

CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET DE PROLONGEMENT
DE LA LIGNE BLEUE DU MÉTRO DE MONTRÉAL

SÉANCE D'EXPRESSION DES OPINIONS

SOUS LA PRÉSIDENCE DE :

Mme MARGUERITE BOURGEOIS, Présidente
M. JOSHUA WOLFE, Commissaire
M. RADOUAN TORKMANI, Commissaire

Mme MAHA CLOUR,
Directrice de projet principale, STM

M. KARIM CHAREF,
Chef d'équipe Urbanisme, Ville de Montréal

AUDIENCE TENUE AU :
Siège social de la STM
800, rue De La Gauchetière Ouest
Montréal (Québec)

Montréal, le 5 mars 2020

Volume 9

ROSA FANIZZI & MONIQUE J. LE CLERC
STÉNOGRAPHES OFFICIELLES

TABLE DES MATIÈRES

	<u>PAGE</u>
SÉANCE D'EXPRESSION DES OPINIONS	3
MOT D'OUVERTURE	3
MOT DE CLÔTURE	136

1 EN L'AN DEUX MILLE DIX-VINGT (2020), ce cinquième
2 (5e) jour du mois de mars,

3

4 SÉANCE D'EXPRESSION DES OPINIONS

5

6 MOT D'OUVERTURE

7

8 LA PRÉSIDENTE :

9 Alors, bonsoir. Gros groupe discipliné et courtois,
10 je vous remercie beaucoup. Alors, c'est avec
11 plaisir que mes collègues commissaires et moi
12 vous accueillons ce soir à cette dernière séance
13 d'expression des opinions qui s'inscrit dans
14 le cadre de la consultation sur le projet de
15 prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal
16 conduit par la Société de transport de Montréal.

17 La séance se déroulera en français.

18 Toutefois, nous invitons les personnes qui
19 voudraient s'exprimer en anglais à le faire.

20 This meeting will be conducted in French,
21 but anyone who would prefer to address the
22 Commission in English may do so.

23 Comme vous le savez maintenant, je
24 m'appelle Marguerite Bourgeois et j'ai été nommée
25 présidente de la Commission par le conseil

1 d'administration de la STM. Je suis secondée par
2 mes collègues commissaires Joshua Wolfe et Radouan
3 Torkmani. Nous sommes appuyés dans nos travaux par
4 Stéfanie Wells, secrétaire analyste.

5 Nous en sommes maintenant à la deuxième
6 étape de la consultation qui vise à connaître votre
7 opinion sur le projet qui vous a été présenté
8 à l'occasion des séances d'information les onze
9 (11), treize (13), dix-huit (18) et dix-neuf (19)
10 février derniers. Cette étape se déroule entre
11 les citoyens et la Commission uniquement. Les
12 représentants de la Société de transport de
13 Montréal et les organismes partenaires ne
14 participent pas aux échanges.

15 Nous entendrons, ce soir encore, plusieurs
16 citoyens et représentants d'organismes.
17 De plus, nous lirons attentivement vos réponses au
18 questionnaire guidé qui est d'ailleurs toujours
19 disponible sur le site Web de la consultation et
20 nous lirons également la totalité des opinions
21 écrites que nous avons reçues par courriel.
22 D'ailleurs, l'ensemble des opinions écrites
23 seront éventuellement diffusées sur le site Web de la
24 consultation.

25 Une fois l'étape de l'expression des

1 opinions terminée, nous analyserons l'information
2 reçue et les opinions exprimées. Nous rédigerons
3 un rapport que nous remettrons au comité Suivi des
4 actifs du conseil d'administration de la STM. Ce
5 rapport sera remis à l'été deux mille vingt (2020)
6 et le rapport sera rendu public. Le rapport de la
7 Commission a une valeur consultative, ce qui veut
8 dire que les décisions finales relatives au projet
9 de prolongement de la ligne bleue ne nous
10 appartiennent pas, elles relèvent du conseil
11 d'administration de la STM.

12 Ce soir, j'appellerai les participants
13 et participantes selon l'ordre prévu à l'horaire.
14 Nous allouerons une dizaine de minutes à chaque
15 personne, soit environ cinq minutes pour présenter
16 une opinion et cinq minutes pour une période
17 d'échange.

18 À tous ceux et celles qui ont déjà déposé
19 une opinion écrite, sachez que nous l'avons lue
20 attentivement, c'est pourquoi je vous invite à en
21 présenter les éléments essentiels, de façon à
22 laisser le plus de temps possible à la période de
23 questions.

24 Je souhaite également porter votre
25 attention particulière sur le but de la Commission

1 qui met l'accent sur la conception future des
2 futures installations de la STM, sur les
3 installations, les stations auxiliaires, et
4 caetera. Alors, c'est peut-être sur ces éléments-là
5 qu'il est utile d'insister.

6 Tout comme les séances d'information, les
7 séances d'expression des opinions sont
8 sténographiées et font l'objet d'une captation
9 vidéo. Les vidéos ainsi que les transcriptions des
10 audiences feront partie du dossier de documentation
11 de la consultation et seront déposées prochainement
12 sur le site Web de la STM. Si vous ne souhaitez pas
13 être filmé, veuillez en aviser les personnes à
14 l'accueil.

15 Tel que mentionné, l'ensemble de la
16 documentation est toujours accessible et également
17 d'autres documents pourront être ajoutés, comme la
18 transcription de la séance de ce soir et d'autres
19 séances, et les opinions qui ont été reçues
20 dans les derniers jours. Également, on pourra
21 déposer les documents visant à répondre à des
22 préoccupations ou des questions soulevées.

23 La Commission tient à ce que le climat
24 demeure serein et courtois. Les propos malveillants
25 et les interventions qui portent atteinte aux

1 droits fondamentaux ou à la réputation d'autrui ne
2 seront pas reçus.

3 Finalement, tel que précisé dans la
4 politique de consultation publique de la STM, si,
5 pour une raison ou une autre, des inexactitudes se
6 glissaient dans les propos qui seront tenus ce
7 soir, les représentants de la STM pourraient
8 utiliser leur droit de rectification, c'est-à-dire
9 qu'ils pourront intervenir afin de rectifier,
10 préciser ou corriger certains éléments factuels
11 avancés durant la séance. Autrement dit, il s'agira
12 de rétablir les faits et non pas d'émettre un
13 commentaire ou un avis. Je leur accorderai la
14 possibilité d'exercer ce droit à la fin de la
15 séance seulement.

16 Alors, je vous rappelle que la consultation se
17 concentre sur la conception des futures
18 installations de la STM, comme les stations de
19 métro, stations auxiliaires, postes de district,
20 terminus d'autobus, et en anticipant l'écoute de
21 vos commentaires, j'invite au micro Monsieur Younes
22 Boubekeur. Ah! C'est vous? Non?

23 M. YOUNES BOUBEKEUR :

24 Alors, bonjour. Je m'appelle Younes et je suis un
25 ancien résidant de Saint-Michel. J'ai aujourd'hui

1 quelques suggestions pour le prolongement de la
2 ligne bleue.

3 À mon avis, il est très important que les
4 noms des stations de métro et rames soient uniques,
5 comme ça, on ne va jamais dire à quelqu'un : quelle
6 station Pie-IX, celle de la ligne verte ou celle de
7 la ligne bleue. Et je vous demande : serait-il
8 possible de nommer la station Pie-IX sur la ligne
9 bleue un nom qui a rapport avec son quartier, soit
10 le Petit Maghreb.

11 Une autre chose que je vois, je vois dans
12 les plans que l'arrière-gare va s'étendre au-delà
13 de l'autoroute 25 qui est une barrière importante,
14 surtout pour les piétons. Serait-il possible d'y
15 construire une station là-bas, soit maintenant ou
16 dans l'avenir?

17 Et je pense aussi que les futurs terminus
18 doivent avoir un quai central pour éviter de
19 tourner les trains en arrière-gare, et ça va faire
20 gagner du temps.

21 Aussi, serait-il possible de construire
22 des aiguillages à chaque station pour éviter la
23 fermeture d'une grande partie de la ligne en cas
24 d'incident ou panne de train?

25

1 LA PRÉSIDENTE :

2 Merci beaucoup. Est-ce que mes collègues
3 commissaires ont des questions?

4 M. JOSHUA WOLFE :

5 Non, je pense que c'est très clair. On peut
6 peut-être vous mentionner que, effectivement, la
7 dernière station terminale va avoir un quai
8 central, c'était déjà présenté.

9 LA PRÉSIDENTE :

10 Vous avez fait une proposition pour la station Pie-
11 IX, est-ce que vous aimeriez élaborer sur les
12 raisons pour lesquelles vous souhaitez que ça
13 devienne la station Petit Maghreb?

14 M. YOUNES BOUBEKEUR :

15 Oui.

16 LA PRÉSIDENTE :

17 Je vous dis ça non pas parce que je m'y oppose,
18 mais c'est parce que j'aimerais que le dossier
19 étoffe, que vous ayez la chance d'appuyer votre
20 recommandation.

21 M. YOUNES BOUBEKEUR :

22 D'accord, c'est parce dans ce quartier entre les
23 stations Saint-Michel et Pie-IX sur la rue Jean-
24 Talon, c'est un quartier qui est connu par le nom
25 le Petit Maghreb.

1 LA PRÉSIDENTE :

2 Ah! O.K. O.K. Est-ce que vous avez d'autres
3 suggestions pour d'autres stations parce que c'est
4 une bonne occasion de vous prononcer ou d'apporter
5 des suggestions sur la toponymie des stations? Vous
6 avez, par exemple, mentionné que c'est important
7 d'avoir des noms uniques, de ne pas avoir de
8 dédoublements avec les stations du REM, et caetera,
9 mais en l'occurrence, est-ce que vous avez des
10 suggestions à formuler?

11 M. YOUNES BOUBEKEUR :

12 Je n'ai pas un nom exact pour les autres stations,
13 mais je pense que c'est important de les nommer
14 pour des personnages des Premières Nations ou
15 des personnages qui, des Québécois qui sont des
16 immigrants qui sont venus au Québec plus tard dans
17 leur vie.

18 LA PRÉSIDENTE :

19 Alors, les plus anciens et les plus nouveaux
20 résidents.

21 M. YOUNES BOUBEKEUR :

22 Oui, c'est ça.

23 LA PRÉSIDENTE :

24 Alors, je vous remercie beaucoup de votre
25 intervention.

1 M. YOUNES BOUBEKEUR :

2 Merci.

3 LA PRÉSIDENTE :

4 Je vous souhaite une belle fin de soirée.

5 J'appelle Massaouidi Fatima Zohra. Je ne sais pas
6 si la personne est ici. Je crois que non.

7 Notre troisième intervenante serait Magali
8 Bebronne.

9 Mme MAGALI BEBRONNE :

10 Bonjour.

11 LA PRÉSIDENTE :

12 Bonjour.

13 Mme MAGALI BEBRONNE :

14 Merci de nous donner l'occasion de nous prononcer
15 au sujet du prolongement de la ligne bleue.

16 Donc, mon nom est Magali Bebronne, je suis ici
17 pour représenter Vélo-Québec.

18 Alors, on a été invité à une autre de vos
19 rencontres de partenaires, mais on jugeait que
20 c'était important de revenir réitérer un petit peu
21 qu'est-ce qui nous paraissait important pour
22 le prolongement de la ligne bleue.

23 Vous le savez sans doute, le vélo est en
24 forte croissance à Montréal, ça devient de plus en
25 plus un moyen de déplacement pour un grand nombre

1 de citoyens montréalais. Et pour nous, le vélo est
2 très complémentaire au transport actif et on vient
3 insister sur le fait que garantir le succès de la
4 circulation à vélo vers les stations de la ligne
5 bleue, c'est aussi garantir l'achalandage, le
6 succès de l'achalandage du métro.

7 Une présentation qui nous avait été faite
8 par un de vos collègues il y a plusieurs années
9 démontrait que si on arrivait à combiner
10 efficacement les transports actifs, et en
11 particulier le vélo, avec le transport en commun,
12 on venait régler la perte d'efficacité au premier
13 et au dernier kilomètre, qui font en sorte que,
14 parfois, l'auto solo reste plus concurrentielle que
15 le transport en commun.

16 Alors, vraiment, vous inviter à ne pas voir
17 le vélo et le transport en commun comme deux modes
18 de transport concurrents, mais bien comme deux
19 modes de transport complémentaires qui vont
20 permettre à l'un et l'autre de mieux briller.

21 C'est pour ça qu'on veut vraiment faire en
22 sorte, on veut s'assurer que l'achalandage du métro
23 pourra être soutenu par des personnes qui se
24 déplaceraient à vélo vers les nouvelles stations de
25 la ligne bleue.

1 Et peut-être aussi un petit mot sur
2 le moment. On sait que l'apparition de nouvelles
3 infrastructures, et puis assurément le prolongement
4 de la ligne bleue, va avoir un effet pour tous les
5 citoyens qui habitent aux alentours, de leur faire
6 reconsidérer leurs moyens de transport, et c'est
7 important dans ces moments charnières où on offre
8 une nouvelle alternative de faire en sorte que
9 toutes les conditions soient bien réunies pour que
10 quelqu'un qui dira : « Ah! bien, la station de
11 métro vient d'ouvrir proche de chez moi », il
12 regarde ses options et qu'il ait la possibilité par
13 exemple d'y aller en Bixi, d'utiliser son vélo, de
14 barrer son vélo de façon sécuritaire, pour qu'au
15 moment même où il va envisager cette nouvelle
16 option, toutes les cartes soient sur la table pour
17 lui permettre de le faire. Les déménagements, les
18 changements de travail, les changements d'études,
19 de lieu d'études, et caetera, sont autant de
20 moments charnières qu'il faut vraiment saisir, donc
21 il faut réunir toutes ces conditions-là au bon
22 moment.

23 Également, bien sûr, l'accès, c'est aussi
24 prévenir le vol de vélo. Donc, s'assurer qu'aux
25 abords de toutes les nouvelles stations de la ligne

1 bleue, il y aura du stationnement vélo en quantité
2 suffisante, du stationnement facilement accessible,
3 du stationnement qui soit à la vue de tous pour
4 prévenir le vol de vélo. Et plus particulièrement à
5 Anjou, au terminus, on envisage qu'il faut même
6 aller plus loin et qu'il faut commencer à offrir
7 une vélo-station. Je ne sais pas si vous connaissez
8 le concept, mais c'est un stationnement à vélos
9 sécurisé qui est accessible notamment pour les gens
10 qui se sont enregistrés au moyen de leur carte
11 Opus, parce que certaines personnes ont des vélos
12 qui valent quand même un petit peu d'argent, et la
13 peur du vol va faire en sorte que certaines
14 personnes hésiteront à se rendre à vélo à votre
15 gare s'ils doivent y laisser leur vélo toute la
16 journée, s'ils ne peuvent pas le faire dans des
17 conditions sécuritaires.

18 Prévoir beaucoup de places à ce vélo
19 station. On en a à quelques terminus du réseau,
20 mais malheureusement ce n'est pas suffisant, le
21 nombre de places est limité et donc beaucoup de
22 gens ne peuvent pas vraiment profiter de cette
23 belle complémentarité entre le vélo et le transport
24 en commun.

25 À cette station-là, il va falloir aussi

1 envisager les nouvelles formes de vélo et de
2 mobilité, je parle notamment du vélo électrique,
3 s'assurer qu'il puisse y avoir, par exemple, des
4 bornes de recharge pour que les gens qui
5 viendraient de plus loin, on sait que le rayon
6 d'action va être augmenté aussi pour les gens qui
7 auront un vélo électrique, qu'ils puissent le
8 recharger à cet endroit-là.

9 Prévoir également des bornes de réparation
10 en libre-service, que s'il y a un petit souci
11 mécanique, on puisse facilement avoir accès à
12 quelques outils qui vont nous permettre de régler
13 les soucis les plus courants qu'on peut rencontrer.
14 On peut également envisager des distributeurs de
15 pièces de rechange, pouvoir trouver une tripe pour
16 remplacer une crevaison, ce genre de choses sont
17 évidemment très utiles.

18 Je parle aussi de stations Bixi, je vous
19 disais tantôt d'avoir la station Bixi disponible
20 dès l'ouverture de la ligne bleue, ce sera
21 essentiel, puis pas seulement aux stations, mais
22 également dans tous les quartiers avoisinants.
23 Il faudrait que ce soit facile et naturel pour
24 quelqu'un de terminer son trajet en Bixi arrivé à
25 la station et donc, de pouvoir le déposer dans les

1 quartiers environnants. On sait que Bixi va avoir
2 des stations écartés de peut-être trois cents
3 mètres (300 m) l'une de l'autre, par exemple, donc
4 faire en sorte que les quartiers qui seront à
5 distance raisonnable de ces stations-là soient bien
6 desservis par Bixi.

7 J'en profite aussi pour parler des abords
8 des stations. On le sait, la cohabitation bus-vélo,
9 nous, ça nous préoccupe beaucoup. Et vous allez
10 probablement vouloir instaurer sur certaines des
11 rues et des grandes artères collectrices qui se
12 rendent à ces stations-là des voies réservées aux
13 bus. Pensez-y dès maintenant parce que si vous ne
14 prévoyez pas... donc vous assurer de prévoir, si
15 vous ne voulez pas retrouver les cyclistes sur les
16 voies réservées aux autobus, il va falloir prévoir
17 des pistes cyclables physiquement séparées de la
18 circulation où ils pourront circuler en toute
19 sécurité, sinon vous les retrouverez sur ces voies
20 cyclables, vous aurez beau essayer de faire
21 respecter par le SPVM et faire mettre des tickets à
22 ces cyclistes, si ce sont les voies les plus
23 rapides, les gens continueront à les emprunter.

24 Alors, premier choix, voies cyclables
25 physiquement séparées de la circulation sur ces

1 artères-là pour que les cyclistes aient leur propre
2 lieu de circulation, et dans le cas contraire,
3 prévoir des voies réservées aux bus qui puissent
4 également accueillir les vélos. On en a
5 quelques-unes à Montréal sur la rue Viau, le
6 boulevard Thimens à Saint-Laurent, donc des voies
7 suffisamment larges pour permettre cette
8 cohabitation, c'est un plan B, mais il faut
9 l'envisager également.

10 On aurait beaucoup plus de choses à dire,
11 mais je vais tâcher de respecter plus ou moins mon
12 temps de parole. Simplement aussi vous parler un
13 petit peu de conditions tarifaires. On dit on veut
14 pouvoir combiner le transport en commun et le vélo
15 et le Bixi, ce serait vraiment appréciable qu'on
16 puisse terminer son trajet en utilisant un Bixi
17 sans avoir à payer de frais supplémentaires, de la
18 même façon qu'on peut prendre le métro puis le bus,
19 envisager qu'on puisse faire ça métro puis Bixi, ça
20 aiderait à cette complémentarité de laquelle nous
21 sortirions tous gagnants. Merci.

22 LA PRÉSIDENTE :

23 Merci beaucoup, Madame. Il y a beaucoup de
24 réflexion dans votre mémoire. Je vais inviter mes
25 collègues à vous poser des questions.

1 M. RADOUAN TORKMANI :

2 Bonsoir. Merci beaucoup pour la qualité du mémoire,
3 vraiment, c'est très détaillé puis on a appris
4 énormément de choses. Il y a un point que
5 j'aimerais discuter avec vous, c'est la notion
6 d'utilisation du vélo l'hiver par de plus en plus
7 de vélos quatre saisons, et caetera, puis
8 j'aimerais que vous nous informiez davantage sur
9 les aménagements à prévoir pour l'utilisation du
10 vélo en hiver.

11 Mme MAGALI BEBRONNE :

12 Ce que la Ville de Montréal a enfin compris, et
13 nous nous en réjouissons, c'est que quand on veut
14 pouvoir utiliser les pistes cyclables
15 toute l'année, c'est dès la conception qu'il faut
16 y penser. Une fois qu'une bande cyclable est
17 aménagée par une simple bande de peinture sur
18 une rue, on sait, dans la pratique, qu'elle sera
19 difficilement déneigeable et que toute la neige
20 qu'on poussera sur la droite de la chaussée se
21 retrouvera dans la bande cyclable et que celle-ci
22 sera inutilisable.

23 Et là encore, la réponse, c'est une voie
24 cyclable physiquement séparée de la circulation
25 avec un petit muret de béton, comme il en existe

1 sur le boulevard Maisonneuve ici, comme il en
2 existe sur la rue Rachel, comme il en existe de
3 plus en plus, donc c'est d'envisager sur cette
4 artère collectrice où vous allez vouloir justement
5 faire cohabiter des autobus et permettre
6 la circulation des cyclistes des voies cyclables
7 physiquement séparées de la circulation qui soient
8 suffisamment larges. Nous avons fait un mandat pour
9 la Ville de Montréal, nous sommes prêts à vous
10 accompagner là-dedans, donc n'hésitez pas à faire
11 appel à nous.

