

OFFICE DE CONSULTATION DE MONTRÉAL

ÉTAIENT PRÉSENTS: Mme DOMINIQUE OLLIVIER, présidente
 Mme JUDY GOLD, commissaire
 M. PETER JACOBS, commissaire

**CONSULTATION PUBLIQUE
QUARTIER SAINT-RAYMOND ET LES ABORDS
DU FUTUR CUSM**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 12 février 2013, 19 h 30
2146, avenue Marlowe
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 12 FÉVRIER 2013 EN SOIRÉE.....
MOT DE LA PRÉSIDENTE 2

5

PRÉSENTATIONS:

La Ville de Montréal..... 8

10

PÉRIODE DES QUESTIONS

Mme Marlo Turner Ritchie..... 26
Mme Catherine Simard 30
M. Daniel Guerra 31
M. Robert Menzies 34
M. Pierre Zovilé 37
M. Sam Boskey 42
M. Peter McQueen 48
M. Jason Forester 52
M. Maxime Denoncourt 56
M. Kevin Grégoire 59
M. Hossein Pourshafiey 60
Mme Diane Delaney..... 63
M. Daniel Guerra..... 65

25

MOT DE LA PRÉSIDENTE

30

Mme DOMINIQUE OLLIVIER, présidente :

35

Bonsoir tout le monde. Je vous souhaite la bienvenue dans cette séance d'information de la consultation publique sur le quartier Saint-Raymond et les abords du futur CUSM. Mon nom est Dominique Ollivier et j'ai l'extrême plaisir de présider cette commission ce soir, commission qui travaille avec les acteurs du milieu, les institutions, les groupes communautaires, l'arrondissement, la Ville, pour élaborer les principes directeurs qui vont guider l'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme pour le secteur Saint-Raymond et des abords du CUSM.

40

Je vais d'abord prendre quelques minutes pour vous présenter les deux commissaires qui m'accompagnent dans cette tâche. Il y a madame Judy Gold qui détient une formation en anthropologie et en service social, commissaire à l'Office depuis 2004 et monsieur Peter Jacobs, professeur à l'école d'architecture de paysage de la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal qui a collaboré à énormément de projets design urbain à travers le Canada, dont plusieurs ont été primés, et qui est aussi commissaire depuis une douzaine d'années.

45

50

On est assisté dans notre tâche par nos deux secrétaires analystes qui sont ici à la table à ma gauche, qui sont madame Ginette Thériault et madame Estelle Beaudry, donc qui sont les secrétaires analystes de la commission.

55

Il y a aussi - vous les avez probablement vus tout à l'heure à la table d'accueil, Mathieu Fournier, Liane Niyigena et Diane Mbonyumuvunyi , qui sont donc là pour vous accompagner ainsi que Anik Pouliot et Jimmy Paquet-Cormier qui s'occupent de la logistique. Ils pourront vous donner toute l'information qui est disponible. Et si jamais vous aviez besoin de plus de renseignements encore, vous pouvez contacter monsieur Gilles Vézina, qui est notre attaché de recherche et de documentation à l'Office, et si vous avez besoin de renseignements

60

supplémentaires, il se fera un plaisir de vous les donner. Vous trouverez ses coordonnées dans le petit dépliant que vous avez à l'accueil.

65

À la logistique, ce soir, on a Michel Jutras- à la sonorisation, pardon – et à la sténographie, Louise Philibert. J'en profite également pour souligner la présence dans la salle de monsieur Luc Doray, secrétaire général de l'Office, ainsi que de plusieurs conseillers municipaux.

70

Alors je vais juste dire un petit mot, si vous me permettez, pour les participants qui parlent anglais. So, I would like to welcome our English speaking participants to this information session on Saint-Raymond and the MUHC sector. If you are familiar with the Office's proceeding, you know that the session will be generally held in French. But should you have any question, feel free to address them in the language of your choice and the commission will, of course, answer you in the same language. So, as of now, I will generally speak in French.

75

Comme je vous disais, on est très content d'être ici pour cette première séance d'information et de consultation auprès des gens de Notre-Dame-de-Grâce et de Saint-Raymond. Je prends quelques minutes pour vous rappeler notre mandat.

80

Nous avons reçu du comité exécutif de la Ville le mandat d'assurer la tenue d'activités d'interaction avec le public visant à dresser un état de situation du secteur Sud-Est du quartier Notre-Dame-de-Grâce, donc les secteurs Saint-Raymond et abords du futur CUSM, à identifier les enjeux relatifs à la mise en valeur de ce secteur ainsi qu'à définir les principes d'une vision d'aménagement urbain.

85

Ce qu'on souhaitait beaucoup, ce que l'arrondissement souhaitait, c'était beaucoup faire de ce programme particulier d'urbanisme une collaboration avec les personnes qui y vivent. C'est dans cette perspective donc qu'on a mis sur place la procédure actuelle pour que la population puisse venir partager avec nous ses opinions et sa vision.

90 Deux mots rapidement sur les étapes de consultation publique pour ceux et celles dont
ce serait la première expérience. Les consultations se font normalement en deux temps. La
première partie porte sur l'information des citoyens par rapport au projet, c'est ce qu'on fait ce
soir. Alors dans ce cadre-là, je vais vous présenter les résultats des travaux d'un comité qu'on
avait mis sur pied, qui est un comité d'orientation, et la Ville ainsi que la STM vont vous
95 présenter certains aspects intéressants du projet qu'on est en train de mettre sur pied.

Puis, dans une seconde étape, on va avoir une période qui sera consacrée à l'audition
des mémoires et des opinions, ça va être le moment crucial pour vous d'exprimer vos points
de vue. C'est une période qui commencera le 11 mars prochain, c'est une étape très
100 importante pour nous faire part de vos préoccupations, de vos propositions. Vous pouvez les
exprimer par écrit dans un mémoire, avec ou sans présentation orale, ou simplement venir
nous faire une présentation orale. Mais peu importe l'option que vous choisissiez, vous devez
aviser l'Office au plus tard le 7 mars de votre intention de faire une présentation orale ou de
présenter un mémoire écrit, afin de nous permettre de préparer le calendrier d'audition. Ce
105 serait souhaitable et même recommandable que tous les textes nous parviennent – pour ceux
qui veulent déposer des mémoires écrits – que tous les textes nous parviennent au plus tard le
7 mars, ce qui permettra à mes collègues commissaires et à moi-même, à toute la
commission, de les lire avant leur présentation et ainsi de pouvoir rendre l'échange que nous
aurons dans ce cadre-là plus productif. L'audition des mémoires va se faire au Centre Saint-
110 Raymond sur Upper-Lachine dont vous trouverez les coordonnées encore une fois dans le petit
dépliant.

Alors comme je vous disais, cette fois-ci, c'est une consultation dite en amont, donc qui
avait une étape préalable. Bien sûr, notre mandat comportait trois volets : l'état de situation;
115 l'identification des enjeux; et finalement, le fait qu'on puisse dégager des principes
d'orientation. On a donc travaillé avec un comité formé de gens du milieu et d'institutions pour
pouvoir réaliser ces étapes. Je veux les remercier parce qu'un grand nombre d'entre eux ont
préparé tous les kiosques d'exposition que vous avez pu voir et vous allez trouver tous les
comptes rendus, le nom des membres du comité et tous les comptes rendus de nos séances

120 de travail sur le site web de l'Office. Alors je veux, encore une fois, remercier tous ceux qui ont participé à ce comité et qui ont organisé l'exposition que vous avez pu traverser à l'entrée.

125 Ce soir, on va avoir l'occasion à la fois de vous parler des principes mais aussi de vous montrer comment ça s'illustre dans des visions préliminaires d'aménagement pour les différents secteurs. Comme partie de l'information, si vous vous êtes promenés dans les kiosques, vous avez pu constater qu'il y a des réflexions qui sont déjà assez avancées, qui s'illustrent de façon très concrète par des esquisses de projets. Pour ceux qui n'ont pas eu le temps de faire le tour, veuillez noter que les kiosques vont être là tout au long de la soirée et que vous pourrez, pendant la pause, aussi refaire le tour et reparler aux gens qui les animent.

130 Voilà. Ça, ça présente un peu ce que nous avons à dire. Et comme j'ai dit, même si vous allez voir que certaines décisions sont prises, que certains projets sur lesquels la population n'a pas pris – comme par exemple les travaux de l'échangeur Turcot ou l'ouverture des bretelles d'autoroute, etc., sont déjà décidés, il n'en demeure pas moins qu'on a encore beaucoup d'occasions d'influencer les processus d'aménagement mais surtout de prendre note que certaines opportunités sont créées par tous les projets qui sont en gestation et tous les travaux qui sont en cours et que c'est à cette étape importante dans laquelle on a hâte de vous entendre et de voir comment vous pouvez enrichir les travaux.

140 Donc le fonctionnement que je propose aujourd'hui, c'est le suivant. Donc la Ville va d'abord nous faire une présentation du territoire et des projets en cours. La STM va compléter ce tour d'horizon en présentant notamment certains projets à l'étude, dont celui de l'édicule du métro, et ensuite, une fois que ces présentations-là seront faites, moi je conclurai cette partie par un court résumé sur les travaux du comité d'orientation et les principes généraux d'aménagement qui ont émergé de ces travaux ainsi que quelques-unes des hypothèses qu'on a dégagées. À ce moment-là, on devrait être rendu à 8 h 15 et ce sera le moment de faire une pause. On va ouvrir le registre donc pour les personnes qui veulent s'inscrire et poser des questions.

150 Au retour de la pause, je vous inviterai à venir à la table qui est devant nous et vous
aurez droit à un maximum de deux questions par intervention. Je vous demanderais, si c'est
possible, étant donné qu'il y a beaucoup de personnes dans la salle ce soir, d'essayer d'éviter
au maximum les préambules, sauf s'ils sont indispensables pour comprendre le contexte de
votre question.

155 Si vous avez des opinions et des commentaires, ce serait très intéressant de les
réserver plutôt pour la seconde partie de la consultation qui va se tenir en mars. En procédant
de cette manière, on va essayer de permettre au plus grand nombre possible de personnes de
s'informer sur le projet. Donc ce soir, on est vraiment en phase d'information et de questions.

160 Il ne faut pas s'inquiéter, je vous disais tout à l'heure que vous aviez un maximum de
deux questions, mais le registre va rester ouvert pendant toute la période de questions. Donc
vous pourrez éventuellement, si vous voulez poser des questions complémentaires, donc y
retourner vous inscrire et ensuite revenir à la table. Si on n'a pas épuisé toutes les questions ce
165 soir, il est toujours possible de tenir une seconde soirée, et on s'en reparlera un petit peu plus
tard dans la soirée.

 Je voudrais aussi vous mentionner que l'Office a un kiosque derrière où on a mis un
questionnaire ouvert qui peut vous permettre de faire part de vos commentaires. Alors vous
170 pouvez tout de suite les inscrire et les mettre dans la boîte prévue à cet effet ou encore, bien
sûr, les réserver pour vos mémoires pour la seconde partie du processus.

 Donc mes collègues et moi, on est ici pour vous accompagner dans cette démarche ce
soir. C'est une procédure qui se veut pas trop formelle mais qui quand même à des règles de
175 base dont l'objectif est d'assurer un bon fonctionnement dans le respect de tous et toutes. Bien
entendu, les questions sont adressées à la présidence, les réponses fournies doivent aussi
m'être adressées. Il n'y a aucun échange direct entre le public et les représentants soit des
différents institutions, des instances ou de la Ville, dans le but de canaliser le questionnement
et d'éviter justement les débats.

180

185 La commission et mes collègues commissaires, on va être généralement en mode écoute mais on se réserve quand même le droit d'intervenir à l'occasion pour obtenir, tout comme vous les gens dans la salle, de l'information supplémentaire ou des clarifications. Si une réponse ne peut être donnée au cours de la présente séance, bien elle devra nous être fournie par écrit ou pouvoir être présentée dans une des prochaines séances.

190 Toutes les réponses sont publiques. C'est important de le répéter. Ça fait partie du dossier de documentation qui est accessible à tous. Les séances sont également enregistrées et les transcriptions écrites de tout ce qui se dit sont disponibles sur le site Internet de l'Office, généralement quelques jours après la soirée d'information.

195 Donc pour terminer cette introduction, je vous rappelle que j'ai pour tâche principale de favoriser la participation de tout le monde et de permettre à tous et toutes de bien se renseigner sur le projet. Et pour y arriver, c'est sûr qu'on souhaite qu'il y ait un climat serein et que les interventions se fassent dans le respect des personnes, sans remarque désobligeante ou propos diffamatoire ou attitude qui ne serait pas appropriée.

200 Finalement, comme toutes les consultations de l'Office, cette consultation-ci doit être conduite de façon crédible, transparente et efficace. C'est pourquoi toutes les personnes qui font partie d'une commission, ainsi que ceux qui la président, s'engagent à respecter le Code de déontologie des commissaires de l'Office dont vous pouvez prendre connaissance à la table d'accueil ou bien sur le site internet de l'Office.

205 Alors sans plus tarder je vais commencer en invitant monsieur Gagnon de la Ville à nous présenter les interventions de la Ville et les intervenants.

M. LUC GAGNON :

210 Merci, Madame la présidente. Bonsoir, Mesdames et Messieurs. Mon nom est Luc Gagnon, je suis chef de la Division de l'aménagement et des projets urbains à la Ville de Montréal au niveau du service central. Je suis accompagné ce soir de madame Lise Bernier

215 qui est conseillère en aménagement, chef d'équipe et responsable du dossier de planification pour lequel nous sommes ici. Également de madame Sonia Vibert qui est chargée de projet et responsable de la coordination des projets municipaux entourant l'arrivée du CUSM. Madame Guylaine Di Tomaso, de la STM, complétera la présentation qui sera faite dans les minutes qui viennent par mesdames Bernier et Vibert. Alors sans plus tarder, je laisse la parole à Lise pour la présentation.

220 **Mme LISE BERNIER :**

225 Bonsoir. Donc je commence la présentation et je vais ensuite passer la parole à ma collègue, madame Vibert, pour vous parler plus précisément des projets d'aménagement du domaine public en cours aux abords du CUSM. Donc le contenu de la présentation : on fera un bref rappel de cette démarche de concertation en amont, qui se fait en amont de la planification détaillée du secteur. Ensuite, on parlera à titre de mise en contexte des projets d'aménagement du domaine public. Ensuite, on revient à la planification détaillée du secteur élargi, donc plus spécifiquement les objectifs et les contenus d'un programme particulier d'urbanisme, qu'on appelle un PPU. On fera ensuite un rapide portrait et un diagnostic du secteur d'intervention pour la planification de ce territoire. Et enfin, on regardera les orientations préliminaires et les secteurs-clés pour le devenir de ce territoire.

235 Le but de la démarche de concertation est d'établir un processus de planification favorisant une démarche participative et inclusive. C'est de définir en amont, comme l'a dit madame la présidente tantôt avec le milieu ainsi que les différents acteurs concernés une vision commune de mise en valeur du secteur. C'est aussi d'assurer l'intégration des enjeux des partenaires, dont notamment la STM, l'Agence métropolitaine de transport et le CUSM.

