

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE  
DE MONTRÉAL**

**ÉTAIENT PRÉSENTS:**

Mme FRANCINE SIMARD, présidente  
M. CHRISTIAN GIGUÈRE, commissaire ad hoc  
Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire ad hoc  
M. MARC-ANDRÉ LAPOINTE, analyste  
M. LAURENT-OLIVIER LORD, analyste

**PUM 2050 : PLAN D'URBANISME ET DE MOBILITÉ**

---

**DEUXIÈME PARTIE**

---

**VOLUME 10**

---

Séance tenue le 3 octobre 2024, 19 h  
Bureaux de l'OCPM  
1550, rue Metcalfe, 14<sup>e</sup> étage, salle CE  
Montréal

## TABLE DES MATIÈRES

### SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 3 OCTOBRE 2024

MOT DE LA PRÉSIDENTE ..... 1

### PRÉSENTATION DES MÉMOIRES ET OPINIONS :

Mme Joanna Avantis, citoyenne ..... 3

M. Blaise Rémillard, Conseil régional de l'environnement de Montréal.....13

M. Karl Janelle, Coalition climat Montréal.....27

M. Raymond Moquin, citoyen .....43

**MOT DE LA FIN**.....60

### AJOURNEMENT

## MOT DE LA PRÉSIDENTE

**Mme FRANCINE SIMARD, présidente de la commission :**

5            Alors, Mesdames et Messieurs, bonsoir. Bienvenue à cette séance d'auditions 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 Bourque, 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 :**

35

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

40

Un total de 94 personnes et représentants de divers groupes ont manifesté le désir de présenter oralement leur opinion, devant les commissaires. Nécessitant dix séances qui ont débuté le 24 septembre et qui se terminent ce soir.

45

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.

50

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

55

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

Nous entendrons, tout à l'heure ou dans quelques instants, les présentations. Chaque intervenant disposera de dix minutes pour exposer son opinion. Après quoi, les commissaires auront aussi quelques minutes pour échanger avec les intervenants.

La séance est web diffusé en direct et sera également disponible, dès demain, sur le site de l'OCPM, à la page de la consultation. Les transcriptions des présentations seront également mises en ligne, dans les jours qui suivront.

60 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'Office, à la page de la consultation.

65 À la suite des séances d'auditions 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.

70 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.

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

75

\_\_\_\_\_  
**Mme JOANNA AVANITIS, Citoyenne**  
\_\_\_\_\_

80 **LA PRÉSIDENTE :**

Sans plus tarder, nous accueillons, maintenant, madame Joanna Avantis. Alors, bienvenue, Madame.

85 **Mme JOANNA AVANITIS :**

Merci, bonsoir.

90 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir. Alors, je vous rappelle, vous l'avez entendu, vous disposez de dix minutes.

95 **Mme JOANNA AVANITIS :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

100 Après huit minutes, ma collègue va me faire un petit signe et je vous ferai un petit signe, et vous comprendrez qu'il faut résumer votre pensée. C'est bon?

**Mme JOANNA AVANITIS :**

O.K.

105

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, on y va.

110 **Mme JOANNA AVANITIS :**

Bonsoir. Je suis, en effet, madame Joanna Avantis, résidente. J'ai été résidente de Ville-Marie, pour une vingtaine d'années. Et je suis fière d'être ici, ce soir.

115 Et donc, je vais passer directement parce que vous avez eu accès à la présentation, l'importance de... Le sujet qui se porte présentement, aujourd'hui, c'est au niveau de la carboneutralité et en effet, le *Net Zero construction*. Les deux items sur le tableau, à part de la mobilité.

120 Donc, je suis fière de dire que la Ville de Montréal a été nommée ville UNESCO de design. UNESCO, il y a beaucoup, beaucoup de volets en durabilité, en patrimoine, en culture.

125 Et ça indique l'originalité qui a été mise en place pour les faits que le réseau de métro, en suivant l'exemple d'Europe, à Paris et Londres, vise à être conforme avec cet objectif de mobilité. Donc, on est à l'avant-garde de la société, avec ça.

130 Je veux aussi remercier, un grand remerciement à Vivre en Ville pour tout leur expertise et leur travail en faisant des conférences, des ateliers, des webinaires et aussi, des *pamphlets* sur l'aménagement de territoire. Je suis fière d'être parmi eux.

135 Donc, je voulais parler un peu des défis, rapidement, le problème d'environnement. Donc, on est situé dans une écosphère de forêt boréale et il y a beaucoup de monde qui veut faire des *species innovatives*, florissantes, et cetera, et cetera.

135 Mais, le problème qui se pose, qu'il y a la *bornean forest (ph.)* qui est une forêt tropicale et de *Borneo*, on se trouve dans l'hémisphère nord. Et les épinettes, et les sapins, et cetera, viennent de notre *species* du monde.

140 Donc, le problème c'est qu'il y a eu un mélange de *species* tropicales avec les arbres, *oak*, peut-être, et cetera. Puis, on a ce grand problème, how do you say? *Emerald ash borer*, l'agrile du frêne. Ça coûte des milliards de dollars pour enlever et tuer ça avec des chimiques. Donc, le problème, c'est ça.

145 La deuxième chose, il y a un problème avec — je dois porter votre attention sur la politique d'arbres, ici, qui est très importante pour notre environnement et durabilité, et pour l'aspect d'oxygène.

150 Et, il y a un problème axé, qui se trouve dans l'aménagement urbain, que l'arbre n'est pas bien respecté, au niveau d'aménagement. La plantation des arbres, les racines sont trop près. Il n'y a pas une vision de l'arbre, comment l'arbre va grandir, la racine, où est-ce qu'il s'en va dans une centaine d'années.

155 Plantées à côté des trottoirs, est-ce que les racines peuvent grandir dans l'asphalte, est-ce qu'elles peuvent grandir dans le béton. Donc, ce sont des exemples d'aménagement. Vivre en Ville a beaucoup travaillé cet aspect-là.

160 Donc, un autre problème, très jeune, j'ai travaillé comme bénévole avec Les Amis de la montagne et le problème est que les jeunes ne sont pas bien dirigés pour le fait que les plants, les arbres, il faut qu'il y ait de l'espace. Quand vous plantez de jeunes arbres, il faut qu'il y ait une réflexion de l'avenir de cet arbre-là. Parce qu'au boisé de Chomedey, les arbres meurent.

165 Donc, je passe rapidement les derniers projets d'aménagement qui ont gagné des prix. Un qui se trouve à Ville Saint-Laurent, un corridor de biodiversité qui a gagné des prix. L'autre, c'est la réfection du projet Sainte-Catherine Ouest qui va fermer les mois d'été, comme étant piétonnière et il y aura de la récupération d'eau pluviale.

170 Ce sont des projets auxquels on a accordé de grands prix de design de Provencher\_Roy Architectes, dans l'arrondissement Ville-Marie. Et d'autres projets qui se trouvent au chemin d'où je vis présentement. C'est à Laurentien et Lachapelle.

C'est ça qui arrive quand vous faites travailler les arrondissements, il n'y a pas une connexion entre les arrondissements.