12 Mais clairement, d'avoir simplement de la
13 peinture au sol, ça ne suffira pas et ça fera en
14 sorte qu'elles seront inopérantes une partie de
15 l'année.

16 M. RADOUAN TORKMANI :

17 Merci. Une deuxième question pour vous, c'est
18 au niveau des 'racks' à vélos, ça prend une
19 certaine emprise sur l'aménagement fait au pourtour
20 des stations. Est-ce qu'il existe des modèles qui
21 permettent justement de rationaliser, d'optimiser
22 le nombre de vélos au niveau de l'emprise, d'en
23 mettre davantage? Parce que le 'rack' à vélos, ça
24 prend beaucoup d'espaces mais, malheureusement, ça
25 ne permet pas d'accueillir beaucoup de vélos. Est-

1 ce que vous avez des modèles ou des dispositifs
2 qui sont faits dans d'autres pays, par exemple,
3 qui permettent de pouvoir stationner des vélos en
4 plus grand nombre?

5 Mme MAGALI BEBRONNE :

6 Alors, tout d'abord, je voudrais préciser qu'il
7 faut quand même relativiser, parce que sur l'espace
8 de stationnement d'une seule auto, on peut
9 facilement stationner sept, huit, dix (10) vélos,
10 alors...

11 M. RADOUAN TORKMANI :

12 Certainement, mais vous émettiez le souhait d'avoir
13 plus de vélos, encore plus.

14 Mme MAGALI BEBRONNE :

15 Oui, tout à fait. Mais ça va me permettre aussi de
16 vous dire qu'on est un petit peu atterré de voir
17 qu'un stationnement incitatif avec une grande
18 capacité pour l'automobile est prévu à la station
19 Anjou et on se l'explique mal. Donc, déjà à Anjou,
20 il faudrait prévoir qu'une partie de votre
21 stationnement consacré à l'automobile soit dédié,
22 si c'est pour l'automobile, aux Communauto et aux
23 véhicules partagés, on l'a mentionné dans le
24 mémoire, très important, il ne faut pas que le
25 réflexe, ce soit de venir en auto individuelle

1 jusqu'à la station Anjou.

2 Pour les stationnements à vélos, il existe
3 des modèles qui permettent quand même d'en stocker
4 beaucoup à une place, il s'agit des râteliers,
5 des CP-7, et caetera.

6 LA PRÉSIDENTE :

7 Pardon, pouvez-vous répéter?

8 M. RADOUAN TORKMANI :

9 Pouvez-vous répéter?

10 Mme MAGALI BEBRONNE :

11 Des CP-7, c'est un type de modèle, c'est un modèle
12 qui prend moins que sept placiers qui permet de
13 stationner jusqu'à sept vélos. Quand on parle de
14 vélo-station, on pourra s'inspirer de modèles qui
15 permettent de stocker des vélos à deux étages avec
16 des systèmes de glissières sur lesquels on peut
17 hisser les vélos, c'est ce qu'on voit dans les pays
18 comme les Pays-Bas ou le Danemark, quand on a
19 besoin d'une grande capacité, on peut aller
20 superposer les vélos. Donc, ça pourrait être
21 intéressant, là, si on met...

22 M. RADOUAN TORKMANI :

23 Puis en termes de sécurité, pour s'assurer, pour
24 les protéger du vol, est-ce que ces dispositifs-là
25 aussi ont des systèmes qui permettent de les

1 protéger contre le vol, en plus de les stocker en
2 hauteur?

3 Mme MAGALI BEBRONNE :

4 Oui, bien sûr, tout bon stationnement à vélos doit
5 permettre de stationner de façon sécuritaire, enfin
6 de barrer de façon sécuritaire avec un bon cadenas
7 de qualité, mais là, la surveillance et l'accès
8 contrôlé vont aussi être très importants, donc on
9 peut penser système de vidéosurveillance, on peut
10 penser de mettre les stationnements de vélos dans
11 des endroits de fort passage, parce que plus un
12 stationnement est caché, plus ça laisse de temps
13 aux voleurs d'opérer.

14 M. RADOUAN TORKMANI :

15 Bien sûr. Merci beaucoup.

16 Mme MAGALI BEBRONNE :

17 Je vous en prie.

18 M. JOSHUA WOLFE :

19 Moi j'aurais une question aussi. Justement dans
20 votre mémoire, vous parlez aussi de fait que, je
21 veux comprendre votre position sur les
22 stationnements incitatifs de l'auto solo, vous
23 invoquez que le REM n'utilise pas cette approche,
24 le REM a décidé de ne pas avoir des stationnements
25 incitatifs, mais est-ce que pour le moment c'est

1 une tentative, mais nous n'avons pas les résultats.
2 Est-ce que ça va fonctionner ou non, on ne le sait
3 pas pour le REM, parce que ce n'est pas encore en
4 fonction, en opération, mais est-ce que vous
5 connaissez dans d'autres métropoles, est-ce qu'on a
6 construit l'équivalent de la ligne bleue, le
7 prolongement de la ligne bleue sans aucune station
8 incitative et ça a bien marché?

9 Mme MAGALI BEBRONNE :

10 On est quand même dans un milieu urbain, c'est un
11 milieu qui va être bien desservi par des bus et qui
12 pourrait être bien desservi par le transport actif
13 pour autant qu'on s'en donne les moyens. Et ça nous
14 paraît très important aussi, ces lieux-là vont être
15 des lieux qui vont être extrêmement fréquentés par
16 des piétons, et plus vous allez mettre d'autos qui
17 vont circuler autour de ces stations-là, plus vous
18 allez rendre ces environnements hostiles pour les
19 piétons.

20 On parle dans le mémoire de la gestion des
21 intersections. Il y a actuellement des stations de
22 métro à Montréal où dès que vous sortez d'une
23 station de métro, vous devez appuyer sur un bouton
24 en tant que piéton pour avoir le droit de
25 traverser. Ça va complètement à l'encontre, on doit

1 vraiment favoriser d'autres moyens de rabattement
2 que l'auto solo. C'est une perte d'espace, c'est
3 des lieux qui vont prendre beaucoup de valeur et
4 dans lesquels on va vouloir densifier, dans
5 lesquels on va vouloir permettre à un grand nombre
6 de gens d'affluer, et l'auto individuelle ne permet
7 pas ça.

8 Alors, c'est vraiment une question de
9 priorité et c'est d'encourager les gens, et vous
10 risquez d'avoir un effet où des gens vont venir de
11 plus loin en auto solo pour se rebattre sur la
12 ligne bleue. Ce que vous voulez, c'est desservir
13 les gens qui sont autour de ces stations-là et
14 leur permettre, avec d'autres moyens, de rallier
15 les stations de métro avec un service équivalent.

16 M. JOSHUA WOLFE :

17 Merci. Une autre question, si on a le temps. Vous
18 avez mentionné au moins cinq cents (500) places de
19 vélos. D'où vient ce chiffre? Est-ce que c'est un
20 minimum? Est-ce que c'est un maximum? Est-ce que
21 c'est juste raisonnable ou est-ce que vous avez...
22 Non, je m'excuse, je vais recommencer. Je veux
23 simplement dire : d'où vient le chiffre?

24 Mme MAGALI BEBRONNE :

25 Le stationnement incitatif qu'on prévoit pour les

1 autos est de?

2 M. JOSHUA WOLFE :

3 Mille deux cents (1200).

4 Mme MAGALI BEBRONNE :

5 Donc, raisonnablement, de dire que dans le peu
6 d'espace que prennent des stationnements vélos,
7 d'en offrir ne serait-ce que la moitié des
8 places autos prévues, ça nous paraît tout à fait
9 raisonnable. C'est la moindre des choses. On aurait
10 pu en mettre mille deux cents (1200) puis dire
11 qu'il faudrait au moins pouvoir stocker mille deux
12 cents (1200) vélos, on a essayé de se montrer très
13 raisonnable dans le cinq cents (500).

14 M. JOSHUA WOLFE :

15 Merci.

16 LA PRÉSIDENTE :

17 Moi, finalement, vous avez évoqué beaucoup
18 d'applications, des bornes de recharge, dans votre
19 mémoire vous parlez des vélos cargo, des endroits
20 pour faire des réparations, le stockage et tout ça.
21 Ça m'amène à m'interroger sur le peu d'espace au
22 pourtour d'un édicule de métro. C'est quand même,
23 si on veut, le pied carré, il est très, très, très
24 sollicité, parce qu'on a entendu des gens demander,
25 bon, des commerces de proximité, certains services,

1 et caetera, et lorsque vous parlez de cette offre
2 qui est, selon vous, à toutes fins pratiques, une
3 nécessité si on veut encourager les modes de
4 transport mixtes, je me pose la question à savoir
5 si vraiment c'est quelque chose qui doit être situé
6 aux abords des stations de métro. Est-ce que ce
7 n'est pas plutôt quelque chose sur lequel on
8 devrait avoir une vision globale? Comme quand vous
9 dites, vous parlez du réseau de pistes cyclables,
10 donc une vision intégrée qui donnerait ces
11 aménités-là à d'autres endroits aussi puis donc,
12 bref, je me pose la question : est-ce que c'est la
13 STM qui est la bonne personne à qui adresser cette
14 demande?

15 Mme MAGALI BEBRONNE :

16 Alors, déjà pour préciser, ces aménagements qu'on
17 propose, c'est à la station Anjou.

18 LA PRÉSIDENTE :

19 O.K.

20 Mme MAGALI BEBRONNE :

21 C'est au terminus. C'est là où des gens vont
22 peut-être vouloir venir de distances plus éloignées
23 et donc c'est vraiment à cet endroit-là. Une borne
24 de réparation en libre-service, ça prend, encore
25 une fois, la taille de cette table-ci, et grâce à

1 ça, vous allez permettre à des gens qui ont des
2 soucis mécaniques, et je vous rappelle ici qu'à
3 Montréal, il n'est toujours pas possible de
4 transporter son vélo sur les bus, alors que c'est
5 possible dans bien d'autres villes. Donc, si vous
6 êtes pris avec un problème mécanique et que
7 justement vous ne pouvez plus repartir à vélo et
8 aller au-delà, d'avoir la possibilité de faire ces
9 quelques réparations-là, le peu d'espace que ça
10 demande nous paraît tout à fait raisonnable,
11 surtout à côté du stationnement incitatif de mille
12 deux cents (1200) places autos.

13 Et puis ce modèle-là, on le voit aussi dans
14 des villes notamment urbaines, la gare...

15 LA PRÉSIDENTE :

16 Juste pour préciser, pour votre réponse, on peut
17 faire une distinction entre le cas d'Anjou que
18 je pense qui est un cas différent.

19 Mme MAGALI BEBRONNE :

20 Oui.

21 LA PRÉSIDENTE :

22 Mais je parle, moi, de la station de métro type,
23 ordinaire.

24 Mme MAGALI BEBRONNE :

25 Oui.

1 LA PRÉSIDENTE :

2 Quelles sont les aménités qui, pour vous, sont
3 les aménités essentielles pour desservir votre
4 client. Est-ce que, admettons, si ça prend des
5 bornes de recharge, ça en prend une ou si ça en
6 prend dix (10)? Parce que, tu sais, avoir une
7 borne, ce n'est peut-être pas assez ou...

8 Mme MAGALI BEBRONNE :

9 Une borne. Oui, une borne.

10 LA PRÉSIDENTE :

11 C'est suffisant pour quelqu'un qui s'en va. O.K.

12 Mme MAGALI BEBRONNE :

13 Ça reste du dépannage, ce n'est pas quelque chose
14 qui est extrêmement utilisé, mais c'est quelque
15 chose qui rend service quand on est mal pris.

16 LA PRÉSIDENTE :

17 O.K.

18 Mme MAGALI BEBRONNE :

19 Donc, du stationnement en abondance, du
20 stationnement, il peut y en avoir le long des rues
21 avec des petits poteaux qui prennent très peu de
22 place, ça peut même être les poteaux de, bien,
23 j'imagine, il y aura peu de stationnements.

24 LA PRÉSIDENTE :

25 Bien, à ce moment-là, c'est la Ville. Moi je parle

1 de ce que vous demandez expressément à la STM, donc
2 ce qui est vraiment lié à l'infrastructure métro.

3 Mme MAGALI BEBRONNE :

4 Une borne de réparation, ça prend très peu de place
5 et c'est tout à fait à la portée de la STM.

6 LA PRÉSIDENTE :

7 O.K.

8 Mme MAGALI BEBRONNE :

9 C'est même installé dans des immeubles à bureaux
10 comme ici, dans un stationnement souterrain, par
11 exemple, ça prend très peu de place. Il en existe
12 des dizaines sur l'île de Montréal.

13 LA PRÉSIDENTE :

14 O.K. Alors, donc, une borne, et une borne de
15 recharge et de dépannage.

16 Mme MAGALI BEBRONNE :

17 Oui.

18 LA PRÉSIDENTE :

19 Merci beaucoup, Madame Bebronne.

20 Mme MAGALI BEBRONNE :

21 Merci à vous.

22 LA PRÉSIDENTE :

23 J'appelle Martine Ranger. Elle n'est pas là.

24 J'appelle donc Denis Côté.

25

1 M. DENIS CÔTÉ :

2 Bonsoir, Madame la Présidente.

3 LA PRÉSIDENTE :

4 Bonsoir.

5 M. DENIS CÔTÉ :

6 Messieurs les Commissaires. Alors, je vous ai
7 envoyé un document écrit, évidemment que je ne le
8 lirai pas, ça prendrait une demi-heure. Je vais
9 simplement commenter les images qui sont dans mon
10 mémoire, et pour vous laisser le temps de poser
11 plusieurs questions après, une présentation des
12 images.

13 Alors, la première image, je représente
14 l'organisme Jeunes Sportifs Hochelaga. Et c'est
15 un organisme de hockey sur glace. On a une
16 quinzaine d'équipes et puis on fait aussi trois,
17 quatre autres événements, dont plusieurs régionaux.
18 Et puis moi je suis chargé de projet, j'ai deux
19 projets - prochaine image, s'il vous plaît.

20 Alors, la première image, c'est une
21 proposition de multisport qui est faite à la Ville
22 de Montréal, pour des sports à l'intérieur. C'est
23 des sports qui nécessitent presque pas
24 d'équipement, alors donc les usagers, les sportifs
25 pourront aller les pratiquer en transport en

1 commun. Alors, il y a le hockey balle, le futsal,
2 le basket-ball et puis le volley-ball. Alors donc,
3 c'est des sports urbains qui ne prennent pas
4 beaucoup d'espace.

5 Prochaine image. L'autre projet dont je
6 suis chargé, c'est la modification de la zone
7 Bourassa aux Jeux du Québec. Alors, c'est pour
8 faire agrandir la zone Bourassa pour qu'elle
9 contienne tout l'est de Montréal. Alors, dans cette
10 zone-là, il y a les arrondissements d'Anjou et
11 Saint-Léonard, ce qui fait que je connais bien le
12 territoire que vous étudiez. Alors, il y en a un
13 c'était de l'architecture, l'autre c'est de
14 l'urbanisme, donc je suis bien à l'aise avec votre
15 sujet.

16 Prochaine image. Alors, concernant les noms
17 des stations, alors il y a trois stations qu'il y a
18 un dédoublement entre la ligne verte et la ligne
19 bleue, alors ce qu'on suggère, c'est de libérer les
20 noms Pie-IX et Viau sur la ligne verte pendant
21 quelques années et puis les remplacer par des noms
22 plus appropriés. Alors, Pie-IX deviendrait Parc
23 olympique et puis Viau deviendrait Biodôme.

24 Alors, dans le quartier olympique, il y a
25 deux principaux opérateurs, il y a le gouvernement

1 du Québec qui a le stade puis l'esplanade, alors à
2 leur intention, on leur offrirait le nom Parc
3 olympique. D'ailleurs, la station est pratiquement
4 en dessous du stade olympique.

5 Et puis à l'est, l'opérateur principal,
6 c'est la Ville de Montréal qui a Espace pour la
7 vie. Alors, pour l'autre principal opérateur,
8 la Ville de Montréal, eux autres ils ont
9 le Biodôme, l'Aréna Maurice-Richard, le Centre
10 Pierre-Charbonneau et puis le Planétarium,
11 alors ils ont quatre bâtiments importants, puis au
12 nord de Sherbrooke, ils ont le Jardin botanique
13 avec l'Insectarium, mais ce qui est vraiment le
14 plus proche de la station puis le plus
15 spectaculaire et qui est en rénovation, c'est le
16 Biodôme, c'est celui qui attire le plus de
17 visiteurs, et puis compte tenu des changements
18 climatiques, le Biodôme va avoir un grand message
19 de sensibilisation dans son nouveau concept, alors
20 c'est pour ça qu'on encourage le mot Biodôme.

21 LA PRÉSIDENTE :

22 Mais juste m'assurer que tout le monde comprenne,
23 ça, c'est quand même des propositions pour la ligne
24 verte.

25

1 M. DENIS CÔTÉ :

2 Oui.

3 LA PRÉSIDENTE :

4 O.K.

5 M. DENIS CÔTÉ :

6 Alors, on libère les deux noms en vue de les
7 envoyer sur la ligne bleue plus tard, alors ça, ça
8 pourrait se faire en même temps que l'ouverture du
9 SRB Pie-IX, comme dans deux ans, là, il y aurait
10 quatre ans pour oublier le mot Pie-IX et Viau, et
11 puis là dans quatre ans, quand ça ouvre en haut,
12 bien, là, les noms seraient disponibles pour la
13 ligne bleue.

14 Oui, prochaine image. Alors, ici vous avez
15 la partie Parc olympique, la Régie des
16 installations olympiques est en train de changer
17 de nom, si ce n'est pas encore voté à l'Assemblée
18 nationale, ça va l'être bientôt, alors c'est pour
19 mettre l'emphase sur le mot Parc olympique. Le
20 titre, ça va être : société de tatata du Parc
21 olympique. Alors, on n'a même pas besoin de leur
22 demander la permission, ils seraient très contents.
23 Alors, sur la photo, c'est un moment où est-ce
24 qu'il y avait soixante-dix-sept mille (77 000)
25 personnes dans la même journée au Parc olympique.

1 Suivant. Ici, c'est une image du futur
2 Biodôme qui va être très beau et axé beaucoup sur
3 les changements climatiques. Ça va ouvrir
4 probablement en juin.

5 Suivant. Ici, on arrive à la ligne bleue.
6 Alors, sur ma carte, j'ai mis en relief le fait
7 qu'il y ait trois stations dans l'arrondissement
8 Saint-Léonard, alors Pie-IX, Viau, on reprend les
9 noms de la ligne verte; Lacordaire, il n'y a pas de
10 dédoublement, Anjou non plus.

11 C'est à Langelier qu'il y aurait un
12 dédoublement, alors compte tenu de l'importante
13 minorité, oui, c'est une minorité, à Saint-Léonard,
14 c'est à peu près quarante pour cent (40 %) des
15 citoyens qui sont d'origine italienne, mais dans
16 l'ensemble de la région de Montréal, c'est à peu
17 près deux cent soixante mille (260 000) personnes
18 qui sont d'origine italienne, c'est énorme, c'est
19 comme la deuxième plus grande origine après les
20 francophones, alors leur consacrer le nom d'une
21 station, ça serait bien vu, d'après moi, là. Alors,
22 le nom qu'on propose, c'est Monna Lisa, qui est la
23 Joconde. C'est le mot en italien avec deux N.

24 Prochain. Alors, dans les métros à travers
25 la planète, il y a plusieurs villes où est-ce qui

1 ont des stations à thème qui sont vraiment comme
2 des attractions touristiques en elles-mêmes. Ici,
3 on a une station de Moscou, alors les gens qui vont
4 à Moscou qui voient cette station-là faite en mil
5 neuf cent cinquante-deux (1952), juste aller voir
6 la station, c'est une attraction touristique.

7 Prochaine image et station. Ici, c'est à
8 Toronto, il y a une station qui s'appelle Museum,
9 sûrement en dessous d'un musée, et elle fait partie
10 d'après l'évaluation des architectes designers, une
11 des plus belles stations au monde. Alors, ils ont
12 consacré la station en hommage à ce qu'il y avait
13 aux alentours, alors c'est ça qui est proposé -
14 suivante, s'il vous plaît - c'est ça qui
15 est proposé pour la station Monna Lisa, c'est d'en
16 faire une architecture puis une décoration
17 à l'oeuvre de Léonard de Vinci et puis de
18 sa peinture la plus célèbre, la Joconde. Alors,
19 pour les architectes, ce serait vraiment comme
20 un grand plaisir pour eux de concevoir des choses
21 qui ont rapport à Léonard de Vinci, le choix est
22 abondant.

