

**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-ANDRÉ LAPOINTE, analyste

RÉFLEXION 2050

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 4

Séance tenue le 14 octobre 2022, 13 h
1550, rue Metcalfe
14^e étage
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 14 OCTOBRE 2022

MOT DE LA PRESIDENTE DE LA COMMISSION Mme MARIE LEAHEY	1
--	---

PRÉSENTATION DES OPINIONS :

M. Charles Bergeron et M. Sylvain Paquette, Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal	3
---	---

M. Luc Gagnon, citoyen	17
------------------------------	----

M. Jean-Marc Fournier, IDU.....	33
---------------------------------	----

M. Jean-François Lefebvre, citoyen	51
--	----

M. Francis Lapierre, citoyen	60
------------------------------------	----

PAUSE

Mme Josée Gaudreault, Bâtir son quartier.....	70
---	----

M. Laurent Deschênes et Mme Mélanie Martial, Classe universitaire	88
---	----

M. Kadjo Yann Emmanuel, Classe universitaire	102
--	-----

M. Vianney Bélanger, Consortium Bridge-Bonaventure et Pointe-du-Moulin	112
--	-----

Mme Maryline Charbonneau et Mme Marie-Odile Trépanier, Les Amies de la montagne.....	125
---	-----

MOT DE LA FIN	140
----------------------------	-----

AJOURNEMENT

MOT DE LA PRÉSIDENTE

Mme MARIE LEAHEY, présidente de la commission :

5 Bonjour tout le monde, bienvenue à cette quatrième séance d'audition des opinions réalisée 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 se déroule en français. Toutefois, les personnes qui voudraient s'exprimer en anglais pourront le faire.

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

15 Alors je suis Marie Leahey et 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 qui se complète avec messieurs Pierre-Constantin Charles et Jacques Internoscia.

20 Durant nos travaux nous sommes appuyés par l'analyste, monsieur Marc-André-Lapointe.

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

Nous les entendrons au cours de six séances et la dernière aura lieu le 20 octobre prochain.

30 Les opinions présentées oralement s'ajoutent à la soixantaine d'opinions qui nous ont déjà été soumises par écrit jusqu'à présent, de même qu'aux nombreuses opinions recueillies par le biais de la plateforme reflexion2050.ca, les questionnaires, les ateliers et autres activités de consultation.

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

40 Permettez-moi juste de vous rappeler le déroulement de la séance. Les gens seront invités, à l'heure prévue, à présenter pendant dix minutes leur opinion. Ces dix minutes se poursuivent avec dix minutes de questions et d'échanges avec les commissaires.

45 Si pour une raison ou une autre, il y a des inexactitudes qui se glissaient dans les interventions, les représentants de la Ville de Montréal pourront user de leur droit de rectification.

Je dois vous dire que les vidéos vont être disponibles dans les jours qui suivront la dernière séance. Les gens de la Ville auront 48 heures pour réagir dès l'envoi des fichiers vidéo.

50 Et s'il devait y avoir des rectifications, bien elles devront être écrites et rendues disponibles sur le site Web de l'Office.

55 On tient à garder un climat d'échange serein. Les propos malveillants et 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

C'est la présidente de l'Office qui soumettra le rapport au conseil municipal de la Ville de Montréal et celui-ci sera disponible deux semaines plus tard.

65

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

M. CHARLES BERGERON ET M. SYLVAIN PAQUETTE
Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal

70

LA PRÉSIDENTE :

Alors je voudrais inviter dès maintenant monsieur Charles Bergeron de la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal. Bonjour, avez-vous un PowerPoint?

75

M. CHARLES BERGERON :

Oui, il est installé.

80

LA PRÉSIDENTE :

O.K., merci. Parce que moi je voyais l'écran noir. Est-ce que vous êtes accompagné, Monsieur Bergeron?

85

M. CHARLES BERGERON :

Je suis accompagné. Bien tout d'abord, bonjour.

90 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour.

M. CHARLES BERGERON :

95

Je suis accompagné de monsieur Sylvain Paquette qui est le titulaire de la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal. Alors c'est à lui que revient l'honneur d'ouvrir cette présentation en fait.

100 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord, merci. Bonjour, Monsieur.

M. SYLVAIN PAQUETTE :

105

Bonjour. Bien merci de nous offrir la possibilité de présenter oralement notre mémoire, le résultat de notre réflexion autour de ce projet de ville à l'horizon 2050.

110

Comme mon collègue Charles Bergeron l'a mentionné, c'est une réflexion critique, bien en fait qui se veut constructive là autour de ce projet de réflexion de la Ville de Montréal et avec l'angle, je dirais, de pertinence d'approcher ce projet-là à partir d'une approche paysagère.

115 Donc évidemment, on est deux aujourd'hui qui sont présents. Je dois dire qu'on est
trois auteurs qui ont développé ce mémoire-là. Donc, mon collègue Philippe Poullaouec-
Gonidec qui est un collègue également, un co-chercheur à la Chaire en paysage et
environnement.

120 Rapidement, est-ce qu'on peut... Bien globalement, je pense que cette réflexion-là on
l'a beaucoup appréciée et on a transmis cette appréciation globalement très positive dans
notre mémoire, notamment autour de certaines notions sur l'idée d'apporter une démarche
prospective autour de la notion de chemin de transition.

125 Il y avait aussi l'idée d'intégrer une variété d'échelles spatiales, dont notamment celle
du cadre bâti du quartier de la métropole; donc ça nous est apparu très productif et très positif
comme point de vue.

130 Et aussi l'idée de prospective sur une échelle de 27 ans, ça nous est apparu aussi
intéressant de se projeter sur cet horizon-là. Bien que bon, il y avait certaines critiques qu'on
avait évoquées à cet égard-là, notamment le fait que 27 ans, bien c'est relativement court vis-
à-vis d'un certain nombre de dynamiques, notamment si on tient compte des questions de
transition écologique.

135 Donc on proposait de développer un horizon temporel un peu plus large et de voir,
bien aussi la possibilité de peut-être mieux intégrer, en fait, différentes dimensions,
notamment à travers les chemins de transition, les échelles spatiales.

140 Il y avait, je pense, un potentiel de développement d'une synthèse plus approfondie
qui nous permettrait de développer une vision plus précise. Et c'est là où nous on voyait, à
partir de l'approche paysagère, notamment à partir du concept de paysage, on voit à travers
ce concept fédérateur une possibilité, en fait, d'arrimer de la meilleure façon cette intégration-
là.

145 À la fois au niveau des échelles spatiales, à la fois au niveau comme un concept de...
je dirais opératoire, qui peut jouer, qui peut alimenter grandement les réflexions en termes de
planification urbaine et de développement d'une vision stratégique à long terme, mais aussi
en termes de projets de paysages qui puissent faire atterrir cette vision-là de manière très
concrète à l'échelle des quartiers, comme à l'échelle de la Métropole.

150 Donc, peut-être juste pour revenir très rapidement sur une notion de paysage.
Lorsqu'on parle de paysage, nous à la Chaire, il faut voir le paysage comme un synonyme de
décor, comme un synonyme d'espace vert.

155 C'est un concept qui est d'abord et avant tout un concept de qualifications sociales et
culturelles du territoire et c'est davantage un point de vue sur les regards qu'on projette sur
les territoires et de quelle manière ces territoires-là sont appréciés.

160 Et à partir de cette définition-là, bien comment on peut voir le paysage à travers...
bien je dirais les paysages montréalais? Bien la qualification paysagère c'est, oui
effectivement, un certain nombre de perspectives visuelles emblématiques, notamment
autour de la relation visuelle entre le Mont-Royal, le Fleuve et le Centre des affaires.

165 Mais le paysage, il faut le voir aussi comme une relation, je dirais peut-être plus
affective par rapport à des milieux de vie. Ce sont aussi des paysages de proximité, mais
aussi ça soulève des enjeux, je dirais, vis-à-vis le développement peut-être générique de
certains milieux de vie, qui demanderaient un peu plus d'amour d'une certaine manière.

170 Ça renvoie aussi à des enjeux, et je pense que c'est important de le mentionner dans
le contexte du développement d'un Plan d'urbanisme et de mobilité, c'est qu'il y a des enjeux,
des potentiels d'intégration de certaine relation entre paysage et infrastructure de mobilité à la
fois en termes d'infrastructures routières, autoroutières comme également le développement
d'infrastructures de mobilités douces également.

175 Il y a aussi, je dirais, l'avantage de ce point de vue à partir du paysage, c'est si on prend appui sur la science de l'écologie du paysage, ça nous permet de développer, je dirais, un certain nombre de diagnostics sur... bien c'est la capacité en fait des infrastructures vertes de la métropole à maximiser par exemple la biodiversité, à aussi avoir une lecture plus fine des possibilités de connexions écologiques de ces infrastructures vertes.

180 Donc, je pense que le paysage a un rôle à jouer aussi à cette échelle de la métropole pour bien intégrer, je dirais, les dimensions écologiques.

LA PRÉSIDENTE :

Il vous reste deux minutes.

185 **M. SYLVAIN PAQUETTE :**

J'y vais très rapidement. Je pense qu'il faut mentionner qu'il y a un intérêt parce qu'il y a déjà une connaissance au niveau du Plan d'urbanisme dans les dernières versions.

190 Il y a un certain nombre d'acquis qui ont été reconnus et je pense qu'il faut poursuivre ce travail-là, notamment, ça a été approfondi au cours des dernières années avec le Plan d'urbanisme en 2004 et je pense que ces acquis sont à maintenir, et une intégration est à faire à partir des différents plans politiques, sectoriels qui ont été développés au cours des dernières années.

195 Donc je laisserais la parole à mon collègue Charles pour poursuivre et parler des recommandations.

200

M. CHARLES BERGERON :

205 Bien en fait, oui peut-être juste avant d'arriver aux recommandations comme telles, juste prendre le temps de dire qu'un des atouts de l'approche paysagère c'est de révéler les valorisations paysagères. Donc, de mettre en lumière ce que différents groupes d'acteurs, de citoyens peuvent trouver comme valeur à des territoires qui sont planifiés de telle ou telle manière.

210 Un exemple qu'on a intégré à notre présentation, que vous connaissez déjà, je ne m'étendrai pas trop sur cet exemple-là. C'est le secteur Assomption Sud, les fameux terrains qui sont occupés par Ray-Mont Logistiques, mais qui sont aussi des terrains de toutes les convoitises et où on arrive aujourd'hui dans une recherche de solutions, de compromis après coup.

215 Il pourrait être intéressant de s'informer, de se donner les moyens à la Ville, à travers l'intégration de l'approche paysage dans le PUM, se donner les moyens de connaître les valorisations paysagères à l'avance.

220 Et à la diapo suivante, c'est important de mentionner que dans notre approche paysagère, également, on met de l'avant une approche prospective qui n'est pas seulement mise à profit à l'étape des projets d'aménagement paysagiste, mais bien en amont de ça, déjà à l'étape de la planification urbaine.

225 Et c'est là qu'on voit l'intérêt de venir faire la promotion de cette approche à cette étape-ci, en fait.

LA PRÉSIDENTE :

Et je vais vous couper comme ça.

230 **M. CHARLES BERGERON :**

C'est très bien.

235 **LA PRÉSIDENTE :**

Désolée. Des questions? Moi, j'en ai.

M. JACQUES INTERNOSCIA, commissaire ad hoc :

240 Oui, O.K. Bien peut-être en lien avec votre Recommandation 1, là. Vous parlez de cadre de références puis aussi – ce n'est peut-être pas exactement dans le même thème, mais à la page 7 de votre mémoire, vous référez à... Je ne sais pas si... vous l'avez votre mémoire, là?

245 À la page 7 de votre mémoire, vous référez aux moyens de pallier aux lacunes des connaissances à des fins de valorisation sociale. Je voudrais savoir un petit peu à quels moyens vous faites référence?

M. SYLVAIN PAQUETTE :

250

Bien on peut vous référer en fait à des projets qu'on a réalisés au sein de la Chaire en paysage. En 2005 et en 2009, on avait fait un certain nombre de...

LA PRÉSIDENTE :

255

Je pense qu'on vous demande de rapprocher un peu le micro s'il vous plaît.

M. SYLVAIN PAQUETTE :

260

Nous avons réalisé des enquêtes en 2005 et en 2009 sur... bien à l'échelle de chacune des entités municipales, c'est-à-dire arrondissements et (inaudible), pour saisir, en fait, l'expression de ces enjeux de paysage, de ses préoccupations et on l'avait fait à partir de, essentiellement des enquêtes auprès des représentants des services d'urbanisme de chacun des arrondissements.

265

Donc c'est un travail qui avait été fait à deux reprises et ça nous permet, je dirais, de dégager des visions relativement claires sur justement ces lieux de valorisation, ces lieux qui sont disons plus dévalorisés et de réfléchir effectivement au-delà des enjeux, quels sont les aspirations de transformation et comment ces aspirations peuvent donner lieu à des projets concrets sur le territoire.

270

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

275

Puis est-ce que vous avez encore des documents, une synthèse là-dessus qu'on pourrait obtenir?

M. SYLVAIN PAQUETTE :

280

Bien moi je vais référer... Il y a à la fin du – et là je vous envoie des références là. Montréal en paysages en 2011, c'est un ouvrage qu'on a publié auprès de l'Université de Montréal, à l'intérieur duquel il y a l'ensemble des résultats de ces enquêtes-là.

285

Donc il faut voir que c'est, disons un arrêt sur image, je dirais, pour deux moments spécifiques et l'intérêt, je pense, c'est de poursuivre ce travail-là à différents moments.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

290 J'ai une sous-question.

LA PRÉSIDENTE :

295 Allez.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

300 Bien mon autre question c'était, on a rencontré depuis plusieurs jours, il y a beaucoup de monde qui nous parlait de parcs, de vélos, de pistes cyclables, même de réseau de ski de fond l'hiver, et tout ça.

305 Je me demandais comment on pourrait mieux prendre en compte le paysage dans la planification urbaine dans le cadre du PUM 2050, que ça fasse partie de l'intégration de l'analyse, la préparation de la Ville dans son document, son approche?

M. SYLVAIN PAQUETTE :

310 Bien comme on mentionne... En fait au niveau des recommandations, il y a, je dirais, cette idée de se doter d'une vision commune, mais...

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

315 ... Mais je veux dire dans la pratique, le concret.

M. SYLVAIN PAQUETTE :

320 O.K. Bien concrètement, je pense que le paysage, il faut le saisir au moment où il y a
des projets. Exemple, ça peut être un travail de développement d'un PPU par exemple un
Plan particulier d'urbanisme où là bien on va intégrer, en fait, ces valorisations sociales, ces
aspirations de transformation du territoire.

325 Et à l'aide de, concrètement, soit de concours d'idées, de concours de projets, à l'aide
de différentes ressources d'expérimentation, ça peut être des *workshop* aussi où on va
intégrer, en fait, ces dimensions de paysage et on les intègre dans un contexte de projet où
on peut aborder la question du paysage de manière transversale et intégrer l'ensemble des
dimensions, que ce soit en termes de mobilité, en termes de préservation de la biodiversité,
330 en termes de développement de stratégies pour favoriser le bien-être des populations en
termes de santé publique. Là, je pense que (inaudible)...

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

335 Bien (inaudible) de la Ville.

M. SYLVAIN PAQUETTE :

Les îlots de chaleur...

340 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Oui, à l'échelle de la Ville.

345

M. CHARLES BERGERON :

350 Je vais peut-être ajouter un autre élément à ça qui est peut-être plus directement lié
au PUM lui-même plutôt que les PPU. C'est qu'en fait l'intégration du paysage peut se faire
en amont par des projets de paysage par lesquels on incite les citoyens à définir, en
collaboration avec les services de la Ville, les parcours optimaux pour différentes raisons.
Donc, ça peut prendre la forme de laboratoire, d'atelier, de *workshop*. Il peut y avoir déjà une
mise à profit de l'intelligence locale en fait pour que la connaissance du lieu percole jusque
dans le PUM.

355 Puis aussi quand on évoque l'intégration des sciences paysagères, là je viens de faire
mention plus des aspects sociaux, de sens, que les citoyens peuvent accorder à tel ou tel
site.

360 Mais c'est très important également de prendre en compte les apports de l'écologie
du paysage encore une fois. Il pourrait être intéressant de chercher à faire en sorte que les
corridors cyclables, par exemple, ou les corridors de ski de fond, ne soient pas, en fait,
unifonctionnels, que ce ne soit pas uniquement en termes de mobilité ou de récréation qu'on
les conçoive, mais qu'on les conçoive en même temps en fonction d'une recherche
365 d'efficacité écologique.

Et donc qu'il y ait un travail pluridisciplinaire qui soit fait, qu'il y ait une mise en
commun des savoirs non seulement urbanistiques, mais écologiques, là, qui soit faite en
amont; ce qui est invoqué à notre recommandation numéro 6.

375 **M. SYLVAIN PAQUETTE :**

Je dirais peut-être juste pour compléter, c'est-à-dire qu'il y a deux niveaux d'intégration, je pense. Il y a l'intégration du paysage au niveau d'une réflexion, d'une vision stratégique d'aménagement et là on réfère directement au PUM.

380

Et aussi pour l'aspect opératoire, bien c'est à des échelles de temps qui correspondent plus à la mise en œuvre, en fait, de ces grandes orientations d'aménagement où là on peut développer des projets concrets en lien avec cette vision.

385 **LA PRÉSIDENTE :**

Par vos réponses, je comprends... bien j'ai moins d'interrogations, mais je veux juste m'assurer. En page 15, vous dites « recentrer sur l'approche paysagère les tables de partenaires déjà mises en place pour certains territoires ». C'est la notion de « partenaires », de qui on parle? Là je commence à comprendre un peu plus...

390

M. CHARLES BERGERON :

Oui.

395

LA PRÉSIDENTE :

Mais à la lecture-là, je ne pouvais pas identifier. C'est qui les partenaires qui doivent être là?

400

M. CHARLES BERGERON :

405

Très concrètement, par exemple, dans une ancienne vie, moi j'ai déjà travaillé au Conseil régional de l'environnement de Montréal et je siégeais sur une table des partenaires du parc Frédéric-Back et de ses abords.

410

Et à cette table-là siègent tous les... finalement les représentants des organismes riverains qui sont parties prenantes du devenir eu Parc. C'est intéressant, mais par exemple, la notion de biodiversité est très rarement abordée dans ces réunions-là et la notion de paysage, elle est amenée dans les conversations, mais plus sous l'angle d'aménagement paysager où l'aménagement, en fait, succède à l'identification d'objectifs récréatifs, d'objectifs de sécurité, et cetera.

415

Mais il pourrait être intéressant donc de réinjecter ou de recentrer, dans une certaine mesure, l'activité de tables existantes comme celle-là; ça peut être d'autres tables également, je pourrai en nommer d'autres après.

420

Sur disons réorganiser un petit peu les activités de ces tables-là pour qu'elles soient davantage orientées sur la recherche d'une vision paysagère, mais paysagère qui comprend toutes les dimensions qu'on inclut nous dans notre définition.

425

Et d'autres exemples de tables, ça peut être par exemple la table du Parc du Mont-Royal, ça peut être la table des partenaires aussi qui est mise en place pour la réalisation du plan directeur du Parc Jean-Drapeau.

430

Et puis ça peut être aussi les tables qui sont mises en place pour décider du devenir de certains secteurs industriels qui sont en transformation. Je pense au secteur industriel de la Pointe-de-l'Île, je pense à Assomption Sud-Longue-Pointe, je pense à Lachine-Est, je pense au Technoparc.

435 Il y a également des, il y a déjà eu dans les cartons de la Ville, et je ne sais pas à quel point c'est toujours actif, mais les échos de territoires également. À un certain moment, il était question de mettre sur pied des tables de partenaires, des parties prenantes, du devenir des écoterritoires.

440 Mais justement les écoterritoires, pour nous, ce sont des projets de paysage en puissance qui attendent simplement une instance de gouvernance de ce type-là et une orientation de type paysage pour mettre en branle des activités qui permettraient de définir une vision commune, une vision fédératrice et puis qui permettrait après ça, peut-être même d'accélérer la réalisation des plans concepts qui ont déjà été élaborés pour ces écoterritoires-là.

445 **LA PRÉSIDENTE :**

Je suis obligée de terminer comme ça.

450 **M. PIERRE-CONSTANTIN CHARLES, commissaire ad hoc :**

Ça va.

LA PRÉSIDENTE :

455 Je vous remercie beaucoup d'être venus. J'avais lu, pour ma part, votre opinion, je trouvais ça intéressant. Mais le fait de pouvoir vous entendre, de répondre à des questions, ça me met plus dans le bain, là. Ça fait que je vous remercie beaucoup de votre présentation.

460 **M. CHARLES BERGERON :**

Merci de votre écoute.

M. SYLVAIN PAQUETTE :

Merci.

465

M. LUC GAGNON, citoyen

LA PRÉSIDENTE :

470

Et maintenant, j'inviterais monsieur Luc Gagnon. Bonjour, Monsieur Gagnon. Monsieur Gagnon, vous êtes un habitué, mais je redis les consignes. Dix minutes de présentation suivies de dix minutes d'échanges et de questions. Ça vous va?

475

M. LUC GAGNON :

Oui., très bien.

LA PRÉSIDENTE :

480

Je vous cède la parole, Monsieur Gagnon.

M. LUC GAGNON :

485

Est-ce que l'affichage? Vous n'avez pas l'affichage, hein?

LA PRÉSIDENTE :

Ah, ça devrait arriver. Oui, voilà.

490

M. LUC GAGNON :

Ah voilà.

495 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est les techniciens derrière qui contrôlent ça.

500 **M. LUC GAGNON :**

Je ne peux pas contrôler ici? Ah oui, c'est bon. O.K.

LA PRÉSIDENTE :

505 Oui.

M. LUC GAGNON :

510 Bien, merci beaucoup de l'occasion. Vous allez voir, je vais essayer d'aller vite. Je sais que comme tout universitaire, j'ai trop d'images, mais il y en a quelques-unes qu'on peut résumer en une phrase ou deux.

515 C'est juste un rappel parce que c'est du contexte que je pense important, comme il y a vraiment un consensus que l'étalement urbain c'est un problème environnemental et social et autre.

Donc ça, c'est vraiment un élément de contexte extrêmement important pour un plan comme celui de Montréal, c'est qu'il y ait inclus des préoccupations par rapport à l'étalement urbain.

520

L'autre chose qu'on connaît maintenant c'est en réalité l'automobile, surtout l'autosolo est lourdement subventionné, donc c'est un élément de contexte aussi. Quand des fois les gens disent que le transport en commun est cher, bien ils négligent peut-être de comparer vraiment avec l'autre option, l'automobile qui est très, très coûteuse en termes de route, de stationnement, tout ça.

