

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS: Mme FRANCINE SIMARD, présidente
M. CHRISTIAN GIGUÈRE, commissaire
Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire
M. MARC-ANDRÉ LAPOINTE, analyste
M. SORAYA BOUCETTA, analyste
M. LAURENT-OLIVIER LORD, analyste

PUM 2050 : PLAN D'URBANISME ET DE MOBILITÉ

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 8

Séance tenue le 2 octobre 2024, 19 h
Bureaux de l'OCPM
1550, rue Metcalfe, 14^e étage
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 2 OCTOBRE 2024	
MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES ET OPINIONS :	
M. Daniel Chartier, citoyen.....	3
Mme Anne-Marie Aubert, Conseil du système alimentaire montréalais.....	17
Mme Anik Shooner, Colonia Development 1987 inc.....	31
PAUSE	
M. Robert Hajaly, citoyen.....	45
Mme Eryka-Maeve Dorélien et M. Zakarya Derbas, Groupe étudiant.....	50
Mme Johanne Elsener, Santé urbanité.....	65
M. Stéphane L'Espérance et Mme Vanessa Hudon-Ouellet, Construgep.....	77
Mme Patricia Clermont, l'Association québécoise des médecins pour l'environnement.....	91
MOT DE LA FIN.....	102
AJOURNEMENT	

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Mesdames et Messieurs, bonsoir. Bienvenue à cette séance d'audition des opinions réalisée dans le cadre de la consultation publique sur le PUM, le Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 de la Ville de Montréal.

10 La séance va se dérouler 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 commissioners in English, you are welcome to do so.

15 Je m'appelle Francine Simard et je suis commissaire à l'Office de consultation publique de Montréal. Monsieur Philippe Bourke, président de l'Office, m'a confié la présidence de cette consultation.

Je suis accompagnée par les commissaires Marie-Claude Massicotte.

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

20

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

25

Et Christian Giguère.

M. CHRISTIAN GIGUÈRE, commissaire :

Bonsoir.

30

LA PRÉSIDENTE :

Nous sommes appuyés dans nos travaux par les analystes Marc-André Lapointe et Laurent-Olivier Lord et c'est Laurent-Olivier Lord qui nous accompagne ce soir et qui est derrière.

35

Au nom de mes collègues et de l'Office, je vous remercie de l'intérêt que vous portez à nos travaux depuis le début de cette consultation. Un total de 94 personnes et représentants de divers groupes ont manifesté le désir de présenter oralement leur opinion devant les commissaires, nécessitant la tenue de dix séances qui ont débuté le 24 septembre et qui s'échelonneront jusqu'à demain en fin de journée, donc le 3 octobre.

40

Ces opinions présentées oralement s'ajoutent à celles qui nous ont été soumises par écrit jusqu'à présent, de même qu'aux nombreuses opinions recueillies par le biais des questionnaires en ligne et via interception sur site.

45

La Commission a aussi recueilli les suggestions et commentaires de la part des nombreuses personnes et organismes qui ont participé aux divers groupes de discussion tenus depuis le début des travaux.

50

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

55

Nous allons entendre dans quelques instants les présentations. Chaque intervenant disposera de dix minutes pour exposer son opinion. Après quoi, les commissaires auront eux aussi quelques minutes pour échanger avec les intervenants.

La séance est Webdiffusée en direct et sera également disponible dès demain sur le site de l'OCPM à la page de la consultation.

60

Les transcriptions des présentations seront également mises en ligne dans les jours qui suivront.

65

Si, pour une raison ou une autre, des inexactitudes se glissaient dans les interventions, les représentants du Service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal pourront user de leur droit de rectification par écrit, dans les 48 heures. Les rectifications seront disponibles sur le site de l'OCPM à la page de la consultation.

70

A la suite des séances d'audition des opinions, les commissaires procéderont à l'analyse de l'ensemble de l'information soumise dans le cadre de la consultation, ils en feront rapport et formuleront des recommandations.

Le président de l'Office soumettra le rapport à la mairesse de la Ville de Montréal, rapport qui sera rendu public deux semaines plus tard.

75

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

Sans plus tarder, nous allons accueillir le premier intervenant.

80

M. DANIEL CHARTIER, citoyen

LA PRÉSIDENTE :

85

Donc, dès que je vous donnerai la parole, je vous demanderais de vous identifier et vous êtes là à titre de citoyen, je crois. Donc, vous savez, vous disposez de dix minutes. Lorsqu'il restera deux minutes, je vous l'indiquerai, vous comprendrez que vous devez à ce

moment-là, conclure. Et malheureusement, on ne peut pas aller au-delà de ça. Voilà, on y va. Bienvenue, encore une fois.

90

M. DANIEL CHARTIER :

Bonjour. Merci, je suis Daniel Chartier, je suis architecte paysagiste et résident de Mercier-Est. Je vais parler du Plan d'urbanisme et de mobilité, mais je vais essayer de transposer les orientations du PUM dans la réalité. C'est-à-dire, un site à requalifier, les abords élargis de l'autoroute 25, entre le fleuve et Anjou et un site iconique, le mont Royal.

95

Donc, c'est deux environnements extrêmement différents et ma présentation, mon mémoire va dans le détail, mais dans la présentation, je n'ai pas le temps de détailler les éléments en question, je vais m'en tenir aux grandes orientations.

100

Si on regarde au niveau du transport collectif. La nécessaire consolidation de Montréal passe obligatoirement par le développement d'un réseau ramifié de tramway efficacement interconnecté avec des lignes de métro prolongées jusqu'aux points de convergence.

105

Il faut rapidement amorcer les actions en ce sens, en commençant par l'Est, le Sud-Ouest et le reste. Il faut prioriser les gestes de consolidation du transport collectif par rapport aux actions relatives au réseau cyclable, particulièrement celui qui risque de compliquer l'arrivée du tramway.

110

Il faut inclure le prolongement de la ligne bleue et de la ligne verte jusqu'au Faubourg Contrecoeur, il faut la mettre sur la carte des actions 2050. Et finalement, il faut réaménager le pôle intermodal Radisson.

115

Transports actifs. Il y a une pléthore de nouvelles voies cyclables qui sont créées, dont beaucoup sont de mauvaise qualité et souvent plus ou moins pertinentes. Donc, des fois, on a l'impression que c'est une course au kilométrage ou au nombre de pistes, là.

120 Mais ce qu'il faut, c'est prioriser la création d'un véritable réseau interconnecté, sécuritaire et convivial. Et les endroits les plus dangereux, c'est les abords des échangeurs, les traverses ferroviaires, les ponts. Donc, il faut prioriser les actions qui permettent de sécuriser la traversée de ces lieux stratégiques, là ; c'est fondamental.

125 Par exemple, puis mais... ça c'est les nouveaux, mais il y a aussi, il faut rendre enfin sécuritaires des aménagements qui ont été faits il y a longtemps, dont la piste Notre-Dame, ça a été fait il y a presque 40 ans, en 85 ça a été fait, et c'est toujours pas sécuritaire.

130 Ça n'a aucun bon sens que des vieilles voies cyclables, bancales, continuent à fonctionner, alors qu'on en ajoute une pléthore. Il faut corriger les enjeux. Et celles qui existent aussi, il faut mettre les services pour qu'elles fonctionnent comme il faut.

135 Il faut regarder le rôle stratégique. Autour de l'autoroute 25, toute la signalisation touristique fait converger les automobiles dans l'échangeur Sherbrooke, en direction du Stade Olympique et les autres destinations touristiques. Donc, ça joue un rôle stratégique pour la mobilité.

140 Et le Premier Ministre avait dit : « On va créer une porte de l'Est pour essayer d'unifier l'Est et l'Ouest de Montréal. », c'est un bel exemple. Donc, il faudrait créer une porte de l'est à grande valeur paysagère, artistique et architecturale.

J'ai développé un mémoire dans le cadre de la consultation sur Place Versailles, où j'ai développé ça et où j'expliquais qu'en faisant cette porte-là et en repensant le projet de Place Versailles de façon à créer un noyau architectural de grande qualité à proximité d'une

145 telle porte, bien on pourrait diminuer la densité ailleurs, les hauteurs – surtout ailleurs – et créer vraiment un milieu très intéressant.

Il faut intégrer le pôle intermodal Radisson. Les gens de toute la couronne, le Nord, le Sud, Laval, convergent à cet endroit-là. Il faut créer quelque chose qui est interconnecté avec l'autoroute. Puis il faut créer la suture solennelle pour compenser la dévastation qui a été faite par la création de l'autoroute A-25. Le quartier Longue-Pointe a été rasé pour faire ça, dont des bâtiments extraordinaires.

150 Le redéveloppement dans les quartiers existants. En ce moment, puis dans le projet aussi, on a l'impression qu'il y a une volonté d'aller vers des capacités maximales. On a l'impression, des fois, qu'on retourne à l'époque de Jean-Drapeau, là où on faisait surgir des tours ici et là, sans qu'il y ait une vraie vision urbanistique de paysage, et cetera.

155 Donc, il faut développer... Puis l'autre point, c'est que là il y a des projets qui se développent, mais O.K., il faut mettre du logement, du logement, du logement, mais les autres objectifs du PUM, on voit qu'il y a une volonté de la part de beaucoup d'acteurs dans le marché de dire : « Ah, le reste, ce n'est pas important. C'est juste, on fait des logements, aweille, on y va au max, on a un gros besoin. »

165 Ça fait qu'il faut développer une synthèse. Moi, tout mon mémoire est axé autour de ça, c'est la notion de synthèse entre les différents axes. C'est bien beau avoir toute une belle liste d'orientations, mais si ça ne débouche à rien, ce n'est pas intéressant.

170 Donc, il faut faire en sorte que la Ville de Montréal, les arrondissements, le Gouvernement du Québec, les communautés des affaires citoyennes, participent à l'idéation et aux réalisations sur le terrain. Je reviendrai à la toute fin là-dessus.

175 Les activités économiques. Il y a des projets, le Port de Montréal est un bel exemple, t'sais des projets qui sont présentés « Ah, on va investir des centaines de millions de dollars, ça va être extraordinaire, l'Est va revivre », oui, mais en réalité, ce que ça fait, ça continue à faire, à dégrader des milieux de vie qui ont déjà donné en masse sur le, on a eu droit à beaucoup de dégradation dans le passé, et on continue.

180 Alors que les bénéfices du port se comptent par milliards et les mesures de mitigation se comptent par peanuts. C'est des peanuts ce qu'ils ont donné pour nous autres, donc ça n'a aucun bon sens. Il faut réaménager les interfaces du Port de Montréal avec les quartiers avoisinants.

185 Patrimoine et paysage. La qualité de vie à Montréal provient largement du bien-être créé par les lieux identitaires ; le mont Royal, et cetera. Donc, il faut prendre les moyens requis pour non seulement préserver le patrimoine, mais pour l'utiliser respectueusement en consolidant les valeurs civiques et communautaires.

190 Je donnais des exemples dans mon mémoire, le Louis-H-Lafontaine, mont Saint-Antoine, des bâtiments, des ensembles exceptionnels. Mais là, il y a plein de bâtiments, il y a moyen de mettre des écoles là-dedans. En tout cas, il y a moyen de développer quelque chose et il faut préserver les vues vers le mont Royal et les mettre en scène – c'est mon dada – par exemple, sur la rue Sherbrooke, dans le cadre du réaménagement de la porte de l'Est et de la Place Versailles.

195
200 Les indicateurs de nature. Les gens parlent tout le temps de biodiversité, mais souvent ça se traduit juste par : « On va mettre un maximum de canopée ou de biomasse. » Et donc, il faut qu'il y ait une éducation sur les subtilités. C'est-à-dire biotope et biodiversité, biomasse, pourcentage de canopée, surface végétalisée, paysage, percée visuelle, mise en valeur des végétaux remarquables.

205 Parce qu'il y a des végétaux remarquables de différentes grosseurs. Donc, il faut éduquer la population puis il faut développer un système pour prioriser. Parce que des fois, c'est l'enjeu de biodiversité qui doit dominer et des fois, c'est des enjeux de biomasse ou de canopée ou autre.

210 Donc, à quelque part, il faut qu'il y ait un cadre stratégique développé là-dessus. Il faut augmenter l'efficacité des actions par la mutualisation d'infrastructures. Par exemple, la géothermie, les stationnements.

215 Dans le cadre de Place Versailles, j'expliquais que les, si on faisait les stationnements souterrains pour desservir les commerces, on pourrait, par la suite, dans 10, 15 ans construire des tours par-dessus dans le cadre de la porte de l'Est, et cetera.

220 Donc, il y a moyen, le pire, c'est que le développeur pourrait sauver de l'argent, faire un meilleur projet, que ça soit beaucoup plus attractif pour les citoyens et sauver de l'argent.

225 Donc, ma grande conclusion : il faut arriver – mes deux minutes, j'y arrive, oui. La planification concertée puis la mise en œuvre stratégique. Chaque objectif du PUM est important. Bon, il y a des formulations qui laissent à désirer, mais il y a des, vous serez là pour recommander des ajustements.

230 Mais je pense que l'enjeu principal c'est de faire en sorte que la, qu'il y ait une synergie entre les différents enjeux dans les actions qui soient posées. Parce que je l'ai vécu à la Ville, j'ai été 37 ans à la Ville, dont 23 sur le dossier du mont Royal et chaque service fait sa petite affaire.

235 Donc, à quelque part, comment on fait pour amener les partenaires à travailler ensemble ? Et pour ça, il faut développer des organisations un peu comme la Table de concertation du mont Royal ou le Quartier des Spectacles, puis que la population soit

impliquée. Il faut faire rayonner dans la population, avec la population et les parties prenantes collaborent.

LA PRÉSIDENTE :

235

Wow, il vous restait même une minute, merci beaucoup, Monsieur Chartier. Première question en ce qui a trait au transport actif, c'est votre deuxième ou troisième page, je crois. Mais vous avez dit : « Il faut un véritable réseau interconnecté. », vous ajoutez sécuritaire et convivial. Mais j'aimerais que vous me parliez de ce qu'est « un véritable réseau interconnecté », vous pensez à quoi ?

240

M. DANIEL CHARTIER :

Bien c'est parce que comme moi dans le coin chez nous, l'autoroute 25 c'est une barrière épouvantable et l'autoroute 40 aussi, et il y a des pistes cyclables, mais il y a des tronçons qui sont d'une dangerosité incroyable.

245

Entre autres, sur Sherbrooke, en direction est, il y a une place ; trois voies en direction est, en direction plus loin, puis deux voies en direction de l'autoroute et les cyclistes se promènent là-dedans, dans le milieu des autos, des autobus, des camions, c'est complètement démentiel.

250

Donc, il faut créer des vraies connexions puis il y a, les autres viaducs sont presque tous pareils.

255

LA PRÉSIDENTE :

Franchir les obstacles.

260

M. DANIEL CHARTIER :

Franchir les obstacles au-dessus de la 40 dans l'axe Roi-René, c'est monstrueux comme aménagement et ils ont remis des centaines de milliers de dollars, sinon des millions pour reconstruire des échangeurs.

265

Donc, ma dernière conclusion c'est : il faut que le Ministère, le Gouvernement du Québec, via le Ministère des Transports, via la santé, via l'éducation, et le Gouvernement du Canada avec le port, et cetera, que ces instances supérieures là collaborent.

270

Parce que là actuellement, eux autres ils font leur petite affaire, puis la ville, là, ce n'est pas important. Ça fait que comment on fait pour amener le Gouvernement du Québec à agir de manière respectueuse ou arrêter de considérer que c'est des échangeurs, qu'on vit dans le monde autoroutier, partout, là ?

275

LA PRÉSIDENTE :

Et justement, comment fait-on ?

280

M. DANIEL CHARTIER :

Bien ça prend une mobilisation citoyenne, ça prend des mobilisations citoyennes, il faut développer des Tables de concertation de quartier et que les Tables – dans certains cas c'est des interquartiers, là, moi je m'apprête à essayer de faire de la mobilisation auprès des Tables de concertation, Mercier-Est, Mercier-Ouest puis les organismes citoyens.

285

Même la Chambre de commerce de l'Est j'essaye, je leur ai envoyé le mémoire, ils n'ont pas réagi, mais à quelque part, l'idée c'est de faire connaître, d'abord, puis ensuite faire adhérer à différentes choses.

C'est long, t'sais, c'est long, mais il faut le faire.

290

LA PRÉSIDENTE :

Je vais vous ramener à votre page aussi où vous parlez des quartiers existants. Et vous dites bien là, on fait beaucoup des exercices de capacité maximale. Comment ça se fait qu'on en est arrivés là, c'est toujours capacité maximale, le plus grand nombre de logements possibles ? Est-ce que c'est en fonction, est-ce que c'est parce qu'il y a des problèmes de logement, d'abordabilité, comment on en est arrivés là ?

295

M. DANIEL CHARTIER :

Bien on a traîné, là. Dans certains cas comme le mont Saint-Antoine, le Gouvernement du Québec a des immenses, un demi kilomètre par un kilomètre, donc il y a un terrain à développer, à repenser parce que les jeunes qui vivent là, ils vivent dans les conditions les plus misérables du réseau de la santé au Québec, depuis dix ans.

300

305

Et à quelque part, ça doit être repensé, mais là le gouvernement ne fait rien, puis là c'est à la petite semaine. Dès que quelqu'un arrive pour faire quelque chose, O.K., tu peux faire le maximum que tu veux. Mais à quelque part, il faut avoir une vision dans les quartiers, comment, où sont les pôles qu'on peut développer puis comment on développe des services.