23 Suivant. Et puis en ce qui concerne la
24 station Pie-IX, là on pourrait parler de l'héritage
25 religieux catholique romain de Montréal qui est

1 immense en parlant évidemment du pape Pie IX. On a
2 un SRB Pie-IX qui va avoir coûté cinq cents
3 millions (500 M) et puis les gens ne savent pas
4 c'est quoi Pie-IX. C'est-tu une tarte?

5 Alors, je suis certain qu'il y a beaucoup
6 de jeunes qui n'ont aucune idée c'est quoi Pie-IX.
7 Alors, s'il y avait une exposition, une
8 architecture sous le thème de l'héritage catholique
9 de Montréal qui est abondant, ce serait
10 intéressant.

11 Suivant, oui. Alors, concernant les trois
12 centres commerciaux qui sont près des stations, il
13 y a le boulevard Langelier et les Galeries d'Anjou,
14 chacun pourrait devenir une espèce de troisième
15 lieu, c'est un lieu de loisir, de rencontre.
16 Actuellement, c'est des bibliothèques qui ont la
17 prétention de devenir les troisièmes lieux, mais
18 dans les faits, il y a plusieurs centres
19 commerciaux au Québec qui ressemblent à des
20 troisièmes lieux avec toutes sortes d'activités.

21 Suivant. Alors, Galeries d'Anjou,
22 voyez-vous, aérien, c'est rien que du béton, là.
23 Alors, ça, ça pourrait devenir un centre
24 communautaire. Mais pour que ça fonctionne bien, il
25 faudrait absolument qu'il y ait un accès direct du

1 métro aux endroits, qu'on n'ait pas besoin d'aller
2 dehors.

3 Suivant. Là, bien, puisque je suis à dix
4 (10) minutes, je peux peut-être passer ça.
5 Passer celui-là aussi. Ici, les présentoirs des 24
6 *Heures* et du *Métro* devraient absolument être à
7 l'intérieur et non pas à l'extérieur. À
8 l'extérieur, le vandalisme, les intempéries
9 attaquent les boîtes.

10 Suivant. Concernant le pont sur la 25, il
11 pourrait être fait sans ascenseur avec une courbe,
12 ça serait plus économique, puisa avec le flot de
13 vélos, ce serait plus facile.

14 Suivant. Enfin, pour conclure, ce serait
15 bien que les bancs soient assez larges pour qu'on
16 soit bien installé. Comme vous voyez, il y en a une
17 qui est imagée, là, la largeur du banc est d'à peu
18 près vingt centimètres (20 cm) et il y en a
19 plusieurs dans le métro comme ça, des petits bancs
20 de rien, je ne sais pas qu'est-ce que le designer
21 pensait, alors ça serait mieux que ça soit plus
22 confortable.

23 Et puis à Berri-UQÀM, il n'y en a même pas,
24 pas un seul banc à des places. Peut-être qu'ils ont
25 prévu qu'à cause de l'achalandage, ils ne voulaient

1 pas que les gens s'assoient, mais c'est
2 regrettable.

3 Alors, je suis ouvert à vos questions. Ah!
4 Aussi, bien, je fais le faire après vos questions.

5 LA PRÉSIDENTE :

6 Merci. Vous avez des questions?

7 M. RADOUAN TORKMANI :

8 Moi j'ai juste une question de savoir pourquoi vous
9 avez apporté un jeu.

10 M. DENIS CÔTÉ :

11 Alors, c'est un jeu de Saint-Léonard-opoly, alors
12 c'est un vrai jeu, c'est en vente chez Walmart et
13 ça dit : « Un jeu amusant célébrant le superbe
14 quartier italien. » Pour montrer que la ville est
15 vraiment liée à l'origine italienne de beaucoup de
16 personnes. Puis la chose ici qui est au milieu de
17 la boîte, c'est le boulevard Viau qui est en vente
18 à deux cent cinquante dollars (250 \$). Alors, c'est
19 pour vous montrer qu'ils aiment le boulevard Viau,
20 bien, alors on leur donne le nom Viau. Et puis la
21 STM aussi est en vente à cent soixante-quinze
22 dollars (175 \$).

23 (Rires)

24 M. JOSHUA WOLFE :

25 Oui, j'ai une question sur la partie de votre

1 présentation que vous avez sautée, je dois dire que
2 j'ai lu votre mémoire juste cet après-midi, alors
3 je n'ai aucune information. Pourriez-vous nous
4 parler un peu plus de cette idée? D'abord, je ne
5 savais pas que les trains, qu'on fait l'entretien à
6 tous les jours. Qu'est-ce que vous pouvez parler un
7 peu plus de ça? Qu'est-ce que vous connaissez de
8 ça?

9 M. DENIS CÔTÉ :

10 Oui, alors ce que j'ai entendu plusieurs fois, ce
11 qui empêchait d'avoir plus de rames sur la ligne
12 orange ou ailleurs, c'est que tous les wagons,
13 toutes les rames s'en vont dans des garages la nuit
14 et puis... alors là, Monsieur, est-ce que vous
15 pouvez montrer les photos, puisqu'on me pose
16 la question? O.K. Alors, l'autre avant.

17 Alors, toutes les rames vont dans des
18 garages la nuit pour être lavées, vérifiées, pour
19 que le lendemain ils partent à la condition
20 optimale.

21 Alors, la photo suivante, s'il vous plaît.
22 Pour pouvoir mettre plus de rames sur la ligne
23 orange, ça serait peut-être possible de, une
24 journée sur deux, que les rames soient
25 stationnées... une partie des rames soient

1 stationnées dans les stations, les portes ouvertes
2 pour qu'on puisse faire l'entretien du wagon. Et en
3 ce qui concerne la mécanique, qu'elle serait
4 entretenue seulement à chaque deux jours ou deux
5 jours sur trois, ce qui permettrait de mettre plus
6 de rames sur la ligne orange et qu'il y aurait
7 moins de congestion.

8 Alors, les avions civils ne sont même pas
9 entretenus à chaque jour, vous pouvez traverser
10 la rue puis leur demander l'autre côté, ils vont
11 vous le dire. Les avions peuvent faire un trajet,
12 un autre trajet, un autre trajet pendant trois,
13 quatre jours avant qu'il y ait un entretien
14 vraiment complet de l'avion. Entre les trajets,
15 c'est simplement un examen visuel.

16 LA PRÉSIDENTE :

17 Est-ce que vous êtes en train de dire que vous
18 pensez qu'il y a un excès d'entretien en ce moment?

19 M. DENIS CÔTÉ :

20 Il faudrait en parler à ceux qui connaissent ça
21 plus que moi.

22 LA PRÉSIDENTE :

23 O.K.

24 M. DENIS CÔTÉ :

25 Je lance ça comme ça à la STM.

1 M. JOSHUA WOLFE :

2 Merci.

3 LA PRÉSIDENTE :

4 Moi j'ai une question sur votre proposition quant à
5 l'évocation de notre héritage.

6 M. DENIS CÔTÉ :

7 Oui.

8 LA PRÉSIDENTE :

9 Parce que vous avez fait en particulier des
10 propositions, bon, le Biodôme, et caetera, ça va de
11 soi, mais vous avez parlé de Pie-IX et de notre
12 héritage religieux et héritage culturel. Je
13 m'intéresse non pas à la conclusion que vous nous
14 avez présentée de façon très claire, mais
15 j'aimerais savoir pour vous, Monsieur, c'est quoi
16 les critères quand vous avez fait votre analyse,
17 qu'est-ce que c'est qui vous a amené à dire : oui,
18 est-ce que c'est juste à cause du nom de la rue ou
19 du quartier? C'est quoi les critères que vous avez
20 pris en compte en formulant cette proposition-là?

21 M. DENIS CÔTÉ :

22 C'est que...

23 LA PRÉSIDENTE :

24 Ça peut peut-être être... Je dis ça parce que
25 ça peut peut-être être utile pour d'autres

1 personnes qui vont formuler des suggestions pour
2 des noms de stations de métro.

3 M. DENIS CÔTÉ :

4 O.K. C'est sur le plan touristique et puis
5 architectural, Montréal a un héritage catholique
6 sur le plan historique vraiment exceptionnel. On a
7 beaucoup d'églises remarquables qui sont
8 abandonnées une après l'autre faute de fidèles.
9 Mais quand même, il demeure que c'est le gros de
10 notre passé, ça, la religion. Déjà les noms des
11 stations, si vous regardez, je dirais, au moins le
12 tiers des stations ont une origine religieuse,
13 comme Assomption, c'est la Vierge Marie qui monte;
14 Lacordaire, c'est un dominicain. Si vous faites
15 tout le tour, là, c'est assez impressionnant.

16 Et moi je ne suis pas un catholique
17 pratiquant, là, mais sur le plan architectural, sur
18 le plan historique, Montréal est remarquable pour
19 cela.

20 LA PRÉSIDENTE :

21 Merci beaucoup. C'est une réponse...

22 M. DENIS CÔTÉ :

23 Et puis je ne pense pas que j'apprenne rien
24 à Marguerite Bourgeois.

25

1 LA PRÉSIDENTE :

2 Non. (Rires) Je vous remercie beaucoup, c'est
3 beaucoup la démarche que je trouve qui peut être
4 utile de regarder. Merci beaucoup, monsieur Côté.
5 J'appelle Diane Senécal Frigon.

6 M. DENIS CÔTÉ :

7 Est-ce que je pourrais déposer ceci?

8 LA PRÉSIDENTE :

9 Ah! O.K.

10 M. DENIS CÔTÉ :

11 À qui je le dépose? En arrière ici?

12 LA PRÉSIDENTE :

13 En arrière, s'il vous plaît, oui. Bonsoir, Madame.

14 Mme DIANE SENÉCAL FRIGON :

15 Bonsoir, Madame la Présidente et aussi les
16 Commissaires. Je m'appelle Diane Frigon, Diane
17 Senécal, et je voyage à tous les jours avec la STM
18 depuis plus de trente (30) ans. Donc, je vais
19 commencer avec ça et je poursuivrai sur le projet
20 que je propose à la STM concernant les
21 installations du futur métro.

22 Moi, ça fait trente (30) ans que je voyage
23 avec la Société de transport de Montréal, autrefois
24 la Commission de transport de la Communauté urbaine
25 de Montréal. Je prends des métros et des autobus

1 à chaque jour, et ce, depuis plus de dix (10) ans,
2 pour les études, le travail, la famille, les amis
3 et les commissions, et caetera.

4 Je veux d'abord remercier la STM d'avoir
5 accepté le mandat du prolongement de la ligne bleue
6 que beaucoup d'entre nous attendions avec
7 impatience depuis plus de trente (30) ans. Merci à
8 la direction principale, prolongement et grand
9 projet métro, d'avoir choisi madame Maha Clour,
10 architecte, directrice de projet principale,
11 interface municipale et commerciale. Comme
12 présidente de ce projet, sa maîtrise des dossiers,
13 sa sensibilité humaine, malgré son jeune âge, son
14 assurance quant au succès de l'entreprise inspire
15 confiance.

16 Merci aussi au choix des commissaires,
17 Madame, avec votre perspicacité, votre sensibilité
18 vis-à-vis des gens qui communiquent leur projet
19 avec les moyens qui sont beaucoup usagés, d'autres
20 qui sont interpellés par ce grand changement, ça
21 prend quelqu'un avec beaucoup de métier, je puis
22 dire, pour rendre la chose possible.

23 Et les deux collègues aussi, les questions
24 étaient intéressantes, ça nous permet d'approfondir
25 certaines idées émises qui, j'espère, certaines

1 vont se réaliser.

2 LA PRÉSIDENTE :

3 Je vous remercie de vos bons mots. En même temps,
4 je vais vous demander de peut-être d'en venir au
5 point, à l'opinion que vous aimeriez exprimer ce
6 soir.

7 Mme DIANE SENÉCAL FRIGON :

8 Oui, alors j'y viens, là. Je veux juste terminer
9 que pour la STM, fort leurs expériences
10 ultérieures, je suis convaincue que le prolongement
11 de la ligne bleue se réalisera aussi bien sinon
12 mieux que celui de la ligne orange vers Laval et
13 inaugurée en deux mille sept (2007). Je vous
14 seconderai le mieux possible maintenant et tout
15 au long des prochaines années, et même au-delà.
16 Déjà, on parle du prolongement de la ligne orange.

17 Je vous offre le cadeau suivant : le LiFi
18 pour le prolongement de la ligne bleue et pour
19 l'ensemble de la STM et de ses objets. Je
20 m'explique. Le LiFi ou Light Fidelity est basé sur
21 la transmission de données par la lumière, projetée
22 par des DEL ou diodes luminescentes. Les fréquences
23 utilisées sont illimitées, gratuites, ne génèrent
24 aucune onde radio et permettraient jusqu'à quatre-
25 vingts pour cent (80 %) d'économie d'énergie. Une

1 solution autre plus économique et plus écologique
2 que le Wi-Fi pour transmettre à distance un contenu
3 multimédia, texte, image, son, à une tablette,
4 téléphone intelligent ou à un ordinateur.

5 Le Wi-Fi offre de nombreux avantages, dont
6 celui de réduire considérablement la pollution
7 électromagnétique, ce qui préserve la santé
8 publique.

9 LA PRÉSIDENTE :

10 Mais Madame, vous avez dit... ou en tout cas, j'ai
11 compris le Wi-Fi, vous voulez dire le LiFi.

12 Mme DIANE SENÉCAL FRIGON :

13 Le LiFi.

14 LA PRÉSIDENTE :

15 O.K. C'est ça. Merci.

16 Mme DIANE SENÉCAL FRIGON :

17 Le LiFi. En France, à Paris, le LiFi est le nouveau
18 Wi-Fi des soixante-six (66) stations de métro
19 de Paris et trois cent deux (302) stations
20 souterraines.

21 Ont été remplacés tous les points lumineux,
22 deux cent cinquante mille (250 000) lampes, cent
23 kilomètres (100 km) de quais et trois cent trois
24 (303) stations de métro et soixante-cinq (65) gares
25 de RER.

1 Dix millions (10 M) de DEL, durée de vie de
2 cinq ans en deux mille seize (2016), trois fois
3 supérieure à un éclairage classique. Après quatre
4 ans de partenariat, il y a cinquante pour cent
5 (50 %) d'économie d'énergie.

6 Le LiFi avec des applications permet de
7 communiquer dans les transports des informations
8 concernant l'urgence; aux clients de se
9 géolocaliser en plusieurs langues; la
10 géolocalisation pour les personnes malvoyantes à
11 travers une application audioguide; de créer un
12 réseau intranet sécurisé pour les employés.

13 Voilà pour les transports, ici métro, des
14 solutions innovantes pour améliorer la satisfaction
15 des usagers métro de la STM et déployer des
16 systèmes de transport intelligents, ça s'appelle
17 le STI, pour rendre les infrastructures plus
18 efficaces, plus fiables et plus écologiques.

19 Le LiFi, un réseau de communication
20 sécurisé, permet d'interconnecter aussi les objets
21 à travers les réseaux d'éclairage, c'est
22 bidirectionnel. Ensuite, pour la STM, elles peuvent
23 être utilisées dans les bureaux et aussi un peu
24 partout.

25 Enfin, il y a des compagnies québécoises,

1 des start-up, filiales d'OLED Com, compagnie
2 française qui est une des premières à avoir...
3 C'est eux d'ailleurs qui ont fait le métro de Paris
4 pour répondre et installer le tout.

5 Mon cadeau, c'est cette idée pour vous
6 remercier et accompagner votre entreprise et la
7 nôtre, et notre satisfaction en tant qu'usagers,
8 usagères du métro de Montréal, ici la ligne bleue
9 prolongée, toute la STM puis sa clientèle.

10 LA PRÉSIDENTE :

11 Bien, je vous remercie beaucoup, Madame Senécal-
12 Frigon, merci pour ce beau cadeau que je suis
13 certaine, les gens du projet vont vouloir regarder
14 avec soin et attention, c'est de belles innovations
15 technologiques. Je ne sais pas si mes collègues ont
16 des questions. Vous avez été assez claire pour
17 permettre d'aller voir plus loin sur les
18 potentialités de cette application, et c'est
19 évidemment toujours bon de savoir qu'on a des
20 entrepreneurs québécois qui...

21 Mme DIANE SENÉCAL FRIGON :

22 En plus.

23 LA PRÉSIDENTE :

24 ... qui sont intéressés et impliqués dans ce genre
25 de milieu-là. Merci beaucoup, Madame.

1 Mme DIANE SENÉCAL FRIGON :

2 Merci.

3 LA PRÉSIDENTE :

4 On va appeler à ce moment-là Mathieu Boucley. Pas
5 là. O.K. Alors, on va appeler Denise Lévesque, s'il
6 vous plaît, qui est notre intervenant numéro 9, pas
7 là non plus.

8 Marie-Ève Deguire est-elle dans la salle?

9 Bonsoir, intervenante numéro 10.

10 Mme MARIE-ÈVE DEGUIRE :

11 Bonsoir.

12 LA PRÉSIDENTE :

13 Bonsoir. Oui.

14 Mme MARIE-ÈVE DEGUIRE :

15 En fait, nous, on n'a pas fait de mémoire. Marie-
16 Ève Deguire, je suis organisatrice communautaire au
17 CIUSSS de l'est de Montréal dans l'équipe de santé
18 publique. Donc, on n'a pas déposé de mémoire, on a
19 plus, dans le fond, déposé des grands
20 questionnements et des enjeux qu'on voit en termes
21 de santé publique autour du prolongement de la
22 ligne bleue qui s'en vient, dans le fond, les cinq
23 stations seront sur le territoire du CIUSSS de
24 l'Est de l'île de Montréal, donc c'est sûr que ça
25 nous préoccupe dans l'équipe de santé publique.

1 Voilà. Donc, je ne sais pas s'il y a
2 quelqu'un qui change les diapos. C'est moi? Oh!

3 LA PRÉSIDENTE :

4 Vous avez le pouvoir.

5 Mme MARIE-ÈVE DEGUIRE :

6 J'aime ça, je vais en profiter, ça n'arrive pas
7 souvent! Donc, c'est ça, dans le fond, c'est sûr
8 que la première chose qu'on voulait mentionner,
9 c'est que, comme plusieurs autres, je pense qu'on
10 n'est pas les seuls à le dire, ça fait longtemps
11 que c'est attendu dans l'est le prolongement de la
12 ligne bleue. On salue vraiment cet investissement-
13 là qui est vraiment majeur et important, là, pour
14 la population de l'est de l'île de Montréal.

15 Le transport en commun, on le sait, c'est
16 bon pour la santé publique, c'est un des
17 déterminants de la santé le transport, donc quand
18 on élimine des voitures, quand on rajoute du
19 transport collectif, quand on rajoute du transport
20 actif, c'est bon pour la santé publique,
21 contrairement à l'automobile qui a vraiment des
22 impacts négatifs sur ce même enjeu-là.

23 Donc, en fait, on a rapidement, là, listé
24 ce sur quoi ça pouvait avoir des impacts positifs
25 en termes de santé, l'arrivée du transport

1 collectif et l'activité physique qui est liée et le
2 transport actif, c'est ça.

3 Et au-delà du transport, il y a aussi
4 plusieurs autres déterminants de la santé sur
5 lesquels ce genre de projet-là peut avoir un impact
6 en termes d'aménagement urbain, en termes de
7 logements et en termes de saines habitudes de vie.
8 On parle d'activité physique, mais aussi en termes
9 d'alimentation. On va le voir plus tard, là, dans
10 la présentation, le pourquoi.

11 Bien, c'est ça, ça m'amène à l'autre diapo,
12 dans le fond, je l'ai dit, là, on a aussi des
13 questions par rapport à ce projet-là, on a plus de
14 questions que de réponses en ce moment. Une de ces
15 questions-là, c'est : est-ce qu'il y a d'autres
16 fonctions qui sont prévues en ce moment en termes
17 d'utilisation de ces espaces-là autour des édicules
18 de métro?

