

3375 **LE COMMISSAIRE :**

On parle d'employabilité, mais si on parle d'éducation. Avant vous il y avait des gens de la Commission scolaire de Montréal. Est-ce que les 2 500 logements c'est une problématique importante. Est-ce qu'il y a aussi une problématique liée à ça au niveau de l'éducation, les écoles dans le secteur, primaires, secondaires et même plus. Vous parliez que l'employabilité au niveau peut-être de nouvelles petites entreprises, mais est-ce qu'il y a un manque au niveau de l'éducation pour former les gens, pour qu'ils se sortent de la pauvreté?

3385 **Mme DERBY MACDONALD :**

Certainement on veut qu'il y ait l'éducation accessible à tout le monde à Blue Bonnets, certainement. Comme j'ai dit parce qu'il y a tellement de grosses familles à Côte-des-Neiges, c'est quelque chose qu'on a vraiment envie de voir à Blue Bonnets, les écoles et aussi les écoles comme secondaires, les cégeps, les écoles, différents commerces. C'est important, oui. Et certainement avec les langues, parce qu'un moitié de Côte-des-Neiges leur première langue n'est ni anglais ni français.

LE PRÉSIDENT :

3395 Merci beaucoup de votre contribution.

Mme DERBY MACDONALD :

3400 De rien.

LE PRÉSIDENT :

Alors, la commission appelle madame Cécile De Villemeur et madame Amélie Cossé de Société ALTO₂ et de la Société Momentum transport.

3405 **Mme AMÉLIE COSSÉ :**

Donc bonjour. Merci pour ce temps d'écoute. Donc, nous allons vous présenter une opinion qu'on a mis en commun deux sociétés séparées, mais on a combiné nos forces pour venir vous présenter nos idées.

3410

Donc, je veux me présenter d'abord, Amélie Cossé je suis directrice de Momentum consultants en transport. Donc, c'est une firme de conseil qui est basée à Londres, au Royaume-Uni que j'ai montée à Montréal il y a... j'y ai installé la filiale il y a deux ans. Donc nous, on est vraiment des experts en intégration de la mobilité durable aux projets d'aménagement immobilier et de développement. Donc, de l'étape plan d'ensemble jusqu'à vraiment la construction et le détail des projets.

3415

Mme CÉCILE DE VILLEMEUR :

3420

De mon côté, Cécile De Villemeur. Donc, agronome de formation, je suis aujourd'hui professionnelle accréditée LEED, BREEAM, auditrice aussi et puis Living Future Ambassador qui va être l'objet de ma... qui explique ma présence aujourd'hui, particulièrement. Donc, directrice de la société ALTO₂, qui est un cabinet de consultants en construction et stratégie durable. On travaille avec de nombreuses entreprises depuis deux ans également, je suis présente à Montréal et notamment avec le Club Med Québec.

3425

Je vais laisser Amélie commencer la présentation.

LE COMMISSAIRE :

3430

Est-ce que ALTO₂ c'est lié à Alto Design?

3435 **Mme CÉCILE DE VILLEMEUR :**

ALTO₂ est une filiale d'Alto ingénierie, un cabinet en France, qui fait plus du génie-conseil.

3440 **LE COMMISSAIRE :**

O.K.

3445 **Mme AMÉLIE COSSÉ :**

Donc, pour commencer en introduction on voulait, on a repris un peu une idée qui a été mentionnée par Gérard Beudet dans sa présentation Forum citoyen, je cite, il disait qu'un écoquartier, c'est avant tout un processus.

3450 Pour nous, c'est vraiment un point qu'on voulait mettre de l'avant dans le sens que la planification c'est vraiment, avant tout une question de gouvernance et avoir une gouvernance pour un quartier de cette échelle, qui soit délégué et qualifié, ça nous paraît vraiment un point essentiel.

3455 Ce que j'entends par là, c'est vraiment, on pense que c'est une opportunité de mettre en place une structure indépendante qui regroupe plusieurs municipalités, plusieurs acteurs de l'aménagement, mais qui aurait vraiment une compétence de planification du développement d'une vision d'ensemble jusqu'à l'autorisation des permis de construire des lots individuels, qui permet, en fait d'intégrer le développement durable, la durabilité du projet à toutes les étapes de
3460 l'aménagement.

