

30 À ceux et celles qui ont déposé des opinions écrites, je rappelle que nous les avons lues attentivement. La séance devrait se terminer autour de 22 h, si tout se déroule comme prévu. Nous observerons une pause d'une quinzaine de minutes dans une heure et dix à peu près.

35 Je rappelle que le climat et les propos doivent être sereins et courtois. C'est pourquoi nous ne tolérerons ni manifestation, ni remarques désobligeantes, ni propos diffamatoires, ni attitudes méprisantes.

40 Je vous invite à éteindre vos cellulaires pour ceux qui en ont, et je vais éteindre le mien d'ailleurs. J'invite maintenant monsieur Félix Gravel à se présenter pour nous livrer son opinion. Bonsoir, Monsieur Gravel!

**M. FÉLIX GRAVEL :**

45 Monsieur le président, Mesdames les commissaires! D'emblée dire que c'est un mémoire déposé conjointement Équiterre et CRE Montréal. On a eu de la concertation là-dessus et on vient pour deux points : un, encourager ce type de développement en fait pour ce qu'il est en tant que tel et ce qu'il pourra faire sur le reste du développement montréalais et adresser des solutions aux problématiques de mobilité là où certains ne voudraient voir que des problèmes ou des blocages. Pour nous, c'est des sources de solution.

50 Donc c'est un projet d'éco-quartier TOD qui est proposé. Qu'est-ce qu'un TOD? C'est voulu par la CMM, donc la Communauté métropolitaine de Montréal, qui cible le développement dans ces zones et c'est souhaitable pour limiter l'étalement urbain et pour tous les avantages que ça amène, évidemment, un meilleur transport collectif, une meilleure compacité urbaine, meilleur déplacement à pied.

60 Actuellement, ce qu'on voit, ce n'est pas la cible qu'on est en train d'atteindre à l'échelle métropolitaine, le développement se fait beaucoup en *greenfield development* donc dans des zones soit des milieux naturels, soit des golfs, soit des terres agricoles alors qu'on a besoin d'en faire dans des tissus urbains, de retisser notre tissu urbain.

65 On voit ici le secteur qui est visé par le développement. Donc c'est un terrain vacant qui a vocation à être développé et qui est très, très bien localisé. En fait, il y a peu de terrains aussi bien localisés où on peut faire en sorte de justement miser sur une forme urbaine aussi intéressante, que ça soit la proximité de deux stations de métro, que ça soit la proximité au centre-ville, que ça soit l'offre, on va dire, les usages urbains relativement mixtes autour du secteur. Donc le site a déjà beaucoup de potentiel.

70 Je présente brièvement les points qui sont allés chercher par le promoteur, la Société de développement Angus, mais clairement ce sont les plus hauts standards de développement résidentiel au niveau du quartier qui sont proposés avec l'emplacement, je l'ai déjà dit, la conception, l'organisation de quartier, notamment pour l'intégration des piétons, les bâtiments et infrastructure durables, on y reviendra aussi un peu plus loin. En tout cas, des éléments très intéressants.

75 Au niveau de la gestion de l'eau et de l'énergie, par exemple, le projet propose de filtrer à même le site. C'est ce qu'on suggère le plus possible, ça permet des économies pour les municipalités, la gestion de l'eau est de plus en plus complexe, ça amène des surverses, ça amène tout un tas de problèmes, des inondations des fois aussi quand les pluies diluviennes surviennent, ce qui arrive de plus en plus avec les changements climatiques. Donc de stocker et  
80 filtrer 90 % des eaux de pluie à même le site et une boucle énergétique qui est proposée donc avec un échange de chaleur. Lorsqu'on parle de *smart grid*, de ville intelligente, ce n'est pas juste la technologie TI, donc d'information, c'est ce type de ville intelligente aussi qui est beau à voir se déployer.

85 Gestion de la mobilité. Alors on a décidé de mettre l'emphase là-dessus dans notre mémoire, je pense vous l'avez vu. Pour nous, en fait, on anticipait le fait que... Parce qu'à chaque fois qu'on a des projets à Montréal, c'est toujours la question du stationnement qui revient comme s'il n'y avait que ce besoin important dans une collectivité. Sauf qu'on a beaucoup de besoins, les êtres humains, un milieu de vie de qualité et, en fait, le vrai besoin c'est le besoin de  
90 mobilité et d'accessibilité.

