

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

95

Alors sans plus tarder, nous accueillons monsieur Martin Lalonde. Bonsoir.

M. MARTIN LALONDE :

100

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

105

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

M. MARTIN LALONDE :

110

Bonjour. Donc, je me présente : Martin Lalonde, de l'organisme Ex aequo. Je suis accompagné de ma collègue Rose-Marie Wakil, qui habite dans le secteur. Donc, si jamais vous avez des questions, peut-être qu'elle pourrait y répondre aussi.

115

Donc, Ex aequo est un organisme de défense des droits des personnes qui ont des déficiences motrices. On a un mandat régional, et on travaille sur plusieurs thématiques. Donc, pour le projet, ici, il y a la thématique Habitation, Montréal accessible pour l'accessibilité des commerces, et des questions de transport.

120

Depuis plus de 20 ans, la Ville de Montréal s'est engagée à combattre la discrimination systémique que subissent les personnes en situation de handicap, et à lutter contre le capacitisme. Pourtant, on attend toujours l'adoption de mesures systémiques.

125 Actuellement, à Montréal, 71 % des personnes en situation de handicap vivent de l'insécurité financière. Elles seront quatre fois plus nombreuses à risquer de vivre des situations d'itinérance, et trois fois plus nombreuses à vivre de l'insécurité alimentaire.

130 Aussi, en 2019, les blessures causées par les chutes chez les personnes de 65 ans et plus ont été la cause de 15 décès par jour en moyenne au Canada, ce qui a engendré des frais d'hospitalisation de 5,6 milliards de dollars. Qui étaient de 2 milliards quelques années plus tôt.

135 Donc, ce qu'on voit, ce qu'on constate, c'est que les personnes sont obligées de continuer à habiter des logements qui ne sont pas sécuritaires pour eux, qui sont inadéquats et dans lesquels ils se blessent. Malheureusement, dans bien des cas, les personnes vont en décéder rapidement.

140 C'est par l'application des principes de l'accessibilité universelle que nous, on promeut, qu'on peut s'attaquer à la discrimination systémique que subissent les personnes en situation de handicap, et qui permet de lutter contre l'exclusion.

145 Le projet de Place Versailles serait l'occasion pour l'arrondissement et la Ville de Montréal d'agir concrètement et de mettre en œuvre des actions qui pourraient améliorer la situation des personnes en situation de handicap.

150 On a pris connaissance du projet. Il y a certains éléments qu'on trouve intéressants. Par exemple, le fait qu'il y ait de stationnements extérieurs, le verdissement. Ça, on trouve ça intéressant. Par contre, on manque d'information pour pouvoir se prononcer sur le projet concrètement.

Dans un premier temps, le premier document qu'on a lu, c'est le sommaire décisionnel, le premier document qui apparaît sur le site, où il est mentionné que le projet aiderait Montréal à atteindre ses objectifs en termes d'accessibilité universelle. Pourtant, ensuite, quand j'ai lu le document au complet, la question d'accessibilité universelle revient une seule fois dans ce document de 93 pages là, pour parler vaguement des aménagements.

155 Nous, pour savoir si on est pour ou contre le projet, on aurait besoin de savoir ce qui va être
construit comme logements. Si la totalité des logements fait simplement respecter le Code... le
minimum prévu au Code de construction du Québec, pour nous, c'est... ça aurait pour effet de
renforcer l'exclusion qu'on subit.

160 Le Code de construction du Québec, actuellement, a certaines dispositions qui sont
discriminatoires envers les personnes qui utilisent certaines aides à la mobilité. Par exemple, il
permet de construire des immeubles d'habitation où les corridors de l'immeuble vont avoir
seulement 920 millimètres. 920 millimètres, ce n'est pas suffisant pour que les personnes qui
utilisent, par exemple, un triporteur ou un quadriporteur puissent y circuler. Par contre,
l'arrondissement et la Ville de Montréal auraient tout à fait le pouvoir d'exiger d'aller plus loin que le
165 Code de construction.

170 En fait, pour la partie logement social, si le programme AccèsLogis n'avait pas été
abandonné par Québec, puis qu'on avait su que ces logements-là auraient été faits par ce
programme-là, bien, on aurait su, par exemple, que les corridors auraient 1 500 millimètres et qu'il
y avait un pourcentage de logements qui ne serait pas seulement minimalement accessibles, mais
qui seraient adaptables, aussi.

175 Avec l'abandon par Québec de ce projet-là, on n'a plus aucune assurance sur ce qui va
être construit. Donc, s'il va avoir des logements qui vont pouvoir être habités par des personnes qui
utilisent des aides à la mobilité.