C'est en principe une démarche en fait qui est mise en place dans pas mal d'endroits à l'étranger. On a mis deux exemples ici devant vous. Un exemple à côté de Paris où tout un quartier des anciennes usines du constructeur Renault a été aménagé par une société

3465 d'économie mixte donc inter municipalité. Un exemple à Londres d'une corporation qui a été mise en place par le maire de Londres, mais qui ensuite c'est ça, est une société indépendante de planification entièrement publique, mais qui a vraiment la compétence de planification pour un quartier de cette échelle.

3470 Cette idée on l'a un peu développée ensuite dans nos deux domaines d'expertise. Donc, on s'est centré sur deux des principes de mise en valeur que l'OCPM a présentés, qui sont celui du quartier vert au quartier durable et celui de la mobilité. Cécile va commencer avec...

LE PRÉSIDENT :

3475

C'est la Ville de Montréal qui a présenté, ce n'est pas l'OCPM.

Mme AMÉLIE COSSÉ :

3480

O.K. Excusez-moi, la Ville de Montréal.

Mme CÉCILE DE VILLEMEUR :

3485

En tout cas, moi je serai contente de vous parler donc du quartier durable. Je voudrais vous proposer justement d'adopter la démarche du Living Community Challenge qui est en fait une vision sur un futur qui soit régénératif.

3490

L'idée c'est vraiment de transformer la communauté, enfin, le quartier en une communauté qui soit à la fois socialement juste, culturellement riche et donc du côté écologique régénératrice.

Je m'appuie sur l'International Living Futur Institute qui propose cette démarche qui essaie de la définir à la fois pour les bâtiments, pour les communautés, mais aussi pour les matériaux et qui propose différent type de certification comme zéro carbone ou zéro énergie.

3495 Mais ce dont je voudrais vous parler, c'est de la philosophie qui est vraiment de dire :
arrêtons d'essayer de réduire les impacts négatifs de la construction, mais posons-nous plutôt
les questions de manière positive comme le montre ce graphe, de la même façon.

3500 C'est jusqu'à présent on a toujours parlé de construire des bâtiments qui soient le moins
impactant possible. Moi, je voudrais qu'on réfléchisse à la façon d'avoir un impact qui soit positif
à la fois environnementalement, mais aussi socialement et culturellement.

3505 Donc, cette démarche elle s'appuie sur la métaphore de la fleur avec l'idée qu'un bâti
doit s'enraciner dans son espace, pouvoir y chercher à la fois son énergie, son eau, bref tous les
éléments dont elle a besoin pour contribuer à la communauté et puis apporter aussi un élément
qui est celui de la fleur, mais qui pourrait aussi être celui du quartier, de la beauté.

3510 Donc, si on pousse la métaphore... Voilà, je vais passer rapidement sur les différents
pétales, les différents principes qu'on voudrait voir accepter. Donc, d'abord le premier, celui de
l'emplacement avec l'idée de ne pas grignoter sur les espaces naturels. Donc, de conserver au
maximum les espaces qui sont déjà verts. La pétale de l'eau avec évidemment une
consommation d'eau qui soit responsable, avec là encore l'idéal de se rapprocher au maximum
d'une boucle, du cycle naturel de l'eau en réalité. Donc, d'utiliser de l'eau potable évidemment
que pour les usages qui le nécessitent.

3515 Je vais passer rapidement sur le pétale de l'énergie qui va facilement trouver, enfin
raisonner avec les ambitions de la ville donc, si on parle de zéro énergie ou zéro carbone, pour
passer au pétale du bonheur et de la santé avec l'idée de se focaliser sur vraiment les aspects
qui sont essentiels à la santé tant du point de vue du bâti, donc on va parler par exemple de la
3520 qualité de l'air intérieur avec une bonne ventilation.

Et aussi à l'échelle de la communauté de donner accès à des services communautaires,
que ce soit les paniers alimentaires ou les services communautaires qui sont effectivement
essentiels.

3525 Le pétale des matériaux. Donc, là où on va s'intéresser à la provenance, à l'origine des matériaux. Le pétale de l'équité avec l'ambition de rendre, de l'accessibilité universelle tant accessibilité aux bâtiments que permettre l'accès à tous, à la lumière, aux espaces naturels, et cetera.

3530 Et puis le dernier pétale que je voudrais évoquer, donc la beauté qui est un aspect essentiel auquel chacun doit pouvoir accéder, tant par les œuvres d'art que vraiment par la conception même des espaces bâtis qui peuvent intégrer des références à la nature et à la beauté et favoriser vraiment l'harmonie du quartier.