310

Parce que là, rajouter 5 000 personnes comme à la Place Versailles, il faut donner des services. Donc, il faut qu'il y ait des systèmes de santé, l'éducation, le REM, et cetera. Donc, à l'intérieur de ces sites-là, il va falloir qu'il y ait des sites réservés pour ces différentes fonctions.

315

LA PRÉSIDENTE :

320 Est-ce que vous trouvez des réponses dans le PUM à cette préoccupation-là ?

M. DANIEL CHARTIER :

325 J'avoue que je ne l'ai pas lu comme il faut. Cet été j'ai eu des problèmes de santé, j'ai été obligé de... je n'ai pas vraiment lu dans le détail.

LA PRÉSIDENTE :

330 D'accord, merci. Christian ?

LE COMMISSAIRE :

335 Oui, merci. Vous n'avez pas eu l'occasion trop d'en parler, mais dans votre mémoire, vous abordez la question de comment bâtir ou construire les conditions d'une abordabilité. Hein, quand on parle de crise du logement, il y a beaucoup de gens qui viennent nous proposer diverses solutions autour de l'abordabilité.

340 Alors vous, c'est quoi votre position là-dessus ? C'est quoi les conditions d'une abordabilité pérenne ?

M. DANIEL CHARTIER :

345 Oui, bien quelque chose comme Place Versailles, ils mettaient, ils faisaient un bloc avec les HLM complètement à l'extrémité, ça n'a aucun bon sens. Il faut, premièrement, là, la quantité n'était pas suffisante, mais deuxièmement, ça prend une intégration, là, en France où il faut intégrer dans les bâtiments, les logements avec, moins coûteux.

350 Donc, il faut que ça soit intégré. Là, les systèmes de financement, je ne suis pas expert là-dedans, mais l'idée, c'est de faire en sorte que les, comment on fait pour, c'est parce que la Ville dit tout le temps aux développeurs : « arrange-toi. », mais quand on parle de projet de 5 000 logements, il y a tout un paquet de services, puis donc il faut déjà planifier comment tous les services vont être.

355 Donc, il faut que la Ville assume une partie peut-être même de la voirie, une partie de certains éléments. Même que la géothermie ou les systèmes thermiques pourraient être assumés en partie par la Ville et autres. Et moins de stationnement en souterrain, moins de stationnement.

360 Si on mutualise les stationnements, ça diminue les coûts, donc on pourrait, ça réduit la valeur. En tout cas, dans un cas comme la Place Versailles qui est proche d'un pôle exceptionnel.

365 Mais c'est ça, il y a toute une série de mesures, puis créer des écoquartiers. Et là, mais c'est un long travail. Là, c'est parce qu'on cherche toujours à avoir la baguette magique, O.K., on va faire ça en deux semaines. On ne prend pas le temps de préparer la vision à long terme dans le quartier puis ensuite d'arriver, puis ensuite les projets se développent.

370 Moi, je trouve que le projet des, le grand havre, là, le long du Canal Lachine, ça avait été un exemple. C'est-à-dire que Cameron Charlebois est arrivé, puis ils ont fait un projet puis ensuite ils ont divisé ça, puis là il y a différents entrepreneurs qui ont développé, puis des Coop, et cetera. Ça fait que ça tu arrives à faire quelque chose d'intéressant.

375

LA COMMISSAIRE :

380 Oui. Moi, je vais vous amener vraiment à partir de la porte de l'Est. Donc, toute cette notion-là de porte de signalisation touristique. C'est un peu – je lisais dans votre rapport – un peu la notion des entrées de ville et tout.

Comment vous voyez ça ? Est-ce que c'est des choses qui sont traduites dans le PUM actuellement ? Sinon, comment vous...

385 **M. DANIEL CHARTIER :**

Je ne sais pas, je...

LA COMMISSAIRE :

390 O.K., mais comment vous voyez ça les entrées de ville ?

M. DANIEL CHARTIER :

395 Mais c'est l'idée comme un peu comme l'entrée Bonaventure, là, c'est-à-dire qu'il a le Jaume à un bout, puis il y a le de Broin à l'autre bout, deux œuvres exceptionnels, des ensembles d'œuvres d'art exceptionnels. Et un aménagement paysager.

400 La même chose à Henri-Bourassa/Pie-IX, alors que c'est beaucoup moins important en termes stratégique à l'échelle métropolitaine que l'est ce lieu-là. Donc, il devrait y avoir un geste, le Gouvernement du Québec.

405 D'ailleurs, le Premier Ministre avait dit « On va mettre deux – je ne sais plus combien de centaines de millions pour créer une porte de l'Est – mais ils la mettaient dans le milieu de nulle part entre Anjou et... Donc, parce que c'était son comté.

410 Mais à quelque part, c'est parce que ce n'est pas un quartier qui a été détruit par le MTQ, alors que nous, c'est le MTQ qui est venu raser Longue-Pointe, qui est un quartier, le troisième plus vieux quartier de Montréal. Plein, plein, plein de choses, puis bien on pourrait mettre en œuvre monsieur de Rouen qui est un artiste exceptionnel, qui approche de la fin de vie, mais à quelque part...

415 T'sais, sa vie a été marquée, son père, son frère sont morts dans le fleuve. Il a fait des choses, donc il faut créer un lieu exceptionnel à cet endroit-là, puis...

LA COMMISSAIRE :

420 Seconde question. La vision dans les quartiers, vous en avez parlé, d'avoir une vision globale dans les quartiers, comme tel, c'est ce que j'ai compris. Ça serait quoi le premier pas à faire pour en établir une, pour que... Ça serait quoi, ça serait quoi la première étape pour établir ça ?

M. DANIEL CHARTIER :

425 Bien, c'est de travailler avec la population. Parce que dans Mercier-est, il y a eu des exercices un moment donné pour identifier c'est quoi les éléments identitaires dans le quartier ?

430 Mais c'est sûr que la population ne rentre pas, comme la porte de l'Est, ça c'est pas quelque chose qui vient naturellement, c'est comme, il faut forcer le monde à sortir du cadre,

donc moi j'essaie de brasser la cage pour amener les gens – même le Port – à faire une entrée de ses installations, de qualité.

435 Bien il faut travailler avec les citoyens puis peu à peu, puis faire rayonner les idées puis mobiliser des gens comme on a fait avec le REM de l'Est et d'autres enjeux.

LA COMMISSAIRE :

440 L'exemple de la Table de concertation du mont Royal, pour vous, qu'est-ce que ça représente ?

M. DANIEL CHARTIER :

445 Bien c'est un idéal. C'est ça que je disais, c'est exemplaire. Pendant des années, là, nous on présentait les projets, là, on faisait des analyses. Les Amis de la Montagne, les autres Héritage, là, ils étaient difficiles. Votre étude n'est pas à point là-dessus, il fallait avoir – puis les universités, il fallait avoir des études, des études, des études, puis ensuite, il fallait trouver que nos solutions répondaient à toutes ces études-là.

450 Puis là, après on arrivait à faire les choses, il fallait les faire parfaitement.

LA COMMISSAIRE :

455 Merci, merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, c'est tout le temps dont nous disposions, merci beaucoup d'avoir accepté de venir partager avec nous vos idées. Alors, bonne soirée.

460 **M. DANIEL CHARTIER :**

Merci beaucoup.

465 **LA PRÉSIDENTE :**

Au revoir. Nous revenons dans quelques instants.

470 **Mme ANNE-MARIE AUBERT**
Conseil du système alimentaire montréalais.

475 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir, bienvenue. Au moment où je vous donnerai la parole, dans quelques instants, je vais vous demander de vous identifier pour les fins d'enregistrement et de préciser l'organisation que vous représentez.

480 Je vous confirme que vous disposez de dix minutes. Après huit minutes, je vais vous faire un petit signe, vous comprenez qu'il faudra à ce moment-là résumer votre pensée et votre présentation. Et ensuite nous disposerons, nous, d'une petite période pour vous poser des questions.

485 Alors voilà. Encore une fois, bienvenue, et la parole est à vous.

Mme ANNE-MARIE AUBERT :

490

Merci de me recevoir aujourd'hui. Je m'appelle Anne-Marie Aubert et je suis la coordonnatrice du Conseil du système alimentaire montréalais. Le Conseil SAM, qu'on l'appelle, est ancré dans Montréal – métropole en santé – la Table intersectorielle régionale des saines habitudes de vie pour la Ville de Montréal, donc un mandat qui vient du

495

Gouvernement du Québec dans le cadre de la politique gouvernementale de prévention en santé.

500

Ça fait beaucoup d'acronymes tout ça, mais je vous donne les mots complets pour aider à la compréhension. Et ensuite, le Conseil du système alimentaire montréalais est aussi un conseil de politique alimentaire, donc qui agit en tant qu'expert-conseil auprès de la Ville de Montréal pour tout ce qui touche l'alimentation.

505

Donc, le système est composé de membres statutaires qui représentent les institutions publiques et les membres sélectionnés qui représentent différents secteurs de la société civile.

510

Dans la dernière décennie, on s'est vraiment rendu compte à quel point la Ville a un rôle à jouer pour la sécurité alimentaire de la population. Dans le cadre de nos travaux au Conseil SAM, nous avons réalisé un projet selon une méthodologie qui s'appelle Food-EPI, en collaboration avec Jean-Claude Moubarac à l'Université de Montréal, qui nous a permis de recenser l'ensemble des politiques existantes à la Ville de Montréal qui touchent notre système alimentaire.

515

Ça fait un document de 90 pages, c'est vraiment quelque chose d'important et aujourd'hui, on ne peut plus dire que la Ville n'a pas un rôle à jouer pour la sécurité alimentaire.

520 Donc, bien que ce ne soit pas traditionnellement dans les compétences des municipalités qu'on va voir nommées dans la Loi sur les municipalités, par exemple, aujourd'hui, on ne peut pas faire abstraction du fait que la Ville agit déjà et dispose de beaucoup de leviers pour avoir un impact sur la sécurité alimentaire de la population montréalaise.

525 La Ville elle-même reconnaît ce fait-là dans Montréal 2030 qui vise à tendre vers l'élimination de la faim et améliorer l'accès à la saine alimentation, et dans d'autres politiques que nous avons répertoriées qui visent toutes à améliorer un aspect ou un autre du système alimentaire.

530 Cette façon de travailler, un peu en silo par enjeux sur la question alimentaire, se reflète dans le PUM. Donc, en faisant la lecture du PUM, en fait, on peut voir par endroits des mentions de l'alimentation. Certains éléments vont être abordés de façon plus explicite, alors que dans d'autres cas, on va parler, par exemple, de commerces de proximité ou de développement de l'industrie, incluant l'industrie bioalimentaire.

535 Mais notre volonté, avec le Conseil SAM, c'est de vraiment faire ressortir le fil conducteur entre tous ces éléments-là et qu'est-ce que ça représente ou qu'est-ce que ça pourrait représenter pour améliorer notre système alimentaire.

540 Donc, je ne vais pas passer à travers l'ensemble des recommandations qui sont dans le mémoire, mais j'aimerais souligner quelques idées clés sur lesquelles nous nous sommes basés pour faire ces recommandations-là.

545 Dont la première est que l'alimentation n'est pas un bien comme un autre. Donc, on ne peut pas juste penser l'alimentation sous un aspect économique, mais il faut aussi regarder les questions santé, environnement, équité sociale.

550 Donc, je vais donner un exemple : quand on va parler de s'assurer qu'il y a des commerces alimentaires à proximité, des commerces de proximité à 15 minutes de marche, c'est vrai qu'on mentionne déjà les marchés publics et les commerces alimentaires de façon générale.

555 Par contre, tous les commerces alimentaires ne sont pas égaux en termes de l'offre alimentaire qu'ils vont mettre en place et qui vont façonner les choix de consommation des Montréalaises et des Montréalais.

560 Donc, on est assez familiers avec les notions de désert alimentaire où on va parler d'un problème d'accès économique ou un problème d'accès géographique à des aliments de qualité. Mais on parle moins de la problématique des marais alimentaires où l'offre alimentaire est, en fait, des... il y a beaucoup de possibilités de se procurer de l'alimentation, mais cette alimentation n'est pas d'une bonne qualité sur le plan nutritionnel.

565 Donc, on va avoir une surreprésentation de restaurants minutes ou des dépanneurs qui n'ont pas une offre d'alimentation saine. Donc, la Ville dispose de leviers, surtout après peut-être dans les PLUM à l'échelle des arrondissements pour mettre en place des règlements de zonage pour inciter à certains types de commerces, plus que d'autres.

570 Et on croit que c'est important que la Ville essaie d'utiliser ces leviers-là pour s'assurer que l'offre est diversifiée. Donc, on ne veut pas bannir les restaurants minutes, mais on veut avoir une offre diversifiée pour que les personnes puissent avoir le choix. En fait, que le choix de faire, de se nourrir sainement soit plus facile.

575 Deuxième grande idée qu'on voulait mettre de l'avant c'est que le potentiel de Montréal comme ville nourricière devrait toujours être pensé quand on parle de verdissement. Donc, on va parler d'espaces verts, de développement des parcs, des lieux de connectivité entre les différents écosystèmes naturels ; la plantation d'arbres, par exemple.

Mais ce n'est pas toujours pertinent de penser à un aménagement nourricier, donc on peut avoir des endroits qui ne sont pas faciles d'accès pour aller cueillir des fruits des arbres fruitiers, par exemple.

580 On peut avoir des terrains qui sont contaminés, donc ce n'est pas un lieu propice à faire de l'agriculture urbaine. Mais il y en a vraiment des opportunités, en fait, quand on pense à faire un répertoire de tous les arbres, par exemple, qu'on veut planter pour arriver au fameux 500 000, bien dans cette planification-là, est-ce qu'on peut aussi intégrer la notion de ville nourricière ?

585 Et donc de penser aux arbres fruitiers qui pourraient faire partie des espèces qui sont plantées, et ensuite travailler avec les différentes organisations qui existent déjà pour assurer la cueillette, la collecte et la redistribution de ces fruits-là.

590 Finalement, je voulais parler un peu de l'aspect réglementaire qui peut être un frein pour le développement de l'agriculture urbaine ou le développement de l'agriculture plus traditionnelle, par exemple, dans l'ouest de l'Île où dans le futur grand parc de l'Est.

595 On trouve dans les affectations des sols ou dans certains critères sur, en fait, dans les zones qui sont celles pour la conservation, ou qu'il y ait des règlements qu'on va mettre en place pour limiter quel type de fonctionnalité on peut avoir sur ces terrains-là.

600 Dans le cas des terres agricoles, il y a des usages qui sont encadrés par le MAPAQ avec la Loi sur l'activité sur les territoires agricoles, mais pour les activités qui ne sont pas nommées à cette échelle-là, ça tombe, en fait, c'est dans la cour de la Ville de décider qu'est-ce qu'ils vont permettre ou ne pas permettre comme activité.

Donc, par exemple, construire un bâtiment qui sert au conditionnement des aliments, de construire un domicile, d'avoir différents types d'infrastructures. Donc, on pense que ça

605 serait essentiel que quand vient le temps de préciser quelles activités, ou quel type
d'infrastructure on va permettre sur ces terres-là, que la Ville travaille vraiment en
concertation avec les acteurs qui sont déjà présents sur le terrain.

610 Je pense, notamment, à l'ouest de l'Île, le grand parc de l'Ouest et toute la zone
agricole de l'ouest de l'Île. Lors des consultations nationales sur les activités agricoles et le
territoire que le MAPAQ a menées l'an dernier, il y avait beaucoup d'acteurs de l'ouest de
Montréal qui sont les acteurs atypiques en agriculture, donc qui ne sont pas des agriculteurs
ou des agricultrices avec des activités traditionnelles, mais qui ont des activités d'éducation,
ou qui vont être plus dans une logique d'économie sociale comme le Regroupement Partage
615 qui vont produire, mais pour essentiellement faire don de la majorité de leur récolte.

Et parallèlement à ça, avec l'agriculture urbaine, dans différentes affectations des
sols, on va venir mettre beaucoup, beaucoup de critères sur un projet en agriculture urbaine,
doit avoir un aspect éducatif, doit faire ci, doit faire ça, doit pas faire ci, doit pas faire ça.

620 Et on aimerait plutôt renverser la logique et dire « en général, les projets d'agriculture
urbaine sont positifs. » Donc, à moins qu'ils soient déjà une source de nuisance pour le
voisinage, bien qu'on maximise, en fait, ce qu'on peut faire avec l'agriculture urbaine et on fait
tomber un peu toutes ces barrières au développement des projets.

625 **LA PRÉSIDENTE :**

Et on conclut, c'est ainsi qu'on conclut. Merci beaucoup. Première question, en fait,
vos trois idées clés, donc l'agriculture urbaine, Montréal ville nourricière et la disponibilité de
630 l'alimentation lorsqu'on parle de marais et de désert alimentaire.

D'ailleurs, est-ce qu'il y en a beaucoup des marais alimentaires ?

Mme ANNE-MARIE AUBERT :

635

Enormément.

LA PRÉSIDENTE :

640

Enormément ? Ah, O.K., je ne vais pas vous demander la liste...

Mme ANNE-MARIE AUBERT :

645

Surtout autour des écoles secondaires.

LA PRÉSIDENTE :

650

Ah oui, bien sûr. Alors, ces idées clés, comment vous aimeriez les voir intégrées dans le projet de PUM ? Est-ce que c'est via des objectifs ou via des cibles ? Ou, comment vous aimeriez voir ?

Mme ANNE-MARIE AUBERT :

655

Bien parfois, il s'agit juste de développer un peu plus que ce qui est là actuellement. Donc, on va parler, par exemple, de zonage incitatif, donc ça c'est intéressant.