525

Mais aussi, c'est sûr que moi je vous présente quand même beaucoup de préoccupations de changement climatique, vous allez voir, mais il faut bien comprendre que ce tableau-là illustre que le changement climatique c'est vraiment juste une petite portion de l'enjeu sur le plan économique parce que le coût du changement climatique ou des émissions, c'est pas, c'est à peu près 5 à 10%, dans peu importe comment on le calcule, de l'ensemble des subventions au transport, si on peut dire.

530

Pourquoi... Je m'excuse d'être un peu négatif, mais pour bien comprendre ce qu'il faut faire, je pense que c'est peut-être intéressant aussi de comprendre qu'est-ce qu'on fait actuellement et qui ne permet pas de régler les problèmes.

535

Et un cas qui est très important, à mon avis, c'est les subventions aux autos électriques. On en fait comme une grande solution, mais en réalité ça baisse très peu les émissions parce que chaque kilowattheure qui sert à alimenter un véhicule électrique, c'est un kilowattheure qui peut pas être utilisé ailleurs et réduire les émissions ailleurs.

540

Et dans le cas très concret du Québec, on peut dire que quand quelqu'un remplace son auto conventionnelle par une auto électrique, il baisse les émissions de GES de trois tonnes au Québec, mais les augmente ailleurs d'environ deux tonnes probablement en Nouvelle-Angleterre.

545

Il y a aussi tout l'enjeu de la pollution des batteries, je n'embarque pas là-dedans en détail parce qu'il y a beaucoup de controverse, mais c'est très clair que c'est très important.

550 Vous pouvez voir, quand on dit trois tonnes par année, bien la fabrication des batteries d'une Chevrolet Bolt c'est six tonnes. Ça fait que c'est vraiment significatif.

555 L'autre élément, si on parle d'étalement urbain et tout ça, de congestion, quel modèle on veut? Aux États-Unis, presque la moitié des ménages qui ont des autos électriques c'est des ménages qui ont trois, quatre ou cinq véhicules. Ça fait que je ne pense pas que ça soit le modèle d'aménagement qu'on veut pour l'avenir, surtout dans un contexte de transition énergétique.

560 L'autre élément qui est décevant, ça c'est le genre d'analyse que j'ai travaillée longtemps, c'est ce qu'on appelle les « analyses de cycle de vie ». Quand on regarde comme il faut, on s'aperçoit que l'autobus diesel comme on voit actuellement partout, ça ne réduit pas les émissions ou presque pas.

565 On peut dire que les autobus de la STM, oui, réduisent les émissions, mais la seule raison qu'ils réduisent les émissions c'est parce que leur facteur de charge est beaucoup plus élevé que n'importe où dans le monde. Ça fait que les usagers sont très tassés à Montréal en comparaison avec la plupart des autres services. Ici, j'ai mis d'autres... je n'ai pas besoin d'en parler.

570 Autre chose pour laquelle... Le vrai coût du REM-1 c'est 10 milliards parce qu'on parle tout le temps d'environ 6.5 milliards, mais dans ce montant-là, on n'inclut pas le fait qu'on a donné au projet une voie, en fait c'est deux voies du Pont Champlain, plus le Tunnel du Mont-Royal. Juste ça, ça vaut environ 2.5 milliards. Le vrai coût du REM c'est de l'ordre de 10 milliards.

575 Tout ça, pour un projet qui va peut-être réduire le nombre d'automobilistes de l'ordre de 1 600 automobiles. Mais même là ce n'est pas si sûr parce qu'il y en a beaucoup de ceux-là qui vont prendre leur auto pour aller stationner à une station du REM.

580 Pourquoi que le REM est si cher? C'est le mauvais choix de technologie à vouloir toujours être en hauteur, bien qu'est-ce que ça fait? Ça coûte très, très cher et chacune des stations coûte de l'ordre de 300 millions.

585 Donc le projet comporte très peu de stations et s'il y a quelque chose qu'on sait en transport collectif, ce qui attire des usagers réguliers, c'est la possibilité de marcher jusqu'à une station. Ça fait que s'il n'y a pas beaucoup de stations, bien vous ne pouvez pas attirer un grand nombre d'usagers.

590 La facture annuelle du REM-1 de la CDPQ, juste pour le REM-1, là je ne parle pas du REM-2 ou REM-3, s'il y en avait, actuellement... Bien avant la pandémie, tous les tarifs payés par les usagers c'est environ 800 millions par année et la facture annuelle de la CDPQ pour le REM-1 va être de l'ordre de 600 000 000 \$ par année. Ça fait que ça donne une idée comment que ce projet-là est très coûteux en infrastructure, mais aussi très coûteux à l'exploitation.

595 Donc, tout ça, ça semble un peu décourageant, mais c'est pour ça qu'on arrive puis qu'avec plusieurs collègues on développe depuis plusieurs années ce qu'on appelle « Le bon mode au bon endroit ». C'est un principe où est-ce qu'il ne faut pas... Il faut que la capacité d'un mode soit adaptée aux quartiers, à la densité.

600 Si on a un choix de trop faible capacité, on va avoir une mauvaise qualité du service. Puis si on a un choix de trop grande capacité comme le métro, ça va coûter très, très cher.

605 Ici, c'est justement les tableaux du bon mode, j'en ai plusieurs comme ça. Vous pouvez voir que ce que ça montre, c'est que normalement les déplacements typiques par jour d'un autobus articulé, partout dans le monde, c'est de l'ordre de 14 à 20 000 déplacements par jour. À Montréal, on fait beaucoup de réseaux à 35 000, des réseaux actuels et le SRB Pie-IX veut viser 70 000 avec des autobus.

610 Ce n'est pas rare. À Ottawa, ce système-là existait pendant longtemps avec un achalandage à peu près identique à celui prévu pour le SRB Pie-IX . C'était une catastrophe en termes de qualité de service. Aussitôt qu'il y avait de la neige, c'était des cortèges d'autobus qui sont pris dans la neige.

615 Et si on regarde très clairement le cas... En tout cas, peut-être que l'achalandage prévu ne sera pas atteint puis que ça va être correct. Mais s'ils atteignent l'achalandage qu'ils visent, 70 000 passages par jour, c'est un autobus à chaque minute. Mais en réalité, ce n'est pas comme ça que ça marche. Ça va être cinq à dix autobus qui se déplacent en bloc avec dix minutes entre chaque bloc.

620 Pourquoi on est là? C'est parce que justement historiquement on n'a pas appliqué le bon mode au bon endroit. Regardez les déplacements par jour, métro ligne bleue, puis SRB Pie-IX, c'est presque pareil, là; si on regarde les marges d'erreur, c'est la même chose.

625 Dans un cas, on investit 6.5 milliards, c'est beaucoup trop cher par rapport à l'achalandage puis dans le cas du SRB Pie-IX, on coupe beaucoup, on investit 472 millions. Mais en fait, ça va coûter très cher par année en termes de nombre d'autobus.

630 Dans ce cas-là, par exemple sur Pie-IX, une rame de tramway pourrait remplacer quatre autobus articulés ou six autobus réguliers. Coût de construction : tramway c'est sûrement huit fois moins que le métro. Mais là, la colonne de gauche, c'est ce qu'on voit à l'international et la colonne de droite, c'est la réalité de la ligne bleue, c'est plus qu'un milliard par kilomètre.

635 La position, notre position, pas juste moi...

LA PRÉSIDENTE :

Il reste une minute. Je m'excuse, j'ai passé tout droit.

640 **M. LUC GAGNON :**

J'y arrive, très bien. Ce n'est pas dogmatique de dire que ça prend quatre, cinq, six, sept lignes de tramway à Montréal. La raison c'est que pendant 50 ans on a toujours développé les deux extrêmes : des autobus diesel surchargés et des métros souterrains extrêmement coûteux.

645 Si on veut débloquer ça, ce scénario-là, ce que ça prend, c'est des lignes de tramway. Ici vous avez les équivalents. Par exemple, j'ai mis le tramway Lachine qui, très clairement, est un cas évident de tramway et non pas d'autobus.

650 Et encore là, juste réaliser qu'un autobus électrique aussi ça peut être une autre option, ça a été proposé par la STM. Oui, c'est bon. Mais ce qu'il faut bien comprendre, c'est qu'un autobus électrique va transporter trois ou quatre tonnes de batteries. Ça, c'est l'équivalent de 50 passagers.

655 Ça fait qu'encore là, si on met le bon mode au bon endroit puis on place l'autobus électrique à batteries. Où il est? Il est complètement en bas, il a une capacité moindre qu'un autobus diesel. Ça fait qu'il n'est pas en concurrence avec le tramway. Je pense qu'il a un avenir, c'est très important, mais si on veut vraiment faire quelque chose de structurant, c'est le tramway.

660 Et les deux, trois autres, c'est tout simplement des images qui visent à expliquer pourquoi, si on fait les lignes de tramway, on attire beaucoup d'usagers, on attire du développement, on lutte contre l'étalement urbain. C'est la façon de changer, si on peut dire,

665 l'aménagement du territoire, c'est d'avoir un mode de transport structurant qui va à de nombreux endroits.

670 Mon collègue Jean-François Lefebvre va probablement faire une présentation qui démontre que c'est possible avec les budgets qu'on a actuellement, par exemple pour le REM-2, de faire quelque chose comme 150 stations de tramway au lieu de juste quelques stations de REM.

LA PRÉSIDENTE :

675 Et je suis obligée de vous arrêter.

M. LUC GAGNON :

680 Et je voulais conclure sur cette image-là. Il semble que nous sommes tout seuls au monde; peut-être qu'on a raison, mais peut-être que tout le monde a tort. En Europe, 1 276 lignes de tramway, au Québec, on est encore à zéro.

Merci.

685 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Des questions, réactions?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

690 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

695

Oui.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

700

Je reviens à l'auto électrique. Vous n'avez pas beaucoup parlé de l'impact de l'auto électrique sur l'environnement. Mais il y a toute une structure qui est en train de se mettre en place pour le recyclage des batteries.

705

Comme au Québec, il y a une entreprise qui s'appelle Recyclage Lithion, qui semble prendre beaucoup d'ampleur et accélérer dans son développement. Est-ce que ça pourrait changer vos données ou la vision que vous avez des véhicules électriques?

M. LUC GAGNON :

710

Mais pas du tout, parce que ce qui va changer, puis ça va prendre du temps, c'est qui produit les batteries? Parce que le problème ce n'est pas le recyclage ou qu'est-ce qu'on fait avec les batteries, c'est qu'originellement, actuellement, 75 % de la production des cellules qui servent aux batteries sont fabriquées en Chine avec des centrales électriques au charbon.

715

Ça fait que c'est pour ça que la fabrication des batteries est extrêmement polluante. Je ne veux pas exclure l'auto électrique, si on se replace dans 20 ans puis qu'on a réussi à éliminer le charbon, à avoir de l'électricité propre partout, l'auto électrique ça va être une solution super importante à ce moment-là. Mais on n'est pas là du tout. Encore là, si vous regardez la Chine, ils sont à 60 % charbon, c'est quelque chose.

720

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

725 Je m'excuse de vous couper la parole, mais si on produit des batteries au Québec, ce qui est la politique actuelle que veut développer le gouvernement, est-ce que ça change la donne?

M. LUC GAGNON :

730 Pas vraiment parce que...

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

735 Pas vraiment?

M. LUC GAGNON :

740 Pas vraiment parce qu'encore là, ça revient à ce que j'expliquais tout à l'heure. Si pour produire ces batteries-là ça prend beaucoup d'électricité québécoise, ça veut dire que cette électricité québécoise là ne peut pas être exportée et réduire les émissions ailleurs. C'est des vases communicants, on ne peut pas, ce n'est pas une pensée magique parce qu'on aurait de l'hydroélectricité que tout devient vert.

745 Peut-être. Là, par exemple, heureusement qu'il y a de l'espoir. Hydro-Québec est en train de se réveiller en disant « Bien là si on veut électrifier les automobiles, ça va nous prendre beaucoup, beaucoup plus d'électricité. Ça fait que là on évolue vers une vraie solution. Si on fait des éoliennes pour remplir les autos électriques, on va commencer à avoir une solution intéressante, mais on n'est pas là encore, pas avant dix ans. Puis si on le
750 regarde structurellement pour l'Amérique du Nord, c'est peut-être 20 ou 30.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

O.K. Merci.

755

LA PRÉSIDENTE :

Je ne suis vraiment pas une spécialiste des tramways, sauf quand je suis touriste ailleurs, mais depuis le début des audiences on entend parler beaucoup de Tramfret. Est-ce que vous pensez que c'est faisable, souhaitable comme moyen à mettre en place à Montréal pour la marchandise?

760

M. LUC GAGNON :

Euh oui, mais c'est juste qu'il y a, je pense, deux projets actuellement, deux endroits où ils le font, ce n'est pas majeur. Je ne dis pas que ce n'est pas à considérer, mais ce qui est à considérer c'est vraiment l'effet structurant du tramway sur le développement.

765

Partout où il y a des lignes de tramway, il y a beaucoup, beaucoup de développements. C'est tous des développements de gens qui vont utiliser le tramway pratiquement tous les jours. Mais c'est ça qu'est... L'enjeu dominant, ce n'est pas comme dé...

770

LA PRÉSIDENTE :

... C'est pour le transport des marchandises par ce moyen-là...

775

M. LUC GAGNON :

... C'est parce que oui, ça peut être bon, mais c'est pas ça le plus déterminant.

780

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

785 **M. LUC GAGNON :**

790 Si vous voulez réduire le transport des marchandises, la meilleure chose à faire c'est d'arrêter l'étalement urbain. Parce que c'est étonnant, c'est l'étalement urbain qui rallonge les chaînes de distribution partout. L'enjeu numéro 1, c'est arrêter l'étalement urbain puis c'est vrai autant pour réduire les émissions de gaz à effet de serre que pour beaucoup d'autres enjeux.

LA PRÉSIDENTE :

795 Merci beaucoup. Questions, réactions?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

800 Oui, on fait des liens avec d'autres présentations parce qu'on est rendu à combien, là? Une quarantaine peut-être. Michel Leblanc de la Chambre de commerce parle d'axes de transit. Puisqu'on est là, je suis encore dans le transport des...

M. LUC GAGNON :

805 Il parlait de?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

De développer des axes de transit.

810 **M. LUC GAGNON :**

Ah oui.

815 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Parce que là, la question de madame Leahey, c'était concernant le Tramfret, le transport de cargo. Maintenant du côté de la Chambre de commerce, ils disaient « Oui, mais il faut quand même amener les marchandises », lui, il parlait d'axes de transit majeurs pour accélérer l'entrée puis le passage des camions pour livrer les marchandises. Avez-vous une
820 opinion sur ça?

M. LUC GAGNON :

Bien dans l'ensemble, ça fait partie... C'est un peu comme de dire actuellement je
825 pense que la préoccupation est directe, c'est la congestion, les camions sont pris dans la congestion...

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

830 Hum, hum.

M. LUC GAGNON :

... ils sont très contrariés par ça. Mais la façon de régler ce problème-là, ce n'est pas
835 en multipliant les autos électriques, c'est vraiment avec des lignes structurantes comme le tramway où on prend un très, très grand nombre d'automobilistes puis on les met dans le transport en commun. C'est comme ça qu'on va réduire la congestion et qui va aider aussi le camionnage.

840 Tout ça, je pense, ça fait partie d'une nouvelle approche où est-ce qu'on considère que l'étalement urbain puis le transport collectif, l'étalement urbain doit être réduit par le transport collectif structurant comme des tramways. Si on avait des milliards, ça pourrait être tout des lignes de métro, mais on n'a pas ces milliards-là.

845 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

O.K., merci.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

850 En fait, à vous entendre, j'ai l'impression que nous sommes en train de faire fausse route comme société parce qu'on parle beaucoup, bien sûr, de diminuer les autos à énergie fossile, d'opter pour les autos électriques, mais c'est là qu'on va y aller.

855 C'est comme si les décisions ou les orientations que nous prenons, vous êtes en train d'en faire la démonstration, ne sont pas les bonnes. Est-ce qu'on va entrer dans un mur? Parce que nous sommes en train... On est dans un moment charnière, là, on va prendre un virage, il faut que le virage soit bien pris, sinon ça nous ramène complètement à la case de départ.

860 **M. LUC GAGNON :**

865 Vous avez raison, c'est en plein ça. La raison que c'est mon collègue qui va vous présenter ce que moi j'avais travaillé il y a peut-être sept, huit ans, ce qu'on appelait « Le Grand Virage », peu importe. C'est que moi, je suis justement en train d'écrire un livre qui vise à démontrer exactement ce que vous dites.

870 C'est qu'actuellement, les autos électriques ça semble fantastique, mais c'est un peu comme une fuite en aval des politiciens qui ne savent pas ou qui n'osent pas faire du transport en commun, ça fait que l'auto électrique est devenue comme une sorte de symbole de changement.

875 Mais quand on regarde comme il faut, ça va juste augmenter le nombre d'automobiles parce que l'automobile électrique, les gens ont la perception que ça va être propre, donc on peut s'en servir beaucoup puis on peut en avoir beaucoup. Sans parler spécifiquement, je connais du monde qui sont des défenseurs de l'auto électrique puis ils sont fiers de dire qu'ils en ont cinq.

880 Bien je pense que c'est ça le problème, là. Il faut changer ce modèle-là, ça prend un modèle urbain relativement dense avec des lignes de transport en commun qui desservent ces nouveaux quartiers-là, des quartiers qui peuvent être très verts aussi au niveau du chauffage et toutes autres choses.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

885 O.K., merci.

LA PRÉSIDENTE :

890 Bien vous auriez le temps de la question, mais on n'aurait pas le temps de la réponse. À moins que la question soit « oui ou non ».

895

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

900 En fait, c'est que, je pense qu'on réfère beaucoup à la forte densité, aux quartiers de densité pour rentabiliser le tramway par exemple et les autres modes de transport des personnes. Mais Montréal est fait d'énormément de quartiers à très faible densité.

905 C'est pour ça que l'auto électrique, à ce moment-là, est-ce qu'elle devient une avenue? Parce que dans certains quartiers, le tramway ce n'est pas rentable parce qu'il y a pas assez de densité.

M. LUC GAGNON :

910 C'est vrai, mais le but de créer des lignes de tramway c'est justement de faire augmenter la densité. C'est l'outil qui permet la solution, ça va ensemble. Si vous regardez les débats qu'il y a eus à Québec sur le tramway, ça a été ça, sans arrêt. Est-ce qu'on fait la ligne où il y a plus de monde ou on fait la ligne où on fait la ligne à l'endroit où il y a beaucoup de potentiel pour redévelopper....

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

915 Moi, je parle des quartiers bâtis à faible densité, ils sont déjà bâtis.

M. LUC GAGNON :

920 Oui. Bien c'est pour ça qu'il ne faut pas juste viser des quartiers bâtis de faible densité, il faut souvent viser : Pie-IX, c'est dommage, le nombre on l'avait calculé. Le nombre d'espaces à redévelopper sur Pie-IX, c'est gigantesque. C'est un cas évident que ça aurait dû être un tramway. Mais en tout cas, ça, c'est trop tard.

925 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, Monsieur Gagnon.

930 **M. LUC GAGNON :**

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

935 Et je suis sûre que les collègues derrière auraient des choses à dire sur le paysager et les autos électriques et les tramways. Merci.

M. JEAN-MARC FOURNIER
IDU

940

LA PRÉSIDENTE :

945 J'inviterais monsieur Jean-Marc Fournier de l'IDU. Dix minutes de présentation, suivis de dix minutes de questions et échanges. Alors c'est à vous, Monsieur Fournier.

M. JEAN-MARC FOURNIER :

950 Merci beaucoup, merci de l'invitation. L'IDU souhaite partager ses réflexions sur le PUM 2050 et formuler des recommandations concernant la logique d'aménagement conséquente aux principes de mobilité durable, l'adéquation entre la planification métropolitaine et la réglementation locale, la participation citoyenne et le financement.

955 D'abord, les grands enjeux de développement. Avant la crise sanitaire, l'industrie immobilière devait composer avec un financement municipal mal adapté aux besoins, entraînant un trop lourd fardeau foncier en comparaison des autres juridictions. Il faudra certainement corriger le tir pour éviter de miner notre compétitivité fiscale.

960 La crise sanitaire a entraîné la révolution du télétravail et l'accélération du commerce électronique. Au Québec, c'est sans doute le centre-ville de Montréal qui a été le secteur le plus affecté.

965 Considérant le rôle moteur du grand quartier des Affaires, véritable porte sur le monde, les autorités publiques devront y accorder une attention particulière.

La pandémie a eu aussi des effets en matière d'habitation, certainement en termes d'abordabilité, conséquence du déséquilibre entre l'offre et la demande.

970 La Ville devra s'outiller pour augmenter le nombre de logements, privés comme publics, notamment en revoyant à la hausse ses paramètres de hauteur et de densité. Elle devra aussi accélérer le processus d'étude et d'autorisation des nouveaux projets.

975 Je ne ferai pas la liste de toutes les recommandations du mémoire, seulement d'entre elles.

Recommandation 1 :

980 Reconnaître le potentiel d'optimisation urbaine des grands secteurs stratégiques disponibles au développement de projets novateurs et inclusifs et où la mobilité durable est préconisée.

Recommandation 2 :

985 Faire preuve d'une plus grande souplesse en matière de hauteur, de densité et de
formes urbaines afin d'atteindre la masse critique nécessaire au déploiement de services de
proximité et d'un réseau de transport collectif structurant dans l'optique de contrer les besoins
et les enjeux associés au contexte de la crise du logement et de l'étalement urbain. Il y aura
certaines références à ce que vous entendez depuis le début, je crois.

990

Recommandation 6 :

995 Fixer des cibles de croissance annuelle de l'offre de logements de tous types à la
grandeur de la ville et pour chacun des arrondissements, et rendre compte périodiquement
des résultats eu égard au cycle.

L'aménagement conséquent aux principes de mobilité durable.

1000 Comme le souligne le Projet de ville, l'aménagement et la mobilité continuent d'être
pensés séparément à Montréal. Malgré les diverses actions de nombreux acteurs, l'arrimage
entre les propositions de mobilité et la vision urbaine doit être grandement amélioré.

1005 Le passage du REM dans le secteur Bridge-Bonaventure en entrée de centre-ville,
sans que ne soit prévue une station, en est une illustration. Le Projet de ville ne souligne pas
d'actions concrètes pour réussir ce maillage entre aménagement et mobilité ni de
reconnaissance du rapport entre la densité et la capacité de mettre en place des milieux de
vie complets où on retrouve tout ce dont on a besoin à proximité.

1010 L'ARTM a pour mission de planifier et développer du transport collectif en
conséquence. Le PUM doit prendre appui sur une vision commune avec celle de l'ARTM.

Recommandation 7 :

1015 Impliquer davantage l'ARTM et la STM dans le processus de planification des nouveaux projets de développement ou de requalification.