240 La démarche aussi permet de répondre aux diverses attentes et préoccupations des résidents. D'ailleurs, en plus des préoccupations quant au devenir du territoire, il y a beaucoup de préoccupations aussi actuellement qui s'expriment sur les projets d'aménagement du domaine public. Alors on a choisi d'intégrer à cette présentation sur la planification une présentation des différents projets municipaux. Alors je passe la parole à madame Vibert.

Mme SONIA VIBERT :

245 Bonsoir tout le monde. Je vais aborder deux projets plus en détail ici ce soir qui sont liés directement aux projets d'accessibilité au CUSM. Le premier projet est le projet de réaménagement de l'intersection de Maisonneuve et Décarie et le deuxième, qui est situé – ici, c'est le deuxième projet – et le projet urbain du boulevard Décarie.

250 Donc le premier projet, essentiellement consiste à doubler, élargir le boulevard de Maisonneuve à l'intersection Décarie/de Maisonneuve. On élargit le boulevard de Maisonneuve pour une raison très simple et pour acheminer les véhicules le plus facilement et directement possible de l'autoroute à partir de la bretelle Addington vers l'est pour les faire acheminer le plus directement possible au CUSM afin de minimiser la circulation de transit dans les rues
255 locales. Nous, on travaille très fort et nos efforts vont dans ce sens-là, c'est-à-dire qu'on souhaite que la circulation soit dirigée sur le réseau artériel plutôt que sur le réseau local.

 Pour ce faire évidemment, pour gérer cette intersection, élargir le boulevard de Maisonneuve et aussi inscrire deux bandes cyclables, une au nord et une au sud, on doit
260 évidemment empiéter dans le chemin Upper-Lachine qui est ici. On doit, pour des raisons de gestion des mouvements également – nos ingénieurs en circulation de la Ville de Montréal nous ont fortement recommandé de fermer ce lien Upper-Lachine entre de Maisonneuve et Crowley pour la question de gestion des mouvements – c'est-à-dire de faire une intersection à quatre branches est la meilleure façon, est la façon la plus sécuritaire de gérer les
265 mouvements autant vélos, cyclistes et piétons. Donc, essentiellement, c'est le projet. On pense aussi, c'est une opportunité pour le quartier de créer une place unique, une place urbaine sécuritaire dédiée aux transports actifs : vélo et piéton.

 Actuellement, on regarde vers l'ouest. On est à peu près à l'intersection
270 Décarie/de Maisonneuve. Il faut comprendre actuellement le caractère très autoroutier de ce lieu-là qui ne se veut pas très convivial, on s'entend. Ici, on voit la voie de de Maisonneuve qui est sens unique vers l'ouest. Et c'est essentiellement cette voie-là qu'on désire élargir et c'est

ce mur-ci qu'on souhaite démolir en entier afin de rabaisser les niveaux, les corriger. Aussi, on va profiter de l'occasion pour démolir ce mur-ci et réaménager une place.

275

Donc voici les perspectives envisagées pour ce lieu-là. Donc bande cyclable très marquée du côté sud de de Maisonneuve et du côté nord de de Maisonneuve, et une intersection à quatre branches. On souhaite aussi verdier de façon importante ce lieu-là pour qu'il soit le plus convivial possible. Aussi, on va profiter du fait de corriger les niveaux pour minimiser le plus possible l'effet tunnel vers le chemin Upper-Lachine qui se trouve ici.

280

Ça, c'est la situation de de Maisonneuve actuelle où on regarde vers l'est. On voit le talus actuel qu'on souhaite démolir et élargir et rendre le plus direct possible les voies de circulation.

285

Donc c'est la vue projetée. On voit ici le boulevard Décarie qui est au fond avec l'aménagement souhaité avec un escalier vers Upper-Lachine, le passage Upper-Lachine. On voit ici aussi sur de Maisonneuve les bandes cyclables qu'on souhaite suffisamment larges et sécuritaires, autour de 1.8 mètre de large.

290

C'est la vue existante du chemin Upper-Lachine qui est très large et comme toujours, avec un caractère extrêmement autoroutier. On souhaite justement transformer radicalement ce lieu-là en un lieu plus convivial. D'ailleurs, aujourd'hui, je pense c'est l'opportunité pour vous, parce qu'en termes d'usage, on est encore en planification. Donc il y a plusieurs scénarios qui sont sur la table mais grosso modo, la fermeture de ce chemin-là va nous permettre de créer un lieu à caractère unique. On pense que c'est très positif pour le quartier et à ce compte-là justement, on attend d'avoir vos commentaires pour la finalité. Merci beaucoup.

295

Ah oui! J'oubliais le projet du boulevard Décarie. C'est le projet qu'on souhaite démarrer le printemps prochain, si tout va bien. Donc comme vous le savez, on a déjà fait tous les travaux d'infrastructures souterraines sur Décarie – égouts, aqueduc – on est vraiment rendu à l'étape en ce moment de commencer le projet d'aménagement, c'est-à-dire de refaire les trottoirs et la chaussée. Vous avez déjà vu probablement cette perspective-là. On souhaite

300

305

élargir les trottoirs de façon importante, installer du mobilier urbain, verdir énormément et aussi on a tout un plan de gestion des eaux pluviales vers le centre du mail. C'est notre volet écologique dans le projet et ça nous tient vraiment à cœur.

310

Aussi, d'un point de vue circulation, on va marquer, on va installer deux pistes cyclables : une direction nord, une direction sud qui va être installée plus à l'ouest du boulevard Décarie. C'est la fin. Merci beaucoup.

Mme LISE BERNIER :

315

Merci Sonia. Donc maintenant, on revient à la planification détaillée du secteur élargi, de l'ensemble du secteur et non seulement aux abords du CUSM. Et donc on va se projeter plus dans nos analyses, dans le portrait qu'on va faire et dans les orientations qu'on va ébaucher, on va se porter plus, plus loin dans le temps. Donc le PPU ne donnerait pas lieu à des interventions à très court terme. C'est un document d'orientation donc qui va nous amener à voir le potentiel et la vision de mise en valeur du territoire à plus long terme.

320

Donc pourquoi un PPU? Un programme particulier d'urbanisme, c'est un outil de planification pour des secteurs ciblés. Donc une fois adopté, un tel PPU devient une composante du Plan d'urbanisme. Donc il devient vraiment un guide de l'aménagement et du développement de ce territoire-là. Le PPU permettra notamment de camper la vision d'avenir pour le secteur et de soutenir aussi la requalification urbaine de certains ensembles. Il permettra de rehausser la qualité du paysage urbain par des interventions d'aménagement du domaine public. On pense entre autres à du verdissement, à des réaménagements de rues, à la création d'espaces publics ou de parcs.

325

330

Le PPU permettra aussi de proposer des solutions pour assurer une mobilité durable et des déplacements actifs plus sécuritaires. Donc on pense ici aux déplacements des piétons et des cyclistes. Le PPU aussi permet d'encadrer l'intégration des projets immobiliers. Donc il va comporter des mesures règlementaires, que ça soit par exemple la hauteur des bâtiments, la densité de construction. Il pourrait aussi identifier des balises règlementaires pour l'insertion

335 architecturale et urbaine des futurs projets qui se construiront dans le secteur. Enfin, il permet
d'établir les coûts et prévoir le phasage des interventions prioritaires.

On va maintenant passer au portrait et au diagnostic du secteur d'intervention. Donc
voici la carte du secteur d'intervention qui est bordé par les axes suivants : donc le boulevard
340 de Maisonneuve et la rue Sherbrooke au nord; la rue Claremont aux limites de Westmount à
l'est; la falaise St-Jacques au sud; et le boulevard Cavendish à l'ouest.

Les infrastructures de transport marquent le territoire notamment les voies du CP, ainsi
que les autoroutes Décarie ainsi que l'autoroute 20 et 720 au sud. Cette proximité du réseau
345 routier est un avantage mais jumelées à la falaise St-Jacques, ces infrastructures enclavent le
quartier Saint-Raymond. Toutefois, il y a des tunnels et des ponts d'étagement qui permettent
des liens véhiculaires mais leur forme n'offre pas un environnement sécuritaire et confortable
pour les déplacements des piétons et des cyclistes. On l'a vu tantôt en parlant notamment des
structures qui sont sur l'autoroute Décarie. Cet enclavement confère un rôle primordial aux
350 artères que sont l'avenue Girouard et la rue Saint-Jacques dont on va parler plus en détail.

Donc l'avenue Girouard joue un rôle de transit automobile, on le sait, depuis plusieurs
années. Toutefois, elle est aussi un axe nord-sud primordial pour les déplacements des
résidents des quartiers limitrophes. On observe qu'une bonne partie de l'avenue Girouard est
355 peu conviviale pour les piétons qui doivent circuler en tunnel dans cet environnement
véhiculaire. Les voies de circulation sont larges, les trottoirs sont réduits, il y a peu d'arbres et
de couverture végétale. Donc ce paysage, qu'on dirait minéralisé, est hostile aux piétons et aux
cyclistes, s'étend aussi donc vers l'est le long du chemin Upper-Lachine, et ce, jusqu'à
l'avenue Crowley et l'intersection des boulevards Décarie et de Maisonneuve.

360 La rue Saint-Jacques est un autre axe majeur qui dessert le quartier Saint-Raymond.
L'occupation des terrains le long de la rue Saint-Jacques est toutefois dominée par des
activités commerciales liées à l'automobile. On remarque la présence de nombreux
stationnements en cour avant et un affichage commercial hétéroclite. Le cadre bâti est d'une
365 faible qualité architecturale. Aussi, l'implantation des bâtiments est irrégulière et leur entretien

est souvent déficient. La rue Saint-Jacques elle-même présente un caractère hostile et peu convivial. Les voies de circulation sont larges, les trottoirs sont étroits, il n'y a aucun encadrement végétal.

370 Les abords du carrefour de la rue Saint-Jacques et du chemin Upper-Lachine – qu'on voit ici au centre – méritent une attention particulière. La structure étagée a été récemment démantelée, et ce, pour des raisons de sécurité. Tel qu'aménagé, ce carrefour présente toujours un caractère autoroutier au bénéfice des déplacements automobiles. Les intersections sont conflictuelles et constituent en environnement urbain aussi hostile pour les piétons et les
375 cyclistes.

Par ailleurs, l'ensemble du quartier comporte des milieux de vie qui sont bien établis. On y trouve une bonne variété de typologies et l'entretien est généralement bon. Les secteurs résidentiels offrent aussi une bonne densité d'arbres matures en bordure des rues.

380 Les parcs sont rares. On ne retrouve que le parc Georges-Saint-Pierre et le belvédère Terry-Fox. La falaise St-Jacques est un grand espace vert mais elle est inaccessible au public. On trouve plusieurs équipements collectifs mais on note l'absence d'écoles.

385 Pour les commerces, ils sont essentiellement regroupés au sein de trois axes qu'on retrouve ici sur la carte. La rue Sherbrooke ouest est un axe commercial animé et dynamique, de bonne qualité architecturale et dont la façade commerciale est continue. De leur côté, le chemin Upper-Lachine et le boulevard de Maisonneuve n'offrent pas d'attrait distinctif. La trame urbaine et commerciale est discontinue, les trottoirs sont trop étroits, les plantations
390 d'arbres sont existantes mais aussi discontinues.

Par ailleurs, le quartier Saint-Raymond se distingue par un déficit d'offre commerciale de proximité. La croissance du nombre de résidents par l'ajout de logements pourrait s'avérer profitable pour la vitalité commerciale du chemin Upper-Lachine.

395

400 Passons maintenant aux orientations préliminaires qui pourraient être envisagées pour le secteur, ainsi que la présentation des secteurs-clés pour le devenir du territoire. Donc les orientations de développement et d'aménagement pour ce territoire pourraient être les suivantes : de préserver la qualité des milieux de vie existants et mettre en valeur les rues commerçantes, notamment par des améliorations dans l'aménagement du domaine public, donc verdissage, élargissement de trottoirs, etc.

405 Soutenir la mise en valeur d'un pôle d'emploi dynamique aux abords de la station intermodale en favorisant le redéveloppement immobilier des sites sous-utilisés. Améliorer le paysage urbain. Favoriser les déplacements actifs en misant sur un verdissage accru et le réaménagement du domaine public, notamment le long du chemin Upper-Lachine et des avenues Girouard et Crowley. Améliorer la qualité du milieu de vie du quartier Saint-Raymond par la transformation de la vocation et de la forme urbaines de la rue Saint-Jacques. Préserver l'écoterritoire de la falaise St-Jacques et mettre en scène son paysage depuis le quartier Saint-
410 Raymond, en fait, depuis la rue Saint-Jacques elle-même. Réaménager l'intersection Saint-Jacques et Upper-Lachine – l'ancien échangeur qu'on a vu tantôt – en permettant la recomposition des nouvelles portions d'îlots à développer à des fins résidentielles et d'espaces verts.

415 Trois secteurs-clés maintenant pour le devenir de ce territoire. Donc sur la base de ce diagnostic et de ces orientations, il y a trois sous-ensembles qui se démarquent. Le premier est formé par les abords immédiats du site Glen. Ainsi, par la présence de la station Vendôme et la proximité du CUSM, le boulevard de Maisonneuve offre des espaces privilégiés pour consolider des fonctions complémentaires au complexe hospitalier, comme des cliniques ou
420 encore des restaurants.

425 Le réaménagement urbain du boulevard Décarie, que nous a présenté tantôt madame Vibert, pourrait soutenir en effet un redéveloppement résidentiel face au CUSM avec certaines activités commerciales complémentaires au rez-de-chaussée des immeubles.

Un autre secteur-clé vise principalement le tronçon du chemin Upper-Lachine enjambant l'autoroute Décarie qui s'étend donc de l'avenue Girouard à l'avenue Crowley. Cette emprise routière, particulièrement hostile aux piétons et aux cyclistes, offre un paysage aussi fortement minéralisé, très autoroutier, on l'a vu tantôt. Ainsi, de manière complémentaire au projet d'aménagement de l'espace public Upper-Lachine qui est prévu à court terme, ce secteur nécessiterait donc une réflexion globale pour un aménagement intégré.

Enfin, le troisième et dernier secteur-clé est formé par les abords du tronçon ouest de la rue Saint-Jacques, on l'a dit tantôt, caractérisé par sa circulation de transit. Ce secteur mériterait d'y apporter des dimensions plus humaines, notamment en diminuant l'espace dédié à l'automobile en créant des ouvertures sur la falaise ou vers la falaise, des fenêtres pour mieux voir le couvert végétal de la falaise et en transformant l'utilisation du sol qui est actuellement beaucoup liée au commerce de l'automobile, comme on l'a vu tantôt. Sur ce dernier point, il s'agit en effet du secteur offrant un important potentiel de développement et, conséquemment, celui qui pourrait accueillir de l'habitation, notamment des logements sociaux réclamés par plusieurs.

On voit ici un ensemble des trois secteurs.

