OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

ÉTAIENT PRÉSENTS : M. JACQUES INTERNOSCIA, président
M. MIKAEL ST-PIERRE, commissaire
Mme MONIQUE TESSIER, commissaire

SECTEUR PIE-IX–VERTIÈRES

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 3

Séance tenue le 5 novembre 2026
Centre Le Boulevard
4270, rue Jean-Talon Est
Montréal

Marie-Claire Pinet, s.o.

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 5 NOVEMBRE 2026

MOT DU PRÉSIDENT 1

PRÉSENTATION DES OPINIONS :

Mme Dominique Perreault, Vivre Saint-Michel en santé 3

M. Loïc de Fabritus Gautier 16

Mme Emmanuelle Hébert, Culture Montréal 28

M. Alain-Antoine Courchesne 40

M. Raùl Garate, Masse Critique Montréal 46

Mme Marianne Giguère 55

Mme Amélie Tourangeau 66

Mme Tina Khan, Mme Victoria Haska, Les Compagnies Loblaw Limitée 71

Mot de la fin 90

AJOURNEMENT

MOT DU PRÉSIDENT

M. JACQUES INTERNOSCIA, président de la commission :

Alors, bonjour, bon après-midi, mesdames et messieurs. Bienvenue à la consultation publique sur le secteur Pie-IX–Vertières.

Alors, la séance se déroule en français, mais les interventions peuvent être aussi faites en anglais. *This session will be conducted in French, but if you wish to address the commissioners in English, you are welcome to do so*. Alors, je vais présenter l'équipe. Moi, je me présente, je suis Jacques Internoscia, le président de la commission et commissaire à l'Office.

M. MIKAEL ST-PIERRE, commissaire :

Mikael St-Pierre, commissaire.

Mme MONIQUE TESSIER, commissaire :

Monique Tessier, commissaire.

LE PRÉSIDENT :

On a aussi des analystes à notre dossier, dont ici, Joseph Tchinda Kenfo est présent, et aussi madame Soraya Boucetta, qui n'est pas ici, mais qui… tous les deux sont très impliqués dans notre projet.

À ce jour, l'OCPM a reçu 11 mémoires d'opinion, 275 questionnaires d'introduction qui ont été réalisés avec une équipe d'intercepteurs dans le secteur, sur le terrain, et 25 opinions thématiques qui ont été reçues par le biais du site Internet de l'Office.

Il y a aussi eu un certain nombre d'activités. Il y a eu des kiosques d'information au centre d'achat Le Boulevard, des ateliers citoyens dans Saint-Michel et Saint-Léonard, une

rencontre avec des commerçants du Petit Maghreb, des ateliers avec des organismes communautaires de Saint-Michel et Saint-Léonard, ateliers et questionnaires ciblés pour les aînés du secteur, et aussi des ateliers avec les jeunes de Saint-Michel et Saint-Léonard. Donc, à date, très forte pénétration dans le secteur pour tenter au mieux de connaître l'opinion des gens.

D'ailleurs, les mémoires peuvent entrer jusqu'à demain. C'est la date limite, c'est le 6 novembre. Alors, au moment où on se parle, juste avant la rencontre, il y en a déjà qui sont rentrés encore.

Alors, la séance va se dérouler cet après-midi. La façon qu'on fonctionne, c'est que la personne qui émet son opinion a 10 minutes pour s'exprimer. Par la suite, on a 10 minutes d'échanges avec vous ou de questionnements. Les règles, bien, vous les connaissez. Moi, je suis là pour intervenir s'il y a des problématiques ou des situations à corriger.

La présentation est en webdiffusion, alors sera disponible dès demain sur le site de l'OCPM. La transcription sera mise en ligne dans les jours qui suivent, ce qui sera produit sur le site Internet, donc dans les jours qui suivent. Et les parties prenantes comme la Ville, par exemple, ont un droit de rectification qui peut aller jusqu'à 48 heures après la fin de la séance.

Par la suite, les commissaires, une fois toutes ces activités-là réalisées, se réuniront avec l'équipe pour compiler, analyser les résultats, émettre des recommandations. Le rapport sera produit avec des recommandations de l'Office et sera remis à la mairesse, je crois que c'est en fin décembre, début janvier, probablement fin décembre, et remis au public deux semaines plus tard.

Voilà, alors je suis prêt à commencer. Alors, la parole est à vous.

Mme DOMINIQUE PERRAULT
VIVRE SAINT-MICHEL EN SANTÉ

Mme DOMINIQUE PERRAULT :

Merci. Bien, bonjour. Je vous remercie de nous donner l'occasion de prendre la parole dans le cadre de cette consultation sur l'avenir du secteur Pie-IX–Vertières. Je représente Vivre Saint-Michel en santé, la table de concertation du quartier Saint-Michel.

Depuis 1991, nous rassemblons les acteurs communautaires, institutionnels, citoyens pour améliorer les conditions de vie de la population et lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale. Notre action s'inscrit dans une vision collective : Saint-Michel, un quartier porteur d'avenir, engagé, solidaire et inclusif, où on cultive ensemble notre diversité.

L'arrivée de la future station Vertières et la transformation du secteur représentent une occasion importante : améliorer la mobilité, créer des logements et développer des infrastructures collectives. Mais elle soulève aussi une question fondamentale : à qui profitera réellement le développement du secteur Pie-IX–Vertières?

Prévenir la gentrification, le logement social comme une réponse incontournable. Je souhaite commencer par une préoccupation fondamentale pour Vivre Saint-Michel en santé : le risque de gentrification associé au développement du secteur Pie-IX–Vertières. L'arrivée du métro et les investissements qui accompagneront cette transformation représentent une occasion importante pour Saint-Michel, mais ils risquent également d'accroître l'attractivité immobilière du secteur, d'entraîner une hausse des valeurs foncières et d'exercer une pression supplémentaire sur les loyers. Et cette réalité nous préoccupe particulièrement.

À Saint-Michel, une proportion importante de la population vit avec de faibles revenus. Plusieurs familles rencontrent déjà des difficultés pour accéder à des logements adéquats, salubres, suffisamment grands et financièrement accessibles. Nous ne voulons pas que les améliorations apportées au quartier aient comme conséquence d'en exclure progressivement les personnes qui y vivent. Il serait profondément contradictoire d'investir pour améliorer les

conditions de vie dans Saint-Michel si ces investissements contribuaient finalement à déplacer les populations qui ont façonné son identité.

C'est pourquoi nous demandons que la prévention de la gentrification soit un principe directeur de ce développement et non une préoccupation secondaire. Pour y parvenir, l'une des réponses incontournables est de faire une place importante au logement social et communautaire. Pour Vivre Saint-Michel en santé, il s'agit d'une condition non négociable. Il ne suffit pas de construire de nouveaux logements : il faut construire des logements qui répondent réellement aux besoins des Micheloises et des Michelois, notamment aux ménages à faible revenu et des familles nombreuses.

Nous souhaitons insister sur une distinction fondamentale : le logement social et le logement dit abordable ne sont pas interchangeables. Le logement social poursuit une mission sociale avec des règles d’admissibilité, de financement et de fixation des loyers propres. Certains logements sociaux permettent aux ménages admissibles de payer un loyer établi en fonction de leurs revenus.

Le logement dit abordable peut répondre à des règles très différentes. Son prix peut être déterminé par rapport au loyer du marché ou selon d'autres critères, sans tenir compte de la capacité réelle de payer des ménages les plus démunis. Un logement considéré comme abordable sur papier peut donc demeurer inaccessible pour une famille de Saint-Michel. La construction de logements dits abordables ne peut pas remplacer un engagement ferme envers le logement social et communautaire.

Nous demandons donc des engagements concrets de la Ville pour permettre la réalisation d'un nombre important de logements sociaux et communautaires, notamment en matière de disponibilité de terrains, de planification et de mobilisation des ressources. Ces logements doivent être également intégrés à de véritables milieux de vie, ouverts sur le quartier et bien connectés aux services, aux espaces verts et aux infrastructures collectives. Notre objectif est simple : que les Micheloises et les Michelois puissent bénéficier de la transformation de leur quartier sans crainte de ne plus pouvoir y habiter.

Une mobilité qui profite à l'ensemble de Saint-Michel. L'arrivée de la station Vertières représente une avancée importante, mais le métro ne doit pas être pensé uniquement en

fonction du nouveau secteur : il doit améliorer les déplacements dans l'ensemble de Saint-Michel. Nous pensons particulièrement aux déplacements est-ouest. L'arrivée du métro devrait s'accompagner d'une réflexion sur la desserte en autobus pour mieux relier les différents secteurs du quartier et faciliter l'accès aux écoles, aux commerces, aux services et aux équipements collectifs.

La mobilité active doit aussi être une priorité. Les enfants, les jeunes, les familles, les personnes aînées et les personnes à mobilité réduite doivent pouvoir circuler en toute sécurité grâce à des trottoirs accessibles, des traverses sécuritaires et des liens cyclables continus. Le métro doit devenir un outil de connexion pour Saint-Michel et non simplement un facteur d'attractivité immobilière autour de la station.

Des infrastructures collectives pour un véritable milieu de vie. Un quartier, ce n'est pas seulement des logements, des rues et des transports, c'est aussi un endroit où les enfants jouent, où les jeunes se retrouvent et où les familles peuvent participer à la vie collective. À Saint-Michel, les besoins en infrastructures sportives sont importants, particulièrement pour les gymnases et les terrains de soccer. Nous souhaitons des équipements polyvalents, accessibles gratuitement ou à très faible coût, qui bénéficient à tout le quartier, pas seulement aux futurs résidents du secteur.

L'accès à la culture doit également faire partie de la planification : bibliothèques, espaces de création, lieux de diffusion et équipements qui reflètent la diversité culturelle de Saint-Michel.

Il faut aussi prévoir des locaux communautaires accessibles, abordables et pérennes. Les organismes jouent un rôle essentiel, mais l'accès à des espaces adéquats demeure un défi. Pourquoi ne pas envisager un pôle collectif réunissant les gymnases, des espaces culturels et des locaux communautaires? Ce pourrait être un lieu vivant, rassembleur et structurant pour l'ensemble du quartier.

Des espaces verts et des commerces qui répondent aux besoins. Dans un secteur déjà fortement urbanisé, la densification doit s'accompagner d'espaces verts publics de qualité. Ces espaces contribuent à réduire les îlots de chaleur et absorber les eaux de pluie et à limiter le ruissellement. Ils sont aussi essentiels aux rencontres entre les générations. Nous souhaitons

des parcs sécuritaires, accessibles et accueillants, avec des lieux de jeux, de repos et d'activités, un éclairage adéquat et une bonne visibilité.

L'offre commerciale doit répondre aux besoins quotidiens et au pouvoir d'achat de la population : commerces de proximité diversifiés, interculturels et abordables, notamment en alimentation et en services essentiels, accessibles sans dépendre de la voiture. Les petits commerces, les entreprises locales et les initiatives d'économie sociale doivent aussi pouvoir s'implanter et se maintenir. La vitalité commerciale doit renforcer l'identité de Saint-Michel et non l'effacer progressivement.

Développer avec le quartier et non à sa place. Saint-Michel possède une longue tradition de concertation et de mobilisation. Les organismes, les institutions et les citoyennes et citoyens connaissent profondément les réalités du territoire. Cette expertise doit être reconnue tout au long du développement. Il ne suffit pas de consulter ponctuellement le milieu : il faut lui permettre de contribuer véritablement aux réflexions, aux choix et aux décisions.

Nous croyons aussi qu'il faut miser sur les forces présentes dans le quartier : Saint-Michel, quartier de l'innovation sociale, un organisme de développement immobilier à vocation sociale, pilote présentement le projet de maison communautaire qui est sur le boulevard Saint-Michel…

LE PRÉSIDENT :

Il reste deux minutes, madame.

Mme DOMINIQUE PERRAULT :

… pourrait être un partenaire à considérer pour des infrastructures sportives et communautaires. Il ne s'agit pas de transférer les responsabilités des pouvoirs publics aux communautaires, mais de reconnaître les capacités locales avec les ressources et les conditions dont elles disposent.

Je reviens donc à notre question de départ : à qui profitera réellement le développement du secteur Pie-IX–Vertières? Pour Vivre Saint-Michel en santé, ce

développement doit profiter d'abord aux personnes qui vivent dans le quartier, tout en accueillant celles et ceux qui viendront s'y établir.

Nous demandons des engagements fermes pour le logement social et la prévention de la gentrification, une mobilité qui relie Saint-Michel, des infrastructures sportives, culturelles et communautaires, des espaces verts sécuritaires, des commerces accessibles et une participation réelle du milieu.

Nous croyons au potentiel de ce développement, mais nous voulons une transformation ambitieuse sur le plan social autant que sur le plan urbanistique. Le véritable succès de ce projet ne se mesurera pas uniquement à ce qui aura été construit : il se mesurera aussi à celles et ceux qui pourront continuer de vivre dans Saint-Michel, à s'y épanouir et à y trouver leur place. Transformer Saint-Michel, oui, mais sans y déposséder sa population. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci, madame. C'est à nous de vous poser des questions ou de commenter vos opinions.

LA COMMISSAIRE :

Bonjour. Vous venez de souligner que vous voulez un projet ambitieux, pas seulement au niveau urbanistique, mais au niveau social. J'aurais une question au sujet de votre recommandation 2, où vous parlez que les retombées du développement devraient faire l'objet d'un suivi pour voir comment les Michelois, Micheloises peuvent continuer à habiter le quartier. D'après vous, qui serait ou pourrait être responsable de ce suivi et comment le suivi pourrait être fait?

Mme DOMINIQUE PERRAULT :

Bonne question. Je pense que l'arrondissement pourrait être responsable de ce suivi-là. Je pense que la façon la plus efficace de rejoindre les citoyens, citoyennes, c'est par le

biais des organismes communautaires du secteur et rejoindre beaucoup, beaucoup de familles, beaucoup de citoyens, citoyennes.

Je pense qu'on pourrait avoir une espèce de projet conjoint qui nous amènerait... nous, on est sur le terrain, l'arrondissement a des moyens; comment on peut travailler ça pour faire un suivi qui est plus adéquat auprès de la population.

LE COMMISSAIRE :

Bonjour, madame Perreault. Merci beaucoup d'être là avec nous cet après-midi. Je suis curieux, j'ai envie de revenir sur... vous avez parlé un petit peu de mobilité, vous avez mis de l'avant l'importance de renforcer, de revoir l'offre de déplacement est-ouest dans le quartier.

Il y a beaucoup d'intervenants qui sont venus précédemment puis qui ont parlé de l'importance des déplacements nord-sud. J'aimerais ça, peut-être, vous entendre. On change d'orientation…

Mme DOMINIQUE PERRAULT :

Bien, oui.

LE COMMISSAIRE :

… mais Saint-Michel est quand même traversé par l'autoroute, même chose pour Saint-Léonard de l'autre côté. Donc, parlez-nous peut-être du nord-sud. Est-ce que vous voyez des éléments saillants ou des idées qui devraient être intégrées dans cette vision?

Mme DOMINIQUE PERRAULT :

Dans l'axe est-ouest, pour moi, dans ce secteur-là, il y a toute la question du SRB Pie-IX qui est fonctionnel et tout. Quand on parle d’est-ouest, on parle de se rendre du boulevard Pie-IX au boulevard Saint-Michel ou au nord-ouest de Saint-Michel. Donc, pour vous donner un exemple, partir de Pie-IX–Jean-Talon puis s'en aller au coin de Charland, à la limite, ça prend trois autobus : la 139, la 141, la 67.

Donc, quand je parle de secteur est-ouest, je parle surtout d'avoir une fluidité dans le transport en commun, qui partirait de la station Vertières. Elle peut partir de la station Saint-Michel, mais quelqu'un qui partirait de la station Vertières, qui doit se rendre de l'autre côté, il doit faire plusieurs, plusieurs minutes de transport en commun.

Ça fait qu’on essaie de voir comment rendre plus fluide le transport en commun, soit par une voie réservée, parce que les autobus passent quand même sur des voies qui sont achalandées comme Jean-Talon, Jarry, Saint-Michel. C'est toutes des voies où ils risquent d'être pris dans le trafic.

LE COMMISSAIRE :

Ça fait qu'on n'est pas nécessairement dans l'axe Jean-Talon quand vous dites ça, mais plus de vraiment sur tout le territoire?

Mme DOMINIQUE PERRAULT :

Oui, bien, oui, on a une vision globale du transport en commun et du fait qu'il y a... on aurait presque trois stations. On considère que Fabre est un peu... Iberville est un peu dans Saint-Michel aussi, donc comment un quartier comme Saint-Michel, qui bénéficie de trois stations de métro, on a autant de misère à traverser l'autre bord? Quand on est de l'ouest à l'est, c'est long, traverser.

Ça fait qu'on se questionne. On est chanceux, on va avoir trois stations de métro; maintenant, comment on se déplace entre ces stations de métro là, puis comment la population peut se déplacer dans son quartier plus fluidement.

LE PRÉSIDENT :

Si vous permettez.

Mme DOMINIQUE PERRAULT :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

À Vertières, il y aura aussi un terminus d'autobus. Évidemment, ça va être à la STM de préciser…

Mme DOMINIQUE PERRAULT :

Exact.

LE PRÉSIDENT :

… qu'est-ce que ça va desservir, mais normalement, quand il y a un métro, ça change le réseau de bus.

Mme DOMINIQUE PERRAULT :

De transport.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

Mme DOMINIQUE PERRAULT :

Je comprends.

LA COMMISSAIRE :

Mon collègue vous a amenée à l'échelle de tout Saint-Michel; moi, je vous ramène à une échelle très locale.

Mme DOMINIQUE PERRAULT :

Oui. Oui.

LA COMMISSAIRE :

Dans votre recommandation 1, je crois, vous soulignez que pour que les logements qui vont être créés répondent aux besoins des gens actuels du quartier, vous souhaitez que les logements sociaux soient intégrés harmonieusement à l'ensemble du développement et d'éviter la création de grands ensembles enclavés.

