

La webdiffusion de la séance sera disponible dès demain sur le site de l'OCPM à l'adresse que vous voyez à l'écran. Les transcriptions des présentations seront également mises en ligne dans les jours qui suivront.

35 Si, pour une raison ou une autre, des inexactitudes se glissaient dans les interventions, les
représentants de l'arrondissement d'Anjou, messieurs Mathieu Perreault et Réjean Boisvert, ceux
du promoteur Jedco, messieurs Mathieu Melançon et Éric Gauthier, ainsi que madame Anne-Claire
Lefebvre pourront user de leur droit de rectification dès la fin de cette séance, ou sinon, par écrit,
40 dans les 48 heures. Les rectifications seront disponibles sur le site de l'Office à la page de la
consultation.

À la suite des séances d'audition des opinions, les commissaires procéderont à l'analyse
de l'ensemble de l'information recueillie dans le cadre de cette consultation. Ils en feront rapport et
ils formuleront des recommandations. Le président de l'Office soumettra le rapport à la mairesse de
45 la Ville de Montréal et le rapport sera rendu public deux semaines plus tard. Je rappelle que les
rapports de l'Office ont une valeur consultative; les décisions finales appartiennent aux élus.

M. BLAISE RÉMILLARD

50 Conseil régional de l'environnement de Montréal

LA PRÉSIDENTE :

55 Alors, sans plus tarder, on accueille notre premier intervenant, monsieur Blaise Rémillard,
du Conseil régional de l'environnement de Montréal. Bonsoir, monsieur Rémillard.

M. BLAISE RÉMILLARD :

60 Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

65 Je vous rappelle : 10 minutes de présentation et 10 minutes d'échange avec les commissaires. Ça vous va? Je suppose que vous avez un PowerPoint?

M. BLAISE RÉMILLARD :

70 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

75 Et que les gens l'ont déjà en technique, tout est placé. Commençons, monsieur Rémillard.

M. BLAISE RÉMILLARD :

80 Parfait. Alors merci, merci de me recevoir, merci à l'OCPM de tenir cette consultation. Alors je m'appelle Blaise Rémillard, je suis responsable des dossiers de mobilité et d'urbanisme au Conseil régional de l'environnement.

85 Le Conseil régional de l'environnement., on est un organisme de bienfaisance qui est indépendant et qui est consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur tout le territoire de l'île de Montréal depuis 1996.

90 Donc, on fait beaucoup de projets de consultation, de concertation, mais j'attire votre attention sur cinq projets récents qui ont un lien direct avec le projet de ce soir. Donc, depuis 2017, on mène le projet de la certification Stationnement écoresponsable. En 2020, on a publié un rapport sur le Corridor des Ruisseaux. Je vais vous parler de ces deux projets prochainement. En 2022, on a publié Règlement'action, un site Web qui répertorie les meilleures réglementations municipales en matière de lutte et d'adaptation au changement climatique, ainsi qu'un livre blanc sur le stationnement et des rendez-vous métropolitains sur les questions de stationnement en 2023.

95 Donc, l'attestation Stationnement écoresponsable, c'est une attestation qui outille les propriétaires et qui reconnaît ceux qui ont les meilleures pratiques en matière de planification, d'aménagement et de gestion du stationnement. Donc, on reconnaît que les efforts doivent être faits dès le début du projet, en conception, pour réduire la taille des stationnements et pour favoriser les autres modes que l'automobile, et puis, ensuite de ça, que ça libère l'espace pour verdir, pour mieux aménager le stationnement pour les autres modes, et ensuite, il s'agit de gérer ça pour que tous les modes cohabitent bien, puis qu'on avantage les mobilités qui sont les plus durables.

100 En matière d'aménagement plus large, il y a le concept du Corridor des Ruisseaux, qu'on a développé avec beaucoup de partenaires, donc, qui est un concept de trame verte, bleue et active, qui va d'une rive à l'autre de l'île et qui passe par un chemin qui est emprunté par plusieurs ruisseaux existants ou anciens.

105 Et aussi, des voies cyclables, des voies de transport actif le long de cette voie-là, donc, qui sert un triple objectif : d'adaptation à la lutte au changement climatique, d'améliorer les options de mobilité dans l'est de Montréal et puis d'offrir une meilleure accessibilité aux espaces verts.

