

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

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

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE QUARTIER SAINT-RAYMOND
ET LES ABORDS DU FUTUR CUSM**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 11 mars 2013 à 19 h
CENTRE SAINT-RAYMOND
5600, Upper Lachine
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

	SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 11 MARS 2013	1
5	MOT DE LA PRÉSIDENTE	1
	PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :	
	Mrs. Jill Precesky	4
10	M. Pierre Brisset.....	11
	Groupe de recherche urbaine Hochelaga Maisonneuve (GRUHM)	
	Mme Odile Craig et Mme Annie Rochette	21
	Centre d'écologie urbaine de Montréal	
15	Mme Louise Harel et Mme Véronique Fournier.....	31
	Vision Montréal	
	Mme Malaka Ackaoui	42
	Mr. Paolo Momesso et M. Claude Lauzon.....	48
	CDEC-Côtes-des-Neiges N.D.G./Restaurant Momesso	
20	Mrs. Deanne Delaney	57
	N.D.G. Cyclist and Pedestrian Association	
	Mrs. Sharon Leslie	64
	N.D.G. Women's Group	
	Mrs. Lynda Porter et Mrs. Bonnie Soutar	72
	Dépôt alimentaire NDG	
25	M. Marc Breton	81
	Ville de Montréal	
30	AJOURNEMENT	

MOT DE LA PRÉSIDENTE

Mme DOMINIQUE OLLIVIER, présidente:

35

Alors, si vous voulez prendre place, s'il vous plaît, on va commencer la séance de ce soir. Bonsoir, Mesdames et Messieurs, bienvenus à cette première séance d'audition des mémoires de la consultation publique, qui est menée actuellement dans le but d'élaborer un programme particulier d'urbanisme pour le secteur de Saint-Raymond et des abords du futur CUSM.

40

45

Mon nom est Dominique Ollivier, et Louise Roy, la présidente de l'Office de consultation publique de Montréal, m'a confié - dont d'ailleurs on salue la présence parmi nous, ce soir, Madame Roy - et donc, elle m'a confié la présidence de cette consultation. Je suis assistée dans cette tâche par deux commissaires d'expérience, deux estimés collègues avec lesquels on a beaucoup de plaisir à mener ce dossier: madame Judy Gold, qui détient une formation en anthropologie et en service social, et qui est commissaire à l'Office depuis 2004, et monsieur Peter Jacobs, qui est professeur à l'École d'architecture de paysage de la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal et qui est aussi commissaire depuis une douzaine d'années maintenant.

50

55

On est appuyé dans nos travaux par Ginette Thériault et Estelle Beaudry, qui sont assises ici à ma droite, qui sont nos analystes, et vous me permettrez également de mentionner l'apport de tous les membres de l'équipe de logistique, donc Brunelle-Amélie Bourque, qui s'occupe de la logistique, Serge Boissé, qui est au son, José Fernando Diaz et Nathan Lee, qui sont à l'accueil, ainsi que madame Nicole Raymond, qui est notre sténotypiste pour la soirée.

60

Parmi les personnalités présentes ce soir, il faut quand même mentionner que le maire de l'arrondissement, monsieur Lionel Perez, s'est joint à nous - Monsieur Perez, bonsoir - et ça nous fait plaisir de l'avoir.

65 Nous amorçons ce soir la deuxième partie de notre consultation publique. La première partie, si vous vous en souvenez, c'était la séance d'information qui a eu lieu le 12 février dernier. Nous avons tenu, comme plusieurs d'entre vous le savez déjà, des kiosques qui étaient animés par plusieurs des forces vives du quartier et qui ont présenté différents enjeux, des scénarios, des projets à l'étude ou en cours de réalisation.

70 On avait également fait appel, pour cette soirée-là, à différentes techniques d'animation, notamment un questionnaire ouvert, des fiches de dessin pour que le public puisse nous faire part de ses idées, de ses aspirations pour le développement du quartier, et de leur vision sur le développement que ça devait prendre. Cette soirée a été complétée par des présentations de la Ville de Montréal et de la STM, suivie d'une période de questions et d'échanges avec le public. Il y a eu plus de 150 personnes qui ont participé à cette première étape.

75 Donc, aujourd'hui, nous en sommes donc à la deuxième partie de la consultation, qui débute ce soir et elles ont pour but de vous permettre d'émettre vos commentaires, de faire part de vos analyses, ainsi que d'exprimer vos opinions sur les principes directeurs et les orientations qui ont été avancées jusqu'ici, notamment celles que nous avons développées en concertation avec le Comité d'orientation, en tenant compte des projets en cours, des différentes contraintes de fonctionnalité, des limites géographiques, et cetera.

85 Nous aurons trois séances d'audition des opinions. On commence ce soir; il y en a une ce soir. Donc, il y en a aura une autre demain et une dernière lundi prochain, soit le 18 mars. Elles se tiennent toutes, comme ce soir, à 19 h 00 et, au cours de ces différentes séances-là, on pourra donc entendre environ une trentaine d'intervenants et de citoyens, et la Commission a également reçu sept mémoires qui ne feront pas l'objet de présentation orale. Comme d'habitude, les séances sont enregistrées et leur transcription sera mise en ligne sur le site web de l'Office.

90 Alors, de façon générale, voici le déroulement que je vous propose. J'appellerai donc, à tour de rôle, dans l'ordre d'inscription, les personnes ou les organismes qui ont fait part à l'avance de leur intention de présenter leur point de vue sur le projet. Il y aura un total de neuf

95 présentations qui sont prévues ce soir et pour chacune de ces présentations, les intervenants disposeront de 20 minutes pour résumer leur opinion et pour échanger avec la Commission. Je
100 veux quand même vous rappeler que les commissaires ont lu vos mémoires. Donc, nous vous suggérons fortement d'en faire une synthèse pour le bénéfice des gens qui sont présents et qui n'ont pas encore eu une copie, mais quand même d'essayer de prévoir assez de temps pour permettre aux commissaires d'échanger avec vous ou de demander des questions complémentaires. Et compte tenu du grand nombre d'interventions qu'on aura ce soir, on va
105 donc tenter de respecter le plus strictement possible l'horaire parce que c'est important, pour les uns et pour les autres, qu'on puisse les entendre à l'heure prévue.

110 À la fin de la séance, s'il y a des représentants de la Ville, je leur permettrai d'utiliser, s'ils le jugent à propos, leur droit de rectification à l'égard des mémoires présentés. En fait, je rappelle
115 que ce droit est limité. Il donne la possibilité de rectifier des faits ou des informations jugés erronés, mais en aucun cas ce n'est une invitation à engager un débat de quelque nature que ce soit sur les positions exprimées.

120 Notre mandat, je vous le rappelle - et c'est là-dessus que je vais terminer - c'est de formuler des recommandations sur le dossier à l'étude et notre engagement que nous prenons envers la population, c'est de le faire à partir des enjeux que vous avez soulevés, des préoccupations que vous allez exprimer, des recommandations que vous allez formuler. Bien sûr, ce matériel de base là, qui est votre mémoire et toutes les interventions qu'on a eues jusqu'à
125 présent, sera enrichi, bien sûr, par l'analyse des commissaires, et on va aussi tenir compte de toutes les interventions orales, écrites, faites au cours du processus des présentations des travaux du Comité d'orientation et du matériel de référence qui a été soumis à notre attention. Tout cela est public, ça se fait dans la plus grande transparence, et vous pouvez tout trouver sur le site web de l'Office. Ce sont donc tous ces éléments-là qui constitueront la matière de notre rapport final, que nous prévoyons déposer quelque part au cours du mois de mai.

130 Alors, sans plus tarder, j'inviterais la première intervenante à venir nous présenter son mémoire, qui est déjà là, qui est madame Jill Prescesky, citoyenne. À vous la parole.

Mme JILL PRESCESKY:

125

Bonjour!

LA PRÉSIDENTE:

130

Bonjour!

Mme JILL PRESCESKY:

135

I am Jill Prescesky, and I have lived in this neighbourhood for over 15 years. I am a mother of four boys; I have spent a lot of time in this neighbourhood at the ground level. I have served on various committees over the last five or seven years. I am on the Comité bon voisinage Committee; I was on the Comité local pour le quartier vert actif et en santé, N.D.G.; I was on the Steering Committee for the CURA, the Community University Research Alliance, run out of the Urban Planning Department at McGill University and, as you know, I was also on the Comité du travail for the Office de la consultation publique de Montréal.

140

145

I also cofounded the Saint-Raymond's Residents Association in 2007, and was president of that association from 2007 till 2010. During that time, I also implemented, designed and implemented a three-year youth project for high school dropouts, and part of that program required the participants to attend city council meetings to raise awareness of pedestrians' safety and how they felt, what changes they would like to see in the neighbourhood and what were the problem areas. We maintained the community garden in the park for three years, we worked with the seniors, running workshops and art workshops, gardening workshops and hosting special events. So all this to say that I am very implicated in this neighbourhood, and I love the human element of this neighbourhood.

150

But I am not very impressed with some of the physical elements in this neighbourhood, particularly the air quality, and that will lead me to... I have chosen to focus on three, the three key entry points to our neighbourhood, and starting with Saint-Jacques and Girouard, and here is a

155 satellite map of Girouard and Saint-Jacques, and down here, you see the escarpment, which we can't see from street level. So this is where the street drops off.

160 Basically, this is a very congested, dirty, polluted and extremely unsafe intersection, Girouard and Saint-Jacques, and we have been complaining to the City since 2007 to install basic safety measures, and also the air quality at this corner is really, really poor and, as a result of the construction of the super hospital, you could cut the air with a knife during the summer - full of big trucks, full of dirt and pollution. And if you see in here, there are a lot of families and elderly people, and school bus stops, and kids trying to cross the street to access the park to the west; it is a very problematic intersection. And here is a picture of Saint-Jacques and Girouard facing east, you can see the dirt, it is often fully congested, and since the construction of the super hospital, even more congested than normal.

170 This intersection right here - here is the medical clinic that was put up - it used to be residential, and now there is a medical clinic there, many elderly people access in physiotherapy and other clinics in there. We need a pedestrian light, at least, at the very least, a pedestrian light so that we can safely cross the street.

175 The next photo. This is also the same intersection, only we are facing north. There is a real problem here with the sidewalk at the northeast corner of Girouard and Saint-Jacques. We have residents with small children that need to safely access the park further west down this way; we have elderly people accessing the clinic; we have school bus stops right on the same street, on the corner, and it is very unsafe. I personally know at least three or four families that live in here - we built a studio inside this building too. So I have very good firsthand knowledge of this intersection, and it is an embarrassment.

180 Here is another view of Saint-Jacques and Girouard facing east from the north side. You can see that there are no trees and that, I think, would be a very simple way to address the air quality problem by maximizing the tree canopy along this boulevard. In the middle of the median, I suggest that we put a median there, just like the one in front of the new super hospital, with state of the art ground infiltration system, and trees.

185

190 So if we look at this intersection again, here it is from a satellite image, and here is where I would like to see trees lining the middle of the street, which takes us also to Addington Street here, where it is also a place to maximize the tree canopy with in-grounds trees, just like Décarie Boulevard, widen the sidewalk here for the pedestrians, and these measures would also slow traffic and signal that drivers were coming into a residential neighbourhood, because Saint-Jacques is used as a second autoroute basically, and it should be turned into more of a boulevard, in my humble opinion. So here is what we have in front of Boulevard, on Boulevard Décarie, in front of the hospital, why not Saint-Jacques Street?

195 If I just go back to connect. The Ministry of Transport Quebec is building a new bridge here; it would be very incongruent to not address this area here. My suggestion is when they do the work on the bridge, that is the time to do the work on Saint-Jacques; the street is closed anyways, so there is a golden opportunity to addresss that particular area.

200 Now, moving up the street, now, we are on... Another key access point, we had Girouard and Saint-Jacques, which is down here, another key access point into this neighbourhood is the Girouard tunnel, and it is located in-between Sherbrooke and Upper Lachine, on Girouard, and I will just give you a real nice visual of what it looks like to walk through that tunnel. This is Girouard tunnel, south entrance. This is what our children and elderly people and all residents
205 have to look at when we access our neighbourhood, only usually, if it is in the middle of rush hour, the cars are lined up in both directions, you need a gasmask to walk through there, and I am not joking.

210 So again, improve the air quality, line the top and the bottom with trees, use vines, because we all know trees do clean the air, and that is a simple way to improve the air quality which is really important; at the same time, improve the safety of pedestrians and cyclists by installing cycling and pedestrians paths that would connect with Sherbrooke Street because presently, the bicycle path ends at Sherbrooke Street, and our neighbourhood has been completely ignored, as usual.

215

Girouard tunnel, coming out towards our neighbourhood, exiting south, also no trees, you can't see a tree. Improve the air quality, line it with trees. This is a photo of Girouard tunnel facing north, there is a cul-de-sac right along here, we could stick lots of trees right along there; there is no parking and it is just the perfect place to stick more trees.

220

There is also an empty space at the corner of Upper Lachine and Girouard, where presently there is an entrance to the highway 15. So I suggest that we reclaim this as a green space, because green space is going to clean the air. This is a picture of that empty space in the winter and here it is again, coming, facing west. So it is a really big space. We could reclaim this space, maximizing the tree canopy once again, installing cycling and pedestrian paths that connect from the tunnel, and a perfect place for a sculpture as well. Why not beautify the neighbourhood at the same time?

225

This is a shot of Upper Lachine over the Décarie Expressway. This is very problematic. I have seen adolescents sitting on this very low fence; I have seen people throw things; I think we need to install a fence and lights, just like Sherbrooke Street to the north. There is a lot of pedestrians, a lot of youths that access this, that use this trajet, and this is an accident waiting to happen. Again here, you can install fences on both sides, not just one side, both sides of Upper Lachine also with lights, and in the middle of Upper Lachine, there is plenty of room for a median, just like the one in front of the hospital. Hey! What about that? It would clean the air at the same time, and will be very innovative, and eco-friendly.

230

235

This is a shot of Crowley and Upper Lachine, facing south. Also more opportunities, more spots here to line both sides of Crowley right here, Crowley here and Crowley beside the Décarie Expressway, line it with trees, plant trees on top of this wall, which is just an empty space now used for parking. So you have an upper level of trees and a lower level of trees; this also is maximizing the tree canopy.

240

Then, this is a lovely view of the tunnel coming from Upper Lachine, facing east. Everything we have seen so far has been facing west from Vendôme metro, but this is what we look at every day. There are many ways we can improve this space, and we are counting on the

245

expertise of the fonctionnaires at the City to be innovative in their approach to this area. We could paint a mural on the wall or install vines to make it, to help clean the air, and again, maximize the tree canopy.

250

Crowley and Upper Lachine facing west. This is a big waste land here; there are no trees. Again, median down the centre, line trees, trees, trees. I can't express that enough.

255

So also, I have also looked at these spaces from an areal view, and I think we need to connect these two green spaces, the one beside Girouard tunnel and the one near Upper Lachine tunnel. So those areas need to be treated as one area, for urban planners. And the latest City plans fall very short of what is needed, and neglect Upper Lachine from Crowley all the way to Girouard. Residents have been waiting for a visual concept from the City since 2007, and this is what we got. There is a real lack of innovation, in my humble opinion.

260

So as the last, this is just something I put together, and I am not an urban planner, but I do live here and I walk through this area on a daily basis. Here is where we could stick the bike path that would come down through the tunnel, connect onto lovely Upper Lachine and towards Vendôme metro; a pedestrian path also that would connect to the metro; and all along here, maximize the tree canopy all along here, also along the cul-de-sac; also a median along Upper Lachine; trees planted lining Addington Street. Presently, those are parking spaces, mostly taken up by workers from the MUHC, I suggest we replace the cars with trees to clean the air, and they can find parking maybe on the MUHC site somewhere. Also to line the street Crowley, which is also right next to the expressway, and this is where we stick the fence in and the lights.

265

270

And, yes, lastly, I would really like to see some innovation from our City. They do it in other areas, they have done great jobs in other areas, I would like them to apply the same expertise to our area. Thank you.

275

THE CHAIR:

Thank you very much, Jill. Are there any questions? Yes, Judy.

Mrs. JUDY GOLD:

280 Thank you very much for the presentation. If I may, I would like to ask you a question on another topic. Can you tell me, the community services for your family in Saint-Raymond, what are they like and what would be needed to attract and retain families in Saint-Raymond?

Mrs. JILL PRESCESKY:

285 What are the services? You are sitting in... The only service, which was just recently built, and for that, we are very grateful, it is a lovely centre and there is a lots of sports programs. There is a lack of any art programming in the neighbourhood, there is a complete lack of arts, complete lack of arts; lack of services for people in need. I personally am not in need, but I have worked
290 and lived in this neighbourhood, and there are a lot of people that are in need, in need of food, in need of social services; there are absolutely zip zero in this neighbourhood, they have to seek services elsewhere.

