

M. KARL JANELLE :

Merci, à vous.

1200

LA PRÉSIDENTE :

Nous revenons dans quelques instants.

1205

M. RAYMOND MOQUIN, Citoyen

1210

LA PRÉSIDENTE :

Alors, bonsoir et bienvenue. Dans quelques instants, je vais vous donner la parole et je vous demanderai de vous identifier, pour les fins de l'enregistrement. Je crois que vous êtes là, à titre de citoyen?

1215

M. RAYMOND MOQUIN :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1220

Et vous aurez donc dix minutes pour votre intervention. Après huit minutes, je vous ferai un petit signe pour vous indiquer qu'il faut réfléchir à votre conclusion. Après quoi, nous disposerons de quelques minutes pour vous poser des questions. Et nous avons lu le document que vous avez fait parvenir.

1225

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

M. RAYMOND MOQUIN :

1230

Oui, merci de me recevoir. Mon nom est Raymond Moquin, je suis un citoyen engagé depuis plus de 20 ans dans Mercier-Est. Je fais un projet de verdissement de cour d'école, je suis impliqué dans des organismes de quartier qui militent en fonction d'un meilleur environnement pour les citoyens.

1235

Donc, le présent mémoire, au sujet du PUM, ne prétend pas couvrir tous les aspects qui sont développés à travers les documents. Je désire néanmoins aborder certains aspects qui, dans certains cas, touchent particulièrement l'est de Montréal.

1240

Une première lecture des documents donne l'impression que le projet est attractif. En effet, il semble que d'emblée, on doit tous se réjouir d'une vision voulant une ville plus verte, plus équitable pour toutes et tous, mieux adaptée aux différents défis que nous aurons à y affronter.

1245

Une des trames de fond développées est qu'en raison de la crise climatique, nous devons changer radicalement notre façon d'organiser la Ville de Montréal. Cela veut dire accepter, en particulier et sans compromis, la densification tous azimuts du cadre urbain et la quasi-disparition de l'automobile individuelle.

1250

En contrepartie, on nous promet des milieux de vie tellement fantastiques et conviviaux, qu'on se demande comment il se fait que nous n'y ayons pas pensé plus tôt.

La réalité n'est pas toujours aussi simple. Le cadre urbain dans lequel nous vivons, même en 25 ans, ne se transformera pas facilement, à moins de vouloir peut-être détruire des quartiers entiers.

1255 Intégrer de nouveaux équipements collectifs, comme par exemple, chez nous, dans l'est, un centre récréosportif, constitue des projets à long terme. Implanter des infrastructures de transport collectif, comme on le voit avec le REM, le PSE dans l'est ou même le SRB Pie-IX, est pénible et prend de nombreuses années. Nous n'arrivons même pas, actuellement, à entretenir convenablement nos routes et nos stations de métro.

1260 La question du financement donc de ces projets n'est d'ailleurs pratiquement pas abordée dans le chapitre 2 : La stratégie montréalaise. Combien de milliards de dollars seront nécessaires à ladite transformation du cadre urbain?

1265 Cela est évacué des documents sinon pour mentionner qu'il faudra s'entendre avec des partenaires. Nous sommes très loin de la réalisation des projets.

1270 Abordons les différentes thématiques, maintenant, que je veux développer. L'aménagement des quartiers résidentiels et la densification. Les raisons pour justifier la densification sont omniprésentes dans le PUM. Pour les transports collectifs et actifs, pour les logements sociaux et abordables, pour libérer de l'espace pour les espaces verts, et cetera. On se veut rassurant.

1275 Certaines zones seront en densification douce, d'autres moyennes ou d'autres élevées. Cette nouvelle façon de concevoir la ville devrait permettre, selon ses promoteurs, de mieux nous déplacer, sans auto, nous divertir, et cetera.

1280 A-t-on questionné les citoyens quant à leurs critères quand vient le temps d'acheter ou de louer une maison? Une famille veut-elle vraiment habiter dans une tour à appartements de 20 étages, même si on fait miroiter qu'il y aura un parc à proximité?