110 Et puis quand on voit... Est-ce que je suis capable de pointer? Non, je ne suis pas capable de faire ça. Bien, on voit l'ancien emplacement de la station Anjou, là, puis à proximité du Bois-Jean-Milot qui est adjacent au site.

115 Alors, parlons du projet des Halles d'Anjou. Dans son contexte de requalification de l'espace de stationnement, puis de transformation des espaces de centres commerciaux dans la grande région de Montréal, c'est une tendance qui est régionale.

120 La CMM mise beaucoup là-dessus pour faire les prochains grands développements immobiliers attachés aux corridors de transport collectif et actif.

Et finalement, bien, nos stationnements, nos grandes aires de stationnement couvrent plus de 100 km² sur le territoire de la CMM, donc c'est énorme. Par contre, ce sont des lieux qui sont difficiles à requalifier.

125 Je pense que le projet des Halles d'Anjou fait partie de ces projets difficiles à requalifier. Ce sont des espaces qui ont été aménagés dans un mode, je dirais, de « tout à l'auto », et qu'il faut maintenant transformer en milieux de vie complets.

130 On a déjà la composante commerciale, c'est bien parti, mais ça représente des défis importants d'insertion du volet résidentiel.

135 Alors une des choses importantes qui se pose, c'est la question des modes de déplacement. Puis on a vu, on le voit, vous, vous l'avez vu dans notre mémoire... on pense que les enjeux ont été bien identifiés, puis ça, ça transparait bien. Par contre, il reste encore des défis très importants au niveau des transports actifs.

140 Quand on parle de transport actif dans un milieu de vie qui va accueillir environ un millier de résidents, on doit se préoccuper de l'accessibilité universelle des lieux, des personnes âgées qui ne pourront pas nécessairement conduire des véhicules automobiles toute leur vie, des gens qui vont compter sur le métro, puis l'extension de la ligne bleue pour se déplacer.

145 Donc, il faut vraiment favoriser les modes actifs pour s'assurer que ce soit un milieu sécuritaire, convivial, puis favorable à la santé durant toute la vie des résidents.

145 Je dirais que le premier défi, c'est vraiment au niveau des cheminements sur la propriété quand le centre commercial est fermé. Donc, en dehors des heures d'ouverture, on va avoir des résidents qui vont devoir contourner le bâtiment, qui vont aller vers le Sud-Ouest... le Sud-Est, pardon, pour se rendre à la station de la ligne bleue.

150 Le parcours qu'on propose est sinueux, il est discontinu, puis il ne respecte pas les lignes de désir. Alors ça, les lignes de désir, c'est... finalement, lorsqu'on est piéton, on veut se rendre à notre destination le plus rapidement possible. Et si on ne respecte pas ça, bien, ce qui va se passer, c'est que les gens vont le faire pareil, et puis ils vont se mettre en situation de risque, et puis, bon, c'est quelque chose qu'on doit prévenir en sécurité routière, qui est reconnu dans tous les guides de bonnes pratiques.

155 Donc ici, en rouge, on a identifié plusieurs lignes de désir qui nous semblent importantes de prendre en compte, notamment les passages devant les deux quais de chargement, qui sont des lieux où il y aura de l'interaction entre des piétons et des poids lourds. Donc, ça, ça nous semble assez problématique.

160 Aussi, le petit lien sud-est entre les stationnements qui se trouvent au sud de la propriété puis le boulevard des Galeries-d'Anjou, qui, présentement, n'a pas de trottoir, et qui devrait être réaménagé.

165 Aussi, un autre endroit problématique, c'est les sorties des deux tours. On voit... On a vraiment une image de débarcadère. Normalement, ces débarcadères-là, on les voit par exemple devant des restaurants ou des hôtels, qui sont aménagés en parallèle de la voie de passage.

170 Par contre, ici, dans ce projet-là, on est vraiment sur une voie de circulation qui va dans tous les sens de la propriété. Donc, on va avoir à la fois des gens qui vont vouloir arrêter, attendre, passer comme piéton, des gens qui vont vouloir circuler pour se rendre à un stationnement ou traverser la propriété en voiture. Donc, cet aménagement-là ne nous semble pas tout à fait adéquat pour les piétons.

175 Aussi, bien, on parle d'un trottoir de 1,8 mètre. Ça, c'est la largeur normale d'un trottoir à Montréal, qu'on s'attend dans une rue de triplex, mais là on parle d'un bâtiment de 270 étages, là, de deux bâtiments de 270 étages, donc...

