

MME LOUISE CASTONGUAY:

370 Bien, je souhaitais vraiment faire une maquette, parce que c'est tellement explicatif, une maquette. Mais en tout cas, c'est... le temps m'a manqué complètement.

LE PRÉSIDENT:

375 On vous remercie beaucoup.

MME LOUISE CASTONGUAY:

Merci de m'avoir écoutée. Au revoir.

380 **LE PRÉSIDENT:**

J'inviterais madame Nahoé Tardif.

MME NAHOÉ TARDIF:

385 Alors bonjour. Nahoé Tardif, je travaille chez Concertation Ville-Émard/Côte St-Paul, la table de concertation, donc au sud du canal, qui a participé activement à la mobilisation autour de Turcot depuis les débuts. Puis plus récemment, là, pour le retour de la dalle-parc. On voit d'ailleurs une photo de la mobilisation du onze (11) juin deux mille dix-sept (2017) à laquelle on avait beaucoup
390 participé à l'organisation.

Donc, tel que présenté dans le mémoire qui a été déposé la semaine dernière, on a trois (3) principales préoccupations, soit le verdissement massif du parc, le lien entre les quartiers, et la création d'un corridor vert.

395 Donc, pour ce qui est du verdissement massif, l'aspect nature doit absolument primer pour l'aménagement du parc. C'est beaucoup ressorti aussi dans les ateliers créatifs auxquels on a participé. Et comme madame Castonguay aussi le rappelait, là, dans la présentation précédente. Il

400 y a trois cent mille (300 000) véhicules qui passent quotidiennement sur Turcot. Donc, pour contrer les émissions de gaz à effet de serre, la superficie du parc-nature n'est pas suffisante. Donc, si on peut avoir le plus possible d'arbres matures, pour contrer un peu les émissions par tous ces véhicules-là, ça serait super.

405 Donc un pont entre les quartiers. Dans les premiers plans où on voyait la dalle-parc, on voit cette infrastructure qui est directe, qui permet un lien vraiment entre les deux (2) quartiers, complètement séparés de l'autoroute, alors que dans les esquisses qu'on voit présentement, du parc, c'est assez... il y a plusieurs obstacles. Donc, si on part du côté de Ville-Émard pour aller vers Notre-Dame-de-Grâce, on passe d'abord sur la rue Irwin qui n'est pas particulièrement bien aménagée pour les piétons et cyclistes.

410 On se butte à l'intersection Irwin/Saint-Patrick. On doit faire un petit bout sur Saint-Patrick qui reçoit un flux de véhicules important, dont du camionnage. Puis on passe sur la petite passerelle. De l'autre côté, il y a Notre-Dame. On sillonne le parc, qui est un... pas très efficace pour un déplacement utilitaire. Puis comme on voit là, présentement la dalle-parc, elle semble partir du parc et monter en haut de la falaise. Donc on peut s'imaginer qu'on accuse une forte dénivellation pour atteindre Notre-Dame-de-Grâce. Donc tout ça fait en sorte que ce n'est pas super efficace comme lien.

420 Et bon, c'est des esquisses, ce n'est certainement pas comme ça que ça sera finalement. Mais ça démontre un peu toutes les considérations qu'on doit prendre en compte.

425 Et donc, on souhaitait rappeler que pour un lien de transport actif utilitaire, ça nécessite un tracé direct et efficace. Il faut penser à la cohabitation des usagers sur l'infrastructure. Il faut le plus possible éviter les obstacles puis assurer une connexion aussi au réseau existant et à venir. Si on pense du côté de Ville-Émard/Côte-Saint-Paul, il y a le lien fédérateur qui est annoncé dans le PDUES. Donc, il faudrait absolument relier ces infrastructures.