La réalité c'est qu'une proportion importante des familles continue à fuir la Ville de Montréal pour s'établir dans les banlieues. Parmi les raisons principales sont le prix des

1285

maisons et des taxes, évidemment, et l'espace. Et oui, beaucoup de personnes apprécient avoir un espace extérieur privé. Ce facteur semble toutefois avoir été occulté par ceux qui ont conçu le PUM.

1290

En principe, les immeubles à densification élevée sont localisés dans les TOD. On sait que c'est près des axes de transport structurant. Cela n'empêche pas les promoteurs de maximiser la densification, peu importe la localisation de leur projet. C'est ce qu'on a vu, par exemple, au projet des Cours Bellerive, à l'angle des rues Notre-Dame et Taillon.

1295

À un moindre niveau, on remarque cette tendance sur d'autres projets comme celui réalisé, il y a quelques années, à l'intersection des rues Notre-Dame et de Bruxelles où d'ailleurs, très peu de familles résident. Dans ces deux derniers cas, on se trouve très, très loin des TOD.

1300

L'implantation des projets densifiés peut ne pas respecter le cadre urbain environnant. Il semble que ce soit le cas pour le projet Place Versailles, contenant plusieurs immeubles en hauteur, qui soulève actuellement la colère de plusieurs citoyens riverains.

1305

Le transport collectif. L'implantation de nouveaux axes de transport collectif, dont les lignes de tramways, constitue un des éléments essentiels et l'un des termes les plus importants du PUM. On peut se réjouir de cette orientation générale.

La Ville de Montréal a besoin de plus de transport collectif. Que ces projets entraînent une reconfiguration des rues pour laisser plus de place au transport collectif et également au transport actif, la marche, le vélo, est acceptable dans la mesure où cela se fait de façon raisonnable.

1310 Les cartes 2-5 et 2-8, aux pages 37 et 39, du chapitre 2 du PUM, montrent la Ville de Montréal tapissée de lignes de tramways avec, en plus, quelques ajouts ou extensions de lignes de métro, principalement la ligne rose.

1315 Lorsqu'on considère que la réalisation de la ligne bleue prend continuellement du retard et qu'on peine à compléter le SRB Pie-IX, quelle est la probabilité que ces projets soient réalisés d'ici 2050? Il semble qu'il soit plus facile de dessiner des lignes sur une carte que de réaliser des projets sur le terrain.

1320 Cela est d'autant plus vrai que ces projets dépendent du financement de Québec et d'Ottawa, ce qui est pour le moins incertain. Au même moment, nos stations de métro manquent de financement pour leur entretien.

1325 Nous voyons actuellement, dans plusieurs cas, une diminution des services. Des lignes d'autobus coupées, des horaires qui s'allongent, on entasse les citoyens comme des sardines dans les autobus ou le métro, aux heures de pointe. Afin que nous puissions croire au futur radieux promis par le PUM, il faudrait que le présent nous en donne un aperçu.

1330 Par ailleurs, les citoyens de l'est de Montréal, comme ceux de Mercier-Est, ont un souvenir amer de la complaisance voire de la complicité de la Ville de Montréal dans la saga du projet du REM de l'Est.

1335 Pendant que plusieurs experts et groupes de citoyens dénonçaient le projet du train léger automatisé, de la Caisse de dépôt, qui défigurait les quartiers de l'est, l'administration municipale considérait le tramway avec mépris en déclarant qu'il était trop lent.

Doit-on prendre le PUM au sérieux? On attend encore, d'ailleurs, que la Ville donne son appui au projet de tramway développé par l'ARTM pour l'est de la ville. Il est bon de

souligner que le tracé montré sur les cartes, mentionnées ci-dessus, ne reprend pas le tracé de l'ARTM.

1340

Les parcs et espaces verts. L'est de l'Île de Montréal a toujours été défavorisé par rapport à l'ouest en ce qui concerne les parcs et espaces verts. La quantité, la superficie des parcs dans l'est, ainsi que les investissements qui leur ont été octroyés y sont ridiculement inférieurs.