660

Mais il y a aussi, il y a la carotte, mais il y a aussi le bâton. Donc, on a l'exemple à Côte-des-Neiges ou à Verdun où on a mis en place de la réglementation qui va empêcher soit des restaurants minute ou le service au volant, pour certains types, avec l'objectif d'empêcher la mise en place de restaurants minute.

665 Donc, parfois, c'est juste de venir expliciter ou donner des exemples de plus qui touchent l'alimentation parce que l'interprétation de ce qui est là actuellement peut être très large et ne va pas forcément mener à des actions spécifiques en lien avec l'environnement alimentaire.

LA PRÉSIDENTE :

670 Et l'agriculture urbaine, comment vous la verriez intégrée ?

Mme ANNE-MARIE AUBERT :

675 Donc, on parle déjà pas mal d'agriculture urbaine dans le PUM. La Ville a une stratégie d'agriculture urbaine également. Mais c'est vraiment avec les critères qui sont mis en place dans la section d'affectation des sols qu'on pense qu'en fait, en enlevant plusieurs de ces critères-là, on pourrait juste laisser plus champ libre au développement de l'agriculture urbaine.

LA PRÉSIDENTE :

680 O.K.

Mme ANNE-MARIE AUBERT :

685 C'est aussi dans l'intérêt pour un projet en agriculture urbaine de ne pas avoir à répondre à tous ces critères, va permettre de se concentrer vraiment sur un objectif au lieu d'essayer de faire trois choses à la fois.

690

LA PRÉSIDENTE :

Bien.

695 **LA COMMISSAIRE :**

Bien, je vais prendre la balle au bond. Donc, ce serait quoi les critères principaux où est-ce qu'on pourrait être plus flexible dans ce sens-là ?

700 **Mme ANNE-MARIE AUBERT :**

705 Bien par exemple, le critère d'avoir un aspect éducatif, ça peut être intéressant d'avoir un projet en agriculture urbaine qui vise principalement l'éducation, on le voit dans les cours des écoles, et cetera. Mais ce n'est pas nécessaire pour chaque projet en agriculture urbaine d'avoir un aspect éducatif.

710 On va aussi voir, par exemple, des restrictions par rapport à la production intensive. On a cherché aussi la définition de ce qu'on entend par production intensive en agriculture urbaine puis on ne l'a pas trouvée. Donc, un moment donné, ce serait intéressant aussi de préciser ce qu'on entend par cela parce que ça n'apparaît nulle part dans les politiques autres de la Ville non plus.

715 Mais, en fait, parfois, une production intensive, nous on l'a interprétée comme une production, par exemple, d'un seul type de légume, par exemple, sur une assez grande surface.

Mais parfois à Montréal, une production comme ça peut vraiment servir à répondre à un besoin d'une communauté. Par exemple, une communauté culturelle qui ne trouve pas un produit de ce type-là dans les supermarchés et là qui a trouvé une façon de produire cet

720 aliment à Montréal ; donc de mieux subvenir, en fait, aux besoins de la communauté en
matière de saine alimentation. Et donc pourquoi on voudrait venir interdire ça ?

LA COMMISSAIRE :

725 Vous avez mentionné, bien c'est ça, les déserts alimentaires, mais comme dans le
PUM, il y a quand même le 15 minutes de marche et tout ça, l'offre alimentaire. Comment
qu'on peut maintenir la récurrence si on sait que les commerces, peut-être ça bouge quand
même beaucoup ? À ce moment-là, avez-vous quelque chose à suggérer de ce côté-là ?

730 **Mme ANNE-MARIE AUBERT :**

Je n'ai pas tout à fait compris votre question.

LA COMMISSAIRE :

735 Vous mentionnez le 15 minutes de marche pour aller dans différents commerces avec
des commerces relativement spécialisés, mais on sait qu'il y a quand même beaucoup de
mouvements au niveau des commerces.

740 Donc, pour maintenir ce type de réglementation-là ou d'encourager, comment qu'on
peut mettre ça en place ou avoir un effet de continuité ?

Mme ANNE-MARIE AUBERT :

745 Bien c'est sûr qu'il y a la question d'infrastructures qui sont particulières à un
commerce alimentaire, donc toute la question d'installation de cuisines, de chambres de froid
et tout ça. Donc, quand on est dans les nouveaux développements, peut-être soit de

conserver ce qui existe déjà quand on est dans un roulement pour un nouvel occupant pour une nouvelle entreprise.

750

Je ne sais pas s'il pourrait y avoir un incitatif pour ça, ou bien si un commerce veut s'implanter et vient dans un espace qui n'était pas un commerce alimentaire avant, bien ça serait de s'assurer que peut-être qu'il y a une subvention pour la création de ces infrastructures-là.

755

Ou minimalement, de s'assurer que tout est en place pour qu'un commerçant puisse s'établir là et respecter tout ce qui est exigence en matière de collecte de matières résiduelles, on commence avec la collecte de compostage. Tout ça, ça demande des infrastructures. On parle de la consigne aussi, toutes les infrastructures pour la consigne qui sont mises en places.

760

Donc, même si ce n'est pas l'endroit en soi sur lequel la Ville a un pouvoir d'agir, mais de s'assurer que l'environnement aussi va permettre à tous ces flux-là d'être optimaux pour un commerce alimentaire.

765

LA COMMISSAIRE :

Merci.

770

LE COMMISSAIRE :

Très bien. Je reviens à l'idée de planter des arbres fruitiers. Ce n'est vraiment pas très éloigné de la proposition de planter des arbres, de la forêt urbaine, des corridors verts, des corridors écologiques.

775

Alors, oui pour les endroits comme vous citez, par exemple, des marais – comment on les appelle ?

Mme ANNE-MARIE AUBERT :

780

Marais alimentaires.

LE COMMISSAIRE :

785

Où est-ce qu'on commence la plantation d'arbres fruitiers, autour des écoles ?

Mme ANNE-MARIE AUBERT :

790

En fait, je pense que dans, planifier là où on doit planter ces arbres-là, c'est vraiment de voir où sont les organismes ou les institutions, par exemple, écoles, qui vont pouvoir faire la cueillette et utiliser des fruits, soit consommer ou transformer ces fruits-là.

795

Parce qu'actuellement, on a déjà beaucoup d'arbres fruitiers à Montréal, puis il y a par exemple un organisme qui s'appelle Fruits Défendus qui organise la collecte des citoyens de ces fruits-là et la redistribution entre les propriétaires, les citoyens et d'autres, en fait, des organismes communautaires qui desservent les personnes qui vivent l'insécurité alimentaire.

800

Donc, il y a déjà comme une abondance de ces arbres fruitiers là, il faudrait mieux profiter de cette ressource et si on apprend à mieux mettre en place les systèmes de collecte et redistribution, bien il serait logique ensuite qu'on puisse accroître le nombre d'arbres fruitiers qui sont sur le territoire.

805 **LE COMMISSAIRE :**

Donc, il y a une synergie entre la production, la cueillette et la distribution ?

810 **Mme ANNE-MARIE AUBERT :**

Effectivement.

815 **LE COMMISSAIRE :**

Selon les secteurs visés. Parce que des écoles, c'est quand même des beaux milieux pour faire de l'éducation, hein, je me disais que... Et il y a des, effectivement, il y a des endroits où les écoles sont dans des déserts alimentaires.

820 **Mme ANNE-MARIE AUBERT :**

Bien ça dépend de la saison aussi, parce que souvent ce qui arrive avec l'agriculture urbaine, dans les cours d'école, par exemple, c'est qu'on va avoir un jardin qui est très beau, mais pendant la saison de la récolte, pendant l'été, bien les enfants ne sont pas à l'école. Donc, ils sont gaspillés et puis on arrive à l'automne et il ne reste plus grand-chose.

825 **LE COMMISSAIRE :**

830 Je reviens très rapidement sur les critères de l'agriculture urbaine à la recommandation 4, vous limitez ; l'agriculture urbaine peut se faire dans certaines conditions. Vous parlez, à la toute fin, d'exploitations à but non lucratif, incluant les activités d'économie sociale. Donc, pouvez-vous nous expliquer ?

Mme ANNE-MARIE AUBERT :

835

Oui, c'est-à-dire que de plus en plus, des organismes communautaires qui vont répondre aux enjeux d'insécurité alimentaire ne vont pas se limiter à un modèle de charité où on donne aux personnes qui n'ont pas les moyens de se procurer de l'alimentation. Mais on va favoriser la mixité et donc, on va vendre un produit mais avec une tarification sociale.

840

Donc, cette stratégie permet de pérenniser les activités et ne pas être dépendant aux subventions ou aux dons privés. Et également, favorise une mixité dans les usages, dans les personnes qui vont utiliser ce service-là, par exemple, fréquenter un marché solidaire ou une épicerie solidaire parce qu'il y a une différence de prix, donc ceux qui ont les moyens peuvent payer un peu plus, ceux qui n'ont pas les moyens, bien ils vont bénéficier d'une subvention au prix qui sert à bonifier le pouvoir d'achat.

845

LA PRÉSIDENTE :

850

Alors, ceci met un terme au délai, au temps que nous avons entre nous. Alors, merci beaucoup, encore une fois, d'avoir accepté de partager vos idées et vos opinions dans le cadre de cette étude. Merci. Bonne soirée.

Mme ANNE-MARIE AUBERT :

855

Merci à vous. Bonne soirée.

860

Mme ANIK SHOONER

Colonia Development 1987 inc.

865

LA PRÉSIDENTE:

870

Bonsoir et bienvenue. Alors dans quelques secondes, je vous donnerai la parole et d'abord, je vous demanderais de vous identifier et d'identifier le groupe que vous représentez.

875

Vous disposerez donc de dix minutes. Après huit minutes, je vous indiquerai qu'il est le moment de conclure, que vous avez quelques minutes pour conclure. Ensuite, nous disposerons de quelques minutes pour vous poser quelques questions. Alors, voilà. Encore une fois, bienvenue et la parole est à vous.

Mme ANIK SHOONER:

880

Merci beaucoup, Anik Shooner, architecte Menkes Shooner Dagenais Letourneux, je représente le groupe Colonia Développement 1987.

885

Merci beaucoup de m'accueillir. Donc, je vais vous raconter l'histoire de mon client Michael. Michael est architecte professionnel LEED. Il a habité longtemps à Montréal avec sa famille, il a déménagé aux États-Unis et il a enseigné l'architecture dans une université américaine et il a enseigné le développement durable.

890

Il est maintenant à la retraite et il a un rêve : son père est décédé et il hérite d'un des immeubles de son père, c'est-à-dire le 5650 D'Iberville. Il veut réhabiliter cet édifice-là le plus, de façon très, très durable et il espère que cet édifice-là soit un catalyseur pour réhabiliter la rue D'Iberville, entre Masson et – en fait le quartier dont je vais parler tout à l'heure – qui en a bien besoin.

895 Donc, sur la diapo que vous voyez là, vous – est-ce que je peux pointer ? Non, je ne peux pas, hein. Bon. Le carré vert, c'est l'édifice dont je vous parle qui est le 5650 D'Iberville et vous voyez qu'il est situé sur le côté ouest de la rue Iberville, le côté est de la rue Iberville accueille le résidentiel, alors que le côté ouest ne permet pas l'usage résidentiel.

900 C'est un quartier, étant donné qu'il y a un quartier résidentiel tout près qui offre beaucoup de services pour les résidences, le CPE l'Oasis, l'école spécialisée, le parc Rosemont, le réseau vert qui permet la mobilité, des commerces d'alimentation.

905 Vous reconnaissez sûrement la typologie de l'immeuble. C'est un immeuble qui, il y en a plusieurs à Montréal, qui accueillait l'usage pour les usines destinées aux vêtements. Evidemment, les usines de vêtements, il n'y en a plus tellement à Montréal, il y en avait beaucoup dans Chabanel et c'était toujours à peu près la même typologie d'immeuble.

910 C'est devenu un immeuble locatif pour du bureau et malheureusement, les bureaux classes B et C se vident, ont commencé à se vider beaucoup avant la pandémie, mais c'est encore pire depuis la pandémie.

915 Donc l'édifice en ce moment est occupé à peu près à 30 % et malheureusement, la semaine prochaine, Michael a appris qu'il y a deux locataires qui ne renouvelleront pas. Donc, on parle d'un édifice en 2026 qui devrait être libre entre 75 et 85 % et ça serait assez difficile de le remplir.

915 Il est très bien situé puisqu'il est en face du parc Rosemont, le parc Rosemont qui a été complètement réhabilité par Rosemont-La-Petite-Patrie, et qui est magnifique, vous voyez sur l'image de gauche, on est dans le parc et on voit l'immeuble devant le parc, et les différentes images de parc.

920 Donc, c'est un très bel environnement à cet endroit-là. À gauche à droite, c'est un peu moins intéressant. L'intention du projet, ce n'est pas de complètement transformer cet édifice-là en résidentiel, c'est de garder les étages en bleu pour du commercial.

925 Il y a déjà un CPE, le Petit Terrier, qui est là, qui resterait. Il y a le CIUSSS qui offre des services à des personnes avec des déficiences légères pour de la réhabilitation. Et il y a des espaces de bureau dans la partie qui resterait dans la partie bleue.

930 La partie orange, ce serait un ajout de commercial. Donc, animer la rue. Le but, là, c'est vraiment de rendre ce quartier-là le plus agréable possible, bistros, cafés, terrasses ; donner de l'action, là, rendre ce quartier-là agréable.

935 Et l'espace ocre, jaune, ce serait du logement locatif abordable. Evidemment, Michael enseignait le développement durable, donc ça fait partie de son rêve, il veut que ce bâtiment-là devienne exemplaire en termes de développement durable.

940 On parle d'un bâtiment existant récupéré déjà. On parle d'efficacité énergétique, il veut ajouter de la géothermie à l'arrière de l'immeuble, il y a un bout de terrain. Eliminer le plus possible d'asphalte, de surface dure, ajouter de la végétation, faire un toit jardin.

945 Plusieurs avantages sont déjà là : la lumière naturelle, la proximité du parc, les transports alternatifs. Donc, il veut vraiment aller, il veut mettre en pratique ce qu'il a enseigné depuis de nombreuses années.

945 On voit ici la façade, il y a déjà une entrée bureau, celle qui est un petit peu plus à droite, on créerait une deuxième entrée pour le résidentiel, à gauche. Et vous voyez au fond, la terrasse et le but c'est, encore une fois, offrir un milieu de vie mixte, résilient et structurant aux abords de la rue D'Iberville.

950 Une autre vue de l'autre direction, on ajoute de la verdure, on fait des terrasses. On anime la rue. Ce bâtiment-là devient un exemple de mixité et de développement durable.

955 Le PUM – vous devez vous demander quand est-ce que je vais arriver au PUM – le PUM 2050, c'est dans le cas de ce secteur-là, Iberville côté ouest, c'est un secteur d'opportunités/affaires Rosemont, délimité par les rues de Carrière, de Lorimier, D'Iberville, ainsi que la voie ferrée du Canadien Pacific.

960 On parle ici de diversification des activités économiques. L'intention de l'arrondissement, c'est qu'à partir du côté ouest D'Iberville, on veut que ce soit du commercial, des bureaux, de l'industriel léger. On veut que le quartier demeure un lieu où les gens travaillent.

965 Donc, mixité globale du quartier. Ce qui est bien. Par contre, je vais arriver à la demande, mais juste avant, dans le chapitre 4, page 110, on parle de l'introduction d'une mixité verticale d'usage en particulier le long de la rue D'Iberville.

970 Tout de suite après ça, on parle de mixité puis tout de suite après ça on dit : « Vous n'avez pas le droit de faire du résidentiel. » Donc, on a le droit du côté est D'Iberville, mais on n'a pas le droit du côté ouest D'Iberville.

975 Nous, on croit que quand vous regardez la rue, là il faut penser que le plan a été tourné 90 %, là, le nord est à droite et le sud est à gauche. Non, c'est le contraire, en tout cas, ce n'est pas grave.

975 Donc, le bâtiment avec l'étoile verte, c'est le bâtiment dont on parle qui est du côté où on n'a pas le droit de faire du résidentiel. Et ce quartier-là est en train de se dégrader énormément. Les deux carrés jaunes, ce sont des bâtiments avec de mini-entrepôts, sans aucune fenêtre. Vous voyez les deux images à droite.

980 Michael s'est fait offrir de vendre le bâtiment par deux compagnies de mini-entrepôts qui veulent transformer ce bâtiment-là en mini-entrepôts. C'est épouvantable. Je veux dire, c'est des bâtiments complètement aveugles sans aucune interaction avec la ville.

985 Ce qui est épouvantable aussi c'est qu'il ne réussira probablement jamais à louer l'édifice qui est là pour du bureau. Donc, on parle de bâtiments inactifs, il n'y a pas d'action, il n'y a pas d'interaction, le bâtiment est au deux tiers, plus que deux tiers vide.

Les rectangles orange ce sont des stationnements de surface. Soit des stationnements pour des commerces, soit des stationnements pour des vendeurs d'automobiles usagers.

990 Donc, vous comprenez que ce côté-là de la rue se dégrade. Parce qu'il se dégrade, bien l'autre côté de la rue accueille – malgré qu'on a le droit de faire du résidentiel – accueille des mini-entrepôts.

995 Alors que dans tout le quartier, il y a une possibilité d'amener du logement et de revamper et de restructurer toute cette rue. Puis ce qu'on demande, ce n'est pas l'ensemble du secteur de devenir résidentiel, c'est seulement la bande en bleu-gris du côté, en bas de la rue Iberville.

