

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS : M. BRUNO BERGERON, président
Mme DANIELLE LANDRY, commissaire
M. JACQUES INTERNOSCIA, commissaire

**CONSULTATION PUBLIQUE
SUR LE QUARTIER NAMUR-HIPPODROME**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 4

Séance tenue le 17 février 2020 à 19 h
Hôtel Ruby Foo's
7655, boulevard Décarie
Métro Namur

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 17 FÉVRIER 2020

MOT DU PRÉSIDENT 1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

M. Derek Robertson, citoyen 1

M. Charles Grenier, Atelier Habitation Montréal 12

Mme Ève Torres et Mme Christine Brizard, CDC Côte-des-Neiges 24

M. Nalawattagee Pinto, citoyen 43

Mme Dida Berku et M. Mitchell Brownstein, Ville de Côte-Saint-Luc 46

M. Francis Lapierre, citoyen 66

M. Kevin Copps et M. Michael Johnson, Association des piétons et cyclistes de NDG 74

M. Houdeib Mazen, ROMEL 85

MOT DE LA FIN 94

AJOURNEMENT

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Alors, Mesdames et Messieurs, bonsoir. La commission va reprendre ses activités. Alors, je comprends que monsieur Derek Robertson s'est déjà installé devant nous. Bonsoir, Monsieur.

M. DEREK ROBERTSON :

10 Bonsoir, Monsieur. Bonsoir, Monsieur le président, les commissaires. Merci beaucoup pour cette soirée pour exprimer nos sentiments puis nos idées. C'est très important l'OCPM, c'est parce que ça donne aux citoyens la chance de s'exprimer sur les projets pour l'avenir de cette ville, pas seulement des experts puis des fonctionnaires. Avec mes expériences, il y a beaucoup des bonnes idées qui viennent de ces séances.

15 Donc, moi je veux discuter en général quelque chose un peu en français, un peu en anglais. Comme j'ai dit, un grand merci pour avoir cette séance, mais une chose comme j'ai noté, la soirée d'information. Il y a un peu de manque de, je ne veux pas cohérence, mais j'avais écrit en anglais: It's a much needed and appreciated effort to build a unified vision for the redevelopment of the Namur-Hippodrome area. Yet, the process is limited by the scope and thus could result in a failure of the global vision for the area.

20

25 Il y a un manque. Comme vous avez bien noté, vous avez noté qu'on a discuté la largeur et ici, mais hippodrome c'est beaucoup plus petit que ça. Et il y a beaucoup des gens, Namur-Hippodrome, l'espace au nord, l'espace à l'est. C'est comme le *smart center*, Wal-Mart. C'est sûr et certain je l'ai vu quelques semaines passées, sur BNN, Business News Network, le président de *smart center* en train de discuter, il va densifier. Il y a sûrement des commerces. Alors, lui il va faire des nouvelles structures avec des étages supérieures pour résidentiel, densifier. C'est très, très, très important pour s'assurer que tout ce développement est en une vision, une cohérence

30 qu'on n'avait pas à ce moment. On avait des déjà le Westbury, on a déjà le Royalmount, ça avance.

35 Mais c'est très important d'assurer que, surtout ils parlent ensemble comme j'ai dit, Royalmount, le Triangle, Westbury. Aussi Décarie Square, le Square Décarie c'est au-dessus du chemin de fer, mais il y a des plans pour le redéveloppement entièrement. Il faut se connecter. Aussi le métro De La Savane, et le métro Namur.

40 Une chose que j'ai notée dans mes discussions avec les représentants de Royalmount. Ils ont demandé à la Ville si c'est possible de redévelopper alentour de De La Savane, métro De La Savane. La Ville a dit : non. Je ne comprends pas pourquoi. C'est la meilleure chose pour le métro Namur.

45 Juste d'avoir un édicule sans ces étages supérieures, sans structure, je pense, c'est comme au centre-ville. Je pense que c'est une bonne chose de faire, avancer le développement comme ça. Pas juste un édicule pour sortir du métro. Il faut l'avoir intégré. Comme j'ai dit, pour avoir une vision au complet, c'est ça, pour avoir une vision pour l'est de Décarie jusqu'au Triangle et le secteur nord entre Hippodrome puis le Royalmount. Il y a une espace là, c'est zoné industriel en ce moment, mais il faut ajouter ça pour s'assurer que c'est une vision globale.

50 C'est tout simplement ça. Et ça prend, comme j'ai dit, ça prend une vision globale pour toute cette région Décarie Nord. Moi j'ai nommé ça Décarie Nord. On avait vu, entendu, et les nouvelles idées aujourd'hui et une conférence de presse avec la Ville puis les élus de ce secteur qui avaient prévu des choses.

55 Une chose que j'avais notée, c'est une vision verte pour le 20^e siècle. J'ai vraiment apprécié l'effort qui a été prise en avance pour évoluer ce projet. Oui, pour le couvrir, pour couvrir Décarie le plus possible pour créer des espaces publics et récréatifs. La Piazza, les lieux pour connecter l'est et l'ouest, ça va être le mieux possible, pas juste dans ce secteur, mais toute la longueur de Décarie si possible.

60 Aussi, très important de planifier des parcs, des terrains récréatifs et des lieux publics avant des espaces pour développement. Donc, où sont situés les rues, les parcs, les écoles primaires, secondaires, CPE, CLSC. Et aussi, c'est quoi les coûts en avance. J'ai dit, comme l'expérience de Griffintown.

65 En 2011, la Ville avait noté, avait mis en réserve un prêt, faire un prêt de 85 millions de dollars pour créer des espaces publics, mais ça, c'est en 2011. Et juste l'année passée la Ville a autorisé une autre somme de 305 millions de dollars. Donc, c'est 3 090 millions de dollars avec des imprévus puis des extras. C'est 400 millions de dollars pour des rues, des trottoirs, des égouts, les lampadaires, les parcs entre le canal et Notre-Dame, des Seigneurs et Bonaventure, 70 Robert-Bourassa. C'est une somme immense.

Et si les citoyens, les contribuables savaient c'est quoi le prix au début, c'est sûr et certain ils auraient eu une autre vision pour cet espace. Et je vous encourage, j'ai fait ça pour l'autre, Bridge-Bonaventure, je demande la même chose. Il faut qu'on mette sur la table et 75 publiquement c'est quoi le coût de ces infrastructures publiques, avant le début, c'est très, très important.

C'est parce qu'une somme... C'est un choc quand j'ai entendu comme 305 plus 85, c'est 400 millions de dollars, ça coûte beaucoup cher, c'est très cher.

80 Aussi, comme j'ai dit, pour une vision verte pour le 20^e siècle. Oui pour priorité pour l'agriculture urbaine, pour les ruches, les abeilles, pour des poules, pour l'aquaculture aussi. Il y a tout un cercle complet. J'ai noté qu'il y a des bâtisses, des bâtisses indépendantes comme des coopératives. J'espère que les locataires ou ça va être intégré au début, l'agriculture urbaine, pas 85 juste dans la ferme, mais aussi dans les bâtisses.

Et aussi, peut-être une ferme intégrée dans le quartier. Comme j'ai dit, il y a un projet à Toronto qui s'appelle « The Plant ». C'est un condominium (the Plant comme la plante) où que sur le toit il y a une cuisine collective avec l'agriculture urbaine. Chaque unité dans ces condos a

90 une hydroponique, une tour hydroponique. Donc, durant la saison, ils laissent sur le balcon. Durant l'hiver, ils rentrent là-dedans puis les gens peuvent cultiver la nourriture dans leur résidence. C'est fait pour le public et pour le privé, c'est mieux.

95 Un autre élément, c'est pour faire créer, comme vous avez noté, un quartier énergie indépendante (self sufficient), le plus possible. Est-ce que c'est par les éoliennes, par des panneaux solaires, des choses comme ça. C'est très, très important, peut-être géothermique. C'est très, très important. Si on peut le brancher le réseau Hydro-Québec ça démontre quelque chose super. Je pense que c'est des moments clés pour démontrer que nous pouvons faire ça ici à Montréal. On n'est pas juste dépendant sur les bonnes sources d'énergie verte, mais mieux
100 que verte. On est indépendant d'Hydro-Québec, ça va être une chose intéressante.

Et aussi, récupérer et réutiliser l'eau domestique, la pluie, les vides sanitaires le plus possible de récupérer ça, utiliser ça comme vous avez déjà noté.

105 J'ai noté une autre section. Vision de transport pour Décarie Nord. Oui, la ligne orange ça manque une extension. On est retard pour aller aux Bois-Franc. Ce n'est pas fait en avance de ce projet-là. Mais je sais, une des préoccupations que j'ai entendue souvent, les gens sont réticents pour ce développement et pour Royalmount. C'est parce que la congestion, la congestion, mais ça, ça, c'est la job du gouvernement pour créer des conditions pour
110 l'élargissement économique pour agrandissement des choses économiques.

S'il y a de la congestion ça, c'est le problème du gouvernement du Québec. Ce n'est pas la faute de la Ville de Montréal ni Ville Saint-Laurent, ni Côte-Saint-Luc, Hampstead. Et on ne peut pas ralentir les projets à cause de ces congestions. Il faut créer des alternatives. Et je pense
115 que la première chose a été l'extension de la ligne orange vers la station Bois-Franc.

J'ai entendu, il y a des discussions pour aller élargir le métro, la ligne orange vers de ce côté ouest, vers Laval. Il n'est pas assez densifié le secteur ouest de Laval. Moi j'ai une autre suggestion, c'est simplement une trame qui va commencer, ça va commencer à Carrefour Laval,

120 va descendre boulevard Chomedey, traverser le pont Lachapelle, boulevard Laurentien jusqu'à
Henri-Bourassa, Henri-Bourassa jusqu'à Cavendish, descend Cavendish jusqu'au nouveau
secteur, nouveau viaduc. Et après ça, va continuer Jean-Talon, Côte-des-Neiges, Côte-des-
125 Neiges vers centre-ville. Ça, c'est un trajet très viable. Je sais que cette administration présente
Projet Montréal, a présenté loin passé un plan pour aller de Hippodrome, Jean-Talon, Côte-des-
Neiges à centre-ville. Il est déjà pensé. Moi je vous encourage d'aller une extension, faire ça.

Extend it to Laval parce que la côte ouest de Laval n'est pas assez densifiée et même ce
secteur ne va pas assez densifier. C'est très important.

130 Et comme j'avais mentionné avant, le métro De La Savane Namur, c'est très important
pour développer les étages supérieures pour les résidences à prix abordable.

Au niveau de vision pour transport Namur-Hippodrome. Oui, absolument pour les piétons
et cyclistes va être la priorité numéro 1, intégrer avec le réseau présent et prévu. Donc, je suis
135 certain, un quartier à l'échelle humaine. Mais vous avez besoin d'avoir une présence des
véhicules, ça va être sûr et certain, mais les rues, les trottoirs, les pistes cyclables ça va être
perméable, penetrable. Il y a un nouveau sorte (inaudible) où est-ce que l'eau qui coule va
rentrer dans la terre en place des systèmes, mais ça rentre dans la terre à la place de rentrer
dans les égouts et le système. C'est très, très, très important.

140 Et aussi, pour les rues, avoir des drops off en avant des résidences, comme avoir l'accès
pour les résidences pour les véhicules, mais pas de stationnement au sol, tous les
stationnements vont être souterrains. Oui, il y a un coût associé avec ça, mais pour garder tous
ces terrains, toute cette espace pour des résidences ou pour des lieux publics. C'est beaucoup
145 plus agréable. Ça, c'est le coût pour les gens qui veulent avoir un véhicule, ça, c'est le prix qui
ont besoin de payer.

150 Comme vous avez noté, on va avoir un quartier à l'échelle humaine sans automobile, mais s'ils ont besoin d'avoir des automobiles, c'est important qu'ils sont payés pour leur présence.

155 C'est ça. Et pour la vision résidentielle Namur-Hippodrome. Oui, pour la vision d'un écoquartier bâtir avec la fine pointe de la technologie écoresponsable. Vous avez dans la journée qu'on avait, il y a beaucoup des bonnes idées.

160 Une chose que j'ai noté cette semaine, mais j'ai suivi ça depuis quelques mois. Ça s'appelle Carbicrete, c'est un nouveau produit créé ici à McGill, ici au Québec et il y a une usine pilote située à Drummondville. C'est des blocs de béton, mais il n'y a pas de béton là-dedans. Non, c'est très intéressant, c'est très écoresponsable, c'est metal slag.

165 Quand il construit le fer, le métal les petits morceaux qui sont de la scrap, ils en ont retourné et les entreprises ne savent pas quoi faire avec puis les ingénieurs ont créé des blocs de béton qui sont plus solides que béton, mais il n'y a pas de béton là-dedans. C'est très intéressant. Je vous encourage d'aller sur CBC TV News ce soir, c'était aussi hier, mais j'ai suivi ça depuis quelques années. Ils sont en train de développer une usine pilote pour fabriquer et mis sur les chantiers.

LE PRÉSIDENT :

170 Vous appelez ça comment?

M. DEREK ROBERTSON :

175 Carbicrete. Et ça a été créé ici à McGill et financé un peu par le gouvernement du Québec puis quelques fonds de pension, c'est très, très intéressant.

LE PRÉSIDENT :

180 Carbical?

M. DEREK ROBERTSON :

185 Carbicrete.

LE PRÉSIDENT :

Crete, O.K.

190 **M. DEREK ROBERTSON :**

Comme il y a concrete, mais il y a pas de béton là-dedans. Parce qu'on sait le béton ça...

LA COMMISSAIRE :

195 Ça sert à faire du... à quoi ça sert?

M. DEREK ROBERTSON :

200 Ça fait des blocs comme des blocs de ciment ou vous pouvez...

LA COMMISSAIRE :

205 Pour faire des bâtiments?

M. DEREK ROBERTSON :

210 Oui. Pour faire des murs, pour faire des structures. Oui, oui, oui. Non, c'est comme les
concrete blocs pour faire des murs, pour faire des structures. C'est incroyable. Mais pour
fabriquer le béton, ça coûte beaucoup des gaz à effet de serre, il n'y a en pas. Ça c'est la chose,
il n'y en n'a pas avec ça. C'est très, très intéressant.

215 Un autre élément très important, c'est les initiatives de l'agriculture urbaine sont intégrés,
comme j'ai dit, dans la conception, comme The Plant à Toronto. Il y a un jardin sur le toit avec
des espaces collectifs et chaque résidence (inaudible) les installations hydroponiques. Je pense
que c'est un incontournable pour des résidences, coopératives, logements publics.

220 Si nous tous et tous les contribuables vont payer la facture, c'est mieux qu'on intègre des
technologies fine pointe puis des attitudes, des infrastructures le plus moderne possible,
agriculture urbaine, souveraineté agricole, la souveraineté de la nourriture c'est très important.
Et si les gens à revenu faible peuvent créer leur propre nourriture eux-mêmes ça aide beaucoup
et je pense aussi pour la santé mentale et les choses culturelles. C'est une initiative très, très
225 intéressante.

Oui, pour la mixité sociale et accent sur le logement public. Mais moi je sens puis il y a
aussi une place pour le privé, pas juste sur ce site, mais aussi les autres autour de ça, les autres
projets qui sont à développer, c'est important de s'assurer que ces gens intègrent leur
230 comportement public dans ces projets.

Qu'est-ce que j'ai dit pour l'exemple a été les condos Lowney dans Griffintown, Lowney il
y a sept bâtisses, mais le Lowney ils ont payé pour les logements sociaux, ils ont construit
quelques rues à l'extérieur du projet. Il faut intégrer. Pour moi ça, c'est une mixité sociale, peut-
235 être pas dans la même bâtisse, mais au moins à proximité, en vrai proximité, dans le même site,
sur le même site, pas cacher les logements abordables, logement social dans un coin, non, non,
non. Il faut intégrer une partie très élément clé de ce développement.

240 Et c'est ça. Ce n'est pas juste une crise, parce qu'on a entendu, on avait une crise de logement, mais ce n'est pas juste les crises de logement pour les familles, mais aussi pour nos personnes âgées et les personnes qui ont besoin de soins.

245 On avait les bâtisses, les CHSLD. Pour faire des bâtisses 55 plus autonomes, semi-autonomes et manque de soins. C'est très important, c'est parce que comme on a les cheveux gris, ça s'en vient. Mais j'ai noté, j'ai entendu beaucoup, beaucoup des familles, des familles, des familles, mais il y a aussi une place pour les personnes qui ont bâti cette ville.

250 On ne peut pas mettre dehors, dans les banlieues, Laval, Longueuil et la Rive-Sud. On veut vivre dans nos quartiers où on est établi depuis longue date. Si quelqu'un vend leur maison, il peut louer un appartement dans le quartier à proximité des lieux qui connaissent très bien. Et c'est très important la vieillesse, d'associer les baby-boomers, we are getting older, mais on avait, on mérite un espace comme des résidences pour les personnes 55 plus, résidence pour les personnes autonomes, semi-autonomes, et besoin de soins un CHSLD. Ça, c'est très important, il n'y en a pas, il n'y en a pas dans ce secteur de mon meilleur connaissance. Peut-être dans Côte-des-Neiges, mais pas dans ce secteur-là. C'est très important.