Mme DOMINIQUE PERRAULT :

Enclavés.

LA COMMISSAIRE :

Comment vous voyez ça dans le secteur de 25 hectares visé par la vision? Pensez-vous à une mixité par bâtiment? Comment assurer que ce n'est pas un grand ensemble enclavé? Comment vous voyez ça?

Mme DOMINIQUE PERRAULT :

Dans Saint-Michel, le mot « enclavé » est… il y a beaucoup d'enclaves, il y a beaucoup de *sect*... on est un quartier enclavé. On essaie de voir juste au niveau de la hauteur des immeubles aussi. S'il y a quatre, cinq immeubles de 14 étages ou de… ça fait en sorte que ça devient une enclave.

Il y a des petits chemins pour passer, il y a la station de métro. L'enclavement, ça n'amène jamais des bonnes nouvelles au niveau de la cohabitation sociale, selon nous. Surtout qu'il y a une station de métro là, comment… Puis on veut pouvoir... quand on a regardé les images du développement, il y a un parc au milieu ou, en tout cas, il y a un... mais on dirait qu'il est comme enclavé.

On voudrait qu'il soit, t'sais, que la population en général voie qu'il y a un parc là, puis qu'on puisse y avoir accès, qu'on puisse... Il y a tellement peu d'espaces verts à Saint-Michel que le fait d'être enclavé, ça fait en sorte qu'il est peut-être moins accessible. Puis c'est ça, pour avoir vu des projets ou des ensembles de HLM très enclavés ou des ensembles d'immeubles, il n'y a jamais rien de… sécuritairement aussi, il y a des enjeux au niveau de la sécurité. Il y a une station de métro, il y a beaucoup de monde qui circule dans... beaucoup de monde qui n'habite pas nécessairement le secteur non plus.

Donc, on a vu des grands ensembles, on a vu des grands buildings, on a vu... ça fait que comment on peut travailler ça pour garder une certaine densité sans que ça devienne juste des gros blocs appartements de 14 étages.

T'sais, quand on parle d'enclavement, on parle de ça, puis de l'ouverture sur le fait qu'il y a des gens qui vont passer sur Pie-IX, sur Jean-Talon, puis qui ont peut-être... ils vont pouvoir aller au parc, puis que c'est possible pour eux d'y aller aussi.

LE PRÉSIDENT :

Mais qu'est-ce que vous pensez du projet qui a été présenté dans le document de vision de la Ville au niveau de la localisation des parcs puis des développements environnants? Qu'est-ce que c'est votre opinion là-dessus? Il y a deux parcs proposés avec des équipements collectifs aussi.

Mme DOMINIQUE PERRAULT :

On pense que c'est un bon plan, mais c'est ça, c’est comme l'ouverture sur peut-être le boulevard Pie-IX, mais l'ouverture de ces endroits-là pour le reste du quartier aussi. On sentait, en tout cas, quand on regardait l'image, puis ce n'est peut-être pas ça qui va arriver, mais on sentait qu'en regardant l'image, il y avait quelque chose de très enclavé puis de très fermé qui concernait juste le petit secteur qui est là. Nous, ce qu'on souhaite, c'est un développement qui appartient à tout le quartier.

LE COMMISSAIRE :

Oui, j'aurais une autre petite question. Vous avez fait mention de l'importance d'avoir des équipements culturels, espaces pour les organismes communautaires. Vous avez mentionné que l'accès à l'espace demeure un défi. Je suis curieux de savoir : est-ce qu'il y a des organisations ou des vocations spécifiques qui ont des enjeux d'accès puis qui pourraient éventuellement bénéficier d'espace dans le projet Pie-IX–Vertières?

Mme DOMINIQUE PERRAULT :

Dans les dernières années, il y a plus d'une dizaine d'organismes communautaires qui ont été évincés par la CSSDM. C'est un enjeu dans le secteur est seulement, donc le secteur qui nous concerne, Pie-IX. Donc, les citoyens et citoyennes ont perdu beaucoup, beaucoup de services de proximité en lien avec ces fermetures-là, parce que ces organismes-là ont surtout été relocalisés dans l'ouest, sur le boulevard Saint-Michel. Donc, c'est sûr qu'il y a des besoins à ce niveau-là.

Au niveau des organismes, il y a plusieurs organismes qui ont des endroits dans des sous-sols de HLM, dans des... même VSMS est dans le sous-sol de la bibliothèque. Il n'y a pas de fenêtre qui s'ouvre, il n'y a pas de lumière du jour, vraiment. Donc, il y a beaucoup d'organismes qui vivent la précarité à ce niveau-là.

C'est sûr que présentement, comme je vous l'ai nommé, on est en train de développer un projet de maison communautaire dans l'ouest, donc sur le boulevard Saint-Michel, mais on pense que ce serait important que l'est soit desservi aussi par ce type d'aménagement là.

Notre quartier, bien, il est aussi enclavé, hein, il est pris entre l'autoroute 40, le boulevard Pie-IX, le boulevard Saint-Michel, la carrière Francon, le parc Frédéric-Back, qui est un parc, mais qui est une enclave aussi à la mobilité. Donc, les gens de l'est doivent aussi pouvoir bénéficier des équipements collectifs au même titre que les citoyens et citoyennes qui vivent de l'autre côté.

Donc, il y a la précarité financière des organismes. De plus en plus d'organismes perdent leur financement, perdent du financement, en tout cas. Donc, il y a tout ce

mouvement-là qui se passe au niveau et de la proximité des services et des organismes qui vivent, eux aussi, des enjeux de précarité.

LA COMMISSAIRE :

J'ai une question relativement à la recommandation 6 dans votre mémoire, où vous souhaitez que la planification du secteur favorise l'offre commerciale et surtout les conditions favorables, qu'elle favorise la création de conditions favorables pour les commerces indépendants, les entreprises locales et les initiatives d'économie sociale. D'après vous, quelles sont les conditions qui favorisent ou les commerces indépendants ou l'économie sociale?

Mme DOMINIQUE PERRAULT :

Bien, je pense que la première, c'est comme n'importe quel logement, c'est l'abordabilité des locaux. Je pense entre autres à une économie sociale, à une épicerie solidaire ou une épicerie communautaire, où là, les gens pourraient venir chercher de la nourriture. On a plein d'organismes en alimentation dans Saint-Michel qui font de la transformation, on produit des choses. Comment on permet à ce type de commerce là de s'implanter dans un milieu comme ce qu'on développe présentement.

Je pense que, premièrement, l'abordabilité des locaux, c'est important. Sinon, je pense que de discuter avec la population aussi puis de voir quelle sorte de commerce ils souhaitent venir. Est-ce que c'est des grandes surfaces? Ça se pourrait que ça soit ça, hein. Ça se pourrait que les citoyens et citoyennes nous disent « bien, nous, on a besoin d'une grande surface de type Maxi, Walmart », ou… ça se pourrait.

Mais ça se pourrait aussi qu'ils disent « moi, chez Walmart puis chez Maxi, je ne retrouve pas les produits avec lesquels je cuisine, et puis je dois me déplacer à Parc-Ex ou dans un autre quartier pour trouver les aliments dont j'ai besoin ». C'est un sujet qui est souvent soulevé, le fait que les familles, elles ont de la *nourri*... l'alimentation, l'accès à l'alimentation est un enjeu majeur dans notre quartier.

Ça fait qu'il y a plein de commerces qui peuvent... Puis je pense que c'est important, cette diversité-là, mais nous, on focus beaucoup sur l'alimentation, parce que Saint-Michel, c'est aussi un désert alimentaire. C'est aussi un endroit où si on n'a pas de voiture, c'est dur d'aller faire l'épicerie. Il n'y a pas beaucoup d'épiceries, elles sont chères, elles ne sont pas adaptées aux besoins de la population.

Donc, bien, c'est ça, le genre de commerce d'économie sociale ou le par et pour aussi, où les gens s'investissent, où on permet aux gens de faire de la réinsertion, de la réinsertion au niveau de l'emploi, au niveau social, je pense que c'est important.

LE PRÉSIDENT :

On est arrivés à la fin de notre échange, alors je vous remercie beaucoup pour votre participation.

Mme DOMINIQUE PERRAULT :

Merci à vous.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

LA COMMISSAIRE :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

J'aimerais appeler monsieur Loïc de Fabritus Gautier, s'il vous plaît.

M. LOÏC DE FABRITUS GAUTIER

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, monsieur, merci d'être là.

M. LOÏC DE FABRITUS GAUTIER :

Bonjour. Merci à vous.

LE PRÉSIDENT :

Comme je l'ai mentionné aux autres participants, vous avez 10 minutes pour présenter votre opinion. Par la suite, nous aussi, on aura 10 minutes pour vous questionner ou discuter avec vous. Alors, à vous la parole.

M. LOÏC DE FABRITUS GAUTIER :

Un instant, je vais ouvrir mes notes. Parfait. Ça fait que bonjour. Merci beaucoup de me donner l'opportunité de présenter mon opinion devant vous aujourd'hui. Donc, je suis résident de l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie, et pour vous donner un petit peu de contexte, j'étais candidat aux élections municipales de 2025 ici, dans l'arrondissement de Saint-Léonard, pour Projet Montréal.

Cela dit, je m'exprime aujourd'hui en mon nom personnel, et les opinions que je vais présenter ne reflètent pas nécessairement les positions de Projet Montréal. Je sais que d'autres personnes de Projet Montréal ont pu se présenter ici auparavant.

LE PRÉSIDENT :

C'est très bien. Sinon, on n'aurait pas pu vous questionner

M. LOÏC DE FABRITUS GAUTIER :

Absolument.

LE PRÉSIDENT :

Alors, si ça reste votre opinion personnelle, à ce moment-là, on...

M. LOÏC DE FABRITUS GAUTIER :

Tout à fait. Tout à fait, puis il y aura probablement des divergences aussi avec ce qui a été présenté par d'autres personnes. Je ne réside pas dans le quartier ici, je viens de l'écoquartier Angus, mais je souhaite partager quelques leçons très concrètes de ce qui a réussi et de ce qui a moins bien fonctionné dans Angus et qui pourrait peut-être s'appliquer ici directement au secteur Pie-IX–Vertières.

Et je tiens également à souligner la grande qualité de la vision qui a été proposée par le Service de l'urbanisme de la ville, à laquelle j'adhère parfaitement et qui est celle d'un quartier mixte commercial-résidentiel, qui fait une place importante aux parcs et aux espaces verts, aux équipements collectifs et à la mobilité active. Donc, mes propositions viseront principalement à bonifier la vision qui a été proposée et à alimenter la réflexion sur les prochaines phases de conception.

Alors, pour mon expérience dans Angus, je voulais simplement présenter quelques points forts et quelques ratés dans le projet qui pourraient servir de leçon pour ce nouveau secteur.

D'abord, dans Angus, il y a eu une société de développement à vocation sociale qui a été mise en place et qui a gardé la maîtrise du foncier. Ça fait que je pense que ça, c'est quelque chose qui a vraiment permis d'avoir un facteur de succès, en fait, pour le développement du quartier.

C'est aussi… le Technopôle est aussi le premier écoquartier certifié LEED platine au Québec, avec notamment une boucle énergétique, un corridor écologique, une gestion

intégrée des eaux pluviales, autant de bonnes pratiques qu'on devrait voir dans de plus en plus de quartiers à travers le Québec.

Dans Angus, nous avons des logements étudiants avec l'organisme UTILE, qui propose 123 unités qui sont louées en priorité à des étudiants en situation de précarité, mais pas exclusivement. Et je pense qu'on a l'opportunité ici, dans Pie-IX–Vertières, d'avoir aussi des logements étudiants avec le lien direct avec plusieurs campus. Puis on a des logements abordables familiaux qui ont été priorisés dans le développement de l'écoquartier Angus. Donc, sur les 350 logements, par exemple, de l'Îlot Angus, là, qui est la dernière phase, 95 des logements ont trois chambres et plus. C'est quelque chose qui est, je pense, important à considérer. Et on a, dans Angus, une mixité d'usages : on a des logements, des bureaux, des services dans un même milieu.

Maintenant, il y a quelques éléments dans Angus qui n'ont pas nécessairement aussi bien fonctionné. Si on regarde, par exemple, l'offre commerciale dans Angus, il y a un fort embourgeoisement. Les commerces de proximité qu'on retrouve s'adressent malheureusement à une clientèle qui est principalement aisée.

On n'a pas d'école ni de centre de la petite enfance dans Angus, faute d'entente avec le gouvernement du Québec pour ces projets-là, malgré une volonté claire qui avait été exprimée dès le début du projet d'avoir une école. Et avec l'arrivée de nouvelles familles de plus en plus nombreuses dans le quartier, on voit qu'il n'y a plus assez de place dans les écoles. Donc, la planification n'a pas été faite dans ce sens-là, et on va manquer de plus en plus de place dans nos écoles du quartier.

Et enfin, les logements sociaux et abordables sont arrivés malheureusement en dernière phase du projet. Donc, on a commencé par construire des condos pour des familles plus aisées, et les logements sociaux ont été seulement à la toute fin du projet. Ça fait que ça aussi, c'est quelque chose qui a peut-être contribué à l'embourgeoisement dans les commerces.

Alors, pour le secteur Pie-IX–Vertières, j'aimerais vous inviter pour la suite de ma présentation à vous mettre dans la peau de Zachary, un enfant de huit ans, et de vous poser les questions suivantes : Zachary peut-il se rendre tout seul à l'école à pied le matin? Peut-il

jouer en toute sécurité au pied de son immeuble, à l'ombre d'un arbre ou d'une microforêt? Les parents de Zachary peuvent-ils se permettre de vivre dans le quartier? Est-ce qu'ils ont un logement suffisamment grand, confortable, abordable pour eux et Zachary et son petit frère?

Alors, pour répondre à ces questions, je propose trois principes qui peuvent améliorer la vision. Le premier, c'est celui d'un quartier abordable pensé pour les familles. Donc, je l'ai mentionné en introduction : avoir une part suffisante de logements sociaux avec une cible – de logements familiaux, pardon – chiffrée de logements qui auraient trois chambres et plus. Par exemple, on pourrait dire 30 % des unités hors marché dans le quartier qui seraient des unités familiales.

Parce qu'on le sait : quand on laisse le marché faire, quand on laisse les promoteurs privés faire, ce sont davantage des plus petites unités. Il y a une plus forte rentabilité au mètre carré de faire des petites unités que des unités familiales. Et c'est ce qu'on a pu voir dans les grands développements du centre-ville, de Griffintown, par exemple. Ne répétons pas ces erreurs-là.

Un quartier à hauteur d'enfant, que… les rues sans transit automobile, comme c'est déjà prévu dans le projet, permet d'avoir des corridors scolaires sécurisés, que la zone de milieu de vie apaisée soit étendue jusqu'au sud, jusqu'à la rue Bélanger.

Je suggère également que dans les prochaines phases de planification, on consulte les enfants et les adolescents sur les aménagements extérieurs et les équipements collectifs qui seront proposés pour le quartier. On pourrait notamment penser à prévoir des jeux d'eau ou des espaces, des aires de jeux pour les tout-petits. Si on a une école, bien, que la cour d'école ne soit pas 100 % minéralisée, mais que ce soit une cour verte et qui soit ouverte aux habitants du quartier en dehors des heures de classe, évidemment.

Donc, avoir une école, un CPE, je l'ai mentionné en introduction, et de les planifier dès le tout début des premières phases de construction, ne pas attendre que des centaines de familles arrivent et qu'on se retrouve avec des écoles du quartier qui sont déjà à pleine capacité, et qui ne puissent pas accueillir ces enfants, et que les enfants doivent aller dans des écoles encore plus loin de leur maison.

Mon deuxième axe, ce serait avec un principe qui est que tout ce qui appartient à la collectivité bénéficie d'abord à la collectivité. Le centre d'achat Le Boulevard ici appartient désormais à la STM et donc aux Montréalais et aux Montréalais. Les profits ne doivent pas primer sur l'intérêt collectif, et la valorisation du secteur devrait se mesurer avant tout en bien-être collectif.

Pour ça, je voudrais faire trois propositions. D'abord, que 100 % des logements qui seront construits sur le terrain du centre commercial Le Boulevard soient des logements hors marché. Donc, pas seulement des logements sociaux, mais qu'on préserve l'abordabilité de ces logements à perpétuité. Ça peut être avec des coopératives, des logements étudiants, et cætera. Que le foncier commercial soit également géré de façon collective pour permettre de donner la priorité au maintien des commerces de proximité, qui sont très chers à la population du quartier, avec des beaux...

LE PRÉSIDENT :

L’offensive commerciale?

M. LOÏC DE FABRITUS GAUTIER :

Le foncier.

LE PRÉSIDENT :

Foncier commercial.

M. LOÏC DE FABRITUS GAUTIER :

Le foncier. Foncier. Excusez-moi, je parle vite pour essayer de rentrer tous mes arguments. Alors, avec donc des baux commerciaux qui soient contrôlés. Ma prédécesseure en a parlé. Si on veut maintenir une offre commerciale abordable et de proximité, ça prend une abordabilité des loyers commerciaux également.

Une part des surfaces commerciales pourrait aussi être réservée à des entreprises d'économie sociale, des OBNL, des coopératives. Et les équipements collectifs qui sont envisagés pourraient aussi être intégrés à l'intérieur des bâtiments avec des usages mixtes, donc des rez-de-chaussée qui soient davantage à usage collectif et du logement sur les étages supérieurs.

Et je l'ai mentionné : réserver du logement pour les étudiants, puisqu'on est ici sur un axe de mobilité qui dessert l'Université de Montréal et ses campus. On a, proche de nous, le collège de Rosemont, le cégep Marie-Victorin qui sont également dans l'axe. Donc, ce serait un bon endroit pour avoir du logement étudiant accessible depuis différents campus.