295 There is no swimming pool. We would love to have a swimming pool down here, but, yeah, they are going to stick in some sprays, so that is great! But if we are dreaming in technicolour here, I would love to see a swimming pool, because we have to, our kids have to take the city bus to get to a swimming pool; there is no swimming pool within walking distance, outdoor swimming pool for the summer, for swimming lessons.

300 So food security as well, it would be nice to see more services and more activities around food security, more community gardens, more vegetable gardens. There is lots of space for it and we are living - the Italians, they are an amazing gardening community, we could use their expertise as well. Yes.

305 **Mrs. JUDY GOLD:**

Where do your children go to school?

Mrs. JILL PRESCESKY:

310

École Notre-Dame-de-Grâce, they go to École Notre-Dame-de-Grâce. But most of the kids go to school, my kids are lucky enough to be able to walk, but I don't let them walk because it is too dangerous walking from here to the school, which I had to fight and get a school bus put on, because they took the cross-guards away, we had no safe crossings, and I won't let my children walk to school, which is a real shame: they have to sit on a bus.

315

Mrs. JUDY GOLD:

I'm fine.

320

THE CHAIR:

Thank you very much, Jill.

325

Mrs. JILL PRESCESKY:

Thank you.

LA PRÉSIDENTE:

330

Je voudrais maintenant inviter monsieur Pierre Brisset, du Groupe en recherche urbaine Hochelaga Maisonneuve, à venir nous présenter son mémoire.

M. PIERRE BRISSET:

335

Bonjour, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE:

340

Bonjour. Faudrait vous assurer de bien parler dans le micro.

M. PIERRE BRISSET:

345

Et excusez que j'aie écrit «Monsieur le président» dans mon mémoire, mais on m'avait pas dit. Bon.

LA PRÉSIDENTE:

350

Pouvez-vous juste m'attendre un instant? Est-ce que tout le monde entend bien? Oui?

M. PIERRE BRISSET:

355

Je vais rapprocher ça, c'est comme ça, c'est mieux?

LA PRÉSIDENTE:

Oui, voilà. Merci.

360

M. PIERRE BRISSET:

365

Bon. Alors, d'abord, permettez-nous de nous présenter. On est le Groupe en recherche urbaine et on oeuvre depuis plus de dix ans pour aider dans les différentes commissions et les différentes consultations publiques et cette fois-ci, on voulait faire nos remarques sur les plans de la Ville de Montréal dans le secteur des abords du CUSM et du quartier Saint-Raymond.

Nous oeuvrons, comme je dis, depuis dix ans. Alors, c'est un peu ce qu'on veut voir, parce que nous avons déjà présenté des mémoires à maintes reprises devant l'OCPM, et cetera,

370 et souvent, dans le passé, on s'est fait ridiculiser, c'est-à-dire qu'on nous répond par un rapport, un chapitre long dans un rapport, avec des fausses données, et cetera. Je ne vais pas rentrer dans le détail, mais c'est juste pour vous dire que ce n'est pas encourageant faire des mémoires, des consultations publiques quand on se fait beaucoup ridiculiser par la suite.

375 Alors, d'abord, avant de commencer, je voudrais dédier ce mémoire-là à mon ancien collègue, monsieur Philippe Côté, qui était beaucoup impliqué dans les mémoires à l'OCPM - les derniers qu'il a faits c'est dans le secteur Sainte-Marie -, et il est mort d'un cancer d'une véracité extrême le 25 août 2011.

380 Alors, pour commencer, je fais les analyses des positions de la Ville de Montréal. On identifie l'intersection Décarie-De Maisonneuve comme étant une intersection dangereuse, qui, aujourd'hui, ne l'est pas, parce que c'est une intersection à quatre directions avec un embranchement en amont. Et puis, si on regarde, oui, effectivement, il manque peut-être des manques de trottoirs, et cetera, dans l'embranchement secondaire, mais ce n'est pas ça qui fait que c'est une intersection dangereuse si on compare Décarie et Sherbrooke, un peu plus au nord, qui semble être beaucoup plus dangereuse.

390 Mais la chose qui est arrivée, c'est que, bon, en analysant le carrefour en question, c'est qu'on a établi des objectifs de canaliser la circulation, d'accroître la sécurité pour les usagers, favoriser le transport en commun, et cetera - vous connaissez tous les barèmes. Mais il y a une décision prise en 2005 de renverser les directions sur les rues principales, dont la rue De Maisonneuve dans le sens opposé, et cette décision a fait en sorte que, avec une route à deux sens sur De Maisonneuve, oblige la fermeture d'Upper Lachine, qui est une artère quand même de prédominance, sous prétexte qu'une intersection à cinq directions est dangereuse.

395 Mais c'est toute cette décision-là qui a été prise sans faire d'analyses appropriées à l'époque, qu'on remet en question, parce que si on regarde les interventions qui ont été faites, construction d'une nouvelle bretelle, construction de l'entrée, et cetera, et cetera, quatre sur cinq vont à l'encontre des paramètres qu'on a établis: la sortie Addington ajoute la confusion sur l'autoroute Décarie; la nouvelle entrée de la rue Saint-Jacques dans l'échangeur Turcot, direction

400 nord, va encore - et puis, la madame qui parlait à côté, avant moi, qui parlait d'ajouter des arbres,
et cetera, toutes ces bretelles-là vont ajouter à la confusion et la circulation dans le secteur. Ajout
d'une cinquième rue dans une intersection à quatre directions, maintenant, c'est contraire à la
pratique courante, et puis, aussi, une coupure d'une artère principale qui dessert le secteur Saint-
405 Raymond. Upper Lachine-De Maisonneuve, c'est une rue. Ça a deux noms, c'est un problème,
et cetera, mais c'est une rue, c'est une artère principale et de la couper parce que ça change de
nom, ce n'est pas une raison pour la couper.

Alors, si on continue, il y a 10 000 véhicules qui utilisent Upper Lachine, puis 10 000 qui
utilisent De Maisonneuve maintenant. Il y a eu des analyses de circulation - je ne vais pas lire les
410 tableaux - mais en bas, la sortie Addington était supposée avoir 500, presque 600 véhicules par
jour mais la bretelle n'est pas ouverte encore. Tandis qu'après l'ouverture de l'hôpital, ça réduit à
400. Écoutez. Moi, je n'ai pas besoin d'être doctorat en mathématiques pour comprendre que
400, c'est moins que 600 et que, effectivement, ça, ça confirme tout simplement que la sortie
Addington va être une sortie pour aller ailleurs qu'à l'hôpital.

415 J'ai annoté un plan - sans aller en détail, vous avez le mémoire - où j'ai fait toutes les
lacunes qui existaient dans le projet.

Le réseau d'autobus. Maintenant, il faut comprendre qu'Upper Lachine étant l'artère qui
420 dessert Saint-Raymond, c'est l'axe pour les autobus prédominant pour se rendre à la station de
métro Vendôme, c'est une des sorties principale pour les gens qui veulent sortir du secteur sans
aller en auto, en autobus, et là, on ajoute une déviation: quatre coins de rue, une déviation d'à
peu près un kilomètre de plus. On semble penser que les gens de Saint-Raymond, c'est des
touristes qui aiment ça se promener en autobus, tu sais? Bon. On va regarder un peu la falaise,
425 après ça, tu sais? il y a... En tout cas, bref, il me semble que l'objectif du transport en commun,
ça devrait aller en ligne droite. Oui, on veut desservir l'hôpital, mais il y a une autre façon de
desservir l'hôpital qu'amener les gens de Saint-Raymond à passer devant la porte de l'hôpital à
chaque jour.

430 On a eu beaucoup de difficulté à obtenir des plans de la Ville. Ça, c'est un plan que vous voyez devant vous, c'est un plan que j'ai dû annoter, c'est un plan de plomberie, c'est-à-dire un plan d'égouts; c'est comme construire votre maison avec des plans de plomberie, pas de plans d'architecte. Nous, on a demandé des plans de rues de la Ville, on nous a refusé catégoriquement. La transparence?

435 Nous, on avait suggéré - une autre chose que j'avais remarquée. Vous remarquez les piliers obliques au long des trottoirs, ne pensez-vous pas qu'il y aura du monde qui va se cacher là-dedans pour sauter sur les infirmières en sortant de l'hôpital? Ce n'est pas sécuritaire, et puis, c'est toute l'approche sécuritaire qui est manquante dans cette affaire-là. Nous autres, ce qu'on a suggéré, c'est d'élargir le trottoir un côté pour permettre des pistes cyclables - un de mes collègues va vous présenter ça plus tard. Et l'autre chose qu'on nous sert, c'est l'affaire de parc linéaire en dessous du viaduc Upper Lachine. Ça a 80 pieds de large ou 24 mètres de large, la même largeur que l'autoroute Métropolitaine. S'ils sont capables de faire ça ici, en dessous ici, ils sont capables de le faire, qu'ils testent leur théorie en dessous de la Métropolitaine avant de s'avancer que ça va marcher ici.

445 L'intersection qu'on suggère, c'est une intersection conventionnelle: maintenir les circuits tels quels, ne pas les changer. Il n'y a jamais eu de justification, il n'y a jamais eu de bonne cause de changer les justifications, et puis, malheureusement, la photo aérienne est plus petite, trop petite, mais en maintenant la circulation, on peut mettre un giratoire dans le boulevard, en haut de la côte de Girouard, pour permettre des virages en U plus méthodiques, plus sécuritaires, et aussi permettre de remettre Girouard à deux sens, parce que... et aussi faire le parc, que je n'ai pas indiqué sur le plan, mais ajouter plus d'arbres, et faire une bretelle directionnelle pour prendre l'autoroute Décarie à partir de Girouard.

455 Il faut comprendre que la seule sortie que Notre-Dame-de-Grâce a pour aller vers les ponts Champlain et Mercier, c'est par la sortie Saint-Jacques; il n'y en a pas d'autres, à moins qu'ils veulent remonter jusqu'en haut, jusqu'à Côte Saint-Luc. Alors, en continuant, ça, c'est un détail, la bretelle en question, qui rentre très bien. Je suis allé mesurer sur place, et le dégagement entre les piliers pour ajouter une troisième voie, la voie qui rentre là.

460

465 Mais ce qu'on nous a offert, c'est une affaire à triple piquets. Je ne sais pas si vous suivez les patineuses en hiver, c'est que ces types de courbes qu'on nous présente ici, peut-être ça va sur une patinoire à glace, mais pour des chauffeurs de camion à dix-huit roues, pensez-y même pas. Et puis, là, on nous a dit: option avec feux de circulation, et cetera. Mais ils n'ont jamais regardé l'approche linéaire qu'on avait proposée au début, ici, une ligne droite tout simplement.

470 Alors, assez pour cette affaire d'entrée Girouard. Puis on nous sert un exemple qui est complètement, qui n'a rien à voir avec les réseaux de rues au coin de Girouard.

475 Sortie de l'autoroute Décarie, je vais sauter ça, parce que ce n'est pas dans le secteur, mais vous remarquez que maintenant, avec toute la configuration, qu'il y a trois sorties autoroutières qui tombent dans un secteur. Normalement, un secteur a droit à une sortie, mais là, ils en mettent trois. Et puis, ça ajoute confusion et plus de circulation dans les quartiers et quartiers avoisinants.

480 Ce que je vais parler plus, c'est la rue Saint-Jacques, entre Décarie et Saint-Rémi. Bon. Alors, maintenant, ça, c'est la condition existante et puis la belle surprise: regardez le plat de spaghetti qu'ils vous mettent en échange. En plus, de la descente Saint-Jacques, ils doivent augmenter la pente à 8%, avec une courbe très pointue en bas de la côte. Pour les gens qui descendent, qui montent, qui viennent de Saint-Henri et Saint-Jacques, c'est suicidaire. C'est un peu comme la courbe qu'on trouve sur l'autoroute 13 à la jonction de l'autoroute 20.

485 Si on continue, ça, c'est une oeuvre d'art contemporain. Historiquement, il y a un patrimoine là-dessus, mais Transport Québec veut le démolir pour accommoder le fantôme de l'autoroute Transcanadienne. Vous voyez la courbe? C'est une sortie à gauche; des choses qu'on ne fait plus sur les réseaux autoroutiers. C'est le Ministère qui le dit. Même dans leur publication, ils disent qu'on ne met plus de sorties à gauche, puis ce qu'ils font là c'est exactement une sortie à gauche, qui démolit le viaduc en question et puis qui fait en sorte de faire faire un nouveau viaduc: « Au clair de la lune, viaduc Saint-Jacques, prête-moi ta plume... »
490 On va arrêter là.

495 Pour revenir à la pente, la pente Saint-Jacques va être similaire à la pente de l'entrée qui monte vers l'hôpital maintenant. Vous voyez? Les trottoirs sont discontinus. La seule façon de monter de Saint-Henri vers l'hôpital, c'est prendre le trottoir qui est à votre - je crois que vous voyez sur votre écran, à votre gauche. Alors, ça, c'est une illustration des trottoirs. Celui qui est à droite arrête au Jersey (sic) qui est juste en haut, donc, il n'y a pas de continuité, puis à gauche, bien, vous pouvez monter, mais voici l'ambiance. La route n'est pas construite contre le trottoir du côté droit, mais il y a une bretelle de sortie de l'autoroute qui va arriver du côté droit. Alors, vous êtes une madame avec une poussette qui marche là-dedans. Très agréable.

500 La pente. Vous voyez le degré de la pente? Les ouvriers marchent un peu, excusez l'expression, les fesses serrées, parce qu'ils ont peur de tomber en bas. Cette pente est très accentuée, puis en bas de la pente, on retrouve une courbe très prononcée dont la plupart du monde va sortir du décor. Puis ça, ça va être la même chose sur la rue Saint-Jacques. Je n'ai pas encore les photos de Saint-Jacques, ce n'est pas encore construit, mais j'ai essayé de trouver quelque chose de similaire. Et puis, un peu de hachurage (sic) sur la chaussée ne va pas aider la cause. Alors, c'est un peu la situation.

510 Je vais m'arrêter là pour laisser une chance de poser des questions. Je n'ai pas illustré toutes les diapos, j'ai laissé, dans l'ordinateur ici, j'ai laissé le PDF, avec toutes les diapos que vous avez en ligne, plus les nouvelles que j'ai rajoutées ici. Alors, tout est dans le PDF que je vous ai laissé ici.

515 **LA PRÉSIDENTE:**

Mes collègues, est-ce que vous avez des questions? Moi, j'en aurais une. Je voudrais juste que vous reveniez sur la diapositive du carrefour giratoire, vous êtes passé tellement vite que je n'ai pas pu voir exactement où...

520 **M. PIERRE BRISSET:**

Oui. Attendez. Je ne sais pas, je ne sais pas. Attendez.

LA PRÉSIDENTE:

525 ... où vous l'aviez...

M. PIERRE BRISSET:

530 O.k. Carrefour giratoire...

LA PRÉSIDENTE:

 Où vous proposiez qu'on ait une solution de carrefour giratoire?

535 **M. PIERRE BRISSET:**

 Oui. Au lieu de giratoire, c'est celui-là ici. Ça, c'était une proposition faite par les ingénieurs pour pouvoir maintenir l'accès à la rue, à l'autoroute Décarie parce qu'il faut maintenir une entrée là, parce que c'est la seule entrée pour les gens qui, à Notre-Dame-de-Grâce, qui veulent aller... Je ne parle pas pour prendre l'autoroute Ville-Marie pour aller au centre-ville, ça, c'est un autre problème. C'est le seul accès qu'ils ont pour prendre le réseau autoroutier pour aller à l'extérieur de la ville, et puis, les fins de semaine, des fois, les gens aiment aller... et puis aussi pour quelques camions qu'il y a dans le secteur. Alors, ce carrefour giratoire qui a été rajouté, c'était une des propositions qui est dans les rapports des ingénieurs.

545 Nous, ce qu'on avait proposé, c'est plus un accès direct par feux de circulation, vous tournez à droite, qui est une entrée conventionnelle, puis là, vous rentrez sur l'autoroute, et puis, ça permet de remettre Girouard comme une rue à double sens, avec des feux de circulation, des réseaux pour piétons. Je n'ai pas tout développé les scénarios, la sécurité des piétons, mais j'ai maintenu le lien qui existe déjà maintenant.