1000 Donc, ce qu'on aimerait c'est que pour pouvoir revitaliser la trame urbaine, pour pouvoir réduire les surfaces imperméables, ajouter de la verdure, pour pouvoir accroître le nombre de logements – on se souvient qu'on est dans une crise de logement.

1005 Est-ce que ce serait possible de changer l'affectation de ce secteur-là pour un usage mixte ? On n'enlève pas les autres usages, on demande juste d'ajouter l'usage résidentiel dans la bande qui est en bleu sur le dessin.

1010

Ça permet d'inclure les propriétés bordant la rue D'Iberville, entre les rues Masson et des Carrières à l'intérieur de l'affectation mixte, ça permet d'inclure les propriétés bordant cette rue-là au même endroit, à l'intérieur d'un niveau d'intensification intermédiaire à la carte 2-10.

1015

Ça permet d'identifier, pour les propriétés bordant la rue D'Iberville, entre les rues Masson et des Carrières une densité minimale de 140 logements par hectare. Nous, on parle d'ajouter à peu près 130 logements dans le cas de ce projet-là.

1020

Si jamais il y a vraiment une crainte que le quartier devienne trop quartier résidentiel – parce qu'on comprend l'idée de garder l'aspect d'avoir de l'industrie puis des lieux pour travailler.

1025

Si jamais il y a une crainte que de permettre automatiquement le résidentiel en plus des autres usages, on pourrait aller à l'option permettre l'habitation comme usage conditionnel.

Ce qui voudrait dire qu'il ne serait pas automatiquement permis, on devrait faire une demande pour ajouter le développement résidentiel et l'arrondissement aurait un peu plus de contrôle sur la qualité du projet.

LA PRÉSIDENTE :

1030

Merci.

Mme ANIK SHOONER:

1035

De rien.

LA PRÉSIDENTE :

Donc, vous avez dit à peu près 130 logements, c'est ce qui est prévu ?

1040

Mme ANIK SHOONER:

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1045

Donc, des logements, vous l'avez dit tout à l'heure, locatifs abordables.

Mme ANIK SHOONER:

1050

Locatifs, abordables.

LA PRÉSIDENTE :

Et la taille, en fait, de logement, qu'est-ce qui est prévu ?

1055

Mme ANIK SHOONER:

C'est varié, là. Il y aurait des logements pour une personne, pour deux personnes et pour des familles.

1060

LA PRÉSIDENTE :

Aussi, donc des logements familiaux...

1065 **Mme ANIK SHOONER:**

... Pour des familles, oui, oui.

1070 **LA PRÉSIDENTE :**

Et est-ce que déjà, votre client Michael, est-ce que déjà il a une idée des coûts, des tarifs pour les logements ?

1075 **Mme ANIK SHOONER:**

Non, bien je ne pense pas, non.

1080 **LA PRÉSIDENTE :**

On ne sait pas, non, on est loin vraiment...

1085 **Mme ANIK SHOONER:**

On n'est pas rendus là. En premier, il faut qu'on ait le droit de les faire.

LA PRÉSIDENTE :

Et votre client veut que ce soit un projet durable exemplaire ?

1090 **Mme ANIK SHOONER:**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1095

Alors, quelles seraient les caractéristiques de ce projet-là ? Il a dû en parler beaucoup avec vous ?

Mme ANIK SHOONER:

1100

Oui, beaucoup, en effet. Bien j'en ai nommé quelques-unes, premièrement éviter les GES, donc changer tout le système de chauffage pour y ajouter la géothermie. Essayer d'atteindre le plus possible carboneutre, la carboneutralité.

1105

Utiliser des matériaux durables, des matériaux avec le moins de carbone possible, des matériaux locaux. Bon, évidemment, il n'y a pas énormément de matériaux à ajouter puisque c'est un bâtiment existant, on ne refait pas la structure.

1110

Ajouter une toiture verte, ajouter de la verdure sur le petit bout de terrain où on va faire la géothermie. Est-ce que j'oublie quelque chose ?

1115

Juste pour vous donner une idée, il nous a choisi parce qu'on a fait la Maison du développement durable qui est LEED Platine, donc son intention, c'est vraiment d'aller, de tout faire ce qu'on pourra faire pour rendre le bâtiment vert.

LA PRÉSIDENTE :

1120

Merci. Christian ?

LE COMMISSAIRE :

1125 Je me demande dans quelle mesure changer l'affectation de ce secteur pour un
usage mixte le long de la rue D'Iberville, dans quelle mesure cette, le PUM et les plans locaux
dans les arrondissements ne peuvent pas mieux se parler pour – j'essaie de voir, là – de c'est
1130 quoi la mécanique, là, qui pourrait ressortir du projet de PUM qui permettrait aux gens de se
parler puis d'établir ce que vous demandez. Est-ce que vous avez réfléchi à cette mécanique-
là ?

Mme ANIK SHOONER:

1135 Bien, en fait, le – parce que j'ai écouté un peu les présentations – puis il y avait des
présentations qui étaient pas mal plus complexes que la mienne, là. Dans le fond, tout ce
qu'on dit c'est dans le plan, parce qu'il y a toujours le plan d'urbanisme puis il y a le règlement
qui va se faire après.

1140 Idéalement, si tout de suite dans le plan d'urbanisme on permettait pour cette petite
bande-là l'usage résidentiel, en fait c'est l'usage mixte qui permet l'usage résidentiel,
automatiquement l'arrondissement aura des discussions à avoir ou aura la possibilité d'offrir,
il pourra toujours proposer des modifications. Mais ils auront la possibilité de permettre
l'usage résidentiel.

1145 Je pense qu'on va provoquer la, si le PUM est modifié dans ce sens-là, ça va
provoquer une discussion. Je ne sais pas si je réponds bien à votre question ?

LE COMMISSAIRE :

1150 Oui. Mais l'inverse, non ? C'est-à-dire que s'il est adopté...

Mme ANIK SHOONER:

1155 Non, parce que le PUM passe avant. Le PUM c'est le plan d'urbanisme. Donc, il faut que ça parte du plan d'urbanisme.

LA PRÉSIDENTE :

1160 En fait, essentiellement, votre demande est au niveau de l'affectation, de changer l'affectation du sol, carrément ?

Mme ANIK SHOONER:

1165 Oui, c'est ça. Tout simplement d'ajouter...

LA PRÉSIDENTE :

Point à la ligne ?

1170 **Mme ANIK SHOONER:**

Point à la ligne, ça devient mixte.

LA PRÉSIDENTE :

1175 Très bien.

1180

LA COMMISSAIRE :

1185 Oui, bien justement. L'affectation du sol, vous demandez la mixité, donc la mixité d'usages. Moi ça m'interrogeait aussi de savoir comment la population, il y a-tu eu une étude de marché, comment... vous parlez de CPE et tout ça. Comment la population est en demande dans ce secteur-là pour du logement locatif, est-ce que vous avez des études qui ont été déposées là-dessus ?

Mme ANIK SHOONER:

1190 On n'a pas fait d'études, mais il y a beaucoup de, les bâtiments résidentiels qui sont là sont de plus faible densité, c'est beaucoup des maisons. Puis on est, puis ce n'est pas scientifique, là, mais on est convaincus qu'il y a un marché pour du logement locatif, il en manque partout à Montréal.

1195 On n'est pas dans un quartier, on n'est pas à Westmount, là, on n'est pas dans un quartier huppé, c'est un quartier qui a besoin d'être revitalisé et c'est vraiment le bon endroit pour faire du locatif abordable, je suis convaincue qu'il y a le marché pour ça à cet endroit-là.

1200 Puis ça va générer le développement de cette rue-là de pouvoir avoir la possibilité de faire du résidentiel, parce que sinon, on est pris avec des immeubles qui sont un peu décrépis puis qui sont vides.

1205 Il y a plusieurs, il y a quelques immeubles aussi qui sont résidentiels qui auraient besoin d'être rénovés, ce serait bon qu'il y ait un peu de compétition. Ils n'auront pas le choix de les rénover.

1210 **LA COMMISSAIRE :**

Bien, en fait, c'est ça que je voulais savoir si vous aviez fait cette démarche-là ou si vous aviez rencontré des groupes de partenaires, de la collectivité pour...

1215 **Mme ANIK SHOONER:**

... Non, on n'a pas fait ces démarches-là encore.

1220 **LA COMMISSAIRE :**

O.K., d'accord.

Mme ANIK SHOONER:

1225 Mais je pense qu'il manque de logements partout à Montréal.

LA COMMISSAIRE :

Merci.

1230 **LA PRÉSIDENTE :**

Juste une dernière question rapide pour terminer. Comment vous expliquez l'affectation du sol qui est telle qu'on la voit dans le PUM ?

1235

Mme ANIK SHOONER:

1240

Bien l'intention, l'intention, ce que j'expliquais c'est qu'on ne veut pas que l'ensemble du quartier qui a cette affectation-là devienne exclusivement résidentiel. On ne veut pas que ça devienne une ville dortoir. C'est de conserver des lieux où les gens peuvent travailler, un endroit où l'espace puis les bâtiments sont appropriés pour l'industrie légère, les bureaux, toutes les fonctions qui sont là.

1245

Nous, ce qu'on dit c'est que c'est très bon de faire ça, il faut garder la mixité, il faut garder des espaces dans la ville où les gens vont aller travailler, puis les industries vont s'installer. C'est juste que le fait de l'avoir coupé...

1250

Normalement, les grandes artères comme la rue Saint-Denis, la rue Papineau, normalement on permet le résidentiel sur la grande artère, même si en arrière, sur les plus petites rues, on ne le permet pas.

1255

Dans ce cas-ci, c'est un peu surprenant, mais Iberville, le changement se fait au milieu de la rue. Ça fait une, ça ne fait pas une uniformité intéressante sur la rue, puis ça ne fait pas une activité pour les gens qui habitent déjà dans ce quartier-là. Ça ne rend pas la vie dynamique puis une vie de quartier qui fait aussi que les gens vont vouloir aller s'installer dans les, qu'ils vont vouloir aller installer des industries légères, attirer...

1260

Vous savez à quel point c'est difficile attirer le monde dans les bureaux maintenant. Donc, comment on fait pour rendre l'espace ? Quand on travaille dans un bureau, on veut avoir une rue commerciale à côté qui est agréable, des petits bistros, des petits cafés, on veut habiter pas loin d'où on travaille.

1265

Si on pouvait rendre cette rue-là plus vivante, plus attractive, ça va aussi aider le quartier qui est en arrière pour attirer des commerces, des industries. Donc, je pense que ça va juste améliorer le quartier.

1270 **LA PRÉSIDENTE :**

Bien. Merci. Alors, c'est tout le temps qui nous était imparti, merci beaucoup d'être venue partager vos idées avec nous. Bonne soirée.

1275 **Mme ANIK SHOONER:**

Merci beaucoup, merci, vous aussi.

1280 **LA PRÉSIDENTE :**

Et nous revenons dans un petit instant.

PAUSE

1285

M. ROBERT HAJALY, citoyen

1290 **LA PRÉSIDENTE :**

Good evening Sir and welcome. Just to remind you that you have ten minutes in order to present your opinion. After eight minutes, I will show you this sign, which means that you will have to resume because the maximum is ten minutes. Are you okay? So, it's your turn.

1295

M. ROBERT HAJALY:

Okay, so good evening everyone. I sent this brief in, did you read it?

1300

LA PRÉSIDENTE:

Yes.

1305

M. ROBERT HAJALY:

Okay. So what I am going to do is I'll read as much of it as I can, I don't know how much I can get in ten minutes and then you can ask me any questions you have.

1310

Okay. It's based on comments of this document here, you are familiar with this document of course, and it's outlining the Plan for mobility and urbanism of Montréal. So I'll be very brief, as much brief as I can be.

LECTURE DU MÉMOIRE DE M. ROBERT HAJALY 8-86

1315

M. ROBERT HAJALY:

Thank you very much, now, that's it.

1320

LA PRÉSIDENTE:

Thank you to you. You work a lot, you read, O.K., that's it. First question, what did you think about the idea to put together the mobility and urbanism in the PUM?

M. ROBERT HAJALY:

1325

Well, obviously they are very closely related, aren't they?

LA PRÉSIDENTE:

1330

Do you think that it is a very good idea, because it is the first time that the City of Montréal put together in a plan mobility and urbanism?

M. ROBERT HAJALY:

1335

They have to be related because the development of the City is very crucially determined by mobility. I mean, where people can go tells you where things can be developed, you know, where people can live it.

1340

Mobility is related to virtually every activity on the Island. It seems to me that it's incredible that it is the first time they are being related, let's just say that. It's obvious that they should be related. Yes, that goes without saying, almost.

LA PRÉSIDENTE:

1345

On your idea number 6, when you discuss about public library. Is there any area where you think there could be, you could have a priority to have public library?

M. ROBERT HAJALY :

1350

I wouldn't know specific areas of Montréal. I know that in my area, I live downtown, we have been fighting for 20 years to get a public library and we are finally getting it, but I mean, I don't have that kind of specific knowledge.

1355 I was just very surprised; I'll say this, that they think that 70 % of people having access to public library by 2050 is a wonderful target. I don't think that's a wonderful target. That means 30 % don't have access to a public library. That's why ideally, it should be 100 %, they should be aiming at a 100 %, and I really mean that.

LA PRÉSIDENTE:

1360 Do you think that it is possible, just objectively; do you think that it is possible?

M. ROBERT HAJALY:

1365 Well, I don't know about the city's finances, I mean if the finances permit it, it's possible, sure. I mean, what is their involvement in creating a library? Putting up a building? Buying books? It is a question of money and also, of course, of skilled personal. I can't answer more than that; I am not a person responsible for the library system of Montréal.

1370 And in principal, if you have the money, you can get the resources and I don't see why it's not possible.

LA PRÉSIDENTE:

1375 Is there anything that you read in the document that you just showed us that surprises you?

M. ROBERT HAJALY:

1380 I think that's the thing that surprises me the most, actually. Just this...

LA PRÉSIDENTE:

... The question about the public library...?

1385

M. ROBERT HAJALY :

... This is about, they think 70 % is an ideal target, meaning leaving out 30 %, I was shocked by that actually, a little bit. That was the most surprising thing. The rest is almost predictable. I mean, it reflects, let's be honest, it's reflects the priorities of the present administration, I am actually a member of Project Montréal, I know all about them, so I know how they think.

1390

The document reflects their priorities, they are their vision of Montréal and that's good, in general. But, no, the one thing that shocked me was them thinking that 70 % of people having access to a library is a good target for 2050, that's 26 years from now, they think that's all they can achieve in 26 years? No, that's shocking.

1395

LA PRÉSIDENTE:

Okay, any questions. So, thank you very much Sir. Have a nice evening.

1400

M. ROBERT HAJALY:

Okay, too bad there aren't more people here, right.

1405

LA PRÉSIDENTE:

Thank you.

1410

M. ROBERT HAJALY:

Okay.

1415

Mme ERYKA-MAEVE DORÉLIEN ET M. ZAKARYA DERBAS

Groupe étudiant

1420

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir et bienvenue. Dans quelques instants, je vous donnerai la parole et je vous demanderai de vous identifier à ce moment et de préciser le groupe que vous représentez.

1425

Vous savez que vous disposerez d'une période de dix minutes pour la présentation. Après huit minutes, je vous ferai un petit signe et vous comprendrez que vous devrez résumer pour clore la présentation. Après quoi, nous vous poserons quelques questions. Et nous avons lu le document que vous avez préparé et que vous avez soumis. Alors, encore une fois, bienvenue et c'est à vous maintenant la parole.

1430

Mme ERYKA-MAEVE DORÉLIEN :

Bonjour, donc moi c'est Eryka Dorélien.

1435

M. ZAKARYA DERBAS :

Moi c'est Zakarya Derbas.

1440 **Mme ERYKA-MAEVE DORÉLIEN :**

Donc, on vient ici représenter l'UQAM dans le contexte d'un cours. Parfait. Donc, aujourd'hui, on va vous faire une courte présentation sur la situation de la connectivité entre Montréal et Longueuil.

1445

Donc, dans le contexte actuel, pour connecter avec le transport en commun Montréal et Longueuil, il y a une ligne de métro qui traverse les deux lignes, la ligne 170. Il y a, non, il y a la ligne d'autobus, la ligne 170 et il y a une ligne de métro qui se rend jusqu'à Longueuil, la ligne jaune. Et on a aussi le REM qui a été ajouté récemment dans les possibilités.

1450

Donc, pourquoi c'est important de connecter les deux villes ? Premièrement, présentement, l'accessibilité pour les gens en fauteuils roulants est quand même assez petite parce que leur seule option c'est l'utilisation du REM. La ligne d'autobus et la ligne de métro ne permettent pas une bonne accessibilité pour les gens en chaises roulantes.

1455

Ensuite, le but principal serait aussi de réduire l'utilisation de la voiture chez les citoyens parce qu'avec l'étalement urbain, les gens s'éloignent de plus en plus dans les banlieues. Ce qui fait qu'ils se tournent de plus en plus vers l'utilisation de la voiture qui a un effet néfaste, non seulement sur l'environnement, mais sur la circulation.

1460

Donc, il y a, comme je vous ai dit un peu plus tôt, on a ajouté récemment le REM. Le REM, les enjeux présentement c'est que les stations sont très espacées les unes des autres.

1465

Donc, bien que ça permet aux usagers de se rendre rapidement à Montréal ou se rendre rapidement à Longueuil, l'accessibilité pour se rendre au REM est limitée puisque les stations sont espacées l'une de l'autre. Souvent, les usagers vont encore une fois se tourner vers leur voiture pour se rendre à une station du REM.