175 Donc, nous autres, on se promène en auto, en autobus. Donc, ici, it's called the *Laurentien-Chapitel (ph.)* vers les Laurentides. Donc, quand on se promène sur Gouin, maintenant, ils ont fait un grand aménagement, dernièrement, à Laurentien et Lachapelle, que ce soit plus attirant.

180 Donc, comme j'ai été résidente et je suis impliquée avec le quartier Péter McGill, Ville-Marie, il y a beaucoup d'endroits qui sont historiques et patrimoniaux. Et on essaie de — j'essaie de vous amener vers le fait qu'en été, ici, ce sont des cités-jardins, à partir du Quartier du Musée jusqu'à Westmount.

185 Je suis très fière de dire qu'on a beaucoup de cités-jardins à Ville de Mont-Royal, Ville de Westmount, ici, et que le corridor de biodiversité ainsi que la connexion entre la ville sont très importants.

190 Donc, on ne doit pas être étouffé par le développement. Les personnes qui sont résidentes en ville, on veut les garder parce que ce sont les vieillards, ils ont grandi là, ils sont attachés profondément à l'endroit. Donc, on ne veut pas que les vieillards ou les citoyens aient l'impression qu'ils se promènent entre des blocs de béton.

195 Donc, j'indique ici, le travail qui a été fait dans le quartier de McGill, par exemple, si vous allez passer la rue Sherbrooke, en relation avec les sept axes de trottoirs. Que les trottoirs sont à peu près, si vous allez vous promener, ici, McGill College, vous allez voir que les trottoirs sont à peu près six mètres de large et plus, vers du Fort.

200           Vers les immeubles commerciaux, les résidences, les blocs d'appartements, ils ont une autre perspective. Ils sont reculés des trottoirs, ce qui fait l'effet qu'on peut poser des jardins. Donc, ce sont des exemples de traitement vers l'avenue du Fort.

205           Donc, une autre problématique, si on se promène, on a créé ça, c'est emblématique, on a la connexion avec le métro, la Ville souterraine, l'Université de l'UQAM jusqu'à Dawson College, les places culturelles et ainsi ça qui notamment, la piste cyclable qui est connue mondialement qui fait la connexion de...

**LA PRÉSIDENTE :**

210           Je vous interromps pour vous dire qu'il reste une minute et demie, pour conclure...

**Mme JOANNA AVANITIS :**

215           ...Donc, on ne voit pas pourquoi les étudiants doivent faire le cyclisme, so, ça doit être interdit sur la rue Sherbrooke quand vous avez votre piste cyclable.

220           Donc, rapidement, je suis venue pour vous expliquer ça, que l'infrastructure, j'ai fait avec le BAPE, pour vous expliquer que le béton n'est pas bon pour ce climat parce que quand le béton se congèle, ça fait quand il pleut, l'eau entre dans le béton, ça fait *expand*, ça brise en tout petit morceau.

          Et ça, c'est un *overpass* à Ville Saint-Laurent, près de Public Storage. Le fer forgé, qui est exposé, *s'oxydise* et ça affaiblit la structure. Donc, ça prend plus de plastifiant dans le béton.

225           Donc, pour terminer rapidement, je ne vois pas — il faut penser plus effectivement, *Think Smarter*. On n'a pas besoin de tant de billiards d'autos, il y a un tram qui peut faire

230 l'effet, il faut avoir une haute vision de notre avenir et je porte votre — ça, c'est le transport de l'ancien *windmill* et traduit dans le langage d'aujourd'hui, avec l'énergie éolienne. C'est plus efficace, mais il faut que ce soit — il y a des génératrices pour structurer. On n'a pas un plan d'action au cas où qu'il y ait une crise.

Hydro-Québec est à pleine capacité. Donc, ils ont commencé à avoir des mégas centres éoliens pour le fait qu'on est trop chargés.

235 Donc, pour finir, c'est quelque chose qui commence à avoir de l'écofiscalité, pour les carbones, ils commencent d'avoir moins — je ne sais pas comment calculer ça...

**LA PRÉSIDENTE :**

240 Je vais devoir vous couper, puisque tout le monde a le même temps.

**Mme JOANNA AVANITIS :**

245 Donc, je vous remercie infiniment pour m'avoir lu et vous pouvez lire mon mémoire quand vous allez avoir le temps. Merci à vous.

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, bien sûr. Nous l'avons ici.

250 **Mme JOANNA AVANITIS :**

Merci à vous.

255 **LA PRÉSIDENTE :**

Une seule petite question, si vous permettez?

260 **Mme JOANNA AVANITIS :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

265 Vous terminez en disant « on doit penser de manière plus intelligente »...

**Mme JOANNA AVANITIS :**

Oui, ce n'est pas intelligent, ça...

270

**LA PRÉSIDENTE :**

...smarter?

275 **Mme JOANNA AVANITIS :**

Non. Premièrement, vous avez chaque auto, c'est à peu près 50 000, vous calculez le nombre des autos...

280 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui...

**Mme JOANNA AVANITIS :**

285

...le nombre des émissions, donc...

**LA PRÉSIDENTE :**

290

...mais, juste avant cette page-là?

**Mme JOANNA AVANITIS :**

295

Avant cette page, O.K.

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, avant. Avant. Oui.

300

**Mme JOANNA AVANITIS :**

Donc, j'ai expliqué l'importance de récapituler...

**LA PRÉSIDENTE :**

305

...non, mais vous avez dit « c'est important de penser de manière plus intelligente et d'aller voir — de penser plus à long terme ». Quelles sont...

**Mme JOANNA AVANITIS :**

310

Oui, à long terme, c'est ça, la solution...

**LA PRÉSIDENTE :**

315 ...ma question. Quelle serait la priorité?

**Mme JOANNA AVANITIS :**

320 Premièrement, on n'a pas un plan d'action pour urgence. Si, au cas où, il y a des coupures d'Hydro-Québec, on n'a pas de plan d'action. Donc, il faut récupérer l'énergie solaire voltaïque et créer un *smart grid* informatiquement, c'est quoi s'il y a une panne, on ouvre les autres.

325 Et puis, il faut avoir des génératrices souterraines. Moi, je ne suis pas une ingénieure, donc vous allez me trouver fatigante, mais il faut avoir des ingénieurs pour récupérer cette énergie et l'entreposer, c'est ça qui est la priorité. C'est ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

330 Très bien. Merci beaucoup.

**Mme JOANNA AVANITIS :**

335 Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

340 Merci infiniment d'avoir pris la peine de venir partager vos idées avec nous, bonne soirée. Au revoir.

---

**M. BLAISE RÉMILLARD**  
**Conseil régional de l'environnement de Montréal**

---

345

**LA PRÉSIDENTE :**

350

Alors, bonsoir et bienvenue. Dans quelques secondes, je vous donnerai la parole. Je vous demanderais, à ce moment, s'il vous plaît, de vous identifier et de préciser l'organisme que vous représentez.

355

Pour les fins de l'enregistrement, vous disposerez donc de dix minutes pour votre présentation. Après huit minutes, je vous ferai un petit signe, comme ça, vous saurez que c'est important de conclure, à ce moment-là. Nous avons pris connaissance de votre document.