180 On n'a pas cette information-là. Et j'ai vérifié tous les documents que vous avez sur le site.
On n'a aucune idée de ce qui va être construit. Donc, pour nous, c'est sûr qu'on n'appuiera pas un
projet où 0 % des logements pourraient être habités par des personnes qui utilisent des aides à la
mobilité.

De la même manière, pour ce qui est de l'accessibilité des commerces, aussi. Dans le fond,
ce qu'on ne croit pas, c'est que Place Versailles serait détruit pour construire de nouveaux
commerces. À l'heure actuelle, les commerces de 300 mètres carrés et plus doivent être

185 accessibles, mais pas ceux de 300 mètres carrés et moins. Mais pour nous, ça, ce serait vraiment l'occasion de s'assurer que tous les commerces soient accessibles à tous et à toutes.

Et également, au niveau de l'habitation, je vais y aller rapidement. En fait, récemment, il y a la Politique métropolitaine d'habitation, qui a été adoptée par la Communauté métropolitaine de Montréal, qui considère comme important que les nouveaux logements soient construits de manière plus inclusive, et qu'il y ait des normes d'adaptabilité qui vont au-delà du code de Construction. C'est aussi souligné dans le Plan d'urbanisme et de mobilité qui est actuellement en consultation également.

195 Donc nous, notre demande, notre première demande, ce serait que les logements qui seront construits sur le site de la Place Versailles devront être performants en matière d'accessibilité universelle pour répondre aux besoins évolutifs de tous les ménages et respecter les principes adoptés dans la Politique métropolitaine d'habitation.

200 Nous demandons donc que ces logements soient conformes à la norme CSA B652 Logements accessibles, développée par Normes d'accessibilité Canada, la plus à jour.

205 La deuxième revendication, bien, comme je l'ai mentionné, 71 % des personnes en situation de handicap à Montréal en 2024 vivent de l'insécurité financière. Donc, pour nous, ça serait important qu'il y ait une présence de logements sociaux et abordables parmi les 5 200 logements. On demande que le Règlement pour la métropole mixte soit appliqué en totalité sur le site, c'est-à-dire qu'il y ait 20 % de logements sociaux, 20 % de logements familiaux et 20 % de logements abordables.

210 Dans le document, actuellement, ce qui est prévu, c'est qu'il y ait 11 % de logements sociaux. Pour le 89 % des autres logements, on n'a pas vraiment de précision sur ce qui serait construit. Est-ce que ce sont des condos, est-ce que c'est des locatifs? On n'a aucune idée, aussi, de quel ordre seraient les loyers envisagés, donc, s'il y a des logements abordables ou non. Ce n'est pas présent dans le document, et nous, ça nous empêche un peu de pouvoir nous prononcer sur le projet.

215

220 Aussi, à l'heure actuelle, à Place Versailles, il y a des commerces qui restent quand même moins dispendieux que d'autres commerces, et ça serait important pour nous d'éviter ce qui s'est fait ailleurs dans l'arrondissement, et que le développement de nouvelles habitations destinées à une classe plus aisée ait pour effet que les commerces qui étaient plus abordables soient remplacés par des commerces que seulement les plus fortunés vont pouvoir fréquenter.

225 Donc, ça serait important pour nous de prendre ça en considération. On veut qu'il y ait des commerces qui puissent répondre à tous les besoins, et pas seulement où les personnes qui vont habiter, par exemple, les condos ou les logements, qui seraient très chers.

Il me reste combien de temps?

LE PRÉSIDENT :

230 Deux minutes.

M. MARTIN LALONDE :

235 Deux minutes? O.K. Pour la question des revendications sur la mobilité, en fait, la proximité de la station de métro Radisson est soulignée à plusieurs dizaines de reprises dans le document. Et en fait, effectivement, Place Versailles profite de la proximité de du métro depuis des décennies. Personnellement, je fréquente la place Versailles depuis 30 ans, mais c'est précisément à cause que le métro et les autobus de banlieue arrivent à Place Versailles, à la station Radisson.

240 La station Radisson est une des pires en termes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite actuellement. Il y a 50 marches en plus des escaliers mécaniques. Et enfin, on sait que la proximité du métro va être très profitable pour le promoteur.

245 Et simplement, peut-être pour relativiser un peu. Le projet prévoit 3 876 stationnements souterrains. Un stationnement souterrain coûte 50 et 80 000 \$ par unité en ce moment. Donc, le

promoteur a les moyens d'investir entre 200 et 300 millions de dollars pour des stationnements souterrains.

250 Or, un stationnement profite aux personnes qui ont le privilège de posséder une voiture, donc les personnes qui ont les capacités financières et les capacités physiques de posséder et de conduire une voiture. Donc, nous, on trouverait ça normal aussi que le promoteur puisse contribuer à la mobilité active. S'il y a 200 ou 300 millions de dollars à mettre pour la mobilité non active, eh bien, nous, on considère qu'il devrait aussi contribuer à la mobilité active, notamment en finançant

255 une partie de l'ajout d'ascenseurs à la station Radisson.