Et enfin, je vais arriver à mon troisième axe, qui est celui de la résilience climatique et de la règle du 3-30-300 avec laquelle vous êtes probablement familiers. Donc, présentement, plus de 90 % du secteur est imperméable et minéralisé. C'est un îlot de chaleur, un risque d'inondation. Il faut vraiment déminéraliser partout où on le peut, et c'est d'ailleurs ce que propose en grande partie la vision.

Donc, je proposerais que le principe du 3-30-300 soit rendu obligatoire, que ce ne soit pas seulement un objectif, mais quelque chose qu'on se contraint à réaliser sur le secteur. Donc, trois arbres visibles depuis chaque logement, 30 % de couverture de canopée...

LE PRÉSIDENT :

Avez-vous presque terminé? Deux minutes

M. LOÏC DE FABRITUS GAUTIER :

Deux minutes? Ça va être parfait pour ça. Et également, on a la cible de 10 mètres carrés de parc par habitant, qui est dans le Plan d'urbanisme et de mobilité, qui devrait être suivie.

Enfin, rendre le secteur plus résilient aux changements climatiques en éliminant le stationnement de surface, comme ça a été proposé dans la vision, verdir massivement le secteur. On peut penser aussi à avoir des toits verts sur certains bâtiments et penser à une

gestion intégrée des eaux pluviales, notamment grâce aux parcs qui sont dans des parties plus basses, ou des saillies drainantes. Et enfin, dernière proposition, ce serait d'avoir un espace dédié à l'agriculture urbaine, comme des jardins communautaires partagés.

Alors, pour conclure, les années ont passé, Zachary a maintenant 24 ans. Il vient de graduer de l'École d'architecture de l'Université de Montréal où il a pu poursuivre ses études en s'y rendant chaque jour avec la ligne bleue et en résidant dans un logement étudiant de l'UTILE ici, dans le quartier.

C'est un beau samedi du mois de juin et il vient voir son père dans le jardin partagé. Il est en train d'arroser ses tomates et il lui annonce qu'il va lui aussi être papa à son tour, et il a choisi d'élever son enfant dans le quartier. D'ailleurs, il a déjà entrepris les démarches pour obtenir une place dans le CPE. Et pour célébrer la nouvelle, ils vont ensemble boire une bière à la microbrasserie qui est située au rez-de-chaussée de l'un des immeubles.

Voilà un petit peu pour la vision que je voulais vous partager.

LE PRÉSIDENT :

C'était très intéressant, vous avez parlé très vite.

M. LOÏC DE FABRITUS GAUTIER :

Excusez.

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que c'est possible d'avoir votre document?

M. LOÏC DE FABRITUS GAUTIER :

Oui, j'ai fini de le rédiger hier soir, ça fait que ça me fera plaisir de le soumettre.

LE PRÉSIDENT :

On n'a pas pu tout enregistrer, on n'a pas lu avant non plus.

M. LOÏC DE FABRITUS GAUTIER :

Bien sûr, bien sûr.

LE PRÉSIDENT :

Peut-être l'envoyer à monsieur Joseph qui est là. Merci beaucoup. On a des questions, maintenant, des commentaires.

M. LOÏC DE FABRITUS GAUTIER :

Avec plaisir.

LE COMMISSAIRE :

Merci beaucoup, monsieur de Fabricius-Gauthier, merci de prendre le temps cet après-midi, puis je tiens à vous... vous serez heureux d'apprendre qu'on a rencontré des adolescents et les enfants du quartier. Je vous invite à consulter les documents de l'OCPM. Il va y avoir un compte rendu, puis ça fera partie des intrants qu'on va analyser, nous, les commissaires, en vue des recommandations. Mais on ne consulte jamais assez les enfants et les adolescents, et vous avez entièrement raison.

Vous avez parlé, si je ne me trompe pas, c'était la deuxième orientation, vous parliez notamment de, bon, ce qui appartient à la collectivité doit bénéficier à la collectivité. Vous avez parlé justement de la gestion collective du foncier commercial. Vous proposez une gouvernance pour la sélection des différentes fonctions commerciales.

Moi, j'aimerais ça que vous explicitiez un petit peu plus ce principe-là pour qu'on puisse mieux le comprendre, puis peut-être nous dire s'il y a des exemples de ce type de principe là au Québec ou à Montréal.

M. LOÏC DE FABRITUS GAUTIER :

Donc, l'exemple qui me vient en tête, en fait, c'est celui de la Société de développement Angus qui maîtrise, en fait, le foncier commercial dans l'écoquartier et qui, donc, maîtrise des loyers.

Donc, c'est vraiment par rapport à cet enjeu-là, d'assurer que le foncier commercial ne soit pas privatisé dans le sens que le profit prime avant tout, mais que ça soit géré d'une façon qui permette d'assurer la pérennité de l'abordabilité des loyers commerciaux. Donc, c'est dans ce sens-là que je parlais d'une gestion collective ou sociale.

Mais ensuite, je n'ai pas d'exemple précis sur comment la population pourrait contribuer au choix des commerces. Ce n'était pas du tout dans ce sens-là que je m'exprimais.

LE COMMISSAIRE :

Je vous modifie un petit peu l'orientation, puisque vous avez vous-même dit que l'offre commerciale dans Angus est principalement orientée vers les communautés peut-être un peu plus fortunées. Qu'est-ce qui ne fonctionne pas dans le modèle Angus? Quels seraient les apprentissages du modèle Angus qu'on pourrait intégrer à ce que vous proposez pour le quartier Pie-IX–Vertières?

M. LOÏC DE FABRITUS GAUTIER :

Bon, d'abord, l'offre commerciale, elle n'est pas terminée dans Angus. Il y a encore des secteurs, des terrains qui n'ont pas encore été développés. Ça fait que j'espère, j'ose espérer que dans les prochaines années, la nouvelle offre commerciale va être davantage tournée vers plus d'abordabilité.

Ce qui s'est passé dans Angus, c'est que les commerces sont arrivés avant la population. Et donc, on a des commerces qui sont des commerces de destination, notamment on pense à plusieurs restaurants haut de gamme qui sont dans le quartier, et ce n'est pas nécessairement la population du quartier qui fréquente ces restaurants-là. On a des gens qui viennent de partout pour dîner ou souper chez Hoogan et Beaufort. Ce n'est pas

nécessairement la population du quartier qui a les moyens d'aller souper à cet endroit-là à chaque semaine.

Donc, je pense que d'avoir des logements abordables dans les premières phases permettra d'assurer que l'offre commerciale s'adresse à la population qui est déjà là et non pas une population qui arrive dans un quartier où on a des commerces qui ont été contraints par des loyers plus élevés.

LA COMMISSAIRE :

Vous avez proposé qu'il y ait une obligation de 30 % de logements familiaux dans les logements hors marché. Bon, on comprend que pour les logements hors marché, c'est peut-être plus facile d'avoir une cible, mais qu'en est-il des logements familiaux puis les logements non hors marché dans Angus, par exemple? Est-ce qu'il y a beaucoup, est-ce qu'il y a une bonne proportion de logements familiaux au total ou seulement dans la portion hors marché?

M. LOÏC DE FABRITUS GAUTIER :

Oui, dans Angus, ça a été quand même pensé dans les premières phases du projet, donc la phase 1 et phase 2, qui sont des condos. Ce sont majoritairement des unités familiales de trois chambres. Il y a quelques unités de deux chambres qui sont aussi, qui avaient aussi un objectif d'abordabilité, mais c'est majoritairement des familles qui vivent ici.

Et d'ailleurs, ça a eu pour conséquence qu'on a beaucoup d'enfants qui sont arrivés dans le quartier et pas de place de CPE, pas de place dans les classes, dans les écoles. Donc, ça a été un des enjeux, aussi, qu'on avait eus dans Angus. Mais oui, les logements familiaux ont été mis dès le début du projet.

LA COMMISSAIRE :

J'ai une sous-question. C'est la Société Angus qui gère donc les locaux commerciaux à venir dans des phases subséquentes?

M. LOÏC DE FABRITUS GAUTIER :

Oui. (Inaudible) tous, mais oui.

LA COMMISSAIRE :

Je ne sais pas, est-ce que la Société a envisagé une école ou un CPE dans les locaux commerciaux?

M. LOÏC DE FABRITUS GAUTIER :

Alors, pour l'école, en fait, l'enjeu, c'est le financement puis le fait que le ministère de l'Éducation fixe les ratios. Puis le ministère de l'Éducation avait considéré que, notamment en raison de l'embourgeoisement du quartier, l'indice de défavorisation avait changé, et donc les classes pouvaient accueillir davantage d'enfants. Donc, c'est ce qui s'est passé au début et qui a permis d'absorber les premières arrivées de familles.

Mais là, on a 350 nouveaux logements qui arrivent avec une grande partie d'unités familiales, et il n'y a pas de place dans les écoles pour ces enfants-là à ce moment-ci. Mais il reste un terrain disponible encore dans Angus qui pourrait accueillir une école, à condition que le gouvernement du Québec le décide, parce que c'est le gouvernement qui décide de construire les écoles.

Pour le CPE, il y avait des locaux qui étaient possibles au début, mais encore une fois, il y a eu d'énormes délais à cause du ministère de la Famille, et la Société de développement Angus a fini par louer les locaux à d'autres. Et donc, le CPE n'a jamais vu le jour.

LA COMMISSAIRE :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Vous nous parlez beaucoup d'Angus depuis tout à l'heure, mais le projet, la vision qui a été présentée pour Pie-IX–Vertières, pour le secteur ici, qu'est-ce que vous en pensez? Quelle est votre opinion en rapport avec tout ce que vous venez de discuter, mais en l'appliquant à ce qui est proposé dans un… c’est un document en amont…

M. LOÏC DE FABRITUS GAUTIER :

Oui. Oui, oui.

LE PRÉSIDENT :

… vous savez, c'est une vision. À part tout associer à Angus, mais par rapport à ce qui est proposé actuellement.

M. LOÏC DE FABRITUS GAUTIER :

Oui, bien, je l'ai dit en introduction : la vision proposée par le Service de l'urbanisme, pour moi, elle va dans la bonne direction, et mes propositions visaient vraiment à préciser certains points ou à donner des idées pour la suite du développement qui sont plus dans le détail de certains aménagements, comme l'idée d'un jardin communautaire partagé.

Mais l'idée d'avoir du logement, tout ce qui concernait aussi les hauteurs qui diminuent progressivement vers les quartiers résidentiels avoisinants, la place des équipements collectifs, la place des espaces verts, des corridors de mobilité active, des rues sans circulation automobile, le stationnement souterrain, ce sont toutes des choses qui, pour moi, sont importantes et que je partage dans la vision.

LE PRÉSIDENT :

OK. pense qu'on a fait le tour. Merci beaucoup, monsieur.

M. LOÏC DE FABRITUS GAUTIER :

Merci à vous. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Justement, j'allais appeler madame Emmanuelle Hébert, de Culture Montréal.

Mme EMMANUELLE HÉBERT
CULTURE MONTRÉAL

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, madame.

Mme EMMANUELLE HÉBERT :

Bonjour.

LE PRÉSIDENT :

Comme pour les autres, je vous mentionne que vous avez 10 minutes pour exprimer votre opinion. Par la suite, on a 10 minutes pour discuter avec vous. Alors, la parole est à vous.

Mme EMMANUELLE HÉBERT :

Bonjour, merci. Je suis tout d'abord désolée de ne pas pouvoir être avec vous malheureusement, aujourd'hui, j'avais un empêchement incontournable. Je vous remercie aussi d'être dans l'univers sépia avec moi. Ça vient avec la température extérieure.

Donc, voilà, je suis Emmanuelle Hébert, je suis directrice générale de Culture Montréal. Culture Montréal, c'est le Conseil régional de la culture de l'île de Montréal, mais c'est aussi et surtout une organisation citoyenne indépendante, non partisane, dont la mission est d'ancrer la culture dans le développement, en fait, de Montréal. Donc, la culture au sens large, les arts, bien sûr, mais aussi les industries culturelles et créatives, les équipements collectifs, le patrimoine, le design, la pratique artistique amateur.

Donc, on a une vision vraiment 360, et notre mission, elle est ancrée dans le développement d'un territoire. Et on croit que la culture, c'est un levier exceptionnel pour développer des milieux de vie complets, mais aussi pour développer, au niveau du développement économique, le développement de l'aménagement, développement social et même accélérer la transition socioécologique.

Donc, l'intervention que je fais aujourd'hui, je la fais parce que nos actions, elles sont à la fois d'être le porte-voix du milieu, mais c'est aussi de faire de la concertation avec le milieu, mais aussi d'autres secteurs, et d'être un incubateur d'idées.

Donc, le travail et le mémoire qu'on vous a envoyé, il a été réalisé notamment avec le concours d'une de nos commissions, un comité qui rassemble une trentaine de personnes qui viennent du milieu de l'art public, du patrimoine, de l'aménagement des espaces publics, et qui, quatre à six fois par année, réfléchissent ensemble sur ce que ça veut dire, en fait, l'aménagement culturel du territoire.

Il s'inscrit aussi dans le mémoire qu'on avait déposé à l'OCPM à l'époque pour le PUM 2030. Il s'inscrit également…

LE PRÉSIDENT :

Comment s'appelait cette commission?

Mme EMMANUELLE HÉBERT :

C'est la commission Aménagement culturel du territoire.

LE PRÉSIDENT :

Parfait.

Mme EMMANUELLE HÉBERT :

Et donc, ça s'inscrit également dans tout un travail qu'on fait depuis deux ans et demi de concertation à l'échelle de l'est de Montréal. Et donc, on a développé une concertation autour du rôle de la culture dans la revitalisation de l'est, qui rassemble une centaine de personnes. Ce qui est intéressant, c'est que c'est un tiers du milieu culturel, un tiers socioéconomique et un tiers des institutions, notamment l'ensemble des arrondissements concernés.

Et l'idée, c'est de voir quel rôle on peut jouer, quel rôle doit jouer la culture, quels moyens on doit lui donner, quelles sont les prochaines actions nécessaires, les opportunités, également, à la fois pour assurer, comme je le disais, une qualité de vie pour les citoyens, mais également pour miser sur la culture, pour transformer un territoire, comme on l’a fait, en fait, au Quartier des spectacles ou même au Quartier des arts du cirque.

Et dans l'est, on a également fait une étude qui est un portrait de la vitalité culturelle dans l'est, qui est disponible. D'ailleurs, dans le mémoire, vous avez un lien qui fait état de certaines réalités, notamment l'existence de certains déserts culturels, qu'on appelle, où il y a moins d'accès et de participation culturelle, et également l'importance, en fait, des équipements collectifs dans l'est de Montréal, notamment au nord, et plus on se rapproche de la 25, puisque les arrondissements, les équipements collectifs jouent un rôle distinctif.

Alors, tout d'abord, notre intervention, elle est à haut niveau. Nous ne sommes pas des spécialistes de réglementation. Nous avons une vision aussi métropolitaine, mais ancrée sur un territoire, comme je le disais, mais on voulait vraiment souligner, en fait, l'approche transversale et en amont qui est déployée avec cette consultation-là, que la ville centre travaille avec deux arrondissements différents pour développer cette vision, il faut le souligner, de travailler en amont plutôt que d'être en réaction, c'est excessivement important.

Et aussi, on est très heureux de voir que la culture est mentionnée. Et ce qu'on propose, c'est d'aller plus loin et de poursuivre un travail qui a aussi déjà été amorcé dans l'est avec des équipements collectifs comme Espace Rivière ou Cœur-Nomade, mais d'aller plus loin avec encore plus d'ambition.

Donc, je vous parlais de l'est, je vous ai dit un peu les éléments. Il y avait aussi un constat qui manquait beaucoup d'art public, ça, c'est important, et la nécessité aussi de faciliter la fluidité des populations, en fait, de miser sur une approche mixte avec, oui, la ligne bleue, mais aussi de la *promenabilité*, de faciliter, en fait, la façon dont on habite la ville.

Et c'est pour ça, nous, en fait, la vision de l'aménagement culturel du territoire qu'on porte avec nos membres – on est près de 1 000 membres, en fait, ça, j'ai oublié de le dire –, c'est vraiment que l'aménagement culturel s'appuie sur une vision du territoire où l'art, la culture, le patrimoine contribuent au sentiment d'appartenance. Donc, comment on peut s'élever au-delà d'un schéma d'aménagement ou un PPU nécessaire, mais pour créer du sens et que les citoyens s'approprient les espaces et puissent le vivre.

Et j'entendais l'intervention juste avant moi, on est vraiment dans cette même vision-là. La culture, elle contribue au sentiment d'appartenance et de bien-être, mais aussi à la personnalité, l'identité d'un lieu, la qualité attractive, la création de sens. Donc, nous, ce qu'on mise, ce sur quoi on mise, en fait, avec l'aménagement culturel du territoire, c'est aussi de passer d'une ville fonctionnelle à une ville relationnelle.

Dans notre mémoire, on met vraiment l'accent, en fait, sur la nécessité de mettre en place les équipements culturels dont il est fait mention. C'est excessivement important. C'est un tirant d'eau, c'est une opportunité exceptionnelle, la ligne bleue, et il faut créer une vie, une vitalité, il faut créer du sens.

Et donc, dans cet esprit-là, on se réjouit que la culture soit en amont et pas en aval, et on souhaite, en fait, que l'équipement collectif qui sera déployé en culture priorise les jeunes. On en a parlé tout à l'heure des adolescents et des enfants.

Considérant le double contexte à la fois démographique, mais aussi socioéconomique du territoire visé, il nous apparaît excessivement important de leur donner une place, une place

pour vivre la ville, être des citoyens à part entière, d'être capables d'être dans une approche de cohésion sociale, de se sentir appartenir à un territoire et pouvoir aussi exprimer et entendre leur voix.

D'ailleurs, je ne sais pas si le Conseil jeunesse va venir témoigner, mais je vous invite vraiment à lire leurs deux mémoires sur la vie déployée à la ville de Montréal, sur la vie nocturne et l'art public, c’est excessivement important. L'art et la culture, c'est la fabrique de la ville, c'est l'âme, c'est l'identité, et c'est au cœur, en fait. On ne peut pas avoir seulement un lieu où on est dans une approche fonctionnelle.