255 Et dernière chose, c'est au niveau... tout ça c'est résidentielle et commerciale, on peut juste bâtir une fois. C'est très difficile de démolir une bâtisse puis faire à nouveau. Il fait ça plus souvent à Toronto, mais on avait le choix. Et le choix va être de faire des tours minimum 20 à 35 étages. Je sais, oui absolument. Bien regarde, je vais dire un exemple, une banlieue de Toronto Mississauga, il est en train de redévelopper, densifier leur centre-ville, tour résidentiel 83 étages. Ça, c'est une banlieue. Nous sommes encore dans la Ville de Montréal, c'est pour ça il faut avoir une vision audace.

265 Je sais, peut-être il y a des contraintes des hauteurs à cause de la proximité de l'aéroport Trudeau, mais sinon, on avait juste une chance. Et si on bâtit des bâtisses de 12 étages à la place de 24 ou 25, on peut doubler l'offre résidentielle pour les personnes à proximité central de la ville. Pour moi c'est très important de s'assurer qu'on construit un quartier à l'échelle du 21^e

siècle. Et cette échelle est plus densifiée. On a entendu le PMAD de 2012, on a entendu le TOD, le Transport Oriented Development, densify, densify, densify. Mais 12 étages, 10, 5, 10, 12 étages ce n'est pas assez, 25 à 30. Moi je suggère 20 à 35 étages. Parce que comme j'ai dit, vous avez juste une fois pour développer ne manquez pas la chance.

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup, Monsieur. Là, vous nous en avez assez dit. On a plein de questions. La première chose que vous avez dit, c'est concernant les infrastructures. Ça serait important qu'on connaisse les coûts au départ. Après ça, vous avez donné un ensemble d'orientation que vous jugez important. Chacune de ces orientations-là a aussi un coût.

Est-ce que c'est par le fait que vous favorisez une densité de 35 étages qu'on va avoir les moyens de se le payer ou si pour vous, sinon c'est comme des voeux qui vont être difficiles à être réalisés?

M. DEREK ROBERTSON :

Non. C'est ça, avec la densification, je pense que ça va être mieux. If we densify, we can justify. Si on densifie, on peut justifier comme le souterrain pour le stationnement. C'est des autres services. Oui, il y a un coût associé avec ça, mais si on veut créer un nouveau quartier pour le 21^e siècle pour l'entière du 21^e siècle, à la fine pointe de la technologie que tous les Montréalais pourraient être fiers, même les Québécois, à travers le Québec, pourraient être fiers de ça, pour démontrer que nous pouvons faire quelque chose. Et il y a un coût associé avec ça et je pense que, c'est comme les promoteurs privés pour développer s'ils développent dans ce secteur, comme on dit avec le REM, à proximité des stations. Les promoteurs privés payent un prix pour développer à cause qu'ils sont à proximité. Et je sens que si on veut créer un quartier

vert, un quartier écoresponsable, il y a un prix associé avec ça. Et je pense que la collectivité nous sommes prêts de payer ces prix. Moi je suis prêt à payer ça.

300 **LA COMMISSAIRE :**

Vous parliez d'agriculture urbaine puis c'est un sujet qu'on voudrait creuser un peu. Vous semblez en parler dans une perspective plus individuelle. Donc, la personne qui aurait son hydroponique, sa serre hydroponique ou n'importe. Est-ce qu'on peut penser à des méthodes qui sont plus communautaires et qui permettraient de justement développer ensemble une agriculture et de partager après les fruits de cette culture-là?

M. DEREK ROBERTSON :

310 Absolument, absolument. Je pense, comme personne qui a fondé un jardin collectif dans le sud-ouest de Montréal à Saint-Henri, je suis vraiment d'accord avec ça. L'effort collectif est très, très important, l'effort communautaire et collectif. Oui, c'est pour ça, je suggère peut-être une petite ferme. Oui, des initiatives dans chaque bâtisse, mais ça va prendre aussi comme une ferme, un terrain où les gens peuvent aller travailler dans la terre, oui.

315 Créer un jardin immense, comme un acre. Et ça, c'est une chose je vous suggère de... comme j'ai parlé avec une madame elle dit : toutes ces initiatives comme les ruches d'abeilles, c'est (inaudible). Si c'est possible, faisable de choisir un lieu maintenant pour établir ces jardins collectifs avec des poules, avec des ruches d'abeilles à la place de, O.K. Dans trois ans on va déplacer ici, dans cinq ans on va déplacer là, là, là.

320 Trouver le lieu, trouver l'endroit et commencer cette initiative pour s'assurer que ça va... c'est comme le quartier va grandir autour de cette initiative à la place de O.K. on va implanter cette initiative à la fin. C'est comme les écoles, fait ça en avant, en avant, au début du projet.

325

Donc, je suis tout à fait d'accord pour l'initiative de l'agriculture urbaine communautaire et collective pour s'assurer que les gens qui ne sont pas juste dans ces logements abordables ou s'ils sont dans les blocs privés, ils vont profiter de ça, absolument. Je suis tout à fait d'accord avec ça.

330

LE PRÉSIDENT :

Alors, le temps est écoulé. Je vous remercie infiniment.

335

M. DEREK ROBERTSON :

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

340

Merci beaucoup de votre contribution. La commission appelle monsieur Charles Grenier de Atelier Habitation Montréal. Bonsoir, Monsieur.

M. CHARLES GRENIER :

345

Je m'excuse déjà, ça se pourrait que je manque un peu de cohérence dans la présentation. J'ai eu une commotion cérébrale il y a quelques mois. Donc, si je manque de cohérence c'est à cause de ça. Voilà.

350

Donc, je me présente, Charles Grenier. Je suis chargé de développement à Atelier Habitation Montréal. Donc, Atelier habitation Montréal est un Groupe de ressource technique en immobilier communautaire.

355

LE PRÉSIDENT :

Vous faites surtout de la coopérative ou de l'OBNL?

360 **M. CHARLES GRENIER :**

Vraiment tout. Ça peut être pour les offices municipaux...

365 **LE PRÉSIDENT :**

Mais dans quelle proportion un et l'autre?

M. CHARLES GRENIER :

370 C'est dur à dire, honnêtement. C'est une bonne question. Est-ce que je peux vous envoyer un courriel pour vous répondre?

LE PRÉSIDENT :

375 Bien, oui.

M. CHARLES GRENIER :

380 Ou sinon, je vous enverrai notre rapport annuel, c'est mentionné à l'intérieur. Donc, on a un exemple ici un peu de nos réalisations qu'on a faites. Donc, ça se situe dans l'agglomération de Montréal et dans l'agglomération de Longueuil. Donc, en 40 ans on a réalisé à peu près 4 500 unités de logement.

385 Donc, notre rôle en fait, on offre un accompagnement dans toutes les phases de
développement du projet, de l'offre d'achat jusqu'à la réalisation complète, jusqu'à la livraison en
fait.

390 Pour faire un peu un état des lieux du quartier Namur-Hippodrome. D'abord, la Ville de
Montréal comme vous le savez souhaite en fait un écoquartier. Donc, un quartier à faible
empreinte écologique, carboneutre, innovant et surtout ancré dans la communauté.

395 Donc, en 2005 la CDC Côte-des-Neiges qui regroupe plusieurs groupes
communautaires - 50 de mémoires - ont adopté une résolution, en fait pour revendiquer la
construction de 2 500 logements sociaux. Et on croit que c'est vraiment une grande opportunité
pour ce terrain-là de développer du logement social, étant donné que c'est la propriété de la Ville
de Montréal. Donc, vraiment avoir la maîtrise foncière pour un développement immobilier de
cette taille-là, c'est une opportunité extraordinaire.

400 Donc, comme vous allez voir un peu plus tard dans la présentation, la plupart des
écoquartiers partout dans le monde se sont réalisés sur des terrains municipaux. Donc, c'est
vraiment le noeud de la guerre, disons, dans tout ça, vraiment. Et c'est une grande opportunité
de développement. Et la Ville de Montréal identifie le potentiel de développement entre 5 000 et
7 000 logements.

405 C'est sûr, comme si on monte à 35 étages, comme monsieur disait dans sa présentation,
il risque d'y en avoir un petit peu plus, mais tout de même, le potentiel a été identifié pour le
moment entre 5 000 et 7 000.

410 Comme je disais, c'est vraiment une opportunité incroyable de développer du logement
social et de développer plus largement des quartiers inclusifs, en fait, avec ce quartier-là. Donc,
d'abord, pour vous remettre un peu en contexte, comme vous le savez bien, en ce moment il y a
une crise d'abordabilité au niveau des logements. Donc, vraiment il y a une très forte demande
par rapport à l'offre qui est disponible sur le marché, et même au niveau des promoteurs, et

415 même au niveau des GRT. La livraison des projets ne permet même pas de répondre en ce moment à la demande vraiment de logements.

420 Aussi, ça a pour conséquence, en fait cette crise-là d'avoir un énorme impact au niveau du coût foncier des terrains, des opportunités de développer du logement. Et les coûts de construction sont en forte hausse dans l'agglomération de Montréal. D'ordre général ça augmente à peu près trois fois plus vite que le coût de la vie, mais là, vraiment aujourd'hui je n'ai pas assez de connaissance pour me dire si c'est une bulle, mais vraiment ça coûte très, très cher de faire viabiliser des... ça coûte très cher normalement le coût de construction, mais faire viabiliser des projets en ce moment c'est très, très difficile, surtout dans le cadre du programme en AccèsLogis.

425 Par contre, comme je disais, avec ce terrain-là, il y a vraiment une opportunité extraordinaire de développer un quartier inclusif. Comme je disais, étant donné que Montréal, la Ville de Montréal est propriétaire du terrain, bien elle maîtrise le foncier. Donc, elle maîtrise vraiment carrément le développement qui va se réaliser sur ces terrains-là.

430 Donc, nos recommandations. D'abord, c'est de viser, en fait la construction de 35 à 40% de logements sociaux si on veut vraiment créer un quartier inclusif avec le futur quartier Namur-Hippodrome. Et également, étant donné que le coût de construction est en forte hausse à Montréal, étant donné que c'est difficile de faire viabiliser des projets en ce moment avec le programme AccèsLogis, on recommande à la Ville de Montréal d'appliquer la politique de cession des terrains municipaux ce qui faciliterait énormément la réalisation de ces projets-là, qui permettrait de les viabiliser. Et voilà.

440 Donc, la démarche écoquartier existe, en fait en France depuis 10 ans, mais vraiment dans le monde en Europe du Nord, par exemple ça fait 25 ans qu'on construit des écoquartiers. Donc, en France même on a réalisé depuis 10 ans 600 écoquartiers qui ont été certifiés, la plupart, comme je disais, ont été réalisés sur les terrains municipaux. La raison est simple, on contrôle le foncier, donc on contrôle le développement.

445 Les objectifs généralement pour les écoquartiers c'est de viser justement 35%, d'où notre recommandation d'aller vraiment dans le même sens que les écoquartiers qui sont partis, qui se sont construits dans le monde.

450 Et pour la démarche écoquartier, en France la charte des écoquartiers a permis vraiment de faciliter l'ancrage des projets dans leur communauté. La raison c'est que, au départ l'entente, quand on veut s'engager dans une démarche écoquartier, quand le promoteur et la Ville veulent s'engager dans cette démarche-là, il y a une entente qui se fait entre le promoteur et la municipalité.

455 Par la suite, dans une seconde étape, le citoyen est inclus à l'intérieur et ce qui fait un peu une entente tripartite si on veut pour le développement de ce quartier-là. Et le contrat, si on veut social, bien c'est la charte qui est signée entre le promoteur, la municipalité et le citoyen. Donc, on croit vraiment que c'est une très, très bonne approche qui a été prise par les autorités françaises de ce côté-là, d'impliquer la communauté dans la vision de développement de ces secteurs-là.

460 À proprement parler, ici on n'a pas d'écoquartier ou il n'y a pas de programme d'écoquartier. Le plus proche qu'on a présentement, c'est LEED Aménagement de quartier. Donc, LEED Neighbourhood Development. Ça assure quand même un logement durable, ça assure une grande qualité surtout environnementale au niveau des aménagements et au niveau du bâti.

470 Donc, rapidement, on a deux projets en ce moment qu'on travaille, qui sont en voie d'obtenir cette certification-là. Donc, on a la Cité Midtown qui n'est vraiment pas très loin d'ici, qui est située dans l'arrondissement Saint-Laurent coin 15-40, mais du côté nord en fait, donc territoire Saint-Laurent, comme je disais. C'est un projet qui est en inclusion avec un promoteur, donc qui compte en développer 800 logements de mémoire. Pour ce projet-là on parle d'à peu près 70 unités pour famille. Donc, comme je disais le programme qui permet la réalisation de

logements sociaux de façon principale. À Montréal c'est le programme AccèsLogis. Donc, le début des travaux est prévu pour 2021 et l'occupation 2022-2023.

475

Le second projet c'est une coopérative, donc la Coopérative milieu de l'île, une coopérative MIL. C'est situé dans l'arrondissement Outremont, en fait sur le campus MIL qui est en train de se construire. Donc, les architectes Pivot, en fait qui est une coopérative d'architecture. Encore là, le programme AccèsLogis, il y a également le fonds de Co-Investissement qui a fallu rentrer dans le montage financier pour pouvoir faire viabiliser ce projet-là, parce qu'à même les subventions qu'on reçoit avec AccèsLogis, on ne peut pas viabiliser le projet à cause que les coûts de construction en fonction de la norme de LEED Aménagement qu'on va chercher ça coûte beaucoup plus cher au niveau du coût de construction, tout simplement. Donc, il faut compléter le montage financier et faire preuve d'imagination.

480

485

Donc, 92 unités. Projet multigénérationnel, début de construction 2021, occupation prévue pour 2023. Donc, voilà de ce côté-là.

490

Donc, un peu les constats qu'on a remarqués avec cette certification-là, qui reste une certification environnementale très intéressante, mais à notre sens qui ne va pas assez loin dans la création des quartiers inclusifs. Donc, c'est avant tout une norme environnementale avant d'être une norme sociale.

495

Si on regarde au niveau du pointage, au niveau des systèmes, on parle seulement de trois points sur les 100 qu'on peut obtenir avec une certification pour l'abordabilité des logements. Donc, de mémoire, en fait, ils vont tracer, ils vont regarder en fait le revenu médian du quartier. Ils vont établir à partir de là certains critères pour atteindre cette abordabilité-là.

500

Donc, comme je disais tout à l'heure, au niveau du montage financier, quand on va avec cette norme environnementale là, c'est assez compliqué. D'abord, c'est qu'on ne tient pas compte de l'augmentation des coûts de construction à même le programme. Donc, même si on va avec cette norme-là, ce n'est aucunement tenu en compte au niveau des subventions pour le

505 montage financier. C'est assez dur également d'arrimer les demandes du programme AccèsLogis avec la SCHL, étant donné que les deux c'est des bailleurs de fonds différents, les deux ont des objectifs différents. Donc, c'est dur vraiment de faire arrimer tout ça au final, dans le produit qu'on va livrer.

510 Et la raison d'aller avec une certification LEED écoquartier, c'est justement d'avoir des économies d'énergie importantes en fait, qui permettent d'être transféré lorsque la personne va occuper, elle va payer plus cher son unité, mais par contre, va avoir des économies d'énergie qui vont venir un peu effacer l'augmentation des coûts de construction.

515 Par contre, quand c'est des logements sociaux, étant donné que les gens ne sont pas propriétaires, ces économies d'énergie là ne sont pas prises en considération dans les budgets qu'on monte, autant au niveau du budget à l'exploitation, des organismes porteurs que les futurs locataires en fait qui vont occuper ces unités-là. Donc, c'est aucunement pris en considération tout ça, malheureusement.

520 Donc, on espère que ça va changer évidemment. D'ailleurs, un peu dans ce sens-là, nous, nos recommandations en fait, d'abord, ça serait d'adopter un programme écoquartier montréalais, un peu à l'image de qu'est-ce qui s'est fait en France et d'insérer en fait des objectifs en termes de réalisation de logements sociaux. Étant donné que là, présentement les outils qu'on dispose si on veut créer des quartiers durables, mais ne prend pas vraiment en compte les logements sociaux et les quartiers inclusifs vraiment dans tout ça.

525
530 Donc, ça va un peu dans le sens de notre deuxième recommandation. À notre avis, on devrait viser toujours, lorsqu'on veut s'engager dans une démarche écoquartier, entre 35 et 40% de logements sociaux dans tout ça. Également, puis ça va plus, en fait avec le programme AccèsLogis. La Ville de Montréal présentement est en réflexion pour créer un nouveau programme AccèsLogis. Donc, on espère bien, en fait que ce nouveau programme-là va prendre en compte, lorsqu'il y a une démarche écoquartier, d'aller vers l'efficacité énergétique avec

l'augmentation des coûts de construction, tout ça, soit pris en considération dans le nouveau programme AccèsLogis.

535 Ça va un peu dans le même sens, en fait que la quatrième recommandation. Et la dernière, en fait comme je disais, il y a un nouveau programme AccèsLogis. On recommande également d'aller avec un programme écoquartier montréalais ou une charte des écoquartiers montréalais, bien pourquoi pas penser les deux ensemble pour que les deux se concordent bien. Et on espère vraiment que ça va aller dans ce sens-là.

540

Voilà. Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

545 Merci beaucoup. La première question c'est que vous avez parlé du montage pour une coopérative d'habitation. On a eu des exemples la semaine passée qui mettait 10 ans à se réaliser.