Non pas le stationnement qui est une des réponses et qui doit être vu comme une réponse de mieux gérer que simplement par la gratuité et l'abondance qui est un peu la réponse de la facilité encore.

95 Dans le projet, donc il y a quatre arrêts d'autobus directement à proximité du site, beaucoup d'emplacements à vélo sont intégrés, des stations Bixi, emplacements pour voiture électrique, des cases pour les véhicules en autopartage. Les 540 places de stationnement sont en sous-sol. Dans le Guide du stationnement du CRE Montréal, c'est ce qu'on recommande le plus, non seulement parce que ça limite les effets d'îlots de chaleur urbains mais aussi ça permet  
100 de maximiser l'utilisation du sol, ce qui est vraiment intéressant quand on a dit que justement le sol urbain était rare et que le développement se faisait toujours plus loin, bravo!

Au niveau du stationnement sur rue, il a été documenté notamment par WSP, la firme d'ingénierie. Il y a 389 cases actuellement dans le domaine public et si on regarde leur utilisation,  
105 on voit que la gratuité pose déjà problème. Il y a déjà une pression trop forte sur ce stationnement-là parce qu'on veut laisser croire qu'il y a une accessibilité en tout temps en stationnement gratuit. Mais en faisant ça, on nourrit la bête et ça fait en sorte que les gens pensent qu'ils peuvent toujours aller, même à l'heure de pointe, à tout moment, puis ils vont trouver de la place. Alors on frustre même peut-être certaines personnes qui pensent trouver un  
110 stationnement quand, dans le fond, on génère la demande.

Stationnement hors rue. Il y a de nombreuses cases aussi hors rue dans le secteur. Là aussi il y a un potentiel d'amélioration. On passe beaucoup par la mutualisation, donc le partage de stationnement notamment du *Loblaws*. C'est quelque chose d'ailleurs qui fait partie de la  
115 Politique de stationnement de la Ville de Montréal et que là encore on encourage.

Brièvement, et vous l'avez vu dans le mémoire, il y a plein de solutions pour gérer différemment le stationnement. Par exemple, les vignettes résidentielles faciliteraient la réservation du stationnement – j'ai envie de mettre entre guillemets – la réservation du  
120 stationnement pour les gens qui habitent à proximité.

125 Donc s'ils sentent qu'il y a des débordements par rapport aux travailleurs qui viennent, bien la solution est toute désignée. En plus, ça peut avoir un effet d'envoyer le bon message qui est : « Vous utilisez l'espace urbain, donc un espace public collectif, à des fins privées d'entreposage automobile, il y a un coût pour ça. » Il faut payer un minimum et les prix ne représentent pas du tout les coûts municipaux. Un stationnement coûte beaucoup plus cher aux municipalités que les vignettes qui sont proposées.

130 Et ça encouragerait aussi l'utilisation des véhicules en libre-service qui sont une nouvelle forme de mobilité alternative qui dessert le secteur et qui, dans ce cas-ci, serait encore plus encouragée.

135 Il y a d'autres possibilités comme les parcojours qui invitent à une rotation quand même, à une utilisation plus on va dire pour les travailleurs, avec un tarif autour de 8 \$, un peu moins ou un peu plus, on est sûr de pouvoir avoir des travailleurs qui viendraient pour des besoins spécifiques d'une journée mais qu'on n'habituerait pas à venir dans le secteur tous en auto parce que sinon, là encore, on génère pas mal de problèmes.

140 Donc ce qu'on dit, c'est d'intégrer des vignettes, de regarder où est-ce qu'on pourrait installer des parcojours et pourquoi pas, comme c'est fait dans plusieurs secteurs, comme c'est fait dans le monde, de prendre ces revenus pour l'amélioration de l'espace public ou pour quelque chose de culturel ou quelque chose qui permettrait encore de créer des cercles vertueux plutôt que des cercles vicieux.

145 On a regardé attentivement l'offre d'autobus et celle-ci pourrait être largement augmentée. C'est sûr que la STM a fait des efforts en améliorant la fréquence de la 25 mais ça ne suffit pas du tout. L'implantation de mesures préférentielles pour bus, il y en a très peu dans le secteur. Ça serait très facile, c'est fait ailleurs, donc je pense que ça, c'est atteignable. L'augmentation des fréquences vers l'est le matin et vers l'ouest le soir, donc on a ciblé la 24, de  
150 la 97, 185, tout ça est dans le mémoire, que je vais peut-être passer plus vite.

