

LA PRÉSIDENTE :

2075

Bonne soirée, Monsieur.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

2080

Bonne soirée.

M. JONATHAN BOLDUC
Mme MARIE-PIER LANDRY
Classe universitaire

2085

LA PRÉSIDENTE :

2090

Jonathan Bolduc et Marie-Pier Landry, vous êtes là? Oui.

M. JONATHAN BOLDUC :

2095

Est-ce que je commence là?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Plus près, peut-être, le micro, s'il vous plaît?

2100

M. JONATHAN BOLDUC :

O.K., comme ça?

LA PRÉSIDENTE :

2105

C'est bon. On vous écoute.

M. JONATHAN BOLDUC :

2110

Bonjour. Donc nous, on vient vous parler de...

LA PRÉSIDENTE :

2115

Ah non, là, ça ne marche pas. Il va falloir... c'est ça. C'est bon, en arrière? Oui, O.K.

M. JONATHAN BOLDUC :

Je pense que c'est bon comme ça?

2120

LA PRÉSIDENTE :

C'est beau.

M. JONATHAN BOLDUC :

2125

O.K. Donc, on vient vous parler, nous, Marie-Pier et moi des écoquartiers et de comment ils peuvent servir comme moteur de transformation pour la mobilité urbaine.

2130

Donc, on va aborder rapidement les écoquartiers, la mobilité verte, les bénéfices potentiels du tramway. La réglementation pour le stationnement, ainsi que des modes alternatifs pour la livraison.

Je vais laisser Marie-Pier commencer.

Mme MARIE-PIER LANDRY :

2135

Donc, maintenant, en ce qui concerne la mobilité, les transports en commun sont la clé de la ville en 2050, je crois qu'on l'a mentionné plusieurs fois, pour tendre vers une carboneutralité aussi à l'auto-changement climatique. L'un des modèles qui tend vers cette vision est l'écoquartier.

2140

Donc, les écoquartiers ont comme objectif de minimiser les impacts environnementaux néfastes dans notre mode de vie et aussi réduire l'empreinte écologique des citoyens.

2145

Donc, on a aussi un exemple, donc on avait Danube en France, à Strasbourg dont je vais parler un petit peu plus tard dans ma présentation.

2150

Donc, il est important de mentionner que les objectifs de ces exemples d'écoquartiers sont souvent déterminés par ceux qui les construisent, les planifient. Donc, ce serait intéressant que ce soit la Ville elle-même et non du privé qui construisent ces écoquartiers-là pour créer une certaine cohésion dans toutes les sphères de la Ville notamment dans le transport dont on va beaucoup parler dans notre présentation.

2155

Donc, qui éviterait aussi l'étalement urbain, c'est en considérant les écoquartiers dans des endroits, des territoires qui sont déjà aménagés, donc voilà, qui éviterait l'étalement urbain qui serait en compte de notre vision. Voilà.

2160

Et une mixité aussi des usages dont on va parler aussi, donc le résidentiel, le commercial, l'institutionnel afin de créer une certaine densité réfléchie. Donc, pas nécessairement des grandes tours.

Donc, on peut passer à la prochaine.

2165

Donc, je vais parler aussi de mobilité verte, maintenant. Donc, ce qu'on propose, c'est de décourager l'utilisation des usages personnels, donc la voiture. Donc, de privilégier les déplacements propres.

2170

Donc, pour se faire, accroître le transport en commun, le métro, donc le train, le tramway et l'autobus. Et aussi accroître le transport doux, donc la bicyclette, la marche à pied et pour se faire, il faut avoir une grande densité dans la population. Voilà. Et, créer des nœuds.

2175

Donc, je vais parler évidemment du tramway. Donc, le tramway est une excellente alternative à l'automobile. Celui-ci est un chemin de fer au niveau du sol. Donc, ce mode de transport détient la capacité de s'introduire facilement dans des chaussées qui sont déjà aménagées.