Finalement, un rappel des étapes à venir. Donc au printemps 2013, viendra la publication du rapport de l'OCPM sur la démarche de concertation. Ensuite, au cours de l'année, se fera l'élaboration du PPU et, en 2014, on reviendrait avec une consultation publique par l'Office pour l'adoption de ce programme particulier d'urbanisme. Voilà, je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

Voilà. Alors maintenant, Madame Di Tomaso, vous allez nous présenter...

Mme GUYLAINE DI TOMASO :

455

Bonsoir. Je me nomme Guylaine Di Tomaso, je suis directrice d'étude au Service technique à la STM et je fais partie d'un groupe de travail qui est chargé de faire une étude de faisabilité pour déterminer un nouvel édicule et le lien piétonnier, proposer une solution pour permettre aux gens de traverser la barrière du chemin de fer pour se rendre – utiliser les transports en commun pour se rendre au CUSM.

460

Donc l'objectif de la présentation, c'est d'informer le comité de travail, vous informer ici, sur l'état d'avancement de l'étude de faisabilité du projet Vendôme, on l'appelle comme ça. Alors la solution qu'on a trouvée, qui est un nouvel édicule à la station de métro, et il y a un nouveau lien piétonnier vers le CUSM. Les contraintes, les objectifs du projet, la solution et les prochaines étapes.

465

On l'a réalisée, cette étude-là, dans le cadre d'un partenariat STM, CUSM et AMT, dont les objectifs étaient l'élaboration d'une solution conjointe pour améliorer l'accessibilité en transport en commun au site du CUSM.

470

Donc la vision qu'on a partagée, c'était : l'accessibilité au futur hôpital est un enjeu important pour tous, compte tenu de la clientèle qui est propre au centre hospitalier. Donc naturellement, il y a des gens avec toutes sortes de conditions qui se rendent à l'hôpital et également les travailleurs. Il y a plus de 8 000 personnes qui vont se rendre à l'hôpital quotidiennement.

475

La nature intermodale de la station et de la gare Vendôme. C'est une station extrêmement achalandée. Alors tous ceux qui la connaissent ici le savent. Il y a beaucoup d'utilisateurs de la gare Vendôme qui aiment bien l'utiliser parce qu'elle est intermodale, elle évite beaucoup de pas pour faire les transferts intermodaux à la place d'utiliser la station Lucien-L'Allier. Donc elle est très utilisée dans ces cas-là, elle est plus pratique. Il y en a beaucoup qui ne l'utilisent plus parce que justement, il y a trop de monde à cette station-là. Donc c'est un des objectifs qu'on avait également d'améliorer la situation et la volonté surtout

480

485 de diminuer l'utilisation de l'automobile tant pour les employés, les visiteurs que les patients, si on revient à l'objectif au niveau de l'accessibilité au futur hôpital.

Donc le contexte urbain existant. Je crois que les gens ici dans la salle le connaissent. Il y a la station Vendôme. Donc la station Vendôme qui est ici, est entourée de notre terminus
490 d'autobus, un terminus qui est très achalandé, qui amène beaucoup de gens. 50 % des utilisateurs, des gens qui se rendent à la station Vendôme arrivent en autobus. Donc c'est quand même important. La gare Vendôme, donc la gare de l'AMT. Le 5100, de Maisonneuve, ceux qui ont déjà vu la proposition dans notre kiosque, vous avez vu que c'est un point important de notre solution, c'est pour ça qu'on l'indique. Et le site Glen, au moment où est-ce
495 qu'on avait pris la photo; il change à tous les jours.

Les projets à venir. Les deux prochaines pages, c'est pour vous montrer les contraintes dont on a dû tenir compte pour faire l'étude du projet. Donc mettons maintenant en 2014, l'AMT prévoit construire une troisième voie ferrée au sud des deux voies existantes et va, à la
500 demande du CUSM, prolonger le tunnel existant de la gare Vendôme. Ce tunnel-là ici est considéré comme étant un lien secondaire pour se rendre au campus Glen. Secondaire pourquoi? Parce que premièrement, il n'est pas accessible, donc il ne répondra pas au critère d'accessibilité – je vais vous le montrer sur l'autre page – pourquoi? Parce qu'il est plein d'escaliers et principalement parce qu'il passe par la station existante. Donc ça, c'est la
505 solution de mitigation.

L'étude de faisabilité porte donc sur le développement d'un nouveau lien piétonnier se raccordant à un nouvel édicule pour désengorger l'édicule existant et qui est situé à l'est de la
510 boucle d'autobus et qui est partiellement intégré dans l'édifice du 5100, de Maisonneuve. On va montrer ça.

Pour développer le concept, il a fallu tenir compte des contraintes de dégagement liées au corridor ferroviaire, au tunnel du métro – on ne peut pas empiéter sur le tunnel du métro, il faut y accéder – l'édicule du métro, le terminus d'autobus, le 5100, de Maisonneuve – on avait
515 toutes ces contraintes-là – le raccordement au site Glen, l'accès très étroit ici du corridor train-

édicule de métro, l'impact dans l'édicule de la station, ce qui fait que ce n'est pas notre lien principal. On voulait s'en éloigner. La difficulté qu'on avait aussi à agrandir cet édicule-là.

520 Les objectifs du concept retenu : donc un nouvel édicule, un lien piétonnier intégré dans le 5100, de Maisonneuve, et répondre aux besoins de l'exploitation de la STM en termes d'amélioration de la sécurité et de l'efficacité opérationnelle, ainsi que l'intégration de l'accessibilité universelle, les ascenseurs. Alors quand on construit du neuf, on met des ascenseurs.

525 Il répond aux besoins du CUSM en termes de raccordement et de lien piétonnier. C'était ça, son besoin au CUSM, besoin d'un lien efficace, et il y a également un ascenseur dans ce lien-là. Donc il répond aussi au besoin d'accessibilité universelle pour ce lien piétonnier là. Il voulait une vitrine sur le boulevard de Maisonneuve, ne pas passer par un autre édicule pour se rendre à son hôpital. - Ça fait un peu dur.

530 Donc répond au besoin de l'AMT pour l'amélioration et la fluidité des déplacements, tient compte de futur projet d'une quatrième voie ferrée.

535 Ça, c'est une vue en 3D de ce à quoi ressemblerait le nouvel édicule et l'entrée du nouveau lien piétonnier à l'est de la boucle d'autobus. Donc on a l'entrée du CUSM, son entrée propre, et l'entrée de la STM. Ce qui est important de noter ici, c'est les blocs. C'est important que les piétons traversent à l'entrée charretière, à l'entrée de la rue et non pas couper la boucle d'autobus parce que c'est dangereux. Donc on va bloquer l'accès par des moyens d'aménagement paysager pour que les gens fassent le détour pour aller, quand ils vont se déplacer, soit vers l'entrée du CUSM ou vers l'entrée de l'édicule. On voit que le nouveau bâtiment rentre partiellement à l'intérieur du CUSM – parce qu'on manquait d'espace – quand vous allez passer devant la prochaine fois, vous allez vous dire : « Ah! Il y a un édifice qui va rentrer là », ce n'est pas très grand.

545 Donc ça, c'est l'existant et ça, c'est le futur. Donc le prolongement, le tunnel actuel arrête ici, va être prolongé jusque là, va se terminer dans le stationnement et il va y avoir un

édicule où les gens vont sortir sur la place publique que le PPP va aménager ici. Ensuite, notre
nouvel édicule va être ici à l'est de la boucle d'autobus avec ses deux ascenseurs, ses deux
escaliers et le lien piétonnier est là en jaune, avec le tunnel piétonnier, la partie souterraine
550 après l'escalier et l'ascenseur, le tunnel pour se rendre jusqu'au bâtiment du CUSM et il rentre
partiellement ici à l'intérieur du 5100, juste la partie rez-de-chaussée. Il y a une entrée ici, une
entrée là, puis une autre entrée ici; il y a différents accès.

Donc les étapes du projet. L'étude de préfaisabilité nous a permis de définir ce
555 concept-là. L'étude de faisabilité qui est actuellement en cours nous permet de raffiner le
concept, de faire toutes les études qu'on a de besoin pour confirmer cette étude-là, donc les
études environnementales, les études de sols, les études d'aménagement détaillé, les
estimations de coûts, tout comment est-ce qu'on va le réaliser, l'échéancier détaillé, mais
surtout la stratégie de financement pour qu'on puisse le présenter au gouvernement. Donc
560 c'est la prochaine phase, l'approbation par les autorités et le financement du projet pour
qu'ensuite, on puisse tomber à la phase de planification de la mise en œuvre et la mise en
œuvre.

Donc non, je ne le sais pas quand est-ce que ça va être construit, je ne sais pas
565 combien ça coûte. Ce n'est pas encore complètement terminé. On est en train de faire ces
estimations-là. Il y a des parties de l'étude de faisabilité qui ne sont pas encore terminées. On
est en plein dedans. Donc on est en train de terminer ça pour le printemps, pour pouvoir
déposer ça au gouvernement et on fait ça ensemble, l'AMT, le CUSM et la STM.

Donc le nouveau concept répond aux objectifs du projet qu'on s'était donnés au début.
570 Les objectifs de la STM qui étaient l'ajout d'un deuxième édicule pour désengorger l'édicule
existant, pour améliorer l'efficacité opérationnelle avec des zones de perception multiples;
améliorer les flux de circulation; intégrer l'accessibilité universelle; puis offrir plus de flexibilité
aux usagers du transport en commun.

575 Répondre aux besoins du CUSM en termes de raccordement et de liens piétonniers,
parce que les gens ont besoin d'avoir une porte d'entrée réelle pour se rendre de l'autre côté,

580 ne pas passer par un édicule engorgé puis aller à contre-courant de gens qui sortent du train puis qui se rendent à toute vitesse vers le métro. Et répondre aux besoins de l'AMT pour améliorer la fluidité des déplacements. C'est tout.

LA PRÉSIDENTE :

585 Merci. Alors après ces présentations intéressantes sur à la fois le territoire et puis les projets en cours, je vais rapidement – parce que le temps file – vous faire un peu le point sur les travaux de ce qu'on a appelé le comité d'orientations.

590 D'abord, juste pour vous dire, le comité était composé de représentants de la Ville de Montréal, du CUSM, de l'Agence métropolitaine de transport, du ministère des Transports du Québec, de la STM, Quartier vert actif et en santé, le Conseil communautaire, le cinéma NDG, la STM, l'ARUC, l'Association des résidents de Saint-Raymond, la Concertation inter quartier également. Donc on a essayé d'aller assez largement pour voir qui étaient les parties prenantes au projet.

595 On a eu quatre rencontres depuis le mois d'octobre et ces quatre rencontres-là, il y avait trois séances qui ont porté sur l'aménagement du territoire, la qualité de vie, le transport et la circulation. Et ce qu'on a fait dans la quatrième, c'est qu'on a essayé de se projeter dans les perspectives pour le secteur à l'étude et surtout d'analyser quelles étaient les possibilités de gain pour la collectivité de Notre-Dame-de-Grâce.

600 Alors l'exercice auquel on avait convié les gens du comité, c'était au fond un exercice de projection dans l'avenir. On demandait aux gens de ne pas tenir compte – parce qu'on sait qu'il y a un contexte qui, parfois, peut être difficile, par exemple pour la circulation, ces jours-ci, il y a beaucoup de nuisances dues aux travaux – alors on a demandé aux membres du comité
605 de se projeter, mettons, en 2015 et de se dire : bon bien, le CUSM a déjà ouvert ses portes, le cinéma NDG est, on l'espère, en opération, les travaux routiers majeurs ont été faits, les routes d'autobus ont été modifiées pour tenir compte des réalités, bref on est dans un moment où on

dépasse ce qui est immédiat et on regarde à quoi ressemble l'activité dans le quartier et quelles sont les nouvelles demandes qui émergent.

610

Donc c'est le cadre qu'on a demandé au comité d'orientations de travailler pour préparer l'étape des visions et des principes d'aménagement. Alors c'est un peu ce que je vais vous présenter rapidement.

615

Je vous avais déjà parlé du mandat. En fait, ce qui est sorti, c'est des enjeux qui ont été clairement identifiés, des éléments de vision qui tranquillement faisaient consensus ainsi que des hypothèses et des principes d'aménagement. Et il restait ensuite toute une série de questions qu'on a abordées mais qu'on espère, avec l'aide de la population, être capable de fouiller un peu plus.

620

Donc de novembre à janvier, on a fait ces séances de travail là. Ce soir, on a la séance d'information publique. Comme je vous l'avais dit, le 7 mars, on va avoir le dépôt de vos mémoires et ensuite, pour commencer le 12 mars avec l'audience des mémoires.

625

Donc au niveau du comité, finalement, ce qui est ressorti comme je vous disais, c'est cinq enjeux importants, quatre éléments de vision, six principes d'aménagement et quelques opportunités et gains potentiels pour la collectivité.

630

Les cinq enjeux. Des lieux, bien sûr, à requalifier et la Ville nous les a très bien présentés tout à l'heure, qui avaient des trames urbaines qui étaient brisées, à reconstituer. Il y avait des quartiers à valoriser; des moyens de transport alternatifs aussi à inscrire dans l'aménagement urbain; et, finalement, des équilibres à maintenir, voire même à garantir, c'est-à-dire comment est-ce qu'on pouvait préserver les milieux de vie existants, comment est-ce qu'on pouvait retravailler sur l'ensemble du développement de la densification, comment on pouvait concilier ça, par exemple, avec l'accessibilité à du logement abordable et à des enjeux qui étaient plus importants.

635

640 En fait, le travail du comité a permis d'indiquer clairement qu'il faut construire pour l'avenir mais pas de n'importe quelle façon. Le comité a spécifié qu'il fallait avoir une réflexion intégrée. Donc il y a un certain nombre d'éléments de vision qui devaient prévaloir lorsqu'il y avait à faire des choix pour le quartier.

645 Je vous dirais quatre blocs particuliers : construire un quartier avec une offre de logements mixtes et abordables en gardant présente à l'esprit la qualité de vie des résidents; privilégier l'installation de services de proximité et de lieux de rencontre; développer un quartier vert; désenclaver, interconnecter à l'environnement; et, finalement, que tout cela se fasse en élaborant des mécanismes de participation avec la population locale et les institutions. Ce que les gens voudraient, souhaiteraient, c'est que vraiment tout ça se fasse en collégialité avec des mécanismes d'échange qui permettent aux citoyens en tout temps d'avoir leur mot à dire dans
650 ce qui se passe.

655 Les principes d'aménagement qui ont découlé de ces éléments de vision sont les suivants : c'est, bien sûr, la préoccupation d'augmenter la sécurité des piétons et des cyclistes; la préoccupation d'accroître la densité de la population par des stratégies de qualification de l'environnement mais toujours en gardant à l'esprit l'idée des logements abordables; l'interconnectivité, on voulait améliorer l'interconnectivité à la fois entre les différents secteurs du quartier qui était à l'étude mais aussi entre le quartier, les arrondissements voisins et même le centre-ville. L'idée, c'est qu'il fallait aussi faciliter les déplacements, planifier et aménager le quartier en s'appuyant sur un partenariat fort institutionnel, communautaire. Et, finalement,
660 tabler sur les caractéristiques socioculturelles du quartier dans la conception et la mise en œuvre du plan de mise en valeur du secteur à l'étude.

