LE PRÉSIDENT :

Alors, je pense… je vous remercie beaucoup.

Mme JESSICA LOUIS :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Pour votre présentation. Bonne soirée.

Mme CHLOÉ BARIL

Mme CHLOÉ BARIL :

Parfait. Et si ça se trouve, ça ne sera même pas 10 minutes. Je n'ai pas vraiment non plus de documents spécifiques à présenter. Je crois qu'il y a des personnes qui partagent aussi mes préoccupations, qui risquent d'en déposer des plus évoluées que les miennes.

Mais je voulais parler à titre de citoyenne montréalaise depuis tout le temps, qui a élevé deux enfants, qui, bon, et qui est toujours préoccupée par les aménagements du territoire, parce que, bien, c'est ça, c'est notre ville, puis on veut bien y vivre.

Et donc, j'ai pris connaissance du document de présentation, puis j'avoue que, peut-être que c'est un trait très montréalais de quand on vit longtemps et qu'on a vu plusieurs projets, de

vous partager ma crainte que certains éléments prévus à la planification soient évacués, ce qui va peut-être être le cœur de ma question.

C'est-à-dire, en fait, ma préoccupation est que tous les éléments qui sont nommés là, les améliorations à apporter à ce secteur, soient vraiment réalisés. Ou, pour le dire autrement, je trouverais vraiment dommage que tout d'un coup, on se rende compte qu'à la fin du projet, il y a plein de belles choses qui étaient là dans les modélisations 3D et qui, tout d'un coup, sont passées à la trappe ou ont été faites un peu à la va-vite, ou négligées ou tassées parce que budget, parce que pression, parce que je ne sais pas quoi.

Puisque dans le document de présentation, je trouvais qu'il y avait… que les éléments essentiels et principaux pour mettre à niveau ce quartier-là étaient, ce secteur-là, étaient vraiment bien exposés.

Et ce qui frappe, en fait, quand on consulte le document, c'est comment est-ce que ce secteur, qui est vraiment à la base un secteur des années 50, s'était… il fallait donner accès aux familles avec leur voiture à des services puis à des commerces, s'est comme développé sclérosé, en fait, dans… s'est figé, finalement, dans cette réalité-là.

Et je suis une citoyenne, je me promène aussi beaucoup, beaucoup à vélo, je suis une cycliste, mais je ne me définirais pas non plus comme une ninja à vélo. De toute façon, vous me voyez, je suis une madame de 55 ans et plus, je suis bibliothécaire. Je fais mes petites courses à vélo, je ne fais pas plus que quatre kilomètres, donc je ne suis pas non plus dans une guérilla, mais je sais que dans le… souvent, dans la polarisation entre voitures et piétons et cyclistes et autres modes de transport, on présente la voiture comme étant un choix libre et individuel.

Mais ce qui frappe – c'est comme une illustration, finalement, de ce fait-là – c'est que dans ce secteur-là, la voiture est devenue un mal nécessaire parce que cette station de métro était… ce prolongement de la ligne bleue est dû depuis tellement, tellement d'années que ça a forcé… c'est sûr que si on demandait à chaque citoyen, peut-être qu'il ne le verrait pas comme

ça, mais ça a forcé les gens à se déplacer en voiture parce que les transports collectifs et autres étaient déficients.

Donc, c'est sûr que c'est là ma principale préoccupation, de s'assurer que, bien, on installe, on prolonge une ligne de métro, on installe un métro, il y a un SRB, on prévoit de rendre beaucoup plus facile le fait de se rendre à la station de métro, le fait de se déplacer dans ce secteur-là, et de ne pas du tout évacuer aucun des éléments qui ont été mentionnés pour s'assurer que piétons et cyclistes et personnes en transport en commun priment sur l'auto solo, puisqu'on est dans un quartier excessivement urbain.

Alors, bon, je le disais, je suis une Montréalaise, j'ai habité 25 ans plus à l'ouest dans Rosemont. Les fois où il fallait que je… où il faut que je me rende dans ce quartier, si je m'étais rendue sur place ce soir, si j'avais pu, je prends Communauto. Je n'y vais pas en transport en commun.