Pour finir, le corridor vert. Donc, c'est super important de lier les deux (2) côtés de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques. Donc, du côté nord, la falaise, le pied de la falaise. Et du

430 côté sud, le parc-nature. Donc même si le but premier de la dalle-parc devrait être utilitaire, il faudrait aussi qu'il permette le mouvement de la biodiversité et des accès aussi pour les usagers vers ces deux (2)... bien vers la falaise et l'autre côté. Puis de lier... ce lien-là, là, de l'écoterritoire entre les deux (2) côtés permet aussi de lier à l'échelle métropolitaine vers d'autres parcs, donc le parc du Mont-Royal, le parc Meadowbrook, Angrignon, puis ultimement, le parc des Rapides au sud et même le fleuve.

435 Pour terminer, on croit qu'il serait important de favoriser le dialogue avec les acteurs locaux, les groupes aux expertises diverses, et les citoyennes et citoyens tout au long du processus. Donc, c'est cette... ici, c'est très bien, ce qui se fait, mais il faudrait poursuivre aussi le travail, là, un peu peut-être à l'image de ce qui se fait dans le PDUES, un comité de suivi qui se met en place pour
440 continuer le dialogue avec les expertises des différents groupes, dont je pense, entre autres au CRE-Montréal, qui présentera tout à l'heure Pro-Vert Sud-Ouest, Vélo-Québec, la Table de quartier de Notre-Dame-de-Grâce. Moi je présente un peu ce qui se passe au sud, mais il y a l'autre côté aussi. Et voilà, donc plein d'autres groupes qu'on pourrait nommer aussi. Ça sera tout.

445 **LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup. On a quelques questions pour vous.

MME NAHOÉ TARDIF:

450 Oui.

LE PRÉSIDENT:

Madame Massicotte?

455 **MME MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire:**

Oui, merci. Vous mentionniez un verdissement massif. Donc, est-ce qu'on comprend, c'est cent pour cent (100 %) de milieu naturel que vous préconisez?

460

MME NAHOÉ TARDIF:

Oui.

465

MME MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire:

O.K. À ce moment-là, comment vous conciliez avec les autres demandes, soit de terrains sportifs et...

470

MME NAHOÉ TARDIF:

Bien, je pense que c'est à voir, là. Mais pour nous, la priorité devrait être verdissement. Donc idéalement, cent pour cent (100 %), si... à l'atelier où moi, j'ai participé, il a été question d'un petit bout près d'Angrignon qui ne serait peut-être pas facilement aménageable non plus, conciliable avec le reste du parc. Est-ce que ça, ça pourrait être consacré... mais bon, nous, on pense qu'idéalement, il faut créer un poumon vert qui permette d'absorber les émissions produites par les véhicules qui passent sur l'échangeur. Donc, idéalement, oui, cent pour cent (100 %) verdissement.

475

MME MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire:

480

Avec la dimension du parc actuel, cent pour cent (100 %) vert, est-ce que ça contribue, selon vous, à quel pourcentage de réduction?

MME NAHOÉ TARDIF:

485

Bien, dans un mémoire présenté par Concertation en deux mille dix-sept (2017), il y avait des calculs de Pro-Vert Sud-Ouest qu'il présentera tout à l'heure, qui pourra certainement être plus éloquent que moi sur la question. Mais qui présentait... qui disait que ça prendrait quinze (15) parcs Angrignon pour absorber les émissions des trois cent mille (300 000) véhicules qui passent quotidiennement. Donc, non, ce n'est pas... je n'ai pas... je ne sais pas, on peut peut-être remettre une carte puis voir, mais je pense que ça prendrait... probablement quinze (15) fois ça.

490

MME MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire:

O.K. Merci.

495

LE PRÉSIDENT:

Vous avez évoqué les problèmes, particulièrement sur les rues Irwin et Saint-Patrick.

500

MME NAHOÉ TARDIF:

Oui.

LE PRÉSIDENT:

505

Et qui ne sont pas aménagées actuellement, de façon sécuritaire pour les cyclistes et les piétons. Donc, qu'est-ce qui doit se passer sur ces rues-là, pour rendre... les rendre sécuritaires et donc, privilégiant ça comme un lien d'accès au nouveau parc?