1345

Toute nouvelle indiquant qu'on veuille y consacrer des investissements doit être soulignée. L'orientation 8 du PUM, sur cette question, mentionne le Grand parc de l'Est. Celui-ci regroupe déjà plusieurs espaces verts existants, dont principalement le grand parc de la Pointe-de-l'Île.

1350

Verra-t-on une augmentation notable du verdissement? Il sera important de voir de quelle façon le projet consolidera les parcs existants.

1355

Il est question également de corridors verts, à l'objectif 6.1. Cet élément est peu développé dans le PUM, sinon pour dire qu'il s'agit d'un parcours piétonnier et cyclable, que leur principale caractéristique est l'attention portée au verdissement et de leur aménagement.

1360

Toutefois, pour jouer un rôle un tant soit peu significatif au niveau de la biodiversité, il faut qu'un corridor ait une largeur d'au moins une trentaine de mètres. Nous ne savons pas, actuellement, ce que le PUM a en tête, par rapport aux corridors. Si ces corridors verts sont équivalents, en largeur, à des pistes cyclables, ceux-ci ne pourront remplir efficacement leur rôle écologique.

1365

Dans la perspective de la trame verte et bleue, la création d'un parc intégrant l'île Sainte-Thérèse pourrait être développée en collaboration avec la Ville de Boucherville et en

faire un lieu de récréotouristique de grande valeur. Je ne crois pas que le PUM ait ça dans ses objectifs.

1370 Secteurs industriels. Le développement de l'est de Montréal a été articulé autour de l'industrie lourde, de la pétrochimie et des activités portuaires. Ce paradigme doit cesser.

 Le PUM indique que des activités industrielles légères, comportant une grande densité d'emplois, devraient être situées dans les îlots en marge des quartiers résidentiels.

1375 Il indique également que les industries de logistique devraient être localisées en marge des infrastructures autoroutières. Ces lignes directrices ne sont pas rassurantes, car le développement du territoire ne se fait pas actuellement de cette façon.

 Le quartier...

1380

LA PRÉSIDENTE :

 Je dois vous faire réfléchir au fait qu'il vous reste deux minutes, merci...

1385

M. RAYMOND MOQUIN :

 ...O.K., c'est beau. Le quartier de Mercier-Est est bordé, au sud, par le Port de Montréal et à l'est, par le secteur industriel de Montréal-Est. Il y a une pression très forte pour y accueillir des industries de logistique. Notamment, par Cargo M.

1390

 Le PUM souligne avec force l'importance du Port de Montréal et semble voir d'un bon œil son expansion. Or, tout développement du port et de l'industrie de la logistique est incompatible avec la qualité de vie des citoyens riverains. Tout développement du port doit se faire à l'extérieur de Montréal.

1395 Le réseau cyclable. Simplement pour dire qu'on est en faveur de l'expansion du réseau cyclable, qu'il doit être étendu, on voit ça comme une bonne chose.

1400 Pourtant, ce qui est marqué dans le PUM, c'est exactement ce que les groupes de citoyens, dans l'est de Montréal, demandent pour la rue Notre-Dame, depuis près de deux ans.

Si on désire croire aux objectifs dans l'horizon 2050, il faut que des gestes immédiats soient posés actuellement.

1405 Un petit mot sur la question de la guerre à l'automobile. Quand on lit le document, on sent qu'il y a comme une volonté idéologique d'éliminer l'automobile du paysage urbain. On a seulement qu'à voir les figures 2-21, 2-24, 2-39 et 2-40, le présent est gris et le futur est radieux.

1410 Donc oui, il faut réduire le parc automobile, mais en même temps, il faut éviter de rendre la vie impossible aux automobilistes. Et la principale chose, c'est de dire « si on veut réduire la place de l'automobile, il faut au préalable, augmenter l'offre de transport collectif ».

Il reste une minute?

1415

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

1420

M. RAYMOND MOQUIN :

1425 Oui? Donc, je vais passer vite sur la décarbonation, simplement pour dire que ça dépend de beaucoup d'autres facteurs qui ne sont pas entre les mains de la Ville de Montréal.