550 L'histoire de plantation d'arbres que Madame a suggérée avant, c'est très bien, et peut-être même recouvrir l'autoroute entre les deux viaducs, ce serait approprié pour donner un sens

555 de verdure appropriée. Je n'ai pas fait tous les aménagements, mais recouvrir ce court tronçon
Décarie serait très, très, très faisable, et puis ça pourrait beaucoup aider à faire avaler les
choses. Puis on maintient toujours la rue Upper Lachine telle quelle. L'histoire de changer les
sens de rue, on n'a pas fait la démonstration que ça pourrait fonctionner, alors, on dit: Laissez les
rues dans les directions qu'elles sont maintenant et puis, faites l'amélioration sur des choses
comme recouvrir une partie de l'autoroute, comme elle s'en va, là.

560 **LA PRÉSIDENTE:**

Parfait. Monsieur Jacobs.

565 **M. PETER JACOBS:**

J'apprécie beaucoup la nature analytique de vos propos, la nature également critique.
Vous avez fait valoir une vision tout à fait autre que celle qui est proposée. Maintenant, je vous
demande, si vous pouvez, d'avancer un peu sur la question de l'échangeur Turcot.

570 **M. PIERRE BRISSET:**

Oh, là là! Est-ce que vous avez trois jours?

575 **M. PETER JACOBS:**

580 Non. Bien, laissez-moi m'expliquer. Ça a été étudié, je ne sais pas si vous êtes parmi
ceux qui ont fait des commentaires sur le projet Turcot ou non, mais il est de nouveau mis en
question. Quelles sont les opportunités, par rapport à ce que vous êtes en train de proposer, par
rapport aux changements qui pourraient avoir lieu avec l'échangeur Turcot, pour arriver à
concilier, en quelque sorte, vos propos avec ceux de la Ville?

585 **M. PIERRE BRISSET:**

Oui. Alors, très brièvement, parce que, comme je vous ai dit, je peux m'élaborer trois jours, je travaille déjà avec le Ministère sur ces dossiers-là. Ce que je dis, c'est que l'échangeur Turcot, c'est nous qui avons émis le Cure Minceur il y a trois mois; c'est nous qui avons montré les alternatives - on a, sur notre site web gruhm.org, vous pouvez tout voir, le site est affiché au bas de ma carte d'affaires. Et là, ce qu'on dit, c'est que le nouvel échangeur Turcot va mieux se marier avec ça parce que l'entrée que vous voyez là permettrait aussi un lien à Ville-Marie. Donc, plus besoin du lien Saint-Jacques qui existe maintenant, parce que, en mettant les voies de desserte à droite, qu'on appelle les collectrices à droite, sur une autoroute ça permet de faire des échanges avec l'échangeur Sherbrooke, l'échangeur Turcot, consécutivement, et quand vous arrivez sur les voies de service, qui sont sur les deux côtés et pas dans le milieu, le milieu serait réservé pour l'autoroute 15 qui passe tout droit, mais les deux côtés, ce serait plus comme des voies de service en dépression, qui permettraient des accès en toute direction des gens qui viennent d'ici.

600

Et puis, là-dessus, la nouvelle mouture de Turcot qu'on espère avoir, c'est une mouture réduite pour éliminer, effectivement, le fantôme de la Transcanadienne, qui ne devrait plus passer à travers le centre-ville de Montréal, qu'il y a d'ailleurs l'autoroute 30 qui peut très bien l'accommoder maintenant - juste mettre la Fleur de lys dessus. Et c'est pour ça que ce qu'on prévoit dans l'échangeur Turcot, c'est d'optimiser l'axe nord-sud Décarie vers le pont Champlain et couper l'importance de l'axe est-ouest. D'ailleurs, l'axe est-ouest, c'est l'autoroute est-ouest qui était très contestée dans les années 70 - j'ai oublié de vous apporter la caricature, mais je vais vous l'envoyer par courriel - que c'était le débat entre Pierre Trudeau, Robert Bourassa et monsieur Lévesque.

610

Là-dessus, je vais laisser à d'autres épanouir là-dessus.

M. PETER JACOBS:

615

Merci.

LA PRÉSIDENTE:

Merci beaucoup, Monsieur Brisset.

620 **M. PIERRE BRISSET:**

Je suis dans mon temps, j'espère?

625 **LA PRÉSIDENTE:**

Pardon?

M. PIERRE BRISSET:

630 Je suis dans mon temps?

LA PRÉSIDENTE:

635 Oui, oui, oui, absolument. Absolument. Merci beaucoup de la perspective que vous avez amenée.

640 J'aimerais maintenant inviter madame Odile Craig, du Centre d'écologie urbaine de Montréal à venir prendre place, et pendant que madame Craig prend place, je voudrais quand même souligner la présence parmi nous de plusieurs élus municipaux. Alors, bien sûr, on avait parlé du maire de l'arrondissement qui était là, mais il y a également monsieur Peter McQueen, madame Véronique Fournier, ainsi que la chef de l'Opposition, madame Louise Harel. À vous la parole. Pouvez-vous nous présenter la personne qui vous accompagne?

645

Mme ODILE CRAIG:

Oui, bien sûr, j'y arrivais. Alors, je m'appelle Odile Craig, conseillère en aménagement au Centre d'écologie urbaine de Montréal et puis, je suis accompagnée aujourd'hui de ma collègue
650 Annie Rochette, qui est conseillère aux Politiques publiques.

Donc, le Centre d'écologie urbaine de Montréal a mené la démarche Quartiers verts, actifs et en santé dans NDG, en collaboration avec des partenaires du milieu, ce qui a donné lieu au lancement du plan en 2011, et nous sommes maintenant dans la phase de mise en oeuvre du
655 plan QVAS et donc, c'est le Conseil communautaire NDG, l'arrondissement Côtes-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce que nous accompagnons dans cette démarche.

Et donc, on va vous faire, vous dresser un peu le portrait. Donc, tout d'abord, le secteur du quartier vert, actif et en santé, plus spécifiquement, on voit ici, délimité en rouge, le secteur du quartier vert qui touche au secteur du PPU Saint-Raymond. Et donc, on souhaite vous montrer, ce soir, en fait, les six principes d'aménagement qu'on a développés et qui, on pense, seraient pertinents pour l'élaboration du PPU Saint-Raymond.
660

Donc, les six principes. Tout d'abord, on partage la volonté de l'arrondissement de consolider les fonctions résidentielles et commerciales dans le secteur et améliorer l'accessibilité, mais on souhaite que ça se fasse dans une densité à échelle humaine. Pour nous, ça passe par une forme bâtie qui est compacte, qui réduit l'emprise du stationnement et qui rapproche les lieux de destination. Donc, on souhaite, spécifiquement sur le secteur du boulevard Décarie face au CUSM, et pour la rue Saint-Jacques, qu'il y ait des efforts en terme de
665 densification, et donc, pour nous, ça ne signifie pas des grandes tours mais plutôt des bâtiments de cinq étages ou moins, et donc, avec un coefficient d'occupation au sol élevé. Donc, l'inverse des grandes tours.
670

Il y a des éléments qu'on souhaite faire attention en lien avec la densité, et donc, c'est de réduire justement les problèmes de stationnement, notamment en privilégiant le stationnement souterrain, en limitant le nombre de places de stationnement par unité de logement, lorsqu'il y
675

680 aura de nouvelles constructions et aussi des mesures pour réduire les possibilités d'embourgeoisement dans le quartier. Donc, de faire en sorte qu'on ait des petits lots pour qu'il y ait des parcelles différentes, une diversité de promoteurs et de favoriser les coopératives d'habitation et les groupes d'autopromotion du style co-housing, pour permettre de maintenir la diversité sociale.

685 Donc, en parlant de ces deux secteurs-là en requalification, Décarie et Saint-Jacques, ça nous amène à parler du deuxième principe d'aménagement qu'on défend, qui est de développer une vision intégrée de l'aménagement des artères, donc, Saint-Jacques et Décarie.

690 Donc, pour nous, ça devrait s'inspirer du principe de rues complètes qui met en place des aménagements, des infrastructures qui favorisent tous les modes de transport sur les artères, et en prenant compte que les artères sont en général déjà des milieux de vie, c'est-à-dire qu'on a une mixité résidentielle, commerciale et de services et donc, que ça amène de la population et qu'il faut tenir compte de ce milieu de vie là qui est déjà présent.

695 Donc, pour nous, le réaménagement qui est proposé par la Ville de Montréal, sur le boulevard Décarie aux abords du CUSM, c'est déjà un très bon début, dans le principe de rues complètes. Toutefois, on propose déjà d'explorer des mesures préférentielles pour le transport en commun, puisqu'on s'attend à ce qu'il y ait une augmentation du transport en commun, avec l'arrivée du CUSM, qui est à prévoir. Donc, pour nous, c'est essentiel.

700 Concernant la rue Saint-Jacques, on prioriserait de relocaliser les activités reliées à l'automobile, surtout lorsqu'elles ne constituent pas des commerces de proximité et donc, évidemment, d'aménager la rue de manière conviviale lorsqu'il y aura de nouvelles résidences, nouvelles unités de logements qui seront implantées sur cette artère-là.

705 Finalement, la troisième artère, la rue Sherbrooke, on sait qu'il y a un débit journalier qui est important, de véhicules, nos comptages de piétons et cyclistes aussi démontrent un fort achalandage. La rue Sherbrooke est le principal lieu d'accidents qui impliquent... qui est dans

l'arrondissement et l'intersection Sherbrooke-Décarie est, pour nous, à prioriser pour la réaménager, pour qu'elle soit plus sécuritaire. Donc, Sherbrooke-Décarie.

710 Enfin, le troisième principe: d'assurer la convivialité des parcours piétonniers. Donc, il faut augmenter la sécurité, le confort, l'efficacité et le plaisir, donc, ça, c'est la principale dimension à prendre en compte pour créer des environnements marchables (sic) et, à ce moment-ci, il y a plusieurs lacunes à ce niveau-là. Donc, on a des intersections qui sont dangereuses, on a des trottoirs étroits, souvent très peu d'arbres pour procurer de l'ombre sur
715 certaines rues. Les liens nord-sud sont très difficiles en présence, en raison de la voie ferrée et de nombreuses artères, notamment. Donc, on souhaite qu'il y ait une analyse rigoureuse de l'environnement piétonnier qui soit réalisée dans le cadre du PPU, pour connaître les habitudes de déplacement et les besoins des piétons; il y a plusieurs méthodes d'enquête terrain qu'on peut proposer en lien avec cela.

720 Et concernant la place Upper Lachine, on aimerait attirer l'attention sur la nécessité d'en faire un lieu animé, pour qu'il soit sécuritaire, et on suggère à la Ville d'explorer un scénario qui avait été proposé en 2005 pour y faire passer les autobus, les piétons et les cyclistes.

725 Finalement, le quatrième principe, qui est d'assurer les liens sécuritaires et conviviaux entre les quartiers, donc, c'est d'améliorer, évidemment, l'accessibilité des liens nord-sud. Il y a plusieurs solutions qui sont envisagées: d'implanter des passages à niveau pour piétons et cyclistes, ce qui pourrait permettre de canaliser, finalement, les déplacements sur certains points qui sont en ce moment non sécuritaires. Donc, évidemment, d'améliorer aussi le tunnel Melrose
730 et d'améliorer la convivialité des viaducs existants.

 Donc, dans le cadre du projet QVAS, il y a des pistes de solutions qui avaient été proposées pour le viaduc Girouard notamment, donc, de rétrécir les voies de circulation, voire de réduire le nombre; d'élargir les trottoirs; de séparer la chaussée pour renforcer le sentiment de
735 sécurité; aménager une piste cyclable sécuritaire; verdier le viaduc; améliorer l'éclairage et l'esthétique pour ce viaduc-là.

740 Enfin, concernant toujours les liens sécuritaires, pour nous, le lien piétonnier entre le CUSM et la station Vendôme qui est prévu, est essentiel pour éviter les détours des piétons, puis avoir une accessibilité directe pour les piétons et l'usager du transport collectif.

745 Le cinquième principe, qui est de réduire la vitesse de circulation pratiquée sur les tronçons qui sont identifiés comme problématiques. Donc, évidemment, la vitesse de circulation, ça crée une certaine insécurité pour les piétons, notamment les enfants. On sait qu'il y a des préoccupations au niveau de la localisation des écoles, dans le quartier QVAS. Donc, la gravité des blessures subies par un piéton qui est heurté par une voiture, augmente plus la vitesse de circulation lors de l'impact est élevée. Donc, les études, les différentes expériences nous démontrent que de réduire la vitesse de circulation, ce n'est pas suffisant. Donc, pour réduire la vitesse, on propose des aménagements physiques aussi. Donc, c'est d'allier aménagement physique et réduction de la vitesse.

755 Donc, dans le secteur QVAS il y a notamment Saint-Jacques et Girouard, d'où on remarque l'importance de marquer les entrées de quartier pour bien signaler l'entrée du quartier résidentiel, notamment, de sécuriser les parcours que les enfants empruntent entre leur lieu de résidence et l'école, notamment sur les rues Upper Lachine, Girouard et Sherbrooke. Donc, il n'y a pas d'écoles situées dans le secteur Saint-Raymond, mais ils doivent traverser pour se rendre au nord. Réduire la largeur des chaussées qui sont excessives, notamment sur Girouard et Saint-Jacques, et améliorer le cadre bâti pour mieux encadrer la rue et réduire le champ visuel des automobilistes, notamment sur les rues Saint-Jacques et Décarie.

760 Et enfin, le dernier principe, de sécuriser la traversée de la rue aux intersections. Donc, il y a plusieurs intersections et passages pour piétons qui sont problématiques; on en a parlé un peu plus tôt. Donc, il y a des travaux de la Direction de la santé publique qui nous montre que 60% des piétons blessés à Montréal, ça se produit à une intersection, et que plus de la moitié de ces cas d'accidents se passent sur des artères. Donc, il y a plusieurs interventions qui doivent être menées pour sécuriser les intersections: donc, d'apaiser la circulation aux approches des intersections; réduire la longueur de traversée; créer des saillies de trottoir et des refuges et interdire aussi certains mouvements véhiculaires, par exemple, des virages en double.

770 Donc, on a parlé notamment de l'intersection de Décarie et Sherbrooke qui était
problématique, et on pense que ce principe-là pourrait s'appliquer aussi évidemment à l'extérieur
du territoire du quartier vert, actif et en santé et sur l'ensemble du territoire du PPU Saint-
Raymond. Donc, voilà pour notre présentation.

LA PRÉSIDENTE:

775

 Merci beaucoup. Écoutez, merci pour votre mémoire, il était très intéressant et bien
documenté, en tout cas, ça nous a donné quelques pistes de réflexion. J'aurais quelques
questions à vous poser, ainsi que mes collègues, je suis sûre qu'on en a plusieurs.

780

 La première concerne votre troisième principe d'aménagement, en fait, la section 3. Vous
parlez, à la fin de la section 3, en page 6 de votre mémoire de la nécessité «d'élargir le territoire
de réflexion pour établir des synergies»; c'est le deuxième point, en fait, dans ma version à la
page 6. Non, pardon, ce n'est pas le troisième principe, c'est juste avant que vous énonciez les
principes d'aménagement, page 6, si on a la même pagination.

785

Mme ANNIE ROCHETTE:

 Ce sont des orientations ou des pistes de réflexion qui sont proposées pour le
réaménagement du site de l'Hippodrome. On s'est dit que ce serait intéressant d'appliquer les
790 mêmes, en fait, plusieurs pourraient être évidemment adaptés, mais s'appliquent aussi au PPU
Saint-Raymond et abords du CUSM.

LA PRÉSIDENTE:

795

 Parfait. Mais quand vous parlez plus précisément d'élargir le territoire de réflexion, est-
ce que le Centre d'écologie a une réflexion par rapport au territoire à l'étude présentement sur
des nouvelles balises, des nouvelles limites qu'on pourrait proposer?

800 **Mme ANNIE ROCHETTE:**

Pas nécessairement, mais on se dit que, même si on maintient le périmètre actuel, il faut tenir compte des pourtours, donc, des interactions avec les quartiers qui bordent le secteur qui est déjà délimité.

805

LA PRÉSIDENTE:

Parfait. Parfait, merci. Ma deuxième question: vous avez introduit un principe qui était tout à fait nouveau pour moi, dans la section sur le «Maintien de la population dans le quartier et la diversité sociale», qui était celui de la construction de logements en autopromotion. Alors, pour le bénéfice de la Commission, pourriez-vous nous expliquer un peu ce que vous entendez par ce concept-là?