360

Après votre période, votre présentation, nous disposerons de quelques minutes pour vous poser des questions. Alors, encore une fois, bienvenue et je vous cède la parole.

**M. BLAISE RÉMILLARD :**

365

Alors, bonjour. Merci de me recevoir. Je suis Blaise Rémillard, responsable des dossiers de mobilité et d'urbanisme au Conseil régional de l'environnement.

Alors, on est une organisation indépendante qui œuvre à l'échelle de l'Île de Montréal, sur les questions de transition, ça, c'est écologique et on se reconnaît beaucoup dans l'objectif du PUM, qui est de faire une ville plus verte, plus résiliente et plus équitable, plus juste.

370           Alors, bien d'abord, merci de me recevoir. Je suis excessivement heureux que  
l'OCPM soit là pour assurer des consultations indépendantes. Puis, j'aimerais aussi saluer le  
travail exceptionnel de la Ville, des fonctionnaires, qui ont mené un travail complexe et  
difficile, à travers la production de ce Plan d'urbanisme.

375           Donc, je vais y aller sur nos propositions principales. Donc, j'y vais sans plus  
d'introduction. Donc, au niveau de la protection de la nature, on a remarqué, bon, qu'il y avait  
des choses intéressantes, mais qu'on n'agissait pas encore avec une vision globale de  
connexion.

380           Alors, on était dans une protection de l'environnement qui était ponctuelle, dans des  
endroits qui n'étaient pas nécessairement connectés. Alors, on pense que ce serait important  
de développer une approche qui est plus de connectivité écologique avec des cibles et des  
indicateurs.

385           Également, de se donner une cible de renaturalisation et de création de nouveaux  
milieux naturels humides, d'ici 2050. Alors, on voit qu'après 2030, les cibles devraient être  
atteintes par le PUM et puis qu'après, il ne se passe comme rien pendant 20 ans. Alors nous,  
on dit « bien, continuons dans le bon chemin et puis, commençons à renaturaliser ».

390           Regardons aussi comment ça s'applique, un peu plus localement, avec les  
arrondissements, puis les secteurs d'opportunité. Également, bien, il y a une cible de  
protection des milieux naturels terrestres qui devrait être développée au-delà des milieux  
humides qui sont présents.

395           Puis, on pense qu'il y a un défi là, parce que dans les conceptions de protection de la  
nature, on prend généralement, difficilement en compte les milieux perturbés, comme les  
milieux urbains. Donc, il y a une nouvelle approche à développer pour la protection de la  
nature, en ville.

400 Et finalement, on pense qu'il y a besoin de plus de précisions sur les attentes réglementaires, en matière de protection. Notamment, pour outiller mieux les arrondissements à mettre ça en œuvre.

405 Au niveau de la trame verte et bleue active, donc on était content de retrouver les cinq axes qui se trouvent dans le PUM. Nous, au Conseil régional de l'environnement, on mène une communauté de pratique sur le développement de la trame verte et bleue, à Montréal, avec des groupes.

410 Notamment, des groupes plus locaux qui vont développer des concepts de corridors écologiques, corridors de mobilité et on a identifié huit ou neuf corridors. Donc, on pense qu'il y aurait possibilité de bonifier la vision des corridors écologiques qui se trouvent dans le PUM.

415 Donc, pourquoi? Pourquoi cette trame-là est si importante? Bien, parce qu'on est vraiment en train de connecter la biodiversité, adaptation au changement climatique. Donc, gestion de l'eau, gestion des îlots de chaleur, résilience, mobilité active, qualité de vie.

420 Donc, il y a trois de ces corridors-là qui sont bien avancés. Donc, le corridor Darlington, le corridor des Ruisseaux, puis le corridor Meadowbrook-Falaise St-Jacques. Et puis, on pense qu'il y a un travail à poursuivre pour continuer de finalement tisser la trame verte et bleue, et active de Montréal.

425 Ensuite de ça, bien, il y a quand même un travail aussi de détailler, un petit peu, les typologies et les fonctions des différents corridors. Parce qu'on ne peut pas faire toutes les mêmes interventions partout, puis parce qu'on ne peut pas donner tout l'éventail de possibilités à chacun des corridors.

Alors, il faut arbitrer, des fois, des fonctions. On ne peut pas faire conservation et mobilité active dans des endroits restreints. Par exemple, où gestion de l'eau et lutte aux îlots de chaleur, de façon égale partout. Donc, il faudrait raffiner la vision.

430

Ensuite de ça, considérer les grands parcs pour des générateurs de déplacement, avoir une bonne connectivité des transports collectifs, des transports actifs, de la mobilité partagée pour accéder aux grands parcs qui génèrent effectivement des déplacements qui sont importants pour la population.

435

Et aussi, apporter plus d'objectifs et d'actions sur la conservation et la mise en valeur des ruisseaux de l'Île qui sont le volet bleu, principalement.

440

Sinon, bien, au niveau de la mobilité, une de nos propositions importantes, c'est que vraiment le PUM dise, nomme explicitement son intention de réduire le nombre de voitures, à Montréal.

445

Alors, on parle de la place, on parle de l'usage, on parle des alternatives, mais on devrait nommer que l'objectif, puis le résultat des actions qui sont dans le PUM, déjà prévues dans le PUM, va apporter une réduction du nombre de véhicules. Et puis de le dire explicitement, bien, ça va, bien, déjà préparer la population à ce changement important.

450

Et puis, aussi, bien, peut-être mieux mobiliser la ville, puis dans une série de décisions pour aller vers la réduction du nombre de véhicules. À ce propos-là, la cible qui, présentement, en parts modales ou en taux de motorisation, ce sont des cibles relatives qui font moyennement de sens dans une ville en croissance où on voit croître en activité, en population, mais avec un réseau routier qui lui, n'augmentera pas.

455

Donc nous, ce qu'on pense, c'est qu'il faut passer d'une cible relative à une cible absolue, donc en nombre de véhicules immatriculés à Montréal.

Et puis, donc, par le fait même, agir sur la réduction du nombre de stationnements sur rue et hors rue, pour que finalement, le nombre de stationnements, à Montréal, ne croisse pas alors qu'on souhaite plutôt réduire le nombre de véhicules.

460 Et puis, évidemment, il y a le fardeau de la mise en œuvre qui va être beaucoup aux arrondissements. On pense que la Ville devrait mieux modéliser, comment la participation de milieu, les différents arrondissements vont pouvoir atteindre ces cibles-là.

465 Alors, est-ce que c'est possible de faire ça, de réduire le nombre de véhicules? Bien alors, on voit ici, un graphique des véhicules immatriculés dans la région de Montréal. Et puis, on voit que ça stagne depuis 2021.

470 Alors, où est-ce qu'on va rebondir, on ne le sait pas, mais on sait que dans 10 et 20 % de la population qui aimerait avoir moins de voitures, se passer d'une voiture. Donc, on pense que c'est possible.

475 Depuis 2021, la population a cru de six pour cent, à Montréal, selon les estimations de l'agglomération. Donc, on voit qu'on est quand même capable de stagner et avec toutes les actions prévues dans le PUM, on pense qu'on peut arriver à réduire.