2180

Donc les stations sont d'environ une largeur de deux mètres. Il y a une grande capacité de passagers, donc il peut être à deux à trois plus qu'un autobus articulé. Donc, dans les heures de pointe, ça peut être, aux quatre minutes, il peut passer. Donc, c'est quelque chose d'intéressant.

2185

Il pollue très peu, donc il utilise très peu d'énergie, silencieux à cause des amortisseurs, les infrastructures sont beaucoup moins dispendieuses que le métro qui est souterrain.

Et aussi, à ne pas négliger, c'est un transport qui rend l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite très facile. Donc, ce n'est pas n'importe quel transport qui permet cela.

2190

Et ici, on peut voir que les coûts pour l'accessibilité aux mobilités réduites, donc l'utilisation est très peu pour le coût qu'on pourrait sauver juste avec l'aménagement d'un tramway.

Donc ensuite, je vais parler de gentrification qui est un aspect assez important dans le cadre d'un aménagement, donc d'une ville.

Donc, si on compare le métro et le tramway, donc on voit que le tramway, c'est plutôt étendu, donc la concentration de l'aménagement urbain comparativement au métro que la concentration est plus dans des nœuds.

2195

Donc, ce qui peut affaiblir l'effet de gentrification. Aussi, le coût de vie pourrait être moindre puisqu'on dépenserait beaucoup moins dans le transport qui est une des dépenses très importantes des citoyens.

2200

En fait, ils dépenseraient moins aussi dans l'essence, dans le coût de stationnement et le coût d'une voiture. Donc, je vais laisser la parole à mon collègue.

M. JONATHAN BOLDUC :

2205

Donc ensuite, bien pour continuer à diminuer l'emprise de l'automobile, bien on veut pouvoir baisser les stationnements. Donc, de faire en sorte de réglementer à quel point il y a du stationnement en ville.

2210

Donc, une des premières propositions qu'on fait, c'est d'avoir des normes maximales de stationnement vraiment répandues dans tous les écoquartiers. C'est quelque chose qui aurait été fait, pour, présentement dans le PPU de Lachine-Est.

2215

C'est qu'on encourage vraiment à ce que ce soit continué pour la suite des écoquartiers et même de bonifier ça pour que ce soit d'autant plus strict. Que des bénéfiques, ça va décourager la possession de l'automobile solo, diminuer les ilots de chaleur, libérer de la place pour verdissement.

2220

À l'opposé de ces normes maximales là de stationnement pour la voiture traditionnelle, on propose aussi qu'il y ait beaucoup de normes minimales de stationnement pour les modes alternatifs.

Donc, pour les supports à vélo, pour l'autopartage, pour le vélopartage de façon à ce que ces endroits-là, ces stationnements-là soient vus et que ça encourage les gens à transférer de mode vers l'actif, vers le collectif, vers l'autopartage.

2225

On a aussi comme proposition, ce qu'on appelle l'en-lieu de stationnement. Ça été fait plus aux États-Unis qui est le *in-lieu of parking*.

2230

Donc, c'est de proposer aux promoteurs d'au lieu de construire des stationnements à des coûts faramineux, de payer un montant à la Ville qui va être beaucoup moindre que le coût du stationnement afin de ne pas avoir à construire ce stationnement-là. Et en échange, la Ville peut utiliser ce montant-là.

2235

Aux États-Unis, ce qui a été fait, c'est d'utiliser les montants pour construire des stationnements publics à étages ou souterrains. Nous, ce n'est pas vraiment là qu'on aimerait que s'il y a une réglementation comme telle qu'on s'aligne, ce serait plus vers le financement pour le déploiement du réseau de transport en commun.

2240

Donc, ce serait bénéfique autant pour les promoteurs que pour la Ville et ça permettrait de, c'est ça, de financer les services publics.

2245

Enfin, dans un même ordre d'idées, on pousse aussi pour un règlement, une réglementation pour une indemnité équitable de stationnement pour que ce soit rendu obligatoire. Ça, ce sont les entreprises, dans le fond, qui fournissent le stationnement gratuit à leurs employés.