810

Mme ODILE CRAIG:

Oui. Bien, en fait, c'est dans la phase préliminaire pour monter en fait une coopérative ou des copropriétés, donc, dépendamment du type, et c'est les gens qui participent à la définition, en fait, de leurs besoins résidentiels. Donc, est-ce qu'on peut voir à la possibilité, par exemple, d'inclure des cours intérieures qui correspondent à leurs besoins, par exemple, pour, je ne sais pas, des logements pour les familles, par exemple? Donc, c'est ce type de propositions-là que ça touche.

815

820

LA PRÉSIDENTE:

D'accord, merci. Judy?

825

Mme JUDY GOLD:

Oui, j'ai quelques questions. Vous suggérez des passages à niveau pour piétons et cyclistes pour améliorer l'accès nord-sud du secteur Saint-Raymond. Comment ça serait la

830

sécurité des piétons avec un passage à niveau? Est-ce que la voie ferrée ne deviendrait pas un terrain de jeux pour les enfants, avec un passage à niveau?

Mme ANNIE ROCHETTE:

835

Bien, pas nécessairement, il en existe quand même ailleurs des passages à niveau à Montréal, puis je ne crois pas qu'il y ait de problèmes de sécurité particuliers. C'est sûr qu'ici, bon, le cas est un peu spécial, il n'y a pas qu'une seule voie ferrée, il y en a actuellement deux, il va y en avoir une troisième. Donc, j'avoue que peut-être là, ça cause, ça demande une réflexion, peut-être que le passage à niveau, à ce moment-là, n'est pas la mesure la mieux adaptée, mais on aimerait quand même qu'il y ait davantage de liens pour les piétons et les cyclistes, parce que les distances sont quand même grandes.

840

845

Si on prend, par exemple, le lien le plus à l'ouest, qui est sur Cavendish, ensuite, il y a une passerelle vis-à-vis du boulevard Grand, mais qu'on ne juge pas nécessairement très sécuritaire; le tunnel Melrose, problématique aussi; ensuite, ça va à Girouard. Donc, les distances sont grandes pour les piétons. Donc, on demande qu'il y ait une réflexion sur l'opportunité, la possibilité d'aménager d'autres liens, donc, pour qu'il y en ait plus, qu'ils soient plus fréquents, mais qu'ils soient aménagés de manière vraiment sécuritaire et beaucoup plus conviviale pour les piétons et les cyclistes que le tunnel ou la petite passerelle.

850

Mme JUDY GOLD:

855

Oui. D'accord. J'ai une autre question. Vous suggérez aussi de laisser ouvert le tronçon Upper Lachine, mais seulement pour la circulation des autobus. Alors, je me demande, dans cette hypothèse, est-ce qu'il faut choisir entre un espace animation-parc et l'efficacité des transports publics? Parce que, d'une part, les voies pour autobus couperaient par la moitié l'espace disponible pour un parc et d'autre part, les autobus rendraient l'air irrespirable en dessous du viaduc. Alors, c'est une question difficile, mais c'est une réflexion que j'ai faite en lisant votre proposition.

860

Mme ANNIE ROCHETTE:

865 Bien, pour ce qui est de la qualité de l'air, il n'y a quand même pas autant d'autobus qu'il
y a de voitures, par exemple. S'il y a un autobus qui passe aux cinq minutes, je ne crois pas que
ça cause nécessairement de problèmes de pollution de l'air excessifs, surtout si on se dirige de
plus en plus vers des autobus hybrides, voire peut-être électriques, à un moment donné. C'est
certain que, là, il y a un compromis à faire sur l'espace parc qui serait aménagé pour les piétons
et les cyclistes, mais il resterait quand même toute la moitié de l'espace actuel qui pourrait être
870 dévolu à des cheminements piétonniers, un aménagement cyclable.

Ce serait quand même une piste à explorer pour qu'il y ait, que ça amène un certain
achalandage, s'il y a un autobus qui passe assez fréquemment. Donc, ça peut augmenter la
sécurité, la sécurité urbaine, sécurité civile de l'endroit, et en même temps, bien, effectivement,
875 ça accroît l'efficacité du transport en commun.

Mme JUDY GOLD:

880 C'est un bon compromis, selon vous.

Mme ANNIE ROCHETTE:

Bien, qu'il serait intéressant d'explorer au moins.

885 **Mme JUDY GOLD:**

Oui. Merci.

M. PETER JACOBS:

890 Une très rapide question, j'aimerais bien m'assurer que je vous ai bien comprises. Parmi
plusieurs des principes d'aménagement que vous avez énoncés, vous parlez du

désenclavement et de la sécurisation des voies piétonnières, cyclistes et autres. Il existe à Montréal-Ouest, sur Westminster, une traverse en surface à travers les chemins de fer. Est-ce
895 que c'est ça que vous avez en tête lorsque vous parlez de cette question de désenclavement?

Mme ANNIE ROCHETTE:

Je ne connais pas l'aménagement dont vous parlez, mais vous dites que c'est une
900 traverse qui est au niveau du sol?

M. PETER JACOBS:

Oui, c'est au niveau du sol, ça passe directement à travers les chemins de fer, avec les
905 barrières qui descendent lorsqu'un train s'approche, mais c'est connu à travers l'île de Montréal; ce sont des choses qui existent.

Mme ANNIE ROCHETTE:

910 Oui.

M. PETER JACOBS:

Est-ce que c'est effectivement de ça que vous parlez?
915

Mme ANNIE ROCHETTE:

Oui, c'est ça qu'on proposait.

920 **M. PETER JACOBS:**

Parfait. Merci.

LA PRÉSIDENTE:

925 Vous parlez du passage à niveau.

Mme ANNIE ROCHETTE:

930 Oui.

LA PRÉSIDENTE:

935 Parfait. Bien, écoutez, il me reste à vous remercier pour votre présentation. Je veux juste m'assurer, là, des notes que j'avais prises, oui.

Mme ODILE CRAIG:

940 Merci.

LA PRÉSIDENTE:

945 Donc, il me reste à vous remercier pour votre présentation qui a été fort intéressante.

945 Je voudrais maintenant inviter les gens de Vision Montréal à venir prendre place, madame Fournier, madame Harel. Bonsoir!

Mme VÉRONIQUE FOURNIER:

950 Bonsoir.

Mme LOUISE HAREL:

955 Madame la présidente, bonsoir.

LA PRÉSIDENTE:

960 Bonsoir, Madame Harel.

Mme LOUISE HAREL:

965 Bonsoir, Madame la Commissaire, Monsieur le Commissaire. Alors, je suis accompagnée par madame Véronique Fournier, qui est également conseillère municipale de Saint-Henri, et je pense, présidente du CCU également, et bien d'autres choses également. Alors, nous vous avons fait parvenir notre mémoire. Je l'introduis et, par la suite, madame Fournier va le préciser.

970 Alors, c'est une consultation qui reprend la démarche de 2005. Cette démarche de 2005 qui est, en fait, une démarche de consultation publique, qui était centrée uniquement sur le CUSM et cette fois-ci, on comprend que c'est un horizon élargi, et que ça ne sera plus en vase clos et qu'on va s'intéresser à ce qui se passe dans les quartiers limitrophes et avoisinants. Et ça nous semble extrêmement important d'avoir cette vision élargie de l'ensemble du secteur et, en fait, on formule un voeu, en espérant que vous le retiendrez comme recommandation, mais il nous semble que tous les projets majeurs d'infrastructure, qui sont, en fait, de nature du Québec, là, québécoise, sur le territoire montréalais, le sont, en général, sans qu'il y ait une planification conjointe. Et le fait est, si on regarde, par exemple, le stationnement, là, érigé en mur du côté du CUSM, qui fait face au quartier Saint-Henri, on se dit qu'il y aurait besoin de végétalisation de ce côté-là aussi et on peut souhaiter qu'il y ait une culture de planification conjointe, en amont, qui soit instaurée par le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal, plutôt qu'une approche qui n'est dictée que par les paramètres des instances provinciales. Et c'est bien sûr que le fait d'avoir été d'abord planifié et pensé en vase clos oblige maintenant à faire des arrangements qui sont parfois des accommodements seulement.

980

985 Bon, ceci étant, nous voulons insister sur quatre aspects - Véronique les reprendra - je
les énumère rapidement: intégrer à tout le secteur Saint-Raymond la desserte, bonifier et
diversifier le transport, il faut un deuxième édicule du métro Vendôme et avec un lien piétonnier
qui puisse avoir accès directement sur le site. C'est quoi, 12 500 personnes prévues, des
patients, des employés, des bénévoles qui vont circuler? Déjà, l'AMT et la STM prévoient une
990 augmentation de l'achalandage de 35 %, alors que l'on sait que c'est déjà presque à pleine
capacité. Donc, il faut vraiment que ce soit là une de vos recommandations, en tout cas, on
l'espère. Il faut connecter davantage tous les secteurs avoisinants, et on pense à un axe nord-
sud, et Véronique vous en parlera avec plus de précisions. Et il est sûr également qu'on souhaite
un développement, de planifier un développement commercial aussi de la rue Saint-Jacques.

995 Le secteur Saint-Raymond, c'est celui où on retrouve 82% de locataires, c'est encore
plus de locataires que la très grande majorité même des secteurs de l'est de Montréal. 82% de
locataires, et je pense que c'est une moyenne de revenu familial qui est le plus bas de Notre-
Dame-de-Grâce. Alors, il faut penser à un développement qui intègre également la planification
de logements abordables, de l'inclusion, en fait, la stratégie d'inclusion plutôt en matière de
1000 logements sociaux et de logements abordables. Et puis, il faut désenclaver le plus possible, et ce
désenclavement va passer, entre autres, par un lien, cet axe nord-sud dont je faisais rapidement
mention. Et puis, évidemment, mettre en valeur l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques; c'est
un écoterritoire depuis 2004, et puis il n'y a à peu près personne qui y a accès. Alors, c'est là une
des priorités qui ne faisait pas partie jusqu'à maintenant de ce qui nous était présenté, mais il
1005 nous semble que cela doit devenir une des priorités dans le rapport que vous rendrez public.

Alors, ma collègue, Véronique Fournier, va compléter.

LA PRÉSIDENTE:

1010

Merci.

1015 **Mme VÉRONIQUE FOURNIER:**

Merci. D'abord, bonsoir. C'est un plaisir d'être ici, on a suivi... Je faisais référence à notre collègue Brisset, tout à l'heure, sur l'échangeur Turcot, bien sûr, c'est des secteurs qui font l'objet d'intenses planifications.

1020

Donc, pour reprendre un élément, je pense, dans les quatre éléments, bon, la desserte de transport bonifiée et diversifiée, bien sûr, on en fait une recommandation au coeur de notre mémoire, on sait que les démarches sont en cours avec l'AMT, la STM, les différents partenaires, mais pour nous, c'est un incontournable en termes de desserte, compte tenu de la situation non seulement du CUSM, des secteurs aux alentours qui sont déjà, finalement, confinés, d'enchevêtrement, finalement, d'infrastructures ferroviaires, routières et physiques, notamment, à la falaise. Alors, pour nous, on en fait un élément incontournable et dans ce sens-là, notre recommandation, c'est vraiment que la Ville, avec ses partenaires dont on faisait mention, vraiment fasse tout en son possible, et les démarches nécessaires pour le financement d'un deuxième édicule.

1025

1030

Par contre, on sait bien que le CUSM entrera en fonction dans très peu de temps, mine de rien, on est en, quoi, 2015, 2016? Donc, on parle de deux à trois ans. Alors, dans l'option où un deuxième édicule ne serait pas possible dans un échéancier similaire, nous croyons qu'il devrait y avoir une planification de dessertes temporaires, est-ce que c'est des navettes ou autres, mais que ça fasse partie, finalement, d'une situation et qu'on ne se retrouve pas dans un contexte où, pendant dix ans on a, par exemple, une solution temporaire qui n'était pas prévue, qui finit par créer des nuisances et qui finit un peu par s'installer, comme on a vu dans certains autres secteurs, notamment, la rue Dalhousie, pour en nommer un, et bien sûr, la question d'accessibilité universelle, ne serait-ce que par la nature de l'établissement, pour nous, est un incontournable dans l'ensemble des choix qui sont à mettre de l'avant au niveau du transport collectif.

1035

1040

1045

D'autant, et je reviens sur la question rapidement du transport - je pense que certains intervenants en parleront davantage - et plus précisément toute la question aussi des transports

actifs et de la diversité, notamment, sur quatre saisons. On parle souvent des réseaux ou des tracés cyclables, mais il faut également avoir des infrastructures, ne serait-ce que d'avoir des stationnements à vélos, par exemple, quatre saisons, pour la masse de travailleurs qui vont se rendre dans le secteur et également, ce réseau cyclable, à notre avis, doit être davantage connecté vers les quartiers limitrophes et également le territoire de la Ville de Westmount. On a quand même dans les grands axes aussi est-ouest de Montréal, là, au niveau du réseau cyclable, mais les connections nord-sud sont très difficiles et, à notre avis, ça viendrait aussi, ça contribuerait, finalement, au désenclavement du secteur.

Ça m'amène à parler, on en glissait un mot justement dans nos recommandations, tout au long, que ce soit dans le cadre de Turcot, du CUSM en 2005, il y a eu également l'Alliance de recherche universités-communautés, bref, même également les comités de bon voisinage, j'inclus aussi des gens des territoires limitrophes, et on a également sollicité la participation de différents acteurs et, à notre avis, l'impact des enjeux de connexion, que ce soit nord-sud, que ce soit au niveau de l'intégration urbaine, que ce soit dans une gestion même des différents chantiers, dans les années qui s'en viennent, on souhaiterait qu'une des recommandations soit d'élargir davantage le secteur de planification, notamment avec le nord du quartier Saint-Henri et le lien vers Westmount. Il y a différentes problématiques, différentes aussi compétences municipales, mais n'empêche qu'il faudra minimalement arbitrer, planifier et connecter ces secteurs.

Alors, pour nous, c'est important, surtout que la partie - on y reviendra plus tard - par exemple, de la falaise Saint-Jacques longe tout au long l'arrondissement du sud-ouest, va même pratiquement jusqu'à LaSalle, là, si on va jusqu'au viaduc Angrignon, et c'est tout l'enjeu aussi du réaménagement de la cour Turcot, bref, ce secteur-là, à notre avis, on devrait l'élargir dans la planification, puis les moyens aussi de concertation entre les différents acteurs de ces secteurs-là. Et ça m'amène aussi à regarder cette planification, et c'est une des recommandations également qu'on met de l'avant, c'est de planifier les retombées économiques du développement du CUSM dans une perspective plus élargie.

1080 On prend, par exemple, un parallèle avec le PDUES qui se fait autour du campus Outremont, où plusieurs arrondissements sont impliqués. Nous, on croit, par exemple, dans le contexte du CUSM, il y aura certainement des retombées économiques bien sûr aux alentours du métro Vendôme, on sait que le CUSM est propriétaire de différents établissements dans le secteur, mais en même temps aussi, il y aura des retombées, par exemple, dans les anciennes friches industrielles en contrebas dans Saint-Henri. On sait qu'il y aura probablement des travailleurs qui vont décider de devenir résidents soit dans Côtes-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce, soit dans le sud-ouest, aux alentours.

1085 Alors, à notre avis, il y a une réflexion un peu plus élargie d'une vision de retombée économique métropolitaine, finalement, du CUSM, qui pourrait être amorcée dans le cadre du présent exercice et qui impliquerait non seulement les arrondissements, mais probablement aussi la Direction du développement économique, là, au niveau de la ville centre, un peu à l'image du PDUES.

1090 J'y vais rapidement, j'imagine que le temps, il ne doit pas nous en rester beaucoup. Alors, bien sûr, nous, on parle d'un quartier en santé. Donc, ce quartier-là, en santé, bien, je pense que c'est un urbanisme de qualité, consolider les fonctions de la rue Saint-Jacques, la proximité, la convivialité; on connaît l'état actuel du cadre bâti. Madame Harel également parlait
1095 de la question du logement abordable et de mettre de l'avant des principes de mixité. Alors, on appuie, en tout cas, les orientations qui sont présentées actuellement par la Ville de Montréal sur la question de la rue Saint-Jacques. Et je terminerais sur l'élément, justement, de la rue Saint-Jacques, je pense que c'est le temps de passer à l'action pour la falaise Saint-Jacques; c'est un des plus vastes écoterritoires, qui a un potentiel majeur non seulement pour les résidents, mais
1100 également pour le lien de connexion, mais pour l'entrée de ville de Montréal.

1105 Il y a eu l'exercice avec l'UNESCO l'an dernier et on sait que c'est un des enjeux aussi, l'attractivité de l'ouest, lorsqu'on arrive, on a l'échangeur Turcot, bien sûr, qui s'en vient, mais, à notre avis, l'écoterritoire a un rôle majeur à jouer, et on ouvre la porte en disant, parce qu'on sait que ça a été déjà discuté: mais pourquoi on ne pourrait pas rêver justement d'un lien entre la

falaise vers le canal de Lachine, et reconnecter finalement ces secteurs qui l'étaient historiquement de par leur développement? Merci.