Pour faire ça, puis je pense qu'il y aura eu beaucoup d'intervenants qui vont vous avoir dit que ça coûte trop cher, la mobilité durable, ça coûte trop cher toutes les interventions qui sont prévues et qu'il faut prioriser, et cetera.

480 Nous, on a une approche un peu différente de dire « on a présentement un problème de déséquilibre dans nos investissements et dans la façon dont on a alloué les différents modes. Et puis, si on rééquilibre le financement, on va rééquilibrer la mobilité, puis on va atteindre nos objectifs ».

485           Donc, on voit, ici, une étude qui a été produite par le HEC où on voit, clairement qu'avec les modes actifs, on a des retombées positives face aux différents investissements. Alors qu'avec les modes et surtout la voiture, les modes motorisés, bien, on a un coût social dû à l'entretien des infrastructures, les émissions de gaz à effet de serre, la pollution, les effets sur la santé.

490           Donc, si on arrivait à réallouer plus d'espace, puis favoriser les autres modes, il y a des économies importantes, je suis un peu pressé pour vous expliquer tout ça.

              L'engagement de Québec à rééquilibrer le financement, il existe. Là, présentement, on investit vraiment trop peu dans le transport collectif. Malgré cet engagement-là, de  
495 Québec, de rapporter ça 50-50 entre le financement des infrastructures du réseau routier, puis du transport collectif.

              Et on pense qu'en l'absence du mouvement décisif des paliers supérieurs, la Ville qui exprime sa volonté d'avoir de grands projets de transport collectif et actif, elle a une légitimité  
500 d'aller exploiter l'espace fiscal qui est présentement abandonné par les paliers supérieurs.

              Donc ici, on a l'exemple des différentes taxes sur l'essence qui n'ont pas été indexées, parfois depuis 1995, et qui donc, il y a une diminution d'une moyenne de 210 \$, par  
505 voiture, depuis ce temps-là. Donc, c'est un espace fiscal qui peut être exploité.

              On voit aussi des baisses d'impôt qui ont eu lieu au premier juillet 2023, donc pour les ménages de classe moyenne, ce sont plusieurs centaines de dollars, par année. Donc, on  
510 pense également que si les gouvernements, plutôt que d'investir, puis de rencontrer leurs objectifs, puis leur cible, puis leur propre cible, accordaient des réductions d'impôt, bien la Ville, elle est légitime d'aller chercher ça par différents moyens qui se retrouvent dans notre mémoire.

**LA PRÉSIDENTE :**

515 Vous m'avez facilité la vie, merci beaucoup, en terminant comme ça. Alors, quelques questions. Dans votre document, je vous avais dit qu'on l'avait lu, de toute manière, je pense.

Au début, vous dites que bon, il faut atteindre la carboneutralité 2050, vous êtes d'accord avec ça et pour réaliser ce grand but, votre organisme prône des inventaires de  
520 GES. Pour Montréal, c'est une des meilleures pratiques.

Comment on fait ça, des inventaires de GES et qu'est-ce qu'on fait avec les résultats?

**M. BLAISE RÉMILLARD :**

525 Bien, comment on fait ça, c'est mesuré avec des tables par rapport à l'activité économique, généralement. Il va y avoir des équivalences, il va y avoir des équivalences aussi avec les grands générateurs de GES qui doivent contribuer, par exemple, au système d'échange, plafonnement/échange du gouvernement du Québec.

530 **LA PRÉSIDENTE :**

Ce n'est pas un instrument qu'on utilise, ce sont des méthodes de calcul?

**M. BLAISE RÉMILLARD :**

535 Ce sont des méthodes de calcul indirectes pour différentes grandes sources d'émission et comment on utilise ça, bien, c'est que c'est notre boussole, finalement, pour dire « est-ce qu'on contribue ou non à rencontrer nos engagements, notamment, nos engagements internationaux qui font qu'on peut espérer, un jour, mettre fin à l'emballlement  
540 climatique qu'on vit ».

**LA PRÉSIDENTE :**

545           Donc, on se fixe des cibles sur des périodes plutôt courtes ou sur des périodes  
intermédiaires?

**M. BLAISE RÉMILLARD :**

550           Bien, ce que les bonnes pratiques recommandent, c'est qu'il y ait des cibles sur de  
courtes périodes, donc sur des périodes de — généralement, c'est cinq ans, ce qu'on voit,  
mais avec des suivis annuels.

          La Ville le fait, je crois, biannuellement, donc c'est quand même respectable, mais  
donc, c'est comme ça. C'est comme ça que c'est utilisé.

555           **LA PRÉSIDENTE :**

          O.K. Et donc, on utilise les résultats pour vérifier si on est dans la bonne direction  
pour atteindre la cible?

560           **M. BLAISE RÉMILLARD :**

          Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

565           Et si on n'est pas dans la bonne direction?

**M. BLAISE RÉMILLARD :**

570

Bien, il faut mettre de nouveaux dispositifs, de nouvelles façons de réduire les émissions, oui, c'est ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

575

O.K. Vous n'en avez pas parlé, mais j'aimerais vous entendre, un peu, sur les écoquartiers?

**M. BLAISE RÉMILLARD :**

580

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

585

Est-ce qu'il est possible de transformer un quartier existant en écoquartier?

**M. BLAISE RÉMILLARD :**

590

Oui. Oui, je pense, à plusieurs égards. En fait, les quartiers existants, anciens, qui ont été construits autour d'une échelle locale de piétons, l'échelle des paroisses, ici, vu notre historique.

595

Bien, ce sont des quartiers, généralement, qui vont être bien *marchables*, qui vont avoir été construits autour des transports collectifs, déjà, et actifs. Donc, où il y a une grande diversité. Ce sont déjà des quartiers qui sont relativement écologiques.

600 Ensuite de ça, il y a toute sorte d'autres quartiers qui doivent être transformés. On pense beaucoup aux centres d'achats où l'activité décline, l'activité commerciale décline où est-ce qu'on a de grandes surfaces, des opportunités de transformation importante.

605 Donc ça aussi, ce sont des quartiers qui peuvent être transformés avec des installations beaucoup plus importantes et c'est possible, oui, que ça devienne des quartiers écologiques.

610 **LA PRÉSIDENTE :**

615 Est-ce que dans ce cas-là, on met de côté, bon, par exemple, tout ce qu'on entend quand on discute des écoquartiers, d'économie circulaire, la manière de construire, l'utilisation des matériaux. Dans des quartiers existants, ça devient moins facile, non?

620 **M. BLAISE RÉMILLARD :**

625 Je pense que c'est une notion à adapter, mais la première chose dans l'économie circulaire, c'est le réemploi et la sobriété. Donc, avoir des quartiers, les quartiers qui sont déjà denses, bon, on a peut-être besoin de mieux isoler les anciens bâtiments, de faire des ajustements pour mieux verdir, mieux gérer l'eau, mais c'est possible de faire ça à la grandeur de la ville. Puis, bien, généralement, on y gagne en terme économique ou en termes de qualité de vie.

630 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Des questions?