Recommandation 8 :

1020 Instaurer des seuils de densité viables dans le PUM 2050 et assurer la mise en œuvre locale afin d'atteindre la masse critique nécessaire au déploiement de réseaux de transport collectif structurant. En ce sens, permettre la révision des règlements locaux venant à l'encontre des objectifs de densité inscrits dans le PUM par un Conseil du territoire formé d'experts indépendants.

1025 Recommandation 9 :

Établir des cibles d'augmentation de la densité et du nombre de résidents dans des milieux de vie complets et inclusifs pour la Ville et les arrondissements.

1030 Recommandation 12 :

Établir un cadre réglementaire favorable à la densité et à la mixité des usages afin de favoriser la création de quartiers de proximité et de réduire la part modale de la voiture.

1035 Recommandation 13 :

Miser sur un cadre réglementaire favorable à des bâtiments de grande hauteur dans des secteurs ou des artères ciblés.

1040

L'adéquation entre la planification et la réglementation locale.

1045 La volonté du PUM est de concevoir des milieux de vie complets, durables et à
échelle humaine. Précisons que la mesure de l'échelle humaine ne réside pas dans la
hauteur des immeubles, mais dans un ensemble de facteurs de design urbain, que ce soit les
espaces verts, le traitement et l'orientation des façades, l'ensoleillement ou l'accès aux
services publics et privés. Le PUM devra identifier des paramètres de développement
optimaux et il faudra s'assurer de leur respect au niveau local.

1050 Recommandation 16 :

1055 Veiller à ce que la version finale du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 soit
suffisamment précise pour que les règlements de concordance permettent la mise en œuvre
des principes véhiculés, sans avoir recours au processus du PPCMOI.

Recommandation 17 :

1060 En amont de l'adoption de politiques et réglementations, ainsi que dans le cadre
d'analyse des demandes et exigences particulières, exiger la prise en compte des
répercussions sur les délais et les coûts de réalisation des projets immobiliers.

1065 L'opinion citoyenne est primordiale dans le processus d'élaboration de milieux de vie.
Actuellement, ce sont surtout les intérêts particuliers des voisins immédiats des projets qui
sont pris en considération.

La consultation qui soutient la vision globale en amont est très souvent contredite par
la consultation sur les projets particuliers, c'est ce qu'on appelle le « pas dans ma cour » et la
consultation générale c'est celle-ci.

1070 Il ne s'agit pas de renoncer à la consultation, il s'agit de valoriser toutes les consultations, pas juste la dernière. Par ailleurs, pour rajouter une valeur aux consultations de l'OCPM, l'Office devrait avoir la possibilité de solliciter, en un court délai, des avis d'experts neutres et indépendants. Un mandat clair et un financement en conséquence devraient être alloués à l'OCPM par la Ville.

1075

Recommandation 18 :

Prendre en compte les orientations définies lors des consultations concernant les documents de planification de haut niveau dans les mesures d'application locale.

1080

Recommandation 19 :

Demander une modification à la loi pour que soit exigée l'atteinte d'une majorité des électeurs ayant droit de vote lors d'un référendum pour contredire une volonté des élus.

1085

Recommandation 20 :

Élargir le mandat de l'OCPM et lui accorder les ressources financières pour qu'il puisse solliciter des avis d'experts.

1090

Comme le soutient le Projet de ville, les outils de financement actuels ne permettent pas de répondre aux besoins à l'habitation inclusive, en transport durable, en équipement collectif et en infrastructure.

1095

En matière d'habitation inclusive, il est important de réaffirmer qu'il s'agit d'une responsabilité nationale. Le défaut de financer à la hauteur des besoins a entraîné la décision de Montréal d'imposer une charge foncière additionnelle sur les nouvelles unités créées, ce qui contredit la volonté d'assurer l'abordabilité du logement.

1100 L'IDU promeut l'idée d'un programme de transfert municipal financé par Québec avec l'appui du Fédéral. Ce transfert couvrirait les domaines de l'habitation inclusive, le transport collectif, la requalification foncière et l'aménagement urbain.

1105 Il permettrait de lancer une stratégie de croissance de revenus fonciers en stimulant la réalisation de projets immobiliers. Le contexte de surchauffe résidentielle puis le nouveau rôle d'évaluation rendu public le 14 septembre dernier illustrent l'importance d'élargir l'assiette foncière plutôt que de hausser les comptes de taxes.

1110 C'est aussi l'occasion de réfléchir sur la capacité d'augmenter les revenus tirés de la tarification des services et de corriger l'écart entre les fardeaux résidentiels et non résidentiels dans une proportion correspondant à ce que nous trouvons dans les autres juridictions.

Recommandation 22 :

1115 Augmenter les revenus de tarification de services et établir un nouveau pacte avec le gouvernement du Québec visant à adopter un programme de transfert municipal en quatre volets, tel que dit précédemment.

Recommandation 23 :

1120 Réduire la pression fiscale dans le non résidentiel.

Recommandation 24 :

1125 Demander une modification à la *Loi sur la fiscalité municipale* pour que les immeubles de six logements et plus bénéficient d'un taux inférieur ou égal aux immeubles de moins de six logements.

Recommandation 26 :

1130 Assurer un financement national pour supporter la création de logements sociaux
abordables et familiaux à la hauteur des cibles préalablement établies.

1135 En guise de conclusion, l'IDU accueille favorablement les principes de
développement urbain du Projet de Ville. Si les grands principes énoncés concordent avec
votre vision de la ville de l'avenir, les moyens de mise en œuvre n'y sont toutefois pas
identifiés.

1140 Les décideurs publics ont raison de chercher à répondre aux défis posés par la crise
climatique et la crise du logement. Les discours doivent maintenant céder la place aux
actions, nous sommes à un virage, avez-vous dit, un carrefour.

1145 En ce sens, nous invitons les décideurs publics à un exercice de cohérence entre les
discours et les mesures. Si je peux me permettre de conclure par une expression populaire,
nous souhaitons que le Plan d'urbanisme et de mobilité puisse équiper la Ville « des bottines
qui lui permettront de suivre ses babines ».

Voilà, je suis à vous.

LA PRÉSIDENTE :

1150 Merci beaucoup, vous êtes en avance presque d'un peu moins que le temps prévu,
c'est très bon. Je me permettrais de... En général, je laisse la parole aux commissaires, mais
il y a une question qui me...

1155 Bon, vous ne semblez pas très en accord avec la taxe de mutation. Pourtant vous avez une recommandation sur la tarification des services, mais vous ne définissez jamais ces services-là. Je voudrais avoir une idée de quels services pourraient être tarifés?

M. JEAN-MARC FOURNIER :

1160 Bien j'ai surtout exprimé sur les redevances du 20-20-20 qui s'ajoutent aux redevances de parcs, qui s'ajoutent aux redevances du REM, de la ligne bleue et autres, qui sont toutes des redevances sur des unités d'habitation qui font finalement hausser les valeurs.

1165 Alors quand on parle d'abordabilité, le moyen n'est peut-être pas le plus approprié. Il s'explique, cependant, par la prépondérance du foncier comme ressource fiscale pour la Ville, pour les villes.

1170 Sur la question des frais de service, que ce soit une taxe kilométrique, que ce soit sur l'eau, que ce soit sur l'ensemble des services qui sont imaginés, Toronto, Vancouver utilisent beaucoup plus des taxes sur les services.

1175 Et donc il est certainement envisageable lorsqu'on cherche d'avoir une diversité de sources de financement, ce que le monde municipal, Montréal inclus, cherche, il y a des espaces qui sont déjà permis en ce moment d'atteindre.

1180 Maintenant pour y arriver, ça c'est une des difficultés, ça prend une infrastructure. Que vous ayez une taxation sur l'eau ou la taxation kilométrique, peu importe comment elle est faite, ça prend un système pour l'implanter et les villes, Montréal, il n'y a pas d'argent. Il n'y a même pas d'argent pour se donner les moyens pour faire ces éléments-là, d'où l'idée d'un programme de transfert municipal qui entre autres permettrait à Québec, qui est sollicité par le monde municipal pour avoir une diversification de revenus, entre autres, ce n'est pas

1185 limité à ça, de développer des moyens de financement pour que les villes puissent elles-mêmes dans leurs champs, diversifier leurs champs de revenus.

LA PRÉSIDENTE :

1190 Merci.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1195 On a rencontré beaucoup de vos membres cette semaine, alors on a beaucoup entendu parler de hauteur, de densité, de TOD et tout ça.

C'est une question un peu large puis je me réfère encore à Michel Leblanc, justement qui était là mercredi, je pense, qui disait que d'ici 2 ans et demi le télétravail, tout ça, ça reviendrait probablement vers la normale dans les bureaux.

1200 Ce que j'aimerais savoir c'est comment vous voyez ça, vous, à moyen terme parce qu'on a beaucoup de projets de construction qui ont sans doute été planifiés avant la COVID-19.

1205 Est-ce qu'on va encore pouvoir voir le même rythme se poursuivre de construction ou est-ce qu'il y aurait un ralentissement justement étant donné le nombre important de locaux et d'espaces qui vont être disponibles?

M. JEAN-MARC FOURNIER :

1210 Bien en fait, vous faites surtout référence au télétravail, donc le télétravail c'est plus sur le bureau. Et ce qu'on voit chez nos membres en général, le bureau c'est le centre-ville, comme je le disais tantôt, qui a été affecté. En fait, là où le télétravail...

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1215 Oui, je parle du centre-ville.

M. JEAN-MARC FOURNIER :

1220 Oui, pour le centre-ville, parce que sinon si on regarde plus à l'Est, plus à l'Ouest, Laval et Longueuil, le temps utilisé en télétravail, donc à la maison ou ailleurs que dans le bureau, est moins grand que lorsqu'on est au centre-ville. Au centre-ville, il est plus difficile d'attirer les travailleurs à y venir, entre autres pour des problèmes de mobilité. Et ce n'est pas de mobilité de transport collectif parce que le centre-ville est plutôt bien desservi en termes de transport collectif.

1225 Alors si la question est de dire est-ce qu'au centre-ville de Montréal on peut revoir à court terme l'équivalence de ce qu'il y a à Longueuil ou à Laval? J'aurais de la misère à évaluer le terme, est-ce que c'est court, est-ce que c'est moyen?

1230 Il me semble assez évident que le travail hybride va demeurer. En ce moment, on sent que c'est plutôt les mardis, mercredi, jeudi, je n'ai pas vraiment de données; on cherche à en avoir d'ailleurs. Ça va rester.

1235 Maintenant, il y a déjà une correction qui se fait en partie sur la superficie de pieds carrés. Vous savez que ça prend à peu près dix ans pour renouveler le parc de location.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1240 Oui.

M. JEAN-MARC FOURNIER :

1245 Alors il y a déjà une diminution dans le nombre de pieds carrés de bureau qui est sollicité. Pas autant qu'on peut imaginer parce qu'il y a beaucoup d'employeurs qui veulent développer des espaces attractifs. Donc, ils prennent plus de pieds carrés pour attirer le personnel chez eux.

1250 Alors conclusion, dans le bureau, je ne suis pas sûr qu'on va avoir un si grand problème de superficie, qu'il va y en avoir trop, qu'ils ne serviront plus à rien. Dans les classes C peut-être, mais encore. Les classes C ont l'avantage d'offrir des espaces de bureaux moins chers que le A, évidemment. Et puis il y a des entreprises qui n'ont pas les moyens d'être au centre-ville au prix du A, mais qui peuvent l'être au prix du C.

1255 Et il faut maintenir une diversité au centre-ville aussi. On parle de mixité en habitation, c'est une mixité dans tout. Elle est aussi, je dirais, dans l'écosystème économique et il faut s'assurer qu'il y a encore des places pour ça.

1260 Alors l'idée de conversion de bureaux en résidences c'est plutôt anecdotique. D'abord les bâtiments ne le permettent pas et si c'est au prix de perdre des espaces qui seront nécessaires pour assurer une vitalité économique au Centre-ville, il faudrait y penser deux fois.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

1265 Et la densification entraîne nécessairement une amélioration, à mon avis, du cadre bâti et à tout le moins, c'est ce que je constate et on a des nouveaux quartiers, des quartiers qui sont plus beaux avec des infrastructures neuves, de beaux quartiers, de beaux trottoirs. Bref, on a l'impression et la perception que ça s'adresse à un profil de citoyens.

1270

Comment, selon vous, on pourrait faire pour que Montréal puisse demeurer une ville pour tous où on pourrait trouver, parce que vous venez de parler de mixité sociale. Comment s'assurer que dans ces nouveaux quartiers ça ne sera pas des quartiers éco-gentrifiés, mais des quartiers qui seront des quartiers pour tous les Montréalais?

1275

M. JEAN-MARC FOURNIER :

Bien la première chose c'est peut-être d'éviter d'antagoniser. La mixité c'est accueillir tout le monde. Alors dès le moment où on dit « il y en a une catégorie qui ont plus de moyens, puis ça, il ne faudrait pas les voir ». Il faudrait s'occuper de tout le monde, ceux qui n'ont pas de moyens et ceux qui en ont. La mixité c'est pour tout le monde. Ça, c'est le premier point. Essayons d'arrêter d'être en opposition puis d'essayer de faire une place pour tout le monde.

1280

Quelle est la difficulté pour ceux qui n'ont pas de moyens, voire pas de moyens du tout, c'est que les budgets ne sont pas à la hauteur. Le problème est pourtant là, il ne faut pas le nier. Puis on le voit encore plus avec la surchauffe immobilière.

1285

Alors c'est bien évident qu'au niveau du gouvernement du Québec et Ottawa, en plus les programmes ne sont pas cohérents avec les uns avec les autres, difficilement applicables partout. Et comme il n'y a pas de cible réellement sur quel est le besoin, bien t'as pas non plus d'obligation à atteindre des cibles que tu n'as pas établies.

1290

Alors forcément, il y a toute une façon de lire qu'est-ce qu'on a besoin? La SCHL vient d'identifier que pour assurer l'abordabilité, il faut doubler la cadence de production d'ici 2030. 2030 c'est après-demain, là. Et là on parle de logements publics et privés.

1295

Mais parlons des publics. Pour doubler la cadence et qu'il y ait une place à la mixité sociale dans tous les quartiers où on voudrait moins utiliser l'automobile, et bien il va falloir

1300 qu'il y ait du financement public qui le fait. Ce n'est pas plus compliqué que ça et les budgets ne sont pas à la hauteur. Ça, c'est la réponse à comment on fait une place pour tout le monde.

1305 Maintenant si vous avez dans un quartier la capacité d'avoir une offre à la hauteur de la demande, les appartements qui sont faits de haut niveau ne vont pas entraîner la hausse des autres logements parce que si vous êtes en équilibre entre l'offre et la demande, il n'y aura pas une propension à hausser.

1310 La diversité et la réponse entre l'offre et la demande et la capacité d'y répondre permettent de stabiliser l'abordabilité. C'est ce que dit la SCHL dans le projet ou en fait, dans les cibles qu'elle établit.

1315 Maintenant juste pour revenir parce que vous parlez de la densité; en fait tous les deux vous en avez parlé, je vais quand même en profiter pour dire que la densité n'est pas un vil mot.

1320 Si vous regardez la crise du logement et la crise climatique, vous devez avoir plus d'unités et il faut les faire dans des environnements où soit vous n'avez plus besoin d'utiliser votre auto ou lorsque vous en avez besoin, vous avez une alternative en transport collectif et en transport durable. L'avenir c'est celui-là.

1325 Quels moyens on va prendre pour s'assurer qu'il y ait une densité, donc un nombre de personnes suffisantes pour justifier des services de proximité publics et privés, des emplois à proximité et qui vont utiliser des transports collectifs qui vont justifier le transport collectif. Je vais prendre un exemple, je ne sais pas si j'ai encore le temps. Pas beaucoup?

LA PRÉSIDENTE :

1330

Pas beaucoup, mais allons-y.

M. JEAN-MARC FOURNIER :

1335

Je vais prendre un exemple qui va vous concerner. L'OCPM a étudié le PPU de Lachine-Est, un PPU qui établit : on veut faire un écoquartier, on envisage d'y mettre un tramway, il y a beaucoup d'échanges à la base, et tout ça amène une proposition.

1340

Je résume : 15 étages d'hauteur, de la décontamination, tout ça, il y a des facteurs économiques derrière tout ça.

L'OCPM écoute et en arrive à la conclusion que ça prend 8 étages. À 8 étages, vous n'aurez pas la densité pour avoir le tramway.

1345

Je me pose la question « Comment c'est encore possible d'arriver à une recommandation qui fait en sorte qu'il n'y aura pas l'écoquartier que pourtant tout le monde veut avoir »?

1350

Évidemment, on peut imaginer que la hauteur devient un élément qui fait peur, mais la hauteur avec des architectes et des urbanistes, ils vont vous dire qu'il y a des moyens de les insérer lorsqu'on dégage de l'espace au sol, lorsque tout n'est pas de la même hauteur, lorsqu'il y a une variété.

1355

Tout ça est possible et peut-être que c'est... puisqu'il ne reste pas beaucoup de temps, c'est l'appel que je ferais en conclusion.

1360 Sortons de nos préjugés préalables et disons-nous comment on va arriver à se bâtir des quartiers où les gens vont pouvoir éviter d'utiliser leur véhicule et s'ils ont à l'utiliser, qu'ils soient suffisamment nombreux pour justifier le transport collectif qui est onéreux. Alors comment on va y arriver?

Et dans certains cas, pas partout, dans certains cas il y aura des hauteurs, à certains endroits ça va être beaucoup moins et surtout essayons d'avoir une diversité.

1365 Le Bridge-Bonaventure à l'entrée du centre-ville, c'est le centre-ville. Je veux dire c'est très... Le potentiel d'y aller avec une certaine hauteur est tout à fait là; c'est moins vrai dans d'autres quartiers.

1370 On peut avoir une densité viable qui permet de soutenir des services de proximité pour des quartiers de l'avenir sans que ça soit toujours vu comme étant des tours de 40 étages.

LA PRÉSIDENTE :

1375 Merci. Dernière question qui va exiger une réponse courte.

M. JEAN-MARC FOURNIER :

1380 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1385 Avec les changements climatiques, on interpelle tout le monde pour changer ses façons de faire, ses façons de vivre, arrêter l'autosolo, bon on en a tous et chaque secteur d'emplois va se reposer la question.

Or, la construction comme telle est source d'émissions de GES et je me demandais si dans votre institut avec vos membres, on commence à penser à revoir les procédés de construction, l'élimination des déchets?

1390 Est-ce que l'Industrie est prête à faire un bout pour les changements climatiques?

M. JEAN-MARC FOURNIER :

1395 D'abord la question se pose plus pour le bâti et ce qui est déjà bâti que pour les nouvelles constructions à cause des nombreux codes qui existent et qui forcent de toute façon à se mettre à jour.

1400 Mais au-delà de ça, vous savez que les milieux économiques vibrent au son de trois lettres « ESG » et c'est présent dans à peu près toutes les conférences et chaque entreprise vient démontrer ce qu'elle fait en termes d'inclusion, en termes d'aspect environnemental. Cette préoccupation, elle est très, très présente. Il y a des entreprises qui sont à l'avant-scène et je vous dirais que la tendance, elle est lancée.

1405 Honnêtement, pour les constructions à venir, ce n'est pas tellement là qu'est la question. La question c'est « comment on fait pour réduire l'empreinte carbone de ce qui est déjà le parc actuel.

1410 Et encore là, il y a beaucoup d'initiatives, beaucoup d'appuis d'ailleurs qui existent de différents modes de financement. La finance elle-même a pris le virage ESG, alors tout le monde doit en tenir compte.

Là où le bas blesse, je vous dirais, c'est qu'à juste titre les autorités demandent qu'il y ait une réduction de l'empreinte carbone du bâti; c'est tout à fait normal. Mais plutôt que de donner un coup de bâton, on devrait donner un coup de main.

1415 Et quand vous faites dans votre parc immobilier, vous faites ces transformations-là, bien de un, ça coûte des sous et en plus vous le repayez avec des taxes municipales sur le foncier, qui à chaque année augmentent.

1420 Alors est-ce que pour une période de dix ans on pourrait éviter la mise au rôle de la valeur ajoutée parce qu'on a fait des gestes de décarbonisation? Est-ce ce que c'est une détaxation pour ces fins-là?

1425 La formule, tout le monde peut aller la chercher, mais je crois que s'il y avait une reconnaissance... T'sais, on donne des subventions à des compagnies aériennes pour que leurs moteurs soient plus performants.

1430 Ce serait, me semble-t-il, un minimum pour la planète, la contribution, de dire « pour une période de temps, on ne va pas imposer la valeur verte que vous avez mis dans votre bâtiment ».

1435 Donc, pour répondre à votre question, on a déjà des propositions dans ce sens-là, supportées par nos membres.

LA PRÉSIDENTE :

1435 D'accord. Merci beaucoup, Monsieur Fournier.

M. JEAN-MARC FOURNIER :

1440 Merci beaucoup.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE, citoyen

1445

LA PRÉSIDENTE :

Et j'inviterais maintenant monsieur Jean-François Lefebvre.

1450

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Bonjour.

LA PRÉSIDENTE :

1455

Bonjour.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1460

Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires. Donc, monsieur Charles nous avait parlé d'un moment charnière. Bon, je pense que votre Commission a tout pour pouvoir contribuer au débat effectivement dans une période où on doit amorcer de façon rapide la fameuse transition, O.K. Et bon, le temps va filer vite, mais j'ai appelé ça : *Un grand virage pour Montréal : un réseau de tramways, pilier d'une transition réussie en 9 étapes.*

1465

Bon, je commence par dire six façons d'échouer la transition :

1470

- 1) Mettre l'argent dans un REM de l'Est qui coûterait beaucoup trop cher tout en étant en fait... en offrant beaucoup moins de services, qu'on pourrait faire autrement;

2) Terminer le réseau cyclable tout de suite avant d'avoir planifié un réseau de transport collectif par tramway;

1475 3) Baisser les tarifs de transport collectif tout de suite alors qu'on n'a pas la capacité pour absorber en pointe cette hausse-là;

4) Miser strictement sur l'électrification du parc automobile. Je n'y reviendrai pas, ça a été débattu tout à l'heure.

1480 5) Négliger le transport de marchandises.

6) Et omettre des enjeux comme l'écofiscalité et la révision de la réglementation.

1485 Bon, ça c'est des façons d'échouer, mais comment réussir? En fait le gouvernement du Québec a une politique de mobilité durable avec l'axe qu'il faut réduire le besoin en déplacements, transférer vers les transports collectifs et actifs, et ensuite améliorer en favorisant l'électrification.

1490 On l'a déjà la stratégie dans la politique gouvernementale, donc c'est juste de se rabattre et d'appliquer cette politique-là intelligemment.

1495 Bon, je commence par un exemple pour faire la part des choses. Dans la ville de Lyon, ils ont augmenté - pendant une période d'une dizaine d'années - ils ont augmenté leur réseau de métro de 50 %, ce qui est significatif quand même.