M. CHARLES GRENIER :

550

Ah oui.

LE PRÉSIDENT :

555 Si on a, par exemple 2 500 unités de logements sociaux qui est beaucoup demandé par beaucoup d'organismes, est-ce que c'est réaliste de penser qu'on peut le construire dans un horizon de 10 ans?

560

M. CHARLES GRENIER :

565 Oui. En fait avec les coopératives, chacun des dossiers est vraiment différent. Donc, je
ne sais pas exactement à quel dossier vous faites référence quand il y en a que ça va prendre
plus que 10 ans. Il y a vraiment, il y a des embusques immenses, en fait dans le développement
immobilier de façon générale et particulièrement aussi pour le logement social. À savoir si ça va
570 être réalisé dans un horizon 10 ans, moi je crois que oui. Si on met vraiment tous les outils à la
disposition des groupes de ressources techniques pour cette réalisation-là, à mon avis ça peut
être possible.

En ce moment, présentement les groupes de ressources techniques peuvent livrer,
l'ensemble des groupes de ressources techniques livre à peu près, en ce moment 1 000
575 logements par année. Le privé on parle de 12 000 logements sur une base annuelle.

LE PRÉSIDENT :

Mais sur l'étendue du territoire de Montréal.

580 **M. CHARLES GRENIER :**

Oui, oui. C'est à l'entendue du territoire de Montréal, exactement. De croire qu'on peut
réaliser 2 500 logements en 10 ans, on parle de 250 logements, ça veut dire par année. Moi, à
585 mon avis c'est réaliste.

LE PRÉSIDENT :

590 Juste dans ce secteur-là?

M. CHARLES GRENIER :

Oui. À mon avis, c'est réaliste. Mais il faut se donner 10 ans.

595

LE COMMISSAIRE :

Justement, c'est qu'il y a une urgence, tout le monde nous parle des 2 500 logements justement. C'est ça, j'avais une partie de la réponse. Vous êtes capable d'en livrer 250 par année. Donc arriver à 2 500 logements même avec plusieurs GRT, ça prendrait quand même un certain nombre d'années?

600

M. CHARLES GRENIER :

Oui. Il y a des limites organisationnelles, disons, former des nouveaux gens. Ça ne se fait pas du jour au lendemain et il y a une complexité dans tout ça. Mais à mon avis, si on va vraiment vers la cessation de terrain, que vraiment la Ville identifie des terrains pour qu'on puisse travailler en toute liberté sur ces terrains-là, c'est vraiment la façon la plus facile de développer du logement social.

605

610

LE COMMISSAIRE :

Ça fait plusieurs présentations qu'on a, mais vous, votre groupe, est-ce que vous en gérez dans Côte-des-Neiges?

615

M. CHARLES GRENIER :

Bien, en fait, on construit des logements, on ne gère pas. On construit seulement. De mémoire, moi, ça fait un an que je travaille à Atelier. Donc, je n'ai pas travaillé sur des projets dans Côte-des-Neiges, historiquement parlant c'est Romel qui développe dans Côte-des-Neiges. Mais je pourrais m'informer à savoir si on a développé. À mon avis, on en a quelques-uns. Et là,

620

je pense, oui j'en ai un présentement, oui j'en ai un à Côte-des-Neiges, mais il n'est pas encore réalisé.

625 **LA COMMISSAIRE :**

D'abord, est-ce que le temps de création d'un OBNL serait plus, d'habitations créées par un OBNL seraient plus courte que si on le fait sous le mode coopératif?

630 **M. CHARLES GRENIER :**

Il y a une réflexion, il y a une réflexion présentement à la Ville, à savoir si on va vraiment vers les grosses coopératives ou on s'en va vers des plus petits. C'est sûr que plus le projet est gros, plus il est complexe. Les deux modèles sont bons, c'est deux modèles différents. C'est sûr qu'avec un OSBL ça va être un peu moins long qu'une coopérative. Est-ce qu'un est meilleur que l'autre au niveau du rendu? La question se pose évidemment, mais de façon réaliste si on veut vraiment réaliser rapidement un OSBL ça reste plus simple étant donné que le groupe de ressources techniques, lorsqu'il y a une coopérative, bien on accompagne la coopérative dans la formation et même après le projet. Donc, c'est sûr que ça rajoute un certain travail, oui, mais ça reste un modèle très intéressant. Reste à savoir, à ce moment-là, à la Ville de Montréal vers quel type d'échelle qu'ils veulent aller. Ça, on laisse ça à leur discrétion de ce côté-là.

640 **LA COMMISSAIRE :**

645 On nous a parlé de plusieurs types de besoins, surtout de grands logements par exemple. Des unités de chambre, on voit que c'est un peu votre spécialité. Vous avez réussi à en sauvegarder plusieurs ...

650

M. CHARLES GRENIER :

655 Oui. Dans le Plateau-Mont-Royal entre autres, c'est tout un enjeu, si on regarde les
maisons de chambre Centre-Sud aussi.

LA COMMISSAIRE :

660 On nous a fait, on nous a parlé un peu des besoins de gens qui seraient peut-être sans
domicile présentement. Donc, est-ce qu'une approche d'unité de chambre serait utile dans un
projet comme celui-là?

M. CHARLES GRENIER :

665 Bien, il faudrait en discuter davantage avec la CDC Côte-des-Neiges qui a vraiment une
très grande... Je ne connais pas assez vraiment Côte-des-Neiges pour dire vraiment c'est quoi le
besoin dans le quartier. Ça pourrait être une avenue intéressante. Les logements familles
évidemment, c'est une avenue aussi qui est intéressante. À mon avis, il ne faut pas choisir du
logement social au niveau de la typologie par rapport à une autre. Il faut y aller plus avec un
670 ensemble, y aller avec un quartier inclusif puis vraiment offrir des logements pour tout type de
clientèle que ça soit itinérant, que ça soit en type de maison de chambre, que ça soit pour
famille, que ça soit, peu importe. À mon avis ça doit être un tout, tout simplement.

LA COMMISSAIRE :

675
Merci.

M. CHARLES GRENIER :

680
Merci.

LE PRÉSIDENT :

685 Je vous remercie beaucoup de votre contribution. Merci beaucoup, Monsieur. La
commission appelle madame Ève Torres et madame Christine Brizard de la CDC Côte-des-
neiges.

Mme ÈVE TORRES :

690 Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

695 Bonsoir.

Mme ÈVE TORRES :

Merci beaucoup. Donc, vous avez déjà entendu beaucoup de choses.

700 **LE COMMISSAIRE :**

Oui. Même votre mémoire.

LE PRÉSIDENT :

705 Même votre mémoire, c'est la deuxième fois qu'on va en entendre parler.

710

Mme ÈVE TORRES :

715 Oui, je sais, je sais. On était à la première présentation et vous allez voir, on va essayer de faire un peu différent.

720 En fait, c'est ça. Donc, merci de nous entendre aujourd'hui dans le cadre de cette consultation. Je vais vous présenter notre vision d'ensemble pour le développement et par la suite, ma collègue va aborder un peu plus précisément le processus.

725 Donc, avant toute chose, il est important pour nous de souligner la volonté d'ouverture de la Ville dans cette première consultation et de reconnaître que les cinq principes de mise en valeur qu'ils ont mis de l'avant rejoignent pour beaucoup la vision que nous représentons ici pour Côte-des-Neiges.

LE PRÉSIDENT :

730 Voulez-vous nous dire aussi en quoi votre présentation est différente de monsieur Rayside?

Mme ÈVE TORRES :

735 Je m'attendais un petit peu à cette question, peut-être vous lui avez posée également.

LE PRÉSIDENT :

740 Non, parce que juste pour qu'on évite de tout entendre deux fois la même chose.

Mme ÈVE TORRES :

745 Oui, tout à fait. Exactement, monsieur Rayside n'a pas eu l'opportunité lui-même d'ailleurs de présenter comment dire, un petit peu le détail de l'historique qui marque aussi l'importance de ce que nous représentons dans le quartier et également il n'a pas eu le temps de mettre en valeur les huit principes des recommandations que nous voulons vous mettre de l'avant plus en détail.

750 **LE PRÉSIDENT :**

Vous savez qu'on les a lues.

Mme ÈVE TORRES :

755 Oui, je le sais bien. Et puis, peut-être je pourrais apporter quelques précisions sur des questionnements que vous avez mentionnés tout à l'heure. Alors donc, c'est ça. Dans ce contexte-là je veux mettre effectivement de l'avant qui nous sommes et qui nous représentons, parce que cela a toute son importance, justement dans ce dossier-là.

760 Donc, vous le savez, la Corporation développement communautaire de Côte-des-Neiges oeuvre dans le quartier depuis 1987. Donc, c'est en tout un regroupement de 52 groupes maintenant qui sont sur notre table de quartier. Et notre mission, c'est évidemment d'assurer la participation et la conservation des acteurs du milieu communautaire pour améliorer les conditions de vie du quartier. Et nos membres travaillent quotidiennement avec les résidents.

770 Et d'autres parts, nous coordonnons dans le cadre de notre plan stratégique de quartier plusieurs tables. Donc, emploi, salubrité, logement social et abordable qui nous amène en fait à intervenir dans un contexte multi-réseaux et intersectoriels qui nous donnent ainsi une vue d'ensemble des réalités de Côte-des-Neiges. Donc oui, le logement social, mais pas uniquement.

775 Alors, notre table de concertation sur le logement social elle oeuvre depuis plus de 20 ans sur le développement des logements sociaux et sur des enjeux liés à l'aménagement urbain dans le quartier. Pour nous, évidemment l'ancien hippodrome de Blue Bonnets c'est un enjeu et une opportunité sur laquelle la communauté travaille depuis plus de 30 ans d'où le « enfin » sur nos macarons. Donc, c'est ça, 30 ans de mobilisation et d'actions diverses pour l'avenir de cet hippodrome qui répondra, nous le souhaitons aux besoins de la population.

780 C'est donc en 2005, vous l'avez certainement vu et ça a été mentionné aussi que 2 500 logements sociaux, ce seuil de logements sociaux a été adopté, mais on peut souligner quand même que 15 ans plus tard la situation n'a pas vraiment évolué et que c'est encore 4 235 ménages locataires qui dépensent 80% ou plus de leur revenu, donc en logement.

785 Au quotidien, les groupes de la CDC rencontrent des résidents et des résidentes qui n'arrivent tout simplement pas à se trouver du logement abordable et/ou salubre. Il y a donc une réelle urgence d'agir et la mairesse Plante l'a d'ailleurs elle-même souligné à de nombreuses reprises, jusqu'à très dernièrement.

790 Donc, pour finir juste avec cet historique-là, parce qu'il est important, c'est en 2014 que la CDC et Rayside Labossière, la firme d'architecture et d'urbanisme ont réalisé ce forum citoyen qui rassemblait plus de 175 personnes et c'était au préalable une vingtaine d'ateliers organisés par les organismes du quartier qui ont pu toucher plus de 400 personnes qui se sont prononcées pour déterminer les orientations. Et pourquoi on rappelle ceci, donc ces orientations ont été adoptées en 2016, mais c'est vraiment pour souligner, et vous avez posé la question à plusieurs reprises, la volonté d'implication pas juste de mobilisation, mais vraiment d'implication des gens du quartier en ce qui concerne le développement de l'hippodrome.

800 Donc, les gens étaient mobilisés, le sont encore, même s'ils ont parfois un peu perdu l'espoir, mais on arrive toujours vraiment à cette volonté de travail. Donc, tout le monde est prêt à s'impliquer, nous aussi, eux aussi le sont.

Maintenant, c'est ça. Au niveau de ces huit grands principes, je sais que vous l'avez lu, mais on pourrait peut-être y aller un petit peu plus en détail, en espérant apporter quelques questions. On parle en premier lieu d'une planification contrôlée, vous l'avez entendu.
805 Effectivement, c'est planifier le site dans son ensemble et non de manière morcelée, mettre en place une structure de gouvernance partagée. Là-dessus, ma collègue y reviendra plus en détail, parce que c'est ce qu'on veut mettre vraiment en lumière, pour nous c'est la clé de ce développement.

810 Une réponse aux besoins locaux. Oui, un minimum de 2 500 logements sociaux. Ça a été beaucoup mis en place, mais on parle également de logements réellement abordables. Donc, pour nous, ce qu'on entend par du réellement abordable, c'est que le coût de ces logements cible les ménages à faible et moyen revenu et n'excède pas 30% de leur revenu. Vous avez aussi posé des questions concernant la répartition, comment ça pourrait se faire dans
815 les faits.

On pourrait vous mettre ces documents, c'est le dossier noir du FRAPRU, qui fait vraiment une répartition détaillée basée sur le recensement des différents genres de ménages dans Côte-des-Neiges précisément. Donc, les familles monoparentales, les familles avec enfant,
820 les personnes seules.

Donc, vous avez les chiffres qui sont détaillés, on peut le déposer et peut-être il suffirait, bien il suffirait, il ne suffirait pas, mais si on arrive à s'asseoir au niveau d'une structure de gouvernance partagée, d'établir peut-être un pro rata en fonction des besoins qui existent déjà.
825 Ça pourrait être une façon de voir les choses dans une répartition.

Également, il y a une précision, une préoccupation qu'on veut soulever aussi. On n'a pas toute la réponse, mais c'est le fait de l'implication du gouvernement provincial jusqu'à quel point ça pourrait nuire à la latitude de la ville dans l'octroiement pour tout ce qui est social, parc, et
830 cetera. Il y a avait une petite question qu'on a là-dessus. C'est ça, c'est quelque chose qu'on

voulait juste soulever, même si je n'ai pas quelque chose de plus concret que ça. Mais c'est quelque chose qui nous a interrogés.

835 Également pour le logement social, si je peux préciser. On a également mis, on a fait faire une étude par un consultant, une étude qui a été réalisée sur les meilleures façons de développer des modèles de logements sociaux, des exemples qu'il a pris à travers le monde d'une manière générale. Il y en a un spécifiquement développement, le logement modulaire qui avait retenu notre attention. C'est quelque chose sur lequel nous travaillons et si vous voulez on pourra vous mettre ce document, cette étude à disposition. Ça pourrait être intéressant pour des 840 développements. Des fois ça ne coûte pas moins cher, mais ça peut être construit plus vite.

Un développement aussi fortement inclusif. Donc, c'est-à-dire accueillir des personnes de diversité, de profit sociodémographique, socioéconomique, des personnes d'origine et d'orientation diverses. Développer le site dans la perspective de développement durable, 845 prioriser les modes de vie sains et écologiques. Donc, le transport collectif et actif, l'agriculture urbaine. Ça a été beaucoup mentionné, mais aussi que des technologies d'avant-garde soient appliquées en terme de construction, chauffage, gestion des eaux, des déchets, des toits verts, ruelles vertes, et cetera.

850 Vous l'avez lu beaucoup, mais on doit le souligner. Ingérer les principes de l'accessibilité universelle, l'ADS+ dans chaque phase du projet. Vous avez une excellente démonstration de Femmes du monde qui est un de nos groupes membres. Donc, la vidéo était très pertinente, et en même temps ça serait notre façon de répondre à des préoccupations de la Ville sur de nombreux enjeux systémiques. Donc, il y a beaucoup avec ce nouveau développement à faire 855 dans ce sens.

Évidemment, développement économique qui répond aux besoins dans le quartier. Alors, des commerces de proximité, des services. On a parlé beaucoup d'employabilité locale, on veut mettre l'accent là-dessus. Et ce qui est important également, l'appartenance au quartier 860 et la qualité de vie, donc l'aménagement d'un grand nombre d'espaces verts, on le dit, de parcs,

d'infrastructures communautaires et penser le développement dans une évolution constante, c'est-à-dire de la garderie au CHSLD en passant par le secondaire. Mais aussi, effectivement favoriser la connectivité avec les autres quartiers existants dans un souci d'harmonisation du territoire.

865

Alors, le logement social ce n'est pas notre seul cheval de bataille pour l'hippodrome, ha! ha! Mais c'est important de mettre cette vision de l'avant.

870

Donc, je vais laisser la parole à ma collègue qui va mettre en lumière, en fait ce qui représente pour nous la clé, donc c'est vraiment la gouvernance, parce que de là, en fait de la vision, le processus est extrêmement important.

Mme CHRISTINE BRIZARD :

875

Merci. Donc, nous parlons ici d'un projet innovant et il doit l'être tant dans sa vision que dans sa mise en oeuvre. La CDC souhaite souligner l'importance dès maintenant de mettre en place une structure de gouvernance partagée, concertée, flexible et évolutive, permettant d'assurer un lien permanent avec la population résidente, les organisations et les institutions impliquées.

880

Cette structure permettrait d'atténuer et d'apporter de réelles solutions aux impacts de l'embourgeoisement qu'ont apportés les grands développements urbains récents à Montréal. Notamment dans des quartiers populaires et industriels tels que Côte-des-Neiges.

885

Donc, premièrement on souhaite dire qu'on appuie pleinement les principes d'urbanismes durables et de carboneutralité qui sont définis par la Ville. Toutefois, la performance écologique ne doit pas éclipser les impératifs sociaux et les besoins de la population locale. D'où l'importance d'assurer une planification contrôlée du site et de réfléchir en amont et de façon durable en intégrant les enjeux actuels ainsi qu'à long terme de ce

890

développement sur le quartier de Côte-des-Neiges.