625

**LA COMMISSAIRE :**

Bien, je vais vous amener sur les corridors verts que vous mentionnez, de soit raffiner la vision, c'est ce que j'entendais et d'y donner une typologie. Donc, de cibler un peu mieux. Ce serait quoi cette typologie-là?

630

**M. BLAISE RÉMILLARD :**

Bien, on a typiquement cinq usages à ces corridors verts et bleus là. Donc, la lutte aux îlots de chaleur, la gestion de l'eau de pluie, la biodiversité, la connectivité écologique et la mobilité active.

635

Et puis, bien, ce ne sont pas toujours des usages qui sont appropriés sur tout le corridor. Ce n'est pas toujours possible, ce n'est pas toujours nécessaire non plus. Il peut avoir d'autres façons de gérer l'eau de pluie sur une portion du corridor.

640

Donc, c'est de mieux définir ça, qu'est-ce qu'on peut faire sur tel tronçon, est-ce qu'on connecte véritablement bien la biodiversité, est-ce que le potentiel de mobilité active est peut-être mieux d'être un peu décalé sur une rue parallèle, par exemple, pour épargner, pour préserver de l'espace dans le corridor vert.

645

Ou a contrario, est-ce qu'on passe sur une rue qui est déjà utilisée, qui va falloir faire des interventions plus pour verdir. Donc, il y a comme un travail de raffinage qui doit se faire, puis qui doit être analysé, en continu, pour que ce soit cohérent, le plus possible.

650

**LA COMMISSAIRE :**

Au sein de l'ensemble de Montréal, est-ce que ces corridors-là, parce que vous me parlez de connectivité, on peut passer par des quartiers, des rues et tout ça, est-ce qu'il y a

655 d'autres fonctions qui peuvent contribuer à ces corridors-là, je ne sais pas, de découvertes,  
d'animation?

**M. BLAISE RÉMILLARD :**

660 Oui, oui, certainement. Ça devient des espaces de vie dans lesquels il y a déjà toute  
sorte d'animation. Il peut avoir de la recherche sur la faune, sur la flore qui se fait, donc il y a  
des activités scientifiques, des activités citoyennes, il y a donc la mobilité.

665 Quand on regarde, d'ailleurs, les types d'infrastructures d'activités physiques les plus  
utilisées, ce sont généralement les infrastructures linéaires qui vont contribuer à la mobilité  
active et à des multi-usages, beaucoup plus que des plateaux sportifs, par exemple, qui vont  
avoir des fonctions plus limitées, en termes de nombre de personnes.

670 Donc, il y a toute sorte — oui, il y a une grande diversité d'usage, puis c'est ça qui est  
un peu, aussi, le défi parce qu'un moment donné, on ne peut pas multiplier, à l'infini, les  
utilisations de ces corridors-là, puis rester pertinent dans chacune des fonctions.

**LA COMMISSAIRE :**

675 Si j'ai le temps, je vous poserais une autre question, après.

**M. BLAISE RÉMILLARD :**

680 Oui.

**LE COMMISSAIRE :**

Merci. Qu'est-ce que vous pensez de la place de la voiture électrique, le déploiement des bornes. On ne vous a pas entendu, là-dessus?

685

**M. BLAISE RÉMILLARD :**

Oui, tout à fait. Donc, nous, on est tout à fait d'accord avec l'électrification, on regarde toutes les études de cycle de vie, puis le véhicule électrique, il est préférable aux véhicules à essence, il n'y a pas de doute, là-dessus, du point de vue de la science.

690

Ensuite de ça, est-ce que c'est judicieux et possible d'électrifier tout le parc de véhicules, comme on le voit aujourd'hui ou comme ils pourraient croire, si on ne fait pas des interventions? C'est probablement non, donc la Ville a déjà commandé une étude là-dessus.

695

Puis ils disaient que d'ici 2030, il fallait réduire de neuf pour cent la motorisation, des ménages, pour rencontrer notre cible de 2030. Alors, on ne voit pas d'actions qui vont dans ce sens-là, d'une telle réduction du parc de véhicules et ça peut être inquiétant.

700

L'autre chose qu'on voit, bien, c'est qu'il y a des coûts associés à ça. Présentement, ces coûts-là sont assumés par les paliers supérieurs, notamment à travers le système d'échange sur la taxe... ce n'est pas la taxe, ce sont les permis d'émission qui sont vendus.

705

Donc, ce sont ces fonds-là qui subventionnent les bornes publiques qu'on voit. Par contre, il y a des signaux qui nous indiquent que ça pourrait changer, puis que le fardeau pourrait être, à un moment donné, remis sur les épaules de la Ville de Montréal.

Puis là, on dit « attention, si on n'a pas assez encore suffisamment d'argent pour financer nos transports actifs et collectifs, il faudrait s'assurer que les fonds qui vont être

710 nécessaires pour la transition vers l'auto électrique soient prélevés auprès des  
automobilistes, notamment, ou des paliers supérieurs, s'ils continuent d'investir là-dedans ».

Et puis, l'autre chose qu'il y a à dire là-dessus, bien, c'est qu'il y a vraiment un gros  
travail à faire, aussi, au niveau de l'autopartage, puis de l'électrification parce que finalement,  
715 l'impact écologique de la voiture électrique, il se fait à la construction.

Pendant sa durée de vie, il est très faible, mais donc, si on est capable de partager  
ces véhicules-là, on va diminuer d'autant leur impact écologique et ça va faire une grosse  
différence, aussi, sur les rues de Montréal.

720

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, on me fait de grands signes. Merci beaucoup d'avoir pris le temps de venir  
discuter avec nous. On aurait eu encore plusieurs questions, mais bon, ce sera pour une  
725 autre occasion, probablement.

Alors, bonne fin de journée, au revoir.

**M. BLAISE RÉMILLARD :**

730

Merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

735

Et nous revenons dans un petit instant.

---

**M. KARL JANELLE**  
**Coalition climat Montréal**

---

740

**LA PRÉSIDENTE :**

745

Je vais vous donner la parole, dans quelques instants. Je vous demanderais, à ce moment, de vous présenter et de préciser l'organisme que vous représentez. Vous disposerez de dix minutes pour la présentation.

750

Après huit minutes, je vous ferai un petit signe pour que vous compreniez que vous devez résumer votre pensée. Période après laquelle nous aurons quelques minutes aussi pour discuter avec vous.

755

Et nous avons lu le document que vous avez soumis. Alors, encore une fois, bienvenue et nous vous écoutons.

**M. KARL JANELLE :**

760

Bien, merci. Je suis Karl Janelle, je suis doctorant au HEC Montréal, mais je suis aussi président de la Coalition climat Montréal.

765

Et donc, je vais vous faire, très, très brièvement, parce que ça semblait pertinent pour le propos, de vous parler, un peu, de la Coalition climat. Ensuite, axé sur le point sur lequel — dans le mémoire, mais surtout aujourd'hui, en seulement dix minutes — on voulait mettre l'emphase sur vraiment de localiser et de multiplier la démocratie participative à Montréal.

Et trois mécanismes inspirants dont on pourrait imaginer une intégration à même le PUM ou encadrer le PUM, pour l'avenir.