L'établissement de passages vers l'est le matin sur Saint-Joseph, c'est une évidence aussi. Et augmentation dans les deux sens pour les lignes 25, 67, 94. La 67 Saint-Michel marche bien quand même, il y aurait peut-être du rabattement à optimiser.

155 Une autre petite amélioration qui serait possible, la 24 arrête juste de l'autre de la voie ferrée, alors là, on a un beau pôle en plus qui va se déployer. Utilisons là une ligne existante pour faire quelque distance de plus et mieux desservir la population.

160 Je vais passer là-dessus, mais il y aura des possibilités d'amélioration, je pense c'est les cibles d'achalandage de la STM qui sont en cours, tout ça. Avec les nouveaux développements, il faudrait installer ça peut-être en amont ou au moins au tout début, voire dès maintenant, pour encourager le changement maintenant et pas attendre que les gens soient déjà en train d'être dépendants à l'automobile avant de leur dire : « Regardez, il y a une autre solution. »

165 En matière de transport actif, je vais passer aussi rapidement. Je pense qu'il y a un potentiel à amélioration, surtout pour le... Dans le fond, ce qui est proposé par le promoteur déjà, les supports à vélo, le Bixi qui est présent, la trame piétonne et la proximité au transport collectif fait en sorte que c'est un projet de transport actif. On parle de *Transit Oriented Development* mais c'est aussi un *Pedestrian Oriented Development* et ça, c'est vraiment le fun pour la santé des  
170 populations, puis la santé environnementale. On a un projet qui participe à la lutte aux changements climatiques, et c'est rare quand on parle de développement immobilier. Il faut le souligner, c'est pour ça qu'on est là, pour souligner ça.

175 Donc en bref, le CRE Montréal et Équiterre recommandent d'autoriser le projet, un modèle de développement durable à une échelle plus large, on parle de celle du secteur, du district ou même peut-être de l'arrondissement, voire peut-être un peu plus large mais au moins du secteur; de déployer une stratégie de mobilité durable et de réduction de l'utilisation de l'automobile solo afin de maximiser la viabilité du projet et aussi son accessibilité et de mieux répondre aux besoins actuels et futurs.

180

185 Donc on pense qu'il peut vraiment faire boule de neige sur le développement urbain à Montréal. En tout cas, nous on aimerait qu'il passe pour pouvoir le citer en exemple. Quand on voit des projets de développement, on va dire, au ras du sol qui sont peu intéressants parce qu'ils ont trop de stationnement, trop d'effets d'îlots de chaleur ou peu d'innovation, enfin on a de l'innovation et c'est beau à voir.

**LE PRÉSIDENT :**

190 Merci beaucoup, Monsieur. On va avoir quelques questions pour vous.

**Mme ARIANE ÉMOND, commissaire :**

195 Je peux commencer avec plaisir. Vous dites dans votre mémoire qu'on a lu avec attention et vous l'avez répété tout à l'heure que le développement de l'îlot central se trouve à proximité du métro Préfontaine, on est d'accord. À proximité de la station de métro Rosemont, à pied, c'est combien de temps?

**M. FÉLIX GRAVEL :**

200 Mais là, on ne parlait pas de transport actif dans ce cas-ci. C'était pour identifier le potentiel de rabattement. Le rabattement, c'est le micro transit, c'est ce qui se développe beaucoup à Toronto, c'est en discussion beaucoup dans le monde. Alors là on parle surtout avec l'arrivée des véhicules autonomes, ça va arriver vraiment vite, l'idée c'est d'avoir des véhicules peut-être un peu plus petits que des autobus, en complémentarité du transport collectif plus  
205 lourd. Ça se fait dans de plus en plus de villes, il y a des modèles semi-publics, il y a toutes sortes de modèles mais qui permettraient d'avoir en fait ce chaînon manquant du *last mile*, du dernier kilomètre. Donc ces solutions existent.