665 By the way, if we have some English speaking participants, there is a copy of this presentation in English that is available at the kiosk of the OCPM. Voilà.

665 Finalement, j'arrive à mes derniers acétates. Il y avait un certain nombre d'hypothèses qui ont surgi dans notre dernière séance de travail et qu'on a explorées, qui notamment étaient celles de concentrer l'activité qui est liée à l'hôpital autour des rues de Maisonneuve ouest,

670

Décarie sud, le côté nord de Saint-Jacques; d'arriver à requalifier des portions du quartier Saint-Raymond en permettant la construction de logements résidentiels, notamment sur Saint-Jacques – tout à l'heure, on a vu qu'il y a des terrains qui vont être libérés – et ça posait aussi la question de déplacer le commerce lourd et celui lié à l'industrie de l'automobile dans un avenir – on ne parle pas d'un avenir proche – mais on dit à terme. Si on veut rendre ce coin-là qui est plus autoroutier, un coin de vie qui est plus viable, donc il y avait certainement à

675

requalifier un certain nombre de commerces qui sont là.

Autre hypothèse, on se disait qu'il fallait qu'on aménage un meilleur corridor piétonnier le long de Sherbrooke entre Claremont et Girouard. On sait que la trame est dynamique, la Ville nous l'a dit, mais il y a des ruptures. Notamment, on pense au coin Décarie/Sherbrooke ou

680

encore à l'entrée de l'autoroute qui parfois est très dangereuse pour les piétons et même jusqu'au coin de Girouard et de Sherbrooke où il y a, en fait, des ruptures dans la trame urbaine. Donc ça serait important qu'on fasse cela.

685

Les gens du comité ont également trouvé qu'il fallait définir maintenant des usages futurs de terrains qui pourraient devenir disponibles à l'avenir. À titre d'exemple, on se disait : est-ce que, par exemple, la vocation du lieu dans lequel on est maintenant va demeurer la même? Est-ce que le terrain de stationnement qui se trouve du côté de la rue Northcliffe, est-ce que ça va rester un terrain de stationnement ou est-ce que ça pourrait devenir autre chose? Est-ce que le *Kentucky* va toujours rester là dans le type d'environnement qu'il est là? Donc on se disait est-ce qu'on peut dès maintenant définir ce qui pourrait être les usages futurs de ces

690

terrains-là?

695

Finalement, il y avait une grande préoccupation pour la sécurité des piétons, pour la sécurité des résidents. Dans tout le tronçon Upper-Lachine, entre Décarie et Girouard, ainsi que la bretelle d'accès qui est maintenant fermée à l'autoroute 15 Sud sur Girouard – il y a la 720 sur Girouard – et les gens disaient si on décide de laisser la rue Girouard à double sens, est-ce qu'on peut, à ce moment-là, traiter l'ensemble de ce territoire-là comme un seul espace qui pourrait être verti, qui pourrait être aménagé pour les piétons, pour les cyclistes? Et quels sont les types de projets qu'on pourrait faciliter là-dessus?

700 Vous avez peut-être vu certaines esquisses, et on a vu que les étudiants qui sont présents ici nous ont promis certaines réponses pour notre séance du 12 mars. Mais c'est là, bien sûr, la première phase de consultation, donc c'est sûr qu'il y aura encore beaucoup d'occasions de se faire entendre.

705 En fait, si j'avais à résumer, je dirais que ça, c'est quelques-unes de nos hypothèses. Il y en a plusieurs autres qui ont surgi, mais il y a aussi d'autres sujets qu'on n'a pas le temps d'aborder en détail ce soir mais dont vous pourrez trouver le résultat de nos travaux sur le site web. Mais on se pose la question sur quelle est la place des arts et de la culture dans le quartier? Est-ce que c'est nécessaire de donner une emphase particulière autour de tout ce qui
710 va se passer dans les cafés, autour des lieux de culture comme le cinéma NDG, etc.?

Le comité s'est également penché sur toute la question de la trame verte. Comment est-ce qu'on peut lier les espaces verts existants, ceux qui vont être créés par les travaux que ce soit de Turcot? Comment est-ce qu'on peut lier la falaise? Enclavement, désenclavement,
715 on en a beaucoup parlé. Est-ce qu'il y a des avantages? Est-ce qu'il y a des inconvénients? Est-ce qu'il faut augmenter le nombre de liens? Comment augmenter le nombre de liens? C'est un peu toutes ces idées-là qu'on aimerait vous voir commenter dans le cadre de la prochaine étape.

720 Alors si je vais rapidement avec les quelques points qui nous restent, bien sûr, le type de développement qui est souhaité pour la falaise, est-ce qu'on doit créer d'autres bandes ou pistes cyclables pour avoir un réseau qui est encore plus convivial pour les citoyens? Est-ce qu'il faut profiter des travaux en cours et des détours pour changer de façon permanente la vocation de certaines artères?

725 On sait qu'il y a des tronçons de Saint-Jacques qui vont être fermés dans le cadre des travaux de Turcot. S'ils sont fermés à long terme, les habitudes vont avoir changé. Est-ce que c'est là une opportunité pour faire autre chose? On a parlé tout à l'heure de la rue Girouard qui est à double sens. On la laisse à double sens? On la ramène à sens unique?
730

Donc ce sont des questions qui ont surgi. Et je dirais une question qui est revenue de façon assez récurrente, c'est le manque de locaux communautaires et, on dirait, d'accès institutionnels de façon générale, disponibles dans le quartier, à des prix abordables pour pouvoir tenir compte des fonctions nécessaires à des collectivités.

735

Donc une des questions qu'on se posait, c'est quand on planifie le redéveloppement de certains secteurs, quand on planifie certains complexes immobiliers, est-ce qu'il y aurait lieu de faire de l'accès à des locaux communautaires une condition *sine qua non* de développeur de certains terrains ou de certains secteurs?

740

C'est là quelques exemples, au fond, de sujets qu'on pourrait aborder. J'espère que ça vous ouvre un peu l'esprit sur tout ce qui serait possible dans le cadre de la présente consultation. Ça nous amène aussi à l'inscription au registre qui est ouvert à partir de maintenant pour que vous puissiez nous poser vos questions, questions de clarification, etc., etc. Donc je profiterais maintenant pour déclarer la pause et on pourrait revenir dans quinze minutes. L'inscription se fait à l'arrière, à gauche.

745

PAUSE – REPRISE

750

LA PRÉSIDENTE :

Alors j'appellerais, s'il vous plaît, à la table, Marlo Turner Ritchie, s'il vous plaît. Si vous voulez vous présenter ici à la table pour poser votre question. Simplement vous rappeler les règles pour qu'on puisse laisser la parole à un maximum de personnes, je vous demanderais donc d'aller le plus vite possible à votre question et de ne pas trop s'étendre sur les préambules. Merci beaucoup.

755

Excusez-moi, derrière? Est-ce que je peux vous demander de baisser le ton, on va reprendre la séance. Merci.

760

Mme MARLO TURNER RITCHIE :

765 Bonsoir, OCPM. Merci beaucoup pour un très bon départ du processus. Nous, les
résidents, on a hâte. Je fais partie du comité des résidents du quartier Saint-Raymond. Donc
on représente des personnes qui vivent vraiment les impacts du quartier, puis ça fait plusieurs
années qu'on est déjà en partenariat avec les acteurs principaux pour augmenter les impacts
positifs de ces mégaprojets.

770 Mes questions, j'ai deux questions, ce soir. Première question, je crois qu'il faut que je
vous adresse la question? Mais pour la suite, pour la STM, par exemple. Donc je sais que c'est
très intéressant d'avoir les détails ce soir, je me sens rassurée pour voir l'entrée secondaire.
J'aimerais, par contre, savoir au moins quand nous allons avoir confirmation du MTQ, de la
STM, de la province de Québec pour ce qui est de l'investissement nécessaire à mettre au
Vendôme? On voit des belles images, on attend l'argent. Donc ça, c'est la première question.

775 **LA PRÉSIDENTE :**

Première question, parfait.

780 **Mme MARLO TURNER RITCHIE :**

785 Deuxième question. J'ai réalisé récemment qu'on attend un investissement dans notre
quartier, genre Saint-Raymond et les alentours, de plus que 40 M\$, puis je sais que ça
représente plusieurs volets d'investissement. J'ai eu cette information dans une soirée
organisée par le Conseil communautaire Notre-Dame-de-Grâce et, par la suite, d'un partage
de monsieur Tremblay. Puis j'aimerais savoir quand est-ce que les résidents du quartier et les
acteurs communautaires pourraient travailler d'une manière collaborative avec nos
partenaires à la Ville de Montréal pour s'assurer qu'on verrait un investissement clair pour des
logements sociaux et le développement économique. On attend plus de 40 M\$. On veut savoir
790 quel pourcentage de ce montant-là va être octroyé, va être ciblé pour des logements sociaux et
le développement communautaire et économique. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

795 Merci. Alors, madame Di Tomaso, peut-être la première?

Mme GUYLAINE DI TOMASO :

800 Alors pour ce qui est de la confirmation du gouvernement, je ne peux pas répondre à leur place mais je peux vous dire que nous on prévoit déposer notre demande – parce qu'elle n'est pas prête encore étant donné qu'on est encore en train de faire l'étude de faisabilité – on va déposer notre demande au gouvernement au printemps. Donc ensuite de ça, quand est-ce qu'ils vont nous donner une réponse? Ça, vraiment, je ne peux pas vous le dire.

805 **LA PRÉSIDENTE :**

 C'est hors votre contrôle.

Mme GUYLAINE DI TOMASO :

810 Ça, c'est hors de notre contrôle. Mais nous on dépose notre demande au printemps.

LA PRÉSIDENTE :

815 Merci. Monsieur Gagnon pour la Ville?

M. LUC GAGNON :

820 Sur l'autre volet de la question, je ne sais pas si on a l'information sur les 40 M\$ - mais tu pourras compléter, Sonia, au besoin, sur la ventilation. Les montants dont vous parlez, ce sont les investissements municipaux que la Ville consent, si je comprends bien, pour réaménager le secteur. Alors ça va comprendre sans doute des réfections d'infrastructures

qu'on ne voit pas parce qu'il s'agit de changer des tuyaux sous la chaussée, mais il y a beaucoup de cet argent-là qui va aller en surface pour un aménagement de grande qualité.

825

Les images qu'on vous présentait tout à l'heure au niveau de l'aménagement du nouveau boulevard Décarie avec son large terre-plein planté, avec ses larges trottoirs, le réaménagement important également qu'on prévoit à l'intersection de de Maisonneuve et Décarie avec la fermeture d'Upper-Lachine va également nécessiter des investissements importants, tout ceci vise à améliorer l'environnement de ce grand secteur-là. En améliorant l'environnement de ce grand secteur-là, on crée des conditions qui vont faire en sorte qu'il y a des investissements qui vont se faire là où il y a des opportunités. Bon.

830

Parmi les questions qui sont posées dans le cadre de la démarche, tel que madame la présidente résumait tout à l'heure, qui ont été établies au terme de la démarche du mois de décembre, il y avait toute cette question de la vocation de la rue Saint-Jacques. Si on fait le tour de l'ensemble du secteur évidemment, il n'y a pas des masses et des masses de terrains vacants. Il y a, par contre, des sites qu'à premier abord, on considère comme étant sous-utilisés. Les abords de la rue Saint-Jacques en sont. On pense qu'il y a un potentiel de redéveloppement là qui est important, soit des fois pour des usages à caractère économique, dont des emplois, mais aussi pour du logement.

835

840

La question du logement social peut se résoudre de différentes façons. Évidemment, lorsqu'un projet résidentiel d'envergure – donc plus de 200 logements – est déposé à l'arrondissement, la Stratégie municipale d'inclusion de logements abordables s'applique. Donc il y a 15 % de logements sociaux et 15 % de logements abordables qui doivent être prévus dans le projet.

845

Il y a également dans le périmètre du secteur à l'étude, certains terrains municipaux. La démolition, par exemple, de l'échangeur Saint-Jacques/Upper-Lachine libère des terrains pour lesquels la vocation n'est pas encore arrêtée. Alors évidemment, si la Ville choisit de développer ces terrains-là à des fins résidentielles, bien il y aura à tout événement des logements sociaux sur cet emplacement-là. Ça répond à votre question?

850

855 **Mme MARLO TURNER RITCHIE :**

À moitié.

860 **M. LUC GAGNON :**

Un complément peut-être?

Mme SONIA VIBERT :

865 Un complément. Au niveau de l'entente entre le CUSM et la Ville pour le projet d'accessibilité au CUSM, c'est des travaux municipaux qui sont requis pour l'arrivée du CUSM. Il y a une entente de 2007 où il y a des travaux qui sont exclusifs Ville et des travaux qui sont exclusifs CUSM, et cette entente-là est une entente publique, puis il s'agit de 62 M\$. Si ça répond à votre question.

870

Mme MARLO TURNER RITCHIE :

Oui.

875 **Mme SONIA VIBERT :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

880

Merci. Madame Catherine Simard, s'il vous plaît.

Mme CATHERINE SIMARD :

885 Bonjour. Mon nom est Catherine Simard. Je travaille pour Québec en Forme et pour le
regroupement Jeunes en santé de NDG. Ma question porte sur l'hypothèse numéro 4, donc la
définition des terrains, de l'usage des terrains dès maintenant et plus particulièrement, le
zonage alimentaire. Donc j'apporte une préoccupation au niveau de la saine alimentation, de
l'accessibilité. Est-ce qu'il serait possible d'imaginer qu'il y aurait une réglementation qui
890 interdirait l'implantation de commerce de type *fast food* entourant le CUSM?

LA PRÉSIDENTE :

895 On entend votre préoccupation. Monsieur Gagnon?

M. LUC GAGNON :

900 À ma connaissance, il n'est pas possible de faire une telle discrimination dans un
règlement. Écoutez, je prends la question, je vous donne la réponse en tout état de
connaissance ce soir. On va fouiller la question et puis on déposera la réponse clairement sur
le site de l'Office. Mais ce que je comprends, c'est que la législation ne permet pas à une ville
de discriminer le type de restaurant. C'est-à-dire qu'on autorise des restaurants ou on ne les
autorise pas. Si on autorise un restaurant, ça peut être une bannière de restauration rapide
comme ça peut être un restaurant de type fin de soirée, disons. Mais on va fouiller la question,
905 puis on va fournir la réponse à la Commission.

Mme CATHERINE SIMARD :

910 Parfait. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Daniel Guerra, s'il vous plaît?

M. DANIEL GUERRA :

915

920 Bonjour. Daniel Guerra, résident du quartier depuis 42 ans. Maintenant, d'après ce que j'ai vu avec la fermeture d'Upper-Lachine, je me demande est-ce que vous avez calculé les véhicules, les 10 000 véhicules qui empruntent à peu près Upper-Lachine à tous les jours, qu'est-ce qu'ils vont faire? Ils vont disparaître? Où ils vont aller les véhicules? Ils vont prendre Saint-Jacques que c'est déjà une autoroute, que j'ai déjà vu trois accidents mortels depuis quinze ans, moi-même blessé gravement sur Saint-Jacques dans un accident de voiture. Où est-ce qu'ils vont aller?