1470 Ensuite, c'est un projet qui est très couteux. Donc, quand on compare le budget pour le REM de l'est, on voit qu'on pourrait construire un réseau de tramway de 140 kilomètres pour plus ou moins le même budget.

1475 Ensuite, en termes d'environnement. Beaucoup de personnes pensent que le REM c'est une bonne solution pour la planète, mais on voit que la construction, en soi, peut produire une émission de gaz à effet de serre de près de 800 000 tonnes de CO₂.

1480 Une autre chose qu'il faut comprendre quand on parle de circulation et de connectivité, c'est comment pense l'utilisateur lorsqu'il fait son choix pour une méthode de transport. Donc, il prend en compte le coût, l'efficacité et bien sûr le confort.

M. ZAKARYA DERBAS :

1485 Donc, moi je vais parler du concept du temps perçu. C'est un principe fait par le psychologue Paul Fraisse. Dans le fond, le concept du temps perçu c'est un principe qui explique que le temps fait paraître plus vite pour une personne qui aime ce qu'il fait.

1490 Donc, admettons quelqu'un qui n'aime pas faire de la course, lui le temps va paraître plus long que quelqu'un qui aime faire la course. Et de même, on peut dire ça aussi pour expliquer le temps perçu par les passagers dans les transports en commun.

1495 Quelqu'un qui n'est pas confortable lors de l'utilisation du métro, du train ou de l'autobus, pour lui ça va paraître plus long que quelqu'un qui en fait qui aime ça.

Et ça revient, en fait, avec le principe du confort. Dans les tramways, en fait, on peut voir dans le graphique ici, que la majorité des gens sont toujours assis dans le tramway et ça va aider avec ce concept de temps perçu.

1500

Les gens vont voir que le trajet semble plus vite que ce qu'il est réellement et ça va aider aussi avec bien avantager les citoyens à pouvoir utiliser le tramway et le transport en commun. Parce que si, le transport en commun, en fait, il vend un service.

1505

Et si les gens n'aiment pas ce service-là, ils vont essayer de l'éviter et ça va revenir au problème que les gens vont toujours se tourner vers leur voiture. Et avec le confort que le tramway peut offrir, ça peut éviter que les gens utilisent leur voiture souvent.

1510

Maintenant aussi on peut comparer avec un autre graphique ici, on voit les coûts associés au tramway, au métro et au REM. On peut voir que le métro, c'est le plus cher. Pour chaque kilomètre, ça coûte environ 800 millions de dollars. Et en fait, j'ai vu dans un article ce matin, en fait, que pour étendre la ligne bleue, le projet va être réalisé en 2031 et c'est un budget de 7.6 milliards de dollars.

1515

Et en faisant le calcul, on peut voir que pour ce budget-là, on va juste étendre de 9.5 kilomètres, alors qu'avec, pour le tramway, on peut voir c'est entre 80 à 100 millions de dollars par kilomètre, pour le même budget utilisé pour le métro, on peut faire environ 95 kilomètres dans toute la région.

1520

Une autre affaire qu'on peut voir aussi c'est avec la vitesse. Malgré que le tramway il a une moyenne de 20 kilomètres et un maximum de 70, monter à 100 kilomètres comme un autobus, ce n'est pas nécessairement quelque chose qui va changer vraiment le temps pour un trajet.

1525

Si un autobus roule à 100 kilomètres dans l'autoroute, il va sauver à peu près trois minutes, comparé à un tramway qui roule à 70. Et le REM, en fait, il roule, il peut rouler vite aussi, mais c'est facile d'aller vite quand les stations sont très espacées l'une de l'autre, comparé mettons à l'autobus et au tramway, si les stations sont très proches.

1530

Ici, on peut comparer aussi avec l'émission de gaz à effet de serre pour le tramway et les autres systèmes. On peut voir, par exemple, comme le REM, ça émet beaucoup de gaz à effet de serre dans la construction parce que le REM il est suspendu, donc ça fait beaucoup de construction pour le béton et mettre en place la base pour le REM.

1535

Mais le tramway, comparé aux autres, il ne coûte pas cher dans le CO₂, pour le mettre et pour l'utiliser à la fin. Et même comparé aux autobus, c'est vraiment, ce n'est même pas une compétition rendu là pour le tramway.

1540

Bien les solutions proposées c'est d'essayer de remplacement le plus souvent les lignes d'autobus avec le tramway. Le tramway va être là plus pour remplacer les autobus. Et aussi, ça peut essayer d'enlever le besoin de toujours étendre les lignes de métro.

1545

C'est sûr que c'est une bonne idée, je comprends, en fait, que le but d'étendre le métro c'est pour attirer le plus de gens possible dans le système et qu'ils transitionnent vers le transport en commun, mais ça coûte beaucoup trop cher et ça émet beaucoup de gaz à effet de serre, comparé au tramway. Le tramway est plus efficace que le métro et l'autobus.

1550

Et aussi, comme on peut voir dans la photo par exemple avec le tramway présent, c'est accessible universellement. So, ça peut régler le problème avec la ligne 170 de la RTL qui n'offre pas l'accessibilité aux personnes handicapées de se rendre de Montréal à Longueuil. Et ça enlève aussi le besoin des personnes handicapées de prendre la ligne jaune, vu qu'il n'y a pas d'ascenseurs dans les stations de la ligne jaune.

Ça c'est une mappe des réseaux d'autobus, de trains et de métros dans la région de la Rive-Sud. Et comme je l'ai dit tout à l'heure, c'est de remplacer les lignes et faire des stations qui peuvent connecter le REM.

1555 Comme ma collègue avait dit tout à l'heure, les stations de REM sont un peu
espacées l'une de l'autre et sont aussi un peu loin des banlieues. So, les gens vont toujours
se tourner vers l'utilisation de leur voiture. Mais si on peut essayer de rapprocher les
banlieues ou connecter les banlieues et les régions avec les tramways vers les stations de
1560 REM, ça peut aussi aider à transitionner les citoyens vers l'utilisation des transports en
commun.

Mme ERYKA-MAEVE DORÉLIEN :

1565 Donc, les avantages de la solution qu'on propose, donc le tramway ; ça a été
mentionné dans une présentation précédente. Souvent, les gens pensent qu'augmenter la
fréquence des autobus peut être une bonne solution pour réduire notre problème, mais
souvent quand on augmente la fréquence des autobus, ça crée du *bonching*.

1570 Donc, dans le fond c'est que les autobus on les envoie plus fréquemment, mais
finalement elles se ramassent à avoir cinq autobus au même arrêt et après ça il n'y a pas
d'autobus pendant 20 minutes. Donc, finalement notre solution ne règle pas vraiment le
problème.

1575 Comme on a mentionné plus tôt, les stations seraient plus rapprochées, donc pour les
utilisateurs, c'est plus facile de se rendre à une station de tramway et ça leur permet d'avoir
une meilleure accessibilité au REM qui est déjà en place.

1580 C'est une solution qui est moins coûteuse quand on compare aux solutions vers
lesquelles on se tourne telles que le métro ou le REM. Aussi, l'accessibilité universelle qu'on
a mentionnée un peu plus tôt aussi.

Bien sûr les désavantages, c'est que le tramway va un peu plus vite à cause de sa vitesse par kilomètre et son nombre d'arrêts plus élevé, donc c'est un peu moins rapide que le métro ou le REM, encore une fois.

1585

Souvent ce n'est pas l'option numéro 1 à cause de l'effet que ça a sur l'esthétique de la ville. Donc, les fils peuvent être un peu plus dérangeants visuellement. Par contre, pour un site historique, il y a possibilité de faire des zones de tramway sans fils.

1590

Donc, cette zone-là serait couverte avec une batterie électrique. Et...

LA PRÉSIDENTE :

Vous pouvez conclure ?

1595

Mme ERYKA-MAEVE DORÉLIEN :

Oui, bien sûr. Donc, la dernière chose, c'est que ça nécessite beaucoup de restructuration de l'espace public, mais la plupart des solutions nécessitent cette restructuration.

1600

M. ZAKARYA DERBAS :

En fait, bien ça, ça va être avec les intervenants avec la STM, l'EXO et bien le gouvernement, nous pourrons avoir les meilleures données possibles pour savoir exactement c'est quel réseau qui devrait changer le plus souvent.

1605

Aussi, le gouvernement Fédéral, la Ville de Longueuil et la Caisse de Dépôt et de placement du Québec vont aider aussi avec le financement, et encore les données pour voir les changements à faire pour mettre en place le tramway. C'est tout.

1610

Mme ERYKA-MAEVE DORÉLIEN :

Merci.

1615 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais je n'ai pas vu la Ville de Montréal ?

1620 **Mme ERYKA-MAEVE DORÉLIEN :**

Ah, on a oublié de le mettre, mais la Ville de Montréal est incluse et la STM aussi.

M. ZAKARYA DERBAS :

1625 Ah oui, oui.

LA PRÉSIDENTE :

Ah, d'accord, évidemment.

1630

Mme ERYKA-MAEVE DORÉLIEN :

Oui.

1635 **LA PRÉSIDENTE :**

Bien, merci beaucoup. Je suis un peu, non pas intriguée, en fait, j'aimerais comprendre, on parle de Montréal-Longueuil, et Longueuil-Montréal. Votre réseau de 84 stations sur 58 kilomètres que l'on voit, il y a trois lignes.

1640 Mais si on regarde spécifiquement la ligne Montréal-Longueuil, Longueuil-Montréal, ça représenterait combien de stations ?

M. ZAKARYA DERBAS :

1645 Mais j'avais fait un peu un calcul, en fait, avec le budget de la ligne bleue on peut couvrir 95 kilomètres avec le tramway et c'est environ... Bien si on part de Berri-UQAM à l'aéroport, c'est à peu près, on peut faire quatre fois une ligne de tramway bien de Berri comme à l'aéroport.

1650 A Longueuil, combien de stations ? Je sais qu'avec un budget d'un milliard on peut faire – combien, 140 ?

Mme ERYKA-MAEVE DORÉLIEN :

1655 200 stations.

M. ZAKARYA DERBAS :

Avec un budget d'un milliard. Donc...

1660

LA PRÉSIDENTE :

Et en fait, ça passerait où ? Posons comme hypothèse que je veux passer de Montréal à Longueuil ?

1665

M. ZAKARYA DERBAS :

1670

Bien, en fait, nous on proposait de, sur le pont Jacques-Cartier, en fait, la ligne 170 de la RTL elle passe par là pour faire le trajet de Montréal à Longueuil. On pourrait remplacer l'autobus avec le tramway pour faire ce trajet-là.

1675

Et l'affaire avec le tramway aussi, ça s'attaque beaucoup... on peut ne pas se limiter seulement à un wagon. Si on a besoin de plus de wagons, c'est possible. C'est comme, c'est un peu comme un métro, mais au-dessus.

LA PRÉSIDENTE :

1680

Mais là, le pont Jacques-Cartier, il aurait besoin d'un certain nombre de travaux, il faut avoir des rails, est-ce qu'on a l'espace dont on a besoin ?

M. ZAKARYA DERBAS :

1685

Oui, ça devrait être assez. Sinon aussi il y a le pont Champlain, il y a des lignes spécifiques pour les bus, sinon on pourrait remplacer ça si jamais le pont Jacques-Cartier ne peut pas suffire, comme ça au moins on aura deux lignes, une ligne de tramway qui peut passer par le pont Champlain et une autre ligne sur Jacques-Cartier avec la 170 de la RTL.

1690

LA PRÉSIDENTE :

Et CDPQ-Infra n'ont pas l'exclusivité de l'utilisation du pont Champlain pour le REM ?

1695

M. ZAKARYA DERBAS :

Pardon ?

LA PRÉSIDENTE :

1700 Le REM, est-ce qu'il a l'exclusivité du pont Samuel-de-Champlain ou ce serait possible également d'avoir un tramway ?

M. ZAKARYA DERBAS :

1705 Est-ce qu'il a l'exclusivité le REM ? C'est vrai que c'est privé ça...

LA PRÉSIDENTE :

Je ne sais pas.

1710

Mme ERYKA-MAEVE DORÉLIEN :

1715 On n'a pas cette information. Mais une des choses qu'on a considérées quand on basait notre solution c'est surtout du côté de la ville de Longueuil, ajouter les tramways qui remplaceraient les lignes d'autobus, parce qu'en fait, quand on regarde la fréquence à laquelle les autobus passent à Longueuil, ça varie de 20 à 30 minutes d'attente, et ça même en heures de pointe.

1720 Donc, en augmentant, bien en remplaçant des lignes d'autobus par des lignes de tramway, ça nous permet d'avoir des lignes de tramway qui se rendent au REM qui permettent cette connectivité et qui se rendent plus rapidement à la ligne de métro.

1725 Donc, dans le fond ce qu'on veut faire, c'est vraiment bonifier ce qu'il y a déjà en place.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Bien.

1730

LA COMMISSAIRE :

Oui, bien justement, c'est ça, ça m'intriguait. Je me disais, est-ce qu'il y a quelque chose à Montréal, mais c'est la ligne de tramway que vous suggérez, c'est à Longueuil ?

1735

Mme ERYKA-MAEVE DORÉLIEN :

Oui.

1740

LA COMMISSAIRE :

Autrement dit, c'est une interconnexion pour assurer la connectivité. Oui, bien dans vos chiffres que vous mentionnez, ça j'étais intriguée puis sur le tramway – bon, on peut, 45 % des gens peuvent s'asseoir, 15 % dans le REM – à ce moment-là, la bonification au niveau personnes âgées, personnes handicapées, tout ça, peu importe, là.

1745

Donc, est-ce que vous pensez aller rechercher encore plus une population qui est un peu plus vulnérable au niveau de, en empruntant le tramway ?

1750

M. ZAKARYA DERBAS :

Bien c'est sûr le tramway lui est universelle et comme vous avez vu dans les chiffres, tout le monde peut s'asseoir. Donc, ce n'est pas un problème pour les gens handicapés, les personnes plus âgées d'utiliser ça.

1755

Maintenant, pour connecter Longueuil et Montréal avec ce genre de tramway, ça c'est, il faut voir, les deux villes ensemble devraient travailler pour faire ce système-là, donc ça dépend de leurs finances et aussi de qu'est-ce qu'ils sont capables de faire.

1760 Parce que je l'avais mentionné, le REM – vous me l'avez rappelé – le REM c'est privé, ce n'est pas la Ville. Donc, il faudrait voir si avec, si on est capable de faire la connexion avec le pont Jacques-Cartier, sinon de voir aussi avec le pont Champlain si c'est possible.

1765 **LA COMMISSAIRE :**

J'avais une autre petite question. Vous avez parlé de sections où il n'y a pas les fils apparents. Donc, c'est ce que vous mentionnez dans des zones comme patrimoniales ou quoi que ce soit, qui seraient intégrées.

1770

Est-ce que vous avez des exemples où est-ce que ça se fait ça ?

M. ZAKARYA DERBAS :

1775 Je sais qu'aux Pays-Bas ça se fait, il y a, on peut voir des régions patrimoniales avec ce genre de système là. Ça attire beaucoup les touristes, donc ça peut aussi aider avec l'économie.

1780

Si je ne me trompe pas aussi, San Francisco, eux ils ont la ligne, mais je sais, je pense qu'il y a des régions, de ma mémoire, qui n'ont pas la ligne aussi puis ça aide avec l'attraction touristique. Les gens ne sont pas habitués de voir les tramways, donc quand ils viennent dans la ville, ça attire.

1785 Maintenant, je sais qu'à Québec ils ont commencé un projet avec le tramway et c'est un succès pour eux. Donc, je sais qu'ils prévoient, en fait, étendre encore leurs lignes de tramway là-bas. Donc, on peut voir les exemples avec eux et essayer d'imiter ça ici à Montréal et à Longueuil.

LA COMMISSAIRE :

1790

Merci.

M. ZAKARYA DERBAS :

1795

De rien.

LA COMMISSAIRE :

1800 Bien j'en ai une dernière. Parce que c'est ça, vous avez répondu sur l'ensemble des tramways, mais moi c'est la partie où est-ce qu'il n'y a pas les fils dans les zones patrimoniales. Avez-vous des exemples pour ça ? J'entendais Pays-Bas, San Francisco, mais....

M. ZAKARYA DERBAS :

1805

... J'avais vu ça aux Pays-Bas, mais moi je n'ai pas, on n'a pas de photos, désolé...

LA COMMISSAIRE :

1810

Vous n'avez pas... d'accord, c'est bon.

M. ZAKARYA DERBAS :

1815 ... si j'aurais voulu montrer, mais...

LA COMMISSAIRE :

Merci.

1820

M. ZAKARYA DERBAS :

De rien.

1825

LA PRÉSIDENTE :

Alors, merci beaucoup d'être venus nous parler de votre projet de tramway et merci d'avoir partagé tout ça avec nous. Alors, il me reste à vous remercier encore une fois et vous souhaiter une bonne soirée.

1830

M. ZAKARYA DERBAS :

Bonne soirée.

1835

Mme ERYKA-MAEVE DORÉLIEN :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1840

Et nous revenons dans quelques instants.

Mme JOHANNE ELSENER

Santé Urbanité

1845

LA PRÉSIDENTE :

1850

Bonsoir, Madame Elsener.

Mme JOHANNE ELSENER :

1855

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

Ah, vous m'entendez, bravo.

1860

Mme JOHANNE ELSENER :

Oui, je vous entends très bien, merci.

