

Mme LOUISE ÉMOND :

1325

Est-il...

Mme LORÈNE CRISTINI :

1330

...et diminuer les hauteurs? Ou de...

Mme LOUISE ÉMOND :

1335

Est-il nécessaire de viser 5 000 nouvelles unités à l'intérieur de cet espace-là? Est-ce que... s'il y en avait moins, est-ce qu'il serait possible de réduire les hauteurs, de réduire la densité, puis d'avoir beaucoup moins d'inconvénients, tant pour les futurs résidents que pour les voisins.

LE PRÉSIDENT :

1340

Je vous remercie beaucoup. Bonne soirée. Dans quelques instants, nous allons recevoir la prochaine présentation.

LE PRÉSIDENT :

1345

Bonsoir, monsieur Alexandre Lafontaine.

M. ALEXANDRE LAFONTAINE :

1350

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

Bienvenue.

1355 **M. ALEXANDRE LAFONTAINE :**

Merci.

1360 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour exposer votre opinion. Ensuite, les commissaires disposeront également de 10 minutes pour discuter avec vous. Nous vous aviserons lorsqu'il restera 2 minutes. Je répète ça à chaque fois parce qu'il y a des gens en ligne.

1365

M. ALEXANDRE LAFONTAINE :

Oui, absolument.

1370 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça, c'est... Je sais que vous commencez peut-être à le connaître par cœur. Alors, nous vous écoutons. La parole est à vous.

1375 **M. ALEXANDRE LAFONTAINE :**

Merci beaucoup. Tout d'abord, c'est un honneur et un privilège de pouvoir partager mon avis sur ce projet qui, à mon sens, aura un impact significatif non seulement sur notre quartier, notre arrondissement, mais aussi sur tout l'est de l'île.

1380

Aujourd'hui, je souhaite vous exposer ma perspective en tant que résident près de la Place Versailles, et futur parent dans ce quartier. En effet, ma conjointe devrait accoucher de notre fille dans quelques jours. Vous me permettrez donc de garder mon téléphone en mode sonnerie au cas où elle devait m'appeler. Ça ne va pas arriver, mais je vous le dis quand même, au cas où.

1385

1390 Pour commencer, je tiens à exprimer mon soutien enthousiaste pour ce nouveau projet que j'attendais avec impatience. J'espère, en effet, que la nouvelle offre commerciale incluse ainsi que l'école et les espaces publics prévus répondront aux besoins croissants de notre quartier. L'arrivée imminente de notre premier enfant me réjouit à l'idée d'avoir davantage d'activités et de commodités à proximité, ce qui nous évitera de devoir nous rendre ailleurs pour nos repas, pour nos achats.

1395 Nous utilisons le métro et avons une voiture pour les trajets plus longs, mais rien ne vaut la commodité de marcher directement vers notre destination. Pour l'instant, bien que je n'aie rien contre ceux qui travaillent à la Place Versailles, l'endroit est peu attrayant, l'intérieur est daté, les commerces ne sont pas adaptés aux besoins modernes et l'offre de restauration est tellement limitée que nous ne mangeons jamais là-bas.

1400 De plus, l'accès à la Place Versailles illustre parfaitement le « tout à l'auto » du 20^e siècle. Absence de piste cyclable, espace piéton insuffisant et panneaux d'arrêt souvent ignorés.

Je tiens à préciser que mes préoccupations ne portent pas sur la réalisation du projet en soi, mais plutôt sur son intégration dans le quartier. Un projet de cette envergure est rare, et une fois achevé, il sera difficile de le modifier.

1405 Pour mieux comprendre où on s'en va, il y est utile d'examiner la situation actuelle. Actuellement, la mobilité dans le secteur est problématique.

1410 Comme je l'ai mentionné, se rendre à la Place Versailles, que ce soit du nord, sur Pierre-Corneille, qui demande de traverser le stationnement de l'ouest en évitant les autobus et voitures sur Trianon depuis le sud de Sherbrooke, un *stroke*, si vous me permettez l'anglicisme, avec une lumière pour piétons qui nous fait attendre très longtemps, ou de l'est de l'autoroute 25 en évitant les voitures qui passent toujours sur la rouge sur de Boucherville.