925 Est-ce que vous allez enfermer la population de Saint-Raymond dans un ghetto où ils ne pourront pas sortir à cause du manque d'accès? On est déjà bloqué au nord par la voie ferrée; au sud par la falaise, par la rue Saint-Jacques. On doit se déplacer jusqu'à Cavendish ou Girouard pour aller au nord. À l'ouest, le seul accès, c'était Upper-Lachine. Qu'est-ce qu'on fait? Qu'est-ce qu'on fait maintenant?

930 **LA PRÉSIDENTE :**

Votre question touche effectivement toute la question de l'enclavement, je vais demander à la Ville de répondre.

935 **Mme SONIA VIBERT :**

940 Est-ce qu'on peut prendre la carte? C'est une préoccupation, on le sait, dans le quartier. Il y a plusieurs études d'achalandage, de débit, qui ont été faites en prenant en compte et l'achalandage du CUSM et celui du projet Turcot. Donc ces études-là, je pense, sont déjà déposées à l'Office.

945 C'est sûr que pour le projet municipal, on en a tenu compte. Mais il faut comprendre que le lien est-ouest va être préservé ici avec le raccordement de la rue Crowley vers Décarie ici au chemin Upper-Lachine. Ce raccordement-là, on l'a fait en 2009 justement pour pallier à la fermeture du tronçon Upper-Lachine entre de Maisonneuve et Crowley. On pense que ce lien-là est le lien qui va être pour la circulation locale de Saint-Raymond. Et une fois rendu à

950 Décarie, vous aurez soit le loisir d'aller vers le nord vers de Maisonneuve et ensuite vers l'est ou vers le sud vers Saint-Jacques. Donc ce lien-là va être préservé et le lien aussi de la rue Saint-Jacques va être préservé. Et on pense qu'avec l'élargissement du boulevard de Maisonneuve et sa mise à double sens, ça va faciliter grandement les mouvements est-ouest.

M. DANIEL GUERRA :

955 Oui, mais je peux vous répondre? Vous enlevez...

LA PRÉSIDENTE :

Je m'excuse.

960 **M. DANIEL GUERRA :**

Je peux répondre?

LA PRÉSIDENTE :

965 Oui, oui, oui.

M. DANIEL GUERRA :

970 ... 10 000 véhicules de la route, vous les mettez où? Vous transférez le problème du coin de de Maisonneuve et Décarie à Crowley et Décarie, devant l'entrée de l'hôpital? Écoutez, je prends l'autobus souvent. Ça prenait, de Girouard à Vendôme, jusqu'à une demi-heure. Est-ce que c'est normal ça?

975 **Mme SONIA VIBERT :**

On sait actuellement, il y a le temporaire et il y a le définitif et entre les deux, il y a toutes les mesures de mitigation qu'on étudie actuellement.

980 **M. DANIEL GUERRA :**

C'est ça. En même temps, est-ce que vous avez demandé aux pompiers qui utilisent Upper-Lachine tous les jours, quotidiennement, pour aller à des points chauds dans l'ouest de la ville comment est-ce qu'ils vont...

985

Mme SONIA VIBERT :

On travaille, Monsieur, avec tous nos partenaires.

990 **LA PRÉSIDENTE :**

Excusez-moi, je vais vous arrêter tout de suite. On ne peut pas avoir d'échanges directs. On entend votre question et on entend votre préoccupation qui est celle d'assurer les liens et de voir comment est-ce que la circulation va être redirigée à l'intérieur...

995

M. DANIEL GUERRA :

Je ne pense pas qu'elle peut être redirigée, point final.

1000 **LA PRÉSIDENTE :**

... du territoire.

M. DANIEL GUERRA :

1005

Parce que là, c'est un problème majeur. Le problème majeur, c'est d'utiliser Saint-Jacques comme une voie d'accès, ce n'est pas une voie d'accès! Et Saint-Jacques est très difficile d'accès soit pour les piétons, pour les voitures aussi. Essayez de tourner sur Saint-Jacques, c'est un problème. C'est une autoroute, que vous vouliez ou que vous ne vouliez pas! Donc essayez d'envisager Saint-Jacques comme une autoroute, pas comme une route d'accès.

1010

LA PRÉSIDENTE :

1015

Monsieur Guerra, je vous inviterais à nous faire part de cette opinion dans le cadre de la deuxième partie. Merci. J'appelle maintenant monsieur Robert Menzies?

M. ROBERT MENZIES :

1020

I live just off of Upper-Lachine and I take the 90 almost every day and the closing of the Upper-Lachine tunnel concerns me. So, I would like to know how you will make sure that the area continues to be served by a bus route? Please.

M. LUC GAGNON :

1025

Est-ce que je peux vous répondre en français?

M. ROBERT MENZIES :

1030

Oui, bien sûr.

M. LUC GAGNON :

1035 La STM est en train d'évaluer justement les parcours alternatifs qui vont permettre de desservir le quartier Saint-Raymond et les abords du CUSM, malgré la fermeture d'Upper-Lachine. Donc on n'a pas actuellement de tracé qui est défini mais la réflexion est en cours à la STM.

LA PRÉSIDENTE :

1040 Merci. Il y a quelqu'un de la STM qui a une réponse complémentaire?

Mme SONIA VIBERT :

1045 Oui. C'est mon collègue qui va répondre.

LA PRÉSIDENTE :

1050 S'il vous plaît, vous pourriez peut-être vous diriger au micro.

Mme SONIA VIBERT :

C'est monsieur Labelle qui va répondre à ma place.

1055 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

M. ALAIN LABELLE :

1060 On fait présentement...

LA PRÉSIDENTE :

1065 Pouvez-vous vous présenter, s'il vous plaît?

M. ALAIN LABELLE :

1070 Oui. Alain Labelle, chef de Division gestion des réseaux relation avec les partenaires. En fait, les équipes sont en train présentement d'analyser les différents scénarios possibles, les mesures de mitigation et les besoins pour évaluer quel sera l'impact d'une telle fermeture et quelles sont les alternatives.

1075 Par exemple, ça pourrait résulter en demande de mesure de mitigation voie réservée, en demande de mise permanente de Girouard dans les deux sens. Il y a différentes analyses. Donc on n'est vraiment pas – à ce stade-ci, on n'a pas de réponse sur dire à quel endroit les lignes de bus vont passer, quel sera l'impact. On est en train de travailler sur ça.

LA PRÉSIDENTE :

1080 Bref, on comprend que vous avez cette préoccupation-là à l'esprit, de préserver...

M. ALAIN LABELLE :

1085 Tout à fait, puisqu'on a environ 6 000 déplacements à ce point-là dans chaque direction pour les lignes 90 et 104. Donc c'est des gens dont on veut s'occuper.

LA PRÉSIDENTE :

1090 Merci beaucoup. Est-ce que ça répond à votre question, Monsieur?

M. ROBERT MENZIES :

Oui.

1095

LA PRÉSIDENTE :

Merci. J'appelle maintenant monsieur Pierre Zovilé.

1100

M. PIERRE ZOVILÉ :

Bonjour. Pierre Zovilé, je suis chargé de projet au GRUHM. Au GRUHM, on a eu trois mandats.

1105

LA PRÉSIDENTE :

Excusez-moi?

1110

M. PIERRE ZOVILÉ :

Le Groupe en recherche. On a eu trois mandats concernant l'intersection Décarie/de Maisonneuve depuis 2010. Le premier – ça va être juste une petite introduction pour vous situer mon propos – le premier, c'était d'implanter une piste cyclable. Le deuxième, c'était de franchir l'intersection Décarie/Upper-Lachine. Et le troisième, considérant déjà les deux précédentes étapes, o.k., c'était d'imaginer la synchronisation de l'intersection et tous les circuits d'accès et de sortie de l'hôpital. Alors c'est un projet, c'est des mandats qu'on a eus avec le cabinet de la deuxième opposition de la Ville de Montréal, c'est-à-dire Projet Montréal, et mon principal interlocuteur, c'était Peter McQueen.

1115

1120

Donc avec Peter, on a eu le lien avec la population pour avoir un *feedback* sur notre travail. On est arrivé dans le dernier mandat, donc l'intersection. Peter nous a demandé de

garder le plus de choses telles quelles. C'est-à-dire ne pas boucher Upper-Lachine et d'essayer d'imaginer comment on pourrait organiser tout ce secteur-là.

1125 Alors notre solution, elle est simple. Elle consiste à mettre la piste cyclable le long de la voie de chemin de fer. Là, ce soir, je suis un peu tombé en déconvenue lorsque j'ai vu qu'il y avait une quatrième voie qui était annoncée, o.k. Et donc, après ça, une fois qu'on a eu mis les cyclistes sur le pont et qui passaient au-dessus, on était débarrassé des cyclistes.

1130 Pour les automobiles, notre point, c'était de profiter de la petite rue Crowley qui, finalement, fait beaucoup de travail et permet de réduire le nombre de mouvements à l'intersection Décarie/de Maisonneuve. Alors j'ai écrit à un moment donné : « Décarie/de Maisonneuve, ce n'est pas un échangeur, c'est une intersection. » Et on profite de la rue Crowley pour amener beaucoup de gens, o.k., en conservant des directions droites de façon à
1135 rejoindre l'hôpital dans les deux sens. À un moment donné, moi, j'ai failli me faire renverser par des véhicules à une intersection – pas celle-là mais une autre – où il y a des gens qui tournent à droite et qui viennent de loin, qui ne signalent pas leur virage et puis, bon, bien moi, je suis dans le milieu de la rue, la voiture qui descend finalement à un moment donné, elle me fonce dessus.

1140 Donc je parle avec monsieur Brisset, je dis : « Regarde, pour Décarie, je ne veux plus qu'on tourne à droite, je ne veux plus qu'on tourne. » Mais il dit : « Mais là, tu ne peux pas faire une intersection, on va tout droit. » Et finalement, Peter nous est arrivé avec les mouvements qui sont les plus importants. Tout ça, c'est en ligne. J'ai déjà un travail dans un mandat où il y
1145 a eu un lien du site de l'OCPM vers mon site personnel où il y a tous ces documents-là. Je pense que ça serait une bonne idée si vous pouviez faire la même chose avec celui-là.

1150 Maintenant, ma question. Quand vous dites que la chose la plus importante, c'est la sécurité des piétons et des cyclistes, quand on voit l'aménagement qui est proposé, ceci dit, l'espace dédié aux transports actifs, aux piétons et aux cyclistes en dessus d'une autoroute, ça me fait rigoler, o.k. Ça me rappelle l'aménagement du ministère des Transports à Côte-Saint-Paul en dessous de la 15. Vous aviez un marché de fruits avec des néons, des gens qui font

1155 du skateboard puis du patin à roulettes, puis tout le monde à l'air d'avoir un fun noir. La vérité, c'est qu'un viaduc comme ça, c'est humide, il n'y a pas de soleil et généralement, ça sent l'urine et c'est vraiment pas un endroit plaisant.

Alors ma question...

1160 **LA PRÉSIDENTE :**

Votre question.

M. PIERRE ZOVILÉ :

1165 ... c'est dans la hiérarchie des priorités, comment vraiment vous les mettez les piétons et les cyclistes? Parce que là, ils arrivent en premier dans la liste mais quand on regarde comment ça se traduit dans le terrain, on se retrouve toujours avec une intersection où il va y avoir plein de virages à droite, à gauche, les piétons vont passer quinze minutes avant de pouvoir traverser, puis les cyclistes, ils sont toujours là.

1170

LA PRÉSIDENTE :

1175 Oui. Mais écoutez, je vous remercie de votre commentaire. Je sais que dans les travaux du comité, on nous a présenté diverses études de circulation qui sont présentement en ligne, donc vous pouvez aussi continuer à regarder. Ce sera très bien que vous envoyiez, si vous avez d'autres solutions, que vous veniez nous les présenter dans la phase...

M. PIERRE ZOVILÉ :

1180 C'est dans mes intentions.

LA PRÉSIDENTE :

1185 ... dans la phase de mémoires. Donc on compte sur vous là-dessus. Et je ne sais pas si la Ville a un complément de commentaire?

M. LUC GAGNON :

1190 Avant que Sonia prenne la parole, je voudrais seulement rappeler que la situation à laquelle on sera confronté à l'ouverture de l'hôpital ferait en sorte de rendre justement très dangereuse la circulation de cette intersection pour les piétons et les cyclistes. Et c'est justement en fonction de cet objectif-là qu'on souhaite réaménager l'intersection, avec les conséquences que ça a sur Upper-Lachine. Alors, Sonia?

1195 **Mme SONIA VIBERT :**

1200 Oui. Moi j'aimerais revenir sur votre notion de tunnel qui pue, qui est sombre. C'est exactement ça qu'on cherche à modifier comme notion. De partir de l'existant ici – de ça, vous voyez l'image où les trottoirs sont très étroits, c'est purement autoroutier, il n'y a pas de lumière – de partir de ça à justement jouer sur les niveaux, démolir les murs qui enferment ce lieu et qui fait qu'on a l'atmosphère d'un tunnel. On propose aussi deux plans d'éclairage complets : un plan architectural, dynamique, pour animer ce lieu-là et un plan d'éclairage sécuritaire complet.

1205 Ce qui est important aussi de mentionner, c'est que c'est très difficile – et je comprends – pour vous d'imaginer ce lieu-là une fois terminé. Mais le tunnel à traverser sera à peine de 30 mètres. Le dessous du viaduc comme tel, le tablier du pont, ça ne fait même pas 30 mètres de long. Donc la notion de tunnel n'existera plus à l'ultime. C'est ce qu'on souhaite. Et on pense, et je le redis, c'est une opportunité de créer un lieu unique avec un fort potentiel au niveau des
1210 aménagements, autant pour les piétons que pour les cyclistes.

M. PIERRE ZOVILÉ :

1215 Je pense que vous avez raison, j'ai un peu exagéré parce qu'effectivement, à Côte-Saint-Paul, c'était, je pense, dix voies de large. Là, effectivement, c'est juste trois voies de chemin de fer. Il n'en est pas moins vrai qu'après cette petite oasis de verdure si plaisante, bien, on retombe dans le trafic et on retombe sur le trottoir de de Maisonneuve qui ne fait pas plus que quatre pieds.

1220 **Mme SONIA VIBERT :**

Bien, justement, on va le modifier le trottoir de de Maisonneuve. C'est ça, l'idée. C'est de presque doubler la largeur de de Maisonneuve, le mettre à double sens, deux fois dans chaque sens et d'élargir les trottoirs pour justement offrir du confort aux citoyens et des bandes cyclables du côté sud et du côté nord. Donc d'élargir le boulevard de Maisonneuve devient nécessaire et c'est pourquoi on doit fermer Upper-Lachine.

1225 Et je veux revenir sur une image qui est très parlante, c'est celle-là. Avec ce mur ici, qui commence le viaduc et l'effet de tunnel, c'est de mur-là qu'on souhaite démolir et rabaisser le niveau de de Maisonneuve...

1230 **LA PRÉSIDENTE :**

Excusez-moi, Monsieur. Excusez. Laissez-la terminer son explication.