Mme LOUISE HAREL:

1110

Peut-être un dernier élément sur lequel, je pense qu'il fallait insister, c'est la nécessité de concevoir des espaces et des accès qui tiennent compte de l'accessibilité universelle. Le site doit être convivial d'abord pour les personnes à mobilité réduite, l'accès, les accès également, par le biais d'ascenseurs ou autres, et je pense que c'est là une recommandation qui est vraiment très importante.

1115

LA PRÉSIDENTE:

Bien, merci beaucoup. Merci pour votre mémoire. On a apprécié de recevoir votre point de vue. Moi, j'aurais une question sur votre recommandation 5 «Bonifier le concept d'aménagement, afin de favoriser une meilleure intégration entre le CUSM, le secteur Saint-Raymond et l'arrondissement du sud-ouest, et d'y inclure le secteur nord du quartier Saint-Henri.»

1120

L'exercice qu'on fait présentement est sur un programme particulier d'urbanisme. Est-ce qu'on a déjà d'autres exemples de programmes particuliers d'urbanisme qui engloberaient plus qu'un arrondissement, est-ce que, à votre connaissance, il y en a? Puis si oui, pouvez-vous nous les donner, sinon, pouvez-vous dire comment vous envisageriez une telle...

1125

Mme VÉRONIQUE FOURNIER:

Le PDUES est un des exemples, même ce soir aussi, il y a une séance de l'OCPM dans le secteur, de mémoire, c'est Bellechasse, dans Rosemont, où est-ce qu'il y a un lien interarrondissement aussi dans la planification, et je ne sais pas si vous avez d'autres exemples en tête qui viennent rapidement?

1130

1135

Mme LOUISE HAREL:

1140 Oui, ça met en relation trois arrondissements: Outremont, Saint-Michel-Villeray par extension, de même que Rosemont-Petite-Patrie, et puis, également, la Ville de Mont-Royal. Voilà. Et il y a une planification qui va pouvoir s'adresser, finalement, à l'ensemble de ce secteur, de ce territoire.

Mme VÉRONIQUE FOURNIER:

1145 Puis on a peut-être d'autres exemples, pas nécessairement par le vecteur du PPU, mais si je prends, par exemple, dans le contexte de Griffintown, sans que ce soit nécessairement inclus formellement au PTI... excusez-moi, je suis en train de parler d'argent, c'est sûr qu'il va y avoir cette question-là, ça doit être... On n'en a pas parlé, mais elle est là. Donc, où est-ce que
1150 des liens sont faits avec des arrondissements limitrophes. Dans ce cas-ci, par exemple, ce qui est intéressant, c'est qu'il y a déjà un comité de bon voisinage qui inclut déjà une forme de concertation interquartier, il y a des structures aussi communautaires. Donc, je pense qu'on a des conditions en place quand même où est-ce qu'il y a eu beaucoup de travail de par les différents acteurs sur une planification élargie.

1155

LA PRÉSIDENTE:

Concertée. Parfait. Monsieur Jacobs?

1160

M. PETER JACOBS:

À l'intérieur de votre mémoire, vous parlez de falaise Saint-Jacques, et je cite :

1165

« *Vision Montréal souhaite l'intégration de pistes cyclables pour du transport actif et non récréatif.* »

Mme LOUISE HAREL:

1170 Et pas seulement récréatif.

Mme VÉRONIQUE FOURNIER:

1175 Et pas seulement récréatif.

M. PETER JACOBS:

1180 J'ai deux questions. Quel est le bassin de population que vous voulez bien servi par un transport actif, et est-ce qu'il n'y a pas place pour les deux?

Mme VÉRONIQUE FOURNIER:

1185 Oui, effectivement, il y a place pour les deux, ça, j'en conviens tout à fait, mais il ne peut y avoir place que pour le récréatif. Si on regarde, par exemple, les liens est-ouest, la piste du canal Lachine est déjà très saturée, très utilisée. Par la suite, bon, on a la piste De Maisonneuve aussi, qui a un autre contexte parce qu'elle est plus urbaine, disons-le ainsi, et d'avoir une piste cyclable, si on peut dire, entre les deux, entre le haut de la falaise et le canal, avec peu ou pas d'arrêt finalement, donc un réseau quand même - entre guillemets - « supérieur » de pistes cyclables, je pense qu'on aurait là une desserte intéressante.

1190 Puis à un moment donné, avec un autre chapeau, j'ai fait partie de la Commission municipale qui a étudié la question du partage du réseau cyclable, et c'est un des enjeux qui a été identifié, puis qu'on peut également voir dans le cadre du plan de transport de la Ville: c'est la desserte sur des grandes distances aussi est-ouest. Je pense aux quartiers centraux, bien que perfectibles, qui sont quand même déjà connectés, mais c'est difficile pour faire le voyage plus élargi. Et ce qu'on voyait, par exemple, dans les plans de Turcot, on parle de petite poussière de roche, et autres, c'est intéressant, mais ce n'est peut-être pas le vecteur, si on veut vraiment être dans le transport actif, puis pour la question de la clientèle possible à desservir, ne

1195

1200 serait-ce que les travailleurs, on parle quand même d'un bassin de plusieurs milliers de gens qui, possiblement, pourraient l'utiliser, ce secteur-là.

LA PRÉSIDENTE:

Judy?

1205

Mme JUDY GOLD:

Bonsoir.

1210

Mme VÉRONIQUE FOURNIER:

Bonsoir.

Mme JUDY GOLD:

1215

Je pose une question quand j'ai encore une voix, parce que dans quelques minutes, je n'aurai plus de voix! Vous recommandez de consolider la vocation commerciale de la rue Saint-Jacques. Que pensez-vous de l'hypothèse de favoriser le développement résidentiel sur Saint-Jacques pour assurer une masse de population critique nécessaire pour soutenir une vitalité commerciale sur Upper Lachine?

1220

Mme VÉRONIQUE FOURNIER:

Bien, je pense que ça peut être fort intéressant, puis ça peut peut-être créer l'occasion aussi de mettre en place des conditions. Actuellement, un des problèmes de la rue Saint-Jacques, c'est qu'on a un cadre bâti qui n'est pas toujours en fond de rue, qui a du grand stationnement, c'est différents types de bâtiments, surtout vers l'ouest et si, par exemple, on introduit l'hypothèse du résidentiel, bien, ça peut peut-être permettre d'occuper autrement les lots, et on parle plus à moyen long terme quand même, de requalifier le secteur de Saint-

1225

1230 Jacques, puis peut-être également, lorsque nous, on parlait de consolider la vocation
commerciale, de la diversifier aussi, parce que, actuellement, on est quand même dans les
grandes surfaces, bon, vous les connaissez, les commerces qui sont dans le secteur, également,
automobile, carrosserie, et cetera. Est-ce qu'on serait capables de créer des segments peut-être
1235 plus concentrés, avec une fonction résidentielle, avec un boulevard qui est peut-être plus réduit,
plus verti? Peut-être qu'on serait capables d'avoir un plan par segments, ou de ce type-là, mais
qu'il faut qu'elle soit regardée.

Mme LOUISE HAREL:

1240 Et la fonction résidentielle n'exclut pas pour autant, n'est-ce pas, on s'entend, la fonction
commerciale, mais alors, il pourra y avoir des cliniques privées ou des bureaux, en fait,
complémentaires à l'offre de services du CUSM et, comme vous le savez, tout ça peut être
intégré. L'important c'est qu'il y ait requalification de la rue Saint-Jacques, en fait.

1245 **Mme VÉRONIQUE FOURNIER:**

Peut-être une dernière chose. Aussi quand même être sensible aux nuisances des voies
ferrées dans le secteur, parce que c'est un enjeu quand même d'introduire la fonction
résidentielle.

1250

LA PRÉSIDENTE:

Je m'excuse, je n'ai pas très, très bien entendu le début de votre intervention.

1255 **Mme VÉRONIQUE FOURNIER:**

Bien, juste d'être sensible aux nuisances des voies ferrées dans le secteur,
dépendamment où on pourrait introduire la fonction résidentielle.

1260

LA PRÉSIDENTE:

D'accord. Bien, je vous remercie beaucoup de votre intervention.

1265 **Mme VÉRONIQUE FOURNIER:**

Merci.

1270 **Mme LOUISE HAREL:**

Bonne soirée.

LA PRÉSIDENTE:

1275 Bonsoir. Et sur ce, je vous proposerais qu'on prenne une petite pause. Il est présentement 8 h 30, on pourrait prendre une pause de 15 minutes et reprendre à 20 h 45, avec l'intervention de madame Malaka Ackaoui. Merci.

SUSPENSION DE L'AUDIENCE

1280

REPRISE DE L'AUDIENCE

LA PRÉSIDENTE:

1285 S'il vous plaît, on va procéder à la poursuite de la séance avec l'intervention de madame Malaka Ackaoui, citoyenne résidante. Bonsoir, Madame.

1290

Mme MALAKA ACKAOUI:

1295 Oui, bonsoir. Bon, Malaka Ackaoui, je suis résidante du quartier depuis 1980, donc bientôt trente-trois ans dans le quartier, rue Prud'Homme; je vois le CUSM de ma maison. Et puis, dans le fond, mon intervention sera assez courte parce que vous avez mon écrit, puis par manque de temps, je me suis concentrée sur l'axe Upper Lachine et la circulation rapide.

1300 Par rapport à Upper Lachine, dans le fond, on peut répéter ce qui s'est dit avant, mais c'est un quartier, Saint-Raymond, c'est un quartier déstructuré; ça, je pense que ce n'est pas difficile de le voir. Je veux surtout parler de la fermeture d'Upper Lachine à la circulation.

1305 Au début, je voyais les dessins, puis c'est assez attrayant, les petites perspectives qu'on nous a montrées, c'est facile de se faire prendre dans le jeu d'un beau dessin, mais on a commencé à réfléchir à ça, puis déjà, on est dans un quartier enclavé. Tout le monde parle de l'enclavement de Saint-Raymond. Là, on arrive, si on coupe la circulation véhiculaire, même si on garde les piétons, même si on garde des bus, je pense que ce n'est pas suffisant parce qu'un parc, premièrement, le parc sera découpé. On ne peut pas parler d'un vrai parc, ça va être un petit peu de plantation ici et là. On a une grande largeur de voies ferrées au-dessus qui risque d'être élargie encore plus.

1310 Dans les plans de la Ville, on nous montre des plantations en dessous: c'est impossible. On ne peut pas planter dans un viaduc, ce n'est pas viable. Donc, on va se retrouver avec un espace qui va être assez sombre, qui va déjà, qui va attirer probablement des graffeurs, étant donné que c'est la plaie dans le quartier puis dans toute la ville, et on va contribuer à perdre les yeux de la rue. Madame Jacobs, qui n'est pas parente avec monsieur, elle parle, dans son livre, des yeux de la rue, puis je pense que c'est important d'avoir cette visibilité-là.

1320 L'autre problème, c'est l'enfer de la circulation que ça va créer. En plus de couper ce lien-là, tout va être redirigé vers Crowley. Déjà, Crowley n'est pas fait pour ça. Allez le voir à l'heure de pointe, les gens, ils bloquent la rue Prud'homme quand ils passent, donc, on ne peut pas y ajouter, s'il y a des ambulances, quoi que ce soit.

1325 Des fois, on se demande si ça ne serait pas mieux de sacrifier De Maisonneuve qu'Upper Lachine; honnêtement, là, c'est, je pense que c'est à y penser, parce que les résidants, au nord de De Maisonneuve, ils ne sont pas enclavés, tandis que Saint-Raymond est enclavé. Donc, ceci dit, je vais passer ensuite à l'autre partie, qui est la partie qui... Bon, non, je vais quand même, j'allais oublier de parler de la question de la plantation puis du lien au-dessus de l'autoroute.

1330 Quelqu'un a parlé de la sécurité, l'autoroute, mais honnêtement, je pense que toute traverse d'autoroute, ce n'est pas juste une question de sécurité, c'est une question d'expérience du piéton. On marche, on est aux quatre vents et, évidemment, on ne regarde pas une autoroute. Je pense que quand on parle de requalifier un secteur, il faudra y penser au niveau du paysage urbain, peut-être qu'il faudra prévoir une plantation parallèle à ce pont-là, oui, ça prend une structure, puis ça prend les conditions optimales pour ça, mais c'est faisable, ce n'est pas une utopie. Évidemment, ça prend l'eau, et tout. Il faut penser à une plantation de rue qui est assez consistante, puis il faut penser aussi aux édifices; quand on regarde les édifices sur Upper Lachine et ailleurs, c'est pas mal déstructuré.

1340 Ceci dit, là je vais passer à Décarie. Dans le fond, Décarie puis la circulation, en général la circulation est infernale tout le tour, et quand je dis la circulation sur les rues locales, disons sur ma rue, c'est moins critique, mais même s'il y a des gens qui font de la vitesse, puis on met des dos-d'âne, et tout, donc, il faut faire du trafic calming sur les rues locales, mais l'impact de la circulation régionale, rapide, sur la qualité de vie des résidants est assez important. Il y a le bruit, le bruit, je pense que c'est la plus grosse plaie. Ce serait intéressant de prendre des relevés du nombre de décibels à différents moments pour voir que c'est vraiment, puis ça augmente de plus en plus; depuis les trente-trois ans qu'on habite dans le quartier, ça a augmenté beaucoup.

1350 Quand on parle de voir la belle image du pont sur Saint-Jacques, je me dis: Oui, on montre une image - encore une fois, je sens que c'est un peu du tape-à-l'oeil, dans mon esprit - comment est-ce qu'on règle le problème de la qualité de vie? Comment est-ce qu'on règle le problème des piétons qui marchent doucement? Et plus on ouvre, plus on a du bruit. Donc, on

ne veut pas non plus avoir des murs antibruit qui vont couper le son, qui vont être du support à graffitis non plus.

1355 La question de Décarie, je trouve que Décarie pourra devenir un laboratoire, un
laboratoire expérimental. Décarie est un canyon, et je crois qu'on n'a pas besoin de mettre des
murs au-dessus de Décarie, mais juste le fait de traiter le canyon convenablement. Le problème,
c'est que quand les voitures circulent rapidement, le son, il rebondit; on a des murs de béton,
puis ça augmente, c'est amplifié, et je ne parlerai pas de la poussière et tout, parce que c'est
1360 quand même, c'est dans un canyon, de temps en temps, on a des odeurs, mais bon, mais le
bruit. Donc, on s'est dit: Pourquoi ne pas végétaliser ce canyon-là? Et oui, ça fait longtemps que
j'essaie avec le MTQ, on s'est souvent fait dire: Ce n'est pas possible. On ne parle pas d'une
approche horticole, on ne parle pas d'une approche avec des belles fleurs, puis des arbres; on
parle de naturalisation, et de faire des essais.

1365 On a fait un essai, il y a environ cinq ans, d'ailleurs, c'est monsieur Marcel Tremblay, qui
est notre conseiller, qui était notre conseiller dans le temps, qui nous avait supportés, on a dit au
MTQ: O.k. Vous ne voulez rien faire? Bien, au moins, arrêtez de tondre le gazon; faites juste ça.
Après cinq ans, on commençait à voir une friche qui s'installait. C'est long parce que c'est une
1370 terre stérile, ce n'est pas comme au Mont-Royal. On l'a fait au Mont-Royal, puis après trois mois,
on avait des arbres. Mais là, on est dans un milieu difficile, stérile, et on commençait à voir des
petits arbres. Tout d'un coup, cet été, une équipe a passé, puis tout est tondu.

1375 C'est malheureux, et je me dis - et ils l'ont fait juste devant chez nous, parce que je
chialais. Ça devrait être un test qu'on fait partout; je pense qu'il faut changer nos façons de faire.
Il faut penser le paysage urbain autrement, puis il faut aussi faire des essais, quitte à faire essais-
erreurs. Je pense que ça vaut la peine de l'essayer, au moins, au moins, et doubler les parois,
avoir des surfaces absorbantes et naturaliser ce canyon-là, je pense que ça serait un bon point.
Donc, je m'arrête là-dessus.

1380

LA PRÉSIDENTE:

1385 Merci beaucoup. C'est très intéressant de lire votre expérience, comme je disais
précédemment, c'est intéressant d'avoir le point de vue des gens qui résident.