2250

Bien, qu'ils aient l'obligation d'offrir une compensation équivalente à quiconque de leur employé déciderait de ne pas utiliser cette place de stationnement là, donc soit en offrant la passe de transport en commun à place, soit en offrant un montant d'argent qui serait remis sur la paie de l'employé.

2255 Ça a été fait quand même beaucoup aux États-Unis aussi, il y a eu une diminution de 30 % environ pour l'utilisation de la voiture, ce sont les entreprises qui font ça. Ça a augmenté de beaucoup le covoiturage, ça a augmenté aussi de 30 % le transfert modal, donc ça a beaucoup de bénéfiques.

2260 Et ensuite, pour nos écoquartiers aussi, bien on veut s'inspirer de ce qui a été fait au centre-ville avec le projet Colibri. Donc, d'avoir une infrastructure de transport de marchandise qui est associée à tous nos nouveaux écoquartiers, dans le fond.

2265 Donc, de créer, pour chaque écoquartier, un hub de transport dans lequel on va pouvoir aller décharger la marchandise des camions et poursuivre le transport local avec les vélos cargos, avec des camions électriques légers peut-être, dans le cas où il y a des marchandises trop lourdes pour les vélos.

LA PRÉSIDENTE :

Il reste une minute.

2270 **M. JONATHAN BOLDUC :**

Une minute, c'est bon. On a quasiment fini.

2275 Et puis, pour compléter ça, on pourrait utiliser un éventuel tramway aussi pour faire de plus longues distances qu'avec les vélos cargos, mais tout aussi écologiquement en se servant des wagons qui sont moins pleins en dehors des heures de pointe. De les utiliser pour y charger de la marchandise et de la transférer de hub à hub d'un écoquartier à l'autre.

2280 Donc, je vais passer par-dessus les quelques *slides* qui restent. C'est terminé pour nous.

LA PRÉSIDENTE :

2285 En fait, c'est que vous reprenez vos quatre-cinq principaux trucs : implantation d'un réseau de transport, norme maximale de stationnement, l'en-lieu, l'indemnisation équitable et les infrastructures. C'est ça?

M. JONATHAN BOLDUC :

2290 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Parfait. Des questions, Messieurs? Qui commence?

2295 Je dois vous dire qu'on a eu beaucoup de présentations sur le tramway, fait que...

M. JONATHAN BOLDUC :

2300 On le sait.

LA PRÉSIDENTE :

2305 On a commencé à avoir moins de questions. Ceci dit, moi, remettez-moi en lumière l'en-lieu de stationnement. Ce n'est pas clair encore dans ma tête.

M. JONATHAN BOLDUC :

2310 O.K. C'est l'idée que pour une entreprise, pour un promoteur qui construit un bâtiment, souvent dans ses normes, un certain nombre de stationnement qu'il doit fournir.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, il a une obligation actuellement, il a un seuil.

2315 **M. JONATHAN BOLDUC :**

Donc, l'idée de l'en-lieu de stationnement, c'est de permettre à ces promoteurs-là de ne pas en construire autant que la norme le demande. Et donc, d'économiser de l'argent comme ça.

2320 Une partie de l'argent qui est économisé en leur permettant de construire moins de stationnement, si une partie est remise à la Ville, la Ville peut ensuite s'en servir pour le financement du transport en commun, ça pourrait être financement divertissement ou financement de stationnements publics qui vont libérer de la place ailleurs en ville.

2325 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, on va faire des stationnements publics avec l'argent de...

2330 **M. JONATHAN BOLDUC :**

...non, ça, c'est ce qui est fait aux États-Unis.

LA PRÉSIDENTE :

2335 O.K.

M. JONATHAN BOLDUC :

2340 Qu'est-ce qu'on veut, nous autres, c'est que ça serve au transport en commun, plutôt.

LA PRÉSIDENTE :

O.K., parfait.