1415 Le faire sans voiture est une expérience désagréable. Il n'y a pas d'espace vert, les voitures ne respectent pas toujours les arrêts. Encore une fois, près du Maxi, presque tous les jours, ça arrive. Et les intersections aux rues Curatteau et Boucherville qui sont souvent remplies de voitures

qui ont décidé de s'avancer même s'il n'y a pas d'espace, bloquant ainsi les voitures, les cyclistes et les piétons dans le sens perpendiculaire.

1420 La cerise sur le *sundae*, c'est le tout petit espace pour y stationner les vélos, tout près du Maxi, qui n'est là que quelques mois par année. Un afflux important de personnes dans une zone déjà congestionnée, comme les heures de pointe sur Sherbrooke et de Boucherville ainsi que l'autoroute 25 nous démontrent, pourrait entraîner un désastre routier.

1425 Maintenant, le problème ne réside pas vraiment dans le nombre de personnes qui y habiteront, mais dans le conflit possible entre le style de vie qui est proposé et les options de transport qui sont disponibles pour les nouveaux résidents et les gens autour.

1430 Une offre commerciale améliorée et une meilleure offre en restauration favoriseront un mode de vie plus local, réduisant les déplacements extérieurs. Toutefois, les résidents devront parfois se déplacer et la voiture ne doit pas être le seul choix. Il est crucial de développer rapidement, idéalement avant l'arrivée des nouveaux habitants, des alternatives de transport.

1435 Voici quelques idées pour améliorer le projet. Numéro un, pour les pistes cyclables. Bien que l'arrondissement fasse des efforts pour développer les pistes cyclables, l'Est est souvent négligé. Il est essentiel d'avoir une piste cyclable sur Sherbrooke, selon moi, pour relier l'est et l'ouest.

1440 Avec l'ajout futur d'une station de métro à Anjou, une piste sur de Boucherville ou le boulevard Louis-Hippolyte-Lafontaine semble raisonnable. Les plans montrent une piste bidirectionnelle possible sur de Boucherville, à l'ouest de la 25, mais la présence de la voie réservée aux autobus complique cette option.

1445 Il pourrait y avoir des pistes de chaque côté, donc une direction de chaque côté, c'est-à-dire sur de Boucherville/boulevard Louis-Hippolyte-Lafontaine à l'ouest, et à l'est de la 25, ou une voie moins directe qui pourrait passer par les rues au nord, c'est-à-dire Authion, Malicorne et

Mayenne, pour finalement rejoindre des Roseraies, ça pourrait être envisagé. Une refonte du passage sur Curatteau avec des pistes cyclables est également cruciale.

1450 Concernant les pistes au sein du projet, je suis personnellement préoccupé par leur
intégration sur le trottoir, ce qui pourrait causer des conflits avec les piétons. Ça me rappelle un peu
le Solar unquartier à Brossard. J'y vais souvent pour le travail, et je vois beaucoup de conflits entre
où se déplacent les piétons et les cyclistes. Ce n'est pas toujours bien compris, où se séparent les
deux zones. Je pense qu'il serait préférable d'avoir des pistes séparées et protégées à une hauteur
1455 différente de celle du trottoir.

 En ce qui concerne l'accès et la sécurité piétonne, il est important de faciliter l'accès au
quartier pour les piétons et de sécuriser les déplacements. Je ne comprends pas pourquoi chaque
rue du projet doit nécessairement être accessible aux voitures, alors que chaque immeuble aura
1460 déjà un accès automobile en périphérie.

 Des rues piétonnes et cyclables suffisamment larges pour les véhicules d'urgence et les
adresses civiques devraient être envisagées. Il me semble que la règle est d'avoir une voie de
six mètres de large, avec ou sans trottoir, pour que les pompiers puissent déployer les stabilisateurs
1465 des camions.

 Avec une école planifiée – et présentement aucune mesure d'atténuation du trafic
automobile... Sur le plan de typologie de rue, je vous rappelle qu'on indique que l'avenue de l'école
sera une rue principale collectrice. On est loin des voies partagées ou des rues locales publiques
qu'on voit ailleurs dans le plan.
1470

 Je crois qu'on a tout à gagner à avoir des rues sécuritaires sans voiture, surtout sachant
qu'il y aura encore une fois amplement d'accès automobiles en périphérie du projet. Et même si la
pertinence des voies automobiles est là, je peine encore plus à comprendre la pertinence d'avoir
1475 les zones de stationnement sur rue, considérant le stationnement étagé qui sera disponible.