19 Idéalement, faudrait des fonctions qui
20 répondent aux besoins de la population. Ce secteur-
21 là, on va le voir plus loin, mais c'est un secteur
22 qui a beaucoup, beaucoup de besoins, où il n'y a
23 pas énormément, c'est ça, en tout cas, en termes de
24 logement social, entre autres, à Saint-Léonard,
25 Anjou, dans les quartiers qui sont les plus pauvres

1 en termes d'unités de logement social, à part
2 Outremont et, je pense, il y a deux autres
3 arrondissements en fait à Montréal qui ont moins
4 de logements sociaux que Saint-Léonard et Anjou,
5 fait qu'il y a clairement des enjeux-là; en termes
6 d'accès à des fruits et légumes, des marchés de
7 proximité, il y en a peu; des gros enjeux de locaux
8 communautaires aussi dans ces secteurs-là, dans le
9 sens où c'est une population qui a beaucoup changé
10 dans les dernières années et où les besoins de la
11 population ont beaucoup augmenté; et il y a peu
12 d'espaces en termes, là, il y a des parcs, mais en
13 termes d'espaces publics, là, de rencontre, c'est
14 surtout sur Jean-Talon, il n'y en a pas énormément,
15 donc c'est des opportunités peut-être à envisager.

16 Puis aussi, c'est ça, c'est en lien avec,
17 entre autres, les logements sociaux, préserver la
18 propriété publique des terrains, on trouve que ce
19 serait quelque chose d'important. On ne sait pas
20 qu'est-ce qui est prévu par rapport à ça, on ne
21 sait pas trop aussi par rapport au droit aérien le
22 fonctionnement pour développer cette partie-là
23 au-dessus des édicules par la suite. Voilà.

24 Ensuite, c'est sûr qu'en termes de santé
25 publique, il y a le métro, mais il y a aussi tout

1 ce qui est autour du métro en termes de transport
2 collectif qu'il faut prendre en considération.
3 C'est ça, donc profiter pour bonifier le réseau
4 d'autobus. C'est sûr qu'il y a une préoccupation
5 avec l'arrivée du métro qu'il y ait peut-être des
6 autobus en moins, entre autres sur Jean-Talon, est-
7 ce que l'autobus, là, c'est ça, je pense que c'est
8 le 141, c'est ça, oui, sur Jean-Talon, de conserver
9 quand même la fréquence, et surtout d'augmenter
10 peut-être les autobus nord-sud. En termes de
11 barrière urbaine, il y a une barrière très
12 importante qui est l'autoroute Métropolitaine, qui
13 fait que les gens du nord, pour se rendre au sud,
14 en termes de transport actif, mais même avec les
15 autobus qui ne sont pas toujours très fréquents.
16 Sur Pie-IX, ça va être pas mal réglé avec le SRB,
17 mais sur les autres grandes artères, ce serait
18 à considérer, c'est ça, améliorer l'efficacité des
19 autobus.

20 Puis prévoir le rabattement aussi, entre
21 autres, vers le Bas-Anjou qu'on a soulevé parce que
22 c'est un peu dommage, le métro arrête juste avant
23 l'autoroute, la 25, dans le fond, puis c'est un
24 secteur qui est beaucoup plus isolé, où il y a
25 beaucoup plus de besoins en termes socioéconomiques

1 entre autres du côté Bas-Anjou qui est de l'autre
2 côté de la 25, donc à l'est de la 25, fait que
3 ce serait peut-être important de prévoir aussi de
4 desservir ce côté-là, qui est pour l'instant
5 délaissé, en amenant des autobus vers la station
6 Anjou.

7 Ensuite, c'est sûr qu'en termes de santé
8 publique, là, la place accordée à l'automobile,
9 on propose toujours de la diminuer le plus
10 possible. Donc, sur le site des stations, tantôt on
11 a parlé beaucoup de vélo, en effet, c'est super-
12 important, c'est des secteurs où il y a très peu de
13 pistes cyclables, où le transport actif est très,
14 très faible. À Saint-Léonard, c'est
15 l'arrondissement à Montréal où le transport actif
16 est le plus bas, où le taux de transport actif est
17 le plus bas, donc il faut vraiment valoriser puis
18 encourager les gens à se rendre à pied, à vélo à
19 ces stations-là.

20 Le stationnement incitatif, c'est sûr qu'on
21 trouve que ce n'est pas une bonne idée, qu'il faut
22 peut-être plus mettre cet argent-là à rajouter des
23 autobus, à utiliser, c'est ça, davantage le
24 transport en commun, améliorer le transport en
25 commun vers la station Anjou, plutôt que de mettre

1 du stationnement incitatif dans le milieu de la
2 ville quand même, parce que c'est ça qui arrive, ça
3 amener beaucoup d'autos dans le milieu de la ville.

4 Puis autour des stations, là, je veux
5 peut-être les lister rapidement, là, implanter des
6 aménagements, c'est sûr, réallouer de l'espace en
7 termes peut-être de voies réservées pour les
8 autobus, et aussi éliminer les bretelles de virage,
9 entre autres, sur Langelier, là, il y a une
10 bretelle de virage qui est vraiment... qui permet
11 aux autos, là, de tourner à droite sans avoir
12 à faire la lumière. Donc, si on pouvait réaménager
13 ce secteur-là pour que ça devienne 'piéton
14 friendly', ça serait vraiment agréable.

15 Ce n'est pas des secteurs, je ne sais pas
16 si vous avez déjà marché là, mais en général, ce
17 n'est pas des secteurs où on se sent super à l'aise
18 comme piéton, fait que faudrait penser à ça aussi,
19 l'accès comme piéton aux stations de métro.

20 Puis, bien sûr, là, pour les quartiers
21 avoisinants, de limiter le plus possible la
22 circulation pour qu'il n'y ait pas de voitures qui
23 transitent là par les plus petites rues autour.

24 Ça je trouvais que c'était une image
25 vraiment... bien souvent on dit : une image vaut

1 mille (1000) mots. Les secteurs qui sont les plus
2 foncés, c'est les secteurs où il y a le plus haut
3 taux de faible revenu. Et toute la ligne passe dans
4 les secteurs où il y a beaucoup de populations à
5 faible revenu. Fait que c'est une bonne chose, dans
6 le sens où on leur permet d'accéder plus au
7 transport en commun, mais en même temps, ça peut
8 avoir aussi des effets pervers en termes
9 d'augmentation des loyers, en termes
10 potentiellement d'évictions, d'expulsions.

11 C'est sûr que le marché privé avec les
12 spéculations qui vont arriver autour du métro, ça
13 ne va pas répondre aux besoins de cette
14 population-là. Déjà sur Jean-Talon, dans le secteur
15 de PPU, qui est une bonne partie du tronçon, là,
16 du prolongement, il y a soixante-huit pour cent
17 (68 %) de la population qui paye plus que trente
18 pour cent (30 %) de leur revenu pour se loger, ce
19 qui est quand même majeur. Donc, ça risque de ne
20 pas aider... ça va aider l'accès au transport, mais
21 malheureusement, ça risque de ne pas aider l'accès
22 au logement, fait que ça serait à prendre en
23 considération aussi.

24 On pense quand même que la STM, la Ville
25 ont, oui, le gouvernement du Québec avec la Régie

1 du logement et tout, mais sûrement la STM, la
2 Ville, même si ce n'est pas dans leur pouvoir
3 direct, ils ont quand même un pouvoir d'influence
4 puis peut-être de réfléchir à ça quand même,
5 ça peut être important.

6 Alors voilà. Bien, pour finir, peut-être
7 juste... Ah! Oui, j'avais une autre question
8 qu'un de mes collègues m'a demandé de soulever,
9 c'était aussi, je ne sais si ça, ça a été discuté,
10 je sais qu'il y a beaucoup de choses que je viens
11 de dire qui ont déjà été dites, on retape sur les
12 mêmes clous, ça ne peut pas faire de tort. Mais
13 aussi par rapport à ce qui est prévu comme mesures
14 d'atténuation pendant les travaux, on n'a pas vu
15 beaucoup de choses, fait que je ne sais pas si ça
16 s'en vient, si on va avoir des détails par rapport
17 à ça, mais on serait très intéressé de savoir
18 qu'est-ce qui est prévu.

19 Sinon, voilà, ça fait pas mal le tour de
20 ma présentation. Puis c'est sûr qu'on aimerait
21 éventuellement qu'il y ait d'autres moments de
22 consultation dans le processus. C'est sûr qu'en
23 termes de santé publique, on est vraiment intéressé
24 à continuer à participer et à collaborer pour
25 le prolongement, pour le bien de la population.

1 Voilà.

2 LA PRÉSIDENTE :

3 Merci beaucoup, Madame, en particulier en ce qui
4 concerne les mesures d'atténuation, la STM a dit
5 que, effectivement, il va y avoir présentation
6 des mesures au public dans les mois à venir et,
7 normalement, un numéro contact aussi, s'il y a
8 un problème, les gens vont être en mesure de
9 communiquer avec la STM. Quand je dis ça, je vous
10 relaie ce qui a été dit aux audiences, aux séances
11 d'information.

12 Mme MARIE-ÈVE DEGUIRE :

13 Donc, on devrait avoir plus d'informations dans
14 les prochains mois pour informer la population.

15 LA PRÉSIDENTE :

16 En tout cas, c'est à suivre, c'est de l'information
17 qui va être disponible. Est-ce que mes collègues
18 ont des questions?

19 M. RADOUAN TORKMANI :

20 Oui, deux, peut-être deux questions pour vous.
21 Merci pour la présentation super importante. Vous
22 évoquez le fait de réallouer des espaces de
23 stationnement, je crois, puis je voulais savoir si
24 vous pouvez donner des exemples concrets.

25

1 Mme MARIE-ÈVE DEGUIRE :

2 Bien, je n'ai pas nécessairement d'exemples
3 concrets, mais c'est ça, avec le PPU sur Jean-
4 Talon, on a quand même des chiffres qui disent
5 qu'il y a beaucoup de gens qui demandent plus de
6 stationnements dans le secteur, mais en même temps,
7 les chiffres disent que sur la rue, il y a juste
8 cinquante pour cent (50 %) des espaces de
9 stationnement qui sont utilisés.

10 Donc, on pourrait très bien penser à
11 enlever peut-être un côté, c'est vraiment des
12 choses que je dis sans avoir d'appui de personne de
13 mon organisation, mais c'est ça, ça a déjà été
14 mentionné, là, lors du PPU peut-être d'enlever une
15 des voies de stationnement d'un côté puis pourquoi
16 pas mettre une piste cyclable à la place, ça
17 pourrait peut-être être une piste cyclable qui
18 pourrait être déneigeable en hiver. Si c'est sur le
19 bord du trottoir, c'est déjà plus faisable.

20 M. RADOUAN TORKMANI :

21 Puis vous évoquez également le souhait d'implanter
22 des aménagements physiques sécuritaires, ça peut
23 être quoi exactement dans votre esprit?

24 Mme MARIE-ÈVE DEGUIRE :

25 Bien, déjà comme je le disais, là, les bretelles

1 qui ne sont pas... d'élargir les trottoirs au coin
2 des rues, de mettre de la verdure, ce n'est pas un
3 secteur où il y a beaucoup de verdure, fait que, tu
4 sais, juste pour que ce soit...

5 M. RADOUAN TORKMANI :

6 Plus accueillant, plus agréable.

7 Mme MARIE-ÈVE DEGUIRE :

8 Plus accueillant, plus agréable, qu'on ait envie
9 d'être là.

10 M. RADOUAN TORKMANI :

11 Je crois que le dernier point, vous avez aussi
12 répondu, mais c'est plus les mécanismes de
13 protection des locataires contre les évictions.
14 C'est sûr que ce n'est pas la compétence de la STM.

15 Mme MARIE-ÈVE DEGUIRE :

16 C'est ça.

17 M. RADOUAN TORKMANI :

18 Mais je ne sais pas si vous avez des propositions,
19 mais je comprends que vous comprenez bien que
20 ce n'est pas les acteurs ici ce soir qui décideront
21 de ça, mais c'est noté. Merci.

22 Mme MARIE-ÈVE DEGUIRE :

23 Pas ici ce soir, mais faut quand même le garder
24 en tête.

25

1 M. RADOUAN TORKMANI :

2 C'est un enjeu important, tout à fait.

3 Mme MARIE-ÈVE DEGUIRE :

4 Il y a quand même une responsabilité, je pense,
5 sociale aussi en termes de grandes organisations.

6 M. RADOUAN TORKMANI :

7 Mais si vous aviez des idées par rapport à ça,
8 mais je pense que c'est ça.

9 Mme MARIE-ÈVE DEGUIRE :

10 Bien, on serait ouvert à y réfléchir puis à
11 proposer quelque chose si jamais il y a la volonté
12 d'aller plus loin par rapport à cette question-là.

13 M. RADOUAN TORKMANI :

14 Parfait. Merci.

15 Mme MARIE-ÈVE DEGUIRE :

16 Merci à vous.

17 M. JOSHUA WOLFE :

18 Ma seule question, Madame, c'est juste parce que
19 vous avez précisé que le Bas-Anjou, c'est le côté
20 à l'est de la 25, mais est-ce qu'il y a des limites
21 nord et sud pour cette zone?

22 Mme MARIE-ÈVE DEGUIRE :

23 Je ne suis pas certaine, honnêtement, là, je ne
24 vais pas dire quelque chose que je ne sais pas. Je
25 connais beaucoup plus les territoires de Saint-

1 Léonard et Saint-Michel où j'ai beaucoup travaillé.
2 Anjou, c'est davantage un de mes collègues qui s'en
3 occupe, fait que je ne veux pas avancer des choses
4 que je ne sais pas exactement.

5 M. JOSHUA WOLFE :

6 Merci.

7 LA PRÉSIDENTE :

8 Au risque de recouper avec la question de mon
9 collègue, mais vous avez questionné, parce qu'au
10 début, vous avez dit : on pose des questions, on
11 n'est pas sûr. Vous avez donc, il y avait une
12 question autour de l'idée de préserver la propriété
13 publique des terrains. J'imagine que votre question
14 est, dans le fond, une recommandation. Mais quand
15 vous dites ça, est-ce que vous pensez aux terrains
16 aux assises des stations de métro ou bien si vous
17 pensez plus large? À quoi pensez-vous exactement
18 quand vous dites ça?

19 Mme MARIE-ÈVE DEGUIRE :

20 Bien, c'est sûr que ce sur quoi on a plus d'idées,
21 c'est davantage en lien avec les droits aériens
22 probablement.

23 LA PRÉSIDENTE :

24 Les droits aériens, O.K.

25

1 Mme MARIE-ÈVE DEGUIRE :
2 Est-ce que, et là, je ne connais pas les
3 mécanismes, les rouages par la suite, une fois que
4 les édicules sont faits qui détient ces droits-là,
5 comment ils peuvent être cédés. Mais c'est sûr que
6 si la Ville, par exemple, pouvait utiliser avec
7 AccèsLogis pour faire du logement social, s'il
8 pouvait utiliser son droit de préemption pour avoir
9 accès en premier à l'achat de ces espaces-là s'ils
10 vont en appel d'offres ou s'ils sont mis en
11 vente, comme je le dis, là, je ne sais pas
12 le fonctionnement, c'est pour ça qu'on dit
13 qu'on a aussi des questions, mais c'est sûr
14 que si ça pouvait être dans une optique de faire
15 des espaces plus à vocation sociale et
16 communautaire, ce serait gagnant pour la
17 population.

18 LA PRÉSIDENTE :

19 O.K. A priori, on parle de garder, de maintenir
20 comme espaces publics des droits aériens. Merci
21 beaucoup, Madame.

22 Mme MARIE-ÈVE DEGUIRE :

23 Merci à vous.

24 LA PRÉSIDENTE :

25 Alors, est-ce qu'on revient avec monsieur Bourque,

1 Louis Bourque?

2 M. LOUIS BOURQUE :

3 Merci de m'accueillir. Bonsoir, tout le monde.

4 Ça fait longtemps que j'ai fait une présentation,
5 je me suis fait ramasser par un char, il y a comme
6 neuf ans sur une piste cyclable, fait qu'un
7 conducteur fautif, je n'ai plus toute ma tête, j'ai
8 peine à le dire, là, ça me fait mal au coeur, donc
9 je me suis même demandé si j'allais servir ma cause
10 ou la desservir en venant présenter, mais l'enjeu
11 me semblait trop important pour que...

12 M. RADOUAN TORKMANI :

13 Merci d'être là.

14 M. LOUIS BOURQUE :

15 Merci. Je suis urbaniste de formation, mais j'en ai
16 tellement perdu. Bien... Peut-être je commencerais,
17 il y a comme deux choses qui me préoccupent, deux
18 choses macro, d'ampleur macro. Il y a l'endroit où
19 la ligne bleue est située avec tout ce qui... tout
20 ce que ça implique tout le contexte qui est déjà là
21 puis tout ce qui peut être permis ou non par le
22 contexte en fait de composition urbaine puis
23 d'apaisement de la circulation, ça, c'est une part.

24 D'autre part, c'est, bien, les grands
25 secteurs de la ville desservis, entre autres, le

1 terminus qui me semble un peu louche, mais je ne
2 sais pas si j'aurai le temps d'y revenir.

3 Pour l'inscription de la ligne bleue dans
4 son contexte, bien, j'ai mis une carte de la
5 Direction de la santé publique, c'est les travaux
6 de Patrick Morency puis Marie-Soleil Cloutier, je
7 pense, et consoeurs qui font ça. On voit au centre
8 de la ville, c'est plate, je n'ai pas de pointeur
9 ici, mais on voit la rue Jean-Talon assez bien qui
10 se distingue, là, c'est à part des axes nord-sud,
11 comme axe est-ouest, c'est peut-être avec la rue
12 Sherbrooke, la rue qui a la plus forte densité de
13 collisions impliquant des piétons.

14 Je les ai comptés, là, j'en ai trouvé cent
15 soixante-seize (176) piétons blessés dans
16 l'intervalle deux mille trois/deux mille douze
17 (2003-2012) sur Jean-Talon entre Pie-IX et
18 Langelier, comparativement à, donc cent soixante-
19 seize (176) comparativement à quatre-vingt-seize
20 (96) pour la rue Bélanger, par exemple.

21 Et peut-être qu'on peut passer à la
22 suivante, c'est plus détaillé, je pense. Oui, donc
23 on voit comme une espèce de V comme ça, là, en bas
24 au centre, ça, c'est le boulevard Shaughnessy à la
25 station Saint-Michel, exact, donc à partir de là on

1 peut suivre Jean-Talon vers le nord-est. Puis c'est
2 assez facile à comparer à Bélanger; Bélanger qui en
3 porte quatre-vingt-seize (96) entre les mêmes rues,
4 là, quatre-vingt-seize (96) piétons blessés sur
5 l'intervalle entre Pie-IX et Langelier.

6 Donc, pour moi, ça, ça parle beaucoup. Ça
7 me laisse croire que mettre la ligne bleue sous
8 Bélanger, ça serait plus judicieux d'un point de
9 vue de la sécurité civile, la sécurité... je ne
10 sais pas si on dit balistique ou civile, là, mais
11 la sécurité des piétons, simplement parce qu'on
12 accède au transport public à pied, que ça soit en
13 marchant depuis son quartier, en transférant depuis
14 l'autobus, en allant prendre l'autobus depuis la
15 station de métro, c'est des intersections qu'on
16 traverse quand on est pressé, on n'est pas toujours
17 attentif, puis je veux dire, le petit boulevard
18 Shaughnessy, c'est tellement exemplaire de ce que
19 peut faire une station de métro, c'est un petit
20 boulevard de rien puis c'est très densément maculé
21 de rouge, donc ça me semble important de mettre
22 le transport public sur une rue qui est agréable à
23 la marche puis qui est sécuritaire à la marche. Et
24 ça, pour moi, ce n'est pas Jean-Talon.

25 Jean-Talon, c'est une artère de transit

1 lourd. Toutes les rues est-ouest du quartier
2 confondent le transit sous-régional, mettons, avec
3 la desserte locale. Puis ça, c'est très
4 problématique, autant pour l'agrément d'un milieu
5 que pour la sécurité. Ça, c'est même la DSP qui
6 l'avance dans sa littérature, mais je pense que vu
7 la lourdeur de Jean-Talon, ça pose problème de
8 sécurité.

9 Puis je pense qu'il ne faut pas voir
10 Jean-Talon seulement comme un axe, mais comme la
11 zone de rayonnement de l'autoroute Métropolitaine.
12 Ça, c'est peut-être une question accessoire, mais
13 ça me semble important, surtout vers l'est, là,
14 c'est deux rues qui sont comme deux axes qui sont
15 peut-être à cinq cents mètres (500 m) l'un de
16 l'autre. Puis les modes d'accès de et vers le
17 transport collectif ou de et vers l'autoroute,
18 c'est complètement antinomique et je pense que
19 ça ne serait pas valoriser le transport collectif
20 que de le mettre dans l'aire de rayonnement de
21 l'autoroute Métropolitaine.