770 Donc, rapidement, donc la Coalition climat Montréal, depuis dix ans, la mission, c'est un peu de donner une voix aux citoyens qui veulent favoriser la transition sociale écologique. Les fondateurs, d'ailleurs, ont été les instigateurs, en 2015, de l'une des premières consultations d'envergure qu'il y a eu à l'OCPM, donc Vert MTL. Donc, qui était de réduire la dépendance aux énergies fossiles.

775 Et de ça, il y a 1 700 individus et organismes qui ont signé une déclaration pour la carboneutralité, pour 2042. Et en gros, les quatre piliers qui avaient été définis, à l'époque, comme étant importants pour y arriver, c'était, bon, trois un peu plus techniques par rapport à la décarbonation, donc inventaire de GES, budget de carbone et test climat.

780 Et, il y a eu des avancées là-dessus, à la Ville, à ce niveau-là, mais le quatrième, c'est celui sur lequel on sent, en ce moment, qu'il est bon de réitérer, de continuer, qui est vraiment la démocratie participative.

785 Donc, *t'sais*, qui en gros, qui est simplement donner plus de — donc, un processus dans lequel les citoyens jouent un rôle juste un peu plus actif et vraiment impliqué. Donc, en consultation évidemment, mais aussi en termes de décisions et d'actions avec les actions dans la ville.

790 Bien, pourquoi réitérer ça? Parce que bien, quand il n'y a pas une participation, une décision, une action adéquate, des fois, bien, ça fait en sorte que les projets peuvent être mal adaptés aux besoins. La pertinence peut être mal comprise.

795 Il peut aussi avoir une question de légitimité, puis le bris de confiance qui peut s'établir entre les citoyens, puis on a eu, un peu, la mésaventure qu'il y a eu dans Parc-Extension avec les pistes cyclables, qui est louable, qui finalement, se heurte à de l'opposition. Et qui peut, des fois, bien, entraîner justement des réactions qui peuvent être fortes et mettre à l'abandon les mesures.

800 Donc, on croit qu'à Montréal, il faut localiser et multiplier davantage la démocratie participative. Il y a d'ailleurs un sommet là-dessus, en 2019-2020, par rapport à toutes propositions qui en sont ressorties et différents outils qui ont abouti, donc des budgets participatifs, des tables de quartiers, plus de consultations comme on fait aujourd'hui, à l'OCPM, donc ce qui est super.

805 Mais, en réalité, encore une fois, les citoyens ont réellement peu d'occasions d'avoir un réel impact sur leur milieu de vie local, dans leur quotidien. Même, *t'sais*, ce soir, on est, en quelque sorte, un peu privilégié, ceux qui viennent vous parler, on est impliqué, et cetera.

810 Et peut-être ça fait état aussi qu'on a le temps de s'impliquer, ce qui n'est pas le cas de tout le monde, donc il reste quand même, pas une multitude d'occasions, puis on pense que le PUM, il y a beaucoup, beaucoup de cibles d'objectif, mais un peu le comment, la mise en œuvre, comment ça va se passer, qui va la gérer, qui va la décider, comment ça va évoluer, ça, c'est moins clair.

815 Donc, ça peut être une occasion intéressante de fournir, aux arrondissements, vraiment un cadre de démocratie participative, concrète, qui soit plus locale. Donc on peut penser à ce qu'on fait ici, maintenant, c'est super, mais que ça se reproduise dans le quotidien, directement dans les arrondissements et avec des mécanismes qui pourraient être concrets.

820 Et dans le mémoire, en fait, l'idée, c'était de donner un peu des exemples de ce qui se fait, un peu, à travers le monde qui peuvent être intéressants de réfléchir et pour lequel il pourrait y avoir un cadre qui guiderait, ensuite, le futur pour les arrondissements, à ce niveau-là.

825 Donc, par exemple, de multiplier et de localiser les budgets participatifs, donc c'est un bon début, à Montréal, il y a eu 100 millions sur les trois dernières années, mais ça reste que

c'est une part infime du budget, on parle de moins d'un pour cent. Donc oui, il y a quelque chose, mais, au final, est-ce que ça a un impact global important.

830 Et même, quand quelqu'un regarde ces chiffres-là, est-ce que ça peut mener, un peu, à des questionnements, à savoir si c'est plutôt un instrument ou si c'est vraiment un désir de changement dans le mécanisme municipal.

835 Donc, on pense qu'il n'y qu'à grandir, ces budgets-là seraient intéressants, mais aussi de délocaliser aussi, donc d'en faire plus à l'échelle locale, les arrondissements.

840 Ceux qu'il y a, en ce moment, c'est encore plus minime. On parle, par exemple, de *t'sais*, d'un 350 000 à Ahuntsic, ça, ça fait quelques petits projets intéressants, mais ce n'est pas ça qui fait que la gouvernance de l'arrondissement devient vraiment citoyenne.

845 Il y a d'autres villes qui, bon, font un peu plus et par exemple, Paris avait fait une initiative pour vraiment renforcer ça, mais que ce soit que chaque arrondissement avait vraiment son propre exercice, là-dessus, en raccourcissant aussi les cycles pour que les impacts soient vus plus fréquemment.

850 Ensuite, un autre exemple que je trouve vraiment intéressant, ce sont les pactes de coopération pour se réapproprier le territoire. Donc, c'est vraiment une collaboration des citoyens et des administrations publiques pour la gestion de souvent ce qu'on appelle les biens communs urbains. Donc, des espaces publics, des bâtiments abandonnés ou autres.

855 Et une implication directe des citoyens, donc ce sont eux qui prennent l'initiative de proposer des projets et ça renforce aussi les liens entre les institutions pour la communauté parce que ce sont vraiment des projets qui sont presque gérés conjointement.

855 Ça vient en fait de l'Italie où il y a 7 000 pactes, comme ça, qui sont actifs, en ce moment, dans près de 300 villes. Donc, ce sont vraiment les citoyens qui vont soumettre un projet qui laisse un peu, on renverse la balance, les projets sont même acceptés d'office à moins que la ville, pour une bonne raison, en fait, émette des réserves dans un assez court délai.

860 Et ensuite, c'est une administration qui est partagée, du projet, qui est régie contractuellement, donc c'est quand même une démarche sérieuse. Et bien, en fait, ce qui est intéressant, c'est qu'au début, il y avait peut-être des idées qui — il pourrait y avoir des réactions, par exemple, dans un lieu syndical, donc des employés de la ville, et cetera.

865 Mais, au bout de quelque temps, ils se sont bien rendu compte qu'il y avait — ça ne causait vraiment pas beaucoup de pertes d'emplois, c'était de nouvelles opportunités qui se créaient, en fait, c'était de mieux allouer et de gérer, en fait, les fonds publics, dans ces endroits où ces pactes-là sont mis en place.

870 Et dernièrement, bien, c'est un autre type de mécanisme qui gagne de plus en plus de popularité, à travers le monde. C'est ce qu'on appelle les mini-publics, donc ce sont vraiment des groupes représentatifs de citoyens et là, l'élément important, c'est qu'ils sont sélectionnés de manière aléatoire pour délibérer sur des décisions publiques spécifiques.