Blue Bonnets représente 46 hectares de terrains publics dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges. La Ville de Montréal étant complètement propriétaire. Elle bénéficie d'une position unique et stratégique de faire un développement conséquent aux orientations mises de l'avant par la communauté.

895

Donc, les huit orientations dans notre mémoire représentent les éléments essentiels à intégrer dans la planification du site Namur-Hippodrome pour assurer une continuité de l'identité du quartier et signifient le souhait de la communauté de s'investir dans l'amélioration des conditions de vie des résidents et résidentes ainsi que des générations futures.

900

Deuxièmement, on aimerait saluer l'ouverture de la Ville de Montréal et de l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce dans sa volonté d'intégrer la communauté dans une structure de gouvernance. Différents modèles existent déjà à Montréal dont la Société de développement Angus et plus récemment le bureau de projet partagé pour le site Louvain parmi bien d'autres. Nous vous invitons à prendre inspiration de ces modèles dans vos recommandations. En ce qui nous concerne...

905

LE PRÉSIDENT :

910

On nous présente toujours ces deux-là puis vous me dites qu'il y en a bien d'autres. Ça serait intéressant si jamais vous pouvez... Non, mais on nous présente toujours ces deux-là. Puis Louvain, ce n'est pas très clair, parce que dans ce qu'on voit dans les journaux, parce qu'on n'a pas une documentation sur ça...

915

Mme CHRISTINE BRIZARD :

Parce que nous on a accès à une documentation qui n'est pas forcément publique pour l'instant, mais on est en train de voir si on peut vous faire parvenir ce genre de modèle là.

920

LE PRÉSIDENT :

925 Parce que je pense que la structure de gouvernance, même la Ville l'annonce, c'est-à-dire qu'il y a comme une intention manifeste de la Ville, en tout cas dans sa présentation lors de la soirée d'information, puis pour nous ça nous préoccupe parce que les modèles ne sont pas nécessairement connus.

Mme CHRISTINE BRIZARD :

930 Mais je vous dirais que les modèles sont quand même assez exploratoires à ce point-ci. Le bureau de projet partagé, je pense que ça fait partie de la démarche Réalisons Montréal. Donc, c'est vraiment, on est dans une phase d'exploration même à Lachine et dans d'autres quartiers à Montréal pour vraiment...

935 **LE COMMISSAIRE :**

Mais vous pourriez les partager avec nous quand même. Parce que là, on a seulement des exemples étrangers, même si c'est exploratoire.

940 **Mme ÈVE TORRES :**

Oui, effectivement. On a déjà fait la demande à plusieurs de ces personnes afin que ce soit communiqué.

945 **LE PRÉSIDENT :**

950 Parce que la particularité de ce projet-ci, c'est que c'est 6 000 logements plus tous les autres attributs. On est en train de créer un sous-secteur d'à peu près, on dit 2 000 personnes. C'est plus qu'un bâtiment, là, donc c'est plus qu'un 6 000 personnes. Donc, c'est quand même important, puis d'avoir une structure suffisamment souple pour répondre aux impératifs que la

Ville propose, c'est-à-dire de suivre l'évolution du projet pendant plus qu'un mandat d'un conseil municipal. C'est ça le défi, je pense.

Mme CHRISTINE BRIZARD :

955

Bien, moi je pense que justement, d'avoir un bureau de partage, une structure de gouvernance partagée...

LE PRÉSIDENT :

960

Ça fait que vous allez nous en proposer un.

Mme CHRISTINE BRIZARD :

965

... ça pourrait permettre également une pérennité puis de savoir un peu quel...

LE PRÉSIDENT :

970

De financement.

Mme CHRISTINE BRIZARD :

Oui.

975

LE PRÉSIDENT :

Puis un mandat clair.

980

Mme CHRISTINE BRIZARD :

985 Oui. Puis justement, on voulait vous transmettre un peu les bénéfices d'avoir justement cette structure partagée avec la communauté. Ça permettrait à la Ville puis à tout l'ensemble des partenaires de bénéficier des réflexions effectuées par la communauté et l'arrondissement, tabler sur les forces et les réseaux existants, assurer une concertation forte du milieu et identifier, intégrer les services publics nécessaires selon les réels besoins de la population.

LE PRÉSIDENT :

990 Ce que vous lisiez, vous le prenez dans votre mémoire?

Mme ÈVE TORRES :

995 Non. Ce qu'on vous...

LE PRÉSIDENT :

1000 O.K, on va l'avoir dans votre présentation...

Mme ÈVE TORRES :

1005 Oui. Exactement. Et puis c'est ça, ce sont des modèles encore exploratoires. On est déjà au travail aussi sur ces questions-là avec beaucoup de monde. Il y a beaucoup de personnes qui sont intéressées à cette structure de gouvernance. Donc en fait on ne pourrait pas vous présenter quelque chose dans lequel on veut s'enfermer. On a vraiment une ouverture...

1010

LE PRÉSIDENT :

1015 Non. C'est-à-dire, on ne vous demandait pas de nous dire le mode de gouvernance que vous souhaitez, c'est que vous nous dites : il y a Louvain, il y a Angus, il y en a une foule d'autres. Ça fait que nous autres c'est la foule d'autres qu'on voulait voir pour être capable de voir si on a...

LE COMMISSAIRE :

1020 On est en consultation publique, c'est le bon timing, je pense pour...

Mme CHRISTINE BRIZARD :

1025 Mais je vous dirais qu'à peu près tous les gros projets, la Malting, la Carrière Francon, la Malting c'est dans le Sud-ouest, c'est un projet communautaire pour redévelopper ce site-là. Et la carrière Francon dans Saint-Michel où justement il y a la communauté qui s'organise. Quoi d'autre? Je pense que chaque quartier a son projet. Il y a l'Hôtel-Dieu dans le Plateau-Mont-Royal, aussi l'Institution des sourds. Chaque milieu a son projet où justement il veut impliquer la communauté pour redévelopper ces sites-là pour y répondre...

1030

LE PRÉSIDENT :

Mais il y a des modèles de gouvernance aussi dans chacun.

1035 **Mme CHRISTINE BRIZARD :**

Oui.

1040

LE PRÉSIDENT :

O.K. Je pense vous aviez bien compris notre question.

1045 **LE COMMISSAIRE :**

Je peux poser une autre question?

1050 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. Bien, je ne sais pas si vous avez terminé votre présentation?

Mme CHRISTINE BRIZARD :

1055 C'est terminé, oui.

LE PRÉSIDENT :

Vous avez terminé. O.K., tu peux poser tes questions.

1060

LE COMMISSAIRE :

1065 En fait, on nous parle de 2 500 logements sociaux. C'est très intéressant, puis on revient souvent sur la question, la problématique de la densité. Parce que dans un terrain, un aménagement comme Namur-Hippodrome, si on veut beaucoup de parcs, beaucoup de services publics, des écoles, ça implique qu'il va falloir pour être capable d'atteindre l'objectif de logement, construire en densité. Avez-vous une opinion à nous soumettre là-dessus?

1070

Mme ÈVE TORRES :

Bien ça a été...

1075 **LE COMMISSAIRE :**

... 35 étages.

1080 **Mme ÈVE TORRES :**

Oui, c'est ça. Mais c'est sûr que réalistement il faut que ce soit dans quelque chose de partagé. On ne peut pas avoir que des grandes tours, mais il faut être quand même capable de répondre. Donc, on n'a pas de chiffres précis à donner en ce sens, mais il faut s'assurer d'une mixité puis de pouvoir héberger tout le monde. Et surtout, il y avait cette préoccupation à chaque qui a été soulevée en disant : « Bien oui, du logement social, les mêmes types de logements dans un coin. » Donc, il faut que ce soit vraiment dans quelque chose, que ce soit en termes de densité ou de style de logement ou de l'endroit où ils vont être logés, il faut s'assurer que ce soit vraiment, que ça se fonde, on va dire dans le décor à une forme d'harmonisation. Donc ça, c'est important puis il y a...

1090

LE COMMISSAIRE :

Quand vous dites plus d'espaces verts, vous pensez à... On nous a parlé à date de 10% jusqu'à 30% d'espaces verts, en fait jusqu'à 100% même un parc. Mais vous, à quoi vous référez quand vous dites plus d'espaces verts?

1095

Mme ÈVE TORRES :

Bien, si vous regardez actuellement le secteur de Côte-des-Neiges, parce que ça reste...

1100

LE COMMISSAIRE :

O.K. Par rapport à...

1105 **Mme ÈVE TORRES :**

Oui, c'est ça. C'est sûr que ça ne sera pas difficile de faire plus d'espaces verts et puis d'avoir accès à un meilleur verdissement. Ça a été souligné justement par monsieur Rayside, j'allais dire monsieur Labossière, n'est-ce pas, par monsieur Rayside. On remarquera que dans les quartiers, on le sait qu'il y a beaucoup de préjugés aussi, on a entendu beaucoup autour de logement social, et cetera, il y a vraiment une mécompréhension en ce qui a trait au logement social.

1110 Et les quartiers dits défavorisés qui se retrouvent dans certains secteurs manquent cruellement de verdissement, manque d'amour et d'attention quand il s'agit du ramassage des vidanges, et cetera. Vous connaissez aussi les problématiques, ce sont des réalités concrètes, ça se retrouve dans les mêmes secteurs. Alors que là, on a l'opportunité de faire quelque chose et que ça puisse même se refléter aux alentours.

1120 **LE PRÉSIDENT :**

Dans cette commission-ci, on n'entend pas parler du commerce d'économie sociale. Pourtant c'est, en tout cas dans d'autres commissions on a entendu ça, c'est-à-dire que c'est quand même un élément qui est très, qui permet vraiment aux gens de sortir de leur isolement, de partager, de créer une communauté parce que c'est un quartier neuf à construire qui va avoir des populations pas strictement du quartier, bien qu'on espère que ça répondra aux besoins du quartier. Mais comment créer justement cette vie de quartier. Est-ce que dans Côte-des-Neiges Notre-Dame-de-Grâce vous avez, disons, des embryons d'organismes qui feraient la promotion de ce type de...

1130

Mme ÈVE TORRES :

1135 Bien en fait, c'est là, d'où l'importance de s'asseoir avec les groupes. Il y a des groupes qui ont des projets. Le manque c'est l'espace, l'espace pour le faire, les terrains pour le faire. Donc, ça serait une opportunité. Il y a différents groupes qui parlent de projet jeunesse pour la réinsertion, il y a d'autres groupes déjà existants qui parlent d'économie sociale en termes de salubrité des logements, et cetera.

1140 Enfin, il y aurait des possibilités en ce sens de développer quelque chose effectivement. Il y a des groupes qui sont intéressés d'où l'importance de les assoir à la table et d'arriver aussi peut-être comme... bien, quand on parlait de Louvain, il y a plusieurs groupes comme ça, qui sont arrivés avec des projets concrets, pas juste des GRT, mais des groupes communautaires locaux qui se sont organisés avec des résidents pour prendre ce genre de projet en oeuvre.

1145 Donc, si on a la latitude de le faire ce n'est pas le manque d'intérêt ou de proposition, mais si on dit aux gens : bien, on va... Et puis, c'est pour ça que le système de gouvernance est important, comment on fonctionne, est-ce qu'il y a un bureau avec quelques acteurs seulement, est-ce qu'au préalable on fait des consultations à plus petite échelle avec des résidents ou des organismes qui viendraient justement nous proposer des projets concrets. Enfin, c'est ça, en fait
1150 qu'il faut... où ce n'est pas très clair dans la mise en place ou il faut voir, mais il y a de l'intérêt, oui fortement pour développer ce genre de projet.

LE PRÉSIDENT :

1155 Mais dans cette structure-là, est-ce qu'il y a des gens qui sont des promoteurs d'idées ou si par exemple on fait plus face à des gens ou on attend que des groupes ou des organismes proposent. Parce que dans le cas présent, on veut avoir un quartier mixte, on veut avoir un quartier complet, on veut avoir des services de proximité, mais qui va occuper ces commerces de proximité? Est-ce que c'est des groupes d'économie sociale ou si ça va être l'entreprise
1160 privée, c'est-à-dire qui va en faire la promotion? Parce que peut-être que vous avez une idée que

ça serait préférable que ça soit plus tel type que tel autre. Alors, c'est un peu ça la question qu'on pose.

Mme CHRISTINE BRIZARD :

1165

Bien, moi j'allais peut-être juste rajouter le fait que dans notre plan stratégique de quartier, la priorité numéro 1 ça a été vraiment avoir accès à un emploi de qualité. Et il y a justement des choses qui se mettent en branle pour créer une agence locale justement d'emploi. Donc, je pense qu'il y a la capacité dans le quartier de faire émerger des idées, des fois c'est juste les locaux, les opportunités puis les financements qui doivent s'arrimer aussi.

1170

LE PRÉSIDENT :

Mais dans ce projet-là, à partir du moment où il y a une volonté municipale d'établir la mixité puis que vous avez l'occasion de travailler avec la structure de gouvernance, à ce moment-là on peut penser que pourrait émerger, c'est ce que vous nous dites?

1175

Mme ÈVE TORRES :

Et nos chantiers sont là pour ça. Les chantiers que nous avons, quand on parlait chantier emploi, chantier famille, chantier logements sociaux, et cetera sont faits et financés pour faire justement sortir des projets innovants. On en a mis déjà quelques-uns sur pied en termes de salubrité. Effectivement, il y a un projet d'économie sociale en termes d'emploi qui est en train de se mettre en place. Donc, il y a de temps en temps les moyens, de temps en temps pas assez, et ça prend aussi les endroits pour le faire. Donc, c'est une opportunité effectivement, ici.

1180

1185

LE PRÉSIDENT :

O.K.

1190

LA COMMISSAIRE :

Pouvez-vous nous expliquer un peu comment ils fonctionnent vos chantiers?

1195 **Mme ÈVE TORRES :**

Vous voulez tout savoir sur la gouvernance?

LA COMMISSAIRE :

1200

Bien, c'est parce que c'est effectivement intéressant.

Mme ÈVE TORRES :

1205

Oui. Bien, par exemple dans nos structures justement participatives, donc on invite nos membres, on a quatre structures principales de gouvernance, donc deux chantiers, un chantier, si je prends pour le logement, c'est plus nous, notre structure. Donc, on a un chantier logement abordable, un chantier logement social, sur ces chantiers-là on a à peu près 17 membres et partenaires incluant les CIUSSS, incluant l'arrondissement et tous les groupes qui se sentent concernés par ces chantiers-là. Et on réfléchit, par exemple sur le document que je vais vous proposer donc à des nouveaux projets innovants. Donc on a mis sur pied, par exemple en salubrité une escouade salubrité qui intervient directement auprès des gens et on a réussi à rejoindre des gens qu'on n'arrive pas à rejoindre. D'habitude, on a développé de très bonnes relations avec le service d'inspection de l'arrondissement.

1210

1215

Donc, ça a changé beaucoup de choses, même au niveau systémique. Le chantier logement abordable qui fait des recherches avec ses GRT également et qui embauche des consultants pour développer, pour faire de la recherche sur le développement de nouvelles façons de mettre en place du logement social. Et donc, on a d'autres groupes, on a deux tables aussi qui là, sont plus au niveau politique, des décisions d'orientation, d'engagement, ce qu'on

1220

met dans nos mémoires, ce qu'on représente, mais toujours, toujours en concertation avec toujours beaucoup de monde autour de la table. Les partenaires de la Ville comme on vous dit, pas juste les groupes communautaires, mais aussi des groupes de ressources techniques, la direction de la Santé publique, et cetera, enfin. On essaye d'élargir toujours.

1225

Donc, c'est un peu comme ça qu'on pourrait voir aussi un bureau partagé. Les résidents sont là, les groupes communautaires sont là, les institutions sont là aussi, et c'est une manière d'avoir tout le monde autour de la table, de partager les expertises et de mettre au service finalement de la vie de quartier, du développement, les savoirs de tout le monde. Et puis je pense que c'est une formule gagnante. On arrive à faire beaucoup de choses.

1230

LA COMMISSAIRE :

Merci.

1235

Mme ÈVE TORRES :

Merci à vous.

1240

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup de votre contribution. Oui, Madame?

Mme CHRISTINE BRIZARD :

1245

Si je peux rajouter, mettons si on regarde un peu les huit principes qu'on a, bien ça serait peut-être huit comités ou huit sous-comités qui travailleraient pour faire avancer ces questions-là, ou d'aller chercher les gens pour travailler sur ces questions spécifiques pour les faire avancer.

1250

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup de ce complément d'information. Merci. La commission appelle monsieur Pinto. Mister Pinto.

1255

M. NALAWATTAGEE PINTO :

Yes.

1260

LE PRÉSIDENT :

Hi, Mister?

M. NALAWATTAGEE PINTO :

1265

Hi. My name is Pinto. Bonjour. My name is Nalawattagee Pinto and Côte-des-Neiges has been my home for 28 years. In that time, I had many troubles in housing.

1270

When I first came to Canada, we did not know how much a three and half cost. Landlord ask: « how long in Canada ?, I say last week and they say: welcome to Canada! », and give me a really high rent.

1275

I had no other options, so I was forced to accept this situation. Since then, it has only gotten worse. You can't ask anything from landlord. If you say something, ask for repairs, say no rent increase, they try to kick you out as soon as possible.