1500 Le résultat, l'utilisation de l'automobile a continué à augmenter, l'utilisation du transport collectif, la marche et le vélo ont continué à décliner. Pas parce que c'est mauvais les métros, c'est parce que ça coûte tellement cher que même si on en fait quelques-uns, même si on augmente de 50 % le réseau, c'était pas assez pour changer la donne.

Ils ont changé de stratégie, quelques stations stratégiques de métro additionnelles, mais six lignes de tramway avec 92 stations. Le résultat : en une dizaine d'années, une baisse de 19 % de l'utilisation de l'automobile, hausse spectaculaire de la marche, du vélo et du transport collectif.

1505

Bon, et ici ce qu'on voit à gauche c'est les cinq stations qu'on va pouvoir prolonger avec six milliards sur la ligne bleue. Et à droite, ce qu'on propose, en fait, comme les quatre premières, en fait quatre lignes de tramway prioritaires qui seraient réalisables avec un budget à peu près similaire qui inclurait Lachine, Lasalle, Pointe-aux-Trembles et Montréal-Nord, donc un tram de l'Est pour répondre aux besoins de l'Est avec la ligne de Lachine qui était déjà entamée dans le processus avec le MTQ.

1510

Et là, ça c'était comme une phase pour comparer avec le prix du métro, O.K. Mais ce qu'on a de besoin pour réussir la transition c'est un réseau d'environ 130 kilomètres sur une dizaine d'années avec 200 stations qui serait à peu près le même coût que le REM, si on prend le REM de l'Est puis le REM projeté à Longueuil O.K.

1515

On parle d'une hausse d'à peu près 30 % minimum de l'achalandage du transport collectif avec un tel réseau, sans compter qu'il permet bon, d'autres avantages.

1520

Bon, étape 2, compléter le réseau cyclable, incluant le fameux Réseau Express Vélo, mais aussi intégrer le Vélo Réseau Tram. Bon, quand je dis « intégrer » c'est l'accès au vélo dans les tramways, accès à bord, meilleur service de BIXI puis abris vélo qui sont dans des places stratégiques pour faire une combinaison.

1525

Dans les places comme au Danemark, aux Pays-Bas, c'est considéré que cette combinaison-là c'est ce qui réussit à convaincre à peu près 20 % des automobilistes d'embarquer. Donc, c'est une clé.

1530 Bon ensuite le PMAD prévoit déjà que si on a suffisamment d'offres de transport collectif, on doit passer de 40 à 60 % des nouveaux développements qui seraient dans des TOD le long des axes du transport collectif.

1535 À partir du moment qu'on lance le grand virage tramway, on serait capable dans une période de trois ans à peu près de déjà définir les axes comme ça et d'utiliser le 60 % qui est déjà prévu par le PMAD.

1540 Et dans le cadre de la révision du PMAD, parce que là on est là pour voir horizon 2050, on pourrait déjà planifier qu'on irait vers du 70 %. Le fait qu'on ait un nombre très grand de stations qui seraient offertes.

1545 Autre enjeu : il faut remplacer les normes minimales de stationnement. Ça c'est un enjeu qu'on parle moins, c'est moins sexy, c'est moins visible. Mais les normes de stationnement sont les mesures en urbanisme qui ont contribué le plus à façonner les villes et la dépendance à l'automobile.

1550 Bon, il y a un vaste mouvement en Amérique du Nord où il y a 300 villes en Amérique du Nord, dans les trois, quatre dernières années, qui viennent d'abolir les normes minimales de stationnement.

1555 Et là bon, l'exemple de Lachine dans le cadre du plan particulier d'urbanisme de Lachine, d'ailleurs l'arrondissement devrait abolir complètement sa norme minimale de 1.5 case de stationnement pour adopter une norme maximum de 0,9, qui serait 0,7 à proximité de la future ligne de tramway.

La seule erreur dans ce qui est proposé actuellement, c'est que c'est mis à 500 mètres de la station, ça devrait être à 750 mètres. Donc, c'est une erreur de conception.

1560 Donc, à partir du moment qu'on a augmenté l'offre de transport collectif ou qu'on a un scénario pour l'augmenter, on peut amorcer progressivement des baisses tarifaires d'abord pour les usagers à faible revenu et ensuite... en fait, en même temps des rabais en période hors pointe, là où on a une capacité. Quand le réseau de tramway va être suffisamment implanté, là on peut aborder des baisses généralisées des tarifs.

1565 Bon, développer des services de livraison dans le réseau de tramway, jumelé à des vélos-cargo, donc le transport de marchandises. Accroître l'offre d'autopartage et de vélopartage. Je mentionne un sondage fait à Toronto qui montrait le potentiel d'à peu près 20 % de la population qui serait prête...

1570 **LA PRÉSIDENTE :**

 Il vous reste une minute, d'accord.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1575 Donc, implanter une réforme fiscale écologique et adopter des cibles plus ambitieuses. Donc, exemple ici donc de... bon, je passe ici. Juste pour dire que le tramway est moins coûteux à opérer, donc aussi il permet d'enlever du bitume. Lachine, on l'a souligné, donc qui appuie le mode.

1580 Et pour arriver ici, c'est pour montrer le grand virage, voici par rapport à la densité, un peu qu'est-ce que ça représente. Donc, dans L'Est, notamment aussi pour le grand Sud-Ouest. Et voilà.

1585

LA PRÉSIDENTE :

1590 Merci. Une chance qu'on va avoir le PowerPoint parce que les derniers, ça a été vite, il fallait que l'œil soit bien d'équerre. Des questions, Messieurs?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1595 Bien, on a eu beaucoup de présentations sur le tramway ces derniers jours, on a moins de questions.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEVBRE :

1600 En tout cas, si vous en avez d'autres, c'est le temps.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1605 Bien en fait, j'en avais formulé une que vous avez en partie répondu. C'est qu'il y a actuellement une réflexion stratégique pour remplacer le REM de l'Est puis appeler ça autrement, mais pour desservir l'est de Montréal. Qu'est-ce que vous et votre groupe faites pour essayer de positionner le tramway maintenant que le *timing* c'est maintenant pour influencer les décideurs?

1610 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEVBRE :**

 En fait, c'est que ceux qui ont promu le skytrain comme technologie, donc en mode automatique, utilisaient le temps de parcours entre deux points pour argumenter que rien n'était plus rapide que leur système.

1615

C'est une erreur en planification des transports, dans le sens que l'objectif c'est de regarder à partir du départ de la maison, se rendre au mode de transport et après se rendre jusqu'à une destination. On doit tenir compte de cet enjeu-là.

1620 Et d'ailleurs, si vous voyez comme le tracé ici, comme le tramway est beaucoup moins coûteux sur... je pense que c'est Maurice-Duplessis qui part de Montréal-Nord...

LA PRÉSIDENTE :

1625 Oui.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

1630 O.K. Et on voit qu'au lieu d'arrêter au Cégep Marie-Victorin, on continue puis on dessert l'ensemble de Pointe-aux-Trembles. Et de l'autre côté, on a une antenne qui permet de toucher Montréal-Nord puis se rendre jusqu'au SRB Pie-IX.

1635 Donc, on vient d'accentuer le nombre de personnes qui n'ont pas besoin de prendre un autobus. Puis les calculs qu'on a faits, pour beaucoup, beaucoup de scénarios; en fait 90 % des gens, ça va être plus long avec le REM à cause du temps que ça va prendre pour se rendre jusqu'à une station du REM.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1640 Mais ma question c'est : comment faites-vous actuellement pour positionner ce projet-là dans la réflexion pour le REM de l'Est?

1645 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

C'est d'arriver, en fait...

1650 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Avez-vous fait des présentations? Avez-vous déposé un projet? Êtes-vous actif auprès de ces groupes-là?

1655 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

Oui, bien entre autres, avec des groupes... En fait, les étudiants que j'ai supervisés cet été, des stagiaires notamment, on a conçu justement ce concept de grand virage. On n'est pas là pour imposer des tracés, on est là pour montrer qu'avec un budget en train de surface, qu'on est capable de répondre aux besoins.

1660

C'est à l'ARTM après de regarder sur les axes, les grands axes, les différents tracés possibles. Mais ce qu'on montre, c'est qu'avec le même budget, on est capable de faire un réseau tellement plus développé.

1665

Comme, par exemple, pour l'est, on couvre toute Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles au lieu d'arrêter à la gare de train, on se rend jusqu'à la plage. Donc quelqu'un de Rivière-des-Prairies ou de Montréal-Nord va pouvoir embarquer dans le tramway puis se rendre à la plage. Alors que même avec le REM, ce n'était même pas plus avantageux que prendre l'autobus avec le mode actuel.

1670

Donc l'objectif? Hier, j'avais une rencontre où j'étais invité avec les gens du Collectif en Environnement de Mercier-Est. Et ils nous ont invités à faire une présentation le 24 août

dans leur organisme. L'objectif c'est d'œuvrer à voir comment on peut développer une vision notamment pour un lien d'Est à l'Ouest qui est tout intégré.

1675

C'est qu'actuellement l'ARTM à Lachine, ils ont eu le mandat de regarder un petit bout de ligne. Puis dans l'Est, il y a un mandat de desservir une population locale.

1680

Ce qui manque actuellement et c'est peut-être un message que vous pourriez contribuer à relayer. Donc, une demande que je fais formellement, c'est de dire : il faut que l'ARTM, que la Ville et l'ARTM aient une vision que ça ne soit pas étudié de façon séparée, mais comme des réseaux connectés.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1685

Mais c'est son rôle à l'ARTM de planifier le réseau.

M. JEAN- FRANÇOIS LEFEBVRE :

1690

Mais actuellement les mandats qui ont été donnés c'était plus comment on dessert l'Est, comment on dessert le Sud-Ouest.

1695

Ce qu'on essaie de faire dans des représentations, puis en rencontrant différents intervenants municipaux et autres, c'est justement de dire que tous ceux qui ont un certain pouvoir pour influencer l'ARTM, disent « n'oubliez pas de penser en termes de réseau puis de regarder comment ça peut être interrelié. Ce qui vient augmenter l'efficacité du système pour le transport de passagers.

1700

Mais ce qui vient de permettre aussi davantage des options comme le transport de marchandises qu'on parlait, là, qui n'est pas si évident si c'est juste des segments.

Mais si c'est relié, puis à Lachine on a le deuxième plus grand parc industriel de Montréal, mais on a Purolator, Amazon, Fedex, UPS, ils sont tous là. T'sais je veux dire, il y en a du courrier qui pourrait passer par un réseau comme ça.

1705

LA PRÉSIDENTE :

D'autres questions?

1710

LE COMMISSAIRE CHARLES :

Non, ça va, merci.

1715

LA PRÉSIDENTE :

Bien, écoutez, Monsieur Lefebvre, on vous remercie et on va regarder votre PowerPoint avec intérêt quand on l'aura.

1720

M. FRANCIS LAPIERRE, citoyen

LA PRÉSIDENTE :

Et j'inviterais maintenant monsieur Francis Lapierre. Merci.

1725

M. FRANCIS LAPIERRE :

Merci, Bon...

1730

LA PRÉSIDENTE :

Vous connaissez les règles? Dix minutes de présentation.

1735 **M. FRANCIS LAPIERRE :**

Oui, je vais rapprocher ça ici, O.K. Donc, c'est une réflexion ici sur l'an 2050. Il est difficile de savoir exactement qu'est-ce qui va s'être passé entretemps et qu'est-ce qui va se passer à ce moment-là précisément.

1740

Mais il est sûr qu'avec ce que le GIEC nous dit, il va falloir rencontrer une exigence de carboneutralité en 2050. Et puis étant donné ce qui se passe actuellement puis que les changements climatiques vont toujours plus vite que ce qu'on prévoit, il y a plusieurs articles qui ont sorti, qui disent que « bon, ça va toujours plus vite, t'sais les catastrophes arrivent toujours plus vite qu'on pense ».

1745

Alors moi je pense qu'avec ce que les gouvernements font, c'est insuffisant et puis qu'on le veuille ou pas, on va devoir non seulement rejoindre nos cibles de 2050 en termes de GES, mais on va devoir aussi faire face à des catastrophes, O.K. Parce qu'on n'aura pas été assez vite puis même si on irait assez vite, il faut voir que l'Accord de Paris est caduc.

1750

Pourquoi? Parce que l'Accord de Paris a été prévu 1.5 degré de réchauffement puis ça c'était prévu pour pas qu'il y ait de point de basculement du climat.

1755

Or malheureusement, il y a des scientifiques qui disent « oh, oh attention, il risque d'avoir 5 points de basculement du climat qui risquent d'arriver entre 1.1, où on est actuellement, et 1.5.

1760 Donc, à ce moment-là, l'Accord de Paris ne s'applique plus puisque les cibles de Paris déjà on ne les atteint pas, mais là en plus, on devrait avoir de cibles encore plus sévères puisque le basculement du climat risque d'arriver avant, avant le 1.5

1765 Entre le 1.1 et le 1.5, on voit déjà des ouragans qui deviennent de plus en plus menaçants jusqu'aux Îles-de-la-Madeleine; bon ça a brûlé dans l'Ouest canadien.

1770 Bon, il y a plein de choses, plein d'indicateurs qui nous disent que ça va plus vite que prévu. Donc, je me dis « bon étant donné ce qui se passe, il est peu probable qu'on atteigne nos cibles, mais qu'on ait fait nos devoirs ou qu'on n'ait pas fait nos devoirs, on va avoir à s'adapter ». On va avoir une très grosse charge pour s'adapter au climat.

Donc là, j'ai parlé de l'Accord de Paris. O.K.

1775 Donc, ce que je propose dans mon mémoire c'est au niveau de l'habitat, comment faire au niveau de l'habitat pour s'adapter. Il y a peut-être des choses que je n'ai pas les connaissances ou je n'ai pas les capacités de voir.

1780 Bon, comme je prévois d'utiliser des toilettes à compost, c'est une des solutions possibles, mais il y a aussi, j'ai vu dans des articles qu'il y avait aussi la phytoremédiation, que les égouts pouvaient se déverser dans des endroits prévus spécialement pour ça avec des plantes qui permettraient de filtrer le tout.

1785 Donc, je ne sais pas, je n'ai pas étudié là en profondeur ça, mais c'est dans le village de Findhorn en Écosse qu'ils ont ce système-là, mais il y a d'autres endroits où ils ont des systèmes semblables. Donc, ça serait des choses à regarder.

Je vais parler aussi des engrais. D'abord, j'ai appris que quand on répand des engrais sur le sol, ça crée du protoxyde d'azote qui est un gaz 200, je pense que c'est 265 fois pire que le CO₂. O.K.

1790 Donc il faut réduire les engrais au maximum. Les engrais sont faits à partir de gaz naturel, donc il faut réduire ça au maximum. Donc, il faut trouver des moyens d'avoir soit des engrais naturels, soit d'utiliser justement les déchets humains, nos excréments pour fertiliser le sol. Donc ça.

1795 Ensuite, mon mémoire s'adresse surtout au niveau habitation, mais il va y avoir différentes choses intéressantes aussi au niveau de l'ensemble de la Ville.

1800 Comme, par exemple, au niveau du mobilier urbain, on peut prévoir d'avoir du mobilier urbain qui contient des algues parce que les algues se nourrissent de CO₂. Donc, à ce moment-là, il y a moyen d'utiliser ça, même transformer ça en carburant. Donc, c'est une piste possible.

1805 Il pourrait y avoir, au niveau des voitures électriques ou des bus électriques, avoir des filtres pour récupérer le CO₂. Donc, l'automobile a été beaucoup une source de CO₂, mais là on renverserait la machine et puis là on récupérerait en roulant du CO₂. Donc, il y aurait plusieurs pistes comme ça.

1810 O.K., au niveau de la gouvernance. Depuis 1950, c'est « l'été » pour le capitalisme. Donc, malheureusement avec ce qui s'en vient, ça risque d'être « l'hiver » pour le capitalisme.

Au niveau de la gouvernance autochtone, O.K., ils ont une gouvernance mixte. C'est-à-dire que l'été c'est le capitalisme, c'est-à-dire « débrouille-toi, va pêcher, va chasser, récolte

1815 des fruits, bon, et cetera, débrouille-toi ». Puis rendu en hiver, c'est au contraire « viens te réfugier chez nous, on va partager », donc un côté plus communautaire.

Donc, il va falloir développer ça parce qu'il va y avoir de plus en plus de choses difficiles qui vont se produire, donc il va falloir se serrer les coudes davantage. Donc, il va falloir sans doute changer la gouvernance.

1820 O.K., je ne l'ai pas mentionné, mais on peut, soit utiliser des drones-ambulances pour...

LA PRÉSIDENTE :

1825 Il vous reste deux minutes, Monsieur.

M. FRANCIS LAPIERRE :

Deux minutes? Oh.

1830

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

1835 **M. FRANCIS LAPIERRE :**

Oh, j'ai fait beaucoup de... Donc soit des lifteurs qui sont, qui utilisent l'Effet Biefield-Brown qui est un effet que la NASA étudie, je ne sais pas où en sont leurs recherches, là, qui pourraient être intéressantes.

1840

Bon, il y a différentes choses comme au niveau de l'habitation, d'utiliser des matériaux écologiques comme par exemple le liège compressé, des bétons composites à partir de nanofibres de carottes ou de betteraves. Bon, j'ai parlé des algues, captures de CO₂.

1845 Bon ensuite, il y a des choses intéressantes qui pourraient avancer les choses au niveau scientifique parce que je n'ai pas parlé que si on a une découverte scientifique majeure qui réussit à aller chercher le CO₂ dans l'air de façon économique, bien ça va nous éviter beaucoup de problèmes.

1850 Donc il y a peut-être des percées possibles. Je vois entre autres l'Université de York qui fait de la séquestration avec de la dawsonite. Ils prennent de l'aluminium et puis ils font réagir ça avec de l'électricité pour faire un solide.

1855 Donc à ce moment-là, on pourrait se débarrasser d'une partie du CO₂ avec ça. Ça représente 850 millions de tonnes de CO₂; 1.7 % de ce qu'on produit actuellement. Donc, il faut quand même réduire là parce que ça représente seulement 1.7 %.

LA PRÉSIDENTE :

1860 Puis là, moi je vous demanderais de réduire en concluant, en faisant une conclusion, s'il vous plaît.

M. FRANCIS LAPIERRE :

1865 O.K., réduire encore. Je pense que j'ai un dernier point. Il y a d'autres sources d'électricité. Comme je parlais des salles de sport qui permettent de récupérer l'énergie. Donc, on produit de l'énergie électrique, bon ça n'en produit pas énormément là, entre 50 watts et 200 watts, dépendants de l'effort fourni, là. Une moyenne peut-être de 100 watts.

1870

Les planchers piézoélectriques et l'énergie gravitaire. Entre autres pour le stockage d'énergie qui risque d'être un problème avec le lithium, O.K., parce qu'il va y avoir une demande très forte en lithium autant pour les véhicules électriques que pour l'habitation.

1875

Bien à ce moment-là, on pourrait utiliser des poids et puis durant l'été tu fais monter ton poids avec un moteur électrique, tu fais monter ton poids. Et durant l'hiver, pour récupérer ton courant, tu fais redescendre ton poids et puis ça permet de générer, avec une génératrice, donc de l'électricité pour ravoir ton énergie que tu as stockée durant l'été. Donc...

1880

LA PRÉSIDENTE :

Et je vous arrête là.

1885

M. FRANCIS LAPIERRE :

Voilà, merci.

1890

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Écoutez, votre présentation est très différente du mémoire écrit qu'on avait reçu. Euh, je vous en...

1895

M. FRANCIS LAPIERRE :

Oui, étant donné que vous l'avez lu, je n'ai pas insisté pour ça.

LA PRÉSIDENTE :

1900

C'est ça. Alors je ne sais pas si vous avez des questions. Je pense que la meilleure solution pour qu'on ait des questions plus organisées entre nous, c'est à la relecture, à la transcription, parce que vous êtes allé sur... vous avez ouvert plein de champs, là, on les reprendra entre nous pour essayer de refaire le tout avec ça, là. Mais je ne pense pas qu'on ait de questions...

1905

M. FRANCIS LAPIERRE :

Il y a un point que je voudrais souligner, c'est au niveau de la photosynthèse artificielle, O.K. J'en ai parlé...

1910

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Pourriez-vous nous parler peut-être des écovillages verticaux, qui est un élément important de votre document.

1915

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

1920

M. FRANCIS LAPIERRE :

Oui, c'est le mémoire lui-même, là.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1925

Si vous avez des exemples à nous donner de ça?

M. FRANCIS LAPIERRE :

Des exemples?

1930

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Oui, ailleurs dans le monde et qui existent présentement.

1935

M. FRANCIS LAPIERRE :

Actuellement, ça n'existe pas, c'est moi qui ai sorti le concept.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1940

O.K.

M. FRANCIS LAPIERRE :

1945

Parce que moi, ce que j'explique là-dedans, c'est qu'il y a des maisons résilientes qui existent. Ça a d'abord été fait aux États-Unis puis ça a été adapté pour le Québec.

Puis il y a des gens qui font des cours actuellement, qui montent des cours pour montrer comment faire sa maison résiliente, O.K. Par contre, il y a rien au niveau collectif pour les villes, qui n'a jamais été conçu avec ça.

1950

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

O.K.

1955

M. FRANCIS LAPIERRE :

1960 Donc, moi, je crois qu'il faut s'occuper du collectif, s'occuper des villes, d'avoir une densité. Parce que si tout le monde fait sa petite maison résiliente un peu partout, on va être pogné avec des gens dispersés sur tout le territoire puis ça ne sera pas une meilleure chose pour les transports, là.

1965 Donc, à ce moment-là, il faut penser à quelque chose pour la Ville qui reprend ces concepts-là de production autonome d'énergie, de récupération de l'eau, et cetera.

 Donc, il faut penser à quelque chose pour la Ville ici, parce que de toute façon 50 % des habitants de la planète habitent en Ville et c'est en croissance. Voilà.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

1970 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1975 Merci beaucoup, Monsieur Lapierre.

LA PRÉSIDENTE :

1980 Ceci met fin à la première partie de notre après-midi. On prend une pause de 15 minutes et on revient. Ce sera madame Gaudreault, est-elle...

 Oui, bonjour - je voulais juste m'assurer que vous étiez là - de Bâtir son quartier. Merci beaucoup.

1985

PAUSE

1990

Mme JOSÉE GAUDREULT
Bâtir son quartier

LA PRÉSIDENTE :

1995

Alors on poursuit avec madame Gaudreault et je le répète, c'est dix minutes de présentation et dix minutes d'échanges et de questions. D'accord?

Mme JOSÉE GAUDREULT :

2000

C'est parfait.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

2005

Mme JOSÉE GAUDREULT :

Bâtir son quartier est habitué. Moi, ça va être une première.