On fait des propositions de projets qui ont déjà été discutés dans le passé. Nous ne sommes pas les spécialistes pour dire quel est le meilleur projet culturel à ce stade-ci, on pense qu'il faut faire des études avec les principaux concernés, mais on nomme notamment un centre qui miserait sur toute la culture hip-hop pour les jeunes ou encore un centre où la pratique artistique amateur et les loisirs culturels sont priorisés. Pourquoi pas une bibliothèque d'adolescents, on en avait déjà parlé à l'époque pour la bibliothèque Saint-Sulpice, c'est un projet qui est tombé à l'eau.

Donc, vraiment, c'est… en fait, le message qu'on veut passer, nous, c'est soutenir cette vision-là, cette approche-là. Il faut aussi le dire quand il y a des bons coups et de rappeler que c'est une opportunité à saisir unique. C'est rare qu'on a cette opportunité-là dans une métropole, de penser un pôle aussi grand. Parce que se déplacer, bien, c'est aussi… ça dépasse… en fait, la mobilité dépasse les modes de transport actifs, hein. Dans le fond, c'est que ça permet de… ça sert les relations entre un individu et son territoire également.

Et donc, on pense qu'il faut absolument miser là-dessus, qu'il ne faut pas lâcher le morceau, il faut avoir de l'ambition. Il faut aussi miser sur le fait que Montréal, c'est une métropole culturelle, c'est une ville de design. Donc, il faut que les propositions soient audacieuses, mais qu'elles misent sur la qualité et l'excellence.

Et se rappeler aussi que ce qu'on fait à ce pôle, sur ce pôle-là, Pie-IX–Vertières, bien, oui, ça concerne les deux principaux arrondissements, mais ça aura aussi un impact majeur pour les arrondissements avoisinants, mais même pour le centre-ville.

Donc, comment on peut profiter de cette opportunité-là pour changer la perception qu'on a de certains secteurs, les rendre attractifs et s'assurer aussi que l'ensemble de la trame, autant les commerces que les habitations qui pourraient y être construites, ont une vitalité, sont agréables, qu'on a envie d'y aller. Et ça, ça passe par la culture, ça a été notamment documenté. Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup.

LA COMMISSAIRE :

Oui, j'aurais deux questions. J'ai eu l'occasion de lire votre mémoire. Vous l'avez évoqué, mais que très, très rapidement, le projet de la bibliothèque Saint-Sulpice. Dans votre mémoire, vous parlez de la démarche de conception qui pourrait inspirer la démarche ici pour le bénéfice des jeunes du secteur est. Pouvez-vous nous parler de cette démarche et comment on peut transposer ça en bénéfice pour le secteur ici?

Mme EMMANUELLE HÉBERT :

Mais oui. En fait, c'est qu'à l'époque, puis il y a des documents qui existent, il faudrait s'adresser à la Ville de Montréal puisqu'elle était la principale *intéress*… était celle qui portait le projet avec BAnQ, Bibliothèque nationale; en fait, c'est que rapidement, à l'époque, BAnQ avait au sous-sol, vous savez, tout un espace pour les enfants, les jeunes enfants et les familles, mais les adolescents ont peu de lieux où ils sont bien accueillis, où ils peuvent être eux-mêmes et vraiment être partie prenante, en fait, de l'élaboration d'une programmation.

Les bibliothèques du réseau de la Ville de Montréal le font de plus en plus, mais une bibliothèque totalement axée sur leurs envies, leurs besoins, ça n'existait pas. Et donc, il y a eu un travail sur un… je dirais un an et demi, là, mais bon, c'est peut-être deux ans, mais sur un long terme, où il y a eu des ateliers avec les jeunes, où on a travaillé avec les écoles, où il y a eu du travail aussi avec des spécialistes dans la façon de penser des bibliothèques, dans les usages. On a aussi intégré de la technologie.

Il y avait, bon, là je vous parle de ça, ça fait quand même un certain temps, t'sais, donc c'était le début des imprimantes 3D, par exemple. Tout le monde en a, ce n'est plus d'actualité, mais à cette époque-là, ça avait une pertinence.

Et aussi, dans une approche multifonctionnelle, les bibliothèques, maintenant, de plus en plus ont des médialabs, ont toutes sortes de choses. On sait qu'il pourrait y avoir, par exemple, des studios d'enregistrement de musique.

T'sais, tout à l'heure, on parlait aussi d'un centre qui fait appel, qui valorise la culture hip-hop. Il y a des exemples dans le monde. Il y a déjà aussi eu un projet où on voulait faire ce centre-là, où les jeunes peuvent aller danser de la danse urbaine. Là, en ce moment, où vont-ils? Dans les parc. Qu'est-ce qui arrive? Le téléphone sonne, la police débarque, il y a trop de bruit, c'est suspect, bon.

Alors, comment on fait pour profiter, en fait, d'une intervention pour donner les moyens de valoriser, en fait, l'expression des gens qui habitent un territoire, puis aussi de donner des espaces à ces jeunes-là? Parce que pour vrai, il y a peu… t'sais, dans leur maison, c'est trop petit. Je parlais des parcs; qu'est-ce qui reste, la cour d'école? Ils n'ont pas de lieu.

Donc, cette démarche-là, elle a été axée un peu, comme le disait la personne me précédant, dont le nom m'échappe, elle a été précédée d'une consultation.

LE COMMISSAIRE :

Bonjour, madame Hébert. Merci d'être avec nous cet après-midi. J'ai aussi pris connaissance du mémoire que vous avez déposé, merci pour ça.

Il y a une formule que vous avez utilisée que je trouve particulièrement inspirante. Vous mentionnez que l'art public devrait être un vecteur d'appropriation de l'espace. Vous l'avez mentionné, on est en amont, on a du temps, on a l'occasion de pouvoir réfléchir, proposer des idées. Ce serait quoi votre vision du déploiement d'une stratégie d'art public pour le quartier Pie-IX–Vertières? Vu qu'on a le temps, comment vous nous proposeriez ça?

Mme EMMANUELLE HÉBERT :

D'une part, puis encore une fois, nous, on est des généralistes, donc je ne me substituerai pas à des spécialistes en art public, mais quand même, on en fréquente pas mal, puis il y en a sur nos commissions et sur notre CA, mais d'une part, je pense qu'il faut… vous savez, on dit souvent qu'une œuvre d'art public, c'est réussi quand, une fois qu'elle y est, on ne peut même plus s'imaginer l'espace sans.

Et moi, dans mon autre vie, j'ai cofondé l'organisme MU et je l'ai codirigé, donc, qui produit des murales dans la ville de Montréal. Et on a bien vu, en fait, que parfois, on dit : « Le beau, c'est un peu quétaine. Qu'est-ce que ça veut dire? » Mais la beauté, ça entraîne aussi un regard différent sur l'espace qu'on habite, sur la communauté à laquelle on fait partie. Et ça, il faut l'intégrer.

Donc, l'art public, oui, ça peut être des œuvres monumentales, et je pense qu'il en faut et j'y reviendrai, mais ça peut être aussi, surtout si on a des espaces publics adjacents à cet espace-là, bien, la valorisation d'œuvres éphémères, de propositions temporaires, donc qui changent, qui stimulent la curiosité. Et à partir de ça, on peut aussi miser sur la médiation culturelle.

La médiation culturelle, c'est quoi, c'est une façon d'entrer en relation avec les citoyens et les citoyennes à partir d'une œuvre d'art pour stimuler une réflexion critique, pour entrer en relation avec l'autre. Donc, il y a différents formats. On pourrait même faire de la place pour des propositions qui viennent de ces arrondissements-là. T'sais, il y a vraiment un plan qui peut être déployé.

Et là aussi où je pense qu'il y a une opportunité excessivement intéressante, c'est sur l'axe Pie-IX en entier. Pour moi, la ligne bleue et ce que vous êtes… la vision qui est proposée, nous, on le disait, c'est une occasion exceptionnelle. Oui, ça doit servir les citoyens à proximité, évidemment, c'est eux qui sont là tout le temps. Par contre, ça va avoir un impact, ça va avoir une attractivité pour l'ensemble des autres arrondissements. Et il y a le SRB aussi qui passe par là.

Et rappelons-nous qu'au coin de Pie-IX et Honoré-Beaugrand [sic], il y a une œuvre d'art spectaculaire à l'entrée de ville, qui a été faite par BGL, et qui s'appelle *La Vélocité des lieux*, qui est faite avec des structures de métro, c'est comme une grande roue. Qu’on continue jusqu'à Jean-Talon, où il devrait y avoir aussi une œuvre spectaculaire pour souligner la ligne bleue, et d'autant qu'on sait que les œuvres d'art, ça célèbre le 60e anniversaire de la STM. Aujourd'hui, il y a des œuvres d'art dans chacune des stations de métro.

Et quand on descend, où on arrive? Au quartier olympique, Pie-IX-Sherbrooke, avec des installations de brouillard. Je vous épargne le nom, parce que ça va me prendre une minute juste l'énoncer, c'est très long, mais qui sont des statues avec des individus. Donc là, tout d'un coup, on vient de créer un sens, une unité qui dépasse l'œuvre. Donc, c'est ce type de vision qui pourrait bonifier. Et après, quelle est la meilleure façon de le faire? Bien, je pense qu'il faut se doter d'un plan d'aménagement.

Et je vous ferais part d'un rêve aussi qu'on a et que moi, j'avais quand j'étais fonctionnaire : pourquoi ne pas mettre des artistes en amont aussi? Là, on parle de la culture en amont, mais pourquoi ne pas mettre avec les aménagistes, avec les urbanistes, des artistes? On a des artistes exceptionnels au Québec qui travaillent dans les espaces publics. Bien, eux, ils sont là aussi pour challenger, pour amener une autre vision.

LE COMMISSAIRE :

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

J'aurais une question, madame. On a parlé tantôt de ville ou de secteur relationnel. Vous avez donné beaucoup d'exemples de besoins ou d'offres culturelles et communautaires, mais particulièrement dans le quartier Pie-IX–Vertières, vous avez tellement mentionné des choses intéressantes; quelle forme ça pourrait prendre?

Parce qu'il y a beaucoup d'immeubles, beaucoup… mais par exemple, on a parlé de centres culturels, de toutes sortes de formes de représenter l'art et la culture, mais dans un secteur restreint, on a 25 hectares, il y a de la construction de toute sorte, des métros,

commerces. Quelle forme ça prendrait, un lieu ou des lieux pour pouvoir développer l'offre culturelle du secteur, selon vous?

Mme EMMANUELLE HÉBERT :

Bien, écoutez, moi, c'est clair que pour que ça fonctionne, il faut quand même que ce soit un équipement collectif. Parce que t'sais, vous savez, moi, je ne dirais jamais « il faut trois nouvelles salles privées indépendantes dans ce secteur-là ». Je veux dire, il y a des enjeux de viabilité.

Donc, c'est sûr qu'un équipement collectif, ça peut jouer un rôle excessivement important, c'est clair. L'art public aussi peut d'ailleurs être un facteur d'attractivité aussi.

Pour moi, il y a deux autres éléments qui sont vraiment intéressants, puis à ce stade-ci, dire exactement quelle forme, c'est un peu préliminaire, mais il faut que les gens puissent non seulement avoir accès à la culture, donc par exemple une salle de spectacle, une maison de la culture, mais ils doivent aussi avoir accès à des espaces pour participer. Quand on dit « participer », c'est-à-dire être eux-mêmes créateurs, parce qu'on est tous, en fait, on a tous notre propre voix, et c'est là où on parle d'espace pour la pratique artistique amateur, le loisir culturel.

Et moi, je vois des studios de danse, des lieux d'enregistrement sonore. Donc, ça, c'est des formes aussi qui ne sont pas trop coûteuses. Et ça, ça peut être des… ça peut parfois être dans le privé, parce que c'est plus facile de le louer. Et donc, pour moi, il y a des formes comme ça. Puis après, bien, je pense que déjà, si on réussit ça, là, ça serait déjà pas mal.

LE PRÉSIDENT :

OK. Merci.

LA COMMISSAIRE :

Bonjour. Comme mentionné tantôt, je vous disais que j'ai pris connaissance de votre mémoire. Malheureusement, je ne l'ai plus devant moi, mais dans le mémoire, on peut lire que

vous nous demandez d'imaginer, miser sur le statut de Montréal métropole du design. Non, excusez. UNESCO du design.

Mme EMMANUELLE HÉBERT :

Oui.

LA COMMISSAIRE :

Et comment vous pouvez… comment on pourrait intégrer, de miser sur ce statut-là dans l'étape qui va suivre l'étape de la vision qui vous a été présentée? C'est-à-dire que la vision va conduire à un document de planification détaillée, à l'encadrement du développement immobilier qui va se faire, à un plan d'ensemble. Donc, c'est la prochaine étape. Comment on pourrait miser sur le statut Montréal ville UNESCO du design vers la prochaine étape? Comment vous imaginez qu'on pourrait intégrer, miser sur ce statut vers la prochaine étape?

Mme EMMANUELLE HÉBERT :

Bien, déjà, il faut se rappeler que la Ville, puisque ça relève de la Ville, a un bureau du design. Donc, le bureau du design doit être au cœur de cette vision-là. On ne peut pas lui demander d'arriver à la fin en disant « habille le chantier avec des palissades qui sont colorées ». Là, je caricature parce qu'il faut plus que ça, mais c'est ça que je veux dire. Ça ne peut pas être juste en aval. Il faut le prévoir en amont.

On peut aussi faire des concours internationaux pour les équipements collectifs. On peut, t'sais, on peut miser sur des aménagements de mobilier qui font appel, non, qu'on n'achète pas nécessairement dans un catalogue. Par exemple, si vous allez à l'Esplanade tranquille au centre-ville, c'est un exemple exceptionnel de réalisation d'espaces collectifs où on a misé sur ville UNESCO de design, une approche esthétique. C'est un designer, Zébulon Perron, qui a fait l'aménagement.

Donc, on n'est pas dans du mur à mur avec des projets qu'on, t'sais, quand on prend la même peinture partout, parce que finalement, c'est ça qui est le plus pratique; on est dans une

vision. Et moi, je pense que ce territoire-là aussi, il mérite de la beauté et des équipements de qualité.

Et peut-être juste en réponse rapidement, en complément de ce que j'ai dit au président, je crois, au… je suis loin, je ne vois pas bien vos noms, vous m'excuserez, mais je pense aussi que miser sur la culture pour développer une ville relationnelle, je rajouterais deux éléments : il faut que l'équipement collectif majeur culturel soit connecté au métro. Il faut que ce soit facile. Parce qu'un des enjeux, c'est parfois que les espaces culturels sont loin et c'est compliqué.

Donc, ça, c'est vraiment important que ce soit connecté. Après, est-ce que c'est au-dessus d'un terminus de bus? Est-ce que c'est connecté au métro? Là, après, il y a des spécialistes. Mais ça, c'est un élément.

Et l'autre élément qui est une opportunité pour moi, importante, c'est qu'à Montréal, il manque d'espaces de création pour les artistes également. Et l'est a été identifié comme un espace encore abordable. On parlait d'abordabilité tout à l'heure pour les familles, mais c'est vrai aussi pour les artistes qui sont par ailleurs parmi les plus pauvres, en fait, à Montréal comme travailleurs. Donc là, il y a aussi une opportunité de développer des ateliers d'artistes et de sortir des équipements du foncier.

LE PRÉSIDENT :

Mais très bien, je vous remercie beaucoup, madame Hébert. On va passer à la prochaine personne. Merci beaucoup.

Mme EMMANUELLE HÉBERT :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Au revoir. On est un petit peu d'avance, alors je ne sais pas si monsieur Alain-Antoine Courchesne est ici.

M. ALAIN-ANTOINE COURCHESNE

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, monsieur Courchesne.

M. ALAIN-ANTOINE COURCHESNE :

Bonjour, monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

Bienvenue ici avec nous. Écoutez, comme j'ai mentionné aux autres participants, vous avez 10 minutes pour nous exposer vos opinions, et par la suite, on aura 10 minutes pour échanger avec vous. Alors, la parole est à vous.

M. ALAIN-ANTOINE COURCHESNE :

Bien, merci d'abord de me recevoir. Vous imaginez très bien que je vais vous parler du (inaudible) Montréal souterrain 2.0, donc l'aspect souterrain de cette…

SUSPENSION DE QUELQUES INSTANTS – PROBLÈMES TECHNIQUES

M. ALAIN-ANTOINE COURCHESNE :

Donc, c'est ça. Je vais vous parler, entre autres, du Vertières souterrain ou du Montréal souterrain. Je vais vous parler aussi de l'impact humain que ces aménagements projetés amènent, ainsi que l'ouverture que ça donne. L'ouverture routière qui est proposée. Donc, c'est les trois éléments que je vais aborder.

Si jamais je n'arrive pas à mon 10 minutes, je vous invite à échanger et on aura peut-être plus de temps pour échanger si possible. Donc, le premier élément, le Vertières souterrain, je pense que c'est un gros manque dans cette vision-là, de pouvoir avoir… pouvoir penser à vraiment aménager l'immobilier, non seulement en hauteur au-dessus du sol, mais également aménager le sous-sol.

Je pense que ça peut amener autant un élément économiquement viable, donc plus au niveau des commerces, peut-être même éventuellement au niveau de l'industrie légère. On pourrait penser vraiment à un Montréal souterrain où il y aurait vraiment une vie souterraine qu'on pourrait éventuellement peut-être relier. Ce n'est pas se restreindre à Vertières, mais l'ouvrir aux autres nouvelles stations, est-ce qu'il y aurait des façons de pouvoir relier ces stations-là, qu'on puisse le marcher à l'intérieur dans le souterrain.

On l'a déjà vu au centre-ville de Montréal, donc il y a déjà un Montréal souterrain qui est internationalement connu. Je pense que ce serait intéressant de pouvoir développer ça à Vertières. J'ai trouvé ça dommage de ne pas le retrouver dans la vision qui avait été proposée.