1390 Vous avez, dans votre mémoire, suggéré, entre autres, un élargissement du pont au-
dessus de l'autoroute et son renforcement pour recevoir la plantation. Est-ce que c'est dans le
même esprit que celui - je ne sais pas si vous étiez présente le premier mémoire qu'on a eu ce
soir de madame Prescesky?

Mme MALAKA ACKAOUI:

1395 Je ne pense pas que ce soit dans, je ne pense pas que la madame ait parlé, la madame
a parlé plutôt de mettre un îlot central.

M. PETER JACOBS:

1400 Oui.

LA PRÉSIDENTE:

1405 Oui, mais aussi des plantations de chaque côté.

Mme MALAKA ACKAOUI:

1410 Oui, mais je pense que si vous regardez Sherbrooke, par exemple. Quand on marche
sur Sherbrooke, le côté sud, le trottoir côté sud n'est pas directement sur l'autoroute; il y a une
bande végétale.

LA PRÉSIDENTE:

1415 Oui.

Mme MALAKA ACKAOUI:

1420 Je pense que c'est ça que je veux dire.

LA PRÉSIDENTE:

O.k. Donc, c'est plus dans un aménagement comme celui de Sherbrooke.

1425 **Mme MALAKA ACKAOUI:**

Oui, pour rendre la marche plus intéressante.

LA PRÉSIDENTE:

1430 D'accord.

Mme MALAKA ACKAOUI:

1435 Je pense que de Décarie jusqu'à son début, à Saint-Jacques, Upper Lachine devrait être repensée. On ne peut pas mettre des commerces partout parce qu'il n'y a pas la densité, mais il faut au moins rendre le parcours intéressant et je pense que l'ajout de végétation est important.

1440 **LA PRÉSIDENTE:**

Parfait. Judy, non, ça va? Peter?

M. PETER JACOBS:

1445 Une question rapide encore. Dans votre mémoire, vous n'avez pas fait mention de la falaise Saint-Jacques; est-ce que vous avez des commentaires que vous voulez bien faire là-dessus?

Mme MALAKA ACKAOUI:

1450 Ah, mon Dieu! Je n'ai pas fait mention parce que je me suis concentrée sur ce qui me touchait directement. Sur la falaise Saint-Jacques, bon, moi, je pense que c'est au niveau, c'est un parc régional, à mon avis. Le problème de la falaise Saint-Jacques, c'est que c'est des industries qui donnent dessus, il y a beaucoup de, comme on dit en anglais, encroachment, et il y a les stationnements, les déchets qui sont jetés, je pense que la falaise... Pour bien faire, il faut élargir par le haut la falaise Saint-Jacques, si on était capable, pour donner plus de vie à la falaise, pour donner plus de place. Tandis que là, c'est juste, c'est comme on est dans une pente, puis on est restreint en haut, on est restreint en bas, je pense qu'il faut la connecter plus au quartier en haut, puis au quartier en bas.

1455

1460

LA PRÉSIDENTE:

Donc, le long de la rue Saint-Jacques au fond qu'il faudrait...

1465

Mme MALAKA ACKAOUI:

1470

Oui, je pense, oui. Oui, oui, on reçoit beaucoup, des fois... on reçoit, je vais reformuler ma phrase, là. On voit souvent des industries s'installer le long, en haut de la falaise, et quand la Ville demande des aménagements, c'est vraiment le minimum: clôture Frost, un minimum, et puis, on y va. Puis je crois qu'un des problèmes, c'est que même si la Ville demande, la Ville n'a pas toujours les moyens de vérifier si les demandes sont faites et ça, je crois que c'est important. Puis ça, ça s'applique aussi à la rue Saint-Jacques. Je n'ai pas parlé de la rue Saint-Jacques, mais la rue Saint-Jacques, c'est l'entrée du quartier, c'est l'entrée de la ville, et la rue Saint-

1475 Jacques, c'est un peu le Taschereau, j'appelle ça toujours, c'est le Taschereau de Montréal.
C'est tellement malheureux d'avoir une rue qui est bordée de voitures, même si la Ville demande la plantation d'arbres aux concessionnaires, ils ne les plantent pas, puis il n'y a aucun recours, puis c'est toujours... la vie continue.

LA PRÉSIDENTE:

1480 Voilà. Autres questions? Non. Merci beaucoup.

Mme MALAKA ACKAOUI:

1485 O.k. Merci.

LA PRÉSIDENTE:

1490 J'appellerais donc maintenant monsieur Momesso, monsieur Lauzon, pour pouvoir venir présenter leur mémoire. Bonsoir.

Mr. PAOLO MOMESSO:

1495 Hello. I am going to be presenting my thing in English, is that all right?

THE CHAIR:

Okay.

1500 **Mr. PAOLO MOMESSO:**

Okay. I am just going to get a little history. My name is Paolo Momesso, I own the restaurant on Upper Lachine just next door, and also my brother is Sergio Momesso, which is the

1505 ex-hockey player, he is involved with me in the restaurant. So it is a family business; this business that was started by my father in 1978. So we have been around for thirty-five years, it is quite a long time. It is quite well-known in the area, and we have quite a following also for the rest of Montreal.

1510 Now, the subject is about Upper Lachine and the closure of it. Just to let you know, on the business side, when Saint-Jacques exit was closed from the Ville-Marie, the 720, we had an immediate effect: we had a loss of 30% of business, and this went on for six months until it was reopened. When it was reopened, the same week business was back to normal. But in-between those six months, and this was the first time since our opening, we had to cut hours on our employees. So that was quite an effect. So this was the lack of traffic being able to get to this area.

1520 Now, the plan for the future is to close Saint-Jacques, for the closure, and to close Upper Lachine, and to close the entrance and exits to go and to get from Saint-Jacques. This will definitely affect all the businesses in the area, and I am sure some will close because of this. I know there are already some businesses that are leaving, or that are going to leave, and some residents are also going to leave, and the reason is for survival; they don't say that they would be able to survive all these closures.

1525 I strongly urge that, at the minimum, that Upper Lachine Road towards Décarie will remain open while Saint-Jacques is being under construction. At least, with this thoroughfare, there will be some breathing room for residents and to give also the businesses in the area a bit of a chance. Thank you.

1530 **M. CLAUDE LAUZON:**

Bonsoir. En complément de ce que monsieur Momesso a dit, effectivement, il y a, on l'a répété souvent ce soir, deux projets majeurs qui vont bien sûr influencer tout le secteur: c'est la construction du CUSM et Turcot.

1535 Donc, à cet effet-là, on pense qu'il y a effectivement des orientations qui devraient être
données pour s'assurer que ces projets-là, qui sont des projets structurants, puissent assurer
aussi des retombées économiques au plan local et, en particulier, pour le territoire qui nous
concerne. Ça veut dire donc, bien sûr, une planification cohérente. On a fait part tout à l'heure,
1540 donc de projets immobiliers. Effectivement, c'est quelque chose d'intéressant d'un point de vue
de développement, et pour ce qui est des commerçants de la rue Upper Lachine, on pourrait
rajouter que cette planification-là doit être faite également non seulement, comme l'a dit
monsieur Momesso, pour tenir compte pendant la construction de l'accès pour à la fois les
résidants, les clients et les gens qui sont en transit, mais également de penser à une mixité
souhaitable tant au plan commercial qu'au plan résidentiel.

1545 Donc, au plan commercial, ça pourrait, par exemple, prendre la forme de
contingentement pour certains types de commerces qu'on pourrait retrouver soit sur Saint-
Jacques ou sur Upper Lachine, ce qui veut dire aussi qu'on pourrait donc s'assurer qu'il y ait une
distance minimale pour qu'on ne se retrouve pas sur certaines artères commerciales où il y a,
1550 par exemple, le même type de commerces à tous les cent mètres. Je vous donne un petit
exemple.

 Sur l'artère Côte-des-Neiges, que vous connaissez peut-être, il y a, au niveau des
commerces de détail, entre Queen-Mary et Barkley, 150 commerces et des 150 commerces, il y
1555 a 52 restaurants. Alors, c'est un exemple à ne pas suivre.

 On a parlé de transport. Peut-être un mot aussi pour parler du transport collectif, où la
desserte existe certes, mais il serait important d'avoir un service qui est à la fois ponctuel,
régulier et rapide. Je voyage toujours en transport en commun, et je vais quitter dans quelques
1560 minutes, et j'espère que je n'attendrai pas quarante minutes pour mon bus pour aller jusqu'à
Vendôme. Et c'est une préoccupation que beaucoup, beaucoup de gens partagent. Même si
plusieurs personnes voyagent souvent en voiture, le transport collectif quand même reste une
option, selon les déplacements puis selon les besoins de chacun, et à cet effet-là, je pense
surtout au service le soir et, en particulier, bien sûr, pour les femmes.

1565

1570 Un dernier mot également pour vous dire que vous avez vu peut-être que la rue Upper Lachine, si vous avez fait une petite promenade, a ce qu'on pourrait appeler un pouvoir d'attraction qui est limité. C'est limité en raison bien sûr de ses caractéristiques, mais également, c'est limité parce que ce sont ce qu'on appelle des commerces de proximité, mais on pourrait même préciser que ce sont avant tout des commerces qu'on appelle de dépannage. Donc, ce sont des commerces qu'on va régulièrement, mais qui ne sont pas des commerces de destination ou des commerces de semi-proximité. Ça signifie donc que l'image et le mix commercial de la rue Upper Lachine gagneraient à être bonifiés.

1575 Il y a différentes propositions qui ont été faites dans les propositions, dont le plan actif présenté un peu plus tôt par des intervenants qui faisait effectivement référence à des notions donc de transport actif, de transport collectif, d'organisation spatiale, de sécurité pour les piétons et autres, et je rajouterais à cet effet-là qu'il serait intéressant aussi, lorsqu'on tentera de donner une personnalité à ce secteur, de penser à offrir un pouvoir d'attraction un peu plus fort, ce qui
1580 permettrait de développer un sentiment d'appartenance qui existe présentement mais qui gagnerait à être renforcé.

1585 J'ai bien aimé la présentation qui était présentée, où on terminait en disant: confort, sécurité, plaisir. C'est un bel exemple, donc, en trois mots, de ce que pourrait être cette image de convivialité qu'on voudrait donner au secteur. Monsieur Momesso et d'autres représentants des commerçants de la rue Upper Lachine ont expliqué tout à l'heure l'importance de préserver des commerces qui n'ont peut-être pas le rayonnement et la notoriété de d'autres commerces, mais ce sont des commerces qui ont l'avantage d'être enracinés, et c'est très important lorsqu'on parle de commerces de proximité. Merci.

1590

LA PRÉSIDENTE:

1595 Merci beaucoup. Thank you very much. Mr. Momesso, just to make sure that I understand what you were saying, you said that while the different repairs were going on, on Saint-Jacques Street, with the change of the bretelle, you had a drop into your customer base of

30%. So you're telling us that 30% of the people that are coming are not from the actual neighbourhood, is that what I understand correctly?

Mr. PAOLO MOMESSO:

1600

A lot of our clients that we do get are not from the immediate area, that is true.

THE CHAIR:

1605

If that is the case, you know, they are talking about the two-year period for Saint-Jacques, for the Turcot exchange, but at the same time we know that the hospital is going to open. Do you think that this could have an effect on the different commercial places?

Mr. PAOLO MOMESSO:

1610

Yes, it will, but what I am referring to really is the immediate impact that it will have; it is going to have a negative impact before it will have positive impact. So I am more worried of businesses surviving in the area in the meantime. But I think the hospital will have a positive effect.

1615

THE CHAIR:

You think it is going to have a positive effect.

1620

Mr. PAOLO MOMESSO:

Absolutely.

1625

THE CHAIR:

Very good. Do you have any questions?

1630 **Mme JUDY GOLD:**

1635 Yes. Mr. Momesso, I have a question that is somewhat related to madame Ollivier's question. I understand your recommendation to keep Upper Lachine open during the construction period. Long term though, a project that puts an emphasis on pedestrian and cycling, and tries to limit automobile traffic, for example, the project to close Upper Lachine Road and create an animated, user-friendly park space for active transport, do you think that it would be a positive impact or a negative impact on the vitality of the commercial sector on Upper Lachine, in long term?

1640 **Mr. PAOLO MOMESSO:**

1645 Well, if you are only going to close Upper Lachine and have everything else opened, I think it is going to be a good thing, all right? But unfortunately, I am concentrating right now on the immediate impact.

Mme JUDY GOLD:

I understand.

1650 **Mr. PAOLO MOMESSO:**

Okay? That is what I am more focussing on.

1655

Mme JUDY GOLD:

I understand.

1660 **Mr. PAOLO MOMESSO:**

The closure, I believe Upper Lachine is a main street here for Saint-Raymond, closing it, I have my doubts. I have my questions if it is a really, good, good idea. That is just my opinion.

1665 **Mme JUDY GOLD:**

Okay. Thank you. J'ai une question pour monsieur Lauzon. Vous recommandez de contourner les usages des commerces sur Upper Lachine afin d'assurer une distance minimale entre les commerces de même type. Comment voyez-vous ça, comment est-ce qu'on fait ça dans un monde de libre concurrence, contourner des commerces?

M. CLAUDE LAUZON:

1675 C'est très simple. Le pouvoir, le Conseil d'arrondissement, le Bureau d'arrondissement a le pouvoir de déterminer donc la distance entre deux commerces de même type. Oui, il y a des notions de concurrence mais, en contrepartie, il y a des notions de diversité et de mix commercial. Et j'ai donné l'exemple de la rue Côte-des-Neiges qui est justement l'exemple à ne pas suivre, parce que ce phénomène-là a fait en sorte que le jour, il y a une certaine activité suffisante qui va générer un nombre de clients minimum pour à peu près chaque restaurant, mais le soir, la plupart des restaurants n'ont aucun client parce qu'il y en a trop, et il y a trop de restaurants qui se ressemblent. Alors, c'est un exemple, mais ça peut être tous les autres...
1680 Donc, ça fait partie des pouvoirs du Bureau d'arrondissement de décider, s'il le désire, de mettre ce pouvoir de contingence, donc par type de commerces et je pense que, en termes de proximité, tout le monde y gagnerait.

1685

Mme JUDY GOLD:

D'accord, merci.

1690

LA PRÉSIDENTE:

J'aurais une question complémentaire à celle de ma collègue. Effectivement, vous donnez l'exemple de la rue Côte-des-Neiges comme un exemple à ne pas suivre, mais on s'entend qu'Upper Lachine ne compte pas une aussi grande distance...

1695

M. CLAUDE LAUZON:

Tout à fait.

1700

LA PRÉSIDENTE:

... que celle dont vous parliez sur la rue Côtes-des-Neiges et j'aurais presque envie de vous poser la question. Tout à l'heure, vous avez amené le fait que ce ne sont pas des commerces de destination, mais est-ce qu'on pourrait imaginer que ce tronçon de rue là pourrait devenir une destination, un peu comme, je ne sais pas, comme c'est un peu dans le village Monkland, à l'heure actuelle, si on regarde des choses qui sont, ou peut-être la rue Prince-Arthur, si on regarde dans d'autres arrondissements?

1705

M. CLAUDE LAUZON:

C'est possible.

1710

1715

LA PRÉSIDENTE:

1720

Ou un bout de la rue Fleury. Est-ce que ce ne serait pas un avenir positif pour cette rue-là?

M. CLAUDE LAUZON:

1725

C'est possible, mais je nuancerais de façon suivante. C'est que vous avez des commerces de proximité, des commerces de destination, mais vous avez aussi des commerces de semi-proximité, et c'est plus aux commerces de semi-proximité que je faisais référence. Donc, proximité, c'est des commerces qu'on voit à tous les jours et semi-proximité, ce sont des commerces qu'on voit régulièrement mais pas sur une base quotidienne. Donc, il y a de la place pour des commerces de semi-proximité.

1730

Quant aux commerces de destination, ça dépend, c'est en fonction bien sûr, là, des résidants et des autres composantes. Je n'irais peut-être pas jusqu'à comparer ça jusqu'à la rue Monkland, parce que la rue Monkland a l'avantage d'être beaucoup plus près de toutes les villes qui entourent Notre-Dame-de-Grâce, et qui n'ont pas certains commerces de proximité ou de semi-proximité comme on retrouve sur Monkland. Si vous allez à Hampstead, il n'y a pas une seule entreprise à Hampstead.

1735

LA PRÉSIDENTE:

1740

Tout à fait.

M. CLAUDE LAUZON:

1745

Si vous allez à Westmount, tout est concentré sur Sherbrooke. Alors, Monkland, je pense que c'est un cas à part; c'est de par sa situation géographique qui fait que Monkland est

trendy. Mais des commerces de semi-proximité, ça, oui, il y a sûrement de la place et c'est important donc d'avoir cette diversité-là.