3535 Alors, je n'ai pas du tout parlé de l'aspect transport, parce que je vais laisser Amélie détailler cette partie-là.

LE PRÉSIDENT :

3540 Dans ce cas-là, ce n'est pas une pétale, c'est le tronc de l'arbre.

Mme CÉCILE DE VILLEMEUR :

Absolument.

3545

Mme AMÉLIE COSSÉ :

C'est toute la nature.

3550 **LE PRÉSIDENT :**

Un pétale, excusez-moi. Ce n'est pas une pétale, c'est un pétale. Moi j'ai toujours dit une pétale.

3555 **Mme AMÉLIE COSSÉ :**

Donc, pour ce qui est de la mobilité. Donc, on a organisé ça en deux principe. D'abord, une partie plus sur les principes d'aménagement. Je tiens à dire qu'il ne s'agit vraiment pas d'une étude de faisabilité du quartier, mais vraiment plus des idées qui sont venues quand on a
3560 participé au forum citoyen de ce qui semblait être important comme principe de mobilité durable pour le quartier.

Donc, j'ai pris un peu juste la carte pour voir un peu l'ensemble du quartier, mais l'idée, comme disais Cécile tout à l'heure, c'était de construire sur des espaces déjà bétonnés, de
3565 réduire l'impact sur les espaces verts.

Moi j'irais plus loin en disant aussi, densifier vraiment autour des stations de transport en commun, pour l'instant il y en a une. Donc ça amène aussi l'idée de mettre en place un nouveau lien de transport structurant pour le quartier. Pour nous, ce lien va vraiment de la station Namur qui est le pôle existant de transport pour en fait longer l'hippodrome au nord, puisque c'est là que
3570 justement sont les terrains déjà asphaltés, pour ensuite connecter vers le nord éventuellement, soit vers Royalmount, soit carrément vers l'aéroport, mais amener vraiment un lien qui, d'une part permet de densifier autour de station de transport, mais aussi permet de connecter, d'amener une connectivité au quartier avec le reste de l'île de Montréal.

Donc, ça pourrait être une forme de tramway ou de service rapide par bus. Encore une fois, ce n'est pas vraiment une étude de faisabilité, juste vraiment dans les principes.
3575

Pour l'extension Cavendish qui est une question posée aussi dans la consultation. Pour nous, amener la mobilité durable dans ce site ça vient vraiment avec réserver cette extension au
3580 transport en commun et au transport actif. Créer une connexion véhiculaire, ça amènerait en effet de détourner une grande partie du véhiculaire qui est sur les autoroutes 40 et 15. Et donc, qui amènerait plus de congestions et une moins bonne qualité d'air dans le quartier.

3585 Un autre élément important c'est, parce qu'on parle de requalification du lien entre la station Namur et le quartier. En effet, utiliser cette connexion à la ligne orange qui existe ne pourra pas fonctionner tant qu'il n'y aura pas vraiment un lien attractif de connexion piétonne, cycliste et puis de transport en commun entre le quartier et cette station.

3590 On mentionnait l'idée de potentiellement recouvrir une petite partie de l'autoroute pour créer vraiment un parc avec l'ensemble de ces connexions.

3595 Le dernier principe c'était sur l'autoroute Décarie qui, bien sûr l'autoroute est amenée à rester, mais au moins traiter son interface avec le quartier différemment. Donc, il faut aménager les deux côtés qui sont surélevés par rapport à l'autoroute en boulevard urbain pour vraiment créer une barrière un peu végétale ou urbaine entre le quartier qui est un quartier de vie et l'autoroute qui va rester en fonction de transit pour l'ensemble de Montréal.

3600 La deuxième partie c'était plus sur la planification. Comme on mentionnait au début l'idée de cette gouvernance ou cette autorité de gouvernance, pour nous elle va vraiment avec l'opportunité de développer des standards de planification pour ce quartier, qui répondent aux besoins de ce quartier et qui permettent de vraiment enraciner la mobilité dans toutes les étapes de planification.

3605 Plusieurs éléments qu'on a mentionnés dans notre opinion, le premier étant lié au stationnement. Donc, l'idée de vraiment réduire au minimum, voire proposer aucun espace de stationnement dans un rayon d'un kilomètre autour des stations de transport en commun. C'est une idée qu'on illustre ici.

