

Le plan d'urbanisme et de mobilité de Montréal doit prévoir et favoriser la densification urbaine autour des axes de transport en commun structurant. Dans un contexte de crise du logement et d'urgence climatique, il est tellement frustrant qu'une grande quantité de stations de métro de Montréal sont entourés de maisons unifamiliales style banlieue. Voici quelques exemples:

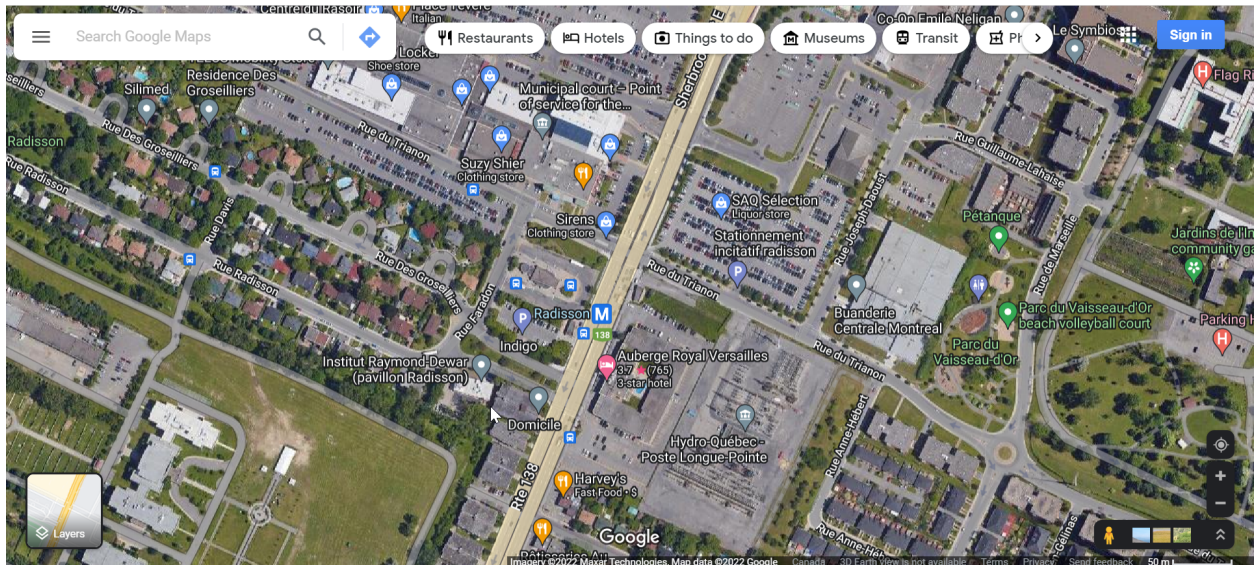
### **Station Honoré-Beaugrand:**

À 50m de la station



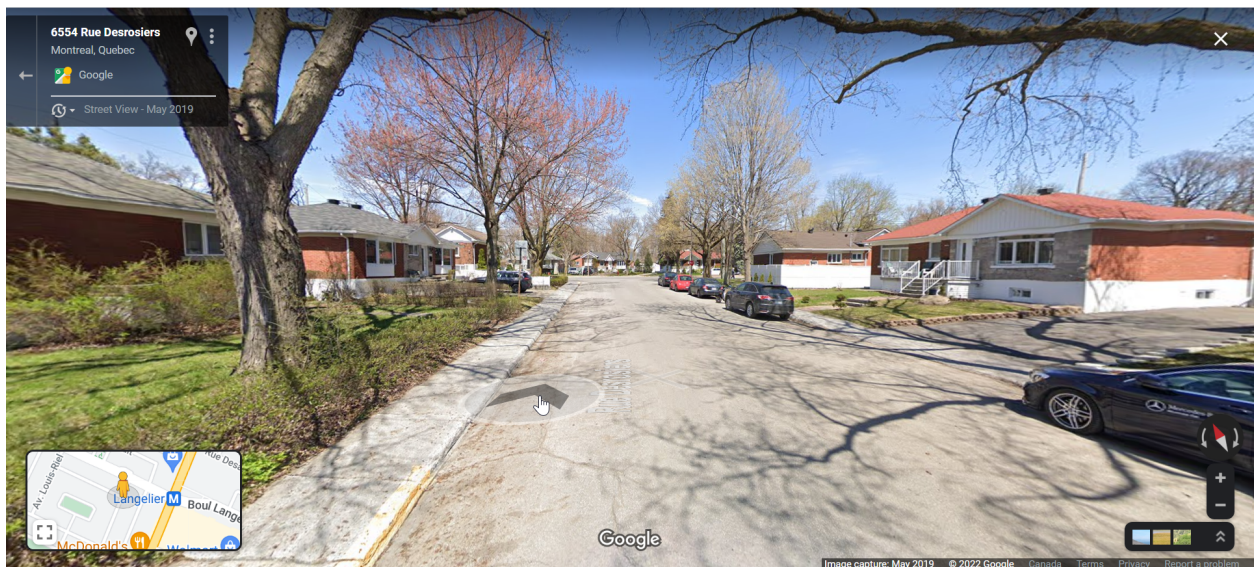
## Station Radisson:

Entourée d'une mer de parkings et de maisons unifamiliales



## Station Langelier:

même chose que Radisson, l'automobile est reine, mer de stationnements partout autour:





## Station d'Iberville:

À 50m de la station



Il y a plusieurs autres exemples. Les gens qui habitent ces maisons unifamiliales seront souvent les gens qui vont s'opposer à la densification, mais ce problème local a des répercussions à l'échelle du grand Montréal au complet, ça fait monter le prix des logements, ça accentue la dépendance à l'auto. Nous avons besoin de faciliter la densification et limiter l'influence politique de la minorité vocale des gens qui sont assez riches pour acheter une maison unifamiliale à Montréal ont. Il faut qu'un maximum de gens puisse profiter du transport en commun structurant, et ça commence par densifier autour des stations.

La même chose arrivera avec le prolongement de la ligne bleue, puis le REM de l'est (may it rest in peace), le SRB Pie IX et tous les prochains projets de transport en commun structurant. Le plan d'urbanisme et de mobilité doit inclure une façon de contrer cette opposition ultra-locale d'une minorité au dépens de la majorité.

Merci de l'attention que vous portez à cette lettre, j'espère que le PUM 2050 saura refléter une vision qui pourra aider durablement à la fois la crise du logement et la crise climatique.

--Émilio Gonzalez, résident de Villeray/St-Michel/Parc-Extension