22 Le transport collectif, pour prospérer, a
23 besoin d'un mode d'accès, mettons, entre la voie
24 puis le bâtiment ou entre les bâtiments entre eux,
25 d'entrées rapprochées de la voie, d'entrées

1 rapprochées entre elles, ça promeut un
2 environnement qui est culturellement dense, qui est
3 hautement signifiant, qui est propice aux
4 interactions sensibles, raisonnables, claires,
5 fréquentes. Et l'autoroute ou le débordement de
6 l'autoroute, c'est tout l'inverse, ça produit un
7 environnement où il faut gérer l'inertie automobile
8 physiquement, donc des stationnements, une
9 distanciation des entrées des bâtiments aux voies,
10 une distanciation des entrées des bâtiments entre
11 eux, ça fait un tissu urbain dissocié, décousu, en
12 plus d'un paysage insignifiant et grotesque dans la
13 plupart des cas, le boulevard Taschereau, en tout
14 cas, ainsi de suite, là.

15 Fait que je pense, en tout cas, je ne veux
16 pas me répéter, je pense que... Excusez-moi, c'est
17 ma mémoire... Bélanger, en étant bien intégré à un
18 quartier se prête beaucoup mieux à l'usage du
19 transport collectif. Puis ce qui me semble
20 intéressant sur Bélanger, c'est que ça se prête...
21 Là, j'ai manqué des 'slides', là, peut-être qu'on
22 pourrait avancer. Ça, c'est les comptes que j'avais
23 faits pour permettre de mieux apprécier, mais je
24 pense qu'on a cinq minutes, hein? Dix (10)? Cinq.
25 Bien, peut-être...

1 LA PRÉSIDENTE :

2 Bien, vous avez encore du temps, vos diapositives
3 sont très claires, alors...

4 M. LOUIS BOURQUE :

5 Arrêtez là, s'il vous plaît, merci. Pouvez-vous
6 revenir? Merci. Ah! Je pense que j'en ai manqué
7 une. Ça, c'est sur quinze (15) ans quand même puis
8 on voit qu'on voit que Bélanger puis Jean-Talon,
9 bon, se comparent. Il y a un peu plus de
10 'casualties', de blessures aux intersections
11 artérielles avec Jean-Talon, mais que par
12 comparaison à Bélanger. Dans la cartographie fait
13 de la DSP faite par Morency sont à intervalle
14 quatre-vingt-dix-neuf/deux mille trois (99-2003),
15 c'est beaucoup plus marqué sur un plus petit
16 intervalle.

17 Mais ce qui se distingue, bon, je les avais
18 comptés, on compare cent soixante-seize (176)
19 piétons blessés comparativement à quatre-vingt-
20 seize (96) sur quinze (15) ans, c'est peut-être la
21 marche sur Jean-Talon, les intersections de Jean-
22 Talon avec les rues tertiaires, les blessés sont
23 beaucoup plus fréquents.

24 Et peut-être qu'on peut sauter deux
25 'slides' puis revenir... Oui, celle-là puis on

1 reviendra à la précédente. Là, ça va être une
2 courte citation des documents de la Santé publique.

3 Sur l'île de Montréal, à volume
4 de circulation automobile égal,
5 les intersections avec artère comptent
6 2,4 fois plus de piétons blessés et
7 3,5 fois plus d'occupants de véhicule
8 à moteur blessés que les autres
9 intersections.

10 Donc, le graphique l'indique clairement, puis ça,
11 c'est quand même à débit de circulation égal, les
12 artères comptent deux point quatre (2,4) fois plus
13 de piétons blessés. Mais le débit d'une artère est
14 peut-être dix (10) fois plus important que celui
15 d'une petite rue.

16 Donc, statistiquement, les petites rues
17 seraient vingt (20) fois plus sécuritaires pour
18 les piétons. Et puis ça, ça s'explique, si on peut
19 revenir à la 'slide' précédente, entre autres...

20 LA PRÉSIDENTE :

21 Mais je pense, je vais peut-être, si vous
22 permettez, je ne veux pas quand même interrompre.

23 M. LOUIS BOURQUE :

24 Oui.

25

1 LA PRÉSIDENTE :

2 Mais comme je vous ai dit, vos diapositives sont
3 très, très claires.

4 M. LOUIS BOURQUE :

5 O.K.

6 LA PRÉSIDENTE :

7 Et je crois que les chiffres sont très parlants sur
8 votre objectif principal qui est de faire la
9 démonstration que Bélanger serait moins dangereux
10 que Jean-Talon.

11 M. LOUIS BOURQUE :

12 Et plus convivial.

13 LA PRÉSIDENTE :

14 Et plus convivial.

15 M. LOUIS BOURQUE :

16 Ça, c'est l'effet de la largeur des voies.

17 LA PRÉSIDENTE :

18 Alors, oui. Et comme je sais que vous avez d'autres
19 éléments dans votre mémoire, je pourrais peut-être
20 vous inviter à essayer de nous amener dans cette
21 direction-là pour qu'on ait quelques minutes quand
22 même pour de l'échange.

23 M. LOUIS BOURQUE :

24 O.K. Merci. Je n'ai pas une très bonne mémoire,

25 peut-être les 'slides' vont me guider, si on peut

1 passer à la suivante. Oui, ça, c'est la même chose.
2 Le nombre de blessés, c'est une chose, mais la
3 sévérité des blessures, pour moi, c'en est une
4 autre vraiment principale. La sévérité, c'est
5 fonction de l'énergie transmise lors d'un impact,
6 c'est-à-dire le carré de la vitesse, donc entre,
7 mettons, trente kilomètres/heure (30 km/h), qui est
8 la vitesse d'une petite rue, ce qui serait possible
9 d'atteindre sur Bélanger, et cinquante
10 kilomètres/heure (50 km/h) sur Jean-Talon, on
11 compare trente kilomètres/heure (30 km/h) au carré
12 avec cinquante kilomètres/heure (50 km/h) au carré,
13 sur Jean-Talon, les impacts seraient trois fois
14 plus dommageables pour un corps humain que sur
15 Bélanger.

16 LA PRÉSIDENTE :

17 O.K.

18 M. LOUIS BOURQUE :

19 Cette matrice, ça, c'est ce qu'il serait possible
20 de faire à mon avis sur Bélanger, là, les mesures
21 d'apaisement de la circulation. 'Slide' suivante,
22 ça, si on peut revenir. Ça, c'est une chaussée
23 pincée ou ce qu'on appelle une saillie de trottoir
24 tout simplement, ça, c'est populaire, là, où Projet
25 Montréal a agi.

1 La suivante, c'est un peu semblable, c'est
2 une traverse piétonne surélevée, donc l'automobile
3 subit une petite élévation de dix centimètres
4 (10 cm) quand il franchit le trottoir. Donc, pour
5 moi, ce genre de chose-là, ce contexte-là se prête
6 tout à fait à Bélanger. Ça serait inacceptable sur
7 la rue Jean-Talon socialement de faire l'apaisement
8 de la circulation automobile comme cela à cause de
9 la lourdeur du transit sur Jean-Talon, mais sur
10 Bélanger, ça se prête bien.

11 Puis je pense qu'un projet aussi important
12 de transport collectif lourd et structurant doit
13 être accompagné de mesures d'apaisement de la
14 circulation comme ça sur la rue qui loge la ligne
15 elle-même puis aussi puis depuis la station
16 jusqu'aux rues tertiaires qui conduisent aux
17 quartiers desservis par la ligne bleue.

18 Je dirais, ça, c'est quelques mesures.
19 On peut sauter, là, l'apaisement de la circulation.
20 Ça, c'est pour montrer que la sévérité des
21 blessures ne décroît pas beaucoup à Montréal. Ça,
22 c'est les blessures nécessitant des
23 hospitalisations. Dans le bas des diagrammes à
24 bandes, c'est les voitures. On voit que ça a plus
25 diminué pour les voitures, exact, mais le turquoise

1 le plus vif, ça, c'est les piétons. Ça a peu
2 diminué; du côté des blessures à la tête, ça n'a
3 pas diminué du tout; du côté des blessures
4 corporelles graves nécessitant une hospitalisation,
5 ça a à peine diminué depuis deux mille six (2006),
6 là; puis avec l'arrivée des textos, moi je ne vois
7 pas une diminution de... Le SPVM n'est pas fort sur
8 les longues séries chronologiques, là, mais il nous
9 montre qu'il y a... je pense que ça a passé de...
10 ça va être la dernière chose que je vais dire là-
11 dessus, de soixante-dix-huit (78) à quatre-vingt-
12 sept (87) blessés graves l'an dernier chez les
13 piétons sur l'île, sur l'île de Montréal.

14 Enfin, ça, on peut rester là-dessus. Pour
15 le reste, je n'ai pas de visuel, mais j'aime bien
16 les travaux de David Graeber sur l'origine de la
17 monnaie, mais aussi sur l'utilité du travail, pour
18 moi, tout travail n'est pas égal puis il y a des
19 occupations qui, pour une collectivité, sont plus
20 importantes que d'autres.

21 Par exemple, l'Institut de cardiologie de
22 Montréal ou l'hôpital Santa Cabrini qui sont sur
23 Bélanger; sur Jean-Talon, les grandes destinations,
24 c'est surtout des commerces locaux qui ont des
25 bonnes chances de disparaître dès que la ligne

1 bleue va conduire tout le monde au Carrefour
2 Langelier.

3 Qu'est-ce que j'allais dire? Je...

4 LA PRÉSIDENTE :

5 Bien, ayant lu votre mémoire, on pourrait peut-être
6 prendre une petite minute, là, pour récapituler.
7 Vous nous avez fait un exposé fort parlant des
8 statistiques, hein, c'est très important les
9 statistiques, les liens Jean-Talon et une rue moins
10 achalandée.

11 M. LOUIS BOURQUE :

12 Voisine.

13 LA PRÉSIDENTE :

14 Plus loin d'un axe comme le boulevard
15 Métropolitain. Vous avez également fait valoir
16 que des mesures d'apaisement sont extrêmement
17 importantes, sont efficaces, mais que pour vous,
18 c'est plus facile dans une rue qui est un peu moins
19 achalandée, c'est-à-dire quelque chose comme
20 Bélanger, et puis, maintenant que la gravité des
21 blessures, elle est fonction de la vitesse à
22 laquelle on circule.

23 Mais là, vous nous amenez sur une question
24 de l'utilité du travail. Et si je me souviens bien,
25 vous allez nous amener de dire que peut-être que

1 vous allez recommander un changement de tracé pour
2 arriver dans un lieu où est-ce que le travail, en
3 tout cas, apporte une valeur, une contribution
4 sociale accrue.

5 Et je vous inviterais à peut-être aller
6 dans ce sens pour les gens qui sont ici. Mais je
7 dois vous dire que le temps avance, alors... Est-ce
8 que j'ai bien les points principaux de votre
9 intervention?

10 M. LOUIS BOURQUE :

11 Oui. Oui. Merci.

12 LA PRÉSIDENTE :

13 O.K. Parce que c'est important qu'on vous comprenne
14 comme il faut.

15 M. LOUIS BOURQUE :

16 Merci. Oui, d'ailleurs, la Direction de la santé
17 publique, dans son mémoire deux mille six (2006)
18 sur les transports urbains, je pense que c'est en
19 page 58, affirme que l'apaisement de la
20 circulation, c'est une mesure efficace pour réduire
21 le nombre de blessés puis la vitesse. Puis ça fait
22 comme quinze (15) ans qu'ils travaillent là-dessus.

23 Maintenant, je pense effectivement que
24 le travail industriel, comme Jane Jacobs appelle
25 dans son livre *The Wealth of Nations*, quelque chose

1 comme ça, la substitution des biens d'importation,
2 je pense que ça a une valeur supérieure pour une
3 collectivité que le commerce de détail ou ce
4 qu'on pourrait appeler la détention des biens,
5 des services et des personnes, à partir du moment
6 où les biens sont produits, je veux dire.

7 Mais je pense que d'un point de vue
8 macroéconomique, on sait qu'il y a de moins en
9 moins d'industries ici, les rendements
10 qu'autorisent les conventions financières, à peu
11 près quinze pour cent (15 %) par année, ne peuvent
12 pas concurrencer, c'est-à-dire le secteur
13 industriel en Occident avec son rendement de trois
14 pour cent (3 %) par année ne peut pas concurrencer
15 les rendements de la classe financière avec la
16 spéculation sur les devises ou les autres titres
17 sur les marchés financiers, donc la
18 désindustrialisation s'ensuit, mais on ne peut pas
19 continuer à émettre de la monnaie.

20 Pendant les cinq années qui ont suivi
21 la crise deux mille neuf (2009)...

22 LA PRÉSIDENTE :

23 Je suis obligée malheureusement, de vous
24 interrompre parce qu'on comprend la...

25

1 M. LOUIS BOURQUE :

2 Donc, je vais finir...

3 LA PRÉSIDENTE :

4 On comprend nécessairement la théorie financière,
5 mais pour la STM et le tracé de la ligne bleue,
6 ça veut dire quoi? Et je rappelle aux gens que
7 votre document, il va être disponible sur le site
8 Web et vous avez des références très étoffées qui
9 pourront être utiles.

10 M. LOUIS BOURQUE :

11 Ce n'est pas grave, ce n'est pas besoin d'être
12 élégant quand vous me coupez la parole, ça prend
13 du temps, mais moi c'est parce que mon esprit
14 s'égare, mais j'essaie de rester accroché à mon
15 fil. Je pense qu'il faut se réindustrialiser et on
16 ne peut pas... Je vais quand même finir ma phrase.
17 On ne peut pas continuer à importer des biens
18 produits par des esclaves en Chine. Si on se réfère
19 au système du Laogai, c'est quatre millions (4 M)
20 de personnes conscrites pour produire des biens
21 d'exportation, c'est capital dans la balance
22 commerciale de la Chine, donc moralement, mais
23 économiquement aussi, l'Orient ne va pas toujours,
24 ne va pas tolérer infiniment que l'armée américaine
25 impose l'achat du pétrole en dollars, ce qui

1 soutient la valeur du dollar qu'on imprime ici.
2 Donc, un moment donné, ça va être nécessaire de
3 recommencer à produire ici les choses dont on a
4 besoin.

5 Puis je pense que la destination de la
6 ligne de métro étant une subvention si importante
7 aux commerces, moi je pense que ce serait plus
8 judicieux d'offrir cette subvention-là au travail
9 industriel, donc à la place d'avoir comme terminus
10 le Carrefour Langelier, avoir comme terminus le
11 parc industriel Anjou, et ça permettrait, selon
12 moi, de faire du parc industriel d'Anjou un
13 véritable milieu de vie qui aurait une fonction
14 enseignante quand même intéressante, de
15 valorisation aussi des emplois techniques qui sont
16 dévalorisés. On le voit par la demande du secteur
17 manufacturier, leurs implorations qu'ils font aux
18 ministres. Mais je pense que l'espace, la
19 centralité spatiale du travail, c'est une façon
20 importante de le valoriser.

21 En terminant, je pense sur la pertinence
22 de desservir un centre d'achat, on voit ce que
23 la Caisse de dépôt vient de faire de son
24 portefeuille immobilier dans les centres d'achats,
25 je pense que c'est un milliard de dollars (1 G\$)

1 dans les centres d'achats en Amérique du Nord puis
2 en Israël qu'ils viennent de larguer parce qu'ils
3 trouvent que les centres d'achats, ce n'est plus
4 profitable à cause de l'évolution même du commerce
5 de détail. Donc, je pense qu'il y aurait, voilà,
6 une situation plus judicieuse. Merci.

7 LA PRÉSIDENTE :

8 Merci beaucoup. Vous avez des questions.

9 M. JOSHUA WOLFE :

10 Je vais lire attentivement le reste de votre
11 mémoire.

12 M. LOUIS BOURQUE :

13 Je suis désolé d'avoir pris si longtemps.

14 M. JOSHUA WOLFE :

15 Il n'y a pas de quoi.

16 LA PRÉSIDENTE :

17 Pas de problème. Ce qui est important, c'est que
18 je pense que vous avez fait ressortir des points
19 importants, les statistiques sont parlantes,
20 vous avez fait un effort énorme pour tout nous
21 trouver cette information et vous avez quand même
22 fait un bon retour avec les mesures d'apaisement et
23 finalement, sur l'importance d'avoir la bonne sorte
24 d'économie.

25 Alors, merci beaucoup pour votre travail

1 de recherche, votre travail de rédaction et votre
2 prestation ce soir. Merci beaucoup, Monsieur.

3 M. LOUIS BOURQUE :

4 Merci.

5 LA PRÉSIDENTE :

6 Alors, nous allons maintenant appeler Anna
7 Caniglia. Est-ce qu'elle est ici? Non? Kahina
8 Achili. Donc, l'intervenant numéro 13, Lucie
9 Marcotte. Est-ce que vous êtes ici?

10 Et je passerais à Danielle Lavoie,
11 l'intervenant numéro 14.

12 M. DANIELLE LAVOIE :

13 Bonsoir.

14 LA PRÉSIDENTE :

15 Bonsoir.

16 M. DANIELLE LAVOIE :

17 Bonsoir. Alors, merci de nous offrir cette
18 opportunité d'exprimer nos opinions sur le projet
19 de prolongement de la ligne bleue, projet que nous
20 accueillons avec très grand bonheur, on l'attend
21 depuis tellement longtemps.

22 Alors, je me présente donc Danielle Lavoie,
23 je suis vice-présidente principale et directrice
24 du portefeuille à la Corporation Cadillac Fairview,
25 Corporation qui est copropriétaire et gestionnaire

1 du centre commercial bien connu, CF Galeries
2 d'Anjou.

3 Alors, je suis très heureuse ce soir
4 d'avoir l'opportunité de présenter, pour la
5 première fois, dans le fond, au grand public,
6 notre vision de développement pour le site avec
7 l'accueil de la station de métro terminale Anjou.

8 Alors, je vous propose un petit 'flashback'
9 en mil neuf cent soixante-huit (1968), photo
10 aérienne qui démontre le centre commercial
11 à son ouverture, donc il y a cinquante-deux (52)
12 ans, centre commercial qui a été construit à
13 l'intersection de l'autoroute 40 et de la 25.
14 Vous pouvez voir que c'était un site qui était
15 totalement, en fait, c'était en plein milieu
16 du champ, comme la majorité des centres commerciaux
17 qu'on a construits à travers le Canada. En fait,
18 puis je me permets même de vous souligner que c'est
19 un centre commercial donc que Cadillac Fairview
20 a développé et construit et gère depuis cinquante-
21 deux (52) ans, donc on est vraiment très bien
22 implanté au niveau de la collectivité et on connaît
23 très bien l'est de l'île.

24 Alors, la même photo aujourd'hui, donc en
25 deux mille vingt (2020), CF Galeries d'Anjou donc

1 offre de l'emploi à cinq mille (5000) travailleurs
2 qui desservent annuellement huit millions (8 M)
3 de clients qui transitent, qui viennent magasiner à
4 travers nos différentes boutiques. On parle de cent
5 soixante-quinze (175) détaillants et restaurateurs,
6 des bannières tant locales que nationales
7 qu'internationales.

8 Et pour la Ville de Montréal, en fait, la
9 Ville de Montréal évalue la propriété à plus de
10 quatre cent soixante millions de dollars (460 M\$)
11 et nous versons à la Ville de Montréal, donc
12 annuellement, bon an, mal an, un minimum de vingt
13 millions de dollars (20 M\$) en retombées foncières
14 pour la Ville.

15 Je vais aussi me permettre de vous
16 souligner que le centre commercial CF Galeries
17 d'Anjou est le troisième centre le plus productif
18 en termes de commerces de détail dans la grande
19 région métropolitaine de Montréal, derrière CF
20 Carrefour Laval et CF Fairview Point-Claire, donc
21 tous des centres qui nous appartiennent.

22 Alors, aujourd'hui, je vous introduis donc
23 à la vision de développement de Cadillac Fairview
24 pour le site. Avec l'annonce de l'arrivée du métro
25 et l'ouverture du bureau de projet, on s'est

1 penché, en fait, sur l'avenir du centre commercial.
2 Il y a déjà plusieurs années que la Ville de
3 Montréal et la mairie d'arrondissement d'Anjou
4 nous mettent une certaine pression, en fait, pour
5 profiter, en fait, pour densifier le site et le
6 rendre, en fait, réduire les îlots de chaleur qui
7 sont produits par nos immenses stationnements.
8 Comme vous savez, on a beaucoup d'espaces autour du
9 centre commercial.