1235 **Mme SONIA VIBERT :**

1240 Ce que je souhaite dire, c'est qu'à la Ville, on travaille et nos efforts vont dans le sens que vous souhaitez. C'est-à-dire, on souhaite minimiser l'effet de tunnel, on souhaite – et c'est dans les priorités numéro 1 au niveau de nos aménagements – que ce soit sécuritaire et que les gens surtout souhaitent y aller. Donc c'est un défi pour nous, mais on pense encore, je le répète, que c'est une opportunité pour le quartier.

M. PIERRE ZOVILÉ :

1245 Étant donné que ce n'est pas une place de débat, je vais vous remercier.

Mme SONIA VIBERT :

1250 Merci, Monsieur.

M. PIERRE ZOVILÉ :

J'en aurais beaucoup à dire. Je vous remercie.

1255 **LA PRÉSIDENTE :**

Parfait, mais on espère qu'on va pouvoir vous entendre nous dire tout ça dans la phase d'audition des mémoires.

1260 **M. PIERRE ZOVILÉ :**

Oui. Probablement. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1265 Merci beaucoup, Monsieur. J'appellerais maintenant monsieur Sam Boskey, s'il vous plaît. Bonsoir.

M. SAM BOSKEY :

1270 Bonjour, Madame. Ma première question s'adresse à l'équipe de monsieur Gagnon, une question un peu générale. Quand on regarde le développement et les orientations d'aménagement dans le quartier Saint-Raymond, on commence par zéro. Il existe déjà des

1275

choses qui sont là. On a regardé – la Ville a adopté en 92 un plan d'urbanisme qui a été rajeuni au début des années 2000 après que la nouvelle ville a été constituée, qui contenait des orientations spécifiques pour le quartier Saint-Raymond et pour le boulevard de Maisonneuve au nord de la voie ferrée. Et il y avait un certain nombre d'attentes dans ce plan d'urbanisme pour changer, canaliser dit-on le développement à l'avenir, surtout concernant les irritants causés par la cohabitation de certaines fonctions résidentielles et commerciales lourdes.

1280

Bon, dans les 20 dernières années, il y avait certains changements zonages, il y avait certaines dérogations du Plan d'urbanisme qui ont été faites. Mais j'aimerais savoir, au moment où on commence à regarder un nouveau PPU, c'est quoi l'appréciation de monsieur Gagnon et son équipe de l'effet de ce Plan d'urbanisme dans les dernières 20 années. Est-ce que les orientations ont été respectées? Quels sont les changements qui se sont passés? Est-ce que le développement qui s'est passé était en conformité avec le Plan d'urbanisme? Et si on adopte certaines des hypothèses qu'on regarde aujourd'hui ou qu'on nous invite à regarder, quelles modifications significatives dans le Plan d'urbanisme seront nécessaires?

1285

1290

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Gagnon?

1295

M. LUC GAGNON :

Merci, Monsieur Boskey. Bonjour d'abord. C'est un exercice évidemment, avant d'entreprendre la planification d'un secteur comme ça, habituellement, on se pose la question sur son état et puis quelles ont été les tendances qui l'ont affecté au cours des dernières années.

1300

Quant à la question de ce qui est advenu du Plan d'urbanisme de 92 et de 2004 pour ce secteur-là, je vous dirais que les développements – ce n'est pas un secteur qui s'est, évidemment, si on fait exception du projet du CUSM, ce n'est pas un secteur qui a connu une

1305

grande transformation. Ce n'est pas un secteur où les orientations du Plan d'urbanisme de 92 et de 2004 ont été – si on parle d'un anglicisme – *challengées*.

1310

On sent qu'au contraire, les perspectives d'avenir nous amènent justement à reconsidérer ce qui a été inscrit dans le Plan d'urbanisme. L'arrivée du CUSM risque d'amener une – comment dire – des effets, ça n'amènera pas une transformation complète du secteur, et ce n'est pas ce qu'on souhaite de toute façon. Saint-Raymond, c'est entendu, il y a des qualités dans ces milieux de vie qu'on veut préserver. Dans notre appréciation du territoire – et c'était le cas en 2004 dans le Plan d'urbanisme – Saint-Raymond, c'est un quartier établi qu'on ne veut pas transformer. On souhaite que le quartier puisse bénéficier des retombées positives du CUSM et on souhaite évidemment éviter, et quitte idéalement à éliminer les retombées négatives.

1315

1320

On souhaite que les retombées du projet du centre hospitalier sur la rue Saint-Jacques amènent une requalification de ses abords. Dans les études d'urbanisme antérieures, on parlait justement de la nécessité de mieux gérer la cohabitation entre les usages lourds et le voisinage résidentiel. Il y en a quelques-uns sur Upper-Lachine, il y en a également sur Saint-Jacques. Ce qu'on souhaite justement, c'est graduellement amener une transformation de ces espaces-là de façon à ce qu'il y ait davantage d'emplois qui soient sur la rue Saint-Jacques, davantage de logements également qui soient sur la rue Saint-Jacques et qu'on améliore cette cohabitation-là.

1325

1330

Les perspectives d'avenir. Bon, on est ici, en fait, pour se poser la question ensemble. On a amorcé la démarche avec la commission au mois de novembre justement dans cet esprit-là, sans avoir des idées préconçues. On a parlé d'une prémisse de base, c'est-à-dire qu'il y a des qualités dans ce secteur-là qu'on veut préserver. Comme je le disais, on veut s'assurer du meilleur atterrissage possible du centre hospitalier dans le secteur, de façon à ce que ses retombées positives profitent à un grand nombre et que ses retombées négatives soient limitées.

LA PRÉSIDENTE :

1335

Voilà.

M. SAM BOSKEY :

1340

Ma deuxième question, c'est quelque chose un peu plus spécifique et ça concerne la vocation de la falaise St-Jacques ou la marge de manœuvre dans la future vocation de la falaise St-Jacques.

1345

J'ai parlé de 92 tantôt, mais si on retourne à 82, la dernière campagne électorale de Jean Drapeau, il y avait une grande annonce, une grande promesse de réaménager la falaise St-Jacques, de créer un grand parc linéaire, de Girouard jusqu'à la montée Belvédère où se trouve le *Canadian Tire* actuellement. Et la Ville, au fil des années, a dépensé des millions de dollars pour l'expropriation des terrains, pour le réaménagement des terrains, pour la stabilisation – un certain biologiste qui s'appelle Pierre Bourque a découvert des petites plantes de la Baie James qu'il a apportées pour planter – et le comité environnemental du syndicat des cols bleus a adopté la falaise à un certain moment comme un projet pour le nettoyage, et on a fait beaucoup de travail pour la construction d'une piste cyclable qui pourrait, l'hiver, devenir une piste de ski de fond. Donc l'idée de ce parc linéaire, qu'on a commencée avec le parc Terry-Fox – mais ce n'était pas extensionné – était d'ouvrir la falaise à une utilisation récréative.

1350

1355

1360

Et au fil des administrations successives, soient de Drapeau, de Doré et de Bourque, etc., pour Tremblay, certaines années, il y avait l'argent pour la falaise; certaines années, il n'y avait pas d'argent pour la falaise, mais c'était toujours comme un projet là. Jusqu'à subitement, à ma connaissance il y a trois ans à peu près, quand, dans une audience publique sur la construction de Turcot, on a appris par la bouche du ministre des Transports que la Ville a interdit tout accès à la falaise St-Jacques, parce qu'après 25 ans, tout à coup, la Ville a décidé que c'était trop dangereux. Et la Ville a été très avare avec les renseignements. Et quand moi

1365 j'ai essayé d'avoir une copie d'un écrit, je me suis retrouvé devant la Commission d'accès à l'information parce que la Ville ne voulait rien dévoiler.

1370 Donc ma question, c'est que quand on commence à regarder l'avenir de la falaise, est-ce que vous pouvez nous clarifier c'est quoi la marge de manœuvre? Est-ce qu'effectivement, l'idée et le rêve et les millions de dollars qui étaient à investir d'avoir un parc linéaire et une fonction récréative qui peut être accessible au public tout en respectant l'écologie de la falaise, est-ce que c'est quelque chose qui est toujours possible? Ou est-ce que dans le mandat avec lequel vous vivez, la falaise est effectivement un *no man's land*, un endroit où il n'y aura pas d'accès à la population à la fois du Sud-Ouest et de Notre-Dame-de-Grâce?

1375 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Gagnon?

1380 **M. LUC GAGNON :**

Si je suis content de pouvoir répondre à cette question-là, j'en parlais avec un visiteur à notre kiosque en début de soirée justement, j'étais étonné de voir – en fait, de ne pas sentir beaucoup d'intérêt autour de la falaise St-Jacques. On reçoit beaucoup de commentaires et d'idées pour Upper-Lachine, on en reçoit également sur Décarie, mais peu de gens nous parlent de la falaise. Peut-être parce que vu de NDG, c'est un élément qu'on perçoit moins. Évidemment, la falaise, quand on est en bas, quand on est dans le Sud-Ouest, c'est un élément de mise en scène, ça fait partie du paysage.

1390 Dans le Plan d'urbanisme, c'est un écoterritoire, donc c'est un lieu qui a une valeur écologique qui est reconnue, dont les possibilités d'usages ne sont pas illimitées mais ne sont pas limitées non plus. On travaille en fonction d'un scénario où il serait possible d'accéder à la falaise, donc il serait possible d'avoir un sentier multifonctionnel mais pas d'avoir d'activités extensives.

1395 Dans le cadre des discussions que la Ville a actuellement avec le ministère des
Transports du Québec dans le cadre du projet Turcot, l'idée est de rendre la falaise accessible,
autant par le haut que par le bas, par l'aménagement d'un grand parc linéaire, d'une grande
bande multifonctionnelle qui permettrait donc de franchir d'est en ouest la falaise qu'on voit ici
à l'écran, et qui permettrait également d'accéder à la falaise elle-même par le biais d'un sentier
1400 qui serait aménagé.

Il n'y a pas de plan de fait, mais pour répondre clairement à votre question, ce n'est pas
un sanctuaire intouchable. C'est un écoterritoire qui a une valeur écologique reconnue mais
auquel on souhaite donner accès tant par le bas que par le haut.

1405

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

1410

M. SAM BOSKEY :

Merci. Juste pour dire que vous savez que la piste est là et si vous pouvez traverser la
clôture quand les gardiens ne sont pas là, on peut marcher pendant des kilomètres sur la piste
qui était presque complètement complétée il y a un certain moment donné.

1415

M. LUC GAGNON :

Et qui est encore utilisée, oui.

1420

M. SAM BOSKEY :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1425

Merci. Monsieur Peter McQueen?

M. PETER McQUEEN :

1430

Bonsoir à tous. Comme conseiller de ville pour Notre-Dame-de-Grâce, je vous souhaite la bienvenue à Notre-Dame-de-Grâce et je vous remercie pour votre travail ici. Par contre, je vais vous demander en premier de faire deux choses en même temps. Thank you for having an English translation at the back of the presentation, but the next time, would it be possible to put in English on one of the two screens? Is that technically possible? And would it be possible to carry out?

1435

LA PRÉSIDENTE :

We will try. We will ask our technical people and try to get you an answer next time.

1440

M. PETER McQUEEN :

Perfect. That would be good for the next time, because the writing is a little small to read in English.

1445

Deuxièmement, je vais vous demander de ne pas faire deux choses en même temps. Les gens de Notre-Dame-de-Grâce, et spécialement beaucoup les gens de Saint-Raymond, ont signé – plus que 1 000 personnes ont signé une pétition dont le but est clair : c'est de retarder la fermeture de Upper-Lachine jusqu'à ce que la construction du nouveau pont Saint-Jacques par-dessus la 15 avec sa nouvelle entrée d'autoroute vers le nord soit finie.

1450

Écoutez, cette salle est pleine de personnes – this hall is full of people from Saint-Raymond who are concerned about how isolated Saint-Raymond is going to be when Upper-Lachine is closed. So, you can imagine how they feel about St-Jacques and Upper-Lachine

1455 being closed at the same time. They feel it's impossible. There is no way. It will cut off Saint-Raymond and all of NDG from Saint-Henri, from Westmount, from Vendôme metro. And it is simply unacceptable.

1460 Alors je vous demande – le MTQ est ici ce soir, la Ville est ici ce soir – pouvez-vous faire une promesse – ce n'est pas tellement compliqué – juste retarder que quand les travaux du MTQ sur Saint-Jacques soient finis, qui est juste dans un an et demi, deux ans, et à ce point-là, vous fermez Upper-Lachine. Alors pouvez-vous faire cette promesse?

LA PRÉSIDENTE :

1465

C'est votre question, Monsieur McQueen? Est-ce qu'ils peuvent faire cette promesse?

M. PETER McQUEEN :

1470

Du gros bon sens.

LA PRÉSIDENTE :

1475

Je ne suis pas sûre que ce soit tout à fait une question qui est recevable.

M. LUC GAGNON :

Je peux y répondre quand même.

1480

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y.

M. LUC GAGNON :

1485

Monsieur McQueen, comme élu, vous me permettez de vous répondre évidemment que les promesses, ce n'est pas nous qui pouvons les faire, mais on peut quand même vous donner l'état exact de la situation. Alors c'est ce que Sonia va faire au niveau de la coordination – je comprends de votre question – la coordination des travaux dans les deux cas. Alors Sonia va vous répondre.

1490

Mme SONIA VIBERT :

Merci d'amener cette question-là. C'est aussi une grande préoccupation pour les gens de la Ville, et ce, du MTQ. Comme vous le savez sûrement, il y a un comité de coordination conjoint qui est en cours, qui se mobilise justement pour travailler et une grande équipe pour travailler à des mesures de mitigation pour essayer d'harmoniser ces deux chantiers-là. On est conscient que c'est deux chantiers majeurs et c'est sûr que ça a des impacts dans le quartier.

1495

Il faut aussi comprendre qu'avec les mois, les chantiers vont changer. Par exemple, le boulevard Décarie va être ouvert direction nord probablement à l'été. Donc ça va devenir une voie d'accès importante par le raccordement de la rue Crowley qui va maintenant être accessible – attendez. Donc ici, Upper-Lachine est le chemin jusqu'à Crowley. Et par Décarie, ça va être possible d'accéder à de Maisonneuve parce que le pont qu'on est en train de reconstruire, on espère le finir au mois de juillet prochain, ce qui va nous permettre, comme je disais, de démolir le talus existant et ouvrir Décarie. Donc actuellement, on n'envisage pas Décarie parce que c'est fermé depuis longtemps, on le sait, depuis un an et demi, mais dans les prochains mois, ça devrait être ouvert.

1500

1505

L'autre chose, actuellement, on est en train de travailler au plan de faisabilité du projet Upper-Lachine et du réaménagement de l'intersection Décarie/de Maisonneuve. Il y a plusieurs étapes qui restent encore à passer. Notre souhait, c'est de commencer les travaux en 2014. Quand exactement en 2014? On ne le sait pas. Mais une chose est certaine – et ça peut peut-être vous rassurer – nous, notre souhait, c'est de repousser le plus longtemps possible la

1510

1515 fermeture complète du tronçon Upper-Lachine. C'est-à-dire qu'on veut organiser notre chantier en phases et de toujours maintenir le lien Upper-Lachine à la fois pour les autobus et les automobilistes le plus longtemps possible jusqu'à la fermeture complète qu'on envisage probablement à la fin de 2014.