3610 Donc, à Londres par exemple les ratios de stationnement sont définis par rapport à l'accessibilité au transport en commun. Donc, c'est vraiment une relation directe. Mais également, potentiellement amener une offre de véhicules partagés pour le quartier, qui pourrait être régie encore une fois par cet organisme de gouvernance. Et l'exemple ici de Fribourg où le

3615

plan de circulation justement connecte le stationnement en périphérie, mais le reste des liens au centre du quartier sont dédiés aux piétons et aux vélos et à l'activité d'un transport actif.

3620

Le deuxième point c'est réduire l'impact des livraisons. Encore une fois, une approche de gouvernance ou une autorité qui mettra en place une stratégie pour l'ensemble du site serait vraiment efficace. Deux choses ici, à gauche on voit que les véhicules lourds sont très représentés dans les accidents, notamment les dommages aux piétons et les accidents motels impliquant des victimes piétonnes.

3625

Donc, limiter l'accès pour des véhicules de 53 pieds, notamment qui sont vraiment dangereux pour ces usagés vulnérables, serait utile. Et puis combiné en fait avec une stratégie de consolidation des livraisons, ça permettrait vraiment d'avoir des véhicules plus gros qui accèdent seulement certains liens du réseau viaire, qui délaissent leur livraison dans un pôle central pour le quartier, puis ensuite des véhicules plus petits soient électriques ou soient vélos cargos, mais en tout cas qui ont moins d'impact sur le réseau routier pourraient aller livrer à l'ensemble des usagers du quartier.

3630

Avoir l'ensemble de la vision et l'ensemble de cette pratique organisée par une gouvernance commune c'est vraiment le meilleur moyen de l'implanter dans les faits.

3635

Troisième point sur la gestion des déchets. C'est un peu le même pendant que les livraisons. C'est une organisation, une stratégie commune permet de réduire le nombre de véhicules qui circulent, de collecte de déchets qui circulent dans le quartier. Mais aussi l'espace dans chaque bâtiment alloué à la gestion des déchets.

3640

Ici, un exemple d'une SDC qui a mis en place une stratégie pour collecter les déchets de tous les commerces d'une rue. Donc, qui permet en fait d'avoir un plus petit véhicule, on le voit à droite, qui va collecter les déchets dans chaque bâtiment plusieurs fois par jour, mais qui est beaucoup moins impactant en termes d'espace urbain.

3645 Puis le dernier point qu'on a montré dans notre opinion sur le stationnement vélo. Véritablement avoir des bonnes pratiques. J'ai mis ici des exemples des normes de Vélo Québec qui demandent vraiment des stationnements vélos à l'intérieur, à l'extérieur puis des nombres en fonction des usages.

3650 Avoir ces éléments intégrés dans la gouvernance et dans les standards de planification pour le quartier, ça permet aussi de les répliquer à chaque fois dans chaque développement individuel et d'avoir une mise en place, une stratégie commune pour le site.

3655 Je mentionne aussi le déneigement, bien sûr. C'est vraiment un point essentiel et encore une fois c'est une organisation qui permettrait de gérer ce déneigement à l'échelle du quartier serait véritablement plus efficace.

3660 Voilà pour ce qu'on voulait vous présenter. On a passé assez vite sur les différents éléments de l'opinion. Donc, si vous avez des questions sur des points précis, n'hésitez pas. Merci.

LE PRÉSIDENT :

3665 C'est sûr qu'on n'avait pas cette présentation-là, mais je ne sais pas si tu as des questions?

LA COMMISSAIRE :

3670 Oui. Par rapport aux espaces de stationnement, on a compris votre stratégie de rayon d'un kilomètre, à l'intérieur duquel il n'y aurait pas de possibilités d'avoir donc du stationnement. Est-ce que vous pensez qu'il y a un marché suffisamment important à Montréal pour justifier qu'on fasse un développement basé sur ce principe-là, parce que ça implique une partie du territoire de l'hippodrome qui fait 1.6 de profondeur. Ça serait donc assujéti à cette règle-là. Et

sur quoi vous vous basez pour penser qu'il y aurait un marché suffisamment important pour permettre...

3675

Mme AMÉLIE COSSÉ :

Vous voulez dire un marché de logement?

3680

LA COMMISSAIRE :

Oui. Bien, marché de logement. De gens qui veulent soit habiter sur place ou acheter pour assurer la rentabilité du projet en fait.