510

MME NAHOÉ TARDIF:

Bien, il faudrait qu'il y ait des infrastructures cyclables en site propre. Je pense que sur une artère comme Saint-Patrick, on ne peut pas imaginer une cohabitation avec une bande cyclable, par exemple, ou une chaussée partagée, là. Ça prend vraiment une infrastructure, dédiée aux cyclistes. Là, on ne voit pas sur ma... mais il y a quelqu'un qui avait mentionné dans les ateliers créatifs que... ici, est-ce qu'on voit? Oui? Là, il y a une ancienne voie de chemin de fer qui pourrait peut-être envisagée, plutôt que l'avenue Irwin, pour rejoindre... puis qui tombe directement en face de la petite passerelle. Donc, ça pourrait être une avenue à explorer. Mais Irwin, c'est un peu la même chose que Saint-Patrick, c'est une voie de... de... bien de trafic, là, avec du camionnage aussi. Donc, soit une infrastructure dédiée aux cyclistes, aux piétons, complètement coupée, là, de la circulation, comme Saint-Patrick.

520

LE PRÉSIDENT:

525 Puis, vous avez évoqué le... vous avez dit que le comité de suivi est nécessaire pour ce projet-là, et vous avez évoqué qu'il y en a eu un dans le cadre de PDUES...

MME NAHOÉ TARDIF:

530 Qu'il y en a un présentement.

LE PRÉSIDENT:

535 Et que vous y participez, j'imagine?

MME NAHOÉ TARDIF:

Oui.

540 **LE PRÉSIDENT:**

545 Donc, est-ce que selon vous, c'est un modèle à suivre pour la suite de ce projet-là, et qu'est-ce qu'on doit... qu'est-ce que la Ville doit envisager pour se doter d'un... qui doit faire partie de ce comité-là, comment est-ce qu'il doit être constitué, qu'est-ce qu'il doit faire. On aimerait ça vous entendre là-dessus.

MME NAHOÉ TARDIF:

550 Bien, je pense qu'il faudrait que ça soit ouvert à... bien, tout ceux qui souhaitent y participer. Mais je pense, on a déjà à travers les consultations, là, qui ont cours présentement, une bonne idée des acteurs intéressés par le sujet, puis qui ont quelque chose à dire là-dessus. Donc... mais bon, c'est sûr, le parc là est à plus grande échelle, ce qui fait que ça rejoint vraiment beaucoup plus de

555 gens. Il me semble que pour le PDUES, ça s'est fait un peu par appel aussi, là. Ceux qui souhaitent participer, donc, ça pourrait être un peu la même... la même formule, là. Ceux qui souhaitent participer peuvent s'y inscrire, *et caetera*.

560 Mais oui, c'est un modèle intéressant, parce que ça permet un dialogue, puis de toujours valider ce qui est en train de se faire, si ça correspond à ce qui... à ce qui est voulu par la communauté puis faire vraiment des projets à l'image des communautés.

LE PRÉSIDENT:

Merci.

565 **MME MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire:**

570 Vous venez de nous éclairer un peu sur les infrastructures qui seraient nécessaires sur Saint-Patrick ou Irwin, et vous avez parlé à l'aide de cette carte-là, de la difficulté posée par le trajet actuel, qui n'est pas assez direct, si on a bien compris.

MME NAHOÉ TARDIF:

Oui.

575 **MME MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire:**

580 D'accord. Est-ce que vous pouvez nous éclairer davantage sur justement les améliorations qui pourraient être apportées à un tracé comme ça, en pensant à d'autres points d'accès au parc, et de points de connectivité avec l'ensemble du réseau?

MME NAHOÉ TARDIF:

Bien, en fait, quand moi j'ai commencé à connaître le projet, l'idée de la dalle-parc était vraiment de faire une connexion de Irwin jusqu'à Cavendish. C'est comme ça que je le comprenais.
585 Donc, que ça passe complètement par-dessus tout ce qui est en dessous, ce qui fait que ça fait vraiment un lien complètement direct. Puis idéalement, Irwin, Cavendish sont aussi aménagés pour la continuité de ce lien-là. Donc, c'est sûr que ce n'est pas les mêmes implications, au niveau des coûts, *et caetera*, mais je... voilà, je laisserai ça à la discrétion des ingénieurs qui feront le projet.