L'aspect aussi humain par rapport aux aménagements proposés, on entoure un parc de grands immeubles. Ça devient comme une cuvette de… une centralisation, un jardin intérieur ou quelque chose qui est élément, et on *appor*… on amène aussi beaucoup de transit ou d'animation. Il y a beaucoup plus d'humains qui vont se retrouver dans ces espaces-là, qui vont créer des éléments sécuritaires, des enjeux. L'itinérance va être amenée. Les gens vont arriver, ils vont rester peut-être dans les parcs, ces choses-là.

Donc, ça amène des enjeux sociaux qui sont prouvés et qu'un nouvel aménagement ou qu'un aménagement autre, entre autres peut-être un parc ouvert sur les rues, pourrait être intéressant à pouvoir développer pour qu'on voie le parc et qu'il ne soit pas à l'intérieur de quelque chose de caché où les gens… donc, vraiment ouvert sur les rues secondaires, ça pourrait être quelque chose de super intéressant. On le voit au parc Maisonneuve, on le voit au parc La Fontaine, où le parc est vraiment en accès à la rue.

Donc, c'est vraiment ce que je trouve intéressant de le (inaudible) comme ça. Ils ne l'ont pas fait… la vision n'était pas comme ça. Je le déplore, en tout cas, de le restreindre et de

le… de le restreindre à quelque chose de très, très fermé. Donc, c'est quelque chose que j'amènerais au niveau de…

Au niveau de l'ouverture des rues, on a vu, entre autres, Bélair qu'on voulait ouvrir et tout désenclaver le secteur plus nord-sud, donc permettre, entre autres, aux autobus de pouvoir traverser autre que sur Pie-IX. Ce que ça amène à ce niveau-là, c'est que si tu as des… le plan d'aménagement, entre autres, du secteur, je ne sais pas si 14 ou 15, mais amène la rue Bélair vers le centre. Donc, les deux rues, j'imagine qu'elles seraient dans les sens, puis qu'elles arriveraient vers Pie-IX, puis il n'y aurait pas d'accès au parc à ce moment-là.

Donc, il y a des rues qui montent puis qui descendent, mais elles ne peuvent pas remonter vers le nord. Donc, il faut seulement descendre. Et elles arrivent sur Bélair, donc ça va créer un engorgement, selon moi, qui n'est pas souhaitable pour ceux qui veulent remonter vers le nord. Je trouverais intéressant de rester… Comme c'est là actuellement, il y a les espaces de la… les rues se terminent, puis ça fait des rues fermées ou semi-privées.

Si on l'ouvre vers un parc au lieu de relier une rue, ça permet de pouvoir avoir un apaisement de ces rues-là au départ. Donc, je pense que c'est un… si on les ouvre puis qu'on les permet de circuler, il va y avoir beaucoup de… pour éviter les secteurs problématiques, entre autres Pie-IX-Jean-Talon, ils vont utiliser les rues secondaires, selon moi. Donc, c'est aussi un aspect que je questionne de la vision des orientations.

Je ne sais pas au niveau du temps, ce que ça donne, mais pour moi, j'en aurais terminé à ce moment-là. Je ne sais pas si vous avez des questions. Il y a des questions?

LE PRÉSIDENT :

On va tout de suite échanger avec vous. J'aimerais ça que vous élaboriez un peu plus sur le Vertières souterrain. Évidemment, la station de métro Vertières va être reliée à d'autres stations de métro, mais vous vouliez dire entre les secteurs bâtis?

M. ALAIN-ANTOINE COURCHESNE :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Comme des souterrains entre les parcelles en développement?

M. ALAIN-ANTOINE COURCHESNE :

Oui, tout à fait. On le voit, entre autres, on peut prendre l'exemple de la station Berri-UQAM qui est reliée en souterrain à la bibliothèque ou à la Grande Bibliothèque. Elle est reliée en souterrain à la Grande Bibliothèque. Elle est reliée à l'Université, Berri-UQAM en souterrain.

Donc, si on a des équipements collectifs à développer qui sont proposés, ce serait bien de les relier au souterrain, pouvoir dire qu’on peut avoir un accès souterrain sans avoir à sortir, que ce soit l'hiver ou peu importe, l'été. On a un accès souterrain à ces équipements collectifs là que l'on développe, puis peut-être même privés.

On parlait des… il y avait un développement au niveau des stationnements souterrains, de pouvoir les relier. Je pense entre autres au parc Hébert, où il y a eu un atelier où il y a vraiment un pôle commercial qui est là, avec des souterrains intérieurs et extérieurs. Ils ont refait dernièrement un parc où ils ont ajouté un parc de soccer synthétique.

Est-ce qu'il y aurait eu moyen de pouvoir passer sous le souterrain, sous le parc, puis de pouvoir ressortir dans ces parcs, soit sur le… puis de rallonger ces éléments-là et les interconnecter? Ça permettrait de pouvoir se retrouver puis pouvoir aller, je ne sais pas, moi, il y a l'hôpital, le CHUM qui est relié au métro avec des vitres, des barrières. Donc, c'est plus dans cette vision-là que je le voyais.

L'avantage que le centre-ville a, c'est qu'il y a deux stations de ligne de métro qui sont relativement proches. Donc, ça permet de pouvoir voir la concentration et de relier deux stations de métro. La difficulté sur la longueur, c'est que c'est plus long et c'est plus compliqué, mais ça pourrait être envisageable dans une certaine mesure.

LE COMMISSAIRE :

Bonjour, monsieur Courchesne. Merci d'être avec nous cet après-midi. Moi aussi, votre idée du Montréal souterrain m'amène plein de questions. Selon vous, quel impact ça pourrait avoir d'aménager, un peu comme vous le suggérez, des galeries commerciales, des liens vers les équipements collectifs en souterrain?

Vous donnez vous-même l'exemple Berri-UQAM, ça fait qu’imaginons un petit Berri-UQAM en dessous de la future station Vertières dans, je ne sais pas, 10 ans, 15 ans. Quel impact ça pourrait avoir sur les aménagements en surface?

Parce que là, vous comprenez qu'il va y avoir aussi des commerces, des services en surface, vous avez vous-même parlé des parcs, vous dites vous-même qu'on veut que les parcs soient vivants, animés. On ne veut pas qu'il y ait, bon, des gens qui errent ou je ne sais trop. Donc, selon vous, cette dualité-là, qu'est-ce que ça amènerait dans le quartier? Comment ça se passerait au niveau de la vie en surface?

M. ALAIN-ANTOINE COURCHESNE :

C'est clair qu'effectivement, les enjeux du centre-ville et le fait d'amener la population fait qu'en surface, ça peut… il y a certains enjeux sociaux et sécuritaires et du vivre ensemble qui se créent, qui est un enjeu, mais qu'on connaît déjà et qu'on peut relativement contrôler.

Par contre, si on met en extérieur un endroit où les gens de Pie-IX qui arrivent puis qui s'en vont dans le petit parc se réunir, si on a des gens qu'on amène du métro qui ressortent de là, ce qu'on fait, c'est qu'on concentre une masse de gens à l'intérieur, comme il est proposé, et de pouvoir avoir des problématiques de… on a comme quatre axes de sortie de ce parc-là ou de ce lieu apaisé, ouvert, et ça permet de pouvoir avoir cette circulation-là.

Mais s'il y a une grosse concentration puis qu'on veut avoir une gestion de foule, entre autres, ça devient des enjeux qui sont problématiques. Si le réaménagement, il y a un parc sur rue, la gestion de foule est plus facile. On utilise les trottoirs ou on les ramène dans les souterrains pour vraiment amener ça. Donc, je trouve ça intéressant.

Puis, dans la mesure où les parcs sont ouverts sur les rues, donc les gens ne voient pas quelque chose de concentré mais qui ont une ouverture sur les parcs, c'est l'enjeu qu'on voit aussi au niveau du… si on le fait de cette façon-là comme telle qui est proposée, on va avoir l'élément de se retrouver toujours à l'intérieur. On peut sortir à l’UQAM, on revient dans le parc, on ressort, on va à la Grande Bibliothèque, on revient dans le parc. Donc, ça peut amener des enjeux à ce niveau-là, puis où, pour les gens du secteur, au niveau de la quiétude, peut être un enjeu important.

Mais il y a aussi l'enjeu particulièrement sur Vertières, puis sur cet enjeu-là, au niveau de crête hydrique [phon.]. Donc, la gestion de l'eau, si on investit le sol, on va avoir… l'eau va être un élément à gérer qui va être important. Là, on crée une cuvette dans ce qui est proposé, de pouvoir avoir des bassins de rétention ou des parcs éponges qui vont être là. Si on crée cet espace-là, on pourrait peut-être le réinvestir.

Je ne connais pas l'état des égouts pluviaux du secteur puis de leur façon de pouvoir gérer puis de pouvoir le prendre, mais il y aurait effectivement des enjeux en surface qui pourraient être créés.

LE PRÉSIDENT :

Ça va aller pour nous. On vous remercie beaucoup, monsieur.

M. ALAIN-ANTOINE COURCHESNE :

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

On a beaucoup d'avance. Alors, bon, alors on prend la pause et on revient vers 15 h 15. Merci.

PAUSE DE QUELQUES MINUTES

M. RAÙL GARATE
MASSE CRITIQUE MONTRÉAL

LE COMMISSAIRE :

On va poursuivre notre séance de l'après-midi du 5 novembre. Alors, la prochaine personne à présenter son opinion est monsieur Raùl Garate, de Masse Critique Montréal. Comme j'ai expliqué à tous les autres participants, vous avez 10 minutes pour exposer vos opinions, et par la suite, on a 10 minutes pour vous questionner, échanger avec vous. Alors, la parole est à vous.

M. RAÙL GARATE :

Bonjour, tout le monde. Donc, c'est ça, mon nom est Raùl Garate. Je représente Masse Critique Montréal. On est un collectif cycliste montréalais. On revendique un accès pour tout le monde, pour toutes les personnes les plus vulnérables sur la route, à travers des aménagements sécuritaires, rapides et efficaces, à travers toute la ville, toute l'île de Montréal, en fait.

Donc, tout simplement, bien, mon plan, je vais passer par trois points. Donc, déjà, une présentation, même si on est tous à peu près au courant de qu'est-ce qui se passe ici. Peut-être un petit peu avec une *twist* sur la mobilité active, en fait, donc du quartier puis du projet. Ensuite, notre plaidoyer pour bonifier l'offre vélo dans *l’arron…* dans le quartier, pardon. Donc, pourquoi et comment bonifier cette offre vélo ici, dans le quartier.

Ça fait que tout d'abord, le site, donc on le sait très bien, c'est un développement de banlieue typique du Québec. Donc, ça, c'est une photo qui était dans un des manuels, justement, de l'OCPM.

C'est un quartier qui a été beaucoup développé dans les années 70, 80, 90, avec énormément de... bien, ça reste un endroit qui est quand même assez dense malgré tout, et il y a une omniprésence de la voiture et de ses infrastructures, ce qui rend les déplacements

assez compliqués quand on n'est pas en auto, notamment quand on veut traverser, par exemple, sur l'avenue Jean-Talon ou encore quand on veut passer d'un côté à l'autre de cette zone commerciale ici, bien, dans Le Boulevard, où on se situe en ce moment.

Ça fait que ce projet, justement, de redéveloppement grâce au métro est l'occasion idéale pour changer la donne et puis enfin construire un quartier du 21e siècle. Le Québec manque cruellement d'infrastructures pour les personnes les plus vulnérables dans la route. On a beaucoup trop pensé aux voitures au détriment des piétons, des cyclistes, des personnes qui utilisent le transport en commun, des personnes à mobilité réduite également. Donc, c'est ça, l'arrivée du métro est une excellente occasion de rattraper le temps perdu.

Ce futur quartier ne devrait pas dépendre d'une infrastructure autocentrée, donc on veut limiter le plus possible ou, du moins, offrir, en fait, plus d'opportunités de déplacement autrement qu'avec l'automobile, avec l'auto solo. Tout le monde y gagne, donc les piétons, les cyclistes, les usagers des transports en commun, les personnes à mobilité réduite, les automobilistes aussi, quand on offre plus d'alternatives et puis qu'on laisse plus de place. Et puis, de la place, il y en a beaucoup dans le secteur.

Donc, nous, on souhaite la sécurité pour tout le monde. Il y a eu plusieurs décès de piétons ces 10 dernières années. Si je ne me trompe pas, il y en a eu même eu deux durant l'année 2023. Ça, c'est les données de la Ville de Montréal, si je ne me trompe pas. Cette zone est particulièrement accidentogène pour tout ce qu'on a déjà raconté, c'est-à-dire avec le fait que ce soit vraiment très, très centré sur la voiture. Il y a beaucoup d'espace, justement, qui est dédié à la voiture, que ce soit des places de stationnement, mais également des routes qui sont très larges et très longues. Donc, t'sais, comme la vitesse est encouragée de façon un petit peu inconsciente.

Et cette nouvelle station de métro, enfin, ces nouvelles stations de métro, il y en a plusieurs, vont générer des nouveaux déplacements, des déplacements qui vont généralement être à pied ou en transport actif. Donc, il est primordial de sécuriser les déplacements des plus vulnérables sur la route, notamment dans ce quartier qui va bientôt fleurir.

Alors, pour cela, en fait, on voudrait proposer de bonifier nos pistes cyclables dans le secteur. Il y a plusieurs raisons qui plaident à plus de pistes cyclables ici. Déjà, de 1, le réseau

cyclable de Saint-Léonard est très, très peu développé comparé aux arrondissements limitrophes de Rosemont–La Petite-Patrie et de Villeray–Saint-Michel–parc-Extension.

On le voit sur le plan, en fait, la carte des pistes cyclables aux alentours. Ça s'arrête net aux limites de l'arrondissement, notamment dans la partie sud, en fait, de Saint-Léonard, ce qui est quand même dommage, parce qu'on a comme deux arrondissements qui ont un réseau cyclable relativement robuste. On est proches de Bélanger aussi, qui est une zone assez importante au niveau de générateur de déplacements. Et cela permettrait finalement, bien, d'intégrer Saint-Léonard dans le réseau vélo montréalais en offrant un lien rapide, sécuritaire, efficace.

Et enfin, on souhaite qu'une autre alternative soit offerte aux citoyens et citoyennes qui ne sont pas motorisés à l'année longue. Donc, on voudrait avoir une piste, enfin, des pistes cyclables qui soient déneigées également, afin qu'on puisse également faire la pratique du vélo d'hiver. On connaît beaucoup de personnes qui font du vélo d'hiver, moi y compris.

Donc, pour cela, on propose tout d'abord le REV Jean-Talon, le REV Jean-Talon qui a déjà commencé. Il y a une petite partie qui est déjà construite dans Villeray, si je ne me trompe pas, entre Christophe-Colomb et la 1re Avenue, ça fait que c'est la suite logique, en fait, de continuer ce REV en direction de l'est.

Cela va aussi s'inscrire dans un plan stratégique un petit peu plus global de développer l'est, donc de faire en sorte qu'on puisse offrir plus d'alternatives de transport aux personnes qui habitent dans l'est de la ville, parce que c'est un quartier, enfin, c'est une aire de la ville qui est particulièrement en croissance, qui est en grand développement.

Donc, ce REV, il permet de connecter au reste du réseau de la ville, permet également de donner un lien cyclable sécuritaire pour les usagers BIXI. Il y a trois stations qui jouxtent la piste cyclable, enfin, en tout cas, l'avenue Jean-Talon.

Et puis, cela va permettre aussi de couvrir le dernier kilomètre, donc c'est-à-dire quand on sort du métro et puis qu'on va faire notre trajet entre le métro et le travail ou le métro et la maison, par exemple, on aura des déplacements actifs, sécurisés, jusqu'à la destination. Ça

fait que le but, pour nous, c'est que ces gens puissent arriver en vie là où ils ou elles doivent aller.

Voilà pour moi.

LE PRÉSIDENT :

Juste un éclaircissement.

M. RAÙL GARATE :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Ce que vous montrez, ce n'est pas des pistes sécuritaires, ça? Ce n'est pas à ça que vous vous référez, vous parliez du REV?

M. RAÙL GARATE :

C'est des images d'illustration.

LE PRÉSIDENT :

OK, c'est bon, c'est bon.

M. RAÙL GARATE :

Ça fait que voilà pour moi. Merci.

LE COMMISSAIRE :

Bonjour, monsieur Garate, merci beaucoup de prendre le temps cet après-midi, merci pour votre présentation. Vous dites – j'ai deux questions assez courtes – que la zone, je comprends, Vertières–Pie-IX, la zone qui est à l'étude présentement, qu'elle est particulièrement accidentogène. Est-ce que vous avez des données que vous pouvez nous partager, là, qui vous amènent à ce constat-là, d'avoir une zone qui est particulièrement accidentogène?

M. RAÙL GARATE :

Oui. Donc, c'est des données qui figuraient sur… si je ne me trompe pas, c'est le plan Vision Zéro de la Ville de Montréal. Je vais juste le retrouver. Il s'agit de données qui sont publiques, ça fait qu'on peut les trouver facilement sur le site de la Ville de Montréal. Je peux vous transmettre, si jamais, le document à l'occasion. J'ai un camarade qui l'a fait, qui l'a préparé pour ça.

LE COMMISSAIRE :

Oui, ce serait utile. Puis vous pourrez envoyer ça à monsieur Joseph, derrière...

M. RAÙL GARATE :

Génial.

LE COMMISSAIRE :

… pour prendre contact. Si on pouvait avoir les données spécifiques au secteur Vertières puis les abords, je pense que ce serait utile pour la commission. On est conscients que c'est des données qui sont disponibles publiquement, mais nous, on doit utiliser les données qui sont présentées à la commission.

M. RAÙL GARATE :

Très bien.