210 Pour tout vous dire, on est dans une étude actuellement avec l'AMT, le ministère des Transports, où on étudie le potentiel du microtransit et c'est un des sites les plus intéressants pour le développement de cette innovation en termes de mobilité avec d'autres, d'autres qui sont

beaucoup plus en banlieue mais dans ce cas-ci, c'est vraiment intéressant parce que c'est juste de retisser un dernier kilomètre. Donc c'est vraiment le bon territoire pour ça.

215 **Mme ARIANE ÉMOND, commissaire :**

Et ce que vous dites, c'est que ces petits véhicules moins chers qu'un autobus peuvent être semi-privés, c'est-à-dire que ça pourrait venir du promoteur?

220 **M. FÉLIX GRAVEL :**

À Montréal, le transport collectif, à partir de huit personnes, on ne peut pas l'opérer, c'est la STM qui a le monopole. Donc il y a tous ces aspects-là à bien revoir. Il y a aussi la *:Loi sur le transport des personnes* à faire attention aux rémunérations, tout ce qui l'encadre. Mais il faut encore développer le modèle. Actuellement, on est en pré-lancement de projet pilote dans beaucoup de territoires dans la grande région de Montréal et celui-ci serait intéressant, par exemple.

230 Ou peut-être corriger une digression qui est dans le mémoire sur les mètres carrés interprétés. À un moment donné, on parle de 37 000 mètres carrés. On s'est rendu compte qu'on parlait là du résidentiel et on parle bien de 87 000 mètres carrés qui seront développés au total de superficie de plancher. Donc une version corrigée là...

235 **LE PRÉSIDENT :**

Mais il y avait une question par rapport à ça. Dans votre document, vous parlez du secteur Angus; vous le définissez comment? Parce qu'il y a le Technopôle, il y a le secteur, il y a l'arrondissement. Il y a...

240 **Mme ARIANE ÉMOND, commissaire :**

L'îlot central.

**LE PRÉSIDENT :**

245 ...le quartier. Alors pour les besoins de la commission, vous le définissez comment?

**M. FÉLIX GRAVEL :**

250 C'est intéressant. C'est une partie tout d'abord quand même d'une friche industrielle, on le rappelle, ferroviaire et tout ça, et pour nous, il ne faut pas voir de frontière à ce secteur-là parce que justement, ce qui est intéressant avec le projet, c'est qu'il est en continuité avec le tissu urbain. Alors pour nous, ce secteur-là en gros va de Masson à Saint-Michel aller à Rachel puis des Carrières à l'ouest. Et ça, on va dire qu'on a une belle cohérence de quartier à cette échelle déjà, avec une mixité d'usages, une compacité urbaine qui font de cette unité territoriale quelque chose de cohérent.

**Mme ARIANE ÉMOND, commissaire :**

260 Est-ce que je peux me permettre. Quand vous définissez le secteur Angus comme ça, est-ce que c'est quelque chose qui est un peu répandu ou chacun a sa définition du secteur Angus?

**M. FÉLIX GRAVEL :**

265 En fait, c'est une cohésion sociale qui existe déjà. Quand on regarde les types d'entreprises qui sont installées dans le Technopôle, quand on regarde les gens qui habitent là, il y a quelque chose là d'intéressant. Les entreprises, par exemple, on a Insertech, Taxelco, les champions de la mobilité durable et privée, dans ce cas-ci, ils sont là. Il y a quelque chose dans ce quartier qui fait qu'il est cohérent avec un noyau qui est là et qu'on va renforcer ce noyau-là.

270

**Mme ARIANE ÉMOND, commissaire :**

275 Le sens de ma question, c'était la délimitation. Parce qu'on se demande en lisant les différents mémoires si les gens parlent de la même chose. Et nous-mêmes, quand on veut se référer au secteur Angus, je me demande s'il y a comme des balises déjà établies et si ce sont celles que vous venez de nous donner, Masson, Saint-Michel, des Carrières.

**M. FÉLIX GRAVEL :**

280 Celles que j'ai évoquées évoquent une unité urbaine là où est-ce qu'il y a une cohérence.

**Mme ARIANE ÉMOND, commissaire :**

285 Oui. Allez-y.

**Mme MOUNIA BENALIL, commissaire :**

290 Bonjour! Vous évoquez à la fin de votre mémoire l'importance de la réduction de l'utilisation de l'automobile solo comme mesure de développement durable. Quelle stratégie en fait proposez-vous au promoteur pour la réduction de l'utilisation de l'automobile solo?