3685

Mme AMÉLIE COSSÉ :

Je pense que mettre en place ces ratios et créer l'aménagement qu'il faut autour du quartier, ça (inaudible) une vocation à être plus attractive. Je dirais qu'aujourd'hui c'est ambitieux, peut-être de mettre en place progressivement dans une vision plus long terme, notamment d'avoir potentiellement justement ces parcs de stationnement en périphérie, qui au début permettent à certaines personnes d'avoir une place de stationnement ou du stationnement ou des véhicules partagés qui sont quand même à la disposition, pour ensuite progressivement peut-être réduire cette offre de stationnement et requalifier ces bâtiments en autre chose.

3690

3695

Ça pourrait permettre d'avoir, en fait véritablement de ne pas proposer aux locataires une place de stationnement attirée, mais de leur dire qu'il y a une possibilité de voir leur véhicule en périphérie du quartier. Puis progressivement de leur faire expérimenter le fait de marcher, d'être plus rapidement, en fait à la station de transport en commun que d'être à leur voiture et de partir du quartier. Et donc, progressivement de mettre en place ce changement des habitudes dans le quartier.

3700

3705 Je dirais que ce qu'on a mis c'est vraiment une ambition long terme, peut-être la phaser en fonction de la construction du projet, ça peut être plus réaliste. Mais vraiment, rendu à développer un quartier avec cette qualité de vie, je pense que c'est vraiment faisable de réduire, de ne pas proposer de stationnement attitré sur les bâtiments.

LE PRÉSIDENT :

3710 Parce que c'est sûr qu'il y a toute la réponse des promoteurs immobiliers qu'on a eue, qui disent : si on n'a pas de case de stationnement, on n'est pas capable de vendre les unités. Puis il y a aussi les populations environnantes qui disent : bien nous, notre vie est déjà centrée sur l'automobile. Donc, le fait de nous en priver ça nous empêche... C'est un changement de paradigme important. C'est-à-dire dans ce que j'entends, c'est que c'est la qualité de l'aménagement du site qui va attirer les personnes qui sont susceptibles d'adopter ce mode de
3715 comportement plutôt que d'essayer de prendre des personnes qui ont actuellement un comportement automobile puis essayer de les transformer. Ça, c'est plus difficile.

Mme AMÉLIE COSSÉ :

3720 Oui, je pense. Après, c'est un peu l'idée du rayon d'un kilomètre. Dans le sens que certaines parties, en fait, plus on est loin du transport plus on reconnaît le besoin d'une auto. Je ne viens pas dire que quand on est loin du transport on n'a pas besoin d'auto. Je comprends totalement cette réalité.

3725 **LE PRÉSIDENT :**

3730 Mais c'était surtout les familles avec enfant dont on nous donnait l'exemple. Quand vous avez un enfant il faut que vous alliez le porter au hockey, il faut aller le porter à toutes sortes d'activités puis les fins de semaine et tout. Donc, on nous a dit que si on a un enfant, ça prend nécessairement une automobile au moins.

Mme AMÉLIE COSSÉ :

3735 Mais comme le mentionnait tout à l'heure la CSDM, en effet avoir une école localisée par
exemple vraiment dans un rayon d'un kilomètre qui permet d'aller marcher à son école. Ça
change déjà une habitude, puis ensuite, avoir un quartier vraiment mixte avec une mixité
d'usage. On n'est pas rentré sur le programme. Mais avoir les activités à proximité, ça aide
également à cette connectivité. La fin de semaine avoir justement, peut-être une offre partagée
3740 de stationnement pour réserver son véhicule pour partir en fin de semaine, on n'a pas besoin
qu'il soit garé sous notre bâtiment ou devant notre porte. Il peut être garé un peu plus loin puis on
le prend en fin de semaine.

3745 Je pense que c'est, le besoin est là parce qu'aujourd'hui on n'a pas, on n'évolue pas
dans ces critères-là. Donc, on peut imaginer comment ça fonctionnerait. Mais on peut reprendre
chaque besoin puis voir comment planifier un quartier pour répondre à ces différents besoins
peut être possible.

3750 Et justement, l'idée d'avoir une gouvernance séparée qui va aller prendre ces différents
besoins et vraiment adapter les critères ou le ratio de stationnement à la localisation de chaque
bâtiment avec une vision d'ensemble. Je pense que ça pourrait vraiment... en tout cas, être une
tentative de mettre ces éléments en place.