Oui, oui, des ménages, des appartements, pardon, je suis en mode lapsus.

180 Donc, on appelle à prévoir des espaces plus généreux pour les piétons au sortir des immeubles, pour en faire des endroits plus favorables, puis qu'il y ait un meilleur lien entre l'intérieur et l'extérieur du bâtiment.

185 L'autre surprise qu'on a eue en regardant la réglementation d'Anjou, c'est que, sauf erreur, parce que ça nous semble assez invraisemblable, la réglementation, présentement, limite à

10 unités de stationnement pour vélo les immeubles d'Anjou, les immeubles multirésidentiels. Donc ça, pour nous c'est assez préoccupant. Puis il devrait y avoir un travail, si ce n'est déjà fait, ou si c'est une erreur, bien, je serai content de m'être trompé là-dessus.

190 Parfait. On voit ici, dans le graphique, que même chez les 55-74 ans, il y a 40 % de la population du Québec qui fait du vélo, alors c'est important de prévoir des espaces de stationnement pour ces personnes-là.

195 Dernière chose. Est-ce que j'ai perdu mon cheminement sud? Ah oui, j'ai perdu mon cheminement sud, mais, en fait, ce qu'on propose dans notre mémoire, c'est de retirer une des deux voies qui entre sur la propriété au Sud-Est, parce que de toute façon, il n'y a qu'une seule voie à la fois qui peut tourner puis entrer sur la propriété, et de libérer de l'espace pour construire un trottoir sur cette section-là, pour dégager les piétons, aussi, des sorties de stationnement qui se trouvent au sud de la propriété, puis vraiment offrir un espace sécuritaire pour les piétons qui vont
200 vouloir continuer leur chemin tout droit de façon normale.

Et un petit dernier aperçu, donc, au niveau des aménagements, on voit que par exemple, il y a un effort de fait au niveau du stationnement Equifax. On croit qu'on pourrait ne pas se limiter aux aires de stationnement pour mettre du revêtement clair, puisqu'il ne pourra pas y avoir d'arbres
205 sur cette surface-là, mais vraiment mettre tout ça clair.

Et puis un petit dernier truc que j'ai oublié de mentionner, faudrait compléter le réseau cyclable tout autour de la propriété : sur l'avenue des Halles, il y a de l'espace, sur la rue Bélanger, il y a de l'espace également pour faire des pistes cyclables qui vont bien connecter tout le réseau
210 cyclable autour, puis permettre aux gens de se rendre à leur résidence en vélo.

Et une dernière affaire, l'accès. Prévoir un meilleur accès pour le parc du Boisé-Jean-Milot qui est le seul espace vert, et puis qui est un espace vert quand même d'intérêt à proximité, donc de prévoir une traverse sécuritaire pour les gens qui vont vouloir se rendre là.
215

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Je demanderais à madame Serge, peut-être, de commencer?

220

Mme LUBA SERGE, commissaire :

Moi, j'avais une question sur la cohabitation du stationnement, des vélos, des voitures... Je pense que vous en parlez dans votre mémoire. Comment ça pourrait se faire dans un immeuble de ce genre-là, dans ces immeubles, avec les stationnements souterrains et...

225

M. BLAISE RÉMILLARD :

Bien... Si les cheminements des automobilistes et des cyclistes sur la propriété sont clairs, et qu'ils ne sont pas contraints... qu'ils sont logiques du point de vue des cyclistes, parce que le cycliste ne va pas constater les panneaux qui vont lui dire de faire ceci ou faire cela, donc, si c'est logique du point de vue du cycliste, puis que les voitures sur la propriété roulent à des vitesses auxquelles on s'attend dans un stationnement, il ne devrait pas avoir des interactions très dangereuses de ce côté-là.

230

235

Et puis bon, il y a beaucoup de stationnements où on voit cohabiter vélos et automobiles, donc ce n'est pas quelque chose qui serait à éviter à tout prix. Par contre, avec les différentes lignes de désir, puis entre autres, il y a quelque chose qui n'est pas clair, là, qui se passe devant l'entrée du stationnement souterrain où on a différents véhicules qui arrivent d'un peu partout, puis là, ça, ça nous apparaît à retravailler, à peaufiner encore, pour rendre la circulation des différents usagers plus claire, plus facile. Et puis d'éviter les situations de conflit où tout le monde se coupe et puis où il y a des dangers. Mais sinon, les vitesses qui devraient prévaloir dans un stationnement, ça va être compatible avec une cohabitation vélo-voiture, je pense.