1430 En conclusion, tous les citoyens veulent que la Ville de Montréal soit plus écologique, plus verte, mieux adaptée aux besoins des citoyens. Plusieurs éléments pris isolément tombent sous le sens, comme de donner plus de place au transport collectif. C'est quand on les met tous ensemble que le bât peut blesser.

1435 Premièrement, il a été dit précédemment, les sommes pour avoir cette vision-là sont faramineuses. D'où viendra l'argent? L'argent ne pousse pas dans les arbres, comme on dit. Quels sont les aspects du PUM qui seront sacrifiés? Ça reste à voir.

1440 J'ai presque fini. Deuxièmement, les gestes des gouvernements, actuellement, supérieurs de la Ville et des promoteurs vont souvent à contresens des orientations du PUM. Donc, si le présent est garant du futur, peut-être que le futur ne sera pas aussi radieux qu'on le pense.

1445 Et finalement, je finis là-dessus, il y a à l'intérieur du PUM, une espèce de vision idéologique. On a vécu, il n'y a pas si longtemps, l'épisode de la Covid-19, sous prétexte de la crise sanitaire, les autorités publiques ont restreint les libertés individuelles de façon arbitraire et très souvent déraisonnable.

Aurait-on pu croire qu'il serait criminel de se retrouver à l'extérieur de son domicile, de recevoir nos enfants, d'aller voir nos parents à l'hôpital, et cetera. Pourtant, tout ça s'est bien passé, donc...

1450 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vais devoir vous couper...

1455 **M. RAYMOND MOQUIN :**

...une phrase. Jusqu'où sommes-nous prêts pour imposer la vision dans le PUM? La crise climatique ne doit pas devenir un prétexte pour ultimement limiter les droits des citoyens. Les droits et libertés.

1460 **LA PRÉSIDENTE :**

Là, vous ne m'avez pas aidée, là. Vous m'aviez dit une minute, mais enfin. Merci beaucoup, je sais que c'est un marathon et je sais que c'est cruel. Mais, tout le monde est traité de la même manière.

1465

M. RAYMOND MOQUIN :

Ah, non, je ne vous en veux pas, vous savez.

1470 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Merci, ça me rassure. Quelques petites questions pour vous. D'abord, qu'est-ce que vous pensez de l'idée que le projet de PUM qui est soumis joigne l'urbanisme et la mobilité?

1475

Parce que le dernier Plan, c'était un plan d'urbanisme et il y avait un plan de mobilité. Ici, ça a été joint. Qu'est-ce que vous pensez de cette idée-là?

M. RAYMOND MOQUIN :

1480

Bien, la mobilité, c'est un élément important de l'urbanisme. Comment on se déplace dans un ensemble urbain, moi, je pense que c'est une bonne chose.

LA PRÉSIDENTE :

1485

O.K.

M. RAYMOND MOQUIN :

1490

C'est une bonne chose de voir, par exemple, qu'on veuille laisser plus de place au transport collectif, tout ça, ça veut dire que ça pose des balises. Et dans ce sens-là, c'est une bonne chose.

LA PRÉSIDENTE :

1495

Vous êtes d'accord?

M. RAYMOND MOQUIN :

1500

Je suis d'accord avec le principe que le Plan d'urbanisme traite également de mobilité.

LA PRÉSIDENTE :

1505

Est-ce qu'il y a des choses que vous auriez absolument voulu voir dans le document qui est soumis à la consultation?

M. RAYMOND MOQUIN :

1510 Oui, j'aurais aimé qu'on — on présente une vision sans avoir aucune idée des coûts, sans avoir aucune idée des séquences dans lesquelles on veut implanter les choses.

Écoutez, moi, je suis ingénieur, je fais des projets depuis 35 ans. Et la première chose qu'on fait, c'est qu'on essaie de voir comment ça va coûter, c'est quoi les priorités, par où qu'on commence, par où qu'on finit.

1515

Et là, tout est égal : on va faire ça, on va faire ça. Ce sont toutes de belles idées, O.K., sauf que moi, je suis un peu défaitiste, je l'avoue, je ne pense pas que ça va se réaliser comme ça. Je pense que, je veux dire, l'argent ne sera pas nécessairement au rendez-vous, je pense qu'il va y avoir des choix à faire.