LA PRÉSIDENTE :

1865

Alors, bienvenue. Dans quelques instants, je vous cèderai la parole et d'ici là, je vous rappellerai que vous disposez de dix minutes pour votre présentation. Après huit minutes, je vous ferai savoir qu'il vous reste deux minutes. Ce qui veut dire que vous devez résumer votre pensée pour conclure votre présentation. Après quoi, nous disposons de quelques minutes pour vous poser des questions, ça vous convient ?

1870

Mme JOHANNE ELSENER :

Tout à fait, oui, merci.

1875

LA PRÉSIDENTE :

Alors, la parole est à vous et encore une fois, bienvenue.

1880

Mme JOHANNE ELSENER :

Merci beaucoup de cette invitation. Je désire présenter au nom de Santé Urbanité et de l'Association québécoise des médecins pour l'environnement, notre mémoire conjoint. En fait, cinq recommandations qu'on aimerait mettre en lumière.

1885

Et je n'irai pas en mode présentation parce que j'ai un problème avec mon ordinateur, donc je vais continuer sous ce mode-là.

1890

Comme vous le savez, les changements climatiques sont la principale menace à la santé selon l'Organisation Mondiale de la Santé et heureusement, les solutions d'adaptation nous permettent de lutter contre les changements climatiques, l'une des principales consiste au verdissement urbain, qui a aussi de multiples cobénéfices pour la santé.

1895

Donc, il y a plusieurs études qui démontrent que dans un verdissement urbain optimal, on peut diminuer le risque ou la prévalence de la dépression, de l'autisme, de l'asthme, la mortalité respiratoire, de l'embonpoint, du diabète, de l'hypertension, la maladie cardiovasculaire due à la mortalité par cancer, la mortalité générale prématurée, le stress.

1900

L'ensemble de ces maladies sur la diapositive représentent 28 milliards de dollars par année en coûts de santé directs et indirects. Donc, un impact majeur aussi sur les coûts en santé et évidemment, sur la congestion du système de santé.

1905

Quand on regarde le classement de Montréal, et qu'on le compare à 11 autres villes canadiennes de tailles similaires pour la population défavorisée, on voit qu'il y a des iniquités territoriales et que Montréal se place en queue de peloton pour le couvert arborescent et les espaces verts, parmi les populations défavorisées de façon économique à Montréal.

1910

Nous désirons présenter les deux premières recommandations qui se rapportent au verdissement urbain et qui s'inspire des critères des Nations Unies et de l'Organisation Mondiale de la Santé, qu'on appelle le 3-30-300.

1915

Donc, chaque citoyen voit au moins 3 arbres de sa fenêtre. Et on sait que de verdir les milieux de travail augmente la productivité au travail et de verdir les milieux scolaires augmente la performance scolaire.

1920

Le critère de 30 % qu'il y ait une canopée d'au moins 30 % dans chacun des quartiers. Nous recommandons une canopée optimale d'au moins 40 % parce que nous vivons dans un pays dont la forêt est tempérée à l'image des objectifs fixés par Toronto et Halifax. Donc, un objectif beaucoup plus élevé que le 26 % actuellement visé par la Ville de Montréal.

1925

Et le 300 mètres, donc que chaque citoyen vive à au plus 300 mètres d'un espace vert d'au moins un hectare pour lutter contre les iniquités territoriales et s'assurer que chacun puisse avoir accès à un espace vert de proximité. Et ça peut créer l'ossature d'une trame verte et bleue de proximité, dont les connexions écologiques pourraient être dans sa plus simple expression des rues arborées.

Pour lutter contre les changements climatiques, il y a aussi des solutions de mitigation. La principale solution de mitigation repose sur la mobilité durable dont le transport en commun et le transport en commun a de multiples aussi cobénéfices pour la santé.

1930

Donc, en plus de lutter contre les changements climatiques, ça permet d'augmenter la sécurité routière, de diminuer la pollution sonore, de diminuer la pollution de l'air et de lutter contre ce qu'on appelle le sédentarisme, parce que chaque usager du transport en commun est un piéton et que les piétons doivent se rendre aux transports en commun et en revenir et qu'ils marchent en moyenne 24 minutes par jour, ce qui est tout près du 30 minutes recommandé d'activité physique par les médecins.

1935

Et ils sont quatre fois plus susceptibles de faire les 10 000 pas par jour recommandés par les médecins. Et un bon transport en commun permet de diminuer l'obésité, la maladie cardiaque, l'asthme et plusieurs autres maladies dans la population de la ville qui peut en profiter.

1940

La même chose pour les transports actifs. Les transports actifs ont de multiples cobénéfices pour la santé. Vous voyez ici pour le vélo utilitaire, les gens qui se rendent au travail en vélo voient leur stress diminué, leur hypertension diminuée, le risque de maladies cardiovasculaires et de cancer diminuer de deux, de même que la mortalité prématurée. Et puisqu'ils sont moins malades, bien ils manquent moins de jours de travail, donc c'est profitable aussi pour les employeurs.

1945

Un autre problème qui est lié au transport, c'est la pollution de l'air avec 4 000 décès prématurés par année au Québec, c'est un enjeu sanitaire majeur, ça correspond environ à une Covid qui est survenue en 2021 avec des coûts sanitaires évalués à 30 milliards de dollars par année pour le Québec et c'est tiré d'un rapport de Santé Canada qui a été publié en 2021.

1950

1955

1960

Il y a de multiples maladies qui sont liées à la pollution de l'air. Premièrement, des maladies pulmonaires comme les maladies pulmonaires obstructives chroniques, les cancers respiratoires. On sait que ça pénètre dans la circulation sanguine, on estime qu'environ le tiers des maladies cardiovasculaires seraient causées par la pollution de l'air dans des pays développés comme le Canada.

1965

Cancer du sein, foie, prostate, maladies rénales chroniques, la démence chez les aînés, une augmentation de l'anxiété, les tendances suicidaires et malheureusement, ça affecte aussi les jeunes par une augmentation de l'asthme, la leucémie infantile, de l'autisme et du quotient intellectuel.

1970

Quand on regarde la carte de Montréal, on voit que la pollution de l'air suit, en fait, le réseau de transport. Ici, vous avez une distribution d'un polluant qu'on appelle les PM 2.5 et on voit très bien qu'ils sont émis de façon significative par le réseau de transport.

1975

La même chose pour des polluants qu'on appelle les particules ultra fines, on voit qu'elles suivent le réseau de transport automobile et le réseau de transport ferroviaire. Et il y a une étude qui a été publiée cet été qui rapporte 500 décès prématurés par année à Montréal, causés par les particules ultra fines.

1980

Et quand on compare Montréal à d'autres villes par rapport à la pollution de l'air, on voit, encore là, qu'on est en queue de peloton et donc le nombre de décès prématurés annuels par 100 000 habitants, Montréal se classe derrière Calgary, Ottawa, Vancouver et Toronto.

Donc, pour les recommandations quant au transport, nous recommandons de viser à ce que les deux tiers des déplacements urbains se fassent par la marche, le vélo ou le transport collectif d'ici 2040, à l'image de Vancouver et non pas d'ici 2050, tel qu'écrit dans le PUM, parce que c'est un élément extrêmement important pour la santé des citoyens.

1985 Et pour y parvenir, nous recommandons d'établir une cible annuelle de réduction du taux de motorisation des ménages de 2 % par année pour commencer à agir dès maintenant.

1990 Et pour lutter contre la pollution de l'air, enfin, pour réduire l'exposition de la pollution de l'air auprès de la population qui vit près des sources de transport, à l'instar de l'Organisation Mondiale de la Santé, nous recommandons d'interdire la construction d'usages sensibles tels que résidences, écoles, garderies, résidences pour aînés, hôpitaux, à moins de 300 mètres d'une autoroute urbaine, d'une voie rapide ou d'une gare de triage, à moins que les niveaux de polluant soient inférieurs aux valeurs guide de l'Organisation Mondiale de la Santé.

1995 Nous félicitons la Ville de Montréal d'avoir comme objectif de mettre de l'avant la santé et le bien-être dans toutes les approches de planification et nous invitons la Ville de Montréal à intégrer de façon systématique la Direction régionale de santé publique et les autres acteurs en santé dans le développement de plans d'urbanisme et l'évaluation de projets ayant un impact significatif sur les milieux de vie, et ce, dès l'élaboration des plans d'urbanisme, dès l'élaboration de projets immobiliers ou de requalification de quartiers.

2000

LA PRÉSIDENTE :

2005 Je vais vous interrompre pour vous dire qu'il vous reste deux minutes.

Mme JOHANNE ELSENER :

Oui, bien j'arrive à la dernière diapositive.

2010

LA PRÉSIDENTE :

D'accord, excellent.

Mme JOHANNE ELSENER :

2015

Donc, la collaboration avec ces experts en santé permet aussi de bâtir des argumentaires pour convaincre la population et d'autres acteurs de la société. Ici, vous avez un exemplaire d'argumentaire de rentabilité qui a été fait pour Toronto, par la Santé Publique de Toronto.

2020

C'est un petit peu différent à Toronto, parce que Toronto a un département de santé publique, donc c'est peut-être plus naturel pour eux d'aller cogner à la porte de la santé publique.

2025

Mais bref, ils ont produit ce rapport-là où ils ont évalué qu'un transfert modal de l'auto vers le transport en commun de 7.8 % et de l'auto vers les transports actifs de 5 %, permettrait d'économiser 2.2 milliards de dollars par année en coûts de santé à Toronto.

2030

Donc, ça permet de justifier des investissements significatifs dans les transports en commun et transports actifs. Alors voilà, ça termine la présentation que je voulais vous faire aujourd'hui.

LA PRÉSIDENTE :

2035

Merci, merci beaucoup. Alors, nous avons quelques petites questions. En fait, la première, est-ce que dans votre esprit l'idée de la Ville de Montréal de joindre urbanisme et mobilité dans son Projet de plan d'urbanisme et de mobilité, justement, puisque c'est la première fois qu'il y a cette fusion ou ce... oui, cette fusion-là.

2040

Est-ce que vous pensez que ça peut contribuer significativement à l'amélioration de la santé des citoyens ?

Mme JOHANNE ELSENER :

2045 Ecoutez, c'est vraiment une excellente idée parce que l'automobile occupe environ 50 % de l'espace en milieu urbain, donc à Montréal, l'automobile occupe 50 % de l'espace. Et si on peut dégager de l'espace en investissant dans la mobilité durable, donc dans le transport en commun, transport actif, ça permet de libérer de l'espace pour verdir notre ville.

2050 Et vous l'avez vu, c'est extrêmement bénéfique pour la santé de la population et ça permet aussi de libérer de l'espace pour aménager des lieux publics pour que les gens puissent se rencontrer, pour mettre des terrasses par exemple sur les rues commerciales.

 Donc, c'est extrêmement bénéfique pour la santé des gens.

2055

LA PRÉSIDENTE :

 Et vous avez vu probablement dans le PUM qu'une des cibles est de réduire de 30 % la voie publique pour les voitures et de réserver, non, diminuer de 70 % la voie publique aux voitures et de cibler 30 % pour le transport actif, collectif et les espaces verts.

2060

 Qu'est-ce que vous pensez de cet objectif-là ?

Mme JOHANNE ELSENER :

2065

 C'est extrêmement bien, c'est extrêmement bien de réduire cet espace-là dédié à l'automobile et d'augmenter l'espace dédié au transport en commun, transport actif dans ce pourcentage-là.

2070

 On aimerait que ce pourcentage-là soit atteint le plus rapidement possible, dans le PUM, l'objectif est en 2050, on propose 2040 et on propose d'y aller à 2 % par année pour se

2075 mettre en route tout de suite pour éviter que – et ça n'arrivera pas à Montréal, j'en suis sûre, là – mais pour éviter qu'on ait tendance à procrastiner, à prendre du retard et à essayer de boucler la boucle en, par exemple, en 2039, donc une année avant terme et on sait très bien que c'est extrêmement difficile de rattraper des retards dans ce sens-là.

LA PRÉSIDENTE :

2080 Merci. Je vais céder la parole à mon collègue Christian.

LE COMMISSAIRE :

2085 Oui. Merci. Donc, pour continuer sur les objectifs de carboneutralité, on a, on souhaite réduire rapidement l'auto solo, hein, donc tourner les citoyens vers l'utilisation des transports actifs et les transports collectifs.

2090 Comment on s'y prend pour faire le virage, quelles sont les propositions que, quelles sont les recommandations que vous faites à cet effet ? Certains intervenants viennent nous voir en disant la gratuité c'est un incitatif qu'on devrait mettre en place. Quelles sont vos solutions ?

Mme JOHANNE ELSENER :

2095 Ecoutez, vous comprendrez que nous ne sommes pas des experts en transport, mais des collaborations que nous avons eues avec d'autres organismes, et des exemples qu'on nous a rapportés et des échanges qu'on a eu avec des experts, par exemple comme madame Catherine Morency, on voit que dans certains pays, la gratuité du transport en commun a permis d'augmenter, si vous voulez, le transfert modal de l'automobile vers le transport en commun.

2100

Maintenant, il y a d'autres choses qu'on peut mettre en place pour accélérer ce transfert modal là. Premièrement, offrir le transport en commun, avoir des infrastructures de transport en commun. Donc, c'est important pour Montréal de développer ses lignes de métro.

2105

Donc, les projets qui visent à prolonger les lignes de métro, à installer d'autres types de transports en commun. La présentation précédente que je viens de voir avec vous portait sur le tramway qui est aussi un transport en commun qui peut être très attrayant pour la population.

2110

En fait, tout ce qui peut être, si vous voulez, confortable, rapide, sécuritaire, fiable, fait en sorte qu'on peut transférer une partie des gens de l'automobile vers le transport en commun, surtout si on peut offrir des parcours qui sont plus rapides avec le transport en commun qu'avec l'automobile.

2115

LA COMMISSAIRE :

Oui. Quel serait, vous avez parlé de différents éléments, la connectivité, le transport en commun qui comme tel, qui alimente – bien c'est les piétons comme vous dites qui s'en vont vers les transports en commun.

2120

Dans le PUM, à travers tout ce que vous nous avez mentionné, ce serait quoi les premières priorités à mettre en place ? Vous avez parlé du 2 % de 2040, des cibles. Mais on va dire pour demain matin, ce serait quoi, ce serait quoi les premières priorités qui seraient importantes de mettre en place ?

2125

2130 **Mme JOHANNE ELSENER :**

Bien écoutez, je pense qu'il faudrait vraiment mettre en place tous les incitatifs qui favorisent un transfert de l'automobile vers le transport en commun qui a une capacité, si vous voulez, de transporter plus de gens.

2135

Donc, tous les incitatifs pour le transport en commun actuel, mais c'est important aussi de développer l'offre de transport en commun actuel pour augmenter l'offre et desservir tous les coins de la Ville de Montréal et les relier ensemble.

2140

Donc, il faudrait commencer à construire, comme j'ai dit, prolonger les lignes de métro, voir si c'est possible de mettre des tramways, là, sur les artères les plus achalandées et de se mettre à la tâche dès demain.

2145

C'est sûr qu'actuellement, il y a un problème de financement du transport en commun. Nous avons recommandé dans d'autres mémoires que le Gouvernement du Québec participe aux coûts d'opération du transport en commun comme on voit dans d'autres pays, par exemple, comme la Suisse où 30 % des coûts d'opération du transport en commun provient du gouvernement.

2150

Donc, il y a toutes ces mesures-là qui pourraient être mises en place.

LA COMMISSAIRE :

2155

Vous avez parlé de vraiment au départ, en planification, d'être conscient de la santé publique et tout ça. Est-ce que vous croyez qu'en ce moment dans la vision du PUM, la santé publique est mise de l'avant ?

Mme JOHANNE ELSENER :

2160

Oui, quand on lit le document actuel, vraiment on le voit en tout début là que c'est une – et c'est écrit textuellement, là – de mettre de l'avant la santé, le bien-être dans toutes les approches de la planification.

2165

Et ça revient aussi à plusieurs reprises dans le document. Maintenant, il y a des, si vous voulez, des choses importantes qui manquent et une de celles-là ce sont des zones tampon le long des autoroutes, vous l'avez vu. Ce sont de grands émissaires de polluants atmosphériques avec des niveaux élevés de pollution atmosphérique qui ont un impact sur la santé des gens.

2170

Donc, ça serait important de mettre une zone tampon pour éviter la construction de futurs usages sensibles près des autoroutes, là, qui sont des grands émissaires de polluants atmosphériques.

2175

Donc, on recommande, la recommandation en fait de l'Organisation Mondiale de la Santé, d'une zone tampon de 300 mètres. Dans le PUM, on parle d'une zone tampon, mais la zone tampon n'est pas vraiment décrite et déterminée pour la pollution de l'air. C'est-à-dire qu'il n'y a pas de distance en mètres ou il n'y a pas de critères comme des niveaux de polluants atmosphériques. Donc, on pense que ça, ça doit être corrigé.

2180

Et c'est sûr que le PUM dresse les grandes lignes et les grandes lignes sont vraiment très inspirantes là pour créer des aménagements favorables à la santé. Maintenant, le diable est dans les détails, donc c'est important que dans tous les aménagements futurs de la Ville et tous les projets futurs de la Ville, qu'il y ait toujours l'aspect santé qui soit considéré avec des professionnels de la santé qui ont les compétences et qui peuvent interagir avec les urbanistes, les aménagistes, les ingénieurs pour vraiment créer des aménagements qui soient favorables à la santé dans le moindre détail.

2185

LA COMMISSAIRE :

2190 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2195 Alors, c'est tout le temps qui nous était imparti. Alors, merci beaucoup d'avoir pris le
temps de partager avec nous vos idées, vos propositions et vos suggestions. Alors, encore
une fois merci et bonne fin de soirée.