240

245

LA COMMISSAIRE SERGE :

250 O.K. J'ai une autre petite question.

M. BLAISE RÉMILLARD :

255 Oui.

LA COMMISSAIRE SERGE :

Une de vos recommandations, c'est de considérer l'abandon des quais de chargement.

260 **M. BLAISE RÉMILLARD :**

Au moins d'un des quais. Donc, c'est de ça qu'on a... Oui. Je vous laisse finir.

LA COMMISSAIRE SERGE :

265 Est-ce que vous pourriez en parler un peu? Un... J'imagine que ça rentre un peu dans cette idée des lignes de désir, aussi? Comment ça va fonctionner?

M. BLAISE RÉMILLARD :

270 Tout à fait, c'est ça. On n'a pas les ressources, puis on n'a pas étudié les fonctions commerciales, puis on n'est pas les gestionnaires de cet édifice commercial là, mais, clairement, il y a un défi de cohabitation poids lourd-piéton.

275 Une des solutions qui est la plus... je dirais la plus payante, c'est de retirer le danger du poids lourd. Je suis conscient qu'il y a probablement le besoin d'au moins un quai de livraison, mais peut-être pas de deux. Sinon, peut-être de s'assurer de gérer les heures de livraison pour qu'elles soient faites à des moments où on peut traverser le centre d'achats.

280 Là-dessus, je pense qu'il y a un travail supplémentaire à faire entre le promoteur, le gestionnaire des Halles d'Anjou puis l'arrondissement, pour s'assurer que la stratégie est vraiment sécuritaire, puis qu'on va minimiser les interactions piéton-poids lourd.

LA COMMISSAIRE SERGE :

285 O.K. Merci.

Mme DANIELLE CASARA, commissaire :

290 Dans le contexte où tout ce secteur-là va subir un grand réaménagement – on veut réduire... On n'a rien qu'à penser aux énormes stationnements des Galeries d'Anjou. On est vraiment au début d'une démarche.

D'autre part, vous avez fait le projet de corridor...

295 **M. BLAISE RÉMILLARD :**

Corridor des Ruisseaux.

LA COMMISSAIRE CASARA :

300 J'aimerais savoir de quelle façon tous les réaménagements qui s'en viennent dans ce coin-là peuvent s'intégrer dans votre projet du Corridor des Ruisseaux, et quelles seraient les recommandations que vous feriez à l'arrondissement ou aux divers promoteurs qui vont participer à ce réaménagement-là?

305 **M. BLAISE RÉMILLARD :**

Je pense que le respect de la vision zéro, qui est la vision de sécurité à Montréal, qui, vraiment, place les usagers vulnérables au cœur de l'aménagement, puis qui met la responsabilité

310 d'avoir des lieux sécuritaires sur les concepteurs puis les gestionnaires de l'espace public, elle doit s'appliquer aussi dans des espaces privés de cette taille-là.

315 Quand on se dirige vers un immeuble de 270 logements, ça devrait être aménagé comme une rue... une de rue triplex, au moins. Donc, ça devrait ressembler à ça. On devrait être dans ce genre de paramètres là, connus, puis prévisibles, puis bien lisibles.

320 Ensuite de ça, c'est tout à fait, nous... C'est tout à fait quelque chose qu'on soutient, que ces espaces-là soient requalifiés, puis qu'il y ait un ajout de résidentiel avec le commercial. On pense que ça peut être bien fait. On pense qu'il ne manque pas grand-chose à ce projet-là pour être adéquat, puis pour être sécuritaire, puis être un milieu de vie qui convieny à une certaine clientèle.

325 Pour ce qui est du Corridor, il ne passe pas tout à fait exactement dans les projets qui se réaménagent, mais on pense, par exemple, que d'avoir ces corridors-là c'est vraiment une qualité de milieu de vie qui vient d'être ajoutée pour tout le monde. Les quelques recommandations de pistes cyclables qu'on a faites, entre autres, sur Bélanger, qui devraient être continuées pour faire le lien entre la piste qui arrête à Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, puis la piste qui est sur le boulevard des Galeries-d'Anjou par exemple, puis les Halles, puis Jean-Talon, ça a l'air un peu plus compliqué, mais il y a peut-être des solutions aussi pour aménager des espaces pour les cyclistes sur Jean-Talon.