1520

Mais, quand on ne priorise pas, est-ce qu'on va dire, dans quelques années « ah, bien, oui, on va enlever des places de stationnement, tout ça, mais le transport collectif va suivre dix ans plus tard », *t'sais*, par exemple. C'est quelque chose comme ça aussi, là.

Donc, pas de priorisation, ça, je trouve que ça perdre en...

1525

LA PRÉSIDENTE :

En crédibilité?

1530

M. RAYMOND MOQUIN :

En crédibilité, le rapport, qui a de bonnes idées, par ailleurs.

LA PRÉSIDENTE :

1535

Pas de priorisation et pas de sources de financement?

M. RAYMOND MOQUIN :

1540 Et pas d'idée des coûts, c'est dit à l'intérieur du document que ça va prendre des partenaires.

Excusez, mais nos arrondissements, dans nos villes, ils ne peuvent pas réparer les nids de poule, dans la rue. Puis là, on prétend faire des quartiers commerciaux avec des rues surélevées, et cetera. C'est quasiment de la fabulation, par bout, là. Un moment donné, c'est
1545 quoi qui va réellement se faire? Oui.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Marie-Claude?
1550

LA COMMISSAIRE :

Oui, bien, je prends la balle au bond. Ça serait quoi le plan d'action ou la séquence de priorités? Vous avez nommé le fait de la réduction du parc auto, mais ça serait quoi l'une des
1555 premières cibles à faire pour en arriver plus au transport collectif?

M. RAYMOND MOQUIN :

Bien, écoutez, je vais donner l'exemple du PSE, O.K.? Je veux dire qu'on mette les
1560 argents et les énergies pour développer le transport collectif et ce ne sont pas seulement de grands projets, ce sont aussi les petites lignes d'autobus, et cetera.

Je veux dire, on coupe des services. Moi, dans mon quartier, un moment donné, c'était 25 minutes, c'est rendu 35 minutes, hors des heures de pointe, avoir un autobus, là.
1565 Ce n'est pas ça qui attire du monde.

Puis, le matin quand on prend l'autobus, on dirait qu'il y en a moins, puis on est tous tassés. Donc, ce n'est pas ça qui attire le monde parce que pour prendre le transport collectif, il faut que ce soit ponctuel, que ce soit confortable aussi. Et aussi à un coût raisonnable.

1570 Donc, l'importance du transport collectif est primordiale. Si on veut que les gens prennent moins leurs automobiles, il faut absolument que l'offre de transport collectif vienne avant. Donc, ça, c'est un des éléments centraux que je pense qu'il faut développer.

LA COMMISSAIRE :

1575 C'est un peu le même exemple que vous mentionnez avec la piste cyclable sur Notre-Dame?

M. RAYMOND MOQUIN :

1580 C'est exactement le même genre de situation. Je veux dire, pour pouvoir utiliser notre vélo, il faut rendre ça agréable, il faut rendre ça sécuritaire.

1585 Et moi, je dis — il y a un vieux dicton qui dit qu'il faut que les bottines suivent les babines. *T'sais*, comme on dit, il faut que les actes d'aujourd'hui présagent les actes futurs et malheureusement, ils ne sont pas toujours au rendez-vous, les actes présents.

LA COMMISSAIRE :

1590 Est-ce que ça se peut que j'entende de consolider qu'est-ce qu'on a comme acquis, en ce moment?

M. RAYMOND MOQUIN :

1595

Oui, parfaitement.

LA COMMISSAIRE :

1600

Merci.

LE COMMISSAIRE :

1605

Oui, bien, je continue, un petit peu, dans cette direction-là. J'entends que vous souscrivez à l'objectif carboneutralité 2050, l'idée qu'il faut tendre vers ces objectifs-là. Il y a toute une série proposée dans le PUM, mais revenons à la mobilité collective, durable, active.