1750 **LA PRÉSIDENTE:**

Parfait. Merci beaucoup.

1755 **M. CLAUDE LAUZON:**

Merci.

LA PRÉSIDENTE:

1760 J'appellerais maintenant madame Deanne Delaney du N.D.G. Cyclist and Pedestrian Association, s'il vous plaît.

Mrs. DEANNE DELANEY:

1765 Good evening.

THE CHAIR:

Good evening.

1770

Mrs. DEANNE DELANEY:

1775 Yes. So my name is Deanne Delaney, and I am representing the N.D.G. Cyclist and Pedestrian Association. Our mission is to advocate improved infrastructure and opportunities for citizens who choose to bike or walk rather than drive a car to either work or to school or for their daily activities, right? And we know that Montreal has done a lot for cycling in the last number of

1780 years with many more bicycle paths throughout the city, we have the Bixis. There is a lot to be proud of, but I would like to still talk about the importance of encouraging active transportation in this particular area, where there are going, there are problems and there is going to seemingly continue to be problems, and we want to talk about the creation of a safe and segregated cycling and pedestrian path.

1785 The focus of my concern, and our concern as N.D.G. Cyclist, is in the area between, along De Maisonneuve, between Décarie boulevard and Clermont Avenue, as you know, that is a big concern. The cyclists, they have to compete presently with cars, taxis, trucks and buses in particular, and we all know that, and everybody knows that it is certainly is a car culture today. We spend thousands of dollars on roads and highways, but it seems that when it comes to bicycle or cycle structure, it is all infrastructure, it is a luxury. But there is a cost to that by not investing in it, and that will and does show up in mental, physical health and other things that I
1790 would like to bring up tonight.

1795 So I would like to look at four concerns: safety, health, environment and sustainability, and fourthly the economy. So we know that on De Maisonneuve now it is very busy, and it will be much more dangerous and much more busy once the new MUHC is up and operational. It is the only section along De Maisonneuve where the cycling path is not bidirectional and protected, which is really important if we want to have a safe passage, which is the key essential for mainstream cyclists to get through the area from east-west. And this dangerous link is going to remain an obstacle for potential residents of Montreal to switch from cars to bikes. All the research shows that transportation planners really need to segregate cyclists from motor vehicle,
1800 I think that is well known. Just as sidewalks are there for pedestrians, cyclists need a designated path.

1805 For health. As I said earlier, physical health, mental health and financial health, and health cost are there. A recent professor who was just in Montreal, that kind of inspired me recently, just got an award at McGill in terms of having worked in the area with many of his studies, increasing physical activity among people, and he also was able to show that the design of our neighbourhood was really the big thing that increased or decreased physical activity, and

therefore, the rate of obesity, poor nutrition and the decision for people to be more active in terms of transportation, walking and cycling.

1810

So it really is important to have designing, designed bike paths that are safe and connected and accessible, and that is the only way we are going to encourage rather than limit opportunities for young children and middle age people, baby boomers, and older to continue bicycling.

1815

Thirdly, for the environment and sustainability. We all know, we accept climate change is a reality. The conferences and studies that you see today all stress and talk about how we have to have a more sustainable community. The agora that was 2013, a couple of weeks ago in Montreal, the PMAD that Montreal accepted last March, they all talk about having more green ways throughout our, the cities itself.

1820

Encouraging cycling and walking is a basic way that most, many large cities today are decreasing the number of cars on the road, improving the air quality; less pollution, less health problems. And just basically encouraging a culture of sustainability.

1825

The fourth thing, the fourth concern is for the economy. If we want to, often is the one area that influences people the most to change their minds: money. With the traffic congestion that we have, we have to count the hours that are lost in work time and energy. So that active transportation, and public transportation too, of course, is going to help reduce the congestion on the roads and help the overall economy and basically, people who choose to walk and cycle are encouraged to do so, because of the better urban planning will have more disposable income; they are not spending so much money on gas; they have more money to spend in the stores around.

1830

So basically, to summarize our recommendations, we feel that cycling and walking in this area definitely has a major health, social, environmental impact, but the missing link is there: we need to have a bicycle bridge which will allow people to go across Décarie, and continue along De Maisonneuve, across Décarie to Clermont. It is the missing link and it is just not safe. We

1835

1840

need a safe passage for all ages of people. It is not just the people who are not afraid to go along that area, but children and adults; it is crucial all levels, people who are beginners and who are experienced, just a bike helmet alone is little protection. For people from cars and buses, parked cars that are there opening up doors; parents pulling children, if they happen to do so with a bicycle, need room and time to turn in corners and to get across. And now is the time to build it, not in five or ten years, when we do find that, yes, we want to have more cyclers on the road and we need to do it now; it will be a lot cheaper than it will be later on.

1845

1850

So we feel that the safest solution and best solution for the long term is to have a bike bridge, going across for pedestrians and cyclists to get across Décarie and continuing on with a pathway. It is getting very late. We have seen studies now that have been done, so really, at this point, we are not even sure how this could even happen, but still if there is a will, there is a way, and if it is behind the metro and the two buildings, if it is over on the MUHC land, we need to still think about this. Short term plans, definitely, there needs to be something now, and in the next few years until anything is done, with a segregated path; it has to be segregated, not just yellow-dotted lines that are on the street, cars can't, sometimes aren't, even if they want to respect it, may not see them in inclement weather. Bike signage and cyclist traffic lights.

1855

1860

We also feel that if this is done, there has to be more with looking at the bus stops that are along there, and the parking that is along De Maisonneuve in that area, so that the segregated bike path could be there in the short term.

1865

I would like to just finish off, I am just at my time here, with what is being done, this just came out last week, and I have put it in my revised brief, which I can also send you, and I think that I found this really inspiring in London: «The Mayor's vision for cycling in London» just came out last week, and they are spending a lot of money. It is now an integral part, it will be an integral part of transportation network in London; they are putting money, road space and urban planning; it is not a marginal afterthought. There is a commissioner of transport and they are working with all the stakeholders. As you can see here, at the bottom, they have got the transport of London and the mayor of London; it is a 33-page document, beautifully written and I encourage you to take a look at it.

1870 And as I said, they're working with the Boroughs, with the rail people, with the parks, with public schools and with tourism to put it all together, to make cycling good. They are looking at the European models, and other forward thinking, other forward thinking cities and investing for long term benefits, and people do say here sometimes that: Well, Europe has been doing it for so many years, and we are doing well. But I think we should also be thinking about the fact that we
1875 can learn from them, we can catch up, we don't have to go through all the various types of telephones and so on, as they say, like in Africa. You get it, we can be there now. So I think that it is important to look at this as investing for the long term benefits. Thank you very much.

THE CHAIR:

1880 Thank you. Do you have any questions?

Mme JUDY GOLD:

1885 No.

THE CHAIR:

 Peter.

1890

Mr. PETER JACOBS:

 I have read your mémoire very carefully, and you and many others are less than convinced that the link from Décarie to Clermont, along De Maisonneuve, is a viable solution.

1895

Mrs. DEANNE DELANEY:

 That's right.

1900 **Mr. PETER JACOBS:**

I hope I am not putting words in your mouth.

1905 **Mrs. DEANNE DELANEY:**

No, that is right. That is right.

Mr. PETER JACOBS:

1910 We have heard from a number of the other partners in the project that a solution that would rest north of the railroad tracks is, to a certain extent, either difficult or not possible. Do you have any other propositions that you can think of that would both correspond to the criteria that you outlined, and more particularly would be, in your mind, safe, secure and viable?

1915 **Mrs. DEANNE DELANEY:**

1920 Well, we have studied De Maisonneuve quite intently on the north side, the south side and both sides, and son on, and nothing seems to really work. Once one gets across Décarie, maybe it can be looked at in terms of going on the MUHC land, and then back again at the other end. That is if the train tracks... As I say, all the stakeholders have to... and that is what I thought this London model was so good, because they really all wanted to work, you know, rather than passing it to each other, the ball.

Mr. PETER JACOBS:

1925

So again, without trying to put words in your mouth, I understand that you are, therefore, prepared to trade off distance, in other words, making a longer path, for the efficiency of going directly along De Maisonneuve, which might be less secure than a more securedest*** route. So you are prepared to deal with that trade-off.

1930

Mrs. DEANNE DELANEY:

Yes. It is not that much longer. I mean, we are not talking about going to the south of the end of the hospital, or down to Saint-Jacques and up again the hill.

1935

Mr. PETER JACOBS:

No, no, I understand.

1940

Mrs. DEANNE DELANEY:

So, I think for the number, it is not even, we are not talking kilometres we are probably talking, it is minor compared to the safety and security of knowing that you can cross the city as a person who lives here, as a tourist or somebody who is living in Saint-Raymond, coming up and over, definitely.

1945

Mr. PETER JACOBS:

Thank you.

1950

THE CHAIR:

Do you have a question?

1955

Mme JUDY GOLD:

I had the same question as Mr. Jacobs, but I do have another one. According to the Plan Vélo of the Borough, the Saint-Raymond either has or will have a bicycle path, two north-south bicycle paths: one on Cavendish Boulevard and one on the overpass on Grand. Do you think that these are sufficient in terms of north-south accesses, is my first question? And the second

1960

question is regarding an east-west bicycle path in Saint-Raymond, do you think there should be one, and if yes, where do you think it should be located?

Mrs. DEANNE DELANEY:

1965

Well, I think that would have to be certainly studied, I mean, if we are talking about the east-west, I mean, we are looking at De Maisonneuve as one of the major east-west, but there is no reason why it can't also be diverted, so that it could also perhaps go through Saint-Raymond also. I don't know if that is a complication or not, if that is what the people feel that, but I would think that, from what I have heard this evening, people talking about their children being able to get from A to B, that a safe cycle path would be also nice to have, going right through Saint-Raymond as well, for sure, but I am not, I haven't talked directly to people about that, but it is something to think about definitely.

1970

1975

Mme JUDY GOLD:

Thank you.

1980

Mrs. DEANNE DELANEY:

Thank you.

THE CHAIR:

1985

Thank you very much. J'inviterais maintenant madame Sharon Leslie du N.D.G. Women's Group à venir faire une présentation.

Mme SHARON LESLIE:

1990

Bonsoir, merci. Je parle au nom d'un groupe informel des femmes, dont j'ai déposé ce soir trente-cinq, les noms de trente-cinq personnes qui ont appuyé le mémoire. On est conscients

que les préoccupations dont on exprime dans le dossier sont pas nécessairement les choses qui s'appliquent qu'aux femmes et les enfants et leurs familles, mais sont quand même les préoccupations qui sont plus précisément liées à leur description là.

1995

Moi, personnellement, j'ai participé au Comité de bon voisinage, j'ai participé dans le processus de développement depuis les consultations de 2005. Alors, je demeure pas dans Saint-Raymond mais sur Décarie, alors, c'est quelque chose qui me préoccupe.

2000

I am going to start with the recommendations that were at the end of the brief, parce qu'elles sont des préoccupations qui ne sont pas trop souvent soulevées; quelques-unes ce soir y ont fait référence, et c'est au sujet de la participation du public dans la planification continue de ce qui va se passer dans le quartier et dans NDG en général.

2005

Plusieurs ont participé en 2005. On était très content du travail que l'OCPM a fait; ma déception était après. Et honnêtement, c'était comme après cela, il y avait pas eu la profondeur du travail collaborateur qu'on a espéré avoir. On a plusieurs exemples, le plus notable probablement, c'est que la recommandation de l'Office c'était de revoir le plan de circulation de A à Z. Ce n'était jamais fait et présenté pour les réactions du input dans une forme, comme un ensemble.

2010

On a eu des décisions "piecemeal", comme on dit en anglais, une petite chose à la fois. Et très souvent, la réponse quand on soulevait des préoccupations, c'était: Il y a eu une consultation en 2005, les décisions sont prises. Alors, c'était très décourageant.

2015

Alors, ce que je fais, c'est an appeal for real collaboration with the community, for real joint planning in which residents and community organizations are recognized for the expertise that we bring to the table, that we are not second class citizens compared to the fonctionnaires of both the MUHC, the Borough and the City Centre. We want to be partners, but that has not been, in general, the experience to date.

2020

2025 Sur les autres volets, sur le contenu, je vais également faire référence à madame Jane
Jacobs et son travail. In some of the meetings, preparing for these hearings, women were
expressing, and the term came out, maybe we should call that new park area between the metro
and Saint-Raymond a No Woman's Zone, because many expressed the concern that particularly
at night, and that is really what we are talking about, that many women, especially if they are on
their own, will not walk through there because it will be deserted. There will be no eyes on that
area, because there is no activity, and there isn't going to be even any vehicular traffic. So we
would let go of some of the «park space» over the Décarie Expressway, and in that area, which is
2030 very polluted, we don't hear much about that, but that would be interesting to know, it is not
exactly great quality of air.

2035 In order to have increase safety for women, and even teenagers, tunnels are notoriously
unpopular with women for obvious reasons. The Melrose tunnel has been an irritant in our
community for decades, with no significant improvements made. Everyone knows the security
cameras don't work, or that nobody is watching them. So it doesn't add to our likelihood to make
use of them. So instead of planning more tunnels, go over. We have the Grand overpass over
the tracks; go over, so it is visible, so people are visible at least.

2040 Create activities that would bring more people to that space during the daytime, but that
still doesn't solve the evening. In order to do that, we echo the recommendations of one of the
preceding intervenant, to keep Upper Lachine open at a minimum for bus traffic. So at least, if
buses were going through there, every... well, at night, it is not terribly frequent, but maybe there
will be more frequent, but at least, there would be buses going through, so there would be some
2045 eyes on the space.

2050 If we look at safety, particularly for cyclists and pedestrians, Valley of the Death is how
people have, for years, called that intersection at Décarie and De Maisonneuve; with
approximately 12 000 more vehicles each day, it will be even more dangerous. I am not going to
go into all of the details but to say that, yes, we too favor a bike-pedestrian bridge over the
Décarie-De Maisonneuve intersection, so that people don't have to go through that. It is going to
be lower than it is right now, the speed of going down there, and to put cyclists in the mix with the

2055 buses, the taxis, put them in the mix in front of the Vendôme metro where cars will be stopping to let off passengers, in addition? At this point in time, to refer to your previous questions to Madame Delaney, yeah, absolutely, a little bit more distance by looping back from going over the bridge, getting over the intersection, and then going back and south on Décarie, going onto the hospital grounds prior to the main entrance, going across that way, and getting reconnected with the De Maisonneuve cycling path at some point would be way safer, and would have many more women and their children using that path and feeling safe about it; otherwise, they go to Sherbrooke, which we heard is the most dangerous intersection, Sherbrooke and Décarie. So there are not many options available to people.

2065 It is mind-boggling to us that the City and the Borough still continue to say that keeping an on-line bike path with no provisions over that intersection is the safest solution. We would like to see that demonstrated, studies that say: That is going to be safer for the most vulnerable who are pedestrians and cyclists, rather than getting us off-road and over that dangerous intersection.

2070 So I am just going to touch on a few others. The social housing, there has been zero investment in social and affordable housing in N.D.G., our portion of the Borough, in at least ten years, which is deplorable given the number of people who live at and below the poverty line, and the working poor.

2075 Our fears, et ça se passe déjà, on est en train de perdre les logements abordables, gentrification is already taking place, there will be pressure for clinics, et cetera. On aimerait bien que le logement social soit une priorité pour le logement qui va être bâti à Saint-Raymond. Il y a aucune autre chose à dire autour de ça.

2080 L'entrée au métro, c'est déplorable que, à cette étape de la planification, que les instances gouvernementales et municipales et le CUSM n'ont pas trouvé les moyens pour prévoir une deuxième entrée. It is already at its peak ability to cope. Imagine if you were a mother with a child in the stroller and another toddler of three or four years-old, it is hard enough now to go down those stairs into the metro, imagine if those extra thousands of people accessing the hospital or going through there in that one entrance? People just won't use the metro. And we are

2085 in the business, and many more women use the mass transit system than men, because of economic reasons. Everything needs to be done possible for that second entrance to be there when the hospital opens. Je termine là-dessus. Merci.

LA PRÉSIDENTE:

2090 Merci beaucoup. J'aurais peut-être une question à vous poser. Vous parlez beaucoup de travailler sur des passerelles; pourtant on a entendu plusieurs interventions qui nous disent que l'idée d'aller par-dessus et en hauteur n'est pas forcément une bonne idée, notamment quand on parle de la passerelle Grand Boulevard, qui donne sur Grand Boulevard, où les gens se plaignent des grands vents, du froid extrême, de la difficulté de traverser. Pourtant, vous
2095 semblez, vous et d'autres personnes semblez suggérer que ce serait une meilleure solution.