335 Donc, tout ça nous semble cohérent avec la transformation d'un milieu qui est un milieu tout à l'auto, à un milieu de vie pour tous les modes et puis pour tous les âges, puis qu'il soit sécuritaire, puis qu'il soit complet. C'est ce qui est intéressant, en fait, d'ajouter du résidentiel dans ce genre d'espace là, c'est que ça devient rapidement des milieux de vie assez complets.

LA COMMISSAIRE CASARA :

340 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Ça va?

345 Juste des petites précisions dans le mémoire. Puis vous l'avez nommé, là, le nombre minimal d'unités de stationnement. Vous faites affaire avec... Vous parlez de l'article 152. Ça, c'est le règlement de l'arrondissement?

M. BLAISE RÉMILLARD :

350

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

355

O.K.

M. BLAISE RÉMILLARD :

360 Il n'y a pas de... À ma connaissance, il n'y a pas de précision dans les dérogations sur un changement de ce règlement-là, donc...

LA PRÉSIDENTE :

365 Non, c'est juste que ce n'est pas noté, que c'est le règlement de l'arrondissement, donc on voulait être sûrs...

M. BLAISE RÉMILLARD :

370

Ah, oui, c'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

375 Selon... Je suis toujours à la même page. La proportion de cyclistes dans la population du Québec, puis là, vous l'avez même mis tout à l'heure dans votre PowerPoint. Est-ce que c'est semblable pour Montréal, vous pensez ou c'est différent? Le fait d'être dans une ville plutôt qu'ailleurs, ça change la dynamique?

M. BLAISE RÉMILLARD :

380 Si je ne m'abuse, les pourcentages sont un peu plus bas pour Montréal. Mais, pas des transformations... pas des changements importants. Puis on n'a pas vraiment de données par arrondissement, alors on a gardé ça comme une moyenne générale, puis une idée générale que ça prend un nombre conséquent de stationnements de vélos pour accommoder cette population-
385 là, qui va vouloir faire du vélo si elles ont un espace pour le ranger.

LA PRÉSIDENTE :

390 O.K. Je continue, mais je sais que je vais au-delà de votre mémoire, là. Ne vous sentez pas gêné de dire « on ne le sait pas ». Vous dites : aucune information ne semble fournie sur la gestion de l'eau de ruissellement des aires de stationnement. Est-ce que vous avez des suggestions?

M. BLAISE RÉMILLARD :

395 Nous, ce qu'on privilégie, c'est que ce soient des infrastructures vertes de gestion de l'eau, donc que ce soit des bassins de biorétention où l'eau qui ruisselle est captée puis gérée sur place. Je ne pense pas que c'est réaliste, dans ce genre de propriété là, de compter 100 % sur la biorétention, parce qu'on a d'énormes aires qui sont imperméables. Donc, il faut gérer l'eau par d'autres moyens.

400

Mais, comme il n'y avait pas de précisions là-dessus, alors on disait, une des façons de libérer de l'espace pour permettre la gestion, par exemple, avec de la biorétention, c'est de diminuer

encore le nombre de stationnements de surface. Puis ça, on peut y arriver, par exemple, en ajoutant de l'autopartage ou en faisant de la mutualisation des usages entre le résidentiel puis le commercial, de façon à ce qu'il y ait une petite portion du stationnement résidentiel qui puisse être prêtée à l'usage commercial le jour, quand les résidents sont partis, puis vice-versa.

Donc, évidemment, ce n'est pas magique, mais ça peut libérer certains espaces, puis avoir des espaces verdis qui vont accueillir de l'eau, qui vont se transformer en petits milieux humides le temps de quelques jours, quelques heures quand il y a de fortes pluies, puis, ensuite de ça, qui vont pouvoir être utilisés par les résidents, ou qui vont profiter à tous.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, monsieur Rémillard. Le temps est écoulé. Merci d'avoir participé à cette consultation.

M. BLAISE RÉMILLARD :

Merci.

Mme LILI BERGERON

Infologis de l'Est de l'Île de Montréal

LA PRÉSIDENTE :

J'inviterais... Alors je vous souhaite la bienvenue, madame Bergeron. Vous représentez Infologis de l'Est de l'Île de Montréal. On a reçu votre mémoire, on l'a lu, mais le fait d'avoir une présentation nous permettra que vous, vous ayez 10 minutes de présentation, et que nous, les commissaires, ayons 10 minutes d'échange avec vous sur votre mémoire. D'accord? Merci, allez-y.