LE COMMISSAIRE :

Moi, j'aimerais ça que vous élaboriez un petit peu sur le principe de dernier kilomètre dont vous avez fait mention. On l'a entendu dans d'autres présentations, là, dans les deux dernières journées. J'aime ça que vous élaboriez un petit peu plus : c'est quoi exactement le dernier kilomètre? Comment ça peut se déployer? Pourquoi c'est important? Puis vous avez parlé de BIXI aussi : est-ce qu'il y a un lien dernier kilomètre BIXI?

M. RAÙL GARATE :

Bien, merci pour la question. C'est une question très, très pertinente. En fait, une bonne partie, sauf erreur, à peu près entre le cinquième et le quart des déplacements en BIXI se font entre une station de métro et une station de BIXI proche du lieu d'arrivée des personnes qui prennent le BIXI. Donc, ce sont des… les stations de métro sont des générateurs de déplacements, mais en général, notre itinéraire ne finit pas exactement à la station de métro. Des fois, on doit marcher peut-être 500, 600, 800 mètres pour arriver jusqu'à notre destination.

Et donc, le dernier kilomètre, justement, c'est ce morceau-là qui nous manque dans le maillage, un peu, dans le cocktail de déplacements que l'on choisit lorsqu'on se déplace pour aller au travail, pour aller à la maison, par exemple.

Et donc, pour pouvoir encourager l'utilisation du transport actif pour que ce dernier kilomètre ne se fasse pas, par exemple, en auto ou qu'il ne se fasse pas dans des conditions optimales, on souhaiterait qu'il y ait plus de *déplace*… bien, plus d'infrastructures cyclables afin que ces gens puissent prendre le vélo pour faire la dernière partie de leur déplacement et aussi la première, d'ailleurs, parce qu'en général, comme, pas tout le monde habite à côté d'une station de métro.

Donc, le fait d'avoir ce maillage-là très fin de pistes cyclables autour d'une station de métro aide et puis encourage, en fait, l'utilisation du transport actif. Et donc, on a vraiment comme, c'est ça, une nouvelle façon de se déplacer, une façon qui n'implique pas d'avoir de l'auto solo là-dedans.

LE PRÉSIDENT :

Hier, il y a une personne qui nous a parlé de la problématique grandissante des vélos-cargos, une personne qui est en faveur du vélo-cargo, mais qu’il y en a de plus en plus. Je pense qu'il référait à la piste Rachel. Qu'est-ce que ça veut dire? Qu'est-ce que, comment vous voyez ça, cette problématique-là? Comment ça se peut se gérer dans un développement d'un plan vélo? Ça, le vélo-cargo, en termes de taille d'équipement, puis aussi au niveau du stationnement, de la sécurisation de ces équipements-là.

M. RAÙL GARATE :

Alors, bien, déjà, vous citez l'exemple de la rue Rachel. Donc, la rue Rachel est une piste cyclable qui est déjà assez ancienne, elle a plusieurs décennies. Et puis, elle n'est plus vraiment comme adaptée, en fait, à ce volume de vélos qu'il y a en ce moment.

Et puis, bien, c'est ça, on a des vélos-cargos, on a des enfants qui sont à vélo, on a des gens qui sont en BIXI, qui ne sont pas forcément familiers avec le réseau cyclable montréalais. Et en fait, l'idée derrière le REV, par exemple, sur Jean-Talon, c'est d'avoir, comme le REV Saint-Denis, avoir suffisamment d'espace pour qu'un déplacement soit sécuritaire de chaque côté, de chaque sens, en fait, de la rue.

Et au-delà de ça, en fait, cela prendrait aussi des aménagements pour pouvoir barrer sécuritairement, que ce soit nos vélos et les vélos-cargos, également. C'est des stratégies qui sont assez faciles à implémenter. C'est de trouver du mobilier urbain qui permette de barrer sécuritairement le vélo ou encore de responsabiliser également les entreprises privées qui font ces livraisons à vélo, parce qu'en général, ce sont des privés qui font des livraisons à vélo.

Mais la clé là-dedans, c'est de donner suffisamment d'espace pour qu'il n'y ait pas de collision frontale, comme par exemple dans le cas de la rue sur Rachel.

LE PRÉSIDENT :

Et je référais aussi, on voit des familles à vélo, là, pas des marchandises, mais une famille avec deux, même j'ai vu trois enfants sur le même vélo. C'est la même dynamique que les vélos-cargos, c'est la même grosseur. Est-ce que vous avez des exemples où ils ont implanté des mobiliers urbains pour recevoir ces équipements-là près des stations de métro ou des terminus ou autre?

M. RAÙL GARATE :

Sauf erreur, sur Fleury, dans Ahuntsic-Cartierville, il y a des casiers à vélo. C'est des casiers qu'on peut louer, par exemple, à la journée ou encore à la semaine, où on peut y barrer de façon sécuritaire et puis…

LE PRÉSIDENT :

Au métro Fleury?

M. RAÙL GARATE :

Non, c'est sur la rue Fleury.

LE PRÉSIDENT :

Sur la rue.

M. RAÙL GARATE :

Sur la rue Fleury, oui. Il y a ça qui peut être utilisé. Donc, c'est comme littéralement une boîte qui se ferme, qui est suffisamment grande pour y accueillir un vélo-cargo. Ça, ça pourrait être une idée.

Le fait qu'on ait un espace aussi grand comme ici, Le Boulevard, qui va être probablement démoli ou, du moins, qui va être revampé, on aura peut-être de l'espace, en fait, pour pouvoir y installer des casiers à vélo, des casiers à vélos-cargos, pourquoi pas.

LE PRÉSIDENT :

OK. Merci.

LA COMMISSAIRE :

C'est intéressant ce que vous soulevez, que le REV pourrait permettre de prolonger, bon, le réseau, relier au réseau, mais dans le secteur où la vision a été présentée, est-ce que vous voyez des liens nord-sud ou d'autres liens qui devraient être améliorés?

M. RAÙL GARATE :

Oui. Donc, le REV, en fait, il s'inscrit dans une logique de maillage plus fin, plus local. Notamment, c'est ça, avec les liens nord-sud, Le Boulevard, donc le bâtiment dans lequel on est, fait office d'une grosse barrière entre le nord et le sud du quartier, justement, de ce secteur qui est à l'étude.

Et puis, il est primordial, en fait, de pouvoir connecter la piste sur Villeray avec le sud, avec la rue Bélanger dans le coin de Rosemont. Donc, c'est ça, comme, on va dire que notre idée, c'est de proposer le REV Jean-Talon afin de pouvoir, après, compléter en faisant un maillage plus fin, plus serré, en fait, de pistes cyclables locales, en fait. Voilà.

Merci, bonne journée.

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie beaucoup pour votre participation. On est un petit peu d'avance. Est-ce que madame Marianne Giguère est ici?

Mme MARIANNE GIGUÈRE

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, madame Giguère.

Mme MARIANNE GIGUÈRE :

Bonjour.

LE PRÉSIDENT :

Merci d'être ici aujourd'hui.

Mme MARIANNE GIGUÈRE :

Ça me fait plaisir.

LE PRÉSIDENT :

Comme je le mentionne à tous les autres participants, vous avez 10 minutes pour nous présenter votre opinion, vos opinions, et nous aussi, on a 10 minutes pour vous répondre ou vous questionner. Alors, c'est à vous.

Mme MARIANNE GIGUÈRE :

Merci beaucoup. Merci de nous recevoir. Merci de participer à cette... Merci. Ça fait beaucoup de merci pour commencer.

Bien, je vais commencer par me présenter. Moi, j'ai fait des études en géographie, dont une scolarité, un terrain de maîtrise qui était axé sur le développement en milieu urbain. Et

beaucoup plus récemment, j'ai été élue à la Ville de Montréal pendant 12 ans, trois mandats durant lesquels j'étais en charge, j'étais responsable des dossiers de la mobilité active, essentiellement.

Donc, je pourrais commencer par déclarer mon intérêt, le Réseau express vélo dont on vient de parler beaucoup, j'ai participé à le concevoir, à le réaliser, à le défendre aussi.

LE PRÉSIDENT :

Et maintenant, vous êtes ici à titre personnel?

Mme MARIANNE GIGUÈRE :

Exactement, parce que ça fait un an que je ne suis plus élue. Donc, je suis ici comme citoyenne qui se préoccupe toujours du réaménagement de la ville et des rues et de tout ce qui se passe à Montréal.

Mais en fait, je savais que plusieurs personnes allaient venir ici vous parler en particulier de la mobilité active, parce que c'est l'écosystème que je fréquente, un des écosystèmes que je fréquente toujours assez assidûment. Et j'ai eu envie de venir, en fait, pour faire auprès de vous un plaidoyer en faveur des professionnels qui travaillent à la Ville de Montréal, et que ce message-là soit transmis, puisque ce sera votre travail par la suite.

Quand on lit le document qu'on a pu consulter dans le cadre de cette consultation-là, bien, tout est là. C'est tellement bien fait. Toutes les… chacune des six visions qui sont présentées, à mon sens, puis je pense que vous êtes au moins deux d'entre vous urbanistes vous-mêmes.

LE PRÉSIDENT :

Et géographes.

Mme MARIANNE GIGUÈRE :

Bon, c'est encore mieux. Tout est là. Tout ce qu'on souhaite voir se réaliser dans le cadre de ce projet-là est très bien présenté. On identifie les problèmes à régler, on identifie toutes les caractéristiques du territoire, sa densité, tous les problèmes de mobilité, les déplacements, ce que Raùl a souligné aussi, la traversée de la rue. On identifie l'énorme problème de la surminéralisation, t'sais, de l'immense îlot de chaleur qu'on a ici autour de nous, de la perméabilité – de l'imperméabilité que ça génère avec tous les problèmes qui s'ensuivent.

Et on souligne les problèmes que ça génère en termes de santé publique aussi, que d'avoir un environnement qui est aussi peu favorable au déplacement actif, qui est aussi peu favorable à une qualité de l'air qui soit saine et à une sécurité ressentie et réelle quand on veut quand même marcher, parce que ça nous tente ou parce qu'on n'a pas le choix.

T’sais, vous avez demandé tout à l'heure à monsieur Garate s'il y avait des statistiques plus précises en termes de… le fait que les rues sont particulièrement accidentogènes ici. Ce qu'on sait, c'est que toutes les intersections de toutes les grandes artères le sont.

Il n'y a pas, quand on a des cartes de collision à la Ville de Montréal, il y a des points partout. Il y a quelques, évidemment, quelques intersections qui vont ressortir un peu davantage, surtout souvent parce que c'est des endroits où il y a beaucoup plus de piétons qui vont traverser. Là, je pense à l'intersection Mont-Royal–avenue du Parc, par exemple. Il y a un flux piétonnier qui est invraisemblable dans ce coin-là à cause du parc et de tout le monde qui a des visiteurs qui sont dans ce coin-là.

Mais ici, la prochaine collision avec un blessé grave ou mortel, on ne sait jamais où elle va se produire, parce que toutes les intersections sont conçues de la même façon. Et plus on s'éloigne des quartiers centraux où la densité de piétons fait en sorte qu'il y a, par la masse critique, sans jeu de mots, mais c'est vraiment pour ça que ça s'appelle comme ça, une attention qui est davantage portée par les conducteurs. Quand on est dans un environnement qui est très orienté déplacement automobile comme ici, bien, c'est d'autant plus dangereux.

Donc. Il ne faut pas nécessairement se dire « ah, mais ce coin-là est très dangereux, on va intervenir juste sur lui parce que ça va être cool », mais l'intersection juste après va être tout aussi dangereuse.

Donc, je reviens à mon plaidoyer pour la… en faveur du travail des professionnels, des urbanistes, des ingénieurs, des planificateurs urbains, des architectes de paysage qui ont travaillé sur ce document-là. Les diagnostics qui sont posés, à mon sens, sont vraiment justes. On réfère, on donne des objectifs pour chaque orientation qui, à mon avis, sont exemplaires.

Puis, ce que j'aime beaucoup dire, c'est quand on a l'opportunité de revoir un morceau de la ville avec l'ampleur que nous donne le redéveloppement de la ligne bleue aujourd'hui, il faut toujours garder en tête qu'on n'aménage pas, puis on ne conçoit pas en fonction des conditions actuelles. Il ne faut pas se dire « ah, on a tel débit de voitures, donc il faut aménager la rue pour ce débit-là », non. On aménage en fonction de la ville qu'on souhaite, de la vision qu'on a de la ville que l'on veut habiter.

Et c'est pour ça qu'il faut se fier à cette vision-là des professionnels qui connaissent leur métier, de toute évidence vraiment très bien, puis qui vont proposer, qui vont nous amener là où on veut aller en termes de futur proche pour la ville qu'on habite.

Donc, le plan d'urbanisme et de mobilité qui a été déposé à la Ville de Montréal, bien, évidemment, je le trouve très bon, et je pense que ça va de soi qu'on s'y colle le plus possible, qu'on le suive, qu'on reconnaisse l'immense et incommensurable travail qui a été fait par beaucoup, beaucoup, beaucoup de personnes savantes dans leur domaine.

On a un plan vélo, aussi, qui existe. Vous posiez la question : « Est-ce qu'on va faire des nord-sud? » Bien sûr qu'il faut en faire. Ils figurent déjà… ces axes-là figurent déjà au plan vélo qui existe, qui a lui aussi été travaillé en fonction de la ville que l'on souhaite. C'est des documents de référence qu'il ne faut pas négliger.

Eh bien, voilà, c'était vraiment ça que je voulais venir vous dire aujourd'hui. Tout est là, tout est dit, c'est parfait. C'est probablement perfectible. Vous évoquiez les stationnements pour vélos-cargos, c'est une super intéressante observation, parce que c'est aussi vers là qu'on s'en va. Avec l'électrification des bicyclettes, ça ouvre tellement de possibilités pour

tellement de gens à cause de la facilité que ça amène de faire des plus grands déplacements et/ou de transporter des enfants ou plus de choses.

LE PRÉSIDENT :

Avez-vous une idée sur comment on gère ça, les stationnements des vélos électriques cargos autour d'une station de métro? Est-ce que…

Mme MARIANNE GIGUÈRE :

Ça prend de l'espace.

LE PRÉSIDENT :

C'est ça, hein?

Mme MARIANNE GIGUÈRE :

C'est… t'sais, j'ai été en Europe dans les dernières années, à Paris en particulier, qui viennent de lancer un énième plan d'expansion de leur réseau cyclable, alors que ce qu'ils ont fait depuis les 10, 15 dernières années, c'est spectaculaire. Ce qu'il y a beaucoup à Paris, qu'on a peu ici, c'est énormément d'espaces hors rue, de trottoirs. Il y a des terrasses, t'sais, il y a des tables avec des chaises partout, il y a du stationnement vélo partout.

Ici, on a fait des petits trottoirs puis bien de la place pour les autos, puis on a gardé au minimum l'espace praticable à pied. L'occasion ici, c'est de dire, bien, on va faire, oui, des grands trottoirs pour que les commerces puissent avoir des jolies terrasses, de la qualité de vie, de l'animation sur la rue, mais aussi de l'espace pour mettre des bons supports à vélo où c'est facile de stationner, de barrer adéquatement plusieurs vélos et des vélos de plus gros volume, comme des vélos-cargos, par exemple.

LE COMMISSAIRE :

Merci beaucoup, madame Giguère. Merci de prendre le temps cet après-midi, puis merci pour votre plaidoyer pour les professionnels de la Ville. Puis, on comprend qu'il y a une adhésion envers la vision qui est proposée. J'ai envie de vous poser une question qui va solliciter certaines des connaissances que vous avez développées à titre, bon, vous avez été investie, impliquée à la Ville de Montréal.

Le site où on se trouve présentement, Le Boulevard, a été acquis par la Société de transport de Montréal, la STM, et géré par Transgesco, notamment. Si, demain matin, la Ville de Montréal décidait de donner une vocation ou voulait donner une vocation autre que le transport collectif à ce site qui est très, très vaste, comment ça fonctionnerait au point de vue de la relation entre la STM et la Ville de Montréal, vu que la STM est propriétaire?

Mme MARIANNE GIGUÈRE :

Tout propriétaire qui veut développer un terrain doit passer par les arrondissements. Vous le savez, l'urbanisme est une compétence d'arrondissement. Il y a des règles de qu'est-ce qu'on peut construire, il y a le zonage, il y a les usages permis, il y a, t'sais, les règles des types de construction qu'on peut faire. Et donc, la STM devrait passer par ce processus-là, à mon sens. Si elle disait « finalement, je ne fais plus de station de métro, puis je fais un deuxième centre d'achat », quelque chose de...

LE COMMISSAIRE :

En fait, est-ce que la Ville de Montréal peut influencer la STM, qui est une agence reliée ou apparentée à la Ville de Montréal, pour l'éventuelle vocation du... parce que, bon, je pense que le métro, personne n'est contre la tarte aux pommes, de toute façon, ça arrive, mais il reste quand même un résiduel autour de ce futur édicule-là. Est-ce que la Ville de Montréal peut influencer la STM en ce qui a trait à la future vocation du site?

Mme MARIANNE GIGUÈRE :

C'est certain. C'est certain, c'est souhaitable. Il y a des élus de la Ville de Montréal sur le CA de la STM. Il y a des dialogues. La STM a des… du côté du SUM, du Service de l'urbanisme et de la mobilité, il y a des dialogues constamment entre les professionnels de la STM et ceux de la Ville de Montréal. Après, j'ai vraiment le souhait profond qu'on va... que ces instances-là auraient des objectifs communs.

La mission de la STM, c'est de déplacer des gens efficacement et confortablement, et puis la Ville, bien, va vouloir que les gens qui vivent autour de ce système-là de transport collectif aient un cadre de vie qui est intéressant. Donc, il y a... En tout cas, les liens ne sont pas toujours, toujours évidents, mais en fait, je pense que l'ennui majeur principal de tout ça, c'est à quel point la STM court après ses *cennes*, parce qu'ils sont très, très mal financés par les autres paliers de gouvernement.

LE COMMISSAIRE :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup.