If you leave this apartment, forget it, your rent will be much higher than before. You are lucky if you find an apartment or you are homeless.

1280

Homeless people are just like you and me before.

In the time we have been fighting for Blue Bonnets, rent for three and a half has gone from 300 to 900 dollars. Three times more.

1285 A lot of people are suffering to find good apartment in Côte-des-Neiges. 2 436 families are waiting for low cost housing, waiting on average five years.

Blue Bonnets can be a solution to this. Right now, the poor in Côte-des-Neiges are being pushed out. Low cost housing will answer the needs for many people.

1290 This is our first and last chance. No more big land in Montréal.

We must fight now. Côte-des-Neiges is speaking up and we need the City to listen. We need the social housing. Housing are rights.

1295 We are glad you are doing this consultation, but we need more. The City has to act, not go to sleep and after listening to all of us. Otherwise when they wake up, it is too late, it is all condos. We do not need a condominium city in Montréal. Thank you very much.

LE COMMISSAIRE :

1300 Are you part of the Genesis Group?

M. NALAWATTAGEE PINTO :

1305 Yes.

LA COMMISSAIRE :

1310 Sir, I have a question. What would make this neighbourhood attractive to you, would you be ready to move there and what would it take to make you want to go there?

M. NALAWATTAGEE PINTO :

I am scared to move, because the housing rent is so expansive.

1315 **LA COMMISSAIRE :**

And if there would be kind of an insurance that it would be low cost housing, would be willing to go there?

1320 **M. NALAWATTAGEE PINTO :**

Low cost, like I think they say all is affordable housing, this is just like words. I don't...

1325 **LA COMMISSAIRE :**

You don't trust it...

M. NALAWATTAGEE PINTO :

1330 ... trust this politician word. Sometimes people are talking about middle class, poor and rich, no middle class in this country. Even I know, there are no houses for, low income houses in this country. It was in HLM, now HLM is dead.

1335 **LA COMMISSAIRE :**

And you think there are many people like you who wouldn't trust anymore of the system to offer good conditions for living?

1340

M. NALAWATTAGEE PINTO :

1345 No, because I think it's Montréal they try to do private housing to, for more people to live a good in a good apartment, but it is like a business. We don't hope. This business is for just (inaudible), you know. Not we think about the low cost housing, HLM is the best for security and clean and management. They look at our income and they give you 25 % of rent. If you increase the income, they increase the rent too.

LA COMMISSAIRE :

1350 Thank you.

LE PRÉSIDENT :

1355 Thank you very much, Sir. Alors, la commission va prendre une pause de 15 minutes. Alors, on va reprendre à 8 h 25.

Les représentants qui seront appelés ça sera le représentant de Côte-Saint-Luc.

1360 **PAUSE ET REPRISE**

LE PRÉSIDENT :

1365 La commission va reprendre ses activités. Alors, nous entendons madame Dida Berku de Ville de Côte-Saint-Luc qui est accompagnée de?

Mme DIDA BERKU :

1370 Du maire de Côte-Saint-Luc.

M. MITCHELL BROWNSTEIN :

Mitchell Brownstein, bonsoir.

1375 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur?

1380 **M. MITCHELL BROWNSTEIN :**

Mitchell Brownstein.

LE PRÉSIDENT :

1385 C'est surtout pour notre sténographe.

Mme DIDA BERKU :

1390 Et on est accompagné aussi de notre directrice générale Tanya Abramovitch, conseiller David Tordjman et de notre directeur communication Darryl Levine. On est tous venus.

LE PRÉSIDENT :

Vous êtes les bienvenus.

1395

M. MITCHELL BROWNSTEIN :

1400 Oui, bonsoir. Merci. La Ville de Côte-Saint-Luc avec l'arrondissement de Saint-Laurent ont donné le mandat à l'Université de McGill, les étudiants de l'urbanisme, ils ont présenté le rapport et aujourd'hui on a eu, c'était très bon, avec beaucoup des bonnes idées de transport. Et

1405 aujourd'hui, on a fait une press conference avec les deux maires des deux villes et les maires des arrondissements, c'est madame Sue Montgomery, Philippe Roy et monsieur Francesco Miele, Alan DeSousa et moi-même, pour appuyer toutes les idées dans ce rapport et aussi pour travailler en équipe, de donner un leadership. Comme vous avez entendu de la Chambre de commerce, un leadership politique. Parce que ça, c'est nécessaire de pousser toutes nos idées.

1410 Et on a parlé avec madame Junca-Adenot et aussi avec le ministre Rouleau, ils sont tous d'accord d'essayer de travailler ensemble avec la Ville de Montréal pour pousser toutes ces idées qui sont très importantes pour le transport. Et je pense que si on veut avoir un bon projet ici, à l'hippodrome et tous les autres projets pour réussir, on a besoin de toutes ces idées que vous avez vues dans le rapport des étudiants et dans le nôtre.

1415 So, je vais donner la parole à la conseillère Dida Berku pour expliquer les détails dans notre rapport.

Mme DIDA BERKU :

1420 Merci. Merci, Monsieur le maire. Alors, voici, je me présente ici au nom de la Ville de Côte-Saint-Luc, le nom de notre rapport s'intitule ou le mémoire s'intitule « Transit first », mobilité avant tout. Nous n'allons pas nous prononcer sur la gouvernance et les détails à l'intérieur de l'hippodrome. Je pense qu'on a assez de matières pour vous entretenir sur la question du transport puis de la mobilité. Malgré que j'ai des opinions là-dessus, mais ça sera pour un autre moment.

1425 Alors, premièrement, j'aimerais beaucoup vous remercier, parce que tout cet exercice et madame Abramovitch et moi on a participé aussi au forum et aussi à une séance de concertation avec les promoteurs, et c'était fort, fort intéressant et je trouve que tout l'exercice est vraiment matière à réflexion et vraiment c'est de la discussion à poursuivre. C'est un travail qui donne beaucoup matière à réflexion et on vous remercie pour ça.

1435 Alors, c'est une vision que nous avons formulée depuis plusieurs années, depuis 2018
notre vision de favoriser le transport et c'était vraiment en réaction à une réalité que nos résidents
vivent depuis longtemps, c'est la congestion sur le Décarie. Comme vous le savez, Côte-Saint-
Luc comme l'hippodrome est très enclavé et nous sommes en fait, une ville dans une cour de
triai. Et traverser Décarie est devenu pour nous un objectif majeur ou si vous voulez un
obstacle majeur qui nous a poussés à travailler la question de la mobilité avec nos voisins et
avec toutes les agences qui sont responsables.

1440 Alors, juste pour vous donner un peu de l'historique, en 2019 nous avons présenté un
mémoire qui s'appelle – en janvier 2019, on a présenté un mémoire à la commission sur le
développement économique de l'agglomération, sur le projet Royalmount qui s'appelait « Réinventer le
transport sur le corridor Décarie ».

1445 Et beaucoup de nos recommandations ont été retenues, pas seulement par la
commission, mais surtout par le groupe de travail Junca-Adenot. On était très satisfait et de voir
qu'en mai 2019, une fois qu'elle a préparé son rapport, et nous étions aussi invités à travailler
aussi avec elle, elle a retenu beaucoup de nos recommandations. Alors, c'est pour ça qu'on vous
donne un peu le contexte.

1450 Je vais passer au rapport Junca-Adenot que nous appuyons fortement. Et les
recommandations que vous voyez :

1455 Désenclaver le secteur entre autres avec le prolongement du boulevard Cavendish,
l'aménagement de passages à travers la voie du CP, on va en parler dans quelques minutes.

1460 Diminuer la congestion routière en améliorant le transport collectif. Combien de fois est-
ce que la Chambre de commerce a mis les mots « transport collectif, transport en commun »
dans son rapport. Je n'ai pas fait une recherche, mais je vais la faire. Je pense, c'était au moins 5
à 10 fois par page. Vous vous rendez compte, je veux dire c'est devenu vraiment une chanson
répétée.

1465 Alors, améliorer la fonctionnalité du réseau de surface et repenser l'organisation du réseau de transport par camion. Je vais vous en parler. On vit actuellement une situation qui évolue, et nous avons appris depuis deux semaines qu'il va y avoir encore d'autres camions de 2 500 tonnes qui vont nous amener des agrégats, de la construction et du matériel. Je vais vous en parler dans quelques minutes.

LE PRÉSIDENT :

1470 À la gare de triage?

Mme DIDA BERKU :

1475 Oui. À la gare de triage. Et c'est devenu très inquiétant et ça doit être une préoccupation pour ce secteur.

Créer un plan de mobilité pour l'ensemble du secteur en assurant l'intégration de tous les projets de développement. Ça aussi, vous l'avez beaucoup entendu.

1480 Créer un mécanisme de coordination;

Obtenir la participation des promoteurs. Ça, c'est un point qui a été soulevé par la Chambre de commerce. Les promoteurs veulent contribuer. Il n'y a pas de mécanisme. Il n'y a pas de moyen, il n'y a pas de façon de permettre, de faciliter la coordination.

1485 J'ai eu la chance d'entendre la Chambre de commerce. J'ai trouvé leur présentation absolument géniale et j'ai entendu beaucoup de messages que nous avons aussi dans notre présentation.

1490 Je continue avec Oroboro, parce que je veux passer à nos recommandations. Alors, vous avez vu les étudiants ont fait cette étude à notre demande et il y a beaucoup de

1495 suggestions, il y a beaucoup de recommandations. Je sais que vous leur avez posé la question, à savoir qu'est-ce qu'ils avaient en tête par rapport au projet lui-même. Mais ce n'était pas leur mandat, ils étaient neuf à travailler. Imaginez neuf jeunes à travailler sur ce projet-là et ils sont arrivés avec des idées absolument géniales sur le transit, sur le réseau vert, sur l'aménagement en dessous des autoroutes, sur les autoroutes, en tout cas, toutes sortes de choses.

1500 Ils n'avaient pas travaillé le contenu, mais c'est une idée de donner des projets comme ça à des étudiants, parce que je pense qu'on pourrait avoir beaucoup de nouvelles façons de voir les choses.

Alors là, je vais passer directement à nos recommandations. Bon, la congestion, vous l'avez entendue, 360 000 voitures quotidiennement, 90 000 à Jean-Talon et Décarie. On connaît tout ça.

1505 Alors, première recommandation c'est : c'est suivre le plan d'action du Groupe de travail Junca-Adenot. Pour la première fois, nous avons un plan de match. On a une feuille de route. Il faut l'exécuter. Il faut la mettre en oeuvre. C'est extrêmement important et malgré le fait qu'elle a un standing important, elle a beaucoup de leadership, elle est reconnue par le ministère, par la ministre Rouleau, par la maire Plante, les agences de transport ne la suivent pas, ni le MTQ, ni la RTM, ni la STM.

1515 Pour eux, le secteur Namur-De la Savane it's not on their radar, O.K. Ce n'est pas dans le plan, comment s'appelle, le strategic plan de la RTM. Ce n'est pas là. On est allé voir la RTM puis on leur a dit : « Qu'est-ce que vous faites pour... Ah oui, mais on ne connaît pas bien le coin. » Honnêtement, c'est la réponse qu'on a eue.

Alors, vous savez, c'est vraiment important que la RTM, la STM, le MTQ et que nous on soutienne... et c'est pour ça qu'on a créé ce groupe.

1520 Alors, la première chose c'est suivre le groupe de travail. Et dans le rapport vous allez voir à la recommandation 1, on a mis « mobilité avant tout ». Avant même qu'on commence les plans, il faut avoir un plan de mobilité.

1525 Après ça, soulignez aussi, je veux prioriser le prolongement du boulevard Cavendish, connecté au futur réseau de transport électrique. J'y arrive. N'oubliez pas qu'il y a une entente Cavendish Montréal-Québec par laquelle la vente de terrains doivent financer le Cavendish. Il ne faut pas l'oublier. O.K. On l'a mis dans l'entente. C'est en 2012, c'est avec le maire Tremblay, quand j'étais avec le maire Tremblay. Bien, avant même. C'était une condition et je ne pense pas qu'il faut oublier cet aspect-là.

1530 Maintenant, aussi comme ça a été annoncé ce matin, cette vision de prolonger Cavendish avec un espace nécessaire pour aménager un tramway. Je suis à la recommandation 2, deuxième colonne à droite. L'espace nécessaire pour aménager un tramway ou un train léger connecté au réseau de transport électrique, de Cavendish à Côte-Saint-Luc jusqu'à Saint-Laurent au nord et la station de métro Namur à l'est, et cetera, Saint-Jacques. Alors, on va arriver à la carte aussi. Et ça pour nous ça fait définitivement consensus avec tous les maires du secteur.

1540 Ici, il y a une carte, elle est un peu coupée. Vous allez la voir plutôt à l'intérieur du Oroboro. On l'a pris du Oroboro. Ça, c'est leur vision. Nous en avons une autre, mais le point et la raison pour laquelle on l'a mis dans notre rapport, c'est que... c'est la page 29. La raison pour laquelle on l'a mis dans notre rapport, c'est qu'au point où on est rendu, c'est de ça qu'on devrait discuter.

1545 On commence à Canora, si vous voyez sur la carte où c'est marqué « Jean-Talon » et là, on descend... Alors ça, c'est Canora et on descend Canora, on descend Jean-Talon jusqu'à l'hippodrome. Là, vous reconnaissez l'hippodrome. Les étudiants ont fait un *hard right* si vous voulez, je me suis posé la question, mais ils ont dit : « Non. On va connecter l'hippodrome avec le Royalmount. » Puis là, on continue, on continue sur Côte-de-Liesse avec le tramway et puis là,

1550 il y a une autre ligne ici, qui bifurque, et qui fait en sorte qu'on puisse avoir ce service de tramway qui va desservir le secteur de façon moderne et avantageuse pour tout le monde.

Et là, quand ils parlent de « plugging in an all electric transit network ». Ils ont trouvé dans d'autres juridictions, ils ont trouvé des technologies modernes qui sont définitivement à explorer.
1555 Je veux dire, on n'a pas toutes les solutions, mais c'est de ça que maintenant, à mon sens, il faudrait discuter.

We are way beyond buses. In my opinion and in the opinion of the mayor of Saint-Laurent and in the opinion of the mayor Sue Montgomery and the opinion of the mayor of TMR,
1560 we are way beyond buses. We need something new, modern, et quelque chose qui va attirer le projet, qui va être excitant pour le projet, qui va être innovant pour le projet comme aussi l'a dit la Chambre de commerce, quelque chose qui va faire du projet un site de référence, d'innovation et un modèle avant-gardiste. Pour nous c'est essentiel.

1565 Alors, recommandation 3, on continue: créer un comité composé d'élus et de membres clés de leur personnel. Ça a été annoncé, vous l'avez entendu du maire et aussi en suivi de la recommandation encore de la Chambre de commerce d'avoir une volonté politique et un leadership politique. Maintenant, on commence à l'avoir.

1570 Et aussi, recommandation 4, de faire en sorte qu'on ait des règles, pas uniformes, mais au moins équitable pour tous les promoteurs qu'on connaît, les 10 promoteurs qui circulent dans le NDLS. Vous savez, il y a à peu près 10 projets. Et vous avez Midtown, vous avez Westbury, vous avez Triangle. Vous avez tous ces projets-là.

1575 **LE PRÉSIDENT :**

20 000 logements.

1580 **Mme DIDA BERKU :**

Right. Alors, si nous demandions aux promoteurs de contribuer aux solutions de transport, je viens à ma recommandation 4. Les règles doivent s'appliquer de façon équitable. Je pense c'est élémentaire. Je pense que là, on va commencer à discuter puis dire, bon ils veulent
1585 contribuer, et d'ailleurs c'est marqué dans les autres rapports, ils veulent faire des changements dans les infrastructures, mais le MTQ n'est pas assez souple pour leur permettre d'investir dans ces modifications-là.

On a vu tout le brouhaha qu'il y a eu parce qu'ils voulaient faire une passerelle pour aller
1590 l'autre côté, parce que ça passait la ligne de juridiction. À un moment donné, il faut comprendre que Côte-Saint-Luc et Côte-des-Neiges NDG il va falloir qu'on s'entende si on veut partager le même espace. C'est sûr qu'il va falloir créer un plan directeur et au minimum sur les moyens de transport.

1595 **LE PRÉSIDENT :**

Puis ça, j'ai lu ça aussi, la difficulté de s'entendre avec le MTQ, puis ça concerne quoi
principalement? Là., vous venez juste de l'aborder, mais je veux savoir un peu plus d'explications par rapport à ça.

1600

Mme DIDA BERKU :

Ce que je comprends c'est que, et là je parle de Royalmount, c'est qu'ils ont des discussions par rapport aux accès de Côte-de-Liesse et il n'y a pas de protocole, vous voyez.
1605 C'est, tout est négocié à la pièce. Et ça prend un protocole pour un secteur de cette envergure. Ça prend un protocole qui va s'appliquer dans tout le secteur, un protocole de comment négocier et vous l'avez même lu.