260 De plus, un projet de 5 200 logements, plusieurs milliers de personnes qui vont habiter là-bas, va avoir comme impact d'augmenter l'affluence de la station Radisson. Donc, il faudrait prévoir, à notre avis, la modernisation de la station, puisqu'on prévoit qu'il y a beaucoup de monde aussi qui va habiter le quartier.

265 Donc, effectivement, nous, on pense que, en contrepartie des dérogations qui sont demandées par le promoteur, bien, de un, la Ville doit exiger que les logements qui vont être construits puissent être habités par tout le monde.

265 **LE PRÉSIDENT :**

Excusez-moi, c'est terminé.

270 **M. MARTIN LALONDE :**

Une minute? Excusez. O.K., bien, peut-être...

275 **LE PRÉSIDENT :**

On a quand même lu votre mémoire, là, on a des questions aussi.

M. MARTIN LALONDE :

280 Bien, rapidement, la dernière revendication c'est que, justement, on n'a pas été consultés en amont, on a vu la présentation, on avait deux semaines pour rédiger un mémoire, on avait beaucoup de questions auxquelles on n'a pas eu de réponse. Donc, ce qu'on demande aussi à la Ville et au promoteur, c'est, pour les prochaines étapes, de consulter les organismes spécialisés en accessibilité universelle et en défense des droits des personnes en situation de handicap.

285 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup. C'est à notre tour de poser des questions. Lorène?

Mme LORÈNE CRISTINI, commissaire :

290 Oui, j'avais deux petites questions. D'abord, je ne sais pas si vous avez les données exactes, mais vous parlez, à un moment donné, dans votre rapport, d'un coût supplémentaire de 250 \$ par logement pour arriver à des mesures visant à l'accessibilité de base, je crois.

295 Mais juste après, vous parlez d'un coût de 550 \$ par logement, soit 300 \$ de plus que les exigences de base. Donc je voulais juste savoir quel était, finalement, le montant final, selon votre étude, que ça coûterait par logement, et est-ce que cette recommandation-là... et est-ce que ce montant-là correspond à votre recommandation de norme CSA B652?

300 **M. MARTIN LALONDE :**

Oui, bien, rapidement, ça, c'est une citation de l'analyse d'impact réglementaire qui avait été faite par la Régie du bâtiment du Québec en 2017. Donc c'est l'étude de la Régie du bâtiment. On s'entend, il y a eu de l'inflation depuis 2017, donc je pense que ce dont il est important de se souvenir, c'est plus la différence de coût pour qu'un logement soit minimalement accessible et adaptable, c'est moins de 1 % de différence. Ce qui est aussi dans la citation.

305

310 En fait, ce qui est contenu au niveau de l'accessibilité et l'adaptabilité dans le Code de construction du Québec en ce moment, c'est le minimum pour qu'un logement puisse être habitable par tout le monde. Donc, c'est sûr que ça peut être mieux encore. Il y a beaucoup d'éléments dans les bonnes pratiques qui ne sont pas obligatoires, mais qui sont encouragées. Donc, le moins de 1 %, c'est pour vraiment le minimum prévu.

315 Donc, les normes d'adaptabilité existent dans le Code de construction, mais c'est sur une base volontaire, à l'exception des logements sociaux. Il y avait un pourcentage dans AccèsLogis qui devait être à la fois accessible et adaptable.

320 La norme CSA B652 va un peu plus loin que ce qui est prévu au code de Construction du Québec en termes d'adaptabilité. Mais pour donner un ordre de grandeur, un indice, nos partenaires de Société Logique ont fait l'exercice récemment. Ils ont pris les plans standards d'un 4 et demi, et avec le même espace, ils ont configuré différemment le logement pour que ça soit universellement accessible selon leurs standards à eux, qui vont beaucoup plus loin que ce qui est prévu au cas de construction en termes d'accessibilité et d'adaptabilité.

325 Ils sont arrivés à une différence de coûts, pour un 4 et demi, de 7 à 8 000 \$ au moment de la construction. Et ça, comme je vous dis, c'est vraiment selon des standards vraiment plus élevés que le minimum du Code de construction. Et ils ont étudié que de le faire après coup, construire un logement traditionnel et l'adapter par la suite aux besoins d'une personne qui, un jour ou l'autre, se retrouve... son état de santé se détériore et utilise une aide à la mobilité, c'est au moins 7 à 8 fois plus cher de le faire par la suite, si tout va bien.