Mme SHARON LESLIE:

2100 Well, c'est un "trade-off", comme on dit en anglais, entre la sécurité et peut-être un peu plus de marches pour aller en haut. In this day and age, it seems to me that there is the expertise, technical expertise to build. I mean, I have seen over the street in Calgary, for instance, there is lots of over-the-street passageways that are covered, that are either covered or have walls on them. If there are even just walls, it would cut the wind. But the reality is, I mean, lots of women will use the Melrose tunnel after night time. So then, they have to go all the way down to
2105 Girouard, and all the way back in. So you know, I hunch many more, and perhaps the engineering technology is there to make them, you know, more user-friendly than Grand which was built, I don't know, thirty years ago, maybe.

THE CHAIR:

2110 Very good. D'autres questions?

2115 **Mme JUDY GOLD:**

First, I would like to say that your brief is very well done, very clear and very comprehensive.

2120 **Mme SHARON LESLIE:**

Thank you.

2125 **Mme JUDY GOLD:**

Your call for social and affordable housing is very clear as well. I just want to mention that the studies provided to us by several of the institutional partners involved in the developing of the area have said that there is no evidence of current nor foreseeable gentrification of the Saint-Raymond area. Are you saying otherwise?

2130

Mme SHARON LESLIE:

Yes, absolutely.

2135 **Mme JUDY GOLD:**

Because in your brief, you do mention -- do you know families, in fact, that have had to leave their neighborhood because of increased...

2140 **Mme SHARON LESLIE:**

Yes. It is starting to happen. What is happening is the loss of housing units. One concrete example is the Hanger physio place; they expanded about three years ago, two, three years ago, and there were units over top. There are still housing units over top, but they were

2145 affordable, relatively low rent; now, they are very expensive. So we lost some for people with less.

2150 The big apartment building on the corner of Sherbrooke and Girouard, which was low rent and the landlord used all the tricks in the book to evict and get rid of people, and now it is still rental, but you got to be pretty well-off to live there; people who used to live there can't live there any longer. And we anticipate there will be additional pressure, because Saint-Raymond, the MUHC has often said: Well, we expect our employees to come and want to live in Saint-Raymond. I mean, it is going to become an attractive, more attractive place. Our hope is, if people can get into and out of it, which is a major question, but if that problem is solved better
2155 than in the current plans, then people will want to live there, and our fear is: the more attractive it becomes, the more, one way or another, the lower rent housing disappears.

Mme JUDY GOLD:

2160 If I just may ask you a question. Do you know Saint-Raymond well, the area?

Mme SHARON LESLIE:

2165 Yes, I have lived here for thirty years, I live on Décarie, just north of Sherbrooke, I have friends that live in Saint-Raymond, I come here like tonight.

Mme JUDY GOLD:

2170 The triangle that has been created by the destruction of the overpass at Upper Lachine and Saint-Jacques, what would you like to see in that triangle?

Mme SHARON LESLIE:

2175 Potentially housing.

Mme JUDY GOLD:

Housing?

2180 **Mme SHARON LESLIE:**

2185 That is, I mean, I think any place in Saint-Raymond, any place in N.D.G., when enough space of land that can be built on becomes available, I believe the Borough and the City should immediately assess it: Can that be a location for social or affordable housing? Because our community is practically totally built on, there is no space, there is very little space to do that.

Mme JUDY GOLD:

2190 Thank you.

THE CHAIR:

2195 Thank you very much, Madam Leslie.

Mme SHARON LESLIE:

Thank you.

2200 **LA PRÉSIDENTE:**

2205 On n'a pas d'autres questions. J'inviterais maintenant madame Robyn Dalton, du Dépôt alimentaire de NDG, si elle est présente, à venir présenter. Oui, parfait. Comme je sais qu'on est un peu en avance sur notre horaire.

Mrs. LYNDA PORTER:

Mrs. Dalton couldn't be here, so I am Lynda Porter, I am the President of the Board at the Dépôt, and this is Bonnie Soutar.

2210

THE CHAIR:

There is no problem, just state your name again for us.

2215

Mrs. LYNDA PORTER:

Hi, it is Lynda Porter, the Chair of the Board of the Food Depot.

2220

Mme BONNIE SOUTAR:

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE:

2225

Bonsoir.

Mme BONNIE SOUTAR:

Je m'appelle Bonnie Soutar, je suis la coordonnatrice de Outreach, de proximité au Dépôt, je peux m'exprimer mieux en anglais si c'est possible, o.k.?

2230

LA PRÉSIDENTE:

Il n'y a aucun problème. Go in the language of your choice.

2235

Mrs. BONNIE SOUTAR:

2240 Thank you very much for listening to us tonight, thank you to everyone. What I particularly want to address is the issue that has happened to us specifically, but more generally to community organizations. Any community is not made up of just the buildings, the bricks, the transport and the hospitals; instead, it is the people who are in the community, and we have people of all walks of life living in N.D.G. They come from all backgrounds, from all ethnic origins; many, many different languages are spoken, and at our organization, we welcome the diversity. So we work, it is a actually a food depot where people come for emergency food. So there are people at all different income levels living in this area.

2250 And what has happened to us, as an organization, is because of part, I think we would say mostly because of the increasing land costs and rental costs that have gone up, so the landlord of our building, where we have been renting for twenty years, more than twenty years, decided to sell the building and, you know, capitalize, which I understand, you know, he is capitalizing on the increased value of the property, and he sold it, but that leaves us as a community organization, we are essential to this community.

2255 In order to build a strong, vibrant and resilient community, we have to welcome and understand the needs of all the people that live here in this community. Some of the people are not well-off, we have a lot of low income people living in this area. And so, at the Depot, what we are trying to do is not only give out emergency food so people can make it to the end of the month on insufficient incomes, we are also, we have developed programs to help people live better in the community. We value each person; we recognize that everyone has things to share. 2260 So we have programming that helps people build their skills and to share what they do know with the rest of the community. So the community is very valuable to us, and our community consists of all the people that live in it.

2265 So the problem that we see with some of this development that is happening, and we welcome the new hospital, and we welcome the health services, there is no argument there, we are happy to have that, but we are feeling the pressure, and I know that other community

2270 organizations also are. We are part of a coalition of organizations, the community organizations
that exist in this community, and we have had a problem with affordable, clean space, in order to
run programming for all these organizations for quite a while now, but this has put a very strong
pressure on us. We are losing our home; our lease is up till the end of the month. We serve over
2275 750 people a week that need emergency food in this neighbourhood, and they come from the
Saint-Raymond area, they come from all around; we are at the hub of this area, we are just on
the other side of the tracks, you know, just on De Maisonneuve, 2121 Oxford. And we feel that
our location is vital to the accessibility of people who need to come for our services, for our
emergency food, to be close to the transport, and also close within walking distance.

2280 We have been looking for space, and we are finding like things that we may be able to
afford on the very periphery of our territory, and it is not going to be good because people won't
be able to access it. More than 50% of the people that come to the Depot come by walking, and
so what is going to happen to us? We don't know. We have looked at the spaces in the area,
what are we going to do? How are we going to continue to do this, like to live and to be part of
this community, and to be a part of the community that is essential for people to be able to get
through if we don't even, you know, they need to get to us. And how are we going to offer our
programming if we are not even in this neighbourhood?

2285 So we are asking, you know, to understand that our point of view is that a community
needs the community organizations as well, and we offer support to a lot of people, not only
people who don't have money, but what is so great about our organization is we have people
volunteering in our organization. So a lot of people are implicated in the work of the Depot. It is
2290 not just the people who come to us; it is the seventy to eighty volunteers every week that come in,
and they come from very nice homes. We have volunteers that are service users, and as well as
people that live in lovely homes, in nicer parts of the area.

2295 So, you know, we really, it is a way for people to be involved in helping others in our
community. It is a way of implicating many people, and we want to remain at the hub and the
core of our community, it is essential for us, and we really need that. So we need the support.
What are we going to do? Like we are a community organization, we rely on volunteers, we rely

2300 on the donations of our public. So how can we continue to be a vibrant and central part of our community if rents go up sky-high and we cannot exist in the middle of our community. Do you have something to add?

Mrs. LYNDA PORTER:

2305 I think you said it pretty well, Bonnie, but I think other community groups in N.D.G. are also feeling this pressure, and I think now is the time for the community to rally around us, and the City, and all public officials to build a community food centre where people have access to food and all these services.

THE CHAIR:

2310 Thank you. Peter?

Mr. PETER JACOBS:

2315 I am not sure I have an immediate solution, but I would like to get a better idea of the quantitative aspect of this situation. So I have a bunch of quick questions.

Mrs. BONNIE SOUTAR:

2320 Okay.

Mr. PETER JACOBS:

2325 Approximately how much square feet do you now occupy?

Mrs. BONNIE SOUTAR:

2330 It is pretty close to 4,000 square feet, just under 4,000.

Mr. PETER JACOBS:

2335 And is that what you need?

Mrs. BONNIE SOUTAR:

2340 Actually, because of the fact of we want to build our programming to balance our emergency food program, so that we can involve, engage in more skill building, we feel we need a little more space so that we could offer concurrently our emergency food program as well as the workshops, so that people could attend workshops, learn how to cook, how to, you know, how to grow their own food, how to preserve food, and other skill building things we would like to offer when people come in to us twice a week for emergency food. Right now, we don't have that space.

2345

Mr. PETER JACOBS:

Approximately how much of your budget is devoted to housing your activity?

2350 **Mrs. BONNIE SOUTAR:**

That would be... This is our president, I am going to refer her to you.

Mrs. LYNDA PORTER:

2355

Well, just to get back to your last question, we are ideally looking now for 5,000 square feet.

Mr. PETER JACOBS:

2360 Okay. I have got that.

Mrs. LYNDA PORTER:

2365 How much of our budget right now? About 30%. We are lucky we have had quite low rent.

Mr. PETER JACOBS:

2370 Okay. I want to speculate just for a second. If you were to stay where you currently are, how much would that increase your commitment to paying your housing costs?

Mrs. LYNDA PORTER:

2375 Well, I don't quite understand the question, because we are being asked to leave. The landlord has sold the building and they are going to develop it for condominiums, yes.

Mr. PETER JACOBS:

2380 Okay. Thank you.

THE CHAIR:

 The land you are on is changing its vocation at this point, that is what you are telling us?

2385 **Mrs. BONNIE SOUTAR:**

 Well, that is what we think, I mean, we would be happy to stay where we are.

Mrs. LYNDA PORTER:

2390 What has happened is that the landlord is in negotiations to sell the building. As far as I
understand, it has not been sold. So we are in the situation where we have no new landlord to
negotiate with, because the old landlord is not giving us any information at all, and which I
understand, because he feels, I am sure, that he is able to sell the building much more easily
without a tenant with a lease. So until that building is absolutely sold and we get the information
2395 on the new landlord, then we will be able to negotiate with the new landlord, perhaps at least to
maybe try to stay for a few more months, but right now, as far as we know, we could be out on
the street at the end of the month; our lease expires then.

THE CHAIR:

2400 Do you have any questions?

Mrs. JUDY GOLD:

2405 No, I just have a comment. I just wanted to tell you that we grasp the significance of your
organization, and we understand the problem.

Mrs. BONNIE SOUTAR:

2410 You know, we appreciate that. I just wanted you to know that every time we are open for
service, we get ten new families, that is about two and a half, we average about two and a half
people per family. So that means every week, fifty new people require emergency food in this
neighbourhood. It is an unbelievable amount and, you know, we really would love to have a home
where we don't have to worry about that we are going to leave. It would be ideal if we could find a
2415 place where we could set up, have a garden, have our permanent residency in this, and we could
share the space with other community groups as well; we would be very open to that. A place of,
you know, food security centre, a food centre, community food centre, that is what we are looking
for.

THE CHAIR:

2420

You talked in the beginning of diversity.

Mrs. BONNIE SOUTAR:

2425

Yes.

THE CHAIR:

2430

We have been told, although we haven't seen it in our consultation, that there were a lot of new immigrant families that were coming into the neighbourhood.

Mrs. BONNIE SOUTAR:

2435

Yes, yes.

THE CHAIR:

Are you in contact with them?

2440

Mrs. BONNIE SOUTAR:

2445

Yes. A large part of our new people that come in are newly arrived immigrants, people with either residency status or refugee claimants and, as well, we are having a lot more people coming in that have jobs, and then another large demographic that we are seeing are older adults looking for work. We are seeing quite a large population of that, but we are seeing many new immigrants, landed immigrants or newly arrived permanent residents.

THE CHAIR:

2450

And are they part of certain communities that you can...

Mrs. BONNIE SOUTAR:

2455

Yes. Well, right now, we are seeing a lot of people coming from Russia, from Middle East, Central and South America are a good chunk. So people of Spanish speaking, Russian speaking, we are seeing quite a few Roma, people from Croatia, Roma from Croatia, and people from Africa as well.

2460

THE CHAIR:

Maybe a last question. You were saying that you want to stay in the hub, we can understand how important that vocation is.

2465

Mrs. BONNIE SOUTAR:

Somewhere in this, yes.

THE CHAIR:

2470

What would be the ideal location for you, where you are right now?

Mrs. BONNIE SOUTAR:

2475

I would almost want to say like pretty in the centre of N.D.G..

THE CHAIR:

2480

Where you are right now.

Mrs. BONNIE SOUTAR:

2485

Somewhere central, you know, but as long as we stay right in the N.D.G. area, I think that would be fine, like accessible. We need to be accessible for people, so on a major transport hub or walking, within walking distance; we don't want to be isolated. We can't be isolated.

THE CHAIR:

2490

Very good. Thank you very much.

Mrs. BONNIE SOUTAR:

2495

Thank you very much for listening, we appreciate your concerns, thank you.

THE CHAIR:

2500

Thanks. Alors, voilà qui clôt la séance de ce soir. On va permettre, j'ai une demande maintenant de la Ville de pouvoir rectifier. Je vous rappelle, ces interventions-là ne doivent que rectifier des informations qui auraient été erronées, et non pas engager un débat. Donc, présentez-vous.

M. MARC BRETON:

2505

Oui. Donc, mon nom est Marc Breton, de la Ville de Montréal. Donc, au-delà de ce qui a été dit le mois dernier par la Ville, moi, je veux juste apporter une petite précision à un commentaire que monsieur Pierre Brisset a fait, c'est pour les travaux municipaux.

2510 Le pont ferroviaire qui est présentement en construction sur le boulevard Décarie,
monsieur Brisset nous a montré une image avec un zigzag dans les culées du pont; je veux juste
vous apporter la précision suivante. C'est que les ingénieurs ont pris en compte ces espaces-là,
et des panneaux de béton vont être installés à cet endroit-là pour combler les vides et avoir un
mur continu. Donc, ça n'apparaît peut-être pas sur les plans, mais, évidemment, on a tenu
2515 compte de ça et, oui, il y a une solution qui a été trouvée. C'est tout simplement ça que je voulais
vous dire.

LA PRÉSIDENTE:

2520 Est-ce que vous auriez une image que vous pourriez nous...

M. MARC BRETON:

On pourrait fournir un plan.

2525 **LA PRÉSIDENTE:**

Que vous pourriez nous fournir?

M. MARC BRETON:

2530 Ce n'est pas tant une image qu'un plan, un plan.

LA PRÉSIDENTE:

2535 Un plan, oui.

M. MARC BRETON:

2540

Pour construction.

LA PRÉSIDENTE:

2545

Mais qui pourrait permettre à la Commission de bien comprendre...

M. MARC BRETON:

2550

On l'espère. Oui, on peut très bien fournir ça.

LA PRÉSIDENTE:

2555

... ce que vous présentez. Parfait. Alors, on attendra ça, si vous voulez le faire parvenir à nos analystes, s'il vous plaît.

M. MARC BRETON:

2560

D'accord. Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE:

2565

Merci beaucoup pour cette précision. Alors voilà qui clôt vraiment, maintenant, notre soirée. Je veux remercier tous les intervenants qui ont pris le temps de venir nous présenter leur point de vue, ainsi que toutes les personnes qui ont assisté ce soir à la séance.

Je vous convie donc à la poursuite de cette séance d'audition de mémoires donc qui reprend demain à 19 h 00, et je vous rappelle qu'on en aura une autre également lundi prochain, toujours à 19 h 00. Merci beaucoup et bonne soirée!

FIN DE LA SÉANCE

2570

* * * * *

Je, soussignée, **NICOLE RAYMOND**, sténographe officielle bilingue, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle de l'audience tenue par l'Office de consultation de Montréal, le tout pris au moyen du sténomasque et conformément à la loi.

2575

ET J'AI SIGNÉ:

2580

NICOLE RAYMOND, s.o.