1610 Je m'excuse de faire référence continuellement à la Chambre de commerce, mais quand j'ai vu des idées qui nous touchent, qui disent ... Effectivement, si on regarde leur recommandation 4, ils disent :

1615 « *Prévoir des mécanismes d'approbation claire, rapide et connue de tout regroupement à l'ensemble des instances, MTQ, Montréal, arrondissement, afin de répondre aux demandes hors normes de promoteurs dans le cadre de projets nécessitant des modifications aux infrastructures publiques.* »

1620 Alors, nous aussi on arrive, on veut la même chose. On est à la recommandation 5. On va vous en montrer une. Regardez notre lien piétonnier, c'est tellement simple, c'est tellement pas cher, c'est tellement génial. Pensez-vous que le CP va nous permettre de faire ça? On va voir, on va voir.

1625 Alors ça, ça serait un lien entre le Décarie Square qui va être développé. Le promoteur veut investir 500 millions. C'est pas rien. Il y a de l'argent. Ils ont des moyens, ils peuvent investir si on leur dit que contribuer à ce type de lien piétonnier...

LE COMMISSAIRE :

1630 Quand vous dites que ce n'est pas cher, avez-vous une idée de la valeur?

Mme DIDA BERKU :

1635 Ce que je dis c'est que ce n'est pas, c'est une solution. Je ne peux pas vous donner le budget, mais ce que je veux dire, c'est une solution à la portée d'un projet de 500 millions.

LE PRÉSIDENT :

Mais le CP par exemple a ses exigences puis on frappe un mur à chaque fois.

Mme DIDA BERKU :

1640

Alors, relier l'avenue Clanranald près de Décarie...

LE PRÉSIDENT :

1645

Ce n'est pas le mur qui est là...

Mme DIDA BERKU :

1650

Oui, c'est un mur... oui. Alors, le site de l'hippodrome pourrait être réalisé avec un tunnel de passage souterrain de piétons et cyclistes similaire au viaduc d'Ammerud aux Pays-Bas. Alors, on a trouvé un exemple. Vous voulez des exemples, en voici une.

1655

À Vienne il y a plein de passages, si vous voyagez, on les voit qui sont conviviaux, et qui permettent d'avoir... Alors, si les piétons ont un passage convivial, ils vont l'emprunter, mais maintenant, si on leur demande de passer le viaduc de Décarie Square, de passer à la station Namur, de marcher 500 mètres et pas d'autobus, pas de navettes, parce que la STM a décidé que le rayon de service n'est pas assez large.

1660

On leur a demandé la dernière fois qu'on était ici, on leur a demandé : « Pouvez-vous pour le Westbury, pour le Décarie, faire une navette pour aller à la station Namur? Oh non, ce n'est pas dans nos priorités. » Alors c'est ça la problématique. Les promoteurs veulent investir. Le Westbury ça fonctionne bien, ils attirent beaucoup de clientèle. Ils ont besoin d'une navette. L'agence de transport n'est pas à l'écoute.

1665

Relier les piétons et des liens de transport actif. Je continue, parce que j'ai d'autres choses importantes à vous dire. Oui, O.K. Faire de Namur le carrefour intermodal du transport lourd, léger et ultraléger du secteur NDLS. Alors, on a divisé ça en trois, transport lourd, c'est la station de métro, mais nous on voulait absolument ajouter une gare, une gare sur la ligne de

1670 Saint-Jérôme. Et si vous voyez, la ligne de Saint-Jérôme elle vient, elle est, c'est la ligne orange que vous voyez ici, la ligne de Saint-Jérôme, on aurait une nouvelle gare à Canora, une autre gare à Décarie qui servirait tout le secteur, et une autre gare éventuellement, mais ce train-là il passe par Montréal-Ouest pour aller au centre-ville.

1675 Il y en a qui disent que c'est du dédoublement, mais nous on pense qu'il faut, ça prend un cocktail de tous les moyens de transport. Ça prend le train, ça prend aussi le tramway dont je vous ai parlé tantôt, dans notre vision. Ça, c'est la proposition Côte-Saint-Luc, ça parle de Canora avec un bus express, après on arrive à Namur, on descend jusqu'à Cavendish et là, on fait une seconde ligne de tramway devrait bifurquer pour suivre le prolongement de Cavendish vers le nord, vers Côte-de-Liesse.

1680 Et ça, c'est l'idée de servir les 30 000 employés qui travaillent dans le secteur industriel de Saint-Laurent, extrêmement important. On veut lier les logements au travail, au pôle d'emploi. C'est extrêmement important.

1685 Alors là, ça servirait...

LE PRÉSIDENT :

1690 ... Ce qui permettrait de faire avancer ces idées-là, c'est la gouvernance en réunissant tous les acteurs. C'est un peu ce que vous nous dites?

Mme DIDA BERKU :

1695 Oui, mais surtout sur la question du transport.

LE PRÉSIDENT :

Le transport.

Mme DIDA BERKU :

1700

Oui. Surtout sur la question du transport, parce que peut-être sur le niveau de la planification urbaine...

LE PRÉSIDENT :

1705

... Mais là, ça serait un autre...

Mme DIDA BERKU :

1710

... Il y a des nuances, si vous voulez parce qu'on a vu qu'il y a... bon, vous connaissez comme moi, on a vu qu'il y a des différences de point de vue. Mais au niveau du transport on est tous d'accord. Et ça, c'est bien. Il faut travailler sur le consensus puis avancer les choses.

1715

Alors, je continue. Je m'excuse si j'ai pris trop de temps, mais je vais juste arriver, ça va? O.K. Alors, on est maintenant à recommandation 7. Contrôler la circulation des camions. Je vais y revenir tantôt pour vous donner un bel exemple de ce qui se passe. Relier le chemin Kildare à la rue Jean-Talon. Alors ça, c'est une idée qui était sur le *front burner* si vous voulez, pendant longtemps. Je pense que ça serait utile de rouvrir ce dossier-là, de connecter Jean-Talon avec Hippodrome.

1720

Vous comprenez où on est, on est au bout de l'hippodrome. Et en fait, l'hippodrome est plus près de Côte-Saint-Luc que de n'importe quelle autre communauté. Elle fait en sorte...

LE PRÉSIDENT :

1725

Vous voulez l'annexer?

Mme DIDA BERKU :

1730

Non. On ne veut pas l'annexer, pas du tout, pas du tout. Mais je vais dire, c'est que les problématiques et la réalité elle est plus près de la nôtre que de n'importe quelle autre communauté qui l'entoure.

1735

LE PRÉSIDENT :

1740

La préoccupation que la commission a beaucoup entendue et beaucoup lue, c'est le fait que le raccord de Cavendish traversant le territoire de l'hippodrome arrive un peu en contradiction avec l'intention de la municipalité d'en faire un quartier carboneutre, mais principalement voué aux piétons pour décourager les gens de l'utilisation de la voiture. C'est-à-dire, à partir du moment où on ferait plusieurs raccords par l'intermédiaire du terrain de l'hippodrome, est-ce qu'on n'arrive pas justement, c'est-à-dire augmenter cette contradiction?

Mme DIDA BERKU :

1745

Oui. Non, ça, je vous suis par rapport à la voiture, mais l'hippodrome, Kildare c'est plutôt, je ne dirais pas une sortie d'urgence, mais c'est plutôt une sortie secondaire. Ça ne serait pas... et de l'autre côté aussi, parce qu'il faut penser aussi à la sécurité. Disons, qu'il y a quelque chose qui arrive à Décarie, puis vous avez en fin fond vous avez, en fin fond de l'hippodrome qui est à plus d'un kilomètre de Décarie, ce n'est quand même pas rien...

1750

LE COMMISSAIRE :

Mais il y a Cavendish aussi quand même.

1755

Mme DIDA BERKU :

1760

Oui. Mais relié à Cavendish, on n'est pas relié à Cavendish directement ici. Ça, on est relié avec un secteur...

LE PRÉSIDENT :

1765

Mais on n'est pas loin, parce que nous on pense que ça devrait se faire plus par Paré.

Mme DIDA BERKU :

1770

Ah oui, oui, ça, c'est sûr. Ça, c'est sûr par Paré. Il faut le faire. Ça, c'est un autre lien.

LE PRÉSIDENT :

1775

O.K. Mais si vous aviez une documentation pour supporter ce lien-là, parce que vous avez sûrement une connaissance du - comment vous l'avez appelé cette rue-là?

Mme DIDA BERKU :

1780

Kildare.

LE PRÉSIDENT :

Kildare. C'est-à-dire elle mène où, pourquoi celui-là. Ça serait intéressant qu'on puisse...

1785

LE COMMISSAIRE :

Et la même chose pour Clanranald.

Mme DIDA BERKU :

1790

Bien, Clanranald c'est évident, c'est entre le Wal-Mart puis Décarie Square.

LE COMMISSAIRE :

1795

Mais si vous avez des documents, des études qui nous donnent plus d'information...

Mme DIDA BERKU :

1800

Mais c'est pour l'accès piétonnier.

LE PRÉSIDENT :

Oui, O.K.

1805

Mme DIDA BERKU :

Pour nous, le Clanranald c'est strictement pour l'accès piétonnier, parce qu'on considère que ça serait extrêmement important d'encourager justement cette façon de marche.

1810

M. MITCHELL BROWNSTEIN :

1815

Et pour le Cavendish, les choses les plus importantes pour nous maintenant, c'est d'avoir un tramway électrique. Ça, c'est la chose qui va être intéressante pour tout le monde et pour les autres projets aussi. Parce que les personnes à Côte-Saint-Luc et partout, veulent utiliser ce mode de transport au lieu des automobiles. Ça, c'est certain. Et quand on a parlé avec monsieur Caldwell, il était d'accord avec nous. Il veut avoir quelque chose comme ça sur Cavendish.

Mme DIDA BERKU :

1820

Les modèles qu'on a, les routes qu'on nous montre c'est des voies réservées d'autobus, une voie de voiture puis peut-être éventuellement, puis c'est ça qu'on suggère, une voie aussi pour le tramway. Mais avant de conclure, puis je vais prendre vos questions, j'aimerais vous parler de ce qui se passe actuellement à la cour de triage. Il y a deux choses qui arrivent. Alors, j'ai deux tableaux, celui-là est moins clair peut-être que celui que j'ai devant moi. Ça, ce n'est pas dans notre rapport, parce que c'est quelque chose qu'on a appris.

1825

Alors, premièrement, il y a un centre intermodal qui a été annoncé et qui est d'ailleurs sur votre liste de documentation, parce qu'on vous l'a soumise. Je ne sais pas où c'est dans mes recommandations, là. Alors ça, c'est le centre intermodal, un centre de transbordement de marchandises plurisectoriel dans la cour de triage Saint-Luc, lequel attirera des centaines de nouveaux camions pour transporter des marchandises lourdes comme des produits forestiers, des métaux et des agrégats. Ça, c'est nouveau. Et vous le voyez.

1830

Après ça, il y a, depuis deux semaines qu'on nous a annoncé qu'il va y avoir une sorte de centre de concassage pour les CRD. Qu'est-ce que ça veut dire, les matériaux de construction de démolition et de rénovation qui va s'établir ici, vous le voyez, c'est en partie à Côte-des-Neiges puis en partie à Côte-Saint-Luc. Et ici, sur la carte que vous avez ici...

1835

LE PRÉSIDENT :

1840

On l'a ici.

Mme DIDA BERKU :

1845

Vous l'avez, vous avez la même chose, O.K.

LE PRÉSIDENT :

1850

On a un écran ici.

Mme DIDA BERKU :

1855

Exactly. Alors, justement c'est le chemin, directement dans le chemin de Cavendish. Alors, dans le prolongement de Cavendish. Et ça nous inquiète beaucoup, comme vous pouvez le penser, parce qu'effectivement quand on entend parler de centre de concassage opérant sous le nom : « Désir opérer un site de valorisation de granulats tels la pierre, la brique, le béton, l'asphalte. » 2 500 tonnes par jour.

1860

LE COMMISSAIRE :

Mais est-ce qu'ils doivent faire une étude du BAPE pour un projet comme ça?

1865

Mme DIDA BERKU :

Non. Ils sont allés au service de l'environnement de la Ville de Montréal. Ils ont obtenu le permis. On est complètement... on n'a pas été consultés. Côte-des-Neiges, NDG, n'est même pas au courant, à ce que je sache, à ce que je sache. Parce qu'on n'est pas en mesure d'avoir plus d'information.

1870

LE COMMISSAIRE :

(inaudible).

1875

Mme DIDA BERKU :

1880 Bien, j'espère qu'ils vont faire enquête. Mais tout ça pour vous dire qu'on est dans un secteur qui est très fragile par rapport à là où on veut établir l'habitation puis un quartier paisible et tout ça. Puis là, on est entouré par tout ce camionnage qui va rentrer par Paré et sortir par Normand et avec des usages qui sont plutôt industriels que résidentiels.

1885 Alors moi je vais conclure.

LE COMMISSAIRE :

1890 Excusez-moi, j'ai une petite question. On nous a dit, je ne me souviens pas qui, hier soir qu'il y avait une ouverture du CP éventuellement dans un avenir peut-être lointain de céder ou de...

Mme DIDA BERKU :

1895 Robert Libman.

M. MITCHELL BROWNSTEIN :

1900 Oui, monsieur Libman, peut-être était ici, parce qu'on a parlé avec lui il y a quelques semaines et c'est moi qui a dit ça. Parce qu'ils ont dit certainement que dans l'avenir ils vont quitter là-bas, parce qu'ils sont en train de créer l'autre centre de triage à Vaudreuil-Les-Cèdres. Mais pour moi, je pense, je pense qu'il veut le voir après que toute l'autre construction est faite. Ça va être plus cher le terrain, parce qu'ils ne sont pas... ils sont contents, mais ce n'est pas la bonne place pour... ils ont d'autres possibilités. Ça, c'est la raison pour laquelle ils sont en train
1905 de créer un autre centre de triage.

Mais si vous connaissez un développeur qui va donner un bon prix à CP, on veut le voir aussitôt que possible.

1910 **LE PRÉSIDENT :**

Je pensais que Côte-Saint-Luc était intéressé d'acheter.

1915 **M. MITCHELL BROWNSTEIN :**

On n'a pas l'argent, mais s'il y a un développeur qui va venir ça va être très bon.

LE PRÉSIDENT :

1920 Je vous remercie infiniment, c'est une très belle contribution. On apprécie beaucoup.

Mme DIDA BERKU :

Alors, vous n'avez pas d'autres questions?

1925

LE PRÉSIDENT :

Ça va aller. Bien, on a eu les gens d'Oroboro, on a lu le rapport de madame Junca-Adenot. Je pense qu'on a beaucoup d'informations.

1930

Mme DIDA BERKU :

D'accord. Je vous remercie beaucoup et bonne chance. Le travail est long.

1935

LE PRÉSIDENT :

Merci. Alors la commission appelle monsieur Francis Lapierre.

1940

M. FRANCIS LAPIERRE :

D'abord mes excuses, parce que j'ai oublié de mettre trois pages dans l'annexe, alors je vais vous les passer.

1945

Donc le quartier Namur-Hippodrome. Puis moi j'ai beaucoup lu le rapport de madame Junca-Adenot pour la mobilité puis c'est vraiment l'enfer, tu lis ça, puis oh ! C'est l'enfer ce secteur-ci.

1950

LE PRÉSIDENT :

Le secteur?

M. FRANCIS LAPIERRE :

1955

Oui. Le secteur au niveau de la congestion c'est vraiment terrible.

LE PRÉSIDENT :

1960

Mais l'augmentation de la congestion est encore plus...

M. FRANCIS LAPIERRE :

1965

Oui, c'est ça. C'est l'enfer, mais ça risque d'être le deuxième sous-sol de l'enfer. Il n'est vraiment pas évident. J'ai eu, un peu comme le quartier qui est comme, comment dire, disparate, de la difficulté à vraiment faire une unité dans mon mémoire.

Je moi je viens de Rosemont, je ne viens pas de la région ici, du secteur. J'ai d'abord fait un petit, comment dire, au niveau sociologique, j'ai parlé de la troisième vague de changement,

1970

puis qui va faire en sorte que beaucoup de changements sont en cours dans notre société depuis les années 1950 aux États-Unis. Et puis, il y a six principes qui définissent la deuxième vague de changement et puis dans la troisième vague de changement qu'on est en train de vivre, tous ces six principes-là vont être mis en défaut.

1975

Donc, il y a la concentration, donc on concentre l'emploi dans un secteur, l'habitation dans un autre secteur, d'autres services ailleurs. Donc, là il faudrait rassembler ça, puis en faisant ça bien, bien on s'évite des problèmes de mobilité, puis c'est ça qu'on veut dans le secteur. On veut éviter d'avoir des problèmes de mobilité. On en a déjà énormément. Donc, je parlais de ça ici.

1980

Donc, je parlais aussi des chartes d'écoquartier. Effectivement, il faut créer un écoquartier, parce qu'il faut sauver non seulement le secteur du problème de la congestion, mais la planète aussi, des problèmes de pollution et de gaz à effet de serre.

1985

Donc, on peut faire une charte d'écoquartier qui permet à plusieurs types de modèles d'implantation de sphère. Donc, certains peuvent décider d'économiser énormément l'énergie, d'autres l'eau, et cetera. Donc, ça peut être très souple une charte d'écoquartier. Donc, c'est important que la population y adhère, les promoteurs, tout ça, puis que la Ville puisse coordonner tout ça.