590 **MME MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire:**

Et en termes de point d'accès au parc particulièrement, en venant du sud? D'après vous, il devrait être situé à quel endroit?

595 **MME NAHOÉ TARDIF:**

Bien, il faut qu'il y ait un lien avec le Canal de Lachine, évidemment, là. Donc... mais présentement, comme c'est fait... bien présentement où il y a un point de jonction entre le canal et le parc, ça peut être... ça peut être tout à fait être ça. Mais dans un idéal, la dalle-parc passe au-
600 dessus, donc il y aura aussi une connexion à partir de la dalle-parc vers le parc, les abords du canal.

MME MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire:

O.K. On a compris en lisant votre mémoire aussi que vous privilégiez évidemment le
605 transport actif et collectif.

MME NAHOÉ TARDIF:

Oui.

610 **MME MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire:**

Et préconisez pas de stationnement sur l'emplacement du parc?

MME NAHOÉ TARDIF:

615

En effet.

MME MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire:

620

C'est ça, voilà. Est-ce que vous considérez que quand même, on devrait tenir compte du fait que des gens pourraient souhaiter arriver au parc par voiture et donc, leur offrir la possibilité de stationner sur les rues adjacentes, par exemple, ou alors vous pensez qu'il faut tenir le pari d'un... tout autre transport collectif et actif, et ne pas imaginer justement ces questions de stationnement là? Quelle est votre position là-dessus?

625

MME NAHOÉ TARDIF:

630

Idéalement, transport actif, transport collectif complètement. Plutôt penser à des navettes qui mènent directement au parc pour les gens qui souhaitent s'y rendre. Pour ce qui est du stationnement sur rue, ils pourraient... j'imagine plutôt la situation comme problématique si on a un peu de stationnements sur rue. Voilà, donc je pense qu'il faudrait vraiment plutôt miser sur les alternatives de transport en commun. Et évidemment, transport actif, ça, oui.

MME MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire:

635

Oui, certainement.

LE PRÉSIDENT:

640

Oui. Justement, quand vous parlez de navettes, est-ce que vous pouvez nous en donner un peu plus de détails? Vous voyez des navettes qui viendraient du métro? Vous voyez...

MME NAHOÉ TARDIF:

645 Éventuellement, oui. Je ne l'ai pas pensé particulièrement, avant que vous me posiez la question. Mais oui, ça pourrait être ça, navettes à partir du métro Angrignon, qui se rend directement au parc, oui.

LE PRÉSIDENT:

650

Par exemple.

MME NAHOÉ TARDIF:

655

Par exemple.

MME MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire:

Merci.

660

LE PRÉSIDENT:

Puis dernière question, vous avez évoqué une vision d'une infrastructure signature?

665

MME NAHOÉ TARDIF:

Oui.

LE PRÉSIDENT:

670

C'est quoi, une infrastructure signature pour vous? Est-ce que vous avez des...

MME NAHOÉ TARDIF:

675 Bien, je pense que c'était déjà là, sur l'image qui a beaucoup circulé à l'époque, où il était
question d'une dalle-parc dans le projet. Bien, c'est toute la considération de l'entrée de ville, de...
bon, il y a un pont qui s'installe là, donc plutôt que ça soit une infrastructure lugubre, qu'on y aille
avec quelque chose d'intéressant. Voilà, design qui permette de souligner l'entrée de ville, de
680 montrer... Montréal est une ville UNESCO de design, donc, de mettre de l'avant ces côtés-là de
Montréal.

LE PRÉSIDENT:

Bien, je vous remercie beaucoup.

685

MME NAHOÉ TARDIF:

Merci.

690

LE PRÉSIDENT:

J'inviterais maintenant madame Holly McIntyre à venir prendre la parole, s'il vous plaît.

695

MME HOLLY McINTYRE:

Et est-ce qu'en anglais, ça fonctionne pour vous?

700

LE PRÉSIDENT:

Absolument.

MME HOLLY McINTYRE:

705

Oui?