2345 **LE COMMISSAIRE CHARLES :**

Vous dites que d'ici 2050, presque tous les véhicules seront électriques. Est-ce que vous pensez que ça va être une alternative ou du moins, ça va être un mode de transport transitoire?

2350 **M. JONATHAN BOLDUC :**

Pour la...?

2355 **LE COMMISSAIRE CHARLES :**

Pour l'utilisation des voitures électriques?

2360 **M. JONATHAN BOLDUC :**

L'utilisation des voitures électriques? Bien, l'idée, nous autres, c'est qu'on veut diminuer l'utilisation de la voiture point. Parce que même si oui, la voiture électrique est moins polluante que la voiture à essence, c'est quand même polluant, juste par leur production.

2365 Ça prend quand même beaucoup d'espace qui n'est pas remise, bien, ça prend énormément d'espace dont le citoyen ne peut pas profiter, le piéton ne peut pas en profiter, le vélo ne peut pas en profiter de l'espace qui est utilisée par la voiture.

2370 Puis, les voitures apportent plein d'autres coûts externes aussi, donc ce qu'on... donc oui, pour répondre à la question, oui, c'est transitoire un peu au sens où on est conscients qu'il va toujours en rester, qu'en 2050, il n'y aura plus de voiture, mais on aimerait ça qu'il y en ait moins.

Mme MARIE-PIER LANDRY :

2375 Bien, je pense que ça prend juste beaucoup d'espace qui peut être, à la place, remplacée par une meilleure densité de l'espace. Donc, je crois que la voiture électrique, puisqu'on ne peut pas changer les villes du jour au lendemain, je crois que c'est peut-être une alternative intéressante jusqu'en 2050, mais c'est sûr qu'il faut envisager d'autres alternatives que la voiture.

Je ne crois pas que c'est la voiture électrique qui est la solution, nécessairement.

2380 **LE COMMISSAIRE CHARLES :**

O.K., merci.

LA PRÉSIDENTE :

2385

Merci. Oui?

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

2390 Tout à l'heure, vous avez donné l'exemple de Colibri qui dessert le dernier kilomètre de livraison vers le centre-ville.

2395 Mais, par rapport à d'autres écoquartiers qui sont en réflexion comme Lachine-Est ou l'Hippodrome, comment ça fonctionnerait? Est-ce que ce sont des hub qui sont près des quartiers? Les marchandises arriveraient comment, à la base, de vélos cargos?

On nous parle toujours de Colibri, mais ailleurs, ça va marcher comment?

M. JONATHAN BOLDUC :

2400

Je ne suis pas tout à fait un expert de ça, mais oui, l'idée ce serait un hub qui est construit et pensé à un endroit stratégique à l'intérieur d'un écoquartier en amont ou très près de l'écoquartier, à l'extérieur, si on ne veut pas amener plein de camions à l'intérieur de l'écoquartier.

2405

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

Donc, ce seraient des camions; ça ne serait pas le tramway, Cam/Tram/Cargo, puis vélo, ce serait tout mode de distribution camions ou autres?

2410

M. JONATHAN BOLDUC :

C'est ça. Pour l'arrivée de la majorité des marchandises, pour un temps, ça n'aura pas le choix d'être encore les camions. On aimerait ça qu'il y en ait aussi via le tramway, mais on est très conscients que le tramway ne peut pas, à lui seul, remplacer toute la flotte de camions qui arrive présentement.

2415

Là, comment l'intégrer exactement, le hub à l'écoquartier, je n'ai pas cette expertise logistique là.

2420

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

2425

D'autres questions, Messieurs?

LE COMMISSAIRE CHARLES :

2430 Non, c'est beau.

LA PRÉSIDENTE :

2435 Non, c'est beau?

Bien, on vous remercie beaucoup.

LE COMMISSAIRE INTERNOSCIA :

2440 Merci beaucoup.

Mme MARIE-PIER LANDRY :

2445 Merci à vous. Bonne soirée.

M. JONATHAN BOLDUC :

Merci.

2450 **LA PRÉSIDENTE :**

Au revoir, bon retour.