335 C'est un ordre de grandeur, et pour nous, c'est quand même un coût qui est assez négligeable, la différence de coûts. Puis la différence, bien, c'est que ça permet d'avoir des logements qui peuvent être habités par tout le monde et que les personnes vont pouvoir continuer à habiter même si leur état de santé change à travers le temps.

Mme LORÈNE CRISTINI :

340

C'est 7 à 8 000 \$ par logement?

M. MARTIN LALONDE :

345

Oui.

LE PRÉSIDENT :

350

Danielle?

Mme DANIELLE SAUVAGE, commissaire :

355

Oui. Comme vous savez, c'est un projet qui va s'étendre sur plusieurs années. Est-ce que vous avez déjà des propositions à faire pour des aménagements en amont, pour assurer que l'accessibilité soit facilitée au fur et à mesure que le projet progresse?

M. MARTIN LALONDE :

360

Vous parlez vraiment pour le projet final ou pendant les travaux?

Mme DANIELLE SAUVAGE :

Les deux.

365

M. MARTIN LALONDE :

Les deux. Bien, c'est sûr que pendant les travaux... Il y a souvent des entraves qui sont causées, par exemple, des fois, les trottoirs vont être bloqués. Donc, de vraiment s'assurer de laisser une voie sans entrave, sans obstacle, pour que les personnes puissent continuer à circuler.

370 Comme je vous dis, pour nous, le point majeur, ça serait de moderniser la station de métro pour la rendre universellement accessible. Ça profiterait à la fois aux personnes qui utilisent des aides à la mobilité, mais à un paquet de personnes aussi, les parents qui ont un bébé dans une poussette, les personnes qui se déplacent avec leur vélo, par exemple, les aînés. Donc, ça serait profitable pour tout le monde.

375 Ou sinon, bien, comme je vous ai expliqué dans le mémoire pour, par exemple, les pistes cyclables. Dans le fond, il y a des fiches techniques qui ont été développées en concertation par différents organismes et le Service d'urbanisme et de mobilité. Elles ne sont juste pas systématiquement appliquées. Il y a des arrondissements qui le font, il y en a d'autres qui le font à moitié.

380 Donc, pour nous, une des demandes, c'est que les aménagements soient faits conformément aux fiches techniques qui ont été élaborées, qui permettent de s'assurer que ça soit fait correctement, pour que tout le monde puisse l'utiliser en toute sécurité.

385 Sinon, en fait, effectivement, de prévoir aussi des débarcadères pour personnes handicapées à proximité de chaque immeuble serait utile. Parce que bon, on a eu des discussions avec la Ville sur l'enjeu du déneigement. Il y a de nouvelles mesures qui devraient être appliquées à partir de l'hiver prochain pour que ce soit déneigé en priorité. Donc, ce serait intéressant, peut-être, de le prévoir dès le départ.

390 D'installer aussi des débarcadères pour personnes à mobilité réduite, plutôt que... Parfois, dans certains endroits à Montréal, comme par exemple devant les HLM, c'est des interdictions que de stationner qui sont là. Le transport adapté peut l'utiliser. Par contre, l'hiver, ça ne sera pas déneigé d'une manière prioritaire. Donc, ce qu'on constate, à ces endroits-là, c'est que les personnes ne pourront pas sortir de chez elles pendant quatre à cinq jours, le temps qu'il y ait le chargement de la neige, parce que ce ne sont pas des zones prioritaires. Donc, le fait d'avoir un débarcadère pour personnes handicapées qui respecte vraiment les normes peut faire la différence à ce niveau-là.

400

Mme DANIELLE SAUVAGE :

Merci.

405 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que tu as une autre question? D'autres questions?

Merci beaucoup, monsieur.

410

On va poursuivre dans un instant avec la prochaine présentation.

415 Bonsoir, monsieur Chartier. Juste avant de commencer, je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour exposer votre opinion. Ensuite, les commissaires disposeront également de 10 minutes pour discuter avec vous. Nous vous aviserons lorsqu'il restera 2 minutes.

Nous vous écoutons.

M. DANIEL CHARTIER, citoyen :

420

Oui, bonjour. La Place Versailles et ses abords, c'est un site stratégique au point de vue de la mobilité qu'il faut transformer en un milieu de vie accueillant. C'est une transformation essentielle qu'il faut réussir pour le bien de tous. Quand on regarde le site, là, ce sont d'immenses stationnements, ce sont des bâtiments plats, pour la gestion des eaux, c'est un désastre, pour la verdure, c'est un désastre.

425

Donc, il faut que ça soit requalifié. C'est une requalification importante pour tout l'Est de Montréal. C'est le point sur lequel j'essaie de développer. C'est-à-dire qu'il faut regarder ça dans un contexte plus large. Même pour l'image de l'Est et pour le futur de l'Est.

430