1990

Ensuite, au niveau de la gouvernance, ça peut aussi bien être des coopératives ou des organismes à but non lucratif. Je ne suis pas un spécialiste du domaine, mais bon. Par exemple sur les fiducies foncières, il y a une des fiducies foncières qui fonctionnent actuellement, c'est Milton Park à Montréal, qui est un des plus grandes fiducies financières secteur communautaire qui soit établi. Puis on pourrait avoir un modèle semblable ici, ça serait possible.

1995

Ensuite, je parle du télétravail et du travail à domicile, parce que si on peut s'économiser des transports en travaillant à domicile, par exemple dans une serre attenante à notre logement

ou en faisant du télétravail par ordinateur, et cetera. On peut éviter des déplacements inutiles puis réserver pour d'autres déplacements. Donc, réduire nos déplacements.

2000

Des transports internes et externes au quartier. C'est-à-dire qu'évidemment, il faut rendre le secteur et le quartier moins hostile aux piétons, aux cyclistes et à tout ce qui est déplacement, différents déplacements.

2005

Donc, à ce moment-là, c'est ça, il faut favoriser ça, mais ça va être toute une paire de manches pour réussir à faire ça. Bon, il y a eu les idées de recouvrement puis ça ne semble pas évident. Limiter le nombre de stationnements le plus possible.

2010

Puis là, je rentre dans le rapport de madame Adenot, Florence Junca-Adenot. Donc, c'est ça, c'est le point le plus congestionné du grand Montréal avec 13 heures de congestion de 6 heures du matin jusqu'à 19 heures le soir. Donc, c'est vraiment un enfer, O.K. Puis il y a eu des commentaires de gens, justement qui disaient qu'eux autres ils utilisaient leur voiture puis ils suppliaient, ils vous suppliaient de les aider à faire passer l'idée qu'il faut faire quelque chose pour décongestionner tout ça, là. Mais je crains, que je vais être pessimisme par rapport à ce qu'ils demandent dans le sens que..

2015

Il y a Royalmount qui va s'implanter. Donc, un grand centre d'achat qui va amener de l'affut de camions puis de gens qui vont vouloir profiter du centre commercial. Il va y avoir aussi l'implantation de 23 000 unités d'habitation, donc c'est plus que 23 000 personnes, parce qu'il y a des couples, il y a des familles. Donc, c'est beaucoup de gens. Si la majorité prend leur véhicule automobile, on n'est pas sorti du bois. Donc, c'est vraiment un grand défi de faire en sorte que les transports en commun soient adoptés.

2020

En regardant ça, donc c'est ça, il y a des mesures que madame Junca-Adenot va pouvoir réaliser, mais il y a des choses que je me doute que ça va être très compliqué, parce que bon, juste faire le prolongement de la ligne orange de deux stations jusqu'à Bois-Franc, bien ça, combien de décennies ça a pris pour la ligne bleue? Là, je crains que pour Bois-Franc ça soit

2025

assez long merci. Puis elle dans son rapport elle parle de cinq ans. O.K. À court terme. Là, je crois que ça va extrêmement difficile de réaliser ça.

2030

Donc, je suis un peu découragé là-dessus. Puis il y a d'autres mesures que... moi je ne suis pas un spécialiste en transport, donc j'ai lu son rapport puis je me demandais, mais comment? Parce qu'il y a beaucoup de choses qui ne dépendent pas de la Ville de Montréal comme le ministère du Transport du Québec. À ce moment-là comment faire, parce que là, elle dit que le ministère doit faire de quoi pour Décarie, O.K., mais elle n'explicite pas quoi ni comment ça va être réalisé.

2035

Tout ce qu'elle dit c'est qu'il doit y avoir quatre, là j'arrive à « La charrue devant les boeufs ». C'est-à-dire qu'on est supposé d'avoir quatre plans, un plan d'aménagement, un plan de mobilité intégrée, un plan de concertation et de consultation à l'échelle du secteur et un plan de financement de toutes ces actions. Donc où sont ces plans, à quel niveau de réalisation ils sont rendus. Moi je pense qu'ils ne sont pas encore réalisés, puis là on est déjà en consultation pour le quartier Namur-Hippodrome. Donc, on met la charrue devant les boeufs. Il faudrait d'abord faire ces quatre plans-là, s'entendre entre les partenaires pour ces plans-là avant de commencer à faire quelque chose pour le quartier Namur-Hippodrome.

2040

2045

Donc, on est déjà la charrue devant les boeufs, mais pourquoi on est là? C'est à cause justement du projet Royalmount. C'est Royalmount qui a foutu le bordel, excusez l'expression, parce qu'en faisant le centre d'achat...

2050

LE PRÉSIDENT :

Carbonleo?

2055

M. FRANCIS LAPIERRE :

2060 Oui, c'est ça. Le groupe de Carbonleo avec le maire Philippe Roy de la Ville Mont-Royal a fait en sorte qu'eux autres, Ville Mont-Royal vont recevoir beaucoup de taxes pour ça, mais ça va créer de la congestion épouvantable. Donc, ça va nuire à la Ville de Montréal, aux arrondissements autour, ça va être le bordel. Puis malheureusement, comme les lois, la façon que les lois sont faites, ce qu'il fait actuellement c'est légal. Il peut le faire. Puis il n'y a rien de prévu dans la loi qui peut l'empêcher.

2065 Alors, qu'en France ils ont des mécanismes, quand un centre d'achat plus grand qu'un certain nombre de pieds carrés s'installe, bien ils ont des lois où ils peuvent examiner ça puis dire : oui, on l'accepte ou non il faut que tu modifies ton projet pour qu'il puisse être accepté. Ça, ça serait une chose qu'on devrait avoir. Il faudrait modifier les lois à ce niveau-là pour l'aménagement. Ça serait vraiment important pour ne pas répéter ce genre de problèmes là.

2070 Une autre chose qui me décourage, c'est que la Ville de Montréal n'a jamais eu si peu de poids politique. Parce que là, tous les élus de la CAQ sont en région sauf l'ancienne mairesse Rouleau qui s'occupe maintenant des transports et puis de la métropole, mais c'est une personne dans le conseil des ministres de la CAQ. Donc, quel est son poids politique pour représenter correctement la Ville de Montréal? Je ne sais pas. Donc, il va falloir qu'elle utilise ses muscles pour se faire valoir pour la Ville, parce que ça ne serait pas évident.

2080 Je parle aussi de l'emploi et de l'économie circulaire. Parce que bon dans une question de respect de l'environnement, parce que là, il y a des industries autour, donc si on voudrait installer aussi des industries dans le quartier Namur-Hippodrome, bien à ce moment-là il faudrait que ça soit des industries qui reprennent des déchets d'autres industries autour, pour ne pas créer encore plus de déchets, plus de problèmes encore.

2085 C'est important aussi qu'il y ait le plus de services possible et de commodités autour, que ce soit des commerces, écoles primaires, cliniques médicales, centres communautaires qui pourraient ne pas être présents dans les alentours puis qui manqueraient. Donc, à ce moment-là ça serait important de pouvoir faire en sorte qu'ils puissent s'implanter.

2090

Puis là, je parle ensuite de l'habitation. Comme je l'ai dit, il va y avoir 23 000 unités d'habitations qui vont s'établir d'ici les 15 à 20 prochaines années. Donc, il y a un grand déséquilibre qui risque de voir le jour puis la majorité des logements risque d'être inabordable.

2095

Donc, il faudrait vraiment qu'il y ait énormément de logements sociaux, mais ça serait irréaliste de penser 100% de logements sociaux. Il y a un groupement qui parlait de, je pense, 40% de logements sociaux. Moi, j'ai dit 60, mais bon, peut-être que ça serait trop, puis c'est coûteux effectivement les logements sociaux. Mais avec le grand déséquilibre qui va se produire du fait que même en étant stricte sur le 20-20-20, 20% de logements sociaux, 20% de logements dits abordables, parce que c'est-tu vraiment abordable, pour qui c'est abordable? Ça, ce n'est pas évident.

2100

Je retourne à la mobilité. Si on a des gens qui ont des revenus modestes, ils ne vont pas nécessairement s'acheter une automobile pour aller travailler à l'extérieur, mais ils vont être plus enclins à travailler dans le secteur. Donc, ça va réduire le problème de congestion si on réussit à avoir beaucoup de gens qui puissent travailler dans le secteur, dans les secteurs autour.

2105

Mais pour ça, il faut améliorer le transport en commun, ouvrir le quartier, désenclaver, faire en sorte que la STM participe pour qu'il y ait du transport. La seule bonne nouvelle c'est que les métros Namur puis De la Savane ont une capacité encore supplémentaire. Ils peuvent prendre davantage de gens.

2110

Donc, il faut utiliser ça au maximum, pouvoir relier avec des lignes d'autobus, mais pour ça il faut désenclaver, il faut que les autobus puissent circuler. Et aussi, si les montants et si les capacités sont là, de pouvoir mettre des tramways pour encore améliorer la circulation des gens.

2115

Qu'est-ce que je disais d'autres? O.K. Au niveau de l'habitation elle-même, on veut des bâtiments qui soient le plus possible écologique, net zéro ou des maisons résilientes que j'appelle. C'est inspiré des « *earthship* » américaines. Par contre les « *earthship* » américaines

2120

sont pour des maisons unifamiliales. Puis là, dans le secteur on aurait besoin de densité. Donc, je ne sais pas si c'est le modèle ou si on pouvait adapter le modèle pour faire en sorte qu'on puisse utiliser ce modèle-là.

2125

Parce que le principe de la maison résiliente, c'est le fait qu'on veut récolter le maximum de choses de ce que la nature nous donne naturellement, comme l'eau de pluie, la pluie photonique sur des capteurs solaires, photo voltaïque qu'on puisse transformer ça en électricité. Aussi avec des serres réussir à prendre la lumière du soleil puis en faire de la nourriture, donc des légumes par exemple et puis aussi la chaleur, donc que nous donne le soleil.

2130

Donc, c'est en plus d'habitation, d'avoir quatre besoins de base répondus, c'est pour ça que ces maisons-là sont appelées maisons résilientes.

2135

Donc, s'il y a une catastrophe, par exemple un grand verglas suivi d'un blizzard pendant deux semaines, bien à ce moment-là ces maisons-là, les gens vont pouvoir y rester sans intervention des, comment dire, des services d'urgence puis les autres gens autour vont pouvoir s'y réfugier. Par contre, je ne suis pas certain si c'est la meilleure façon de faire ça. Honnêtement, actuellement je m'interroge parce qu'il y a certaines difficultés à ce concept-là pour le rendre dense.

2140

Première des choses, il faudrait faire ça sur le long, parce qu'on a besoin des serres. Si on met les serres à l'avant, donc, mettons le soleil est là, à ce moment-là le soleil va réchauffer les serres puis évidemment, on ne peut pas mettre des serres à l'arrière, parce qu'il n'y a plus de soleil. Il y a un mur.

2145

Alors, ça ferait que ça serait sur le long, donc la densité serait quand même réduite, parce qu'on ne peut pas allonger à l'infini. Ça ferait un mur bon... puis sur le dessus il y aurait les panneaux solaires qu'on pourrait modifier l'angle de 45 degrés en été jusqu'à 90 degrés en hiver pour mieux capter.

LE PRÉSIDENT :

2150 Je m'excuse, Monsieur Lapierre, c'est parce que là vous entrez dans le détail puis vous avez quasiment écoulé votre temps. Je ne sais pas si vous pouvez...

M. FRANCIS LAPIERRE :

2155 O.K. Donc, je vais passer vite.

LE PRÉSIDENT :

2160 Parce que ces éléments-là sont déjà dans...

M. FRANCIS LAPIERRE :

2165 ... Oui, c'est ça. O.K. Puis j'ai fait aussi, j'ai inclus des informations sur les bonnes pratiques pour se passer du climatiseur. Parce qu'avec le réchauffement bien, on va avoir besoin de bâtir correctement au niveau de la chaleur. Puis la plupart des choses qui sont là-dedans, sont aussi applicables l'hiver, pas toutes, mais certaines, la plupart sont applicables aussi l'hiver pour la construction.

2170 En conclusion, je vous dirais qu'on doit tenir compte de la crise environnementale aussi des bouleversements par la troisième vague de changement. Il va y avoir la technologie qui va s'inviter avec la robotique, l'intelligence artificielle et les télécommunications de pointes, mais le point majeur à régler qui risque de s'envenimer c'est vraiment la congestion chronique du secteur, puis malheureusement, avec le contexte politique ainsi que les mauvaises décisions du passé, ça ne risque pas de se régler. Voilà.

2175 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie infiniment, Monsieur Lapierre, vous avez fait un travail considérable pour un citoyen. Je pense que vous avez fait ça, c'est vraiment une très, très belle contribution. Je vous remercie beaucoup de votre contribution.

2180

M. FRANCIS LAPIERRE :

Merci.

2185

LE PRÉSIDENT :

Merci, Monsieur. Alors, la commission appelle l'Association des piétons et cyclistes de NDG, monsieur Kevin Copps et monsieur Michael Johnson.

2190

M. KEVIN COPPS :

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

2195

Bonsoir, Monsieur.

M. MICHAEL JOHNSON :

2200

Merci beaucoup pour l'opportunité de vous présenter. Moi c'est Michael Johnson avec mon collègue Kevin Copps.

2205

M. KEVIN COPPS :

2210 Bonsoir. Moi c'est Kevin Copps. L'Association des piétons et cyclistes NDG c'est un des plus grands organismes du quartier, environ 1 000 membres et sympathisants. Donc, nous agissons pour favoriser la mobilité active. Nous faisons des évènements d'éducation, et cetera, et notre mémoire porte surtout sur la mobilité active. Il n'y a pas de tel organisme dans Côtes-des-Neiges. Donc, nous pensions intéressant que nous puissions contribuer ce soir.

2215 Nous trouvons qu'il y a plusieurs problématiques qui sont partagées entre NDG et Namur, et je les nomme ici :

Le réseau cyclable est incomplet, pas beaucoup de progrès dans les dernières années, le lien nord-sud n'existe pas vraiment;

2220 Il n'y a pas assez de pistes cyclables protégées et les femmes et les enfants ne vont pas faire du vélo sans piste cyclable protégée;

Les trajets piétons sont peu conviviaux et dans le secteur Jean-Talon et dans NDG;

2225 Les intersections sont souvent dangereuses. Je vous rappelle qu'en 2017 un accident juste en dehors d'ici, une jeune demoiselle qui a été frappée par une auto, un camion, je crois, elle a été tuée en 2017;

Bien sûr, Blue Bonnets est très enclavé ainsi que le quartier NDG;

2230 Et souvent, l'urbanisme est fait en fonction de l'auto solo. On voit le développement de Wal-Mart en face, puis ce n'est pas fait pour les piétons, c'est fait pour les gens de venir en auto.

2235 **M. MICHAEL JOHNSON :**

2240

Encore un peu plus sur la situation actuelle comme mon collègue a dit, dans le secteur, c'est enclavé, vraiment je dirais, une manque de dignité de traverser, d'exister en tant qu'être humain dans ce secteur et un manque considérable de dignité vraiment. Et c'est chaotique vraiment et dangereux.

2245

En bas là, ça, c'est une photo que j'ai prise lors de mon vélo. Moi je travaille en fait dans le secteur Côte-de-Liesse et j'habite à NDG. Quand je vais à vélo je traverse ce secteur puis quand c'est congestionné sur Décarie, on sait, c'est *jam packed up*, puis il y a du monde dans les intersections, avec aucune place pour le transport actif, transport collectif. Même en autobus on passe une heure dans le trafic. Donc, vraiment ça, c'est la situation actuelle, qu'on connaît bien, surtout.

2250

D'autres photos. juste encore pour mettre en valeur l'expérience encore comme être humain d'exister dans le secteur, un gros manque vraiment, aujourd'hui.

2255

Donc, c'est ça. La première chose qu'on veut vraiment dire c'est la nécessité de voir tout ça comme un secteur global. On ne peut pas juste attendre un développement sans voiture, écoquartier ici dans ce petit secteur et rien faire pour tout le reste.

2260

Donc, il faut vraiment avoir une vision globale, ne pas voir le projet en isolation et c'est essentiel pour avoir des connexions. On a entendu déjà la Ville de Côte-Saint-Luc, on est absolument d'accord. Ici Clanranald, ici une connexion à travers les rails de CP, une connexion au nord avec le Royalmount pour connecter avec tous les projets en cours à Saint-Laurent.

2265

Même se rendre à pied du Triangle à Namur ce n'est pas bon. Ce n'est pas nice pour un être humain. Donc, ça prend les connexions pour nous, ça c'est vraiment essentiel et que ces connexions-là soient faites d'une manière axée sur le transport actif, collectif.

Vous avez mentionné ça avec les gens de Côte-Saint-Luc, le risque d'une demande induite si on construit un lien Cavendish peut-être ça va alléger légèrement le trafic sur Décarie

pour deux, trois ans, et puis ça va être même pire après, même pire. Tout va être jam sur Cavendish. On va faire quoi? Il faut créer de l'espace pour transporter les êtres humains et avec une vision globale de tout ce secteur-là.

2270

M. KEVIN COPPS :

Donc, nous faisons quelques observations générales. Je pense qu'on favorise un développement plus comme Paris et non Dubaï. On voit le Triangle, c'est fait avec des édifices de 10 à 12 étages puis ce n'est pas très convivial, ce n'est pas à l'échelle humaine. Nous favorisons un développement de 4 à 6 étages ce qui favorise le contact des résidents avec la rue.