Mme CÉCILE DE VILLEMEUR :

3755 J'ai envie d'ajouter. Oui, c'est sûr, c'est un changement de paradigme. Mais le
réaménagement de ce quartier c'est vraiment l'occasion idéale pour amener ces changements
de paradigmes.

3760

LE COMMISSAIRE :

3765 Puis ces changements de paradigmes là, vous les avez testés en conditions hivernales aussi?

Mme CÉCILE DE VILLEMEUR :

3770 Voulez-vous que je témoigne à titre personnelle, puisque j'ai un enfant, j'habite à Côte-des-Neiges et j'utilise le transport en commun surtout l'hiver, toute l'année, mais surtout l'hiver.

LE COMMISSAIRE :

3775 Je pensais au transport actif. Mais ma question c'était pas ça. En fait, ma question portait sur la stratégie commune de gestion des déchets. Vous parlez de petits véhicules qui rabattraient, je ne sais pas, des contenants vers un centre de transbordement. Mais ce centre de transbordement là dans le contexte où souvent on dit : pas dans ma cour. Il serait situé où, à l'extérieur du secteur, en périphérie. Là, on parle de gros camions qui ramasseraient des conteneurs à ordures de tout un quartier.

3780 Je sais que ça réfère à des expériences ailleurs, mais...

Mme AMÉLIE COSSÉ :

3785 Mais donc, l'idée, ça serait d'avoir, encore une fois je n'ai pas un plan, un réseau viaire du quartier, mais d'avoir un lien qui pourrait, par exemple être plus en périphérie du quartier. Je pense qu'il faudrait quand même que le centre soit dans le quartier, mais d'avoir un seul lien...

LE COMMISSAIRE :

3790 L'avenue Mont-Royal par exemple.

LE PRÉSIDENT :

Sur la rue Paré. On envoie ça sur la rue Paré.

3795

Mme AMÉLIE COSSÉ :

Il y a quand même plein d'endroits un peu industriels à côté. On pourrait peut-être trouver un espace. Mais en tout cas, d'amener les véhicules à un endroit où c'est moins impactant que dans le centre du quartier, mettons ou près de l'axe de transport structurant.

3800

Donc, les plus gros véhicules de collecte, puis d'avoir là les plus gros conteneurs. En fait, l'idée c'est aussi de mettre en place un système où par exemple on pourrait avoir des sacs de différentes couleurs pour différents types de déchets, qui sont stockés dans des plus petits conteneurs dans chaque bâtiment. Puis après le véhicule va chercher ces sacs, arrive dans le centre, les trie en fonction de leur couleur dans les différents types de déchets qu'on a dans les plus gros conteneurs, puis les gros véhicules de collecte viennent les chercher dans ces plus gros conteneurs.

3805

Ça peut également se faire avec des horaires arrangés. Donc, mettre en place des horaires qui, par exemple seraient entre... mettons si on est à proximité de résidentiel, ça serait entre 10 heures et 16 heures, parce que ça a peut-être moins d'impact sur le résidentiel. Si on est à proximité de bureaux, ça serait en dehors des heures de pointe, parce que c'est les moments où il y a le plus d'entrée et de sortie de visiteurs, de piétons, d'usagers. Mais véritablement... en fait, c'est ça.

3810

3815

LE COMMISSAIRE :

Mais est-ce que vous avez vu aussi, dans d'autres villes j'en ai vu moi-même en Europe à certains endroits, des systèmes souterrains, un vacuum ou plutôt que de trimbalier des camions

3820

de toutes tailles dans les rues que les gens puissent les jeter dans des systèmes qui vont sous la rue, qui passent par le réseau, je ne sais pas si c'est un réseau d'égout ou en parallèle.

Mme AMÉLIE COSSÉ :

3825

Je ne suis pas sûr que ça soit idéal en termes de traitement d'eau. Mais ce n'est pas non plus avoir une phobie du camion, c'est juste, j'irais vraiment de manière optimale en contrôlant sa taille, les endroits où il peut se déplacer dans le réseau. Les moments où il arrive sur le site pour que ça ait le moins d'impact possible sur les besoins des usagers plus vulnérables qui sont...

3830

LE COMMISSAIRE :

Et ne pas reculer.

3835

Mme AMÉLIE COSSÉ :

Et ne pas reculer, exactement. Ne pas reculer sur la voie publique, parce qu'on a beaucoup moins de visibilité sur les piétons et les cyclistes.

3840

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie.

3845

LE COMMISSAIRE :

Merci beaucoup.

3850