Mme JOHANNE ELSENER :

2200 Merci beaucoup, bonne soirée.

LA PRÉSIDENTE :

2205 Merci, au revoir. Alors, nous revenons dans un petit instant.

M. STÉPHANE L'ESPÉRANCE ET Mme VANESSA HUDON-OUELLET
Construgep

2210

LA PRÉSIDENTE :

2215 Alors, bonsoir et bienvenue. Dans quelques instants, je vais vous céder la parole et je
vous demanderais, pour les fins de l'enregistrement, de préciser votre nom et le groupe que
vous représentez.

2220

Alors, je vous rappelle juste avant que vous disposez de dix minutes pour votre présentation. Nous avons lu le document que vous avez soumis et après huit minutes, je vous ferai un petit signe qui vous fera conclure que vous avez justement à conclure, il vous reste deux minutes pour conclure. Période après laquelle nous aurons quelques questions pour vous.

2225

Alors, encore une fois bienvenue et je vous cède la parole maintenant, nous vous écoutons.

M. STÉPHANE L'ESPÉRANCE :

2230

Merci. Je me présente Stéphane L'Espérance, architecte. Je suis président de Construgep. Je fais du développement immobilier, de la construction résidentielle depuis 1997 à Montréal.

Mme VANESSA HUDON-OUELLET :

2235

Donc, Vanessa Hudon-Ouellet, enchantée. Donc, moi je suis urbaniste et vice-présidente au développement immobilier. Donc, pour Construgep depuis plus de huit ans maintenant.

M. STÉPHANE L'ESPÉRANCE :

2240

Donc, nous avons déposé un mémoire pour sensibiliser sur l'importance de conserver les droits de construction résidentielle sur des lots qui ont des qualités remarquables pour développer des projets, du multilogement.

2245

Donc, on parle ici du lot 7 600 Viau. Je vous parle des partenaires sur le site. Construgep, donc partenaire, développeur, constructeur. Au fil des ans, Construgep on parle

de 4 500 unités résidentielles, soit en développement, construits ou en construction présentement.

2250 On parle de 1 000 unités en chantier présentement à Montréal en 2024. Et 1 150 unités de logements abordables sociaux et communautaires faits au fil du temps sur plus de 20 projets. Donc, des projets qui ont déjà été développés, déjà construits ou qui sont en planification.

2255 Donc, Construgep, c'est un développeur qui est impliqué autant au niveau abordable, social, communautaire. On a été le premier à faire un bâtiment LEED *mid-rise* à Montréal, c'était un bâtiment Novoclimat aussi. Projet de logement social et communautaire, donc très, très impliqué en construction résidentielle.

2260 Notre autre partenaire, juste ici, on voit différents projets. Donc, en haut à gauche, Coopérative des Roseaux, coopérative d'habitation. En haut à droite, Condos Mont-Joli qui était du condo abordable. On est le seul promoteur privé qui faisait du condo abordable à Montréal.

2265 On voit en bas le projet Città à Saint-Léonard, un projet de 950 unités dans lequel il y a de l'abordable, il y a du social, il y a du multires.

2270 Notre partenaire sur le site c'est First Capital. First Capital, c'est un joueur pancanadien, un joueur important qui dispose de 138 propriétés à travers le Canada. C'est un développeur et un opérateur immobilier dans le domaine commercial. Donc, ils sont propriétaire du centre d'achat à côté et leur expertise est principalement dans le commercial, dans le retail.

Donc, je passe la parole à Vanessa.

2275 **Mme VANESSA HUDON-OUELLET :**

2280 Donc, bien pour faire suite à ce que Stéphane mentionne, donc nous on, vraiment on travaille sur le site du 7 600 Viau depuis quelque temps en partenariat avec First Capital. Parce que First Capital, bien ont décidé de s'allier avec nous à cause de notre expertise en développement et en construction multi-résidentielle.

Donc, parce qu'eux bon, ils voyaient là qu'ils avaient atteint leur limite au niveau du développement du site qu'on va voir un petit peu plus tard.

2285 Donc ici, nous ce qui est le plus important c'est que le Projet de PUM 2050, à travers l'article 5.4.3 on voit que dorénavant l'usage habitation sera interdit pour les secteurs qui sont déterminés comme des secteurs d'activités diversifiées.

2290 O.K. Donc, ici bien entendu, ça affecte le site dont on parle, le 7 600 Viau, mais ça affecte aussi plusieurs sites à travers Montréal le long des corridors autoroutiers. On comprend bien l'intention des secteurs d'activités diversifiées le long des corridors où est-ce que justement, on veut éviter là l'intrusion d'une activité résidentielle avec d'autres usages qui pourraient être nuisibles et tout ça puis qui sont en conflit avec un usage résidentiel ; tout ça est très compréhensible et l'intention est bonne.

2295 Toutefois, les secteurs d'activités diversifiées, souvent on peut y retrouver des lots, des terrains qui ont un potentiel de redéveloppement, un potentiel de développement résidentiel qui est indéniable.

2300 Donc, on est ici aujourd'hui seulement pour mettre la lumière à ce sujet-là, car on croit qu'il y a certains lots qui doivent avoir une attention particulière et peut-être réévaluer leur, l'analyse là à travers le Projet de PUM.

2305 Donc, comme je disais, les activités de secteurs diversifiés, on parle maintenant
uniquement d'industriel, bureau, commercial, agriculture urbaine, institutionnel et commerces
de gros.

2310 Et on croit vraiment que dans ce qu'on vit en ce moment, là, on est en crise du
logement et aussi bien pour faire le lien avec les objectifs du PUM 2050, pour combler le
déficit de logement d'ici 2050 et d'ajouter 224 500 nouveaux logements dans le parc
immobilier montréalais, bien il faut quand même garder une certaine flexibilité au niveau du
développement de projets multi-résidentiels et conserver une ouverture.

2315 Donc, si on poursuit ici sur le site dont on parle aujourd'hui, notre site le 7 600 Viau,
on conçoit vraiment ici que, de par sa nature, en tant que propriété unique, O.K. Parce que
bon, First Capital lorsqu'ils ont acquis le site, il s'agit d'une seule propriété. Donc, de par la
géométrie du site, a été carrément intégré dans le secteur d'activités diversifiées qui est le
long de l'autoroute 40, donc de la Métropolitaine.

2320 C'est naturel, ça a été fait un peu comme ça, mais on voit très bien que le site a été
développé en partie déjà par du commercial, donc le centre commercial Place Viau. Et est
resté une partie vacante au sud.

2325 Cette partie vacante-là, vous voyez très bien, donc c'est le bas du lot, elle est
ceinturée par un secteur résidentiel extrêmement bien établi qui est directement adjacent à ce
lot vacant et donc, on voit que si on arrive là avec des activités diversifiées, comme c'est
nommé dans le projet de PUM, donc c'est très fort probable qu'il va avoir des conflits avec le
secteur résidentiel déjà existant.

2330 Donc ici, on voulait vraiment mettre la lumière sur la géométrie, le physique, le
physico-spatial qui entoure ce cas particulier où est-ce qu'on voit vraiment le lot, la propriété
sortir donc de la bande de secteur d'activités diversifiées, qui se veut faire un peu l'office de la

zone tampon, dont la dame nous parlait plus tôt, là, aux abords de l'autoroute. On voit bien la zone tampon et c'est très logique.

2335

Mais ici, on voit que le bout du lot se trouve à plus de 250, 300 mètres de l'autoroute et donc serait un très bon potentiel pour du multi-résidentiel.

2340

Donc, le site, je poursuis. On le voit bien, il est bien implanté dans ce secteur résidentiel existant. D'autant plus – et on ne peut pas en faire fi – va être à moins de 500 mètres de la future station de métro Viau de la ligne bleue.

2345

Donc ici, on a une opportunité de venir créer un nouveau redéveloppement, d'aller chercher une densité sur le site et pour aller faire un développement qui va cadrer carrément dans une vision de développement TOD aux abords de transports en commun.

2350

Donc, encore là, tout fait son sens dans les intentions de créer du logement proche des transports dans un secteur déjà bien établi, les services sont là, les commerces, les institutions.

2355

Ici, on a un site parfait : tout est là. Le commercial est amplement présent, on a accès à tous types de services, on a les écoles qui sont à proximité comme vous pouvez le voir. On a l'accessibilité aux transports, autant autoroutiers qu'aux transports en commun. On a un *walk score* indéniable de 88, donc comme vous pouvez, la petite note, là, qui dit que c'est un, vraiment une localisation privilégiée pour pouvoir faire tout à pied.

2360

Donc, c'est vraiment un site parfait pour du redéveloppement résidentiel. D'autant plus – et je vais rajouter – admettons que le secteur d'activités diversifiées est conservé sur le site en termes là d'usages et que l'usage habitation ne peut plus se faire sur ce site-là, bien on va être confronté à une certaine incohérence là dans le secteur.

2365 De un, il y a déjà une forte présence commerciale et en fait, là c'est carrément saturé, si on veut. First Capital le prouve, ils ont développé leur site et ils ne veulent plus. C'est les experts en commercial, on ne peut pas avoir mieux qu'eux. Ils ne veulent plus développer le reste de leur site. Donc, il y a ça.

2370 Et ensuite, l'équipement collectif est déjà là, on a une incompatibilité s'il y a de l'industriel qui va sur ce site-là. Donc, voilà. C'est indéniable, il faut développer ça en résidentiel.

M. STÉPHANE L'ESPÉRANCE :

Le projet qu'on vous présente...

2375 **LA PRÉSIDENTE :**

Il faut résumer, il vous reste une minute et demie.

Mme VANESSA HUDON-OUELLET :

2380 Oui.

M. STÉPHANE L'ESPÉRANCE :

2385 Oui. Le projet qu'on vous présente, bon site on a école, parc, métro, proximité à pied des commerces, c'est idéal. On a un projet ici de plus de 600 unités dans lequel il y aura 120 unités sociales, 120 unités abordables. On prévoit un site haute efficacité énergétique, donc écoresponsable, certifié LEED, agriculture urbaine au toit, autopartage électrique, véhicules électriques, donc vélos électriques, autos électriques.

2390

2395 Un projet avec une perméabilité qui permet la circulation et la connexion avec le parc et le centre commercial. Un projet qui s'intègre dans le voisinage et qui évidemment, bien nous permet de construire du logement à Montréal parce que bon, tout le monde on le sait, on vit une crise importante de logement. On a besoin de logements abordables, logements sociaux, donc le projet répond vraiment aux besoins actuels de logements. C'est tout.

Mme VANESSA HUDON-OUELLET :

2400 Si je peux rajouter, le PUM, avec tous les autres objectifs, on croit vraiment que, mise à part cette petite incohérence de zonage, si on veut, là, c'est ce genre de projet là qui va pouvoir atteindre la multitude de d'autres objectifs relatifs au PUM.

M. STÉPHANE L'ESPÉRANCE :

2405 Parce que si ça n'avait pas été seulement un lot, le lot avait été divisé au centre commercial, le PUM aurait passé au centre commercial. Mais le lot n'était pas scindé, donc on comprend. Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2410 Très bien. Merci beaucoup. Une première question plus générale et qui n'est pas liée à votre lot, au lot que vous nous présentez. En fait, qu'est-ce que vous pensez de l'idée justement du plan de joindre urbanisme et mobilité pour la première fois ?

2415 **Mme VANESSA HUDON-OUELLET :**

Oui, bien... bon, comment je pourrais dire ça ? C'est un peu une drôle, pas une drôle de question, mais il y a toujours eu une section mobilité dans le Plan d'urbanisme.

2420 **LA PRÉSIDENTE :**

Il y avait un plan d'urbanisme et il y avait un plan de mobilité.

2425 **Mme VANESSA HUDON-OUELLET :**

Oui, il y avait un plan de mobilité. Mais moi en tant qu'urbaniste, c'est toujours quelque chose qui allait de soi, là. Donc, puis les plans d'urbanisme qu'on peut voir dans une autre ville, ils joignent ça d'une certaine façon. Donc, ça va de soi.

2430 Donc, pour moi, c'est quelque chose d'indéniable, il faut que ça aille ensemble, là, le développement et l'aménagement du territoire ne peut pas se faire sans tout d'abord réfléchir les axes de transport comment qu'on se transporte, comment qu'on se déplace d'un lieu à un autre.

2435 Donc, pour ça, c'est indéniable, ça va de soi. On doit pouvoir aller du bureau, travail, à sa résidence, aller faire ses achats, tout ça. Et le lien entre tout ça, bien c'est les transports, c'est la mobilité. Donc, ça fait partie de notre vie de tous les jours, il faut que ça soit mis dans un plan d'aménagement.

2440 **LA COMMISSAIRE :**

Oui, j'avais deux petites questions. Enfin, on a eu une autre présentation qui reflétait ces choses-là. Je comprends qu'étant donné qu'il y a eu l'affectation du sol en ce moment ne permet pas le résidentiel...

2445 **M. STÉPHANE L'ESPÉRANCE :**

En ce moment c'est permis...

Mme VANESSA HUDON-OUELLET :

2450

Conditionnel, oui.

LA COMMISSAIRE :

2455

Dans le PU ?

Mme VANESSA HUDON-OUELLET :

2460

Oui, dans le PU actuellement, oui.

M. STÉPHANE L'ESPÉRANCE :

Oui, c'est ça, oui.

2465

LA COMMISSAIRE :

Oui, oui, O.K., on s'entend. Mais dans le zonage que vous avez actuellement, c'est uniquement commercial, est-ce que, c'est ça que je voulais... ?

2470

Mme VANESSA HUDON-OUELLET :

Oui, le zonage en ce moment ne permet, permet l'usage résidentiel à condition que ce soit – j'ai vraiment un blanc – mais bon il faut aller faire un plan particulier de construction...

2475

LA COMMISSAIRE :

2480 ... Particulier, un PPU...

Mme VANESSA HUDON-OUELLET :

2485 Il faut aller faire un PPCMOI, exactement.

LA COMMISSAIRE :

2490 D'accord. Donc, quand on met en place les secteurs d'activités diversifiées, effectivement donc ça pose...

Mme VANESSA HUDON-OUELLET :

2495 ... Un préjudice.

LA COMMISSAIRE :

2500 Un préjudice. J'avais juste une question, je regardais votre photo, qu'est-ce qu'il y avait là ? Parce qu'on dirait quasiment que c'est un espace vert, qu'est-ce qu'il y a là actuellement ?

M. STÉPHANE L'ESPÉRANCE :

2505 Bien moi je peux vous dire, il y a – parce que je connais le site depuis très longtemps, très, très, très longtemps – puis c'est un site qui appartient, qui était commercial il y a très, très, très longtemps.

Avant, il y avait un *strip* commercial, c'était une discothèque qu'il y avait là. C'était une discothèque qui était là dans les années 70-80. À la fin des années 70, des années 80, et au début des années 70, il y a déjà eu un Boni Mart ou de ces choses-là...

2510

LA COMMISSAIRE :

O.K., mais ça a toujours été commercial ?

2515

Mme VANESSA HUDON-OUELLET :

C'était commercial, exactement.

LA COMMISSAIRE :

2520

... c'est ce que je comprends ? D'accord, O.K., parfait.

M. STÉPHANE L'ESPÉRANCE :

2525

Oui, c'était commercial.

Mme VANESSA HUDON-OUELLET :

Puis jusqu'à temps que First Cap fasse l'acquisition du site, il y avait encore une discothèque qui était là avec un strip commercial jusqu'à dans les années, début 2000...

2530

2535

M. STÉPHANE L'ESPÉRANCE :

2540

... Et c'était un strip avec une mer de stationnement. Quand First Cap il l'a redéveloppé, il l'a redéveloppé de façon plus intelligente en mettant le stationnement souterrain et...

LA COMMISSAIRE :

2545

Ça fait que je comprends que de regarder un petit peu plus cas par cas et non pas dans un ensemble. Donc, d'aller voir les différentes particularités qui pourraient aussi bonifier au niveau de la population du logement et tout ?

Mme VANESSA HUDON-OUELLET :

2550

Oui.

LA COMMISSAIRE :

2555

O.K. Et en ce moment, dans le secteur d'activités diversifiées, ça ne permet pas ça ?

Mme VANESSA HUDON-OUELLET :

Exactement.

2560

LA COMMISSAIRE :

D'accord. Merci.

2565 **Mme VANESSA HUDON-OUELLET :**

Ça interdit carrément l'usage habitation, donc on n'a même pas la flexibilité par la suite avec l'arrondissement de pouvoir. Comme actuellement, l'usage habitation n'est pas automatiquement permise, mais au moins on a la flexibilité de faire la demande et de l'ajouter avec un PPCMOI si justement l'usage est compatible avec son milieu ; ce qui est le cas présentement.

2570 **LA COMMISSAIRE :**

2575 Hum, hum, ce qui est le cas.

Mme VANESSA HUDON-OUELLET :

2580 Tandis que là avec activités diversifiées, ça ne sera carrément pas permis.

LA COMMISSAIRE :

On ne pourra pas le faire. Je vous remercie.

2585 **LA PRÉSIDENTE :**

Christian ? Alors, merci beaucoup, nous n'avons pas d'autres questions. Alors, encore une fois, merci d'avoir pris la peine de partager avec nous cette opinion et nous vous souhaitons une bonne fin de soirée. Au revoir.

2590 **Mme VANESSA HUDON-OUELLET :**

Merci.

