c'est ce que j'ai dit. La quatrième, puis la sixième.

3335 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Il est tard.

LA PRÉSIDENTE :

3340 Fait qu'entre les deux, il y en a une. Oui, ça, il est tard, c'est ça.

Bien, je vous remercie tout le monde et on se revoit demain. Merci.

3345 **AJOURNEMENT**

3350

3355

Je, soussignée, Barbara Lemieux, 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 de la sténotypie, par visionnement Web et/ou piste audio et selon la qualité de ceux-ci.

3360

Barbara Lemieux, s.o.