**M. FÉLIX GRAVEL :**

295 En fait, c'est une recommandation dans ce cas-ci qu'on adresse particulièrement aux pouvoirs publics, qu'ils soient la ville-centre par ses décisions politiques mais aussi sa future agence de stationnement qui n'est pas encore créée, qui est à créer. Et l'arrondissement pour que celui-ci soit proactif dans l'installation de mesures autres que la gratuité.

300 Donc il y en a plein des solutions et certains tronçons peuvent ne pas avoir la même approche. Il faut sûrement qu'il y ait des débarcadères pour les services, il faut réserver des espaces à la livraison, aux personnes handicapées. C'est sûr qu'il y aura toujours du stationnement à prévoir pour ces gens-là, mais reste que d'envoyer le message à tout le monde qu'ils peuvent se garer partout, en tout temps, ça, ça ne marche pas.

305 Comme solution donc, nous on a évoqué concrètement le transport collectif et actif de le bonifier encore à l'échelle des pouvoirs publics et de l'arrondissement, mais le promoteur, lui, ce qu'il fait, en fait, il fait les cases en stationnement souterrain, ce qui montre déjà que l'automobile n'est plus reine dans l'espace public. Et c'est le meilleur message qu'on ne peut pas amener en changement modal. Ça, si vous montrez ça, c'est que les gens vont trouver ça agréable. La ville, ce n'est pas juste fonctionnel, pas juste...

310 En plus, il faut le dire, un stationnement, une auto est stationnée 95 % de son temps. Alors c'est un gaspillage monumental pour les villes. D'avoir eu ça de la part du promoteur qui lui-même sort de cette logique-là, et c'est pour ça qu'on est là pour le défendre, on en a assez qui nous disent : « Le développement économique n'est pas possible comme ça. » Bien voyons donc! Oslo, Madrid, Paris, Londres, New York seraient donc en crise économique parce qu'on n'a pas assez de stationnement? Non. Ils trouvent d'autres solutions que le stationnement. Donc c'est possible. Puis en plus c'est le fun, c'est un beau défi.

320 Là, la situation actuelle, beaucoup de gens qu'on a rencontrés nous disent : « Présentement, c'est déjà presque plus tenable. » Il y a des gens qui nous disent là... Il y a des moments où la gratuité, en fait ce qu'elle fait, elle génère des pics de demandes au moment justement d'arrivée au travail, de sortie au travail et pour les gens quand ils rentrent du travail et qu'ils arrivent là. Ça fait que là, tu as des effets où tu arrives tout le monde en même temps. Si on avait au moins des usages prioritaires résidentiels. Puis il faut comprendre que les vignettes sont pour les gens là. Les gens peuvent voir le prix mais pour tous ceux qui ont fait l'expérience d'une vignette, c'est comme si on a un stationnement réservé devant chez nous. C'est quand même pas la pire des affaires à tolérer.

330 **LE PRÉSIDENT :**

Il y a une question où la commission est beaucoup interpellée concernant la densité. Dans votre document, vous parlez d'une densité harmonieuse. C'est intéressant que vous abordiez le fait que Angus, c'est aussi le secteur. Parce que les gens connaissent bien les  
335 derniers développements qu'il y a eu tout autour, ils nous les ont tous nommés et il y a encore des projets à l'extérieur du Technopôle qui sont prévus.

C'est quoi les prémisses d'une densité harmonieuse? On comprend qu'il y a des gens qui sont installés là depuis quelques années, dix, huit, sept, six, cinq ans, ils attendent quelque  
340 chose et ils sont bouleversés parce que c'est déjà fait, on leur annonce quelque chose, il y a eu des négociations. C'est quoi une densité harmonieuse?

**M. FÉLIX GRAVEL :**

345 Très intéressant. Premièrement celle qui intègre les différents objectifs du développement durable et, dans ce cas-ci, le logement social avec 20 % et tous les facteurs écologiques que j'ai évoqués. Ensuite, des gabarits qui sont à échelle humaine. Dans ce cas-ci, c'est vrai dans l'espace public et de circulation pour les piétons, tout ça. Mais c'est vrai aussi avec les hauteurs parce que les bâtiments qui vont encadrer les rues sont... Justement, là on  
350 parle cinq étages, ça devient, c'est en train de devenir pas mal le modèle de ville assez compact mais qui ne fait pas non plus ville inhumaine. Et ça, on le voit à Montréal et ailleurs, c'est assez intéressant.