10 Alors, donc, l'arrivée du métro nous amène
11 une opportunité extraordinaire de développer un
12 projet intégré réalisé dans l'esprit des projets
13 TOD qui sont la façon dont on développe aujourd'hui
14 le transport collectif à travers le monde dans les
15 plus grandes villes. Alors, on parle d'un projet
16 qui intégrerait autant le transport collectif que
17 de l'habitation, du résidentiel, que ce soit
18 multifamille, que ce soit de l'individuel, on parle
19 de créer des pôles d'emplois, de se servir de
20 l'opportunité d'avoir des édicules et d'avoir une
21 circulation de transport collectif par le métro
22 pour créer des pôles d'emplois pour la communauté
23 et les entreprises, et évidemment d'ajouter à tout
24 ça du commerce de proximité, création d'un milieu
25 avec des rues d'ambiance et évidemment, avec des

1 zones et des espaces verts dédiés à des parcs
2 urbains et toutes sortes de mesures à la lumière
3 desquelles on développe les projets aujourd'hui.

4 Alors, donc, pour travailler notre projet,
5 nous nous sommes entourés de nos experts habituels.
6 On est des développeurs immobiliers, on fait ce
7 genre de projet-là à travers le pays. Je vous ai
8 mis au mémoire et pour la présentation de ce soir,
9 quelques images de projets qui nous inspirés.

10 Donc, on voit ici l'intégration d'une
11 gare de train et d'un terminus d'autobus à
12 Washington; dans le même ordre d'idées, ici au
13 Canada, un terminus d'autobus et le Canada Line
14 à Vancouver. Je vous souligne qu'on est en train,
15 chez Cadillac Fairview, de travailler un projet
16 similaire dans la banlieue de Vancouver, dans
17 la ville de Richmond, où on va intégrer comme ça
18 une station du Canada Line à l'intérieur d'un
19 projet mixte qui va contenir autant du résidentiel
20 que du commercial que de l'usage de bureaux.

21 Également, un autre projet dans la même
22 trempe qui s'est fait au Royaume-Uni, donc ce sont
23 de beaux exemples d'intégration de transport
24 collectif avec les différents types d'usages qui
25 créent des quartiers qui sont vibrants. Alors,

1 juste une petite image qui vous montre à quoi peut
2 ressembler ce type de projet-là qui intègre
3 différents usages au sein d'un même bâtiment.

4 Alors, le projet de la STM, comme je vous
5 dis, c'est un projet qui est emballant, ça fait
6 longtemps qu'on l'attend à CF Galeries d'Anjou,
7 on est très heureux de voir le projet annoncé et de
8 voir qu'il va enfin se réaliser.

9 Toutefois, nous croyons qu'il y a trois
10 enjeux majeurs, et certains ont déjà été abordés,
11 en fait ont tous été abordés ce soir par différents
12 intervenants. Le premier enjeu majeur que nous
13 considérons, c'est le terminus d'autobus à ciel
14 ouvert. Nous croyons que c'est une aberration
15 aujourd'hui de construire un terminus d'autobus à
16 ciel ouvert avec tous les impacts au niveau de la
17 circulation, au niveau de la pollution sonore, de
18 la pollution sous toutes ses formes.

19 Alors, ce que nous proposons, en fait, des
20 exemples qu'il faut éviter, on parle ici du
21 terminus de Longueuil tel qu'il a été construit, on
22 parle d'un exemple du siècle dernier. Un petit peu
23 plus récent, mais toujours un exemple du siècle
24 dernier qui est le terminus d'autobus à ciel ouvert
25 de la station Montmorency.

1 Alors, ce que nous souhaitons, nous, c'est
2 que le terminus d'autobus soit couvert et nous
3 permet justement, comme ça a été soulevé par
4 quelques autres intervenants ce soir, qui nous
5 permette la possibilité de construire en hauteur
6 du résidentiel pour pouvoir intégrer le terminus
7 d'autobus et évidemment, de modifier la façon dont
8 le projet, en fait, la façon dont les autobus vont
9 arriver sur le site, et ça je vais vous en parler
10 un petit peu plus tard dans la présentation.

11 Deuxième enjeu pour nous, le stationnement
12 incitatif de mille deux cents (1200) cases.
13 Alors, je pense que je n'ai pas besoin d'en ajouter
14 beaucoup avec ce qui a déjà été dit ce soir. Nous
15 croyons que c'est une erreur d'ajouter un
16 stationnement incitatif de mille deux cents (1200)
17 cases à la station terminale Anjou. Ça va à
18 l'encontre du développement durable, ça va à
19 l'encontre de l'esprit des développements TOD
20 partout dans le monde. En fait, ça va créer
21 évidemment un achalandage supplémentaire de
22 véhicules.

23 Si on a fait un petit survol des différents
24 stationnements incitatifs qui sont déjà implantés
25 dans le secteur et qui desservent déjà la

1 population de l'est de l'île, et on a dénombré
2 quatre mille cinq cents (4500) cases de
3 stationnement qui sont disponibles, pas besoin
4 d'en avoir un de plus à CF Galeries d'Anjou.

5 Troisième enjeu, le prolongement de la rue
6 Bélanger. On craint beaucoup que le prolongement du
7 boulevard des Galeries d'Anjou jusqu'au boulevard
8 Louis-Hippolyte-Lafontaine devienne une zone de
9 transit lourd qui n'est pas conviviale aux piétons
10 et au monde de transport actif. Là encore, on a eu
11 d'autres intervenants ce soir qui ont fait le même
12 type de... qui éprouvent les mêmes inquiétudes
13 que nous à cet égard.

14 Alors, ici, encore une image d'inspiration
15 de quoi pourrait avoir l'air la rue Bélanger. C'est
16 notre prétention que la circulation autobus et la
17 circulation plus lourde devraient plutôt transiter
18 par le boulevard des Roseraies, la rue
19 Saint-Zotique et le boulevard des Galeries d'Anjou,
20 là où sont déjà implantées des mesures ou, en
21 fait, qui sont déjà faites pour accueillir ce type
22 de transport. Ça nous permettrait de développer une
23 trame urbaine qui serait beaucoup plus conviviale
24 au transport actif et permettre à ce moment-là de
25 faire le plein développement résidentiel et

1 commerces de proximité, qui pourraient très bien
2 desservir la population.

3 Alors voilà, c'était de façon générale,
4 notre vision pour le site. Alors donc, trois choses
5 à retenir pour nous de la présentation
6 d'aujourd'hui. C'est que pour faire un
7 développement digne du vingt et unième (XXIe)
8 siècle autour de la station de métro, on a un
9 rendez-vous avec l'histoire, c'est le temps de
10 prendre les bonnes décisions pour s'assurer de
11 créer un environnement qui est convivial. Trois
12 enjeux majeurs : terminus d'autobus à ciel ouvert,
13 on doit éviter de faire ça; stationnement incitatif
14 de mille deux cents (1200) cases, on n'en a pas
15 besoin; la rue Bélanger doit devenir une rue
16 d'ambiance à échelle humaine qui va être accessible
17 plus facilement et qui va assurer la sécurité des
18 piétons, des cyclistes également et qui va
19 permettre vraiment de créer un milieu de vie
20 vibrant dans lequel on va pouvoir intégrer des
21 espaces verts. Alors voilà, c'est notre humble
22 soumission.

23 LA PRÉSIDENTE :

24 Merci beaucoup. C'est clair que vous savez ce que
25 vous voulez.

1 M. DANIELLE LAVOIE :

2 N'est-ce pas.

3 LA PRÉSIDENTE :

4 Est-ce que mes collègues ont des questions?

5 M. JOSHUA WOLFE :

6 Oui, j'ai une question de base. J'ai lu votre
7 mémoire et j'ai une question peut-être un peu
8 simpliste. Est-ce que vous pensez que le
9 prolongement de la ligne bleue va être bon ou
10 mauvais pour votre galerie marchande, les
11 commerçants actuels?

12 M. DANIELLE LAVOIE :

13 Bien, le centre commercial est établi depuis déjà
14 cinquante-deux (52) ans, O.K. Les huit millions
15 (8 M) de visiteurs qu'on a déjà, en fait, il n'y a
16 pas de raison qu'il soit impacté de façon
17 défavorable. L'arrivée du métro, certainement, va
18 générer, nous l'espérons, un achalandage
19 supplémentaire, de toute évidence.

20 Et c'est certain que si on a l'opportunité
21 de créer un magnifique quartier alentour, c'est
22 certain qu'ultimement, on ne s'en cachera pas, on
23 va espérer qu'il va y avoir un impact favorable
24 évidemment sur le centre commercial. Je pense que
25 c'est à prévoir, effectivement. On parle d'à terme,

1 quand le métro va être ouvert.

2 M. JOSHUA WOLFE :

3 Alors, qu'est-ce que vous prévoyez pour les
4 constructions existantes? Le coin gris foncé n'est
5 pas touché dans votre présentation.

6 M. DANIELLE LAVOIE :

7 Non, non, bien, en fait, le centre commercial
8 existe et existe depuis cinquante-deux (52) ans et
9 n'est pas touché du tout par le projet actuel de la
10 STM. Donc, le centre n'est pas touché. Ce sont les
11 bâtiments autonomes qui sont construits autour qui
12 sont également sur notre propriété qui sont visés
13 actuellement par le projet de la ligne bleue qui
14 pourraient être impactés.

15 Et c'est ce qu'on propose, de remplacer par
16 un développement mixte qui inclurait autant du
17 résidentiel, la rue d'ambiance et tout ça, et des
18 usages de bureaux également au-dessus des édicules.
19 Et c'est pourquoi c'est important pour nous, qu'au
20 moment où on va concevoir la conception des
21 édicules et de la station et de toutes ses
22 composantes, qu'on prévoie la possibilité pour le
23 propriétaire par la suite, qui est nous, en fait,
24 de pouvoir construire au-dessus et de s'assurer
25 tout de suite de prévoir les assises nécessaires

1 pour nous permettre ce développement-là.

2 M. JOSHUA WOLFE :

3 Merci.

4 LA PRÉSIDENTE :

5 Avez-vous d'autres questions?

6 M. RADOUAN TORKMANI :

7 Peut-être un point. Merci beaucoup pour la
8 présentation de la vision. Si vous permettez, ma
9 question sera davantage centrée sur le chantier de
10 construction, peu importe la vision qui sera
11 présentée, il y aura un chantier, puis quelles
12 sont les entraves aux commerces qu'il faudrait
13 considérer pendant le chantier puis si vous avez
14 en tête des mesures d'atténuation qui font en sorte
15 que ça reste viable et fonctionnel pendant les
16 travaux?

17 M. DANIELLE LAVOIE :

18 Bien, écoutez, c'est certain que c'est une question
19 qu'on se pose depuis déjà plusieurs mois parce que,
20 effectivement, j'ai huit millions (8 M) de
21 visiteurs qu'il faut que je continue d'accueillir
22 malgré les travaux, alors un des enjeux qu'on a
23 actuellement, qui est excessivement important,
24 c'est que dans la zone de travaux se situent cinq
25 points d'accès au centre commercial qui vont être

1 fermés pendant la période de travaux, donc ça
2 risque de créer beaucoup de congestion routière
3 autour du centre commercial.

4 Alors, nous croyons qu'il y a moyen de
5 travailler ensemble avec la STM pour s'assurer
6 de maintenir un certain flot de circulation qui
7 n'engorgera pas les autres, en fait, les autres
8 rues avoisinantes. Ça va être quelque chose
9 d'extrêmement important pour la période
10 intérimaire.

11 LA PRÉSIDENTE :

12 Moi j'ai une question qui est encore plus de base
13 que celle de mon collègue. Mais mettons s'il n'y a
14 pas de stationnements incitatifs, vous n'avez pas
15 crainte que les gens aillent stationner dans votre
16 stationnement de galeries commerciales pour aller
17 prendre le métro?

18 M. DANIELLE LAVOIE :

19 Bien, je vous dirais - avoir crainte - c'est
20 certain que ça risque d'arriver, O.K. On ne se
21 cachera pas, tous les centres commerciaux qui sont
22 situés à proximité de stations de métro ou de sites
23 de zones plus critiques vivent avec cette réalité-
24 là. Écoutez, à la rigueur, ça, ce sera quelque
25 chose qu'on pourra gérer et contrôler. On parle de

1 mille deux cents (1200) voitures qu'il y aurait au
2 stationnement incitatif, c'est quelque chose avec
3 quoi on est capable de travailler et de vivre, là.
4 Pour nous, c'est sûr que, éventuellement, ces
5 voitures-là, s'il y a des gens vraiment qui
6 transitent en automobile, en auto solo vers la
7 station de métro, on les accueillera prendre un
8 petit café aux galeries, là.

9 LA PRÉSIDENTE :

10 Savez-vous puis je ne veux pas vous... En ce
11 moment, un stationnement comme le vôtre, ça peut
12 accueillir combien de véhicules à peu près? Est-ce
13 que vous avez une idée?

14 M. DANIELLE LAVOIE :

15 Je vais me référer à mon expert. Est-ce que t'as
16 la réponse, Brian?

17 BRIAN :

18 Il y a à peu près cinq mille (5000) cases.

19 M. DANIELLE LAVOIE :

20 Cinq mille (5000) cases de stationnement.

21 LA PRÉSIDENTE :

22 Fait que ça représente quand même au-delà de vingt
23 pour cent (20 %) de capacité actuelle. Puis c'est
24 quoi, vous êtes plein à quelle capacité normalement
25 dans un mercredi, mettons?

1 M. DANIELLE LAVOIE :

2 Un mercredi, il y a de la place, oui, ce n'est pas
3 un problème en termes de stationnement, là. Je vous
4 dirais, que si on parle du vingt-quatre (24)
5 décembre à seize heures trente (16 h 30), là...

6 LA PRÉSIDENTE :

7 Évidemment, là, c'est ça.

8 M. DANIELLE LAVOIE :

9 ... on est ailleurs. Mais sur une journée
10 régulière, habituellement, on a du stationnement en
11 quantité suffisante, là, pour desservir la
12 clientèle évidemment du centre commercial.

13 LA PRÉSIDENTE :

14 O.K.

15 M. JOSHUA WOLFE :

16 Est-ce que je peux poser une question?

17 LA PRÉSIDENTE :

18 Oui, oui, sûrement.

19 M. JOSHUA WOLFE :

20 Je ne sais pas si vous avez des statistiques ou de
21 l'information sur les Galeries Fairview dans le
22 West Island, où il n'y a pas une station de métro,
23 mais il y a quand même un terminus d'autobus avec
24 beaucoup d'autobus.

25

1 M. DANIELLE LAVOIE :

2 Oui.

3 M. JOSHUA WOLFE :

4 Est-ce que vous avez ce problème avec les gens qui
5 stationnent dans votre stationnement pour prendre
6 les autobus?

7 M. DANIELLE LAVOIE :

8 Bien, en fait, ça, comme je vous dis, il y en aura
9 toujours. Tous les propriétaires de centres
10 commerciaux qui sont à proximité d'une station
11 de métro ou d'un terminus d'autobus, effectivement,
12 il y a un certain...

13 M. JOSHUA WOLFE :

14 Mais avez-vous une idée de combien de places?

15 M. DANIELLE LAVOIE :

16 Je ne pourrais pas vous dire combien de places ça
17 représente, mais ce n'est pas quelque chose qui
18 nous pose un problème de façon générale.

19 LA PRÉSIDENTE :

20 Merci beaucoup, Madame Lavoie, vous avez été très
21 claire dans votre présentation.

22 M. DANIELLE LAVOIE :

23 Merci.

24 LA PRÉSIDENTE :

25 J'appelle maintenant l'intervenant numéro 15,

1 Jean-Paul Galli. Bonsoir, Monsieur Galli.

2 M. JEAN-PAUL GALLI :

3 Bonsoir. Je viens à titre personnel. Je suis un
4 utilisateur des transports en commun puis j'avais
5 quelques petites questions par rapport au projet
6 en soi.

7 On sait que dans le projet de développement
8 du métro, les coûts sont toujours un des facteurs
9 les plus importants. Il y a eu des moratoires du
10 gouvernement pendant des années à partir des années
11 quatre-vingt (80), même à partir des années
12 soixante-dix (70), on sait qu'il y a d'autres
13 projets qui s'en viennent, puis je me pose des
14 questions sur l'explosion des budgets qui sont
15 octroyés sur la ligne bleue, qui est un projet
16 de cinq point six kilomètres (5,6 km) avec cinq
17 stations, qui va coûter quatre point cinq milliards
18 (4,5 G) aux derniers chiffres.

19 La question que j'ai, c'est : un projet
20 de métro comme ça, ce qu'on veut, le but du métro,
21 c'est de ne pas avoir à exproprier le plus de monde
22 possible parce que c'est ce qui fait exploser les
23 coûts. Si on tient compte des budgets qui ont déjà
24 été alloués, on parle de peut-être entre trois
25 cents (300) et cinq cents millions (500 M) de coûts

1 d'expropriation. Un des gros montants pour
2 l'expropriation va être justement pour la
3 construction du stationnement, j'imagine, parce que
4 si on tient des autres montants qui ont été avancés
5 dans les nouvelles, bien, ce n'est pas des montants
6 faramineux, on parle de cinq millions (5 M) pour la
7 pharmacie, ça doit être l'équivalent pour chacune
8 des autres.

9 Et un projet comme ça, c'est dangereux
10 parce que, en fait, on légitime l'avenir futur des
11 prochains projets du métro, parce que si on suit
12 les titres des nouvelles, on parle que la ligne
13 rose plus tard pourrait coûter entre dix-sept (17)
14 et vingt-quatre milliards (24 G), alors que
15 lorsqu'on regarde le dernier rapport annuel de la
16 STM, on parle d'actifs, en tenant compte de tous
17 les autobus, de toutes les stations de métro
18 existantes, de vingt-six milliards (26 G). Donc,
19 il y a quelque chose qui ne fonctionne pas dans les
20 chiffres qui sont avancés.

21 On a dépensé, lorsque le gouvernement
22 Couillard a annoncé le projet, on parlait d'un
23 budget de quatre cents millions (400 M) pour faire
24 les plans. Il y a en deux mille dix-neuf (2019),
25 on a avancé quatre cent soixante-deux millions

1 (462 M) pour les expropriations. On est rendu à
2 huit cent cinquante millions (850 M), ce qui est le
3 coût du projet du métro de Laval complet lorsqu'il
4 a été fait il y a dix (10) ans.

5 Il y a quelque chose qui ne fait aucun bon
6 sens dans les chiffres qui sont avancés par la STM,
7 il y a quelque chose qui ne marche pas.

8 LA PRÉSIDENTE :

9 Monsieur, je dois vous rappeler que le but de la
10 soirée de ce soir, n'est pas de poser des
11 questions, il y a eu des séances d'information pour
12 poser des questions. Là, ce soir, on est là pour
13 recueillir vos opinions.

14 M. JEAN-PAUL GALLI :

15 Oui.

16 LA PRÉSIDENTE :

17 Parce que nous, les réponses à vos questions, on
18 ne les a pas.

19 M. JEAN-PAUL GALLI :

20 O.K.

21 LA PRÉSIDENTE :

22 Mais on peut peut-être se dire : est-ce que je peux
23 reformuler, si vous permettez, et puis dire que
24 votre opinion, c'est que vous trouvez que c'est
25 peut-être devenu très coûteux et que vous souhaitez

1 porter ça à l'attention?

2 M. JEAN-PAUL GALLI :

3 Bien, en fait...

4 LA PRÉSIDENTE :

5 C'est quoi là?

6 M. JEAN-PAUL GALLI :

7 En fait, il en va de l'avenir des prochains
8 projets. Puis c'est sûr que ça serait dommage que,
9 avec une crise économique qui se produirait dans
10 un futur assez rapproché, disons, qu'on tombe sur
11 un autre moratoire de quarante (40) ans sur les
12 prochaines constructions du métro, ce qui nous
13 amènerait à deux mille soixante-quatre (2064). Ce
14 n'est pas comme ça que la société doit évoluer.

15 Dans le fond, mon questionnement, c'est
16 l'expropriation que vous avez, par exemple, pour la
17 construction des stationnements à la station
18 Galeries d'Anjou, ça représente combien les coûts
19 d'expropriation à cet endroit-là?

20 LA PRÉSIDENTE :

21 Est-ce que je peux reformuler en disant que votre
22 opinion, c'est que vous avez crainte que les coûts
23 d'expropriation mettent en péril du développement
24 futur?

25

1 M. JEAN-PAUL GALLI :

2 Tout à fait.

3 LA PRÉSIDENTE :

4 O.K. C'est parce que je veux juste situer les
5 choses, parce que moi je ne peux pas répondre, nous
6 ne pouvons pas répondre à votre question. Nous
7 pouvons et nous voulons, par contre, recueillir vos
8 opinions et vos préoccupations. Fait que je
9 retiendrais ça comme une préoccupation à l'effet
10 qu'une explosion des coûts pourrait, comme je dis,
11 mettre en péril le développement ou entraîner un
12 moratoire.