Mme MARIANNE GIGUÈRE :

Fait plaisir.

LE PRÉSIDENT :

Il n’y a pas d'autres questions. Je pense que vous étiez surtout en commentaire comme quoi c'était une très bonne approche, très bon document.

Mme MARIANNE GIGUÈRE :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Mais...

Mme MARIANNE GIGUÈRE :

Bien, je pense que c'est important d'insister là-dessus, parce que...

LE PRÉSIDENT :

Oui.

Mme MARIANNE GIGUÈRE :

Mais je les ai côtoyées, ces personnes-là, ces professionnels-là, puis je sais à quel point ils travaillent fort et bien et qu'ils ont sincèrement à cœur le développement adéquat de leur ville.

LE PRÉSIDENT :

Il y a une question qui me vient.

Mme MARIANNE GIGUÈRE :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Le stationnement en immeuble pour les vélos privés, pas les Bixi, que ce soit du cargo ou autre, est-ce que c'est quelque chose qui est... en fait, en termes de ratio, qu'est-ce que ça représente dans un immeuble? Mettons qu'il y a un immeuble de 8, 10, 15 étages près du métro, mais en souterrain, les gens ont des vélos qu'ils peuvent stationner, qu'est-ce que ça représente? Puis la dynamique de la recharge des vélos électriques, est-ce que c'est la même que les véhicules électriques en stationnement?

Mme MARIANNE GIGUÈRE :

Bien, pas nécessairement, parce que c'est conçu pour être... la batterie s'enlève puis se recharge à la maison, là, donc ça laisse plus de latitude, ça va moins demander d'installation. Mais moi, j'étais élue au Plateau-Mont-Royal. Dans les règles d'urbanisme, quand on avait un nouveau projet ou une grande rénovation d'un développement résidentiel, il y avait obligatoirement un certain nombre de stations de stationnement vélo.

S'il y avait, en fait soit, une cour intérieure ou même un sous-sol, un stationnement souterrain, il y avait toujours l'obligation d'ajouter par ménage, aussi selon la taille des appartements, là, si on a un, deux ou trois chambres, au moins un stationnement vélo par...

LE PRÉSIDENT :

Un vélo par appartement?

Mme MARIANNE GIGUÈRE :

Mais au moins, c'est un…

LE PRÉSIDENT :

Au moins un. Est-ce que c'est une norme de la Ville?

Mme MARIANNE GIGUÈRE :

C'est des décisions qui sont prises à chaque arrondissement, parce que c'est vraiment une compétence qui est locale, que les arrondissements gèrent. Et on peut demander plus quand on est en projet particulier, quand un promoteur demande des ajustements qui sont hors d'un contexte normatif. Par exemple, faire un étage de plus que ce que le zonage permet, bien, on peut lui demander en échange de faire plus de stationnement en vélo. C'est des pratiques qui sont courantes au sein des comités consultatifs d'urbanisme de chaque arrondissement.

LA COMMISSAIRE :

Puisque vous êtes spécialisée en mobilité active, vous y avez beaucoup œuvré, dans la vision présentée, on voit qu'il y a une proposition de rouvrir la trame urbaine. Vous avez parlé d'un... ici, c'est une barrière, finalement, aux connexions.

Donc, quand vous avez vu la proposition au niveau de la réouverture des rues locales, des cheminements piétons, donc les rues qui seraient juste piétonnes, avez-vous des commentaires particuliers avec votre expertise à nous témoigner sur la proposition ou sur des façons de faire en vue de la mise en œuvre de cette proposition de cheminement?

Mme MARIANNE GIGUÈRE :

Il y a un concept que vous connaissez peut-être, qui s'appelle la perméabilité filtrée, que j'aime vraiment beaucoup, qui veut que – connaissez-vous ça – dans une trame de rue, on va favoriser le mode le plus souhaitable sur le plan de la santé publique puis de la diminution du nécessaire recours à la voiture pour se déplacer.

On va avoir, donc, des rues et un réseau cyclable qui, lui, est continu, des rues, un parcours piéton et un parcours cyclable qui va être continu, qui va permettre des déplacements les plus directs possibles, ce qui contraste beaucoup avec une façon beaucoup plus traditionnelle et ancienne de développer un réseau cyclable avec un esprit plus de loisirs où on va dire « Ah, bien, on va faire un détour, puis il va passer par là, puis là, ça va rentrer dans le parc, puis là, oups, on ne peut plus le déneiger, puis… »

Là, non. on veut qu'en vélo, ça soit facile d'aller d'un bout à l'autre dans l'axe choisi et qu'en marchant aussi, ça soit facile, mais en voiture, par contre, on veut diminuer cette possibilité-là. Donc, ce qu'on va filtrer, c'est la facilité en voiture de passer tout droit d'un bout à l'autre d'un quartier, par exemple, mais en conservant cette possibilité-là pour les modes actifs qu'on veut favoriser.

Et donc, une rue piétonne, un trottoir qui est très, très large avec une traverse piétonne, une avancée de trottoir qui va diminuer le passage d'un véhicule, mais qui va rendre beaucoup plus sécuritaire pour tous les types d'usagers, la traversée de la rue, par exemple, c'est quelque chose qu'on veut favoriser. Je ne sais pas si ça répond à votre question.

LA COMMISSAIRE :

Merci.

Mme MARIANNE GIGUÈRE :

Plaisir.

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci beaucoup pour votre opinion. Merci, au revoir.

Mme MARIANNE GIGUÈRE :

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que madame Amélie Tourangeau est ici, s'il vous plaît? Oui?

Mme AMÉLIE TOURANGEAU

Mme AMÉLIE TOURANGEAU

Bonjour.

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, madame Tourangeau. Merci d'être ici.

Mme AMÉLIE TOURANGEAU :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Comme on mentionne à tous les participants, vous avez 10 minutes pour exposer vos opinions, et nous, on a 10 minutes après à vous allouer pour en discuter. La parole est à vous.

Mme AMÉLIE TOURANGEAU :

D'accord. Comme je ne fais pas ça souvent, j'ai plutôt un texte que j'ai à présenter. Donc, j'ai eu l'occasion de regarder le document de présentation, ma présentation, et en fait, je trouve ça vraiment génial, les orientations que vous avez, les six axes qui sont présentés. C'est vraiment dans la bonne direction, puis ça fait vraiment du bien.

Donc, de façon générale, ça me semble vraiment être dans la bonne direction, puis ça fait vraiment du bien de voir ça, les orientations qui ont été prises. Je trouvais ça intéressant de regarder des données qui datent de 2012 à 2021 par rapport à la carte Vision Zéro Montréal, qui démontrait que dans un périmètre de 800 mètres, en fait, on avait eu 141 collisions avec des piétons qui avaient été faites, puis là-dedans, il y en a eu 14 qui ont été graves ou

mortelles. Et dans le même secteur, on a eu droit à 45 collisions qui ont causé des blessures cyclistes.

Donc, de toute évidence, dans le schéma actuel, il y a des enjeux de sécurité qui sont présents. Et donc, ça, évidemment, c'est trop, parce qu'on ne souhaite pas ça, et ça semble quelque chose qui pourrait être, disons, plus évitable avec les nouvelles présentations que j'ai vues dans le plan.

Une chose, par contre, que je vois pour opérer un changement de culture positive envers la mobilité active, c'est qu'il faut que, par exemple, le vélo soit considéré comme un vrai moyen de transport, et puis pas seulement comme un outil de plaisance, comme Marianne présentait, notamment. Puis ça, pour se faire, c'est que ça prend des mesures qui sont définitivement sécuritaires, mais aussi efficaces et sans détour. Donc, on peut se rendre du point A au point B de façon efficace.

Et donc, pour ma part, je trouve que l'axe qui est présenté de REV sur Jean-Talon est absolument primordial que ça soit mis en place, mais c'est aussi de penser aux axes qui doivent être reliés entre eux. Parce qu'en ce moment, le REV Jean-Talon, par exemple, arrête à la première avenue, mais entre les deux axes qu'on voit, il n'y a pas vraiment de lien cyclable entre les deux. Puis, tu sais, ne serait-ce que moi, pour mon arrivée jusqu'à ici sur la rue Bélair, c'est une rue qui est partagée avec des voitures, ce n'est pas super sécuritaire, en fait.

T’sais, moi, je suis une cycliste aguerrie, ça me va jusqu'à un certain point, mais je veux dire, ça ne me semble pas être une façon super agréable de pouvoir me déplacer, surtout d'une façon sécuritaire puis efficace, en fait.

Et puis ça fait aussi en sorte que l'axe cyclable qui est le plus près, c'est soit Saint-Zotique, qui n'est pas vraiment un REV, sinon on tombe à Bellechasse, qui est vraiment beaucoup... t'sais, qui est comme trois rues plus bas, donc ce n'est pas vraiment dans de l'efficacité.

Et j'ajouterais aussi à ça qu'en ce moment, le REV sur Lacordaire a été mis en *hold*, a été suspendu, mais c'est aussi un autre axe qui favoriserait de la mobilité vraiment active dans un secteur, dans le secteur de l'est, en fait, qui est vraiment moins desservi, malheureusement.

Et l'est a besoin d'avoir de la mobilité, des accès de mobilité active puis que ça soit mis en place, parce qu'on n'aura pas un changement de culture si on n'offre pas des services... pas des services, mais si on n'offre pas des infrastructures qui sont adéquates, en fait, pour la pratique du vélo ou... en fait, parce que de toute façon, ces infrastructures-là, elles servent bien au-delà des cyclistes, en fait. Et donc, c'est quelque chose qui est à prendre en considération.

Et l'autre point que je rajouterais à ça, c'est que ces infrastructures-là, elles doivent être pensées quatre saisons. Ce n'est pas vrai que le vélo, c'est juste une histoire d'été. Elle se fait, si on veut opérer des changements de culture, il faut aussi que ça puisse être une stratégie de déplacement qui se fait à l'année, en fait.

Et la dernière chose que j'ajouterais, c'est que j'ai vu effectivement qu'il y a des axes qui sont pensés de façon nord-sud, qui vont être reliés, puis ça aussi, c'est rafraîchissant de voir ça, et chose que je trouverais importante aussi, c'est que ça reste des pistes qui sont protégées et qu'on ne favorise pas le stationnement pour voiture au-delà de la sécurité d'usagers, d'usagères de façon générale. Voilà. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup.

LE COMMISSAIRE :

Merci beaucoup, madame Tourangeau. Merci de prendre le temps cet après-midi. Donc, là, on a trois, puis c'est peut-être le hasard, peut-être pas, là, mais on a trois présentations consécutives qui font un plaidoyer favorable à la mobilité active, puis c'est très bien, c'est important. Là, moi, j'en comprends quelque chose, puis j'aimerais ça que vous confirmiez ou pas ma compréhension, là.

On a, si on regarde à une échelle un peu plus large que le secteur Vertières, on a, au sud, on a quand même une bonne connectivité puis un réseau qui offre quand même des options de mobilité active.

Mme AMÉLIE TOURANGEAU :

Oui.

LE COMMISSAIRE :

À l'ouest, Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, on a une situation similaire.

Mme AMÉLIE TOURANGEAU :

Oui.

LE COMMISSAIRE :

Puis là, on comprend, là, qu'on arrive à Saint-Léonard, puis on a le trou de beigne. Est-ce que ma compréhension, elle est bonne?

Mme AMÉLIE TOURANGEAU :

Effectivement. Il y a un manque de mobilité, oui.

LE COMMISSAIRE :

OK, super. Et là, ce que vous nous dites, puis le plaidoyer que vous venez nous faire, puis notamment, vous venez nous nommer des statistiques de collisions sur 800 mètres, collisions piétons, collisions cyclistes, c'est qu'on a une station de métro qui s'en vient, la mobilité collective, très bien, c'est super, mais il faut aller un petit peu plus loin. Il faut s'assurer de non seulement connecter le est-ouest, mais aussi connecter les autres secteurs pour s'assurer que cette connectivité-là qu'on a au sud et à l'ouest, elle continue dans le quartier, Pie-IX –Vertières et dans Saint-Léonard. C'est un petit peu ça, le constat que je fais des trois dernières présentations.

Mme AMÉLIE TOURANGEAU :

Absolument.

LE COMMISSAIRE :

OK, super. Bien, je me permets de faire le récapitulatif pour vous entendre, m'assurer que ma compréhension, elle est bonne. Merci beaucoup.

Mme AMÉLIE TOURANGEAU :

Merci à vous.

LE PRÉSIDENT :

Je pense qu'on n'a plus de questions. Merci beaucoup.

Mme AMÉLIE TOURANGEAU :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci de vous être déplacée en vélo.

Mme AMÉLIE TOURANGEAU :

Oui, absolument.

LE PRÉSIDENT :

Alors, on ajourne jusqu'à 16 h 25. Merci, à plus tard.

PAUSE DE QUELQUES MINUTES

1905 _____

Mme TINA KHAN, Mme VICTORIA HASKA
LES COMPAGNIES LOBLAW LIMITÉE

1910 **LE PRÉSIDENT :**

Bonjour, mesdames. Bonjour, mesdames et messieurs. On est de retour à la session en après-midi du 5 novembre. Alors, on accueille madame Tina Khan et madame Victoria Haska.

1915 **Mme VICTORIA HASKA :**

Haska.

LE PRÉSIDENT :

1920 Haska. De Maxi. Alors, comme je disais à tout le monde, vous avez 10 minutes pour émettre vos opinions, et on a 10 minutes ensuite pour échanger avec vous. Alors, la parole est à vous.

Mme TINA KHAN :

Parfait. Merci beaucoup.

1925 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

Mme TINA KHAN :

Je m'appelle Tina Khan, je suis coprésidente chez Fahey et associés. Je suis accompagnée de Victoria HASKA, de chez Loblaws. Donc, on est ici ce soir pour parler des préoccupations de Loblaws qui est dans le secteur planifié.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

Mme TINA KHAN :

Donc, pour commencer, Loblaws exploite actuellement le Maxi sur le centre Jean-Talon. C'est un locataire du site qui est au côté nord de Jean-Talon, près du boulevard Provencher. La superficie du magasin est à peu près 67 000 pieds carrés ou à 7 250 mètres carrés. Il est locataire depuis 1992 et est lié au site par un bail à long terme.

Quelques données sur le magasin. Donc, c'est un Maxi, c'est un service alimentaire à bas prix, donc un service alimentaire abordable. Le magasin reçoit plus que 27 000 clients par semaine, ce qui représente 1,4 million par année. La zone, le bassin de clientèle, c'est près de 75 000 personnes, donc près du double de la population du secteur en planification. Ce bassin s'entend sur une partie Saint-Léonard, Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension et Rosemont–La Petite-Patrie, donc un rayon beaucoup plus grand que le secteur en planification.

C'est quand même important de savoir que, oui, c'est une épicerie abordable, et donc la plupart des clientèles, c'est des ménages de faibles revenus. Donc, la moyenne, c'est 79 000 $ par année versus le comparable de 92 000 par année pour l'ensemble de Québec. Donc, et la clientèle se caractérise par sa grande diversité, avec près de 44 % que ça appartient à un groupe minoritaire.

En termes d'emploi, il y en a une équipe de 130 employés au magasin, puis plus que 25 % des employés cumulent plus que 10 ans d'emploi dans l'épicerie. Donc, c'est vraiment un service communautaire qui est là depuis 1992, et quelque chose important qui dessert le quartier.

Comme j'avais dit, on est ici pour parler des préoccupations de Loblaws par rapport à la vision préliminaire qu'on a vue dans le document de présentation. On comprend très bien que l'objectif de la ville via le PUM, via ce secteur d'opportunités, c'est de créer des milieux de vie complets autour des stations, de future station Vertières. On comprend très bien comment la planification, c'est de densifier autour des TOD, c'est les bons emplacements, il y a des surfaces de stationnement.

Par contre, il y a aussi un important service qui est offert actuellement, puis on aimerait que cette vision se traduise à des conditions concrètes qui vont permettre au magasin de rester en activité et de continuer à offrir une épicerie à bas prix, qui est un service important pour la population.

Quand on regarde ces images-là, on voit que tout le centre Jean-Talon, incluant l'espace du magasin et son stationnement, qu’il y a une proposition d'une transformation majeure. Puis, on comprend mal comment le magasin peut durer dans le temps. Donc, on voit dans les images une vocation principalement résidentielle avec certains commerces sur Jean-Talon, mais dans des gabarits beaucoup plus petits, avec l'espace vert, les équipements collectifs. On ne voit plus comment… bien, le magasin n'est plus là.

Donc, par contre, un des objectifs notés par la ville, c'est de conserver une superficie commerciale adéquate. Puis, il faut poser aussi c'est quoi ces services, c'est quoi ces commerces et dans quel format. Une épicerie à bas prix doit être facilement accessible, mais c'est vraiment quelque chose d'important pour le quartier. Et il faut poser la question : qu'est-ce qu'on va perdre si ce format plus traditionnel n'existe plus dans le quartier?

Donc, on demande que dans la réflexion de cette vision d'aménagement, qu'on comprend, on reconnaît l'importance de maintenir une épicerie à bas prix dans un format plus traditionnel qui répond aux besoins de la communauté et du secteur. On veut évaluer les effets de la vision d'aménagement sur l'offre alimentaire dans le secteur à court, moyen et long terme, en tenant compte de l'accessibilité à ces services essentiels.

Donc, il faut que, bien, on aimerait que le Maxi peut demeurer sur le site et continuer à servir le quartier, sans nécessairement imposer son intégration dans un bâtiment mixte. Ça ne veut dire pas qu'on a… on ne veut pas une vision de redéveloppement, mais de trouver l'entre-

deux, entre raser le site au complet et de trouver la densification, en même temps maintenir cette offre importante. Cette vision devrait aussi être compatible pour garder le fait qu'on offre un service alimentaire à bas prix. Donc, le projet doit être abordable aussi et compatible avec une épicerie à bas prix.