1520 Le chevauchement avec le projet du MTQ au niveau du pont qu'ils ont à démolir et à reconstruire au-dessus de l'autoroute Décarie, on pense que si tout va bien, si les deux chantiers, dans la prévision de nos chantiers, ça se déroule en parallèle, c'est un chevauchement de quelques mois qui serait peut-être envisageable. Mais on serait – et je suis très honnête en disant ça – on est à la période où on évalue toutes les situations et où on est
1525 en train d'évaluer tous les scénarios. Et actuellement, on n'a pas toute l'information en main. On a un plan de match et on s'assure d'avoir toutes les études au niveau de l'impact, autant sur les autobus de la STM et du réaménagement d'autres carrefours, et aussi de donner l'opportunité aux véhicules d'utiliser d'autres chemins alternatifs pour justement soulager tout ce secteur-là. Donc, oui, Monsieur McQueen, on est vraiment très au fait de cette question-là.

1530

M. PETER McQUEEN :

Parfait. Bien, permettez-moi de conclure en disant qu'il y a une partie du plan de circulation du CUSM que j'appuie complètement et c'est le nouveau pont Saint-Jacques et la
1535 nouvelle bretelle d'entrée vers la 15 Nord de cette bretelle. Alors j'ai parlé à monsieur Dubé, ce soir, et je lui ai fait part de ceci et qu'ils dépêchent leurs travaux le plus vite possible pour que ça soit fini le plus tôt possible, parce que cette entrée vers le nord, c'est bon pour les gens qui partent de l'hôpital mais c'est aussi bon pour les gens de Saint-Raymond et les gens de Saint-Henri, et ça enlève clairement du trafic de Sherbrooke, parce que tout ce monde-là n'a plus
1540 besoin de monter à Sherbrooke.

Alors espérons que le MTQ peut se grouiller et que la Ville peut retarder un petit peu. Parce que, finalement, vous avez mentionné Crowley et je suis certain que des gens dans la salle ici sont sceptiques un peu que Crowley peut même remplacer Upper-Lachine. Mais si on

1545 parle que Crowley va remplacer Upper-Lachine et Saint-Jacques, je pense que vous poussez l'incrédulité un peu loin.

 Finalement, je laisse une copie de ma pétition pour la commission tout de suite.

1550 **Mme SONIA VIBERT :**

 J'aimerais juste répondre à votre...

LA PRÉSIDENTE :

1555

 Oui, on la dépose, s'il vous plaît, à nos analystes. Voilà. Merci beaucoup de votre commentaire. J'appellerais – vous avez un commentaire supplémentaire? Non, ça va? Merci. Parfait. Alors j'appellerais maintenant monsieur Jason Forester ? Bonsoir.

1560 **M. JASON FORESTER :**

 Bonsoir. Mon nom, c'est Jason Forester, j'habite à NDG. Ma question est sur un point dont je n'ai rien entendu parler, ce soir. J'espère que j'ai toujours les bonnes informations sur ce sujet-là. Moi, j'habite à NDG comme j'ai dit, je voyage à pied, je voyage en métro, je voyage
1565 à vélo, je voyage en voiture. Ce soir, j'ai entendu parler un petit peu de l'idée d'un équilibre, je suppose, c'est sur tous les différents modes de transport et étant donné que NDG reste très difficile, avec un accès assez difficile à rentrer et à sortir, surtout ces dernières années avec la fermeture des rues, des entrées et sorties de l'autoroute et tout ça, je pose la question : pourquoi est-ce qu'on ferme l'entrée de la 720 Est de la rue Saint-Jacques?

1570

LA PRÉSIDENTE :

 De la 720 Est par la rue Saint-Jacques?

1575 **M. JASON FORESTER :**

C'est ça. J'ai entendu parler qu'on va la fermer de façon permanente.

1580 **LA PRÉSIDENTE :**

Ce sont les travaux... Oui?

1585 **Mme SONIA VIBERT :**

C'est une question pour le MTQ malheureusement.

1590 **LA PRÉSIDENTE :**

Effectivement. Est-ce qu'il y a encore un représentant du MTQ dans la salle, s'il vous plaît?

1595 **M. ALAIN DUBÉ :**

Votre question était : pourquoi on ferme l'entrée...

1600 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vais vous demander de vous nommer, s'il vous plaît?

1600 **M. ALAIN DUBÉ :**

Alain Dubé du ministère des Transports. Donc la question était : pourquoi on ferme la bretelle Saint-Jacques vers la 720 Est.

1605 **M. JASON FORESTER :**

Exact.

1610 **M. ALAIN DUBÉ :**

1615 C'est bien ça? La bretelle Saint-Jacques, vous savez, est connectée, se raccorde en fait à la structure Saint-Jacques au-dessus de l'autoroute Décarie et des différentes bretelles de l'autoroute dans le secteur. Cette structure-là doit être reconstruite parce que la pile centrale actuelle se trouve exactement à l'emplacement d'une voie future dans le concept futur de l'échangeur Turcot. Donc on doit reconstruire cette structure-là avec une pile qui va être située à un endroit où elle va pouvoir être en permanence et la bretelle, la 720 qui vient se raccorder sur cette structure-là, va disparaître aussi. Parce qu'essentiellement, la structure ne sera plus là et donc le raccordement de la bretelle lui-même va disparaître.

1620 Maintenant, elle ne sera pas reconstruite à cet endroit-là non plus, la bretelle, elle va être accessible en bas par le boulevard Pullman pour aller prendre l'autoroute en direction 720 Est, la future bretelle.

1625 **M. JASON FORESTER :**

Vous la remplacez par une autre bretelle, c'est ça?

M. ALAIN DUBÉ :

1630 Oui.

M. JASON FORESTER :

1635 D'accord.

M. ALAIN DUBÉ :

À terme, il y aura une nouvelle bretelle située – qui ne décrochera pas à partir d'une structure, elle va être à partir du boulevard Pullman vers la 720 Est.

1640

M. JASON FORESTER :

D'accord.

1645

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que ça répond à votre question?

M. JASON FORESTER :

1650

Oui. Quand? Est-ce qu'on sait quand? Dans quelle année? Dans combien d'années?

M. ALAIN DUBÉ :

1655

C'est sûr qu'on prévoit démolir la structure Saint-Jacques aux environs du mois d'août-septembre 2013. Les travaux vont durer de seize à dix-huit mois. Donc ça, c'est pour la reconstruction – la bretelle va être démolie. Maintenant, dans sa portion plus à l'est, si vous voulez, vis-à-vis le village des tanneries entre la rue Saint-Rémi et la rue des Noyers – je ne sais pas si vous vous situez par rapport à Saint-Jacques – cette bretelle-là, elle passe à proximité du 780, Saint-Rémi, passe par-dessus la rue Saint-Rémi, passe derrière les maisons de la rue Cazalais, puis ensuite, elle monte vers l'est. Donc dans ce secteur-là, on doit aussi construire un mur de retenue pour pouvoir construire cette direction-là vers le centre-ville, transférer la circulation et, ainsi de suite.

1660

1665

Donc il y a une séquence de phasage pour la reconstruction de cette portion-là. Et ça, ces travaux-là, c'est prévu à l'intérieur d'un contrat qui s'appelle de « Conception –

1670 construction » et le processus d'octroi de ce contrat-là est en cours actuellement et donc lorsque l'entreprise qui a la réalisation de ces travaux-là nous déposera son plan de phasage exact, avec chacune des séquences de travaux, on sera en mesure de répondre à votre question. Mais pour le moment, c'est à l'intérieur d'une séquence de travaux que ce partenaire-là ou ce fournisseur-là du ministère, qui n'est pas encore engagé, doit établir. Donc, oui, il va y avoir un délai très long entre la fermeture et la réouverture de la bretelle Saint-Jacques vers la 720 Est.

1675 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup.

1680 **M. JASON FORESTER :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1685 Écoutez, il est 9 h 30. J'ai un dernier intervenant sur la liste. - Ah! J'en ai d'autres. Alors j'aimerais peut-être vous inviter tout de suite à inscrire votre désir d'intervention avant que nous fermions le registre dans quelques minutes. J'appellerais maintenant monsieur Maxime Denoncourt, s'il vous plaît?

1690 **M. MAXIME DENONCOURT :**

Bonjour. Moi, je suis résident du secteur depuis deux ans. Je me promène effectivement en auto, à pied, en vélo beaucoup. Ma question est au niveau de l'aspect sur l'enclavement, désenclavement du quartier Saint-Raymond.

1695 J'ai entendu beaucoup parler de voiture aujourd'hui. Ma question, c'est au niveau des accès piétonniers et cyclistes, pour quitter le quartier, que ce soit en direction nord, en direction

1700 sud. Parce que si on regarde le secteur ici, je pense qu'on peut – est-ce que l'OCPM peut envisager de parler, mettons, du viaduc à Saint-Rémi, qui passe sous la *track* de chemin de fer, donc juste en bas de la falaise qui est, à vélo, franchement dangereux. C'est un viaduc ferroviaire tout ce qu'il y a de plus classique.

1705 Et en termes d'accès nord présentement, si on regarde, il y a un accès à la rue Melrose, un tunnel qui – je ne suis pas sûr que vous enverriez vos enfants jouer là après la noirceur – et à Grand, il y a un *overpass* qui est un design intéressant pour ce secteur-là. Est-ce que l'OCPM peut considérer augmenter le nombre de passages sur cette voie ferrée là du CP par différents moyens et améliorer ceux qui existent?

1710 Et si on parle de réaménagement de la falaise, tant qu'à en parler, est-ce qu'on peut considérer un accès nord-sud, au moins piétonnier, si possible cyclable, pour aller rejoindre le viaduc Angrignon au lieu de se taper un détour, ma foi, un brin dangereux par Sainte-Anne-de-Bellevue et Pullman? Donc c'était ma question.

LA PRÉSIDENTE :

1715 Parfait. Écoutez, on vous remercie beaucoup de votre question. Je veux quand même dire que je n'ai pas pu, ce soir, vous faire état de l'ensemble des travaux du comité, mais ça fait partie effectivement toute la question du lien cyclable, des liens piétonniers, tant est-ouest que nord-sud, a fait partie de nos discussions et des hypothèses qui ont été amenées. On attend aussi les suggestions de la population à cet effet, parce que je vous rappelle que notre rôle comme commissaires, c'est de rendre compte de ce qu'on entend de la part de la population. Donc très, très, très important que ce soit de nouveau réitéré à l'étape des mémoires comme étant une préoccupation importante.

1725 Ceci dit, peut-être que la Ville peut offrir un début de réponse?

M. LUC GAGNON :

1730 On a prévu, dans le cadre de nos travaux, regarder l'amélioration des liens existants, c'est certain, comment rendre plus agréable le tunnel dans ce cas-là, qui est un vrai tunnel, le tunnel Melrose. Et je suis tout à fait d'accord avec vous, j'habite le quartier, mes enfants n'avaient pas la permission de traverser le tunnel à cet endroit-là.

M. MAXIME DENONCOURT :

1735 Bien, je pense que ça nuit à la Ville en termes de quand on essaie de vendre le projet de tunnel ici. Les gens ont cet exemple-là en tête.

M. LUC GAGNON :

1740 Absolument. Oui, on en convient facilement. Il y a vraiment des efforts à faire pour le rendre plus sécuritaire et plus convivial, mais c'est possible de le faire.

1745 Pour ce qui est de la falaise, de toute évidence, c'est une hypothèse qui est regardée. Quand je parlais tout à l'heure de donner accès à la falaise, ça pouvait laisser penser qu'on voulait s'en servir comme un peu un lieu de destination en soi, mais ça peut être effectivement un lien qui est utilisé pour faciliter le passage du quartier au quartier Angrignon, par exemple, plus facilement. Et ça fait partie des échanges qu'on a avec le ministère des Transports du Québec dans le cadre du réaménagement des secteurs avoisinant le complexe Turcot.

1750

M. MAXIME DENONCOURT :

Merci, Madame.

1755

LA PRÉSIDENTE :

Merci. J'appellerais maintenant monsieur Grégoire Kevin?

M. KEVIN GRÉGOIRE :

1760 Messieurs, Dames, bonjour. Kevin Grégoire, membre de l'Association du design urbain
du Québec. Avant tout, ce soir, on a parlé de la falaise St-Jacques. J'invite donc tous les
résidents de Saint-Raymond à s'approprier cette falaise et à exploiter la notion floue de clôture
qui existe dans le quartier riverain de Saint-Henri pour justement trouver les accès depuis le
haut de la falaise à ce chemin qui fait vraiment tout un parcours forestier le long de la falaise.
1765 C'est une expérience qu'ils ne regretteront pas. C'est tout pour le préambule.

 On a aussi parlé d'accessibilité universelle et j'ai cru voir sur la maquette du CUSM une
recherche timide de passerelle qui passerait au-dessus des voies du CP. Je ne sais pas si, ce
soir, certaines personnes du CP sont dans la salle. Je me permets de questionner la piste d'un
1770 passage à niveau qu'on voit à côté du métro Parc et qui donnerait un accès de plain-pied au
CUSM derrière le métro. Certes, c'est quelque chose qu'il faut réfléchir, où le placer par
rapport aux voies, mais dans le monde, on trouve des exemples très, très pratiqués de
passage sur voie et de passage à niveau qui correspondent très bien avec des gares. Donc
voilà. Est-ce que vous avez des réponses?

1775

LA PRÉSIDENTE :

 Merci beaucoup. Je pense que l'hypothèse de la passerelle, c'est ce qui est remplacé à
l'heure actuelle par la proposition du nouvel édicule de métro donc que vous avez vu sur la
1780 maquette. C'était, je crois, l'ancienne version, si je ne m'abuse?

M. LUC GAGNON :

 Bien, c'est le plan actuel en attente d'une décision – si je comprends bien madame
1785 Di Tomaso – du gouvernement du Québec à la proposition qui va lui être faite. Le souhait
qu'on a, je pense, collectivement, c'est de faciliter les échanges entre l'édicule de métro actuel
et le centre hospitalier. Le passage à niveau commande plusieurs, plusieurs défis, à
commencer par des négociations qui sont de toute évidence très, très longues avec le

1790 Canadien Pacifique. Alors le scénario, le plan A, si je comprends bien, sans vouloir prendre la place de la STM, c'est de regarder le scénario d'abord de passage inférieur, passage souterrain.

LA PRÉSIDENTE :

1795 Voilà. Ceci dit, si vous avez de bonnes idées, vous les soumettez dans la prochaine phase.

Mme GUYLAINE DI TOMASO :

1800 Madame la présidente, effectivement, le scénario qu'on a étudié et que nous on recommande au gouvernement, c'est un tunnel et non pas une passerelle.

LA PRÉSIDENTE :

1805 D'accord. Parfait. Merci.

M. KEVIN GRÉGOIRE :

1810 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Monsieur Hossein Pourshafiey?