875 On voit que ça se fait à l'échelle de l'organisation d'arrondissements, même de ville où même en France, il y a eu un exercice, comme ça, même à l'échelle du pays, par rapport au climat.

880 Et l'idée, c'est un peu aussi de — pas de contrer, mais d'offrir une alternative à souvent l'élitisme qu'on peut voir dans les gens en politique, mais même, comme je disais un peu au départ, ceux qui ont le privilège de venir parler à des consultations comme ça.

885 Et donc, ça s'accompagne même souvent d'un cachet un peu comme un devoir de jury à la Cour, si on veut. Et en incluant une consultation avec des experts dans le processus, bien les gens, dans plusieurs de ces instances-là, en viennent à des recommandations qui sont totalement en lien avec ce qu'on peut voir dans la science.

890 Donc, ce sont des recommandations qui sont très censées, même si à la base, les citoyens n'ont pas une expertise dans ce domaine-là, mais ensemble, en ayant accès à des experts, bien, ils peuvent se faire quand même une tête très intéressante sur des sujets

Et quand ça a été tenté au niveau local, bien, ça a été montré que ça donne un peu une image comme quoi c'est possible, pour le citoyen lambda, de participer vraiment à des décisions politiques, pour son milieu de vie.

895 Puis, il y a des modèles comme ça, qui ont été tentés, un peu partout, à travers le monde. Alors, voilà. J'ai gardé ça court pour aujourd'hui.

900 L'idée, en fait, on n'a pas — on est un organisme qui est très bénévole, on n'a pas la — il y a beaucoup d'idées qui sont exprimées dans le PUM, on n'a pas la force de frappe pour aller réviser chaque sous-point.

905 Donc on voulait vraiment, un peu, mettre l'accent sur une dimension, puis qu'on trouvait un petit peu moins présente et qu'on penserait pertinent de bonifier. Parce que c'est une occasion vraiment intéressante de l'encadrer un petit peu mieux, d'en faire quelque chose de concret, à travers le PUM.

**LA PRÉSIDENTE :**

910 Bien, merci beaucoup et vous avez facilité ma vie en entrant facilement à l'intérieur du dix minutes. Alors, une petite question pour moi...

**M. KARL JANELLE :**

Oui...

915 **LA PRÉSIDENTE :**

...et je passerai la parole à mon collègue. Vous incitez sur la démocratie participative parce que c'est le pilier que vous avez choisi de traiter. Pour faire vivre le PUM dans les quartiers ou dans les arrondissements...

920

**M. KARL JANELLE :**

Oui...

925 **LA PRÉSIDENTE :**

...est-ce que dans votre esprit, le PUM va être décliné en plumes, dans tous les arrondissements, selon vous?

930 **M. KARL JANELLE :**

935 Bien, *t'sais*, les plumes ont leur rôle à jouer aussi, mais justement, je pense que le PUM pourrait aussi, sans dicter chaque plume, qui serait un petit peu de trop, dans son rôle, mais plutôt donner — *t'sais*, l'idée ici, c'est de donner des cadres ou en fait, que la ville-centre joue un peu le rôle de guide ou de donner justement des ressources et des mécanismes pour que, qu'est-ce qu'on fait, par exemple, ici, ce soir, bien, ça puisse être réalisé, dans un monde idéal, qui puisse se réaliser à toutes les semaines avec des assemblées, dans les quartiers.

940 Mais pour ça, les arrondissements ont besoin, je pense, de support et de ressources  
et c'est ça que le rôle que la ville, en fait, centre pourrait jouer dans ces murs-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

945 Dans ces mécanismes de suivi, donc qu'on..?

**M. KARL JANELLE :**

950 De suivi ou même dire « bien, comment on fait ça, une assemblée de citoyens », ça  
pourrait être comme un support aussi en termes de ressources pour conduire, des fois, ces  
initiatives-là.

955 Parce que quand c'est laissé aux arrondissements, après ça, ça va être certains qui  
vont le mettre en place, d'autres non. Mais, c'est plus difficile à faire mettre en place, par la  
suite.

**LA PRÉSIDENTE :**

960 Est-ce que, dans votre esprit, la démocratie participative aurait eu avantage à être  
mieux utilisée en amont de ce projet de PUM qu'on est en train de discuter?

**M. KARL JANELLE :**

965 C'est une bonne question. Bien, *t'sais*, c'était un long processus, il y a déjà eu les  
consultations sur Montréal 2050 et tout...

**LA PRÉSIDENTE :**

970 Oui...

**M. KARL JANELLE :**

975 Donc, ça a mené à un plan qui en est sorti. Je pense qu'en fait, c'est un bon, je veux dire, je pense que c'est le début du processus, justement, de se faire une tête ensemble et de voir le rôle que la ville-centre peut jouer.

980 Mais justement, je pense que c'est toujours un peu l'enjeu avec tous les plans qui sont mis de l'avant, c'est comme « O.K., comment ils sont mis en œuvre, c'est quoi la reddition de comptes, comment on s'assure que localement, ça puisse s'ancrer? »

985 Donc, je pense que l'avant a été bien fait, parce que, je veux dire, je ne trouve pas que c'est qu'est le problème ou qui sont les enjeux, dans les exercices de consultation comme ça, c'est plutôt en aval, après, c'est ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

990 **M. KARL JANELLE :**

995 Donc, comment on le met en œuvre, comment on s'assure que ça s'intègre avec les autres plans aussi, qui sont des questions complexes, mais on pense que ça peut être avantageux de fournir des balises, au moins, pour que des mécanismes soient implantés, par la suite, autour de ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Des questions?

1000

**LE COMMISSAIRE :**

Oui, merci. Sur le modèle, c'est-à-dire le pacte citoyen, le deuxième mécanisme, l'exemple de l'Italie, donc 7 000 pactes, 280 villes, pouvez-vous nous en parler un peu plus, comment ce pacte-là, par exemple, pourrait se vivre ici?

1005

De quoi il s'agit donc de projets qu'on dépose à la ville? Il y a une codirection, une co-construction entre les autorités municipales et les citoyens? Comment ça fonctionne?

1010

**M. KARL JANELLE :**

Oui. Bien, c'est parti à la Ville de Bologne, en fait. Parce que justement, l'idée c'était de réhabiliter une multitude d'espaces urbains ou communautaires qui pouvaient appartenir, de près ou de loin, à la Ville.

1015

Et je pense que l'idée générale, à travers ça, sans entrer dans — bon, même en Italie, dans les villes, il n'y a pas le même, même modèle partout. Mais, je pense que l'idée c'est d'enlever les barrières.

1020

Parce que j'ai supporté des projets, par exemple, à Montréal, *t'sais*, certains qui voulaient faire, à Rosemont, des projets de géothermie, dans les ruelles, qui étaient super intéressants, mais après, ça a pris six ans à faire un projet pilote parce qu'il y avait comme un, il y avait... politiquement, il y avait du support dans l'administration publique, c'était vraiment difficile de coopérer au niveau légal, au niveau des permis, et cetera.