Il faut qu'il y ait aussi la notion du stationnement et de maintenir un certain ratio de cases, parce que la clientèle qui vient au magasin, c'est souvent des familles, des personnes âgées qui ne font pas leur magasin, leur épicerie à pied. Même, on comprend, s'il y a une future station de métro, ça ne… le bassin de clientèle de ce magasin, cette épicerie est beaucoup plus grand. Donc, on ne peut pas juste penser aux futurs résidents, mais aussi toute la clientèle qui utilise ce service important aujourd'hui, et de ne plus avoir des cases en surface serait vraiment, ça met en péril la viabilité future de l'épicerie.

Donc, on demande que la Ville travaille en étroite collaboration avec Loblaws, le locataire et le propriétaire, pour des conditions de la vision future qui va permettre le Maxi de demeurer sur le site et de continuer à offrir une épicerie abordable aux résidents. De maintenir autant que possible le stationnement existant ou, à défaut, un nombre suffisant pour les besoins de la clientèle.

Et de planifier les accès, les aires de livraison, tout ce qui est nécessaire au bon fonctionnement et l'opération du magasin de façon qui est adéquate pour la communauté. Par exemple, que les camions n'aient pas besoin de passer sur les rues résidentielles plus tranquilles pour aller au quai de déchargement. Donc, tout ça devrait être partie de la réflexion de cette future vision d'aménagement.

On aimerait parler aussi de la notion de phasage. Loblaws est lié au site par un bail à long terme qui s'étend bien au-delà de la mise en œuvre du métro prévu. Donc, il faut considérer ce bail. Le bail inclut aussi une certaine notion de cases qui sont requises pour le magasin, donc de trouver une manière de réaliser la vision d'aménagement en phases, ce qui va permettre de continuer à offrir un service et garder le magasin viable.

Donc, on propose de prévoir un phasage qui permette au Maxi de poursuivre ses activités et offres alimentaires essentielles, de préserver le stationnement offert à la clientèle et

assurer son accessibilité, et d'assurer que le locataire Loblaws et le propriétaire fassent partie des prochaines étapes de planification.

En ce qui concerne les équipements collectifs, on voit dans les images, il y en a au moins deux sur le site du centre Jean-Talon, puis on demande d'assurer qu'on étudie bien ces besoins, donc le nombre, la taille et l'emplacement des équipements futurs.

On veut souligner aussi que le magasin en soi est comme un service communautaire. Le Maxi a remis en 2026 beaucoup de produits alimentaires à Moisson Montréal. Ils ont fait des campagnes de collecte qui ont permis de ramasser l'argent au profit des organismes communautaires.

Il y a aussi permettre des communautés, des organismes communautaires d'afficher leurs événements. D'une manière ou l'autre, c'est déjà une place pour rassembler la communauté puis offrir un service important. Donc, on veut qu'on étudie bien le nombre, la taille et l'emplacement de ces équipements et de maintenir et renforcer les liens existants déjà créés par le Maxi dans le quartier.

En conclusion, on comprend très bien qu'on est dans les étapes préliminaires de la vision. On demande que Loblaws et le propriétaire soient partis de cette réflexion. C'est eux qui ont le plus grand parti du bâton, c'est eux qui sont propriétaire, locataire à long terme. Si on veut réaliser une vision qui marche pour tout le monde, il faut qu'ils soient autour de la table, puis on peut assurer la réalisation de la vision. Donc, merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

Merci, madame.

LE COMMISSAIRE :

Merci beaucoup. Merci, madame Khan. Merci, madame Masicotte [sic], merci de venir prendre le temps cet après-midi. Puis, je souligne, là, on apprécie beaucoup qu'un acteur important du quartier comme Maxi prenne le temps. On est conscients que les semaines sont bien remplies, donc c'est vraiment apprécié.

J'ai deux questions pour vous, une qui porte sur le bâtiment, l'autre qui porte sur le stationnement, qui sont grosso modo…

Mme TINA KHAN :

Les deux éléments.

LE COMMISSAIRE :

Les deux éléments, effectivement. Bon, là, vous n'êtes pas sans savoir qu'effectivement, puis il y a évidemment… nous, on est complètement neutres, on est là pour entendre les opinions, poser des questions, puis le projet est porté par la Ville de Montréal.

Nous, on n'est pas de la Ville de Montréal, je pense que vous le comprenez bien, mais là, force est d'admettre que le secteur va changer. Juste avec la venue du métro, le secteur va être appelé à changer. Vous êtes locataire; si, demain matin, là, le propriétaire du bâtiment dit « *eille*, écoutez, Maxi, nous, on voit qu'il y a une opportunité de transformation, on aimerait ça revoir un petit peu la configuration, on vous assure une place dans un nouveau bâtiment, mais qui, effectivement, va être un bâtiment mixte, un peu plus dense, qui va s'intégrer un petit peu mieux à la vision parce qu'on y adhère, puis on voit une opportunité d'affaires, est-ce que cette situation-là ne vous permet pas quand même de répondre à la condition de rester en activité puis de continuer d'offrir une épicerie à bas prix?

Mme TINA KHAN :

Ce n'est pas qu’il est contre l'idée.

LE COMMISSAIRE :

Qui, « il »?

Mme TINA KHAN :

Je tombe un peu dans les détails des réglementaires, mais le PUM, actuellement, dans le plan d'urbanisme et mobilité, il y a un maximum de cases à 1 par 100 mètres carrés. Donc, le moment où le Maxi se déplace puis crée un nouveau magasin, il peut avoir, on dit, typiquement, les épiceries ont un ratio de 4 par 1 000 pieds carrés, des fois un peu moins, des fois un peu plus. Avec la nouvelle réglementation, c'est 1 par 1 000, donc un quart du nombre actuellement permis. C'est impossible qu'une épicerie à bas prix d'une certaine taille peut vivre avec 1 par 1 000 pieds carrés. Ça ne marche pas.

LE COMMISSAIRE :

Bien, là, je vous arrête. Le projet Canoë dans Hochelaga, sur Hochelaga, entre Viaux et Pie-IX, c'est une bannière Maxi. Elle a été inaugurée il y a un an ou deux à peine. Elle a réussi…

Mme TINA KHAN :

Est-ce que c'est 1 par 1 000?

LE COMMISSAIRE :

Bien, c'est à vous de me le dire, mais…

Mme TINA KHAN :

Je ne sais pas.

LE COMMISSAIRE :

Je pense que ça répond à la réglementation.

Mme TINA KHAN :

Mais non… bien, non.

Mme VICTORIA HASKA :

En tant que location, ça fonctionne, mais pas dans tous les endroits.

LE COMMISSAIRE :

OK.

Mme TINA KHAN :

Oui, c'est ça. Au centre-ville, oui. Dans un quartier ici où on voit clairement que le stationnement est plein chaque jour, ça va être vraiment difficile à combler le besoin. Il y a beaucoup de monde qui vient en auto, les familles, les personnes âgées. Est-ce que ça veut dire que c'est un non catégorique? Je ne peux pas dire ça, mais en même temps, il y a certains besoins – livraison, ratio, accessibilité, certaines grandeurs –, donc il faut regarder tous les morceaux pour assurer que ça fonctionne. Ça ne veut dire pas qu'ils sont contre 100 %, mais il faut réfléchir aux besoins du quartier, la bonne taille, le bon ratio de cases.

Mme VICTORIA HASKA :

Oui, c'est parfait. Merci.

LE COMMISSAIRE :

Donc, la bonne nouvelle, c'est que vous venez nous exposer cette posture-là, puis là, on comprend que, oui, il y a peut-être une ouverture, mais il y a des critères très, très précis à respecter.

Mettons qu'on, parce que là, grosso modo, ce que… vous plaidez pour un genre de *statu quo*, du moins pour votre section, hein, bon, on veut garder le stationnement, on veut rester dans le bâtiment en place.

Mme TINA KHAN :

Ça veut dire qu'il y a certains éléments qui peuvent être regardés : verdissement, d'autres choses. On comprend, ce n'est pas rien. Mais…

LE COMMISSAIRE :

Oui, bon. Mettons qu'on se projette. Le métro ouvre en 2031, ça fait que mettons, dans cinq, six ans, vous avez un stationnement de surface, on comprend que vous avez plusieurs centaines de cases. Il va y avoir une station de métro qui va être au coin de la rue. Qu'est-ce que vous pensez qui va arriver avec votre stationnement de surface quand il va y avoir une station de métro?

Mme TINA KHAN :

Je ne comprends pas exactement, c'est…

LE COMMISSAIRE :

Bien, est-ce que vous ne pensez pas qu'en gardant un stationnement de surface aussi accessible à proximité d'un édicule de métro, vous ne pensez pas que ça va avoir un effet attractif pour les usagers du métro qui pourraient venir s'y stationner?

Mme TINA KHAN :

Il faut juste… – *I don't know how you want me to answer this* –il ne faut penser pas juste aux futurs utilisateurs du métro. Il y a aussi le quartier qui existe déjà et les utilisateurs, tout le monde qui vient, les 75 000 personnes au bassin de clientèle. Ça ne veut dire pas qu'on veut que c'est juste un stationnement *statu quo* traditionnel, mais il faut avoir une certaine offre aux besoins des clients. Ça ne peut pas être rien.

Des stationnements intérieurs, c'est difficile à faire, les habitudes des acheteurs ne sont pas d'aller à l'intérieur, mais est-ce que c'est possible? On peut regarder les solutions Mais actuellement, il y a un magasin qui fonctionne, qui dessert la clientèle, qui offre quelque chose d'important dans le quartier. Le but du message, c'est qu'on ne veut pas le perdre demain matin. On ne voit rien. Dans les images, ce n'est plus là.

Donc, comment on peut trouver une vision où ça peut rester dans un format qui marche pour tout le monde. Donc, de faire partie de la discussion.

Mme VICTORIA HASKA :

Oui. Oui, c'est ça.

Mme TINA KHAN :

D'autres choses à rajouter? *Anything*?

Mme VICTORIA HASKA :

Non, je pense…

Mme TINA KHAN :

You’re sure?

Mme VICTORIA HASKA :

Oui. Je suis…

LE COMMISSAIRE :

Merci beaucoup.

LA COMMISSAIRE :

Vous avez mentionné plus tôt que votre demande, en fait, vous aviez, je pense, une seule demande, que Loblaws et le propriétaire du terrain puissent faire partie de la réflexion, puisqu'on est au niveau de la vision. Comment avez-vous été impliqués jusqu'à maintenant? Comment avez-vous participé?

Mme VICTORIA HASKA :

On est juste deux jours, je pense, qu'on connaît de ce projet.

LA COMMISSAIRE :

Ça fait deux jours que vous connaissez le projet?

Mme TINA KHAN :

Oui.

Mme VICTORIA HASKA :

Oui. Exactement. C'est tout nouveau.

LE COMMISSAIRE :

Mais vous seriez ouverts, bien, ouvertes, ouverts comme entreprise dans l'éventualité où la Ville de Montréal vous approche, vous implique à cette vision-là, essaie de trouver le bon format, le bon modèle, vous seriez ouverts à contribuer, puis là, je comprends qu'il y a peut-être une porte ouverte à voir un petit peu pour la suite des choses?

Mme VICTORIA HASKA :

Oui, on peut parler toujours avec vous et le propriétaire aussi.

LE COMMISSAIRE :

OK.

Mme VICTORIA HASKA :

Oui.

LE COMMISSAIRE :

Puis, est-ce que le propriétaire a été impliqué, savez-vous, dans l'édification?

Mme TINA KHAN :

Je pense que oui.

Mme VICTORIA HASKA :

Oui. Oui, oui. Mais pas avec cette présentation, c'est juste...

LE COMMISSAIRE :

Non, non, non.

Mme VICTORIA HASKA :

Oui.

Mme TINA KHAN :

Je pense que oui, c'est ça.

Mme VICTORIA HASKA :

Connaît le projet.

LE PRÉSIDENT :

Quand vous parlez du propriétaire, ce n’est pas Ivanhoé Cambridge qui est propriétaire? Oui, du terrain, mais pas de l'immeuble aussi?

Mme VICTORIA HASKA :

Oui. Oui, oui.

Mme TINA KHAN :

De tout le site. Oui.

LE PRÉSIDENT :

Tout le site?

Mme TINA KHAN :

Hum, hum. De notre compréhension.

Mme VICTORIA HASKA :

Pour le Maxi, c'est sûr. Oui.

Mme TINA KHAN :

Puis, encore une fois, il y a un bail à long terme, donc le site, il faut que ces baux-là, il y a une certaine valeur associée à ça, donc il faut que le locataire s'implique dans les

discussions, parce qu'en toute transparence, il y a de l'argent associé à ça, donc il faut qu'il participe dans la réflexion de cette vision.

LE COMMISSAIRE :

Puis, en toute transparence, là, vu que le bail est important, la durée du bail, c'est, on parle d'un an, cinq ans?

Mme TINA KHAN :

Je ne sais pas exactement. C’est plusieurs années, je sais.

Mme VICTORIA HASKA :

C'est long.

LE COMMISSAIRE :

C'est long?

Mme VICTORIA HASKA :

Oui.

LE COMMISSAIRE :

Il y a bien des affaires qui sont longues, là.

Mme TINA KHAN :

C'est plus que... je ne sais pas.

LE COMMISSAIRE :

Cet après-midi, c'était long, on est là depuis 13 h.

Mme VICTORIA HASKA :

Ce n’est pas… pardon, ce n’est pas maintenant.

LE COMMISSAIRE :

C'est en une année, 5 ans, 10 ans?

Mme TINA KHAN :

Non, non. C'est plus que...

Mme VICTORIA HASKA :

Plus que 10 ans.

Mme TINA KHAN :

C'est plus que 2031. Ça, c'est l'information dont…

Mme VICTORIA HASKA :

Oui, oui, c’est ça.

LE COMMISSAIRE :

C'est plus que 2031.

Mme VICTORIA HASKA :

Oui.

Mme TINA KHAN :

C'est ça.

LE COMMISSAIRE :

OK.

LA COMMISSAIRE :

Bien, en fait, c'est une question un peu plus technique où peut-être ça sera des choses qui seraient discutées en étant convié à... si votre participation était conviée, ce serait discuté plus à fond, mais je comprends que le stationnement, c'est un enjeu. Vous avez parlé de maintenir le stationnement extérieur, mais il y a la quantité, puis il y a extérieur ou pas. Donc, un stationnement souterrain, ça n'empêche pas les gens de faire l'épicerie au Maxi.

Mme TINA KHAN :

Il y a un coût énorme à construire un stationnement souterrain. Donc, qui paie pour, comment… est-ce que c'est le propriétaire qui va bâtir un bâtiment qui va absorber le coût d'un stationnement intérieur pour une épicerie? C'est quoi le bon nombre? Est-ce que c'est deux niveaux de stationnement ou souterrain? Encore, ça rentre plus cher. Donc, il y a une question d'économie là-dedans aussi.

Mme TINA KHAN :

Problématique, *an interior parking lot*?

Mme VICTORIA HASKA :

C'est plus difficile, c'est sûr. pour beaucoup de personnes. Oui.

LA COMMISSAIRE :

OK. J'avais une autre question très factuelle : i y a combien de places réservées au Maxi, à moins que c'est partagé avec *plus*… est-ce que c'est un stationnement partagé?

Mme VICTORIA HASKA :

Je ne sais pas s'il y a un nombre, je ne sais pas.

Mme TINA KHAN :

Je ne sais pas, si dans le site, il y a une certaine, comme, zone.

LA COMMISSAIRE :

OK, vous ne savez pas actuellement le nombre de stationnements utilisés par l'épicerie Maxi?

Mme VICTORIA HASKA :

Mais il y a beaucoup, mais je ne sais pas le nombre.

LA COMMISSAIRE :

OK, parfait. Parfait, merci. Merci beaucoup.

Mme VICTORIA HASKA :

Pardon.

LE COMMISSAIRE :

Vous dites que vous avez été mis au courant il y a quelques jours de la démarche…

Mme VICTORIA HASKA :

Oui.

LE COMMISSAIRE :

… mais vous dites que le propriétaire est impliqué.

Mme VICTORIA HASKA :

Non.

Mme TINA KHAN :

Non, lui aussi, je pense, c'est assez nouveau pour lui.

Mme VICTORIA HASKA :

C'est nouveau pour lui.

LE COMMISSAIRE

C'est nouveau.

Mme VICTORIA HASKA :

Oui, oui. Oui. Nous deux.

LE COMMISSAIRE :

OK, donc le propriétaire, il

est au courant depuis quelques jours, il n'a pas été impliqué avec la Ville de Montréal?

Mme VICTORIA HASKA :

Oui.

Mme TINA KHAN :

De notre connaissance.

LE COMMISSAIRE :

De votre connaissance.

Mme TINA KHAN :

Oui, de notre connaissance, oui.

LE COMMISSAIRE :

OK. Bon. Super.

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie beaucoup pour votre participation.

Mme VICTORIA HASKA :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Ça va être noté, tout ça. Puis, c'était la dernière présentation pour aujourd'hui.

MOT DE LA FIN

LE PRÉSIDENT :

Alors, je voudrais rappeler la suite. Donc, les commissaires analyseront l'ensemble des opinions qui ont été reçues, ce qui inclut non seulement les présentations qui ont eu lieu, mais aussi l'ensemble des activités de consultation qui ont été réalisées, soit les questionnaires, les opinions thématiques, les kiosques, ateliers et rencontres avec les groupes ciblés.

Alors, un rapport sera rédigé avec recommandations qui sera soumis à la mairesse de Montréal et rendu public deux semaines plus tard. Et les rapports ont une valeur consultative, les décisions finales reviennent aux élus de Montréal.

Alors, je remercie tous les participants, les collègues commissaires, analystes, l'équipe technique, et un court, je pense qu'un court questionnaire est disponible sur le site– ah, ici, à la sortie – pour donner vos appréciations de l'événement.

Alors, merci beaucoup. Bonne fin de journée.

AJOURNEMENT

Je, soussignée, Marie-Claire Pinet, 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.



Marie-Claire Pinet s.o.