13 M. JEAN-PAUL GALLI :

14 Bien, puis c'est certain... Tout à fait. Et c'est
15 certainement que, explosion des coûts, ce n'est pas
16 une crainte, parce qu'on la vit déjà actuellement.
17 Si on suit l'évolution du projet depuis le début,
18 c'est juste des explosions de coûts qu'il y a eu
19 pour nous amener à quatre point cinq milliards
20 (4,5 G) aujourd'hui.

21 Et on en a parlé abondamment dans les
22 journaux. Bien, par contre, il y a toujours une
23 réponse que la STM va donner, que le gouvernement
24 va donner, c'est toujours, en fait, la STM qui est
25 une société parapublique, le gouvernement, la

1 Caisse de dépôt, la Caisse de dépôt est
2 propriétaire des Galeries d'Anjou avec votre
3 entreprise, mais c'est sûr que c'est des craintes
4 qui sont justifiées et qui ont...

5 Dans le fond, il n'y en a pas eu de réponse
6 des autorités pour justifier justement qu'un projet
7 semblable coûte, dix (10) ans après, cinq fois plus
8 cher que l'extension de la ligne orange vers Laval.

9 LA PRÉSIDENTE :

10 Nous prenons bonne note de votre commentaire. Par
11 ailleurs, je vous inviterais, comme on cherche
12 à avoir les opinions, les idées des citoyens sur
13 les infrastructures qui sont proposées dans le
14 projet qui est devant nous, si vous avez des idées
15 quant à la structure, quant aux aménités, quant à
16 l'aspect architectural, la contribution à la
17 valorisation du patrimoine, de l'histoire, on
18 serait très heureux de vous entendre à ce sujet.

19 M. JEAN-PAUL GALLI :

20 Oui, bien... Non, je comprends. Puis dans le fond,
21 moi je suis venu ici, j'ai vu qu'il y avait des
22 consultations, je sais que le projet, il est déjà
23 très avancé, mais dans le fond, au niveau des
24 chiffres, vous n'avez pas de chiffres à donner sur,
25 par exemple, le stationnement incitatif, quel

1 serait le coût, quel serait l'impact du rachat
2 foncier de ces terrains-là, ça vous ne les avez
3 pas?

4 LA PRÉSIDENTE :

5 Non. Nous n'avons pas ces chiffres-là et ce n'est
6 pas notre mandat ni de donner ni de chercher ces
7 chiffres-là. Nous, ce qu'on veut, c'est aider la
8 STM à développer, à identifier les éléments qui
9 important beaucoup à la population quant à
10 l'aménagement du réseau, à l'aménagement des
11 stations, des sous-stations, faire en sorte que ça
12 s'intègre bien dans l'environnement.

13 M. JEAN-PAUL GALLI :

14 Je comprends. Je comprends. Bien, le dernier point
15 que je pourrais dire, dans le fond, c'est que le
16 point d'entrée du métro se doit d'être le plus
17 petit possible, d'avoir la plus petite empreinte
18 possible. Dans tous les quartiers, ça fonctionne
19 comme ça, il n'y a pas de stationnement incitatif,
20 il n'y en a pas non plus à Honoré-Beaugrand qui est
21 le terminal non plus, puis s'il n'y en a pas, c'est
22 justement parce qu'il n'y pas de besoins pour ça.

23 Le but de faire venir d'autres personnes à
24 Montréal, il y a déjà des trains de banlieue qui
25 existent, ce n'est pas le but. Le métro doit être

1 un véhicule local premièrement pour transporter les
2 gens. Et la STM doit le savoir, de toute façon,
3 la plupart des gens le prennent pour aller souvent
4 au centre-ville. L'extension de la ligne bleue
5 n'apportera rien là-dessus parce que les gens ne
6 le prendront pas pour aller à Jean-Talon et
7 ensuite aller déjà sur une ligne qui est trop
8 achalandée.

9 LA PRÉSIDENTE :

10 O.K. Bien, je vous remercie beaucoup. On prend
11 bonne note.

12 M. JEAN-PAUL GALLI :

13 C'est moi qui vous remercie.

14 LA PRÉSIDENTE :

15 Et j'en conclus que ce qu'indirectement, vous
16 souhaitez également une gestion budgétaire très
17 serrée.

18 M. JEAN-PAUL GALLI :

19 Oui, malheureusement, je ne m'attends pas à
20 grand-chose, là, mais...

21 (Rires)

22 LA PRÉSIDENTE :

23 Merci beaucoup, Monsieur Galli. Est-ce que Olga
24 Larocca est dans la salle?

25

1 Mrs. OLGA LAROCCA:

2 Hello. Good evening.

3 THE PRESIDENT:

4 Good evening.

5 Mrs. OLGA LAROCCA:

6 Thank you for this opportunity to speak.

7 THE PRESIDENT:

8 You're welcome

9 Mrs. OLGA LAROCCA:

10 I was present at both, the STM info sessions held
11 in St. Michel and St. Leonard, and there was a lot
12 of information given and certainly, a lot of
13 interests.

14 There was information given that there was
15 no plan parking facilities at four of the five
16 metro stations. Although, Pie-IX will have the
17 added BRT to complement the metro stop.

18 With three metro stations planned at Viau,
19 Lacordaire and Langelier, there were many concerns
20 voiced on the impact, the influx of citizens from
21 North-East areas driving to the metro and using the
22 available parking around the metro stations, as is
23 the case now at the metro stations of Langelier,
24 Cadillac, l'Assomption, Viau and Pie-IX.

25 Solutions were offered. Vignettes for

1 residential owners, that solved that problem but
2 there remains, what you did not offer is any
3 solution for the car users who would love to take
4 their cars to the metro, be able to park, up on the
5 metro, go to the destination, enjoy their walk
6 around downtown, enjoy their walk at Jean-Talon
7 Market, this would reduce the added congestion of
8 North-East drivers driving in onto downtown because
9 the lack of access to the metro and their final
10 destination.

11 So, the other part that is missing in this
12 calculation is the 'âge d'or' we would say of which
13 I am one, and the various difficulties that we may
14 sometimes have with getting around. Now, that does
15 not mean that we are inactive, a lot of people are
16 talking about 'mode actif' and all of this great
17 stuff. I am active, I do walk, I enjoy it, but I
18 also enjoy my car. There were no considerations
19 given to this option. The STM replies, 'it will
20 rehaul the complete transit system and work to
21 better supply the access from residential areas by
22 bus to the metro'. Has the STM really looked at the
23 street layouts in St. Leonard from Pie-IX to
24 Langelier? Should it not better study the grid that
25 is in place. The streets of St. Leonard are

1 constructed like a bowl of spaghetti, perhaps
2 that's we Italians like it so much. But this is a
3 reality that seems to have escaped the urban
4 planners. This is our concern.

5 At this point, they say, 'it is not their
6 mandate to manage parking facilities'. But they
7 have managed twelve hundred (1200) spots at the
8 Galeries d'Anjou terminus. And believe me, I have
9 been in St. Leonard since nineteen seventy-six
10 (1976), I love it, love it. But I also like my
11 street. I love Jean-Talon, I would like it to have
12 the proper parking. Is it not been considered and
13 it is something that should really be looked at.

14 In the scope of the PPU, I don't know the
15 English term for it, but the scope of the PPU that
16 will be arriving, there will be much development.
17 There is a commercial artery revitalization project
18 which is under the management's scope, I don't want
19 to say 'control' but for lack of a better word,
20 under the control of the SDC. This revitalization
21 of the area has already removed close to forty (40)
22 parking spaces on rue Jean-Talon between la rue
23 Mainville and Fontanelle.

24 This project is a pilot project with the
25 future view of integrating with the overall plan of

1 the new metro line extension, we appreciate it. But
2 they have decided to implement two corsos removing
3 parking spaces, the corso of which I speak right
4 now in the pilot project state is one corso
5 removing forty (40) parking spaces. From a
6 commercial artery, designated commercial artery, we
7 are not talking of Bélanger, we are not talking of
8 St. Zotique, we are talking of a designated
9 commercial artery. I don't understand why we cannot
10 have that as it is supposed to be designated.
11 Instead, we want to integrate the 'placettes', des
12 'places publiques', we were going to widen the
13 sidewalks, we were going to make the crosswalks
14 more accessible. There are many, many ideas that
15 are fantastic and are very welcomed, because as an
16 old, not old, but they say the street is mature,
17 okay, and needs to be spruced up, we agree,
18 everybody agrees, but somehow, when we speak of
19 removing parking, that we have to be more mobile
20 and we have to... that the metro is 'accédé par la
21 marche ou à pied', no it is not.

22 We are part of the society, we need to be
23 understood, we need to be incorporated in this
24 project. We are having a witch hunt on cars. I
25 don't know about you, I'm just going to give you a

1 little side thing. I live in St. Leonard but I work
2 in Boisbriand today, so I have no choice. I would
3 love to be able to take my car to the train de
4 banlieue that is the Mascouche line, but there is
5 no connection for me to be able to manage how I
6 would get from there to the park station because I
7 have to go north, but everything seems to go south.
8 So they forgot me there too, I live right close to
9 it, and I said, I would walk to the train station
10 and leave my car at home, I'm five-minute walk,
11 that's an easy walk for me.

12 The opposite is very much the truth with
13 trying to get from my house to my new metro station
14 which is going to be Lacordaire. I'm not kidding,
15 it's a forty minute (40) exercise because I have to
16 walk to Lacordaire, and then I have to wait for a
17 bus, and it is probably a ten-minute ride to
18 Lacordaire before I get to the... you know what,
19 I'll get in my car, I'll enjoy my car, I would love
20 to take it to the metro, I don't want to go
21 downtown with my car, make me not go downtown with
22 my car, give me some parking facilities. I don't
23 think that it's unrealistic, I understand that
24 madame Lavoie has criticisms about the twelve
25 hundred (1200) parking spots, I also have

1 criticisms, because we would like some of those.
2 So, why aren't we just share the wealth among to
3 the other stations.

4 The mandate of the STM is to build
5 'l'édicule du métro' which was very much repeated
6 and we understand that. But point in fact, if they
7 are managing a parking area at the Anjou station,
8 they could manage some parking facility at the
9 metro. You know, there are many options, I didn't
10 know that it was going to be so elaborate with
11 audiovisuals here and all this good stuff, so...

12 I have been to a simple place, a port, my
13 friend as a flower store on the main street, you
14 turn the corner, there is a four-level parking
15 garage, municipal parking, and that is downtown,
16 cobblestones, old port like, but there is a
17 municipal parking. Why can't we be forward
18 thinking?

19 So, just to get back with that, perhaps the
20 STM has no concern of the effect of what is going
21 to happen, but the PPU and in particular, the
22 revitalization of Jean-Talon with the forty (40)
23 parking spaces missing on a commercial artery has
24 taken away 1.87 million dollars of sales to the
25 local merchants, to the little mom and pop shops.

1 Now, we say, 'How could that be?' I will explain, I
2 have a little thing here.

3 Okay, so, we have one-hour parking on Jean-
4 Talon, forty (40) parking spots, so every hour,
5 they turn away forty (40) customers. In one year,
6 with the hours of that they allowed Monday to
7 Thursday, then the weekend, we wind up that in one
8 year, it calculates to 1.87 million dollars of lost
9 sales. They're talking about revitalizing Jean-
10 Talon? They are turning away money, they are
11 telling the merchants, 'go away', we don't want you
12 here, on a commercial artery where we are going to
13 have implemented a beautiful five stations metro.

14 So, you say, how could that be, the 1.87
15 comes from a fifteen (\$15.00) dollars spent. How
16 does that happen? Very easy. I have a two for one
17 pizza store, you step in, fifteen dollars (\$15.00),
18 stepping to La Scala florist, another local shop,
19 you just pick up a couple of flowers, it could be
20 as easy as stopping to get your watch battery
21 replaced for fifteen dollars (\$15.00) at Chemin
22 d'Or.

23 THE PRESIDENT:

24 Mrs. Larocca, sorry to interrupt, I think I'm going
25 to ask you to come to a conclusion.

1 Mrs. OLGA LAROCCA:

2 So, the urban planners, all kind of, I'm not sure
3 what is but every participant, every 'partie
4 prenante' as they say, is sort of not taking
5 responsibility for what is happening. They ask for
6 modernization, many changes are coming, they speak
7 of densification, modernization, greening, reducing
8 carbon emissions, wanting to create communities, a
9 more active inclusive lifestyle, but they don't
10 understand that what they are creating are stress,
11 and chaotic lives for people of St. Leonard.

12 In the meantime, where parking facilities
13 integrated in or close to the metro station can be
14 built, used for the intended purpose, have weekend
15 events if need be, on the weekends, it's close. It
16 would give people the opportunity to do two things.
17 Instead, we are saying, 'you can't park and you
18 can't enjoy a St. Leonard excursion', this is what
19 we see. We've seen many pictures from many other
20 participants, but in the end, properly integrating
21 a plan of urbanization for today, tomorrow and well
22 after we are gone. Any parking facility can be
23 easily repurposed later on as our habits change.
24 But this witch hunt that we have for the car users
25 has gone wild. Thank you.

1 THE PRESIDENT:

2 We may have some questions here. Do you have any
3 questions?

4 Mr. JOSHUA WOLFE:

5 Well, only if there's time. How did you get the
6 fifteen (15) different purchases to 1.87 million,
7 What is the total per customer?

8 Mrs. OLGA LAROCCA:

9 A fifteen dollar (\$15.00).

10 Mr. JOSHUA WOLFE:

11 Oh, you just gave us different examples, but one
12 person goes, buys two pizzas, one person buys a
13 battery, one person buys flowers.

14 Mrs. OLGA LAROCCA:

15 Sure, sure, in a one-hour turnaround.

16 Mr. JOSHUA WOLFE:

17 Right, it's fifteen dollars (\$15.00) for one hour.

18 Mrs. OLGA LAROCCA:

19 I'm using fifteen dollars (\$15.00) to make my
20 calculations.

21 Mr. JOSHUA WOLFE:

22 I understand and that is just the number of hours
23 in a year divided by fifteen (15) is where you get
24 1.87 million.

25

1 Mrs. OLGA LAROCCA:

2 Yeah.

3 Mr. JOSHUA WOLFE:

4 Okay.

5 Mrs. OLGA LAROCCA:

6 I've allotted hours on the street, so to me it does
7 not make sense, that's my personal opinion, that
8 you know, everyone is against parking, parking,
9 parking, and the vignettes are great but there is a
10 whole commercial artery that seems to have, I don't
11 know, disappeared somewhere.

12 Mr. JOSHUA WOLFE:

13 I understand.

14 Mrs. OLGA LAROCCA:

15 This is our concern.

16 Mr. JOSHUA WOLFE:

17 Yes.

18 THE PRESIDENT:

19 I understand from your concerns that the problem
20 that you described, maybe not go downtown with my
21 car, it has kind of two sides to it. One of it
22 might be connected to the metro but it's part of a
23 larger issue of lack of parking around Jean-Talon
24 which, in your view, is not good for the merchants.
25 I just want to raise the fact that someone here

1 said that there was a fifty percent (50 %) vacancy
2 rate on Jean-Talon Street.
3 Mrs. OLGA LAROCCA:
4 Thank you. That was incorrect. That study spoke
5 about fifty (50) to seventy-five (75) percent
6 occupancy rates on rue Jean-Talon and that the
7 ideal number that the statisticians are looking for
8 is eighty-five percent (85 %). Have they looked at
9 the fact that they are empty store fronts on
10 commercial arteries which was just in the news six
11 weeks ago. It's been talked about, maligned,
12 everyone knows about it here. The empty locals,
13 that is wrong information, and when people speak,
14 it would be very appreciated when they give
15 statistics that they quote statistics that are
16 recorded whether they may be right or wrong and
17 it's somebody is doing a survey, but it is between
18 fifty (50) to seventy-five percent (75%) used. Have
19 they added the empty store fronts component in
20 their calculations. It is at seventy-five percent
21 (75 %) at the moment in time. Like Mrs. Lavoie
22 reiterated on the twenty-fourth (24th), well, you
23 are like at a hundred and fifty (150) capacity
24 cause people are on the green, people are on the
25 curb, and at other times, on a Wednesday, they are

1 at a certain number. We are the same, just because
2 we're a smaller street, does not make us less
3 important. Thank you.

4 LA PRÉSIDENTE :

5 Okay. Thank you very much.

6 J'appelle Rafik Maargab. Donc, je vais appeler
7 Madeleine Judd.

8 Mme MADELEINE JUDD :

9 Bonsoir.

10 LA PRÉSIDENTE :

11 Bonsoir.

12 Mme MADELEINE JUDD :

13 Moi c'est des suggestions.

14 LA PRÉSIDENTE :

15 Parfait.

16 Mme MADELEINE JUDD :

17 Sur la ligne bleue, il y a six wagons de métro, aux
18 heures de pointe, c'est souvent débordé, il faut
19 que j'attende un autre qui passe. Est-ce qu'il y
20 aurait moyen, aux heures de pointe, rajouter trois
21 wagons de plus?

22 LA PRÉSIDENTE :

23 Il y a certainement moyen de le demander, Madame.

24 Mme MADELEINE JUDD :

25 Je l'ai demandé à plusieurs reprises puis ça n'a

1 pas changé.

2 LA PRÉSIDENTE :

3 Je n'ai pas les réponses, mais on est là pour
4 prendre vos suggestions et voir à ce qu'elles
5 soient acheminées

6 Mme MADELEINE JUDD :

7 Surtout lorsque que la ligne bleue soit rallongée,
8 ça va être encore plus important neuf wagons.

9 LA PRÉSIDENTE :

10 O.K. Est-ce que vous avez d'autres suggestions,
11 recommandations, Madame?

12 Mme MADELEINE JUDD :

13 Oui. L'hiver, il y a plusieurs personnes qui
14 portent des crampons, ce n'est pas juste des
15 jeunes. Quand on rentre dans les stations de métro,
16 il n'y a pas de bancs, parce qu'il faut les
17 enlever, c'est glissant dans les stations de métro
18 les crampons.

19 LA PRÉSIDENTE :

20 Ah! Oui, effectivement.

21 Mme MADELEINE JUDD :

22 Oui. Vous ne saviez pas ça, hein? Moi j'ai déjà
23 tombé.

24 LA PRÉSIDENTE :

25 Oui, oui, non, je le sais, je le sais très bien,

1 Madame.

2 Mme MADELEINE JUDD :

3 Je trouve ce serait une bonne idée qu'il y ait des
4 bancs proches de la porte avec une belle grosse
5 pancarte dire : pour les crampons, pour les mettre,
6 pour les enlever.

7 LA PRÉSIDENTE :

8 Excellent, Madame.

9 Mme MADELEINE JUDD :

10 Les mettre qu'on sort puis les enlever quand on
11 rentre, ce serait une très bonne idée, je trouve.

12 LA PRÉSIDENTE :

13 Oui.

14 M. JOSHUA WOLFE :

15 Est-ce que ce serait des bancs différents que les
16 bancs habituels? Est-ce que vous imaginez quelque
17 chose plus petit juste pour cette utilisation ou ça
18 peut être aussi utilisé pour les gens qui attendent
19 l'autobus, par exemple?

20 Mme MADELEINE JUDD :

21 Bien, si c'est quelqu'un qui attend l'autobus, il
22 faudrait peut-être céder pour ceux qui veulent
23 mettre les crampons ou les enlever.

24 M. JOSHUA WOLFE :

25 Voilà l'affiche.

1 Mme MADELEINE JUDD :

2 Voilà l'affiche, oui, parce que les gens n'y
3 pensent pas. Moi j'ai un certain âge et je demande
4 mon siège dans le métro et dans l'autobus, je le
5 fais un peu en comédie, je leur murmure ça dans
6 l'oreille, automatiquement ils se lèvent. Vous
7 riez, mais c'est vrai.

8 (Rires)

9 M. JOSHUA WOLFE :

10 Je prends l'idée.

11 LA PRÉSIDENTE :

12 Ce qui est important, c'est que ça fonctionne.

13 Mme MADELEINE JUDD :

14 C'est ça, c'est ça le secret, que ça fonctionne.

15 C'est tout ce que j'avais à vous dire. Ah! Oui!

16 Les ascenseurs dans les nouvelles stations
17 peuvent-ils être plus grands? Parce que deux
18 grosses poussettes d'enfant, il n'y a plus de place
19 pour personne. Prenez à Berri, par exemple, là, je
20 peux attendre trois puis quatre ascenseurs qui
21 montent puis qui descendent avant de le prendre.

22 LA PRÉSIDENTE :

23 O.K. Combien ça en prendrait de places de

24 poussettes dans un ascenseur?