Donc, de ne pas, comment je dirais ça, on installe une station de métro, puis là, on se dit « OK, bien, c'est une occasion de refaire le quartier », mais il faut le refaire en se disant « refaisons-le en pensant que là, maintenant, on crée vraiment un accès au réseau de transport en commun, on inclut ce secteur-là de la ville enfin dans une mobilité rapide, active, efficace ». Donc, plusieurs personnes vont l'utiliser, et si on veut que ça soit agréable de l'utiliser, bien, il faut que tous les éléments nécessaires soient là.

Donc, comme je le disais, vraiment, tous les éléments sur place pour assurer la sécurité des piétons, des personnes en transport en commun qui arrivent par autobus, des cyclistes. Donc, ça, c'était ma première préoccupation.

Et d'autant que le boulevard Pie-IX et, bon, tout ce secteur-là est un secteur qui a connu énormément d'accidents. C'est un secteur excessivement accidentogène et, bien, il suffit d'y aller avant le chantier, mais il suffit de s'y rendre en autobus une fois pour se dire qu'effectivement, c'est, disons, une épreuve que de ne pas (coupure sonore) dans ce secteur-là pour se promener

d'un commerce à l'autre, par exemple, ou tout simplement pour se rendre chez soi. Donc, ça, c'était ma première préoccupation.

Et dans cette préoccupation-là, et ça, évidemment, dans le document, vous êtes plus dans des zones de développement et des endroits où il faut verdir, des endroits où il faut de l'habitation, des endroits où il faut des zones de passage, mon autre préoccupation, elle est paradoxalement de dire attention à ne pas créer de nouvelles barrières psychologiques, géographiques.

Donc, j'ai dit un peu rapidement, j'étais une professionnelle de gestion de services publics, j'ai travaillé longtemps pour les services publics des bibliothèques, et dans toutes nos études sur qui vient à quelle bibliothèque à Montréal, c'était très frappant et surprenant de voir que même un parc est un obstacle.

Que, par exemple, les gens qui habitent à l'est du parc Jarry ne vont pas à la bibliothèque de Parc-Extension parce qu'il faut traverser le parc Jarry, y compris l'été. L'hiver, on pourrait comprendre, mais même l'été, ils ne traversent pas le parc Jarry pour aller à la bibliothèque. Ils préfèrent marcher plus loin pour aller à une bibliothèque plus… qu'il n'y a pas de parc à traverser.

Donc, j'ai vu les zones de verdissement, elles sont nécessaires, on voit la quantité de béton en ce moment, il faut absolument verdir, il faut rendre le quartier agréable, mais il faut aussi penser vraiment à ce que les lignes de désir, comme j'ai habité Rosemont, j'ai aussi eu la barrière de la voie ferrée comme très, très grosse barrière.

J'allais, j'entendais la personne qui intervenait auparavant, j'allais à une épicerie qui était plus loin qu'une autre parce que j'avais la voie ferrée à traverser, ce qui n'était même pas un vrai obstacle. C'est vraiment très psychologique. Donc, ça, c'était ma (coupure sonore) préoccupation de…

LE PRÉSIDENT :

Ah, il vous reste deux minutes. Il vous reste deux minutes, madame.

Mme CHLOÉ BARIL :

Oui, bien, justement, c'est ça, c'était là où je m'arrêtais. Donc, en fait, mes questions étaient de savoir s'il y avait des éléments qui étaient déjà remis en question ou si le plan de bonne chance de se faire tel qu'il est.

Puis, je conclurais en disant que j'ai vu un des exemples que vous citiez était la transformation de la station Rosemont avec des logements au-dessus. Il y a eu une bibliothèque, il y a eu des parcs. Moi, j'ai aménagé là en 2009, tout à fait à côté.

Et donc, j'ai vu toute cette transformation-là, et je peux dire que, bien, oui, des fois, ça fonctionne, même si, dans ce cas-là, on a créé un corridor devant. Donc, je souhaite aussi qu'on fasse attention à ce genre d'éléments. Voilà.

LE PRÉSIDENT :

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

Mme CHLOÉ BARIL :

Allez-y.