2595

Mme PATRICIA CLERMONT

L'Association québécoise des médecins pour l'environnement

2600

LA PRÉSIDENTE :

Alors, bonsoir et bienvenue. Dans quelques instants, je vous donnerai la parole, mais avant, je vous demanderais à ce moment de vous présenter pour les fins de l'enregistrement et de mentionner le groupe que vous représentez.

2605

Vous disposerez de dix minutes pour votre présentation. Après huit minutes, je vous ferai un petit signe qui vous indiquera qu'il vous reste deux minutes pour conclure. Après quoi, nous disposerons aussi de quelques minutes pour vous poser des questions. Alors voilà, la parole est à vous et encore une fois, bienvenue.

2610

Mme PATRICIA CLERMONT :

2615

Merci. Bonsoir, je m'appelle Patricia Clermont, je suis l'organisatrice de l'Association québécoises des médecins pour l'environnement, qu'on appelle d'habitude l'AQME. Et je vous présente ce soir le mémoire qu'on a écrit conjointement avec Santé Urbanité, notamment une de nos membres qui est la présidente et fondatrice de Santé Urbanité.

2620

Je tiens à dire aussi que je suis docteure en communication, mais pas médecin. Alors, je travaille pour des médecins qui donnent déjà beaucoup de leur temps et de leur énergie, mais je ne suis pas médecin moi-même.

2625

Alors, justement étant donné l'heure tardive à laquelle nous nous sommes inscrits pour vous parler, j'ai finalement décidé de me présenter de manière succincte devant vous. C'est une opportunité à laquelle nous tenions, toutefois, y compris pour pouvoir répondre à d'éventuelles questions de votre part et échanger avec vous. Et aussi faire un ajout dans les recommandations.

2630

La façon dont notre territoire est aménagé a un impact majeur sur la santé, le bien-être et l'espérance de vie des Québécois et des Québécoises. Elle a aussi des impacts majeurs sur la mobilité des personnes et des marchandises, les manières par lesquelles les gens sont appelés à se déplacer sur de courtes, moyennes et longues distance et souvent, la logistique de déplacement des marchandises a été priorisée sur le design des villes, reléguant la marche, les transports actifs et collectifs à des considérations secondaires.

2635

L'exemple qui est souvent pris pour montrer cette manière de prioriser les déplacements des marchandises est le train, mais en fait, quotidiennement, les gens sont pris dans des patrons de trafic et de déplacements qui sont d'abord dessinés depuis plusieurs décennies pour les transports de marchandise et les transports motorisés individuels.

2640

De manière plus quantitative, il est estimé que 70 % de ce qui a des impacts sur la santé d'une population peut être influencé par une politique d'aménagement. Mais je dirais, donc aussi de mobilité.

2645

Ces considérations sont constamment présentes à notre esprit à l'AQME et jour après jour, semaine après semaine, cela m'amène comme organisatrice et représentante de l'AQME dans les milieux environnementaux de la santé, politiques et même économiques, à nous impliquer dans de nombreux dossiers qui s'articulent justement sur l'articulation de l'aménagement du territoire urbain en l'occurrence, et de la mobilité.

2650 Ainsi, nous nous impliquons dans des dossiers des coalitions qui promeuvent et mettent en valeur les cobénéfices pour la santé humaine, la santé environnementale et même la santé économique, mais aussi la diminution des coûts pour notre système de santé et qui promeut l'équité et la prise en compte des plus vulnérables d'entre nous, qu'ils soient individus, communautés ou populations.

2655 Que ce soit pour privilégier les transports collectifs, les transports actifs, la présence de la nature en ville, la protection des milieux naturels existants de proximité, la protection des milieux naturels de manière primordiale dans l'élaboration et la considération de projets économiques et énergétiques, la qualité de l'air, nous sommes interpellés par des citoyens, 2660 des groupes à travers le Québec, à Montréal, mais aussi à Québec, Rouyn-Noranda, Rimouski, Châteauguay, Sainte-Julie, qui font de plus en plus de liens concrets et de plaidoyers liant explicitement la santé de leur environnement avec leur propre santé et celle de leurs proches et de leur communauté.

2665 Les recommandations contenues dans notre mémoire se veulent en concordance avec toutes ces préoccupations qui nous sont régulièrement communiquées et l'exercice de cette consultation nous permet de les articuler de manière telle à promouvoir des quartiers complets qui permettent aux gens de toutes classes sociales de vivre dans un environnement sain qui contribue à leur santé et à diminuer les coûts pour notre système de santé, et pour 2670 leur propre foyer.

 Elles veulent aussi mettre de l'avant les effets de la pollution sur la santé, mais aussi ceux positifs de la nature qui doit être plus présente pour la santé physiologique, mais aussi psychologique de tous et toutes.

2675 L'AQME et Santé Urbanité saluent le leadership et le travail de décloisonnement et d'articulation de l'aménagement du territoire et de la mobilité. Le PUM 2050 soumis à la consultation est un véritable pas dans la direction qui est nécessaire et même existentiel à

2680 l'heure de la crise climatique, celle qui nous enjoint et nous permet de bâtir ensemble un territoire durable axé sur le bien-être et la santé de la population.

2685 Une direction qui nous enjoint certes de changer des habitudes profondément ancrées, mais en sachant que des opportunités pour tout le monde et à plein de niveaux vont de paire avec les changements que nous devons faire ensemble.

2690 Arriver à un PUM véritablement durable qui prend et met même la santé au premier plan, c'est aussi arriver à un respect des gens qui habitent Montréal et à les inviter à les faire être et se sentir partie prenante et bénéficiaire d'une ville résiliente, durable et saine, productive d'un bien-être qui se traduit sur les plans individuel et collectif, environnemental et économique, tout en étant équitable et juste.

2695 Dans cet esprit, à notre mémoire qui se veut une contribution et une critique constructive, j'aimerais ajouter ce soir une dernière recommandation qui a émergé chez mes collaboratrices et moi depuis le dépôt de notre mémoire, celle d'intégrer de façon systématique la Direction de la santé publique de Montréal et d'autres acteurs en santé tels que l'Institut national de santé publique du Québec, les universités montréalaises et même l'AQME dans le développement des plans d'urbanisme et de mobilité futurs et l'évaluation de projets ayant un impact significatif sur les milieux de vie. Je vous remercie.

2700 **LA PRÉSIDENTE :**

2705 Alors, merci beaucoup. Et nous notons bien sûr cette dernière recommandation. En réfléchissant à la présentation de votre collègue tout à l'heure et la vôtre, est-ce que vous avez identifié des secteurs géographiques sur l'île de Montréal ou à Montréal, qui sont plus vulnérables, qui sont plus en déficit et qui devraient être priorisés en matière de santé ?

Mme PATRICIA CLERMONT :

2710 C'est toujours délicat pour moi de répondre à une question comme ça. En même temps, c'est sûr que ce qui me vient à l'esprit très rapidement c'est l'est de Montréal. Parce que l'est de Montréal, même avant d'arriver à l'AQME j'étais à l'affût de ce qui se passe et il y a, disons un passé très gris et industriel qui a mené, selon ce que j'en ai vu et vécu, mais surtout entendu des témoignages, vécu avec une espèce de fatalité pour avoir des emplois.

2715 Puis ça c'est une réalité qui est vécue dans l'est de Montréal, mais aussi dans d'autres régions du Québec. Des régions où est-ce qu'il y a des ressources dites naturelles et les gens se disent « Bien pour avoir l'argent, le corolaire c'est d'avoir des désavantages, notamment au plan de la santé. »

2720 Au fil des décennies, par contre, puis au fil de la revitalisation de certains secteurs, les gens acceptent de moins en moins, et sont de plus en plus informés aussi du fait qu'il pourrait y avoir des façons de faire autrement qui seraient moins préjudiciables à leur santé.

2725 Et puis, ce qui me frappe, je pourrais vous dire dans la foulée de ce qu'on faisait – parce qu'on a eu une rentrée très chargée – récemment, j'étais à la présentation du bilan de la qualité de l'air de Montréal et je voyais, t'sais, tout le soin, toutes les mesures qu'on fait et en même temps, la pollution atmosphérique reliée au trafic automobile et motorisé, elle me semble toujours sous-estimée.

2730 Puis ça, ça engendre au niveau urbanistique et de mobilité, bien tout autant que de l'aménagement, il me semble encore beaucoup de travail à faire pour prendre en compte les effets sur la santé des gens, mais les effets sur la santé des environnements, des communautés aussi.

2735

Alors, c'est certain que pour ce qui est des secteurs – puis par exemple, je pense au secteur Assomption-Longue-Pointe – qui a été pris en charge tout récemment par le secteur de la division de l'urbanisme plutôt que... je ne me rappelle plus de l'expression, là, mais c'était plus économique.

2740

Ça, ça nous encourage beaucoup, mais en même temps, c'est trop récent pour que le travail ne soit pas évident à faire, notamment au plan de ce que je viens d'énoncer puis la prise en compte de ces données-là quant à la pollution de l'air, dont certaines relèvent du Ministère de Transports, de la mobilité durable aussi qui malheureusement ne semble pas être facile à avoir.

2745

Alors, je vous dirais que dans cet environnement-là qu'on connaît, c'est sûr qu'on se préoccupe beaucoup, mais je pourrais vous nommer d'autres secteurs de la ville comme le nord de la ville où est-ce qu'on essaie ; je pense par exemple au Métrobus sur Henri-Bourassa. Ça, ça pourrait être un facteur qui change énormément de choses, notamment pendant la pandémie quand on s'est aperçu qu'il y avait beaucoup de gens, y compris des communautés racisées, qui travaillent dans les secteurs des soins.

2750

Et je peux dire parce que je suis Haïtienne par mon père, qu'il y a beaucoup d'Haïtiens qui travaillent dans ces milieux-là et qui transitent par exemple de l'est à l'ouest et qui doivent avoir une auto, sinon, ils sont prisonniers des horaires des autobus, ce qui allonge et alourdi les journées de travail.

2755

Alors, moi je pense que cet axe-là c'est le genre de chose vers laquelle on doit aller pour transporter plus de gens, plus sainement, plus durablement, quitte à bousculer des habitudes profondément ancrées, notamment au plan du stationnement.

2760

2765 **LA PRÉSIDENTE :**

J'aurais plein de questions, mais je vais laisser la parole à mes collègues. Peut-être que si on a du temps, je pourrai revenir. Vas-y, Christian.

2770 **LE COMMISSAIRE :**

2775 Oui. Vous parlez de l'environnement, là, du milieu de vie comme déterminant, d'une certaine façon, de la santé et du bien-être des individus. Parallèlement à ça, vous nous dites que la mobilisation, la participation des parties prenantes est comme essentielle aussi dans l'organisation de notre milieu de vie et la prise en charge, d'une certaine façon.

Avez-vous réfléchi un peu à ces mécanismes et comment vous voyez ça la participation des parties prenantes ?

2780 **Mme PATRICIA CLERMONT :**

2785 Bien d'abord, je travaille à l'AQME depuis que mon poste a été créé depuis presque trois ans, mais j'habite Hochelaga-Maisonneuve depuis 25 ans. J'ai grandi dans Villeray. Puis au fil des années, moi-même j'ai été partie prenante de mobilisation citoyenne, mais plus largement, là, comme analyste puis stratège, ce que j'observe, c'est que souvent, l'éveil aux enjeux environnementaux, ça commence souvent par des préoccupations liées à notre santé, notre propre santé, celle de nos proches, qui dans des moment qui nous rendent plus vulnérables et ouverts – parce qu'on cherche qu'est-ce qu'on a – nous rendent plus ouverts donc à faire des liens avec notre environnement, sa santé et plus largement, la santé de l'environnement.

2790

Et les enjeux qui apparaissent souvent, souvent très abstraits, c'est un défi là pour les communicateurs et communicatrices climatiques, ça les rapproche soudainement très vite. Je

2795 pourrais vous dire que c'est certain que l'été dernier avec les feux de forêt au Québec, il y en a qui ont accéléré à la vitesse grand V.

2800 Mais il y en a d'autres que c'est juste devenu plus évident parce que comme la docteur Pétrin-Desrosiers le dit souvent, le plus souvent l'air est transparent, donc on l'oublie facilement. L'air qui était presque orange l'année dernière, ça rendait plus visiblement concret.

2805 Mais en même temps, moi ce que j'observe depuis maintenant très longtemps, c'est que souvent les gens se mobilisent dans des conseils d'arrondissement, dans des organismes autour des impacts de leur santé, dont ils deviennent en quelque sorte les experts et les expertes de même que de leur milieu de vie. Je ne sais pas si je réponds bien ou si j'ai escamoté quelque chose...

LE COMMISSAIRE :

2810 Vous partagez, je comprends qu'on ne peut pas attendre les catastrophes pour se mobiliser, là, c'est...

Mme PATRICIA CLERMONT :

2815 Non. Mais malheureusement, trop souvent, puis on ne peut plus se le permettre. Mais trop souvent, il y a l'opportunité de plus et mieux communiquer quand il y a des catastrophes. Mais, étant donné que maintenant je pense que c'est de moins en moins possible et admis d'être un tant soit peu climatosceptique, parce que les événements météorologiques extrêmes sont plus récurrents.

2820 On remarque plus, par exemple, juste les saisons. On s'aperçoit qu'on est habitués au Québec à avoir quatre saisons vraiment marquées. Maintenant, par exemple, il y a beaucoup de gens qui expriment que par exemple, ils s'aperçoivent que leur adaptation

2825

corporelle aux températures a changé, parce que des fois quand il fait très chaud à un niveau estival par exemple jusqu'à tard dans l'automne, bien ça a l'air plus froid, mais dans le fond, il y a une question d'adaptation.

Alors, les gens, il y a une information qui se raffine avec le temps.

2830

LE COMMISSAIRE :

Merci.

2835

LA COMMISSAIRE :

Oui. Vous venez d'intégrer une nouvelle recommandation au niveau que vous soyez plus partie prenante au niveau de la planification, au niveau du PUM et tout ça. Comment qu'on peut s'assurer que vous soyez partie prenante, y a-t-il des mécanismes que vous pensez pour... ?

2840

Mme PATRICIA CLERMONT :

2845

Bien, en fait, je nomme l'AQME parce qu'on est toujours disponibles pour mettre à profit les compétences de nos membres. Mais plus généralement, on souhaiterait, dans plein de domaines environnementaux québécois, puis Montréal en l'occurrence, que la Santé Publique soit mise à profit d'emblée.

C'est-à-dire que trop souvent au travers des décennies, là, depuis ce qu'on va appeler le Québec moderne, la santé c'est comme un corolaire, il y a des effets collatéraux.

2850 Alors, qu'en fait, en pensant les impacts d'emblée – et par exemple, je reviens à Hochelaga-Maisonneuve pour le développement d'Assomption Sud-Longue-Pointe, on a demandé il y a déjà deux ans qu'il y ait une étude d'impacts sur la santé.

2855 Et à notre sens, une EIS ça devrait aller d'emblée de soi. Et pourtant dans un autre dossier à Rimouski, ce n'est même pas considéré, alors que faire une étude d'impact sur la santé ça permet souvent de prendre en compte des effets dont on va devoir de toute façon prendre en compte à la suite du projet.

LA COMMISSAIRE :

2860

D'accord. Donc, d'être beaucoup plus en amont de projet ?

Mme PATRICIA CLERMONT :

2865

Et en – oui, en amont – puis en consultation.

LA COMMISSAIRE :

2870 Parfait. Une dernière petite question. Vous parlez beaucoup de l'automobile, qu'est-ce qui en est, juste rapidement au niveau du transport du camionnage et quoi que ce soit ? Est-ce que ça c'est comptabilisé, est-ce que c'est... ?

Mme PATRICIA CLERMONT :

2875

Bien, en tout cas, c'est certain que vous avez lu dans notre mémoire que nous, ce qu'on préconise, c'est vraiment une consolidation, un développement, une accélération du transport collectif, du transport actif.

2880 D'une part, au travers des années, moi j'ai même dit... puis souvent les gens peuvent être, en fait, il y en a d'autres que moi qui l'ont dit. D'ailleurs, quand il y a du transport collectif, par exemple, qui est accessible, confortable, efficace, rapide, il s'agit de l'essayer pour commencer à l'adopter. Puis utiliser son automobile quand on en a vraiment besoin et quand il y a moins d'autos, on circule mieux.

2885 Par exemple, les gens qui ont des parents âgés, des chaises roulantes, des choses à transporter. Mais nous ce qu'on préconise, c'est de sortir des énergies fossiles et ça veut dire défaire notre dépendance à l'automobile et mettre fin, enfin, à l'accroissement exponentiel qui a eu lieu depuis trop longtemps du parc automobile.

2890 **LA COMMISSAIRE :**

Merci.

2895 **Mme PATRICIA CLERMONT :**

Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

2900 C'est ce qui met fin au temps qui nous était imparti. Merci beaucoup de votre présence...

Mme PATRICIA CLERMONT :

2905 Je vous remercie aussi pour vos questions...

LA PRÉSIDENTE :

2910 ... et de vos réflexions. Ceci met fin à cette séance d'audition des opinions. Je remercie bien sûr toutes les personnes qui se sont déplacées et qui ont participé à cette consultation. Et je salue chaleureusement les personnes qui nous ont suivis en ligne.

2915 Enfin, merci à mes collègues commissaires et analystes. Nous vous donnons rendez-vous à la prochaine séance qui débutera demain le 3 octobre à 13 heures ici même dans les bureaux de l'Office.

Alors, merci, bonsoir.

2920 **AJOURNEMENT**

2925

2930

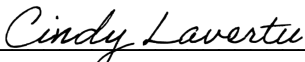
2935

2940

2945

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.

2950



Cindy Lavertu, s.o.

2955