2010

LA PRÉSIDENTE :

C'est votre première?

Mme JOSÉE GAUDREAU :

2015

Bien oui, alors j'y vais. Bâtir son quartier, donc on est une entreprise d'économie sociale, on coordonne la réalisation de projets immobiliers communautaires partout dans la grande région métropolitaine.

2020

On a à notre actif un peu plus que 14 600 logements communautaires principalement, un petit peu de logements publics aussi, une quarantaine de projets non résidentiels. Donc, CPE, Centres communautaires, Centres de la Petite Enfance, pôles d'emplois.

2025

On est aussi un acteur qui est très impliqué dans les exercices de concertation et de consultation publique, autant à l'échelle des secteurs au niveau des PDUES, au niveau de la Ville, à l'échelle de la CMM, mais aussi à l'échelle du Québec et même au niveau fédéral.

2030

Donc évidemment, merci de l'opportunité de prendre part à l'exercice actuel. C'est un dossier, à notre sens, qui va être porteur pour l'avenir de Montréal.

D'entrée de jeu, on tenait à dire que le projet de ville c'est un bon document, voire un document qui est exemplaire. Il propose une approche pertinente sur l'ensemble des facteurs qu'on pourrait vouloir retrouver dans le PUM. Ça rejoint aussi notre vision d'une Ville qui est plus inclusive, plus solidaire, plusieurs de nos préoccupations aussi.

2035

On voit, entre autres, dans le mot d'ouverture de madame Plante : « *que la résilience des villes se fonde à la fois sur notre détermination à poser des gestes concrets pour assurer la transition écologique et notre engagement à ne laisser personne pour compte* ». Donc nous, le « laisser personne pour compte » c'est très important pour nous.

2040

La préparation du mémoire en 2004, donc Bâtir son quartier avait déposé un mémoire dans le cadre de l'exercice de consultation à l'époque...

LA PRÉSIDENTE :

2045 Ce qui prouve que vous êtes un organisme résilient.

Mme JOSÉE GAUDREULT :

2050 Oui. En effet, on fête nos 45 ans cette année. Donc, quand on regardait les recommandations à l'époque, on voyait le chemin qui a été parcouru. D'une part au niveau de la culture de consultation publique qui est bien implantée maintenant à Montréal.

Au niveau des outils comme les réserves de terrains par la municipalité pour la réalisation de projets d'habitation communautaire ou sociale.

2055 Au niveau du *leadership* croissant aussi de la Ville de Montréal en matière d'habitation. Et évidemment par rapport à l'inclusion de logements dans les projets immobiliers, soit par la stratégie d'inclusion ou le règlement pour une métropole mixte.

2060 Il y avait d'autres de nos recommandations de l'époque qui restaient pertinentes, donc c'est là-dessus qu'on va se concentrer aujourd'hui.

Deux éléments qu'on retrouve dans le projet de ville, c'est toute l'importance d'avoir un parc abordable, notamment en lien avec la crise du logement et aussi d'un autre côté, les impératifs de transition socioécologique.

2065 Donc, pour nous, l'habitation communautaire c'est vraiment une formule qui est toute désignée pour répondre aux enjeux de logement. C'est des projets qui vont autant s'adresser à des familles, des aînés avec leurs besoins qui sont évolutifs, aussi des personnes seules même très marginalisées. La clé, c'est la pérennité de l'abordabilité.

2070

Ensuite du côté de la transition socioécologique, des projets verts, des projets écoresponsables en habitation communautaire, on en a fait et on peut en faire encore. Des projets certifiés, certifiables avec toutes sortes de mesures intéressantes.

2075 Mais on pense surtout que l'habitation communautaire apporte dans son ADN les conditions pour renforcer la résilience des collectivités. Donc : gestion démocratique, prise en charge individuelle et collective, responsabilisation. Hein, ça repose sur une approche d'appropriation par les premiers usagers, les premiers intéressés, pardon, les usagers dans les projets.

2080 Aussi, la création d'un réseau de solidarité, d'un tissu solidaire, pardon. Et ça, ça peut faire toute la différence pendant des périodes de crise, que ce soit une crise sanitaire comme on a vécu ou des crises économiques.

2085 Donc, si je vais de l'avant avec nos avis, on a structuré notre mémoire en cinq grandes sections. Si je commence par souligner quelque chose, on lit dans le projet de ville qu'un souhait que les Montréalaises et les Montréalais habitent là où ils désirent et puissent y rester grâce aux différents types de logements disponibles.

2090 Que le parc de logements permette aux plus vulnérables de se loger dans la dignité. Ce qui manque, ce qu'on ne retrouve pas, nous, c'est la pertinence des formules collectives pour répondre aux enjeux qui sont nommés.

2095 Pourtant c'est les formules immobilières à finalité non lucrative qui sont, selon nous, la meilleure façon de répondre aux besoins et que l'investissement public est nécessaire pour les réaliser, et s'accompagnent d'une garantie de la pérennité, pérennité de l'abordabilité parce que les logements ne vont pas retourner sur le marché et au fur et à mesure que les années avancent, les logements vont être de plus en plus abordables par rapport au marché

2100 parce que les loyers vont augmenter en fonction des coûts réels d'exploitation et dans une finalité non lucrative.

2105 D'ailleurs vous voyez à la page 7 de notre mémoire, on a proposé un schéma qui tente de résumer l'univers du logement abordable. Puisque le PUM va être un outil réglementaire, pour nous l'exercice de définition n'y apparaît pas anodin.

2110 Pourtant, le projet de ville y propose une définition qui est excessivement restrictive du terme « logement social » et le limite aux unités qui sont réalisées dans le cadre des programmes Accès Logis. Et la définition du « logement abordable » nous semble aussi problématique parce qu'elle exclut d'emblée le logement communautaire et pourtant ça fait 45 ans qu'on fait du logement communautaire.

2115 Vous comprendrez que j'en ai pas fait moi-même pendant 45 ans, on va dire une quinzaine d'années, donc le logement communautaire il est porté par des Coopératives d'habitation, des OBNL d'habitation et repose sur une approche d'accession à la propriété collective et il répond à la fois aux objectifs du logement social et du logement abordable. Entre autres, comme c'est défini dans le chantier Montréal abordable.

2120 Et d'ailleurs dans le projet de ville, dans la section sur les logements de qualité et abordables, l'exemple qui est illustré c'est un projet d'habitation communautaire Les Habitations Sainte-Germaine-Cousin à Pointe-aux-Trembles, un projet dont on a réalisé la coordination aussi.

2125 Donc on est d'avis que les politiques et les outils réglementaires montréalais doivent souvenir et stimuler la réalisation de projets immobiliers communautaires et sociaux, résidentiels ou qui offrent une mixité d'usage.

Donc, dans nos premières recommandations, on a des recommandations environ de A à V, je crois...

2130 **LA PRÉSIDENTE :**

Il vous reste juste deux minutes, O.K.

2135 **Mme JOSÉE GAUDREULT :**

Ah, oui. C'est bon. Alors peut-être axer sur le fait qu'on veut que le PUM positionne le logement communautaire et le logement public comme du logement abordable et que la définition ne soit pas limitée pour le logement social à des logements réalisés dans Accès Logis.

2140

Par rapport à l'éventail des besoins, je n'y passerai pas. Par rapport à la transition socioécologique. Notre préoccupation principale c'est que la Ville s'assure de mettre en place les conditions nécessaires pour que l'habitation sociale et communautaire puisse contribuer à sa pleine mesure aux efforts de transition.

2145

Ça veut dire, entre autres, des montants à aller chercher auprès des paliers supérieurs, des montants pour couvrir les surcoûts qu'il peut y avoir et aussi pour la décontamination des sites, prioriser les demandes issues de l'habitation communautaire et sociale.

2150

Ce qu'on demande par rapport à la Ville, là, concrètement, c'est qu'elle fasse les efforts pour qu'il y ait un grand chantier d'investissement pour la création de logements sociaux et communautaires.

2155 La situation était déjà fragile, la pandémie l'a exacerbée, on pense qu'un grand chantier d'investissement dans la création de logements communautaires contribuerait à prévenir les crises ultérieures.

2160 Le financement pluriannuel qu'on demande, c'est parce que c'est important d'avoir de la prévisibilité en immobilier, ça nous permettrait de faire des interventions cohérentes qui vont permettre l'occupation optimale du territoire.

2165 On est capable de répondre aux besoins actuels avec de bons investissements, mais il faut se donner une vision à plus long terme pour les réaliser au-delà des cycles électoraux.

Et on est conscient que les moyens à la disposition des municipalités sont limités, mais il faut aller le plus loin qu'on peut, retourner toutes les pierres pour trouver des solutions. Puis selon nous, le PUM qui se dessine sur la base du projet de ville, c'est un pas dans la bonne direction. Voilà.

2170

LA PRÉSIDENTE :

Je vous ai coupé ça court, hein? Merci beaucoup. Des premières questions? J'y vais.

2175

LE COMMISSAIRE CHARLES :

Allez-y, oui, j'irai après.

2180

LA PRÉSIDENTE :

Non, je pensais qu'il n'y en avait pas. Allez-y.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

2185

O.K., merci. Par rapport au logement abordable, il y en a d'autres intervenants qui nous ont fait part que les logements abordables on les retrouve dans des concentrations géographiques et destinées à des clientèles, si je peux dire, à des citoyens de profil spécifique. Comment pensez-vous que dans le cadre du PUM on pourrait faire évoluer cette formule?

2190

Mme JOSÉE GAUDREULT :

2195

J'aurais tendance à dire que c'est un préjugé. De l'habitation communautaire, il y en a dans tous quartiers à Montréal. Souvent visuellement on ne peut pas voir lequel est un projet. Si on parle mettons de ce qui a été développé dans les 10, 12, 15 dernières années, visuellement au niveau de la qualité architecturale, c'est similaire à du condo abordable, donc on ne le sait pas nécessairement.

2200

Nous, ce qu'on pense, c'est qu'il faut que la mixité se vive vraiment à l'échelle de chaque site et de chaque quartier pour éviter d'excentrer les personnes plus vulnérables.

2205

Donc, on l'a fait par le passé avec des outils comme le Règlement pour une métropole mixte, on est encore en mesure de le faire. Ce qu'il faut maintenant, c'est des financements qui nous permettent de concrétiser la construction des projets.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

2210

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

2215 Je vais aller sur... parce que j'avais ce genre de question là...

LE COMMISSAIRE CHARLES :

2220 Excusez-moi.

LA PRÉSIDENTE :

2225 ... puis peut-être que je n'ai pas bien lu la recommandation de la page 12, qui est un E), là : « Que le PUM favorise l'aménagement de quartiers et de secteurs susceptibles d'accueillir des ménages aînés et à mobilité réduite ». On ne parle pas de créer des secteurs pour les personnes aînées, là?

Mme JOSÉE GAUDREULT :

2230 Non. Non, non.

LA PRÉSIDENTE :

2235 Parce que c'est ça, ce n'est pas...

Mme JOSÉE GAUDREULT :

2240 Ah pardon, j'avais mal compris.

LA PRÉSIDENTE :

2245 C'est ça, c'est parce que ça portait un petit peu à confusion, la façon dont c'était écrit...

Mme JOSÉE GAUDREULT :

2250 O.K. Non, en fait, c'est... Ce qu'on souhaite, c'est que les quartiers soient marchables, qu'il y ait le plus possible des infrastructures qui sont universellement accessibles pour être prêts à accueillir la population qui est vieillissante puis de manière générale, toutes les personnes qui vivent des enjeux de mobilité. Il est souvent question de la ville du 15 minutes; nous on dit même un petit peu moins, la ville du 10 minutes, qu'on puisse marcher.

2255 Mais les projets pour aînés, ils sont répartis un peu partout puis ça peut aussi donner lieu à de belles opportunités intergénérationnelles. En habitation communautaire, entre autres, on a des projets pour aînés qui sont à côté de logements communautaires de forme coopérative, avec des gens de la coopérative qui travaillent dans la résidence, des liens aussi
2260 qui se créent entre les jeunes et les aînés. Donc vraiment reprendre la vivacité des quartiers centraux.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

2265 Si vous permettez?

LA PRÉSIDENTE :

2270 Oui, oui.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

Mais ça reste quand même dans des édifices séparés?

2275 **Mme JOSÉE GAUDREULT :**

La très grande majorité du temps, ce sont dans des édifices séparés. Par contre, on a fait aussi sur la rue Molson dans Rosemont, un bâtiment qui est de sept ou huit étages, c'est du locatif privé. Et sur un étage, il y a une coopérative d'habitation. Donc, c'est possible aussi...

2280

LA PRÉSIDENTE :

Ça c'est le bâtiment blanc et noir?

2285

Mme JOSÉE GAUDREULT :

Oui, exactement. Donc, c'est possible aussi en mode copropriété.

2290 **LE COMMISSAIRE CHARLES :**

O.K.

2295 **Mme JOSÉE GAUDREULT :**

Et si possible, avec des usages commerciaux aussi au rez-de-chaussée, maintenir des organismes communautaires qui sont un facteur de résilience important pour Montréal.

2300 **LE COMMISSAIRE CHARLES :**

Parfait. Merci.

2305 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Oui, j'ai une question.

LA PRÉSIDENTE :

2310 Oui.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

2315 Que pensez-vous de la capitalisation partagée pour produire du logement abordable et du cohabitat?

Mme JOSÉE GAUDREAU :

2320 En fait, je vous dirais que ce qui est important pour réussir à faire du logement qui est abordable, dans le sens qu'il est financièrement accessible pour les ménages à faible et modeste revenu, il faut être capable de subventionner. Donc, de mettre en équité à peu près 70 % du coût de réalisation.

2325 Donc, de la capitalisation partagée, dans les faits, dans nos projets, il y a toujours une portion de subvention et l'organisme qui contracte une hypothèque qu'il rembourse à même avec les loyers.

Donc on a déjà de la capitalisation partagée. Avant on avait un programme qui était autoportant qui s'appelait Accès Logis.

2330

Maintenant les programmes qui sont mis de l'avant par le gouvernement du Québec, là on pense entre autres au FAQ ou aux outils avec le Fonds immobilier de Solidarité FTQ ou le Mouvement Desjardins, ils ne sont pas autoportants. Il faut aller chercher des financements du Fédéral, et cetera, incluant parfois du capital-patient.

2335

Nous, en habitation communautaire, on travaille aussi avec des investisseurs privés qui font du capital-patient. Ils prêtent pour 15 ans un montant et au bout de 15 ans, quand l'immeuble a pris de la valeur, on est capable de refinancer les immeubles pour rembourser aux prêteurs.

2340

Donc, vraiment le milieu de l'habitation communautaire a fait preuve d'un esprit novateur au niveau du financement.

2345

Sur l'item plus spécifique du cohabitat, c'est une autre formule qui est à explorer. Nous, je vous avoue qu'on se concentre principalement sur le logement communautaire pour que les gens aient accès à un contrôle sur leur condition de logement. Et c'est souvent des gens qui n'ont pas les moyens financiers pour accéder à la propriété.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

2350

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2355

Je suis à la page 10. Vous nous dites que d'ici 2050, toutes les ententes de financement du parc communautaire et social existant en date d'aujourd'hui, seront venues à

échéance et il y aura nécessité d'injecter des fonds. Et la participation de la Ville à cet effort sera essentielle.

2360 Si la Ville ne le fait pas, qu'est-ce qui arrive de ces bâtiments ou de ces...

Mme JOSÉE GAUDREULT :

2365 Je vous dirais que dans le fond, quand on développe un nouveau projet d'habitation communautaire, il y a une convention de 35 ans. Donc, ce qu'on développe maintenant il va pas mal être échu rendu là. Une fois que la convention est échue, les organismes ont remboursé la totalité de leur prêt auprès du bailleur, du bailleur public.

LA PRÉSIDENTE :

2370 L'hypothèque est finie, là?

Mme JOSÉE GAUDREULT :

2375 L'hypothèque est finie. L'organisme va avoir une capacité d'emprunt, en fait une capacité de remboursement. Souvent, ça va suffire à couvrir le coût des travaux qui sont nécessaires, pas toujours. Des fois, il faut aller chercher une bonification.

2380 Et vu que les logements vont avoir augmenté beaucoup moins rapidement que sur le marché privé, on peut se retrouver comme maintenant avec des organismes en fin de convention qui ont des logements de 500 dollars pour un quatre et demi.

Donc, en principe, il ne faut pas que les gens consacrent plus que 30 % de leur revenu pour se loger. Donc, même ce loyer-là à 500 dollars, même s'il n'y a pas une

2385 subvention supplémentaire à la personne, donc le logement reste abordable pour une large catégorie de ménages.

Après ça, au niveau des investissements de la Ville, il y a entre autres le programme Réno logement abordable; Réno abordable, pardon, à la Ville, qui permet de diminuer
2390 l'impact financier sur les loyers, des emprunts qui vont être faits pour effectuer de grands travaux. Après 35 ans, souvent il y a de la maçonnerie, des toitures, et cetera.

Donc, qu'est-ce qui va arriver si la Ville ne le fait pas? On va espérer que d'autres partenaires prennent le relais au niveau du fédéral, du provincial. Dans les faits, en ce
2395 moment, la Ville est un excellent partenaire, on sent la volonté de développer plus de logements communautaires. On sent la confiance dans le milieu communautaire. Le défi est surtout du côté du Gouvernement du Québec.

Donc, on est dans un contexte en ce moment où les gens veulent, il n'y a pas
2400 beaucoup d'argent qui percole jusque sur le terrain, il y a des enjeux d'entente à concrétiser entre les différents paliers, mais on sent une volonté de la Ville.

Puis nous, on va continuer nos activités de représentation pour s'assurer qu'au fur et
2405 à mesure des mandats, ce partenariat-là entre la l'habitation communautaire et la Ville de Montréal continue à progresser.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce qu'on a encore le temps? Oui. Plusieurs représentations ont été faites à l'effet
2410 de travailler un secteur à développer, mais de le travailler rapidement en amont avec tous les acteurs possibles, là, mais ils n'ont jamais défini la forme. Vous, vraiment vous privilégiez, dans la recommandation M), la mise en place de bureaux de projets partagés.

Pourquoi cette formule-là plutôt qu'une autre?

2415

Mme JOSÉE GAUDREAU :

On pense que c'est une formule à explorer. À notre connaissance nous, on n'en a pas eu dans les secteurs auxquels on a participé à développer. Mais, par contre, pour l'avenir du site Louvain-Est dans Ahuntsic, il y a eu un peu l'équivalent d'un bureau de réflexion où il y avait toutes sortes d'acteurs qui étaient autour de la table. On pense que ça peut mener à des meilleurs projets.

2420

Un exemple : au contraire sur le site des Bassins du Nouveau Havre dans le Sud-Ouest, on a été impliqué longtemps en amont depuis les années, je crois 2003, 2004. Et à terme, on se retrouve quand même avec un site où il y a énormément de familles et pas d'école encore.

2425

Bâtir son quartier avait remporté l'appel de proposition pour construire une école primaire avec des logements au-dessus. Ce n'est pas aller de l'avant pour l'instant. Et s'il n'y avait pas eu le communautaire, il n'y aurait pas eu deux CPE.

2430

Mais ça a été fait après coup, alors que dans l'idéal quand on planifie le développement de sites qui sont des microquartiers, bien il faut penser comment les gens vont être capables d'accéder aux services qui sont essentiels.

2435

Donc, pour nous, que ce soit bureau de projets ou autre chose, ce qu'il faut, c'est qu'on s'assoie ensemble pour trouver les meilleures options pour pas qu'on soit... il faut anticiper les besoins. Il y a certains acteurs qui ne peuvent que les constater qu'une fois, que les besoins sont là. Par exemple dans le milieu scolaire, pour nous ça c'est un problème d'envergure.

2440

LA PRÉSIDENTE :

2445 Je dirais le milieu scolaire et le milieu du transport aussi, là....

Mme JOSÉE GAUDREULT :

2450 Oui, effectivement.

LA PRÉSIDENTE :

2455 ... on réagit après et non pas en amont. O.K., j'ai encore du temps? Oui. Je suis à la recommandation Q), que la Ville fasse en sorte de conserver un pouvoir de négociations qui pourrait s'appliquer dans des situations où une modification réglementaire est nécessaire.

Comment on arrive à ça? Puis on a entendu beaucoup les gens être contre le PPCMOI. Donc, si ce n'est pas ça, ça serait quoi?

2460 **Mme JOSÉE GAUDREULT :**

2465 Je suis contente que vous m'en parliez parce que quand j'ai raccourci ma présentation, je n'ai pas pu parler de ça. Un des enjeux qu'on voit entre autres dans le Règlement pour une métropole mixte, c'est que les promoteurs privés ont en ce moment toute la latitude pour recourir à une compensation financière.

LA PRÉSIDENTE :

2470 Oui.

Mme JOSÉE GAUDREULT :

2475 Pour nous, il y a de grands secteurs, on pense entre autres à Louvain, c'est
impensable qu'il n'y ait pas de logements pour les ménages à faible et modeste revenu là-
dessus.

2480 Donc, le Règlement pour une métropole mixte, c'est un bon outil, il est perfectible. On
aimerait qu'il y ait un moyen de s'assurer que la mixité soit implantée obligatoirement sur site,
plutôt qu'une compensation financière qui dans la majorité des cas, va nous amener à
réaliser les logements communautaires dans des secteurs excentrés. Donc, c'est un des
outils.

2485 Donc, à chaque fois qu'il y a des modifications de zonage ou des modifications
réglementaires, s'assurer que des éléments comme ça, comme le développement
d'habitation communautaire soit un incontournable. Donc, PPCMOI, quelles options, on peut
voir comment ça peut être réalisé, mais il peut y avoir des options à explorer.

2490 Comme monsieur Gilker, entre autres, parle souvent de la ville de Portland où il y a
eu des bonus de densité qui ont été explorés. Évidemment, il faut éviter de changer le
zonage d'un secteur en entier, un peu comme ça s'est fait dans Griffintown. Mais s'il y a des
tables rondes ou des ateliers pour discuter de cet enjeu-là, je suis certaine que mes collègues
vont être très intéressés à participer.

2495 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, le temps est écoulé. J'aurais aimé ça parler des bonus, mais on en
parlera dans un autre cadre. Merci beaucoup, Madame Gaudreau.

2500

Mme JOSÉE GAUDREAU :

Merci à vous pour l'opportunité.

2505

M. LAURENT DESCHÊNES ET Mme MÉLANIE MARTIAL
Classe universitaire

LA PRÉSIDENTE :

2510

Merci. Et j'inviterais maintenant madame Mélanie Martial et monsieur Laurent Deschênes, s'il vous plaît. Bonjour, je rappelle la consigne, dix minutes de présentation, dix minutes d'échanges.

2515

M. LAURENT DESCHÊNES :

Parfait.