Et ensuite, il y a toute la question d'avoir cette vision pour la vitalité urbaine qui est là  
355 dans la mixité des usages mais aussi comment on va le soutenir après. Et là, comment on va le soutenir après? Ce qu'il y a déjà là présentement, c'est-à-dire des emplois et du résidentiel, d'amener là des nouveaux usages comme des usages culturels, *Wow!*

360 C'est ça de la densité. En fait, c'est de complexifier le tissu urbain pour qu'il ne soit pas uniforme, qu'il ne soit pas, je dirais, juste un dortoir ou juste quelque chose où on va travailler. Ce n'est pas juste fonctionnel, et là justement, c'est de la belle densité parce qu'elle est écologique, sociale et qu'elle propose des formes de gabarits très intéressants.

**LE PRÉSIDENT :**

365 Dans les grands éco-quartiers européens qui sont largement diffusés, il y a toujours un très grand espace public. Dans ce projet-ci, on annonce... disons il y a des corridors intérieurs et tout, les citoyens nous interpellent sur la largeur de ces corridors qui ont de 12 à 14 mètres. On prévoit la plantation des arbres dans des édifices qui vont avoisiner les six étages avec des  
370 études d'ensoleillement qui est relativement... Alors comment on peut s'assurer que justement les végétaux vont être capables de pousser dans un environnement relativement dense? C'est ce que les citoyens aussi nous demandent.

**M. FÉLIX GRAVEL :**

375 C'est l'ensoleillement, je pense qu'il y a des études en partie là-dessus dans les documents. Il y a la question des fosses. Les fosses continues permettent aux arbres d'avoir des systèmes racinaires plus grands. Les arbres sont grégaires aussi, alors le plus ils sont connectés au mieux ils vont se déployer. Et puis de miser surtout sur la diversité. Dans ce cas-ci, c'est ça,  
380 de ne pas planter une seule essence d'arbre. Et la base, c'est déjà de commencer en ayant des conifères et des feuillus pour que l'hiver ça ne soit pas tout sans feuilles.

**LE PRÉSIDENT :**

385 Vous avez annoncé quelque chose qui n'était pas nécessairement écrit dans votre document, qui s'appelle la... - attendez, vous avez dit quelque chose de beau concernant le stationnement « la mutualisation ». Qui est l'acteur principal d'un événement comme celui-là? Ça ne peut pas être chaque entreprise parce que...

390 **M. FÉLIX GRAVEL :**

Non.

395 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça, vous ouvrez comme une porte, c'est qu'il y a plusieurs édifices à bureaux qui sont là actuellement, qui ont chacun des aires de stationnement qui sont probablement inoccupées le soir. Il y a des commerces aussi, il y a des choses, alors j'estime que ce que vous vouliez nous annoncer, c'est la disponibilité peut-être de ces espaces-là. Qui peut initier ça?

400

**M. FÉLIX GRAVEL :**

Justement la Politique de stationnement de Montréal identifie cet axe de travail concrètement sans dire qui. Alors je ne voudrais pas dire à la Ville quoi faire dans ce cas-ci même si nous, ce qu'on suggère, c'est d'aller avec l'agence municipale de stationnement qui sera créée parce que celle-ci aura une vision très... Ce n'est plus Stationnement Montréal qui va rentabiliser ses stationnements, c'est Stationnement Montréal qui veut gérer son stationnement, bien la future agence, en pensant à la complexité de la Ville et de sa vitalité au complet. Alors soit c'est l'agence qui me semble toute désignée, soit c'est une structure créée ad hoc qui pourrait être paramunicipale ou soit c'est un projet financé et, à ce moment-là, un organisme qui aurait les compétences ou le privé pourrait peut-être le faire.

405

410

En fait, il y a différents modèles. En France, il y a des OBNL comme Zenpark. Aux États-Unis, on a d'autres modèles qui sont purement privés. C'est assez vaste tout ce qu'on peut faire en mutualisation de stationnement.

415

En fait, le principal, c'est qu'il faut trouver peut-être des petits incitatifs parce que les propriétaires privés ne le voient pas.