1480 Le but de ce projet, je crois, est d'avoir tout à distance de marche. Je ne vois pas pourquoi les visiteurs qui s'y rendent en voiture ne pourraient pas simplement utiliser le stationnement étagé. En retirant l'espace de stationnement, on peut élargir encore plus les zones piétonnes, particulièrement près des commerces et restaurants, permettant ainsi des espaces sécuritaires pour les piétons et cyclistes, ainsi que de beaux endroits pour installer des terrasses.

1485 Ensuite, transport structurant. On parle beaucoup du projet structurant de l'Est, le PSE, avec un tramway qui passera sur Sherbrooke. Il faut pousser pour que ça se passe rapidement. En d'autres mots, cette ligne doit ouvrir avant que le redéveloppement de la Place Versailles soit terminé. Il faut que cette ligne, ainsi que la ligne verte du métro, fassent partie du mode de vie des gens qui y habiteront dès le jour 1.

1490 Ce sont les étudiants et les travailleurs qui ont le plus à gagner à échanger leur voiture pour le métro et le tramway pour se rendre à leur destination. Mais ce sera aussi une option additionnelle pour ceux qui voudront se rendre dans un nouveau quartier.

1495 Sachant aussi qu'un mode de transport structurant en surface sera sur Sherbrooke, tout près de la station Radisson, une façon de revitaliser le secteur sera de prioriser l'offre commerciale sur le côté Sherbrooke pour maximiser l'accès à ceux qui viendront en transport en commun.

1500 Numéro 4, l'autopartage. Puisque la voiture demeure toujours importante pour beaucoup de déplacements à Montréal – ne nous le cachons pas, une simple visite à l'est de l'autoroute 25 ou à l'extérieur de Montréal se fait très difficilement sans voiture – il faudrait prévoir une offre importante d'autopartage, par exemple, avec Communauto.

1505 Ce serait bien d'encourager ce redéveloppement à offrir un partenariat avec Communauto pour offrir des voitures en station pour réduire au maximum le besoin d'acheter une voiture, parfois même deux pour chaque ménage. Considérant les besoins horaires qui varient beaucoup d'une personne à l'autre, une seule voiture utilisée en autopartage peut parfois remplacer jusqu'à 15 voitures qui passent la majorité du temps stationnées. On peut imaginer l'impact qu'une dizaine de ces voitures pourraient avoir sur le parc automobile dans ce nouveau quartier.

1510

J'ai vu dans le plan la phrase suivante : « Pour pallier au besoin de voitures individuelles, des emplacements pour des voitures en autopartage seraient disponibles sur rue ». Ce n'est pas clair, par contre, si c'est un souhait ou un plan réel qui sera intégré dans le design des rues.

1515

Vous verrez que mon message porte beaucoup sur la mobilité, c'est parce que je crois réellement que c'est là où se fera sentir l'impact le plus fortement pour les gens du quartier, mais aussi autour du quartier.

1520

Ce projet a un grand potentiel pour améliorer la qualité de vie sur ce site et pour les gens habitant autour, mais il est crucial de le réaliser correctement pour éviter les erreurs du passé et garantir son acceptabilité sociale. Merci beaucoup pour votre attention.

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup. Ça va être à notre tour, maintenant, de vous poser des questions. C'était très clair.

1525

Des questions?

J'aimerais ça que vous nous envoyiez votre petit mémoire, s'il vous plaît.

1530

M. ALEXANDRE LAFONTAINE :

O.K.

1535

LE PRÉSIDENT :

Il y a un monsieur, ici, qui va se faire un plaisir de le recevoir.

M. ALEXANDRE LAFONTAINE :

1540

Parfait.

LE PRÉSIDENT :

1545

Merci beaucoup.

M. ALEXANDRE LAFONTAINE :

1550

C'est moi qui vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

1555

Quelle heure est-il? On va prendre une pause, maintenant, de 15 minutes, s'il vous plaît. Et on vous revient.

PAUSE

1560

LE PRÉSIDENT :

1565

Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour exposer votre opinion. Ensuite, les commissaires disposeront également de 10 minutes pour discuter avec vous. Nous vous aviserons lorsqu'il restera 2 minutes. Nous vous écoutons. À vous la parole.