LA PRÉSIDENTE :

2520

D'accord, merci.

M. LAURENT DESCHÊNES :

2525

Bonjour, je me présente, je m'appelle Laurent Deschênes et ma collègue c'est Mélanie Martial. On est étudiants au baccalauréat en urbanisme à l'UQAM. Et on est venus ici pour vous présenter un projet qui s'appelle « Un réseau de tramway pour le centre ».

2530 Dans le fond, nous, c'est un projet qui est très spécifique. On ne s'est pas basé sur une étude très large, on a pris un cas qu'on pensait qui était important, qui était d'aider la surcharge de la ligne orange du côté Est.

2535 Les quartiers qui sont autour de la ligne orange, la branche Est de la ligne orange du métro, c'est les quartiers les plus denses à Montréal et on retrouve aussi beaucoup de quartiers avec des populations défavorisées.

2540 Et malgré le fait qu'on pense que c'est des quartiers du Centre, donc qui ont un bon réseau de transport en commun, il y a beaucoup de ces quartiers-là qui ont un réseau déficient et on peut le voir parce qu'il y a de 45 à 60 % de certaines populations de quartiers qui utilisent l'auto comme principal mode de transport. Alors que dans les quartiers qui sont beaucoup mieux desservis, comme le Plateau-Mont-Royal, l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, bien c'est plus 28 %.

2545 Donc, on voit une grande disparité entre des quartiers qui sont un petit peu plus au Nord, que des quartiers un peu plus au Sud. Et cette disparité-là, on la voit aussi dans les quartiers défavorisés. Ça fait qu'on trouve que ça fait une grande problématique d'iniquité. C'est ce qu'on a remarqué qu'il y avait un problème d'iniquité entre l'offre de transport en commun dans différents quartiers.

2550 Pour régler ce problème-là, nous ce qu'on apporte, c'est l'idée du tramway, d'implanter le tramway. Donc, les avantages du tramway c'est qu'il est électrique, il est presque insonore, bien pas insonore, mais il fait beaucoup moins de bruit que les autos et les autobus. Donc ça aide à augmenter l'attrait du quartier, il est aussi plus confortable que l'autobus, il permet aussi d'avoir un système plus régulier.

2555 Comme quand on prend le métro, on ne pense pas à est-ce que je dois regarder l'horaire avant d'aller prendre le métro? On y va, on sait qu'il va passer. Alors que l'autobus

souvent, particulièrement dans ces quartiers défavorisés là, il faut qu'on regarde parce qu'il passe au 20, 30 minutes.

2560

Il y a aussi plusieurs avantages au niveau de l'écologie, où est-ce qu'il va nous permettre de réduire le nombre d'autos, réduire notre empreinte écologique, permettre d'enlever du bitume.

2565

Il est aussi beaucoup moins cher que d'implanter un métro ou un REM. C'est 10 fois moins cher environ que le métro, par kilomètre, et environ trois fois moins cher que pour le REM.

Mme MÉLANIE MARTIAL :

2570

Donc, pour notre projet, nous avons trois recommandations. Donc la première, ça va être d'offrir un service de tramway qui va être parallèle à la ligne orange pour décongestionner la branche Est du métro.

2575

La seconde, ça va être de desservir les populations défavorisées en ajoutant une ligne qui rejoint Montréal-Nord sur le boulevard Henri-Bourassa.

Et la troisième, ça va être de créer des pôles de transport actif, collectif et de transport de marchandises autour des stations de tramway.

2580

Donc notre première recommandation, ça va donc être de créer un service de tramway qui va servir à décongestionner la ligne orange. Donc pour cela, nous avons pour idée de créer deux lignes d'orientation Nord-Sud, donc la ligne Du Parc/Acadie qui est en vert sur la carte et qui va croiser donc la ligne bleue, la ligne orange et la ligne verte du métro.

2585

Et la seconde ligne, ça va être la ligne St-Michel qui est en rose sur la carte et qui va croiser la ligne verte et la ligne bleue. Et donc ces deux lignes, elles vont être connectées à la ligne Henri-Bourassa qui est en bleu sur la carte et qui est d'orientation Est/Ouest.

2590 Donc l'objectif de ces deux lignes, ça va être de pallier à la surutilisation de la ligne orange en créant une alternative pour les usagers, pour qu'ils se rendent au Centre-ville. Donc on va récupérer une partie des usagers de la ligne orange grâce à nos lignes de tramway, donc on va décongestionner la ligne orange.

2595 Donc, également le projet de prolongation de la ligne bleue, pour certains spécialistes, il pourrait engorger encore plus la ligne orange puisqu'on aura plus d'usagers sur la ligne bleue, qui vont ensuite faire la correspondance pour se rendre dans le Centre-ville avec la ligne orange.

2600 Et donc notre projet, il pourrait permettre de réduire l'impact de la prolongation de la ligne bleue sur la ligne orange, en récupérant une partie des usagers.

M. LAURENT DESCHÊNES :

2605 En deuxième temps, on veut instaurer une ligne de tramway sur le boulevard Henri-Bourassa pour rejoindre les populations défavorisées dans les quartiers comme Montréal-Nord.

2610 Le boulevard Henri-Bourassa, c'est présentement une des artères les plus utilisées en transport en commun à Montréal. On parle de 60 000 transports par jour, divisés sur plusieurs lignes d'autobus.

2615

Ça fait que ça paraît moins que d'autres lignes, que sur Pie-IX par exemple, parce que Pie-IX c'est vraiment un autobus puis on voit les chiffres. Mais sur Henri-Bourassa, il y a trois, quatre autobus différents qui font la desserte.

2620

Cet investissement-là d'argent dans le transport en commun, ça permettrait de réduire le temps des déplacements et le coût des déplacements pour les populations défavorisées et aussi c'est un investissement plus équitable de l'argent, puisque ça touche des populations qui en ont plus besoin.

2625

La ligne permettrait aussi de rejoindre nos deux lignes proposées de tramway, le SRB Pie-IX et le métro évidemment, et aussi la station à Bois-Franc du REM.

Si on se fie sur la carte, on voit que c'est les populations défavorisées par rapport à l'Île de Montréal et on voit que la ligne sur Henri-Bourassa passe, va toucher plusieurs populations, mais aussi nos deux lignes Nord-Sud qui vont passer à travers des quartiers défavorisés comme Saint-Léonard et Parc Extension.

2630

Mme MÉLANIE MARTIAL :

Donc, notre troisième recommandation, c'est donc de créer des pôles de transport actif/collectif et de transport des marchandises autour des stations de tramway.

2635

Donc on aura des emplacements stratégiques de nos stations, donc autour des institutions et aussi en connexion avec le réseau de bus existant, mais aussi en connexion avec le réseau de métro, en connexion avec le REM, notamment avec la station de Bois-Franc.

2640

Et donc tout ça, ça va faciliter les transferts modaux pour les usagers et ça va aussi permettre d'avoir un réseau donc plus cohérent et plus attractif.

2645

Donc, on pense aussi mettre des stations de vélo-partage autour des stations de tramway et de permettre le transport des vélos dans les wagons hors heure de pointe, et de permettre le transport des marchandises dans les wagons hors heure de pointe également. Et ces marchandises, elles vont être ensuite acheminées dans les quartiers résidentiels par le biais de vélo-cargo.

2650

Donc, il y a plusieurs avantages à avoir des pôles multimodaux autour des stations. Donc le premier, c'est que ça va réduire la dépendance automobile en créant un réseau de transport commun plus attractif.

2655

Et la deuxième chose, c'est que ça va créer une revitalisation et un développement des quartiers qui sont situés autour des lignes de tramway. Et comme on l'a vu, c'est parfois des quartiers qui sont défavorisés.

2660

Donc maintenant, nous allons passer à notre projet, en chiffres. On a estimé que les coûts seraient de 100 millions de dollars par kilomètre, donc ça fait au total un coût de 3,5 milliards de dollars.

2665

Donc notre projet, il pourrait faire subvenir plusieurs enjeux. Donc, le premier enjeu, ce serait l'acceptation sociale puisque comme on le sait, lorsqu'on va faire passer les lignes de tramway, on va être obligé de supprimer des voies d'automobiles. Donc, ça pourra mener à une certaine résistance de la population.

2670

Donc comme on l'a vu à Québec, la moitié de la population s'oppose au projet de tramway. Toutefois, il y a un expert français qui nous dit que dans les villes françaises où le tramway a été implanté, dans les premiers temps du projet, les personnes étaient aussi assez réticentes. Mais, maintenant, les personnes ont accepté le projet en majorité. Donc, on parle de 80 à 85 % d'acceptation.

Donc, on peut imaginer que ce sera la même chose à Montréal, surtout qu'avec le tramway de Québec, ça fera un exemple tangible pour les Montréalais et ça pourrait faire évoluer leur opinion.

2675 Également, un autre enjeu qui pourrait subvenir, ce sont les intempéries de l'hiver. On peut se demander « comment va fonctionner le tramway en hiver? ». Donc le tramway, il passe souvent, donc les voies seront toujours dégagées. Et si jamais il y a de fortes précipitations en très peu de temps, on pourra avoir des engins de déneigement qui vont dégager les voies. Et également on aura du chauffage des rails au niveau des changements
2680 de voies.

M. LAURENT DESCHÊNES :

2685 Pour la priorité du projet, on se demande, on pense toujours à...

LA PRÉSIDENTE :

Il reste deux minutes.

2690 **M. LAURENT DESCHÊNES :**

Oui, merci. On se dit souvent qu'il faut développer les banlieues, celles qui sont très mal desservies présentement en transport en commun pour aider les gens à venir d'une autre façon au Centre-ville.

2695 Mais notre projet touche une plus grande portion de la population et on a vu que dans ces quartiers-là, il y a quand même une très grande portion de la population, entre 55 et 60 % des gens qui utilisent encore leur auto.

2700 Alors chaque investissement qui est fait au Centre, touche plus rapidement et offre une meilleure desserte. Et en plus, si on fait juste rajouter des gens qui viennent de plus loin tout le temps sur notre réseau et on ne développe pas le Centre, bien ça fait en sorte qu'il fait juste devenir de plus en plus engorgé. Alors, donc il faut faire les deux.

2705 Il faut premièrement développer un bon système de transport en commun au Centre pour ensuite pouvoir avoir un système qui va plus loin, qui va aider les gens à venir vers le Centre et que ça fasse pas un engorgement dans notre système.

 Merci beaucoup pour votre écoute.

2710

Mme MÉLANIE MARTIAL :

 Merci.

2715

LA PRÉSIDENTE :

 Merci. Des questions?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

2720

 Oui, question. C'est une question qui porte sur votre réseau. Je trouve que les axes Est/Ouest comme Henri-Bourassa c'est très intéressant. Mais la ligne que vous mettez en parallèle de la ligne orange Est, vous ne craignez pas que ça puisse cannibaliser l'achalandage de la ligne orange? Un peu la même chose qu'on reprochait au REM de l'Est par rapport à la ligne verte?

2725

M. LAURENT DESCHÊNES :

2730

En fait, on ne trouve pas que c'est un problème de cannibaliser la ligne orange parce que la ligne orange, elle est déjà saturée. Il y a déjà plus de gens qui utilisent la ligne orange qu'ils devraient pour que ça soit confortable. On le voit dans les heures de pointe, c'est bondé. Et là, ils n'ont pas sorti les chiffres encore pour l'achalandage durant la pandémie. Mais on a l'impression que ça revient vers avant la pandémie, la situation.

2735

Ça fait qu'avoir une offre plus grande qui permet de faire des choix, en fait, pour les gens, ce n'est pas un négatif qui cannibalise. En fait, on devrait juste avoir un système qui offre plusieurs choix aux gens pour qu'ils puissent ne pas être pris comme des sardines dans le métro.

2740

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

J'en ai une autre.

2745

LA PRÉSIDENTE :

Oui, allez-y.

2750

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Vous avez parlé des intempéries l'hiver. On parle souvent des rails puis de l'enneigement. Mais qu'en est-il des caténaires, comment ça se comporte l'hiver, des caténaires, avec le givre, le verglas et tout ça?

2755

M. LAURENT DESCHÊNES :

2760 Bien en tout cas, ils passent souvent sur les rails. Mais ils passent aussi souvent sur les caténaires en haut.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

2765 Oui, les caténaires en haut, le câble.

M. LAURENT DESCHÊNES :

2770 Oui, le câble, exactement.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Pas le pantographe, là, la caténaire.

2775 **M. LAURENT DESCHÊNES :**

Oui. Le tramway, il passe aussi très souvent. Donc à moins qu'il y ait une crise de verglas, c'est la même chose. Il y a un passage constant, donc il n'y a pas une accumulation dessus.

2780

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

O.K.

2785

Mme MÉLANIE MARTIAL :

2790 Également, on sait que le tramway, il va être implanté à Québec. Donc s'il est
implanté à Québec, c'est sûrement que les intempéries ne constituent pas un très gros
problème pour le tramway. Puis dans les pays du nord en Europe, également il est implanté.

M. LAURENT DESCHÊNES :

2795 Oui, si on n'a pas l'expertise nous-mêmes, bien c'est sûr que les pays nordiques, il y
a des tramways en Suède, en Norvège; on peut aller chercher l'expertise là-bas.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

2800 À Toronto.

M. LAURENT DESCHÊNES :

2805 Bien à Toronto aussi, mais il y a un petit peu moins de neige puis d'intempéries que
chez nous.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

2810 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2815 J'aurais juste apprécié, mais ce n'est vraiment pas très grave, dans votre graphique,
de voir Pie-IX pour le...

M. LAURENT DESCHÊNES :

Oui.

2820 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Le SRB?

2825

LA PRÉSIDENTE :

Oui, parce que ça aussi ça peut être un cannibalisme, là. Je n'étais pas capable de le voir visuellement.

2830

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Surtout qu'il y a eu présentation avant vous qui mettait en compétition un tramway sur PIE-IX plutôt que le SRB.

2835

M. LAURENT DESCHÊNES :

Hum, hum.

2840

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Les autobus ou le tramway. Puis vous ne mettez pas la ligne rose non plus?

2845 **M. LAURENT DESCHÊNES :**

Non, mais on a décidé de mettre seulement les projets qui étaient déjà acceptés, que c'était sûr et certain, donc la ligne bleue...

2850 **LA PRÉSIDENTE :**

Bien là, PIE-IX, là, s'ils ne la font pas...

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

2855

Ça va être inauguré cette année.

LA PRÉSIDENTE :

2860

Je ne sais pas à quoi servent les travaux depuis quatre ans, là.

M. LAURENT DESCHÊNES :

2865

Mais ce n'est pas aussi... On a aussi décidé de mettre des systèmes de transport en commun qui sont permanents. Donc une station de métro, une station de tramway c'est permanent, ça reste là.

LA PRÉSIDENTE :

2870

O.K.

M. LAURENT DESCHÊNES :

2875

Tu le sais qu'il peut y avoir du développement qui peut être fait autour. Alors que le SRB c'est quand même juste des autobus.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

2880

Non, non, il y a beaucoup d'infrastructures.

M. LAURENT DESCHÊNES :

2885

Oui, ce n'est pas autant... d'un jour à l'autre, une nouvelle administration, on sait pas dans dix ans, on pourrait décider de réduire la quantité d'autobus qui passent par Pie-IX. Ça ne demanderait pas un changement d'infrastructure sur...

2890

Il y a plusieurs études qui ont été faites que les systèmes de transport en commun qui sont permanents, encouragent un développement de villes, de quartiers marchables autour.

LA PRÉSIDENTE :

2895

O.K. Bien, écoutez, merci beaucoup.

M. LAURENT DESCHÊNES :

Merci à vous.

2900

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Merci.

Mme MÉLANIE MARTIAL :

2905 Merci.

M. KADJO YANN EMMANUEL
Classe universitaire

2910 **LA PRÉSIDENTE :**

Et j'inviterais Kadjo Yann Emmanuel. Alors, je répète la consigne, c'est dix minutes de présentation et dix minutes d'échanges, d'accord.

2915 **M. KADJO YANN EMMANUEL :**

Bonjour, est-ce que vous allez bien?

LA PRÉSIDENTE :

2920 Oui.

M. KADJO YANN EMMANUEL :

2925 Je vais commencer par me présenter d'abord, je me nomme Kadjo Yann Emmanuel, étudiant en urbanisme et j'ai un parcours un peu drôle, parce que je suis diplômé en ingénierie génie civil et j'ai vécu cinq ans en Russie. Du coup, en tant qu'étudiant, mon mandat ici c'est vraiment de vous faire part de mon expérience personnelle et de mon expertise concernant le tramway en hiver.

2930

La Russie étant un pays très vaste, comme le Canada, un point commun; l'hiver. Je vous rassure que là-bas c'est encore plus pire l'hiver.

2935 Une question qui se propage ici au Canada, à Montréal surtout, c'est comment les transports électriques de surface qu'on appelle tramway, pourraient-ils supporter les caprices de l'hiver?

2940 J'aimerais vous rassurer d'abord que ça marche très bien, parce que moi je l'ai vécu, je l'ai utilisé pendant cinq ans. Puis dans plein de villes européennes, de l'Est, du Nord, qui ont aussi un vaste réseau de tramway, comme Moscou, par exemple, où j'ai vécu trois ans.

2945 Puis il y a sept ans de cela, je me posais aussi la même question, comme, comment cela fonctionne le tramway en hiver? Puis la réponse a été un peu brève, comme, ça fonctionne parce que nous prenons toutes les mesures en place, (inaudible).

La fonction d'un système de transport en commun, en hiver c'est vraiment une très grande problématique vis-à-vis des conditions, quels que soient : auto, autobus, et cetera.

2950 Ça fait qu'à chaque hiver, t'as les bus qui sont pris dans la neige, t'as les autos aussi qui sont pris dans la neige. Mais, le tramway, ça pose problème parce que nous ne sommes pas capables, nous n'acceptons pas de faire appel à des véhicules qui vont fonctionner sur des rails.

2955 Du coup, nous allons démontrer cela qu'en Russie, ça a bien marché. C'est nordique, il fait froid, il y a moins 40 Degrés, tout comme au Canada, puis ça pourrait très bien marcher ici aussi à Montréal.

Comment pourrions-nous protéger ces tramways ainsi que les réseaux de contacts et les rails dans les conditions météorologiques aussi défavorables, comment à Montréal?

2960 Compte tenu de mon expérience personnelle, je pense que le pantographe du tramway pourrait être muni de grattoirs à glace qui permettront d'éradiquer la glace sur les caténares. Ainsi, le tramway pourrait également être doté d'un chasse-neige. Puis, nous sommes en 2022 et la plupart des tramways modernes sont tous munis d'une multitude d'équipements pour affronter les aléas de l'hiver.

2965 Tandis que les technologies qui sont approchées pour faire face aux problèmes hivernaux ont été vraiment développées, il y a très bien longtemps, et elles ne changent à peine, là.

2970 Nous avons aussi des personnes et du matériel et qui sont impliqués dans le dégagement des voies du tramway, on va parler de déblaiement, par exemple, de la plateforme du tramway, le déblaiement des trottoirs, le déblaiement de la chaussée puis s'en vient l'enlèvement.

2975 Dans le cas des voies du tramway séparées, la charge principale serait pour les voitures, chasse-neige, communément appelé les souffleuses à neige. Et ces voitures pourront travailler entre les pauses du trafic et le soir, d'environ 1 heure à 5 heures du matin. Comme ça, à partir de 5 heures, tout le monde aura le temps de profiter du réseau en commun.

2980 Nous avons aussi des déshumidificateurs qui sont installés sur les tramways modernes, je dirais, soi-disant, t'as des grilles au sol qui sont directement chaudes sur lesquelles, à peine entré dans le tramway, t'as la neige qui baisse directement. Ainsi, il y aura une amélioration au niveau de la sécurité, parce que ça va éviter à quelques personnes des chutes, là, et cetera.

2985

Puis tout le matériel sera vraiment pourvu de nouveaux systèmes intelligents, en plus le tramway aussi, il est conçu pour fonctionner dans les zones climatiques tout comme le Canada à moins 40 Degrés, à plus 40 Degrés puis c'est bien correct.

2990

La solution la plus crédible face aux conditions hivernales c'est la caténaire, due à son mécanisme en hauteur qui est sensé alimenter en hauteur et qui est plus... on dirait, plus approprié pour le public, parce que personne ne peut arriver à plus de cinq mètres de hauteur pour aller le toucher.

2995

Nous retenons que l'intervention d'un système de transport dans ces conditions hivernales restent un challenge puis il faut le relever de toute façon.

3000

Pour des mesures de sécurité, nous avons les passages fréquents des pantographes qui permettent, dans un premier temps, d'éliminer la glace sur la caténaire.

3005

Dès qu'il y a les chutes de neige qui commencent dans des jours à venir, c'est sûr que les conducteurs sont déjà prévenus puis nous avons la vitesse qui est toujours réduite, ça fait depuis 1948, depuis des années, des lustres, la vitesse a toujours été réduite lorsque les conditions sont super difficiles.

3010

Il y a deux grandes recommandations...

LA PRÉSIDENTE :

3015

Je m'excuse, j'ai oublié de... c'est ça, là, j'ai oublié de vous avertir, là, il reste une minute.

M. KADJO YANN EMMANUEL :

Une minute, ah j'ai déjà fini, j'ai deux grandes recommandations. Puis les recommandations sont :

3020

- Les équipes de maintenance qui prépareront les voies selon les évènements météorologiques en cours ou prévus, tels que les chutes de neige abondante, les précipitations de glace, au moyen d'engins de maintien spécialisés.

3025

Les passages fréquents des voitures de déneigement, quelques minutes aux heures de pointe, permettront aussi d'éviter des accumulations de neige trop importantes sur les voies durant les heures normales d'opération.

3030

Ainsi, tout le monde pourra circuler librement dans la ville en plein hiver. Puis de puissants réchauffeurs d'aiguillage fonctionnant au gaz naturel seront installés pour dégager la neige et la glace des aiguillages. Une attention particulière en période de chutes de neige est portée au maintien en état de marche des aiguillages et tramway.

3035

La deuxième recommandation sera :

- Un grattoir à glace sur le pantographe, ce qui permet de retirer les accumulations de neige et de glace sur la caténaire qui sert à alimenter le tramway en électricité.

3040

- Double vitrage pour une meilleure isolation thermique.

- Des seuils de porte et des planchers chauffants.

- Des équipements de protection contre la glace.

3045

- Un chasse-neige ou on peut opter aussi pour un souffleur à neige.

- Des parebrises chauffants afin d'éviter l'accumulation de neige et de glace sur la vitre pour permettre au chauffeur de tout voir et d'être prévoyant.
- Puis un système de chauffage et de climatisation.

3050

Enfin, pour résumer, moi je dirais que le tramway est un excellent choix pour Montréal. C'est à échelle humaine, ce n'est pas trop coûteux puis c'est beaucoup plus rapide et fiable qu'un bus grâce à son propre site exclusif et la priorité aux intersections.