420 Il faut aussi les conscientiser parce que pour eux, le stationnement, ils ne regardent pas  
forcément tous les coûts mais si on leur fait prendre conscience des coûts de déneigement, de  
surveillance, la SAAQ se permet de remorquer des véhicules dès qu'ils sont stationnés là et que  
les gens ne se garent pas là, ça, un, ça a un coût, puis eux ils n'intègrent pas, ils ne voient pas et  
c'est aberrant. Je veux dire, le stationnement devrait être pour tout le monde dans cette zone-là  
425 et on peut le faire. En fait, nous on a juste sorti les données d'achalandage *Google* qui montrent  
quand est-ce que les gens viennent dans ces commerces-là, puis 80 % du temps, ils sont vides.  
Alors on en a en masse du stationnement.

**Mme ARIANE ÉMOND, commissaire :**

430 Deux questions en rafale. Les vignettes, une façon de gérer le stationnement, comment  
vous pensez que ça peut être reçu de la part des résidents?

**M. FÉLIX GRAVEL :**

435 En fait, ça va être... Reçu au début ou reçu après? Parce que je pense que quand on fait  
l'expérience de gestion autre que la gratuité du stationnement, on se rend compte du bonheur  
que ça a de pouvoir... Si on a un véhicule avec sa vignette, de pouvoir se stationner facilement,  
c'est très... tout le monde trouve de la place, en véhicule libre-service aussi. Alors par  
440 l'expérience, je suis sûr que ça va être bon.

Je pense la question, c'est de l'expliquer le pourquoi. Une vignette, ce n'est pas pour  
aller chercher de l'argent, je l'ai dit. Les prix couvrent à peine l'administration de ces vignettes-là.  
Et d'ailleurs, rappeler par exemple que les premiers parcomètres qui ont été installés dans le  
445 monde l'ont été à la demande des commerçants eux-mêmes sur les rues parce qu'ils disaient :  
« C'est plate, on a des stationnements gratuits, puis là, nos employés, même nos gens ils  
viennent le matin, ils restent toute la journée, je n'ai plus de place pour mes clients. »

Ça fait que les premières mesures de gestion du stationnement l'ont été à la demande  
450 même des commerçants pour créer un effet de rotation. Dans ce cas-ci, on crée non seulement

455 une petite sensibilisation qui est non, ce n'est pas vrai que l'espace public, il t'est dédié, puis ce n'est pas vrai que c'est un droit fondamental de stationner un char gratuitement qui coûte... Alors on est prêt à dépenser beaucoup pour l'essence, beaucoup pour les plaques, beaucoup pour un gros véhicule, puis là quand on arrive à une vignette, parce que c'est l'espace public, là, c'est à tout le monde de payer pour nous pour ça? Non.

460 À ce moment-là, il faut peut-être expliquer aux gens que l'espace public, il appartient à tout le monde, qu'ils auront peut-être encore du stationnement mais ils l'auront grâce aux vignettes, tout ça, mais ce n'est pas vrai qu'ils en auront pour garer deux, trois, quatre autos pour la visite puis...

**Mme ARIANE ÉMOND, commissaire :**

465 Parfait. Réponse rapide. 3 % inscrit dans le projet du promoteur pour les véhicules en autopartage ou en utilisation libre; est-ce que ça vous semble adéquat?

**M. FÉLIX GRAVEL :**

470 C'est quelque chose qui doit se faire, comment dire, qui pourra déjà très vite être changé. C'est des choses graduelles. Ça c'est de la gestion dans ce cas-ci, ce n'est pas de l'aménagement, ça fait qu'on n'aura pas les mains liées, c'est ça qui est le fun. En fait, ce qu'on suggère dans ce cas-ci, c'est de faire appel à un opérateur, il en existe plusieurs, donc je ne voudrais pas... Ou ils peuvent en faire plusieurs. Il y a *Netlift* ou *Yup* par exemple, mais pour faire en sorte de valoriser les programmes existants de covoiturage. Et puis pour l'autopartage, c'est 475 sûr qu'il y a des ententes qui peuvent être faites pour réserver d'autres autos mais avec les véhicules en libre-service, on n'en voit même pas plus le besoin.

**Mme ARIANE ÉMOND, commissaire :**

480 Merci beaucoup.