1610

Est-ce que vous ne croyez pas que la diminution de l'auto doit être une mesure qui s'implante en même temps qu'on augmente la qualité du transport collectif et du transport actif?

Vous ne croyez pas que c'est quelque chose qui se fait simultanément?

M. RAYMOND MOQUIN :

1615

Bien, je ne dirais pas... non, mais je veux dire, il y a toujours un effet d'entraînement. Pour convaincre, comme moi, personnellement, comme je dis dans le rapport, je n'ai pas eu le temps de le dire, je suis à la fois piéton, cycliste, je vais travailler tous les jours au Centre-Ville en auto, même que je pourrais rester chez moi, j'aime ça venir travailler au bureau, utilisateur de transport collectif et automobiliste.

1620

Bon, mais quand ça vient le temps de prendre l'autobus pour me rendre, admettons, aux Galeries d'Anjou, si j'y vais en transport collectif, ça me prend trois quarts d'heure, une heure. Si je prends mon auto, ça me prend dix minutes.

1625

Donc, on ne peut pas dire « on va faire les deux en même temps », non. Donnez le service, dans la mesure aussi qu'on peut, je veux dire, les voies sont là, mais je veux dire, il y a des limitations.

1630

Augmentons le service, O.K. et là, ce n'est pas rien que la faute de la Ville, là. Le gouvernement provincial, il coupe les budgets au transport collectif. Je ne mets pas tout sur le dos de l'administration municipale, là, mais améliorons le service, améliorons les axes structurants, O.K., offrons plus d'autobus, plus de lignes, et cetera.

1635

Peut-être de mini-autobus qui sillonnent les quartiers, ça, c'est une proposition du groupe duquel je fais partie qui avait déjà fait pour faciliter le transport et là, tu crées les conditions pour que les gens disent « bien, pourquoi je prendrais mon auto, c'est plus confortable, c'est ponctuel, puis c'est plus agréable de prendre l'autobus ».

1640

Je pense que l'offre doit venir avant. Ça ne veut pas dire venir 20 ans avant, mais doit venir avant.

LE COMMISSAIRE :

1645

Oui?

LA PRÉSIDENTE :

Une petite question.

1650

LE COMMISSAIRE :

1655 Rapide? Bien, j'allais vous demander la place de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve devra certainement saisir des objectifs du PUM et les transformer sur le terrain, les appliquer sur le terrain.

 Comment vous voyez le rôle de l'arrondissement?

M. RAYMOND MOQUIN :

1660 Écoutez, je suis un peu embêté de vous répondre, je vais être très franc avec vous. Je dirais que l'arrondissement doit, dans la mesure de ses moyens, favoriser les — c'est toujours la même chose, le transport collectif, transport actif.

1665 Le groupe duquel je fais partie, on a fait un mémoire sur le transport collectif qui visait beaucoup de modifications et pour l'instant, tant au niveau de l'arrondissement que de la ville. Pour l'instant, il n'y a pas eu beaucoup de gestes.

1670 Donc, dans la mesure de ses responsabilités, sous ces aspects-là, je pense qu'il y a du travail à faire.

LA PRÉSIDENTE :

1675 Merci infiniment d'avoir accepté de venir discuter avec nous.

M. RAYMOND MOQUIN :

 Je vous remercie beaucoup.

1680

LA PRÉSIDENTE :

Et d'avoir partagé votre opinion. Alors, merci.

1685

M. RAYMOND MOQUIN :

Oui, ça fait une belle clôture.

1690

LA PRÉSIDENTE :

Comment?

1695

M. RAYMOND MOQUIN :

Ça fait une belle clôture.

1700

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je dirais que ceci met fin aux dix séances d'auditions des opinions que nous avons tenues depuis le 24 septembre.

Je remercie toutes les personnes qui se sont déplacées et qui ont participé à cette consultation. Et, je salue bien chaleureusement les personnes qui nous ont suivis en ligne.

1705

Permettez-moi de dire merci à mes collègues commissaires, analystes, à mes collègues, aussi, de l'Office qui ont accueilli très, très, très gentiment tous les participants qui se sont présentés, depuis le 24 septembre.