1025 Et donc, tous ces projets-là, souvent, il y a une initiative, mais ça va se perdre dans le temps, puis ça va finir par épuiser les gens. Donc, je pense que c'est simplement un cadre pour faire en sorte que...

**LE COMMISSAIRE :**

1030 Plus souple...

**M. KARL JANELLE :**

1035 Hum?

**LE COMMISSAIRE :**

1040 Plus souple, un cadre plus souple.

**M. KARL JANELLE :**

1045 Plus souple, puis qui va comme un peu, on inverse la tendance, on se dit que les citoyens vont avoir de bonnes idées, puis que s'il y a vraiment quelque chose qui ne fonctionne pas, on va intervenir, mais au contraire, on ne va pas stopper un projet qui a de l'élan, surtout des citoyens qui ont trouvé l'énergie de faire un projet bénévolement. On ne veut pas, au contraire, on ne veut pas leur couper l'herbe sous le pied, mais au contraire, on veut les encourager à le poursuivre.

1050 Et c'est ce qui fait que parfois, bien, ici, certains de ces projets-là ne vont pas au bout parce que ça peut être très complexe quand on entre dans des questions de « bon, le terrain est acquis, pourquoi, les permis ».

1055 Et c'est comme, il y a un désir de transition, mais il y a aussi cette odeur administrative, bureaucratique là qui vient, un peu, souvent, contrecarrer un peu.

**LE COMMISSAIRE :**

1060 C'est aussi une façon de s'approprier son quartier, son milieu, ses projets. Ce qui me permettrait de vous amener sur la création des écoquartiers...

**M. KARL JANELLE :**

1065 Oui...

**LE COMMISSAIRE :**

1070 ...quel est le processus justement pour y arriver? On parle ici, vous parlez, c'est-à-dire de rêver ensemble des modèles d'écoquartiers, c'est quoi le processus pour en arriver à un écoquartier?

**M. KARL JANELLE :**

1075 Vous voulez dire qu'est-ce que pourrait être le processus pour y arriver?

**LE COMMISSAIRE :**

1080 Oui?

**M. KARL JANELLE :**

1085 Bien, *t'sais*, je pense que ça prend beaucoup d'acteurs qui viennent jouer ensemble, mais *t'sais*, c'est d'abord de peut-être multiplier les projets dans ce sens-là. Donc, quand on sent qu'il y a comme un prochain projet de construction résidentielle qui pourrait avoir lieu, c'est de penser à se modèle-là, dès le départ.

1090 C'est normal qu'on en soit encore au stade des projets, même si ça quelques années, des projets pilotes, en ce moment. C'est plutôt, il y en a quelques-uns, puis je pense que ça pourrait lancer, un peu, de le faire pour la suite.

1095 Mais, justement, décider de si oui ou non, il y aura un écoquartier, de lancer la balle, un peu, dans le clan des citoyens, je pense que ça peut être intéressant parce que justement, eux, ils peuvent voir un peu les modèles.

Là, je pense qu'il y en a trois jusqu'à maintenant ou trois projetés qui vont — ils peuvent voir de quoi ça a l'air. Et après ça, je pense que c'est une bonne occasion de leur lancer la balle pour voir comment ils veulent développer un projet comme ça.

1100 **LA COMMISSAIRE :**

J'aimerais ça avoir des précisions sur les exemples emblématiques dont vous parlez, comme à Bologne. Concrètement, c'est ça, ce sont les citoyens?

1105 Enfin, comment est-ce que je lisais ça, ce sont des espaces publics sous-utilisés, en lieu de vie communautaire, ce qui a été mis en place.

Mais, dans le processus du pacte, à ce moment-là, c'est quoi? C'est un engagement réciproque pour une durée de temps X? Comment ça fonctionne?

1110 **M. KARL JANELLE :**

Oui, ça peut être ça. Ça peut être une durée de temps X, on va utiliser le territoire à cette fin-là et les citoyens vont apporter telle ressource, tel rôle ; la ville va apporter telle ressource, tel rôle. Et il y a une entente...

1115

**LA COMMISSAIRE :**

O.K., il y a une entente...

1120 **M. KARL JANELLE :**

...puis, qui peut être à durée déterminée ou non déterminée, selon le cas, mais oui, c'est ça.

1125 **LA COMMISSAIRE :**

Et qui peut avoir des renouvellements et des choses comme ça?

**M. KARL JANELLE :**

1130

Exactement.

**LA COMMISSAIRE :**

1135

Et j'entendais comme Montréal, dans des projets pilotes qui sont amorcés, c'est quoi les freins à ça? Qu'est-ce qui ferait que... Bien, les freins ou qu'est-ce qui ferait qu'on aurait moins de freins?

**M. KARL JANELLE :**

1140

Bien, dans le cas de l'exemple que je vous ai donné, bon, on peut revenir à celui-là parce que je l'ai évoqué, mais je pense qu'il y a beaucoup de citoyens qui, par les projets, ont l'impression que des fois, même si le côté un peu politique, donc les élus d'arrondissements vont être en faveur, après ça, c'est un peu la position de certaines personnes dans l'administration.

1145

Donc, parfois, ils n'ont aucune vue là-dessus qui va avoir un peu un pouvoir de vie ou de mort, sur le projet, presque. Donc, ça relève de quelques personnes qui font un travail, puis sans les nommer, c'est normal, mais ça laisse un peu beaucoup de, peut-être, de hasard, mais pas de hasard, mais de précarité à ces projets-là qui malgré beaucoup d'efforts peuvent en raison de ces structures-là.

1150

**LA COMMISSAIRE :**

1155

C'est pour ça aussi que vous amenez le principe d'une participation qui continue en aval?

**M. KARL JANELLE :**

1160

Oui.

**LA COMMISSAIRE :**

1165

Donc, pour renouveler pour enrichir, O.K.

**M. KARL JANELLE :**

C'est ça.

1170

**LA COMMISSAIRE :**

Merci.

1175

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup.

**M. KARL JANELLE :**

1180

Merci à vous.

**LA PRÉSIDENTE :**

1185

Le temps qui nous est imparti est déjà terminé. Alors, encore une fois, merci d'avoir bien voulu partager avec nous, vos idées et bonne fin de soirée. Au revoir.

**LE COMMISSAIRE :**

1190

Merci.

**LA COMMISSAIRE :**

1195

Merci.

**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.

1545 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 quoi qui va réellement se faire? Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1550 O.K. Marie-Claude?

**LA COMMISSAIRE :**

1555 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 premières cibles à faire pour en arriver plus au transport collectif?

**M. RAYMOND MOQUIN :**

1560 Bien, écoutez, je vais donner l'exemple du PSE, O.K.? Je veux dire qu'on mette les 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.

1565 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. 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.

1705

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.

Merci aussi aux techniciens de WEBTV et aussi, bien sûr, à notre indispensable régisseur. Alors, merci à tout le monde.

1710

Maintenant, les commissaires se retirent dans leur terre et vont analyser toute l'information pour rédiger un rapport. Alors, merci beaucoup, bonsoir.

1715

**AJOURNEMENT**

1720

1725

Je, soussignée, Barbara Lemieux, 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.

1730



---

Barbara Lemieux, s.o.