25

1 Mme MADELEINE JUDD :

2 Bien, je ne sais pas, peut-être quatre.

3 LA PRÉSIDENTE :

4 Ça commence à être un grand ascenseur ça.

5 Mme MADELEINE JUDD :

6 Bien, c'est ça, ça prendrait plus grand.

7 LA PRÉSIDENTE :

8 O.K.

9 Mme MADELEINE JUDD :

10 Surtout les stations les plus occupées, comme
11 Galeries d'Anjou, c'est une qui va être très
12 occupée, puis j'ai hâte que le métro soit rendu là.

13 LA PRÉSIDENTE :

14 Mais par ailleurs, il y a bien des stations
15 maintenant qu'il y a seulement un ascenseur, je
16 pense qu'on parle maintenant d'avoir deux
17 ascenseurs pour desservir, alors...

18 Mme MADELEINE JUDD :

19 Deux si vous ne pouvez pas en mettre un plus grand,
20 là.

21 LA PRÉSIDENTE :

22 O.K.

23 Mme MADELEINE JUDD :

24 Parce qu'il y a des fauteuils roulants aussi, hein,
25 dans le métro.

1 LA PRÉSIDENTE :

2 Oui, oui, c'est ça. Oui. Oui. Oui. Bien, puis le
3 but de la consultation, Madame, c'est d'obtenir des
4 idées, des suggestions, des opinions en ce qui
5 concerne les infrastructures du métro. Est-ce que
6 vous avez des idées soit à l'intégration urbaine ou
7 encore au patrimoine, aux noms à donner aux
8 stations de métro, la toponymie? Est-ce qu'il y a
9 d'autres éléments qui...

10 Mme MADELEINE JUDD :

11 Peut-être avoir quelques arbres autour des
12 stations, ça aiderait pour la fraîcheur l'été.
13 Ce serait à peu près tout.

14 LA PRÉSIDENTE :

15 Bien, je vous remercie beaucoup, Madame Judd.

16 Mme MADELEINE JUDD :

17 Ça fait plaisir.

18 LA PRÉSIDENTE :

19 Alors, nous avons passé une fois la liste des
20 intervenants. Je vais maintenant rappeler dans
21 l'ordre les noms des...

22 Mme ANNA-MARIA LAROCCA :

23 Vous ne m'avez pas appelée.

24 LA PRÉSIDENTE :

25 Votre nom c'est?

1 Mme ANNA-MARIA LAROCCA :

2 Anna-Maria Larocca.

3 LA PRÉSIDENTE :

4 Est-ce que vous vous êtes inscrite à l'arrière?

5 Mme ANNA-MARIA LAROCCA :

6 Oui.

7 LA PRÉSIDENTE :

8 O.K. Bien, excusez-moi, Madame. Je vous en prie.

9 Alors, Madame, est-ce que je peux vous demander de
10 vous identifier pour le micro parce que je ne vous
11 ai pas sur ma liste?

12 Mme ANNA-MARIA LAROCCA :

13 Oui. Alors, mon nom c'est Anna-Maria Larocca.

14 LA PRÉSIDENTE :

15 Oui.

16 Mme ANNA-MARIA LAROCCA :

17 J'aimerais peut-être prendre l'avantage de vous
18 remercier. On s'est déjà parlé puis vous faites
19 une traduction de l'anglais au français
20 remarquable. J'aimerais avoir ce don-là, mais
21 unfortunately, I don't. So, I'll speak in English.

22 A lot of things have been said here
23 tonight. I had notes of what I wanted to say and
24 all that, and I'll maybe just use them as a guide,
25 but I'm not gonna read through it because a lot of

1 points were made.

2 The names, you know what, well thought out,
3 very good idea, at first when he said change the
4 names, hum, but well thought out. As far as
5 integrating the look of the metros, I know that is
6 important to you and you know what, it's important
7 to us because we're proud of our metro. And we do
8 like it to reflect us and all our communities and
9 the diverse communities and I think that's the
10 beauty of the city that we live in.

11 No, being diversified, we do have to perhaps
12 look a little wider and not make the city with a
13 vision of what the other boroughs are, not make our
14 end of the city, we're not le Plateau, we're not
15 Hochelaga, we're St. Leonard, we're a suburb, we
16 are not urban, we live there because we don't want
17 to live in a urban society. Now, we like the
18 advantages, economic, social, everything that comes
19 with a metro, that's welcome and that's what we're
20 looking for, but we do not want to become the
21 Plateau. We don't want to become Outremont where if
22 I have a friend come over, if I have a babysitter
23 coming over, if I have my masseuse coming over, my
24 hairdresser coming to the house, they cannot park a
25 car, because only residents can park their cars,

1 only residents, that just does not make sense.

2 No, as far as bike pass. I don't ride a
3 bike, but I understand people who want to ride a
4 bike and I commend them for it, but I would like
5 them not to be on Jean-Talon Street. I would like
6 them to be on a safer street. There's already bike
7 pass part on Bélanger, part on St. Zotique, which
8 are nice not very much used, but perhaps there's
9 work to be done there as far as the connection on
10 all that, but they should be on streets that are
11 just adjacent one block over, they should not be on
12 a main street. It's not safe, first of all for the
13 bicyclists and I empathize with the gentleman who
14 got hit by a car, I was hit by, I was also hit on
15 Jean-Talon and Lacordaire, thirty (30) years ago
16 but by an express bus.

17 So, we have to look at everything, we have
18 to look at the people, the population and the
19 geography of where we live. First of all, in answer
20 to the lady from the CIUSSS, she knows very well
21 the clientele in that area, in St. Leonard is
22 predominantly elderly, I'm one, I'm sixty-one (61),
23 I'm happy to be in that group. But I would like to
24 be seen, heard and understood. I'm not an athlete,
25 I cannot ride a bike. At times, my mobility

1 suffers, I cannot walk to the bus stop, take the
2 bus to the metro and take the metro to come
3 downtown. And let's face it, the metro is coming in
4 the east end, why? It's not so you can bring people
5 from downtown to the East End, it's so that people
6 from the East End and further on can go downtown,
7 to the city, downtown, the students going to
8 l'Université de Montréal, going to McGill,
9 whatever.

10 This is la semaine de la relâche, I took my
11 niece and my nephew to the museum, the McCord
12 Museum. Well, sure we could have taken the bus and
13 the metro, but that means I would have had to take
14 the bus to Cadillac, then take the metro and then
15 walk and spending the four or five hours with them
16 in the museum, physically, I would not have been,
17 you would have to carry me home after that. So my
18 choice was what? I had to drive the car downtown.
19 So easy, I drove the car all the way downtown, I
20 actually found parking on the street, pay with my
21 app, boum! That's it.

22 But that's not what I want to do. I don't
23 want to spend first of all, the emissions, gas
24 emissions, yes, we want to avoid that, but it seems
25 that by the STM not considering that people need to

1 access their metros, all people, even people with
2 cars. We want to use the STM, we want to reduce our
3 emissions, but if you come from the north-east end
4 of St. Leonard, there is no way that you're going
5 to be able to drive to Lacordaire and park your car
6 and take the metro. Why should you? Another twenty
7 (20) minutes and you're downtown and you'll pay
8 your ten dollars (\$10.00) parking and that'll be
9 the end of it.

10 But then you're causing congestion, your
11 emissions and as far as accidents, you were talking
12 about accidents on the streets, let's try to avoid
13 the accidents, let's get the cars on the streets
14 less time. But you cannot say no, we don't want the
15 cars on the street, let's try to eliminate the time
16 that we have to spend in the cars, by that, give us
17 parkings. Finally, what I would like is that the
18 building over the metros, whether the consideration
19 is for Anjou, where yes, it's a covered structure
20 with over, but you know what, there's possibilities
21 to make everybody happy. You can have two, three
22 floors of indoor parking where people can park
23 their cars, they can park their poussettes, they
24 can park their bicycles, they can access, you'll
25 have your access for your wheelchairs, have your

1 two, three floors of indoor parking.

2 Above that you can have community centers,
3 you can have clinics, you can make that happy, and
4 above that, you know what, maybe a couple of floors
5 of low-cost housing would not be a bad idea. And I
6 think that really puts a couple of things together,
7 where first of it's a community, you have people
8 who can go by car. I can drive there when I want to
9 go downtown or I want to go to St. Joseph Oratory
10 or I want to go, because you know what, my niece is
11 graduating for l'Université de Montréal, and I'd
12 like to go to the university and see what it is
13 like because I have not been able to go there just
14 to visit her. So I'd like to be able to take the
15 metro and not have to drive my car. But I need to
16 take my car to the metro. So it'll be good for me,
17 bike riders can park their bikes inside, you're
18 going to have elevators, have ramps, have whatever,
19 I mean, you have access, or you are the experts,
20 you can work it out, but you have tons of room
21 above the metros, all of the metros.

22 Besides the fact that there's also certain
23 properties that are metro adjacent which you are
24 now using, with what will be your 'chantiers',
25 well, those are going to be empty, so you can use

1 those for parkings. And the beauty of this is that
2 all the parkings, first of in six years when the
3 metro actually comes to fruition and we will be
4 using it, and then ten years after that, we'll
5 bring us to sixteen years from now, things may
6 change. There may not be anymore old people in St.
7 Leonard, there may not be any cars. You know what,
8 you take those two, three floors and you make them
9 into dance halls or whatever it is that the
10 community needs. That's the easiest thing to
11 convert. You can convert them again into low-cost
12 housing or you know what, expensive condominiums,
13 whatever, offices, whatever it is that is required
14 by the community at that time. So it's a vision to
15 look into something in the future which is not
16 something that we decide now, for perhaps our needs
17 later being different. I'm saying accommodate us
18 now for that we know that we need now, because yes
19 like she was mentioning, there's a problem in St.
20 Leonard and especially on the artery, I avoid it
21 completely, I would rather take the service road,
22 the 40 service road to get around and go to
23 Galeries d'Anjou, and I go to Galeries d'Anjou
24 often, but I go by car.

25

1 THE PRESIDENT:

2 Perhaps, you'll allow me and correct me as I go
3 along and might give a brief summary translation
4 for the benefit of the francophones.

5 Mrs. ANNA-MARIA LAROCCA:

6 Sure.

7 LA PRÉSIDENTE :

8 Alors, Madame Larocca, outre le fait qu'elle a
9 salué l'initiative, elle est heureuse de voir qu'il
10 y a des propositions concernant les changements de
11 noms et les allures du métro. Mais elle signale que
12 venant de Saint-Léonard, elle veut faire valoir la
13 distinction entre son quartier et d'autres
14 quartiers qui sont plus urbains, tels le Plateau ou
15 Hochelaga-Maisonneuve.

16 Alors, elle nous explique que finalement
17 c'est un quartier qui peut s'apparenter plus à une
18 banlieue avec une vie de banlieue, et...

19 Mme ANNA-MARIA LAROCCA :

20 Avec une vie, excusez-moi, c'est beaucoup... on est
21 beaucoup de familles puis de grandes familles.

22 LA PRÉSIDENTE :

23 Exactement.

24 Mme ANNA-MARIA LAROCCA :

25 Alors, oui.

1 LA PRÉSIDENTE :

2 Alors, dans les circonstances, il est absolument
3 essentiel et important que, d'une part, les invités
4 puissent trouver du stationnement autour des
5 maisons, parce que finalement, contrairement à
6 peut-être Outremont où est-ce qu'ils ont introduit
7 les systèmes de vignettes et d'autres endroits, il
8 est acceptable que les visiteurs éprouvent des
9 difficultés à stationner, mais c'est quelque chose
10 qui, pour elle, n'est pas acceptable pour un
11 quartier tel Saint-Léonard.

12 Elle a évoqué qu'au niveau des pistes
13 cyclables, ce serait préférable que les pistes
14 cyclables soient situées sur des routes un peu
15 moins achalandées et dangereuses que Jean-Talon, et
16 elle a cité Bélanger ou Saint-Zotique qui sont des
17 artères moins achalandées.

18 Elle a fait valoir que la problématique
19 principale, c'est que les gens veulent utiliser le
20 métro pour se rendre en ville, cependant une partie
21 de la population, et dont nommément les aînés ne
22 sont pas nécessairement en mesure de prendre des
23 moyens de transport actifs ou de prendre l'autobus
24 pour se rendre à la station de métro, la marche
25 peut être trop longue ou encore la marche plus

1 l'attente pour un autobus de transit, ça devient
2 problématique, et c'est ce qui a comme conséquence
3 que les gens, finalement, prennent les vingt (20)
4 minutes supplémentaires pour se rendre au centre-
5 ville.

6 Alors, elle est d'avis qu'en ne considérant
7 pas ses besoins importants, bien peut-être que
8 la situation actuelle a comme conséquence
9 d'augmenter la congestion des émissions et des
10 risques d'accident.

11 Alors, elle conclut en disant que peut-être
12 qu'une bonne solution, ce serait de faire un usage
13 plus mixte et intégré des espaces aériens au-dessus
14 des stations de métro, donc on pourrait ajouter
15 deux ou trois étages de stationnement, tant pour
16 les voitures que pour les vélos, les poussettes et
17 tous les autres moyens de transport, mais ceci
18 pourrait s'additionner à des étages de services
19 communautaires et éventuellement, de l'habitation.

20 En particulier, elle a également mentionné
21 que pendant le temps de la construction, la STM va
22 utiliser certains buildings adjacents comme bureaux
23 de chantier, et caetera, et elle suggère que
24 possiblement, si j'ai bien compris, là, corrigez-
25 moi, là, si j'ai mal compris votre idée, mais elle

1 dit que ces éléments ayant été expropriés
2 pourraient être utilisés pour être convertis en
3 stationnement.

4 Et elle prend bien le soin de dire que,
5 dans les années à venir, si les choses changent,
6 s'il y a moins de voitures, parce que les
7 circonstances peuvent changer, bien, il sera
8 toujours temps de reconvertir les lieux qui
9 seraient donnés pour le stationnement des
10 automobiles, donc de les reconvertir dans d'autres
11 fonctions communautaires ou autres selon les
12 besoins du moment. Est-ce que j'ai oublié quelque
13 chose?

14 Mme ANNA-MARIA LAROCCA :

15 Vous avez le don pour la traduction, c'est
16 incroyable, c'est exactement qu'est-ce que
17 je voulais dire.

18 LA PRÉSIDENTE :

19 Alors, j'invite mes collègues.

20 M. JOSHUA WOLFE :

21 Non, je pense que tout est clair. Tout est clair.
22 Because I heard in two languages.

23 Mrs. ANNA-MARIA LAROCCA:

24 She's banged on, and quick. So, basically, that's
25 it.

1 THE PRESIDENT:

2 Mrs. Larocca, I'll say one thing, because you're
3 very, very general, I mean, the focus of tonight's
4 meeting and the people who are going to read our
5 report is the STM. A lot of what you say, I think,
6 is really directed to the City of Montreal, and you
7 know, I would invite you to also voice your
8 concerns as they apply to the general either the
9 people who are using Jean-Talon and whatever, it
10 might be useful to make use that other authorities
11 are appraised of the situation in your views.

12 Mrs. ANNA-MARIA LARocca:

13 Definitely, thank you. But the part that you have
14 the ability or the power or the...

15 THE PRESIDENT:

16 We'll take what's ours.

17 Mrs. ANNA-MARIA LARocca:

18 Okay. But as far at what you can put into motion,
19 as far as, cause if I'm not mistaken, I think, the
20 last time that we had a meeting at the Leonardo Da
21 Vinci, I think, I asked the question as far as
22 parking, have you planned for parking, whatever,
23 and if I'm not mistaken, the answer that I was
24 given, I'm sorry I forget the lady's name, is that
25 she said, 'oh, well, that has to do with the City

1 of St. Leonard'. Now, we just met with the mayor of
2 St. Leonard at the monthly meeting, and I brought
3 that up to him and he said, 'no, that's the STM.
4 You know, this is why I'm here tonight, and you
5 know I thought, there's a way, there is land over
6 the metros. That's it.

7 How much an input does the STM have and or
8 input or influence or requests can you put in as to
9 what, well, what my thoughts are to the needs and I
10 don't know if everybody else agrees but I think, it
11 pretty much encompasses everybody has something in
12 there, there is a way, I think, to make everybody
13 happy without excluding people. Because I think
14 sometimes what we do is, you know, we want to make
15 sure that the handicapped person who is
16 unfortunately in a situation where they have to
17 rely on whether it's a special transport or whether
18 they're stuck in wheelchairs, they have to go
19 there, they do need access to a metro. I
20 understand, but we look at that. Then, we look on
21 the other side, and we look at the needs of people
22 who use bikes and do not own a car and do not want
23 a car, whatever, so we look at those too. But
24 there's a huge array of people in between whose
25 needs are different and whose needs vary. The

1 mother with the children...

2 THE PRESIDENT:

3 I get it...

4 Mrs. ANNA-MARIA LAROCCA:

5 That's it, I think everybody understands. The
6 person who broke a leg whose on crutches, we don't
7 all have the same needs and not all at the same
8 time, and we should not look at the extremes, we
9 should not be myopic and just look at one side or
10 the other.

11 THE PRESIDENT:

12 I will take what you just said as a further
13 recommendation that the STM properly coordinate
14 with various municipal authorities to look at this
15 situation and to make sure that the decisions that
16 are taken, and the measures that are taken are in
17 line with the citizens priorities and the whole way
18 of people looking at the 'cohabitation' between
19 different modes of transportation.

20 Mrs. ANNA-MARIA LAROCCA:

21 Alright, thank you. My last question, can you give
22 me a specific department that I should address my
23 concerns to as far as the parking, Jean-Talon and
24 all that, you know of?

25

1 THE PRESIDENT:

2 Not that I know of. I'm sorry, but perhaps the
3 people at the reception desk can certainly give you
4 the places to write for the STM, and I would expect
5 that probably if there's information there, either
6 the people at the STM can direct to the City of
7 Montreal, or perhaps they can help you find the
8 appropriate people, but I am not in a position to
9 do so.

10 Mrs. ANNA-MARIA LAROCCA:

11 Alright. Perfect and again thank you very much for
12 the translation.

13 LA PRÉSIDENTE :

14 Alors, je reprends mon exercice de tantôt, on se
15 pose la question à savoir si Messaouidi Fatima
16 Zohra est dans la pièce; intervenante numéro 4 qui
17 n'était pas présente, Martine Ranger; j'appellerais
18 alors Mathieu Bouclay; Denise Lévesque; Anna
19 Caniglia; Kahina Achili; Lucie Marcotte; Rafik
20 Maargab. La liste des intervenants demandeurs étant
21 épuisée, nous allons procéder au mot de fermeture.

22 D'abord, merci à tous et à toutes. Je
23 demanderais aux représentants de la STM s'ils
24 veulent exercer leur droit de réplique ou de
25 rectification. Tout va bien. L'assemblée de ce soir

1 est donc terminée.

2 Je tiens à remercier toutes les personnes
3 qui ont soutenu les travaux de la Commission, les
4 sténographes et les responsables de la
5 sonorisation. Je remercie également les
6 représentants du projet de prolongement de la ligne
7 bleue de la STM et leurs partenaires présents dans
8 la salle.

9 Enfin, mes collègues et moi vous exprimons
10 toute notre gratitude à vous les citoyens et
11 représentants d'organismes qui êtes venus ici
12 ce soir présenter vos opinions. Nous avons apprécié
13 la qualité de vos présentations et la courtoisie
14 de nos échanges. Sincèrement, merci.

15 Nous tenons aussi à remercier tous ceux
16 et celles qui se sont déplacés pour assister à la
17 séance. Comme je le disais au tout début, nous
18 allons maintenant débiter l'analyse de la
19 documentation, des informations et des opinions
20 qui nous ont été communiquées. Après coup, nous
21 rédigerons un rapport qui sera présenté à la STM à
22 l'été.

23 Il est à noter que l'ensemble de la
24 documentation relative au projet et à la
25 consultation demeure accessible en tout temps sur

1 le site Web de la STM. Sur ce, voici ce qui met fin
2 à la séance de ce soir. Encore une fois, merci,
3 bonne fin de soirée, bon retour à la maison.
4 Soyez prudents. Au revoir.
5 (Applaudissements)

6

7 AJOURNEMENT

8

1 SERMENT D'OFFICE

2

3 Nous, soussignées, **ROSA FANIZZI**, et **MONIQUE J. LE**
4 **CLERC**, sténographes officielles, certifions sous
5 notre serment d'office que les pages qui précèdent
6 sont et contiennent la transcription fidèle et
7 exacte des témoignages et plaidoiries en
8 l'instance, et ce, conformément à la Loi.
9 Et nous avons signé,

10

11

12

13

14 _____
ROSA FANIZZI

15

16

17

18

19

20 _____
MONIQUE J. LE CLERC