3055

Dans toutes les villes, c'est arrivé à ça, il y a un apport de renouvellement de l'urbanisme, un embellissement de la Ville, verdissement de la Ville. T'as plus de place pour le piéton et c'est parfaitement adapté à la Ville de Montréal qui est une très belle ville et à l'échelle humaine.

3060

Puis partout où il y a le tramway, les gens n'ont jamais regretté cela. Je vous dis merci.

LA PRÉSIDENTE :

3065

Merci beaucoup. Moi, j'ai des questions. Vous?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

3070

Je n'avais pas une question sur l'hiver, mais en Russie ou ailleurs où vous avez développé votre expertise, qu'en est-il de l'acceptation sociale de l'implantation – pas tant des tramways, le tramway – mais aussi du réseau de caténaires et tout ce qui vient avec?

3075

M. KADJO YANN EMMANUEL :

3080 Ça, d'abord, ça a été, les réseaux de tramway en Russie ont été créés depuis très
après, avec le temps, on s'approprie cela puis aujourd'hui, le regret de la population russe
c'est carrément zéro. C'est vraiment utilisé pour l'accessibilité partout, puis j'ai vécu là-bas, je
suis vraiment un bon exemple, puis j'ai aimé cette expérience-là aussi, moi-même. Donc, je
pourrais dire que c'est une chose que je conseille.

3085 Puis si aussi, nous voulons tendre vers la carboneutralité, je pense que c'est un très
gros avantage là-dessus.

3090 Il y en a qui se plaignent que la Ville est, parce que t'as les fils, c'est mort, c'est tout
croche, mais la santé est primordiale aussi. Le fait de rester dans les congestions pendant
des heures, ça joue un peu sur le moral et puis ça rend avantage en rien.

Du coup, si on peut essayer d'opter pour cette cause-là, ça va être très bien approprié
ici à Montréal, j'en suis sûr.

3095 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3100 J'ai sursauté un petit peu, parce qu'on nous a parlé beaucoup du tramway et on nous
a toujours dit que c'était accessible universellement. Puis là, vous, vous avez des tramways
avec de premières marches, c'est à cause de la neige?

3105 **M. KADJO YANN EMMANUEL :**

En Russie? Non, pas forcément. C'est les anciens modèles puis ceux-là aussi sont réputés pour dépendre, plus grosse, à plus de 13,8 %, du coup, t'en as qui sont vraiment créés juste pour ça.

3110

Mais, nous sommes en 2022, c'est plus moderne, du coup je me dis, l'accessibilité d'abord, c'est le plus important. Nous avons des personnes à mobilité réduite, il faut aussi penser à ces personnes-là, il ne faut pas les inclure.

Du coup, je me dis, les tramways modernes feront très bien l'affaire.

3115

LA PRÉSIDENTE :

O.K. L'autre chose, on a entendu des gens nous demander que l'utilisation du gaz naturel se réduise et vos réchauffeurs d'aiguillage sont au gaz...

3120

M. KADJO YANN EMMANUEL :

... au gaz naturel...

3125

LA PRÉSIDENTE :

... parce que c'était ça ou on ne peut pas le faire avec l'électricité ?

3130

M. KADJO YANN EMMANUEL :

De ce que je sais, de mon expérience, j'étais à Helsinki, en Finlande, puis eux aussi ils utilisaient au gaz naturel, en Russie c'était pareil puis dans beaucoup de monde, c'est pareil. Mais je crois qu'avec le temps, d'abord essayer de donner la chance au gaz naturel et

3135

avec le temps, essayer de penser là-dessus et passer à l'électrification totale serait aussi un bon point.

LA PRÉSIDENTE :

3140

O.K. Montréal a déjà eu un tramway.

M. KADJO YANN EMMANUEL :

Je sais.

3145

LA PRÉSIDENTE :

Donc, on sait qu'un tramway peut aller l'hiver là, il a roulé pendant quoi 60 ans, 70 ans, ce tramway-là.

3150

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

C'était des chevaux avant.

3155

LA PRÉSIDENTE :

Pas jusque dans les années 50 quand même. Ma question est : est-ce que vous êtes au courant s'il y a des études qui nous disent qu'avec les changements climatiques, les hivers vont changer de visage et comment ça peut toucher les tramways ?

3160

M. KADJO YANN EMMANUEL :

3165 Déjà, en 2015, c'était déjà bien, il n'y avait pas tellement de problèmes au niveau du changement climatique. C'était encore vraiment froid avec des tempêtes vraiment glaciales et hivernales.

3170 Puis je me dis, mais déjà avec le changement climatique, il ne fait plus tellement froid que ça comme auparavant. Du coup, ces tramways-là sont d'abord testés, sont pensés, sont réfléchis, sont testés et sont mis aux normes, sont adaptés en fonction des changements climatiques aussi qui s'en viennent.

3175 Du coup, je me dis, le Canada, on pourrait vraiment mettre des moyens là-dessus, essayer de miser là-dessus. Comme on le dit déjà, une Réflexion 2050, du coup, ce sera le moment de penser à ça dès maintenant, comme ça, ça va nous éviter quelques problèmes jusqu'aux années suivantes.

LA PRÉSIDENTE :

3180 O.K., donc vous n'avez pas d'étude qui montre que le dégel, regel, non ? O.K.

M. KADJO YANN EMMANUEL :

3185 (Inaudible). Pas d'études là-dessus.

LA PRÉSIDENTE :

3190 Je veux juste... c'est ça, est-ce que ça va affecter les rails et tout ça, c'était ça ma question, mais peut-être qu'on est encore trop au départ des changements climatiques, il faudra attendre.

Bien, écoutez, merci beaucoup, Monsieur Emmanuel. Je vais me réessayer, là, Kadjo Yann, là, je l'ai bien dit. O.K, bien merci beaucoup.

3195 **M. KADJO YANN EMMANUEL :**

Merci à vous.

3200 **M. VIANNEY BÉLANGER**
Consortium Bridge-Bonaventure et Pointe-du-Moulin

3205 **LA PRÉSIDENTE :**

J'inviterais Vianney Bélanger du Consortium Bridge-Bonaventure et Pointe-du-Moulin. Est-ce que vous avez un PowerPoint aussi ?

3210 **M. VIANNEY BÉLANGER :**

Non.

3215 **LA PRÉSIDENTE :**

Non, O.K.

3220 **M. VIANNEY BÉLANGER :**

Je connais les consignes, alors ça peut arriver, vous allez probablement m'arrêter parce que quand je pars, des fois, mais je vais essayer de me limiter.

Premièrement, merci de permettre de venir vous rencontrer, c'est apprécié. Je trouve que c'est toujours important qu'on puisse avoir une rencontre en personne.

3225 Alors, je vais expliquer un petit peu plus, je suis obligé, premièrement, j'allais dire, je ne passerai pas à travers notre mémoire, ça représente trois de mes partenaires. Je pense que c'est assez clair, je vais vous laisser poser des questions.

3230 Je vais plus parler autour de ça, comment ça s'est constitué parce que le secteur Bridge-Bonaventure, on est en processus. On est en cours, il y a des événements qui se tiennent, il y a encore un événement le 18.

Et c'est un secteur important de Montréal, de la métropole. Alors, je vais plutôt m'entretenir autour de ça, puis je vais parler un petit peu.

3235 Je vais me situer un petit peu. Dans le consortium Coprim, je suis le petit avec un petit terrain qu'on a essayé de mettre en valeur pour faire un projet innovant d'une nouvelle façon d'habiter la ville. C'est dans ce contexte-là qu'on a.

3240 Dans ma carrière, j'ai été, j'ai fait du logement social, abordable, de la coopérative. J'ai fait du condo d'habitation, des condominiums, j'ai fait toutes les formules Coprim d'habitation à Montréal.

3245 J'habite Montréal, j'habite dans le secteur qui nous concerne et... alors, c'est une première que dans un quartier, dans une réflexion, quatre promoteurs se mettent ensemble ; je suis un peu fier de ça, c'est une première fois à Montréal que ça arrive. Pour essayer de réfléchir collectivement sur des enjeux majeurs.

3250

Avant que je vienne à ça, je veux vous parler aussi un peu du PUM 2050, qui arrive au même moment. On parle des mêmes enjeux. Quand on lit le projet de ville, on se retrouve. C'est pour ça que nos partenaires ont déposé des mémoires.

3255

Et il faut dire aussi qu'on a travaillé, le consortium, en étroite collaboration avec l'IDU, l'Institut de Développement Urbain, que vous avez rencontré cet après-midi, avec monsieur Fournier, Carl Cloutier.

3260

Et le PUM, le document, je vais le dire comme tout le monde, c'est un document qui est bien fait. Très bonne analyse, rigoureuse, on va dans les détails. On fait de bons diagnostics.

Vous remarquez qu'on dit qu'on est, en général, on est favorables à ce qui est véhiculé. Où on a une réserve, je parle dans nos conclusions générales, sur qu'est-ce qu'on fait à partir de là ? Comment on change la donne ?

3265

On fait face à trois, je dirais quatre crises, la crise du logement, on en parle, la crise climatique et la crise sanitaire. Et l'autre qui est un corolaire de ça, l'étalement urbain.

3270

Le projet de ville du PUM 50, met très bien le diagnostic Montréal et j'ai vécu, je suis concerné, quatre générations qu'on perd des familles, des ménages, en faveur des banlieues.

3275

On a un exode des familles et c'est encore vrai en 2022. On n'a jamais réussi et j'ai assisté, participé pour essayer d'inverser cette tendance-là et malheureusement, c'est encore une réalité.

Et qu'est-ce que ça veut dire étalement urbain ? C'est le problème, si on veut faire une ville carboneutre en 2050, ça veut dire que ça, on va avoir des coups de barre majeurs à

donner si on veut inverser ça. Et je ne vois pas, on ne voit pas encore sur la table, de solutions concrètes.

3280 Dans le document, on identifie un modèle urbanistique pour y arriver, c'est la ville de proximité ou le quartier de proximité, on doit vivre, travailler, se divertir à proximité, à une distance de marche.

3285 Je pense que ça fait un large consensus que le modèle urbain doit s'en aller vers ça : limiter la voiture solo, la marche à pied, les transports mobiles. Je pense qu'il y a un large... Mais pour arriver à faire ça, il faut repenser l'urbanité, il faut repenser les espaces publics et il faut repenser les densités.

LA PRÉSIDENTE :

3290 Il vous reste deux minutes.

M. VIANNEY BÉLANGER :

3295 Alors, donc il me reste une minute. Donc, ce que l'on dit, je vais passer à Bridge-Bonaventure. Bridge-Bonaventure est une opportunité unique parce que c'est l'entrée de ville, c'est une zone en friche et qui recèle, c'est une zone qui a plusieurs enjeux, plusieurs problématiques, mais qui a un potentiel énorme pour venir en support au centre-ville.

3300 On peut, véritablement, y développer un quartier justement de proximité et qui viendra en support au centre-ville.

3305 Il faut souligner et parce qu'on entend souvent parler de Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin, il y a quatre propriétaires qui possèdent les terrains, dont moi le petit et les trois autres, plus la Société immobilière du Canada qui possède de larges terrains.

Tous ces terrains sont vacants, en friche, il n'y a pas âme qui vive. Bien qu'on me dise que, on dit : « il faut protéger les emplois », on est tout à fait d'accord, les industries qui sont là, il faut qu'elles demeurent, mais actuellement, ce sont des... puis il y a des bâtiments qui sont vides.

3310

Donc, il y a une opportunité, il y a une possibilité dans l'urgence d'agir et de réagir sur le champ, sur les changements climatiques et aussi la crise du logement. Et je pense qu'on a essayé de le faire.

3315

Les promoteurs, ce que nous avons fait, il y a eu, depuis 2017, que l'on travaille sur Bridge-Bonaventure et plus spécifiquement, dans les derniers quatre ans, avec, il y a eu une consultation de l'OCPM en 2019. Il y a eu un dépôt d'un projet de plan directeur de PDMV de la Ville de Montréal en mars et les promoteurs, on a décidé qu'on faisait une vision d'ensemble.

3320

On a fait une porte ouverte au 31 mai. On a organisé des consultations pour rencontrer, après le dépôt de notre vision, de tous les organismes du milieu. Il y a eu une rencontre de 19 organismes, incluant le socioéconomique, des organismes qui se préoccupent du logement social.

3325

Mais aussi, les organismes économiques, Chambre de commerce, et finalement pour constater qu'il y a peut-être un plus large consensus qu'on le lit dans les journaux, sur le modèle que l'on devrait développer avec les densités qu'on devrait y mettre.

3330

Je sais que j'arrive à la fin. Mais le 18 octobre, la semaine prochaine, il y a le dépôt du mémoire de ces consultations et des recommandations. Et le consortium a demandé à trois universitaires d'analyser la proposition de plan d'ensemble que l'on propose et de déposer un rapport, qui va être déposé, ce rapport-là, publiquement, à compter de mardi prochain.

3335

J'invite la commission, si vous voulez en savoir...

LA PRÉSIDENTE :

Nous serons en audience.

3340

M. VIANNEY BÉLANGER :

Vous serez en audience ? Non, ce que je veux dire, vous pouvez en prendre connaissance des conclusions de ces deux rapports.

3345

LA PRÉSIDENTE :

Ah, en prendre connaissance, O.K.

3350

M. VIANNEY BÉLANGER :

Je pourrais vous entretenir, un mot encore, je trouve qu'à Montréal, on confond logement social et communautaire puis logement abordable et familial. Et on a fait une recherche à l'extérieur, on met tout à Montréal, dans le même panier et c'est des...

3355

LA PRÉSIDENTE :

... c'est ce que Bâtir son quartier nous a dit plus tôt. Et ils ont fait un effort de classer les choses.

3360

M. VIANNEY BÉLANGER :

3365

Mais je peux vous dire, vous remarquerez dans notre rapport, on a fait deux recommandations qui sont la 16 et la 17 où on divise les deux. Le logement social et abordable, c'est une responsabilité d'état, des gouvernements supérieurs et c'est subventionné à 100 %.

3370

Tandis que le logement abordable pour toutes les classes socioéconomiques, on peut, dans les projets privés, réaliser ces projets-là et avoir des mécanismes pour aider les ménages qui n'arrivent pas dans les premières années, mais on n'a pas de programme efficace et c'est là-dessus qu'il faut se pencher.

3375

Donc, et je peux vous dire, dans nos recherches et des visites dans d'autres villes, juste de démêler ça, ça aide beaucoup à la compréhension, ça aide beaucoup à trouver des solutions constructives.

3380

LA PRÉSIDENTE :

Ce qui est l'objet de votre recommandation 17 ?

3385

M. VIANNEY BÉLANGER :

Oui, exact.

LA PRÉSIDENTE :

3390

Mais, est-ce que ça, comme ce sont des incitatifs, est-ce que ça permet du logement abordable pérenne, c'était ça ma question ?

M. VIANNEY BÉLANGER :

3395 Oui. Je peux vous dire, puis personnellement parce que j'ai une connaissance, je suis en train de travailler sur un programme de logement abordable avec un (inaudible) pérenne. Et qui permet à toutes les couches sociales, en respectant le niveau économique de chaque quartier que l'on peut appliquer.

3400 Ce n'est pas encore, on est en train de le roder, on voudrait le déposer dans l'invitation que Madame la Mairesse a faite, elle a créé le comité avec des têtes dirigeantes, dont il y a Bâtir son quartier, des gens d'entreprises privées, pour essayer de trouver des solutions novatrices.

3405 Le problème, on n'a pas encore de solutions novatrices. Une ville mixte avec le logement social, les deux programmes, je pourrais vous en parler, on n'a pas trouvé l'outil encore, on crée des distorsions.

3410 Quand on demande aux promoteurs de fournir dans la caisse pour faire du logement abordable et social, qu'est-ce que l'on fait ? On le transfère à l'autre qui occupe à côté, qui est obligé d'absorber dans son prix d'acquisition de la copropriété.

3415 Alors, on comprend, ce n'est pas parfait. Ça, mais c'est à ça qu'il faut qu'on s'attaque, qu'on trouve une solution qu'on ne fait pas porter par les autres, ce n'est pas comme ça qu'on va amener les gens à venir vivre dans la ville.

3420 Vivre, pour les familles, hein, qui ont des enfants, qui voudraient s'approcher des universités parce que les enfants sont rendus à cet âge. Il faut trouver des solutions créatives et les mettre en mouvement.

Et la seule façon, c'est par la collaboration, c'est en mettant tous les acteurs autour de la table, toutes les parties prenantes (inaudible). C'est ce qu'on a commencé à faire dans le consortium. On parle aux politiciens, on parle aux partenaires publics qui ont des terrains. On parle aux groupes du milieu et je pense que c'est comme ça qu'on va évoluer.

3425

Juste la question d'échelle urbaine, d'échelle humaine, on a eu dans Bridge-Bonaventure, tout le monde disait « c'est quoi l'échelle humaine » ? Bien on parlait à dix personnes, on avait dix variations de suite.

3430

On a fait une recherche, on a vu comment on, on a analysé ça dans d'autres municipalités et on s'est aperçu que c'est un manque de communication beaucoup, d'explications, d'éducation.

3435

Échelle humaine, ce n'est pas trois étages ou six étages, ce n'est pas juste ça l'échelle humaine dans un quartier. Qu'est-ce qui fait un quartier humain ? Et si on veut se donner de bons services, il faut une certaine densité.

3440

Si on veut arrêter l'étalement urbain et arriver à une ville GES zéro, ça passe par une densification des milieux urbains. Il y a une façon intelligente de le faire, il y a des façons aussi dynamiques de le faire et je pense qu'il faut, ensemble, trouver des outils.

Et je peux vous dire, c'est ma préoccupation depuis 40 ans que j'essaie de trouver des solutions. Et c'est par la collaboration qu'on va y arriver.

3445

LA PRÉSIDENTE :

D'autres questions ?

3450 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Qu'est-ce que c'est justement les seuils de densité qui sont ciblés dans Bridge-Bonaventure et Pointe-du-Moulin ?

3455 **M. VIANNEY BÉLANGER :**

On a plus, on n'a pas défini le cadre réglementaire, mais ce qui est ciblé, de façon générale, le plan qu'on a déposé qui est public, il parle d'une densité moyenne dans tout le secteur de 4,2.

3460

Et si on le traduit – parce que c'est sûr, c'est général, qu'on le traduit par îlot – ça va varier de 4 à 6. Sur certains sites, ça peut aller à 8, 9. On est à proximité du centre-ville.

3465

Mais globalement, on n'a pas besoin. Une densité moyenne de 6 est confortable pour faire un quartier de proximité. Par contre, c'est comment on le distribue dans le paysage urbain, ça, c'est nouveau.

3470

D'ailleurs, c'est ce qu'on a fait avec tous les professionnels et développeurs, on a fait cette analyse-là, on a produit une image.

3475

Maintenant, ce qu'il faut mettre par-dessus ça lorsqu'on s'entendra sur ce projet urbain, c'est une réglementation qui va permettre de réaliser. Les outils réglementaires, je m'excuse, sont un peu poussiéreux.

C'est avant les crises que l'on avait ça, que ça soit l'article 89, le PPU, le PPCMOI. C'était des outils qui permettaient de corriger des situations, mais si on se fait une vision d'un nouveau secteur, il va falloir remettre un encadrement réglementaire souple qui permet de le réaliser dans tous ses éléments pour pas qu'après ça on commence, ou trois mois, un an

3480 après, qu'il faut faire un PPCMOI parce que le règlement qu'on a eu là, il ne marche pas pour réaliser cette composante-là, de la vision urbaine.

Et ça, il y a des discussions et ça demande aussi... aussi, ce qu'on fait, on parle aussi aux politiciens. Il faut impliquer nos politiciens, il faut impliquer les fonctionnaires municipaux, les urbanistes, il faut essayer de trouver...

3485

LA PRÉSIDENTE :

... et les commissions scolaires aussi, ce que je comprends ?

3490

M. VIANNEY BÉLANGER :

Et les commissions, oui. On me dit souvent oui, dans le secteur, les commissions, ce n'est pas juste les commissions scolaires, les centres culturels, les artistes. Un milieu intégré de marche, ça comprend tout. Tout. Et ça, ça demande une approche complètement.

3495

Et faire le virage, arrêter l'étalement urbain, ça va prendre des coûts de base. Ça ne se fera pas comme ça. Ça va demander de la part des paliers de gouvernement supérieurs de s'impliquer. Ça va demander aussi aux organismes du milieu.

3500

Mais ce qui est aussi l'inverse. Je sens dans le milieu que les gens sont prêts, les gens le veulent. Les gens sont, même, si je prends les gens plus articulés au niveau communautaire, il y a des citoyens dans les quartiers centraux, ils sont articulés, ils sont informés.

3505

Il y a des groupes de soutien aux gens les plus défavorisés, je prends Bâtir son quartier que je connais très bien. Alors, il y a des gens qui travaillent depuis des années, sauf la concentration des gens à plus faible revenu, il ne faut pas se mettre la tête dans le sable,

3510 c'est plus à Montréal que ça se passe et qu'on a de la misère à amener les familles qui voudraient vivre, partager les équipements culturels universitaires, il y a un écart puis il n'y a pas tous les profils sociaux.

3515 On peut avoir un problème d'accès à la propriété et gagner, un ménage qui va gagner 125 000 piastres, mais il va être obligé de consacrer plus que 30 % de son revenu. Qu'est-ce qu'il fait ? Il reste en banlieue parce qu'il peut y arriver dans un bungalow en banlieue et à Montréal, même dans une copropriété, on n'y arrive pas.

3520 Mais est-ce que c'est quelqu'un qui a besoin d'un support ? Oui. Une jeune famille qui essaie, ils travaillent, puis si on veut se rapprocher des universités, ce n'est peut-être pas à Montréal-Nord qu'il faut s'installer, c'est peut-être plus près des quartiers centraux. Pour être capable que les jeunes puissent marcher et aller à l'université.

3525 Donc, les copropriétés, les prix sont plus élevés, mais il y a moyen d'articuler un programme d'aide, ce n'est pas de la subvention, c'est un programme d'aide temporaire, qui va permettre que ces jeunes couples-là, ils vont être capable de rester.

3530 Parce qu'on le sait, on est tous d'accord que le seuil de 30 %, si on paie plus que 30 % pour se loger en copropriété ou en locatif, il y a d'autres choses dans la vie de la famille qui va en souffrir. Soit les enfants, l'éducation, la nourriture.

3530 Alors, c'est vrai pour de jeunes familles aussi.

LA PRÉSIDENTE :

3535 Merci. Petite dernière question, rapide, rapide, là, parce qu'il nous reste peu de temps. Permettre de financer la construction de stationnements souterrains plutôt qu'en surface, c'est pas ça que je remets en cause.