1815 **M. HOSSEIN POURSHAFIEY :**

Merci. Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

1820

Bonsoir.

M. HOSSEIN POURSHAFIEY :

1825

I think nobody speaks English, so...

LA PRÉSIDENTE :

1830

Feel very free to speak in your language.

M. HOSSEIN POURSHAFIEY :

1835

Thank you for allowing me to express myself tonight. I have been here for the past 40 years and passing through Saint-Jacques Street and I have not seen any changes.

1840

Anybody that comes from outside the country for the first time in Montreal passing through, the first thing that they see, the isolation of Saint- Jacques in order to get to the beautiful city of Montreal. I have some recommendations if now is the time to do something about the Saint-Jacques, if you allow me to read this:

In today's ever changing world of innovation that are modifying our lives, the need to adapt to new style of the green living in our urban environment is required.

1845

Nearly all modern cities have adopted the village style living by creating clusters of multifunctional high rise buildings in proximity of public transport and other community based services.

The St. Jacques Street is one of the undeveloped areas of Greater Montreal with outdated commercial and industrial land.

1850 *It is the time to plan for the 21st century style living by rezoning this whole area for multi purpose functions including art, cultural centers as well as residential, commercial and high-tech industries.*

1855 *The 21st century style of living in this region ought to mark an innovation for the building sector which should aim to minimize all new buildings' carbon footprint, utilizing environmental friendly technologies, and creating high rise multipurpose buildings that can serve our multicultural City.*

1860 *Montreal Island with limited land needs to have high rise buildings to serve the population more efficiently, reducing travel time and creating economies of scale combining work and living areas to be in proximity of each other.*

1865 *Specifically NDG ought to plan for the McGill super hospital's large professional staff, out of town visitors, and its service traffic.*

With efficient rezoning St. Jacques Street and allowing multi-purpose high rises, NDG could become a model borough of the 21st Century urban living in Canada.

1870 *That is my proposal that I have done the past couple of years to the City unfortunately, always it was a promise of waiting for this night that it could happen, I'm very happy it happened, that it's going forward, and that in the future if my kids ask me: Dad, why, in 40 years, you didn't do anything about this? I have it recorded.*

LA PRÉSIDENTE :

1875 Thank you very much for your comment and opinion.

M. HOSSEIN POURSHAFIEY :

1880 Thank you very much.

LA PRÉSIDENTE :

1885 Would you please leave your sheet with the people here, with our analyst, please, so we can have it on record. Thank you very much. So, please feel free to give us back your project at the opinion. Diane Delaney?

Mme DIANE DELANEY :

1890 Bonsoir. Diane Delaney de NDG. Je suis membre de l'Association cyclistes et piétons de Notre-Dame-de-Grâce, une organisation. Il y avait beaucoup d'idées très intéressantes ce soir et je vous remercie beaucoup tout le monde. Mais pour les cyclistes, il faut penser, je pense, dans mon opinion, plus de la rue de Maisonneuve entre Décarie et Claremont. Est-ce que vous pensez il y aura plus d'idées pour la sécurité des cyclistes dans cette section? Parce que comme je comprends, il y aura la même chose que nous avons maintenant avec les taxis
1895 et les autobus, les voitures, tout le monde qui passe et essaie de passer et c'est très dangereux maintenant et pour le futur. Et je pense que peut-être les ingénieurs, les architectes, est-ce qu'il n'y a pas autre chose qu'ils peuvent faire? Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1900 Allez-y.

Mme SONIA VIBERT :

1905 Merci d'amener cette question. On n'a pas eu la chance d'en parler ce soir. L'été dernier, on a fait des travaux assez urgents, qu'on a coordonnés avec l'arrondissement, pour marquer de nouveau les lignes de démarcation de la piste cyclable entre Northcliffe et Claremont. On a fait certaines interventions, surtout vis-à-vis le terminus d'autobus et l'édicule de métro où on a élargi la bande de transition entre les autobus et les vélos. Donc ça, c'est
1910 certaines interventions qu'on a faites.

1915

Actuellement, on travaille à faire certains scénarios de transition, si on peut dire, entre les pistes cyclables à double sens, si on peut dire, qui s'en vont vers le centre-ville, de Claremont jusqu'au centre-ville, avoir une bande de transition pour que sur de Maisonneuve, ça devienne unidirectionnel de chaque côté, de part et d'autre du boulevard de Maisonneuve pour revenir à un scénario, plus à l'ouest sur de Maisonneuve, bande cyclable, piste cyclable à double sens.

1920

Donc on travaille actuellement sur le détail de ces aménagements-là. Mais notre préoccupation, et ce qu'on souhaite, nous, c'est justement de réaffirmer le lien cyclable pour qu'il soit encore plus sécuritaire dans les prochaines années.

1925

Il faut penser aussi que ça ne sert à rien actuellement de faire des travaux importants au niveau des bandes cyclables sur de Maisonneuve, parce que la Ville de Montréal, surtout le Service de l'eau, prévoit refaire les infrastructures souterraines entre Décarie et Claremont. Donc c'est des travaux majeurs. Ils vont devoir démolir la chaussée, peut-être des trottoirs. Donc on va en profiter, avec le réaménagement futur, pour confirmer justement l'implantation de ces bandes cyclables sur Claremont.

1930

Juste un dernier point. Nous sommes en négociations aussi avec la Ville de Westmount pour justement faire une transition au niveau des bandes cyclables, qu'elles soient plus sécuritaires, et on souhaiterait que cette transition-là se fasse du côté de Westmount.

1935

Mme DIANE DELANEY :

Donc ce n'est pas fini, vous êtes encore ouverts...

1940

Mme SONIA VIBERT :

Ce n'est pas fini.

Mme DIANE DELANEY :

... et les ingénieurs travaillent encore.

1945

Mme SONIA VIBERT :

Exactement.

1950

Mme DIANE DELANEY :

Les architectes travaillent encore.

1955

Mme SONIA VIBERT :

Le scénario définitif n'est pas détaillé actuellement.

1960

Mme DIANE DELANEY :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Alors j'appellerais notre dernier intervenant, monsieur Daniel Guerra.

1965

M. DANIEL GUERRA :

C'est encore moi.

1970

LA PRÉSIDENTE :

Ça va. Ça nous fait plaisir.

M. DANIEL GUERRA :

1975 J'espère.

LA PRÉSIDENTE :

1980 On est là pour entendre les citoyens.

M. DANIEL GUERRA :

1985 Vous avez mentionné que vous alliez favoriser le commerce local sur Upper-Lachine. Mais, maintenant, je ne sais pas si vous avez parlé aux commerçants locaux dernièrement, une réduction du chiffre d'affaires de 20 à 40 % seulement avec les travaux et puis la destruction du viaduc Saint-Jacques/Upper-Lachine. Qu'est-ce que vous allez faire? On ne pourra pas amener les clients par hélicoptère, j'imagine. C'est un peu trop, non? C'est un peu difficile. Parce que l'accès est un des moteurs de l'économie et l'accès va être réduit grandement.

1990

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Monsieur Gagnon?

1995 **M. LUC GAGNON :**

2000 Merci. Je pense que c'est important, en fait, de prendre un peu de recul par rapport à la situation actuelle. Le quartier vit une période de transformation importante. Il y a des chantiers, il y a un chantier, un immense chantier qui est en cours. Il y a des interventions municipales sur le réseau routier qui rendent la circulation compliquée. Il y a des travaux qui sont faits dans le quartier de Turcot qui vont s'amplifier durant une certaine période. La situation qu'on vit actuelle n'est pas la situation normale et n'est pas la situation qu'on aura au terme de ce chantier-là.

2005

M. DANIEL GUERRA :

Mais est-ce que vous allez construire, par exemple, le viaduc sur Upper-Lachine et Saint-Jacques ou aménager quelque chose d'autre? Parce que là, c'est un problème d'accès aussi à partir de l'ouest.

2010

M. LUC GAGNON :

Oui. Le scénario du réaménagement de ce secteur-là n'est pas établi encore. C'est pour ça d'ailleurs que l'Office invitait les gens présents à imaginer leur scénario de réaménagement de ce secteur-là. Tout est possible. On s'entend qu'on ne souhaite pas recréer une infrastructure routière importante du même type que celle qu'on a démolie parce que ça pose des enjeux d'entretien à long terme, puis on n'est plus là comme société aussi.

2015

En disant ça, par contre, on souhaite maintenir la circulation automobile parce qu'il y a des gens qui habitent dans ce quartier-là, il y a des gens qui travaillent dans ce quartier-là, il y a des gens qui se destinent aux commerces qui sont dans ce quartier-là également.

2020

M. DANIEL GUERRA :

Exactement.

2025

M. LUC GAGNON :

Bon, entre tout ça, on souhaite recevoir justement les idées ou sans que ce soit des idées, les besoins. Si on nous dit que le besoin le plus pressant, c'est de s'assurer que les commerçants reçoivent leur livraison de marchandises, que leurs consommateurs y aient accès, on va prêter attention à ça et la solution va aller dans ce sens-là.

2030

M. DANIEL GUERRA :

2035 J'ai une dernière question. C'est pour le monsieur du ministère des Transports. - Est-ce qu'il est encore là?

LA PRÉSIDENTE :

2040 Monsieur Dubé, êtes-vous encore là? Oui. Allez-y, Monsieur. Vous pouvez adresser votre question.

M. DANIEL GUERRA :

2045 Un des problèmes principaux de la circulation sur Saint-Jacques entre autres de notre secteur, c'est que les deux seules entrées sur la 720 en direction ouest sont Atwater et Guy et l'autre, c'est Sainte-Anne-de-Bellevue. C'est quoi, neuf kilomètres? Alors pour une autoroute urbaine, c'est un peu loin et c'est pour ça que tous les gens qui se déplacent à partir, par exemple, de Greene à Westmount, peut-être un peu plus loin, doivent emprunter tout le
2050 secteur pour pouvoir aller prendre la 720. À moins de monter et descendre par l'échangeur Turcot. Ce n'est pas facile – bien, peut-être pas facile – mais souhaitable d'avoir une entrée pour la 720 Ouest entre les deux? Parce que là, il y a beaucoup de trafic.

LA PRÉSIDENTE :

2055 Oui. Alors si on répète, vous dites que les entrées pour la 720 Ouest sont...

M. DANIEL GUERRA :

2060 Sont très, très distantes l'une de l'autre.

LA PRÉSIDENTE :

... sont à neuf kilomètres de distance.

2065

M. ALAIN DUBÉ :

Vous voulez une entrée à la 720 Ouest...

2070

M. DANIEL GUERRA :

Entre les deux. Parce que le problème du secteur Saint-Jacques/Upper-Lachine et tout ça, beaucoup de gens empruntent la Saint-Jacques/Upper-Lachine pour se rendre à la 720. Et ça crée un trafic monstre.

2075

M. ALAIN DUBÉ :

Juste pour être bien certain que je comprends votre question, c'est un accès à la 20 Ouest que vous voulez?

2080

M. DANIEL GUERRA :

Oui. Parce qu'il y a beaucoup...

2085

M. ALAIN DUBÉ :

Parce que la 720 finit à Turcot.

2090

M. DANIEL GUERRA :

C'est ça.

M. ALAIN DUBÉ :

2095 Donc un accès à la 20 Ouest.

M. DANIEL GUERRA :

2100 C'est entre la 720 et la 20.

M. ALAIN DUBÉ :

Oui.

2105 **M. DANIEL GUERRA :**

Beaucoup de gens ne veulent pas emprunter l'échangeur Turcot à cause des problèmes de circulation naturellement.

2110 **M. ALAIN DUBÉ :**

Oui.

M. DANIEL GUERRA :

2115 Ce n'est pas faisable de faire une entrée sur la 20?

M. ALAIN DUBÉ :

2120 Bien, historiquement, l'entrée qui était là, c'était l'entrée – pour les gens de NDG – c'était l'entrée Girouard.

M. DANIEL GUERRA :

2125 Pas pour l'ouest. C'est pour l'est.

M. ALAIN DUBÉ :

2130 Pardon?

M. DANIEL GUERRA :

Pour l'entrée la 20 Ouest.

2135 **M. ALAIN DUBÉ :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2140 Oui.

M. DANIEL GUERRA :

2145 O.K. Il n'y a pas d'entrée sur Girouard. Il faut que vous preniez la 15 de l'échangeur Turcot mais beaucoup de gens ne veulent pas...

M. ALAIN DUBÉ :

2150 Non. L'entrée actuellement est fermée pour la réalisation des travaux. C'était l'entrée Girouard qui était l'entrée, si vous voulez, entre Guy et Sainte-Anne-de-Bellevue.

M. DANIEL GUERRA :

2155 C'est ça.

M. ALAIN DUBÉ :

2160 Effectivement. Donc il y en avait une historiquement, une entrée là.

M. DANIEL GUERRA :

2165 Oui, mais je peux vous dire par expérience, beaucoup de gens ne veulent pas l'emprunter à cause du trafic monstre qu'il y a surtout aux heures de pointe. Donc s'il y avait, par exemple, une entrée sur Saint-Jacques directement entre les deux, je pense que ça pourrait peut-être améliorer le trafic sur l'heure de pointe.

M. ALAIN DUBÉ :

2170 Ce n'est pas dans les plans pour le moment. Au final, l'entrée Girouard, la Ville décidera si elle veut la rouvrir. C'est toujours à l'étude. Mais essentiellement, si l'entrée Girouard est ouverte, il n'y a pas besoin d'une autre entrée vers la 20 Ouest.

M. DANIEL GUERRA :

2175 Mais il y a toujours le problème de bouchon de circulation sur Girouard et Sherbrooke. C'est ça le problème.

M. ALAIN DUBÉ :

2180 Il est possible – on en a une de prévue à partir de Pullman, aussi. Vers la 20 Ouest. Donc si vous descendez Saint-Jacques en bas, vous allez filer vers Notre-Dame...

M. DANIEL GUERRA :

2185

O.K., bon, c'est ça. C'est ça.

M. ALAIN DUBÉ :

2190

... et il y a une entrée de prévue à cet endroit-là vers la 20 en direction ouest. Sinon vous continuez sur Pullman jusqu'à Notre-Dame. Vous prenez Notre-Dame puis vous allez entrer dans le secteur d'Angrignon, de Sainte-Anne-de-Bellevue.

M. DANIEL GUERRA :

2195

O.K. Parce que justement, il n'y en avait pas.

LA PRÉSIDENTE :

2200

Parfait. Ça répond à votre question?

M. DANIEL GUERRA :

2205

Parfait.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie beaucoup.

2210

M. DANIEL GUERRA :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2215

Écoutez, alors le registre étant épuisé, je vous remercie beaucoup d'être venus à cette première étape d'information. Je vous rappelle les dates-clés, donc le 7 mars, pour nous faire connaître votre intention de déposer un mémoire écrit ou oral. Et le 11 mars pour la deuxième série d'audition de mémoires. Je vous remercie beaucoup de votre attention et de votre présence.

2220

FIN DE LA SÉANCE

2225 Je, soussignée, **LOUISE PHILIBERT**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office
que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes
sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

Et, j'ai signé :

2230

LOUISE PHILIBERT, s.o.