LE COMMISSAIRE :

Merci beaucoup, madame Baril. Je tiens à indiquer d'abord : vous nous posez un peu une question pour conclure. On n'aura malheureusement pas réponse à la question ce soir,

parce que notre rôle, c'est de récupérer les opinions de la population, dont vous, puis d'émettre des recommandations aux porteurs du projet, qui est la Ville de Montréal. Mais on va quand même garder en tête la question que vous nous posez, peut-être que vous aurez réponse un peu plus tard. Merci pour le temps que vous prenez ce soir, puis pour nous partager votre opinion.

Vous commencez en énonçant que vous avez une crainte qu'il y ait des éléments qui soient évacués du projet. Moi, j'ai envie de vous poser une question très, très simple : dans le projet tel qu'il est proposé, selon vous, c'est quoi les *musts*? C'est quoi qu'on devrait garder, puis qui permettrait de mettre en valeur le secteur Pie-IX–Vertières?

Mme CHLOÉ BARIL :

Retirer le plus de béton possible, il y en a vraiment beaucoup, et assurer vraiment des voies de transit, de circulation très, très aisées entre les secteurs résidentiels, les arrêts d'autobus, la station de métro pour les personnes qui vont être à ce moment-là à pied, à vélo. Bien, on est à pied quand on sort de l'autobus puis qu'on rentre dans un métro, donc de s'assurer qu'il n'y a pas trop de concessions faites à la voiture individuelle, puisque ce qu'on (coupure sonore), c'est un moyen de transport qui permet de se libérer de la voiture individuelle.

Donc, ne pas sacrifier des trottoirs et des pistes cyclables pour des places de stationnement, pour le dire plus clairement, mais pas que. De s'assurer vraiment que les passages soient vraiment faciles et fluides, sans obstacle entre les différentes zones et vers la station de métro.

LE PRÉSIDENT :

Mais quand vous mentionnez « ne pas créer de nouvelles barrières », vous faites référence à quoi? Des saillies, trottoirs, des trucs pour ralentir la circulation? Parce que...

Mme CHLOÉ BARIL :

Non, non, ça, il faut des mesures d'apaisement. Oui, effectivement. Non, non, non, c'est ça. Au contraire, les mesures d'apaisement telles que saillies, et cætera, sont des moyens qui permettent aux personnes à pied de se sentir en sécurité quand elles traversent, quand elles se rendent quelque part.

Quand je parlais des obstacles psychologiques, c'était davantage parce qu'on voit les zones de verdissement prévues. Le fait qu'il y ait un déficit en parcs, c'est super important, mais quand on conçoit un parc, il faut faire attention.

On fait souvent les parcs avec des jolies lignes parce que ça fait des belles promenades le dimanche si on se promène, et on pense moins aux zones de désir, c'est-à-dire à la façon la plus efficace pour quelqu'un qui habite d'un côté du parc et qui veut s'en aller à pied dans le métro, puis qui veut, lui, juste (coupure sonore) parce qu'il ne veut pas arriver en retard au travail, à son cours, et cætera.

Donc, c'était plus dans ce sens-là, de dire, quand on prévoit les zones d'embellissement, que ces zones soient traversables et pas qu'ornementales.

LE COMMISSAIRE :

La bonne vieille ligne droite. Le point A au point B, il ne faut pas l'oublier dans la programmation des espaces publics. C'est ça.

Mme CHLOÉ BARIL :

J'ai en tête le parc Laurier que j'ai traversé plein, plein de fois de façon très utilitaire et d'autres fois pour me promener. Puis, bien, quand je me promène, quand je traverse de façon utilitaire, je passe sur le gazon.

LE PRÉSIDENT :

Nous, on n'a plus de questions, je crois. Je vous remercie beaucoup, madame, pour vos commentaires. Puis, comme on a dit…

Mme CHLOÉ BARIL :

Merci de m'avoir…

LE PRÉSIDENT :

… c'est vraiment une période où on recueille les opinions, et c'est pour améliorer, pour faire en sorte que le projet profite au maximum aux citoyens. Merci beaucoup. Bonne soirée.

Mme CHLOÉ BARIL :

Merci beaucoup. Merci à vous, au revoir.

LE PRÉSIDENT :

Je voudrais appeler…