Ma question était, dans votre consortium, avez-vous pensé à la mutualisation des stationnements intérieurs ?

3540 **M. VIANNEY BÉLANGER :**

Absolument. Bien c'est rendu maintenant une norme, si on veut diminuer le nombre de stationnements, et de... mais on vit dans une société qui encore l'automobile va rester. L'alternative, c'est de mutualiser des stationnements dans ça.

3545

C'est tout récent qu'on puisse le faire de façon intelligente, de façon économique, depuis qu'il y a la voiture électrique. Avec les voitures à combustion, de faire une mutuelle, qui va l'entretenir, mettre de l'essence, faire ci, et de la mettre à l'intérieur d'un bâtiment de qualité.

3550

Mais maintenant, avec l'électrification des voitures, on peut facilement avoir, dans un bâtiment, un parc de voitures électriques mutualisées, automatisées. C'est-à-dire qu'on le met comme dans une machine distributrice au lieu de faire creuser quatre étages qui sont antiécologiques. C'est qu'on met dans des – j'appelle ça une machine distributrice, tu pèses, l'auto monte et elle descend. On n'est pas obligé de faire des rampes.

3555

Et en Asie, on est beaucoup plus avancés que nous ici, nous on fait encore, on se promène encore avec des autos quatre (inaudible). Ce n'est plus soutenable, ça. Et je pense qu'on est rendu là.

3560

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, Monsieur Bélanger.

3565

M. VIANNEY BÉLANGER :

Bienvenue.

3570

Mme MARYLINE CHARBONNEAU et MARIE-ODILE TRÉPANIÉ
Les Amies de la montagne

LA PRÉSIDENTE :

3575

Et j'inviterais Maryline Charbonneau et Marie-Odile Trépanier de Les Amis de la montagne. Bonjour. Est-ce que vous avez un PowerPoint? O.K. Je vous dis un peu le problème qu'on a, on a beaucoup d'opinions écrites, on vous a lu, parce qu'on vous attendait il y a deux séances et on a su une fois arrivée ici que là vous arriviez. Ça fait qu'on n'a pas nos copies toutes annotées avec nos questions et tout ça.

3580

Donc, on va vous écouter attentivement puis on va essayer d'avoir des questions, de se souvenir de nos questions, O.K, ou d'en créer des nouvelles, ça nous arrive fréquemment.

3585

Mme MARYLINE CHARBONNEAU :

C'est bon. Alors, merci beaucoup de nous recevoir aujourd'hui. Alors, je suis Maryline Charbonneau, je suis directrice des affaires publiques aux Amies de la montagne et j'ai la chance d'être accompagnée avec Marie-Odile Trépanier, qui est professeur honoraire en urbanisme à l'Université de Montréal et urbaniste émérite.

3590

En plus d'être administratif du conseil d'administration et co présidente du comité aménagements et concertations des Amies de la montagne, c'est un comité d'experts qui,

3595 avec la permanence, formule les principes et consensus sur des projets de développement qui touchent le mont Royal de près ou de loin.

3600 Et bon bien entendu, la mission des Amies : on est un OBNL qui avons pour mission de protéger et de mettre en valeur le mont Royal en privilégiant l'engagement de la communauté, l'éducation, la promotion des intérêts et notre objectif, c'est toujours de favoriser la prise de décision éclairée pour la pérennité du mont Royal et que le mont Royal soit pris en compte dans l'ensemble des décisions qui entourent le développement de la métropole.

3605 Alors, notre intérêt aujourd'hui, c'est sûr que nous on a suivi toutes les séances de réflexion concernant le projet de ville et on souhaite s'assurer que le rôle structurant de la montagne, que sa relation avec le fleuve, les îles, les Montérégiennes et sa prédominance dans la métropole, soit au cœur de la vision du projet de ville; notamment, à l'échelle de la métropole.

3610 Et on pense que l'identité montréalaise doit être pleinement imprégnée, en fait, toutes les décisions doivent être imprégnées de l'identité montréalaise puis on pense que la montagne doit y être présente comme un élément distinctif.

3615 Alors, vous avez reçu notre mémoire qui avait sept orientations, 31 recommandations, mais on va plutôt...

LA PRÉSIDENTE :

3620 Pas lire les 31, s'il vous plaît.

Mme MARYLINE CHARBONNEAU :

3625 On ne va pas faire ça du tout, on va se mettre autour de cinq grands principes qui est la présence emblématique de la montagne, la protection des vues vers et depuis, le respect de la vocation de la montagne et la participation citoyenne et la gouvernance.

Mme MARIE-ODILE TRÉPANIÉ :

3630 Oui, bonjour. Donc, le premier principe c'est la présence emblématique de la montagne. Alors, ça nous paraît important de reconnaître, dans le Projet de ville, le caractère distinctif et essentiel de la montagne dans le paysage montréalais.

3635 Donc, reconnaître le caractère distinctif et essentiel de la montagne dans le paysage montréalais ainsi que son rôle au cœur de la vision 2050 pour la métropole. Et en particulier, on demande dédier un chapitre à la montagne dans le plan d'urbanisme et de mobilité, afin de poursuivre et d'approfondir la mise en œuvre du plan de protection et de mise en valeur du mont Royal.

3640 Et aussi l'Atlas du paysage du mont Royal et il y a un chapitre : Montréal des sommets, au Plan nature et sport du Service des grands parcs et des sports.

3645 Le deuxième point c'est affirmer au Projet de ville la protection des vues vers et depuis le mont Royal et les éléments distinctifs du paysage métropolitain comme le fleuve et les Montérégiennes.

3650 Par rapport aux vues, on nous demande de faire un bilan des mesures et des outils d'urbanisme qui ont été inclus au plan d'urbanisme et au plan de protection et de mise en valeur du mont Royal, 2009.

Donc, ce bilan devrait servir à renforcer l'efficacité des outils et faciliter leur application ou le renouvellement de leur libellé dans le futur Plan d'urbanisme et de mobilité et son document complémentaire.

3655

Par exemple, les cônes de vision, les cotes altimétriques, ça existe dans le plan, mais est-ce que c'est vraiment appliqué, c'est notre préoccupation.

3660

Et aussi, quelle est la performance après 12 ans d'application du cadre des hauteurs et densités qui ont été adoptées à l'arrondissement Ville-Marie en 2012, la performance de ce cadre, en ce qui concerne les vues vers et depuis la montagne.

3665

Et par rapport aux vues, on demande d'intégrer un objectif de perméabilité et de transparence du tissu urbain au centre-ville, dans le but de préserver davantage de cônes de visions vers et depuis la montagne.

3670

Et le dernier point concernant les vues, c'est appliquer avec plus de rigueur les critères d'évaluation de l'impact des projets sur les vues du mont Royal, des critères qui ont été inclus dans le document complémentaire. Donc, on sait que ça veut dire que ça doit être appliqué dans les arrondissements aussi.

3675

Tout ça, afin de réduire l'effet de barrière visuelle ou pour restreindre l'implantation de bâtiments de grandes hauteurs dans l'axe des principales vues vers et depuis la montagne.

Mme MARYLINE CHARBONNEAU :

3680

En fait, pour le troisième point, pour la protection et la mise en valeur du mont Royal, on pense que c'est important de renforcer et de développer le principe de la capacité limite. En fait, ça se traduit dans les régimes de protection du mont Royal puis dans les régimes de protection des valeurs patrimoniales, naturelles et culturelles et paysagères de la montagne,

tant au sein de la couronne institutionnelle que des quartiers résidentiels, que les parcs et les milieux naturels, qui relient et améliorent l'efficacité des mesures et des outils appropriés.

3685 En fait, la capacité limite de la montagne, ça va avoir un effet sur tous les outils qui sont en lien avec la typologie des bâtiments. Quand on parle de la densité, les lotissements, les nouvelles constructions, les agrandissements, les ajouts de constructions accessoires aussi dans les quartiers résidentiels, ce sont toutes des choses qui doivent être prises en compte pour justement respecter la capacité limite de la montagne. Que ça soit les milieux naturels, entre autres.

3690 Et aussi, c'est la même chose pour les vocations et les aménagements sur les terrains des grandes institutions. Les usages qui sont autorisés sur le mont Royal et son pourtour et on sait que le parc du Mont-Royal, c'est le parc qui est le plus achalandé de la métropole.

3695 Alors, en plus de développer des outils qui respectent, qui vont faire en sorte qu'on mieux respecter la capacité limite du mont Royal, c'est important de développer le réseau de parc, un réseau de parc qui est complémentaire dont l'affectation des usages tiennent compte des spécificités, des milieux naturels, de la capacité de charge ou capacité limite des milieux naturels, de chacun des territoires.

3700 **LA PRÉSIDENTE :**

3705 Il vous reste deux minutes.

3710 **Mme MARYLINE CHARBONNEAU :**

Oui. Alors, on parle d'achalandage, ça veut aussi dire plusieurs personnes, plusieurs usages sur un même territoire. Il y a des enjeux d'accessibilité, de mobilité, de sécurité, de cohabitation des usages et de respect de la vocation communautaire du mont Royal.

3715

Alors, on pense qu'il est important d'ajouter au Projet de ville la vision globale d'accessibilité pour le mont Royal; c'est en construction en ce moment. On souhaite que celle-ci soit respectueuse de la vocation communautaire de la montagne pour rehausser la mise en valeur des paysages, des patrimoines et de l'expérience de la montagne. On parle d'une expérience plutôt que de contemplation.

3720

Alors, cette vision pour la montagne doit être intégrée au Projet de ville, comprendre des principes directeurs qui visent plutôt l'utilisation extensive et non intensive de la montagne. Le développement d'une mobilité douce, conviviale, sécuritaire pour tous et visant un accès à la montagne dans le respect de sa biodiversité et de ses patrimoines, tout en encadrant une cohabitation harmonieuse.

3725

Alors, finalement, on souhaite que tous les efforts soient maintenus pour déployer en continu pour le mont Royal, des outils de concertation pour que ce lieu demeure l'expression de l'engagement concerté des pouvoirs publics et de la collectivité.

3730

Alors, tout projet d'envergure sur la montagne doit être soumis à des pratiques de participation exemplaire de l'OCPM, que ça soit pour la vision d'accessibilité, le nouvel aménagement de Camilien-Houde.

3735

On doit poursuivre les démarches pour la reconnaissance au patrimoine mondial de l'UNESCO, de la montagne et maintenir et renforcer le rôle de la Table de concertation du mont Royal.

Alors, en conclusion...

3740

Mme MARIE-ODILE TRÉPANIÉ :

Juste deux mots de conclusion. Oui, la montagne a un statut national, elle a fait l'objet de plans et d'études, d'interventions nombreuses. Elle figure en bonne place déjà dans le plan d'urbanisme. Mais il faut continuer.

3745

La montagne, c'est un élément structurant fondamental de notre ville, on ne peut pas en faire abstraction. On ne peut pas dire « c'est réglé », ce n'est pas réglé. Tout est lié, quand on parle du Projet de ville, du plan d'urbanisme, il faut aussi parler de la mise en œuvre, parce qu'on est rendus là nous dans la mise en œuvre.

3750

Donc, c'est pour ça qu'on demande des bilans, c'est pour ça qu'on demande des ajustements à faire. Les enjeux de la montagne sont complexes, à la fois urbains, culturels et naturels et ils sont ramifiés dans une foule d'interventions impliquant de nombreux acteurs publics et privés, plusieurs services à la ville.

3755

Donc, c'est important que le plan donne une cohérence à tout ça. Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

3760

Merci. Vous finissez avec un peu la question que j'avais en tête. Le fait de dédier un chapitre à la montagne dans le PUM puis d'approfondir la mise en œuvre du P&M, je ne sais pas trop quoi, là, et du sommet, Montréal des sommets puis le Plan nature, bon.

3765

Je trouvais qu'il y avait beaucoup de choses, mais est-ce que d'avoir dans le plan un chapitre bien organisé serait suffisant pour sauvegarder le mont Royal? Vous comprenez ma question? Je veux savoir c'est quoi la ceinture nécessaire puis les bretelles.

Mme MARIE-ODILE TRÉPANIÉ :

3770 Bien d'abord, quand on parle d'un Projet de ville, il faut avoir une image globale. Bien
l'image globale de Montréal, c'est avec la montagne au milieu. L'image du centre-ville c'est le,
le centre-ville est entre le fleuve et la montagne, et ça, c'est essentiel.

3775 Bon, après ça on rentre, un petit peu comme je le disais en conclusion, là, on rentre
dans la mise en œuvre et il faut que ce soit reconnu dans le Plan d'urbanisme, de façon
ferme, précise. Il faut que ce soit inclus dans le document complémentaire qui comprend
toutes les règles et mesures à adopter. Il faudrait aussi que ça soit dans le plan d'action, avec
une série d'interventions à faire, et cetera.

3780 Donc, il faut vraiment passer à travers tous les mécanismes qu'on a, et nous, dans
notre texte, on conclut avec la gouvernance. Ce que j'appelle la gouvernance, c'est
l'ensemble, la Table de concertation, les arrondissements, et cetera. Parce qu'à Montréal,
évidemment, ce n'est pas juste la Ville, c'est aussi les arrondissements qui s'occupent de ça.

3785 **LA PRÉSIDENTE :**

Parce que vous avez le nord de la montagne aussi derrière, là.

Mme MARIE-ODILE TRÉPANIÉ :

3790 Oui. Alors, il faut que tout ça soit mis en cohérence. C'est ça le rôle du Plan
d'urbanisme, c'est de mettre ça en cohérence et de définir des lignes directrices et puis
ensuite des outils. Et on est rendus au bilan. Donc, il faut travailler là-dessus. Mais on ne pas
l'ignorer, mais nous, on est rendus un petit peu plus loin que le Projet de ville.

3795

LA PRÉSIDENTE :

3800 Mais c'est parce qu'il y a une différence entre ne pas ignorer et laisser mourir aussi, là. Vous comprenez. Moi, ma préoccupation c'est que la montagne ne devienne pas seulement une image, qu'elle ait sa propre vie, là.

Mme MARIE-ODILE TRÉPANIÉ :

3805 Absolument, absolument.

LA PRÉSIDENTE :

3810 Oui?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

3815 Mais vous parliez des outils, des mesures, des – juste donner un exemple – les cônes de vision, tout ça. Quand on se place au sud du centre-ville puis qu'on regarde la montagne, on a un mur qui est en train de s'établir là d'à peu près 30 étages.

3820 Est-ce que ça a été des infractions aux outils que vous aviez, aux mesures qui avaient été prises, qu'est-ce que le Plan d'urbanisme devrait, est-ce qu'on doit prolonger les mesures existantes ou envisager qu'il y ait une analyse de ces mesures-là, de ces outils-là pour assurer qu'on ne perdra pas les vues de la montagne? Autant les vues de la montagne vers le sud que les vues du sud de la montagne.

3825

Mme MARIE-ODILE TRÉPANIÉ :

3830 Oui, bien on a, on a un certain nombre d'outils. Nous, on a rajouté des concepts
comme : la porosité, la transparence, des distances entre les tours. Parce que là, on est en
train de les tasser de plus en plus. Comme vous dites, là, on est en train de faire une
muraille; il faut aérer ça.

3835 Il faut aérer le centre-ville, il faut diversifier le type de bâtiment, il faut faire des
distances entre tout ça. C'est ça, là, qu'on propose. Et ça, là, on peut faire des règlements là-
dessus, là.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

3840 Est-ce que c'est dans votre mémoire, je ne me souviens pas?

Mme MARIE-ODILE TRÉPANIÉ :

Est-ce que c'est dans...

3845 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

... ce que vous venez de dire, là?

LA PRÉSIDENTE :

3850 Oui, oui.

3855 **LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :**

Oui, O.K.

3860 **LA PRÉSIDENTE :**

La transparence, oui.

Mme MARIE-ODILE TRÉPANIER :

3865 Oui, oui, il est important...

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Parce que c'est important pour nous d'avoir cette information-là dans notre réflexion.

3870

Mme MARYLINE CHARBONNEAU :

3875 Bien, je pense qu'il y avait, si je peux, Marie-Odile, il y avait, oui, la distance entre les bâtiments, mais il y a aussi le centre-ville qui s'élargit. Ça fait que je pense qu'il y a aussi t'sais, bien circonscrire par rapport les vues, l'élargissement du centre-ville, les hauteurs.

3880 Puis il y a des outils qui existent, mais il faut les renforcer, il faut qu'ils soient peut-être plus ciblés parce que je pense qu'il y a eu des dérogations mineures aussi à travers le temps qui font que peut-être ils n'ont pas été toujours respectés. Puis peut-être qu'ils n'ont pas été assez précis à certains moments.

Puis là, bien on a l'expérience, c'est pour ça que c'est important de faire le bilan pour les renforcer puis ça, ça doit être dans le document complémentaire, mais ça doit aussi se retrouver dans chacun des chapitres d'arrondissement.

3885

C'est important d'avoir aussi le mécanisme de gouvernance qui fait en sorte que ça descende jusqu'en bas puis que ça soit appliqué. Puis c'est un engagement collectif, là, aussi. Quand on veut... il reste qu'au-delà des outils, il y a un engagement aussi collectif qu'on doit prendre pour protéger la montagne puis aussi avoir le courage d'appliquer la réglementation qu'on décide d'adopter, là.

3890

LE COMMISSAIRE CHARLES :

Sur le plan de la gouvernance, et en plus de la ville centre, vous interagissez avec d'autres arrondissements ou avec d'autres villes liées ou une ville liée, comment ça se passe, il y a des défis de ce côté?

3895

Mme MARYLINE CHARBONNEAU :

Bien, en fait, au niveau de la gouvernance, la manière que ça fonctionne, c'est que le, il y a les parcs qui relèvent de la ville centre du Service des grands parcs, du mont Royal, et des sports. Puis, on a quatre arrondissements et une ville liée.

3900

Puis le mécanisme de concertation pour tenter justement d'avoir une cohérence, une harmonie, c'est la Table de concertation du mont Royal, qui est un mécanisme de la ville centre. Et il y a un bureau du mont Royal qui est dans le service des grands parcs, qui normalement, sa mission, est de protéger et mettre en valeur le mont Royal, puis elle doit coordonner les différents plans, projets sur la montagne.

3905

3910 Et ça reste toujours un défi, là, parce qu'il y a quand même de secteurs qui travaillent
sur la montagne, que ça soit la voirie, et cetera. Ça fait que c'est d'avoir une instance qui a
aussi l'ascendance pour assurer que les différents plans sur le mont Royal – parce qu'on a
plusieurs plans – soit respecter l'esprit de Olmsted qui est le concepteur du parc du mont
3915 Royal. Que ça soit respecté dans chacun des aménagements, ça reste toujours un défi, là,
c'est sûr.

Mme MARIE-ODILE TRÉPANIÉ :

3920 Il faut rajouter aussi que comme c'est un site patrimonial déclaré par le
gouvernement, le ministère de la Culture a un rôle à jouer. Mais le ministère de la Culture a
délégué une partie de ses pouvoirs à la Ville et là maintenant, on a la division du patrimoine à
la ville qui va vérifier les éléments qui la concernent.

3925 Alors, en gros, c'est les nouvelles constructions et démolitions, ça, le ministère va s'en
occuper. Alors que les autres aménagements, c'est plus léger, ça va être la Ville.

Il faut aussi qu'à l'intérieur de la ville, tout le monde se coordonne.

LA PRÉSIDENTE :

3930 Oui. Et ça, ça comprend l'autre sommet, là, qui s'en va vers Westmount, là?

Mme MARYLINE CHARBONNEAU :

3935 Bien, il y a trois sommets. Il y a le sommet qui relève de Westmount, il y a le parc
Tiohtià :ke Otsira'kéhne qui est le sommet qui est près de l'Université de Montréal et le parc
du Mont-Royal qui eux relèvent de la ville centre.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

3940

Puis le cimetière c'est?

Mme MARYLINE CHARBONNEAU :

3945

C'est l'arrondissement.

Mme MARIE-ODILE TRÉPANIÉ :

Ils sont dans le creux.

3950

Mme MARYLINE CHARBONNEAU :

C'est entre Côte-des-Neiges puis Outremont, le cimetière.

3955

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

C'est tranquille, là.

Mme MARIE-ODILE TRÉPANIÉ :

3960

Parce qu'en fait, le parc Tio, comme on le dit dans le... Tiohtià :ke Otsira'kéhne, il est en partie sur les terrains du cimetière Notre-Dame-des Neiges et en partie sur les terrains de l'Université de Montréal, qui ont cédé ces terrains-là par un bail de 50 ans à la Ville de Montréal, pour faire un parc. Donc, à des fins de conservation et tout. Alors eux, bien il suffit à

3965

la Ville pour gérer ça.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

3970 Je peux comprendre à travers cette structure-là qui est mise en place, c'est toute une concertation, de gestion et c'est coordonné par la ville centre et même s'il y a une ville liée, les décisions se prennent au sein de la structure.

Mme MARYLINE CHARBONNEAU :

3975 Les décisions ne se prennent pas au sein de la Table de concertation du mont Royal. Au fond, c'est des consensus qui sont adoptés au sein pour donner un avis à la Ville de Montréal.

3980 Pour ce qui est du territoire qui relève de la Ville de Montréal, bon bien ça va être la Ville de Montréal qui va le prendre. Puis pour le parc de Westmount, bon ça reste Westmount malgré tout, là. Puis normalement, ils devraient s'inspirer des consensus pour prendre leurs décisions.

LE COMMISSAIRE CHARLES :

3985 O.K., c'est ça. C'est ce principe que je voulais comprendre. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3990 Bien, écoutez, je vous remercie beaucoup. Et on avait des questions, mais je pense qu'on a quand même pu comprendre plus, je dirais le dédale administratif de la montagne. Je vous remercie beaucoup, beaucoup, merci.

3995

Mme MARYLINE CHARBONNEAU :

Merci.

4000

Mme MARIE-ODILE TRÉPANIÉ :

On vous remercie et on s'excuse des changements d'horaire, là. Des fois, on ne peut pas contrôler ça.

4005

LA PRÉSIDENTE :

Écoutez, vous n'étiez pas les premières, puis il nous reste deux séances puis je pense qu'on va avoir encore des petites modifications.

4010

Alors, ça clôt notre quatrième séance d'information. Je voudrais remercier tout le monde, mes collègues commissaires, l'analyste, Marc-André Lapointe, la Webdiffusion qui est faite par WEBTV Coop, et surtout toute l'équipe de l'Office qu'on ne voit pas, mais qui font un travail derrière nous pour que tout ça se tienne. Alors, merci.

4015

Et on se revoit pour la cinquième séance mardi, en soirée, donc à 19 heures. Je vérifie là pour être sûre que je ne me trompe pas. Alors, merci et bonne fin de semaine, tout le monde.

4020


AJOURNEMENT

4025

4030

Je, soussignée, Cindy Lavertu, 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.

4035


Cindy Lavertu, s.o.

4040