2275

Il y a des études qui démontrent que les gens qui habitent au cinquième étage et plus on peu de contact avec la communauté. Parce qu'ils se sentent loin de la communauté. Les gens de quatre étages et moins ils ont les yeux sur la rue dans (inaudible). Ils sont plus impliqués dans la communauté.

2280

Il existe des quartiers sans voiture. On a fait un peu de recherche puis il y a un projet en ce moment à Tempe, Arizona, ça s'appelle « cul-de-sac », plusieurs milliers de personnes, c'est connecté à un train léger.

2285

En Suède même chose, une banlieue, une nouvelle banlieue qui a été créée et connectée à un train léger. Le district de Vauban Freiburg en Allemagne, une ancienne base militaire encore une fois connectée par tramway. Le lien qu'on voit souvent c'est un transport collectif de qualité. Je ne suis pas sûr que l'autobus est satisfaisant.

2290

2295

M. MICHAEL JOHNSON :

2300

Encore d'autres exemples de ce style de quartier. Je veux juste dire un petit mot sur, on a entendu le monsieur au début parler de 35 étages. Personnellement, je pense que la clé c'est la connexion avec la rue. Il y a des manières à amener des grosses tours au moins si elles sont bien connectées à la rue comme protégée avec des tours plus basses, pour qu'il y ait des yeux sur la rue.

2305

Et on va avoir un défi, on voit déjà, même avec l'annonce de la volonté de la Ville de Montréal pour un quartier, écoquartier, sans voiture, les gens déjà sont comme : « Hey, vous n'allez pas prendre ma voiture. » Il y a vraiment un enjeu de comment vendre ça, comment avoir une vision.

2310

Donc, ce n'est pas nécessairement que vous n'avez pas de voiture, c'est juste que l'accès voiture est structuré et filtré pour créer des environnements propices à l'existence des êtres humains. Donc, vous avez toujours avoir accès par voiture, mais pas qu'on design pour les voitures.

2315

Il va y avoir vraiment un défi, je pense, au niveau de comment structurer, comme vendre cette idée, comment donner une vision de ça a l'air de quoi. Donc, je pense qu'il y a une opportunité de démontrer ce style de vie déjà dans des quartiers autour en amenant un design maintenant, pas attendre pour le 10 ans que ça soit fait : ah, voilà votre quartier, écoquartier. Il faut créer toutes ces connexions maintenant dans les quartiers existant pour donner cette expérience de vie, que les gens ont besoin maintenant, aujourd'hui.

2320

M. KEVIN COPPS :

Bon, il reste peu de temps. On va sauter tout de suite aux conclusions, vous laisser quelques minutes pour poser des questions. Je pense que c'est le plus important.

2325

M. MICHAEL JOHNSON :

Donc, en conclusion c'est vraiment d'agir maintenant dans le secteur avec un développement à l'échelle humaine, connecté tous les quartiers aux alentours.

2330 **M. KEVIN COPPS :**

2335 Il faut évidemment désenclaver Blue Bonnets en l'ouvrant vers l'ouest sur Côte-Saint-Luc - les gens de Côte-Saint-Luc en ont parlé - au Sud via Clanranald un passage à niveau sous le CP pour le quartier Snowdon, vers l'est en améliorant l'accès sur Décarie, et vers le nord en créant de nouveaux liens vers les pôles d'emploi. Il y a beaucoup de gens de NDG qui travaillent à Ville Saint-Laurent, ils aimeraient ça avoir une voie facile d'accès.

M. MICHAEL JOHNSON :

2340 Vraiment profiter de ce projet pour corriger les lacunes de l'arrondissement autour concernant la mobilité, donc toutes ces choses déjà mentionnées : réseau cyclable, expérience piétonne, Décarie qui coupe vraiment l'expérience de vie dans le quartier.

M. KEVIN COPPS :

2345 Je pense qu'on répète, mais ça prend un transport en commun fiable, fréquent et confortable entre, moi j'irais de Côte-Saint-Luc, Kildare à travers les terrains CP vers Blue Bonnets, ensuite métro Namur, Jean-Talon et pourquoi pas sur la Côte-des-Neiges.

2350 Je vous rappelle qu'un train léger ou tramway a déjà été sur le plan de la Ville de Montréal, du centre-ville, Côte-des-Neiges jusque sur Jean-Talon. Donc, si on continuait on arriverait à Blue Bonnets, et moi j'irais jusqu'à Côte-Saint-Luc parce qu'il y a beaucoup de gens entre ville et Côte-Saint-Luc, ça crée énormément de problèmes pour sortir de Côte-Saint-Luc sur Van Horne, Vézina, etc.

2355 **M. MICHAEL JOHNSON :**

Prioriser le logement social et abordable, la mixité sociale, espace vert, service public, école, lieux d'emploi. Je pense que déjà dans les documents tout ça est mis, on est d'accord avec cette direction.

2360

M. KEVIN COPPS :

Puis je pense qu'il faut moderniser, densifier le secteur Wal-Mart, *smart center* juste à l'est de l'hippodrome pour le rendre plus convivial aux piétons et pour respecter le cadre urbain et non-banlieue du secteur.

2365

M. MICHAEL JOHNSON :

À plus long terme, comme déjà mentionné, les collectes de Côte-Saint-Luc. C'est un énorme terrain les terrains de CP et il y a un potentiel pour lier le Middle Brook avec un parc. Vraiment désenclaver tout ce secteur, c'est nécessaire.

2370

M. KEVIN COPPS :

Et finalement, je pense que la grande question, est-ce qu'on peut faire un quartier sans voiture? Nous pensons que c'est possiblement faisable, nous n'avons pas la réponse. J'ai fait des sondages auprès des amis puis il y en a qui disent : oui, oui, mais il y en a, il en n'est pas question de vivre sans auto, il faut que j'amène mes enfants à la garderie, etc.

2375

Donc, nous disons que, oui, c'est envisagé c'est seulement si les autres problématiques sont réglées d'emblée. Donc, n'attendez pas à ce que les gens achètent ou déménagent dans ce quartier-là s'ils vous disent après on va faire le tramway. Non, il faut que ça soit avant. Donc, on vous remercie de nous avoir écoutés. Nous sommes ouverts à vos questions.

2380

LE COMMISSAIRE :

2385

2390 J'avais une petite question. Vous avez dit, démontré le style de vie sans voiture aux autres quartiers, commencez maintenant, ne pas attendre que l'Hippodrome-Namur soit réalisé. Est-ce que vous avez testé votre idée, est-ce que vous avez eu des échanges avec d'autres quartiers sur cette question-là? Comment c'est reçu ça ou avec Vélo Québec? Est-ce que vous avez challengé votre idée d'essayer de démontrer ce style de vie là maintenant, est-ce que vous avez déjà commencé?

2395 **M. KEVIN COPPS :**

Je pense que nous avons plus fait des sondages à l'interne de NDG. C'est sûr que les gens militants dans les organismes de vélo sont en faveur, mais est-ce que les citoyens ordinaires le sont, je ne le sais pas. Je pense, il faudrait que la Ville soit sûre. On veut que le projet réussisse donc, si c'est un projet sans voiture, il faut que tout soit bien, toutes les cases soient cochées, parce que sinon on craint que ça n'attire pas... en tout cas, les gens qui vont acheter des condos ils seront hésitant, parce que moi, je n'ai pas eu d'auto avant l'âge de 33 ans, mais quand tu as des enfants, il faut que tu laisses les enfants à la garderie, chercher l'épicerie. Des fois, selon où on est dans la vie, on a besoin d'une auto, d'autres fois que non.

2405 **LA COMMISSAIRE :**

2410 Est-ce que vous pouvez partager avec nous vos idées par rapport au stationnement pour les vélos. Parce que si vous êtes des utilisateurs, vous vous confrontez comme moi au manque de stationnement partout. Mais si on y imaginait un réseau vélo à l'échelle que vous le proposez, comment il faut développer le stationnement pour ce moyen de transport sur le site et dans le quartier environnant, s'il vous plaît?

2415 **M. MICHAEL JOHNSON :**

J'étais aux Pays-Bas à Noël et je me suis amusé dans chaque ville, tu sors du train, tu sors, tu tapes avec ta carte, tu sors du train puis là, il y a un énorme stationnement deux fois des racks à longue vue, tu rentres puis... c'est juste l'intégration qui est importante là-dedans.

2420

Donc, ça pourrait être... et puis tout le monde dans leur quartier il y a un peu de stationnements de vélo un peu partout, des racks en arrière, en dessous. C'est comme bien intégré dans le design, mais surtout dans les centres commerciaux aussi, c'est très misé pour ça. C'est que bikes feed transit, donc le vélo c'est pour le dernier kilomètre puis tu te rends, ça se concentre aux stations de métro, au centre commercial, aux stations de train.

2425

C'est bien intégré, c'est design, c'est sécuritaire, c'est convivial, tu peux laisser ton vélo là, c'est supervisé, il n'y a pas de crainte, ce n'est pas dehors dans la neige. Il y a un énorme potentiel. Il y a déjà, je pense, que des bonnes pratiques de design dans ceux existantes...

2430

M. KEVIN COPPS :

Et si je peux ajouter, je demande des fois aux gens pourquoi ils ne font de vélo. Souvent, c'est des petits détails comme je dis, il n'y a pas de douche au travail, il n'y a pas de casier, il n'y a pas de stationnement. Donc, moi je pense qu'on devrait responsabiliser les employeurs qu'ils fournissent du stationnement, des douches, des casiers, des grands employeurs dans le secteur, les universités, les hôpitaux ils ont des moyens quand même. Donc, fournir une centaine de places, des douches. Je pense que c'est faisable et je pense que ça encouragerait, ça enlèverait un empêchement aux gens de ne pas faire du vélo, en tout cas.

2435

2440

LE PRÉSIDENT :

Vous avez abordé la question du raccord de Cavendish puis toutes les études démontrent que plus on développe des raccords routiers, plus qu'on aggrave à très court terme le problème de congestion. Alors ça, je pense que c'est connu. Maintenant, dans ce cas, si on dit que Cavendish doit être principalement voué aux transports collectifs et aux vélos, quand il va

2445

traverser le secteur Namur Jean-Talon. Est-ce que vous pensez que ça répond à votre préoccupation?

2450 **M. KEVIN COPPS :**

Mais nous n'avons pas parlé de Cavendish vraiment dans le document.

2455 **LE PRÉSIDENT :**

Non, mais tantôt quand vous en avez parlé, vous avez dit si jamais ils prolongent Cavendish, on va vivre une situation...

2460 **M. KEVIN COPPS :**

Mais moi je pense que ça serait le transport en commun, les véhicules d'urgence et le vélo, je pense, on ne veut pas que ça devienne une autoroute, un autre Décarie pour l'ouest de NDG. Beaucoup de gens de NDG craignent ça aussi.

2465 **LE PRÉSIDENT :**

Mais sur Jean-Talon, de le prolonger jusqu'à l'Université de Montréal dans Outremont?

2470 **M. KEVIN COPPS :**

J'aime mieux un train léger personnellement.

2475 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. Sur Jean-Talon?

M. KEVIN COPPS :

2480

Mais Côte-des-Neiges, Jean-Talon jusqu'à Blue Bonnets, mais j'irais jusqu'à Côte-Saint-Luc. Je pense que ça remplacerait le raccordement de Jean-Talon à Kildare.

LE PRÉSIDENT :

2485

Bien, c'est-à-dire sur Jean-Talon même vous ne voyez pas transport collectif?

M. KEVIN COPPS :

2490

Ça se peut, mais la ligne bleue existe déjà, j'ai fait le tracé puis ça fait pas mal le tracé de Jean-Talon. Les gens ils veulent aller aux pôles d'emplois, les pôles d'emplois c'est l'Université de Montréal, c'est les hôpitaux. Ça, c'est tout dans Côtes-des-Neiges. Donc, c'est plus par Côtes-des-Neiges qu'on se rend.

2495

Sur Jean-Talon, la ligne bleue est là déjà, donc c'est pas mal... Nous ne sommes pas des experts dans les tracés des tramways. On aimerait tout avoir. Je pense que l'idée du centre-ville, Côtes-des-Neiges, Jean-Talon, Namur, Blue Bonnets, Côte-Saint-Luc, ça serait financièrement rentable parce qu'il y a une grosse densité de population et des pôles d'emploi qui sont là-dedans, les universités, les hôpitaux, des grands, grands hôpitaux sont là. Donc, ça relierait les places de logements aux centres d'emplois.

2500

LE PRÉSIDENT :

Bien, merci beaucoup de votre contribution.

2505

M. KEVIN COPPS :

Merci.

M. MICHAEL JOHNSON :

2510

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2515

Qui est originale et distinctive. Merci beaucoup. Alors, la commission appelle monsieur Houdeib Mazen de ROMEL.

M. HOUDEIB MAZEN :

2520

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, Monsieur.

2525

M. HOUDEIB MAZEN :

2530

Bonsoir. En fait, nous avons présenté un mémoire, je ne veux pas répéter, parce que de toute façon l'information elle est presque pareille. Les gens ont exprimé assez les choses. Tout le monde s'entend que le développement d'un site comme Blue Bonnets nécessite une planification rigoureuse à plusieurs niveaux urbanistiques, circulation, désenclavement, services de proximité, ainsi de suite.

2535

J'aimerais simplement illustrer qu'est-ce qui se passe jusqu'à maintenant. C'est comme toutes les idées sont bonnes puis c'est comme, on a préparé la note, le solfège, mais il reste à voir est-ce qu'on a la guitare, l'orgue puis les musiciens qui vont jouer.

LE PRÉSIDENT :

2540 Et la salle.

M. HOUDEIB MAZEN :

2545 Le diable, on dit toujours, est dans le détail. Pour le moment, moi ça fait plus de 20 ans que je travaille sur la question, avec les groupes du milieu, avec la CDC et tout, sur le site Blue Bonnets. Puis depuis ce temps-là, depuis 30 ans, d'ailleurs Blue Bonnets est sur la table. Il y a eu plusieurs changements au niveau du code du bâtiment, les règlements municipaux, la technologie de construction, la question d'environnement. Il y a eu beaucoup de changements.

2550 Et si on continue, on doit peut-être envisager des stationnements pour des voitures volantes, un peu des choses comme ça, des drones, parce que ça peut régler le problème de circulation aussi.

2555 Mais là, l'enjeu principal c'est de dire : comment on commence et comment on règle les problèmes, comment on crée une communauté qui tient la route comme on dit.

2560 Nous, notre idée et on l'a exprimée d'ailleurs dans le mémoire, c'est qu'on considère Blue Bonnets, c'est une partie du quartier Côtes-des-Neiges. Et il faut toujours avoir la vision de la continuité.

2565 Et le quartier Côtes-des-Neiges souffre de beaucoup de problèmes au niveau de principalement du logement, l'insalubrité, le surpeuplement, et en même temps, au niveau même de l'économie sur tout le secteur nord de Côtes-des-Neiges. Et si on développe dans cette vision-là, on est capable de travailler en parallèle pour, à la fois créer des nouveaux logements communautaires, abordables, ainsi de suite, avec service de proximité. Favoriser plus l'économie locale et en même temps, travailler en parallèle pour régler des problèmes d'insalubrité. Si on est

capable d'arrimer le travail, on peut peut-être arriver à faire des choses concluantes avec un impact social qui est bien présent.

2570 Alors, lorsqu'on dit, par exemple la complication c'est dans la coordination. Aujourd'hui, nous on développe des projets, même un petit projet, que ce soit dans la politique d'inclusion ou ailleurs, ça prend des années et des mois, des années plutôt, à le réaliser, problème de manque d'argent, problème de règlement de zonage, problème, etc. C'est beaucoup de techniques qui font en sorte que ça complique le développement.

2575 Alors, si je parle d'un projet tellement compliqué, qu'est-ce que je peux dire d'un site comme Blue Bonnets avec toute la capacité qu'il peut avoir, avec tout le potentiel et avec tous les besoins? Et nous, on ne veut pas dans Blue Bonnets répéter, par exemple - ça vaut qu'est-ce que ça vaut, mais répéter, par exemple le Bois-Franc à Saint-Laurent par exemple. On ne veut pas créer un ghetto à Blue Bonnets, on va créer une continuité du quartier Côtes-des-Neiges qui répond aux besoins du quartier et qui peut rayonner aussi aux quartiers avoisinants et tout.

2580 Alors, en même temps, on ne veut pas non plus, on veut éviter plutôt certains problèmes qui ont animé un peu le développement du secteur Namur, Jean-Talon, qu'on appelle « le Triangle ». Alors, dans Blue Bonnets, il faut s'éloigner le plus possible de travailler à la pièce. Il faut avoir un plan global dès le départ puis l'avantage que nous on voit par rapport à notre travail au quotidien, c'est que tout ce terrain appartient à la Ville de Montréal. Ce qui fait que, les décisions de comment le partager, comment le développer, et cetera, c'est un peu moins compliqué que si c'est... c'est comme le cas, par exemple du Triangle.

2590 En même temps, on veut vraiment qu'on ne s'enfarge pas dans la question d'inclusion, la nouvelle politique 20-20-20, etc., parce que dans la réalité, c'est un terrain qui appartient à la Ville de Montréal. Ce qui fait que la Ville n'a pas besoin de négocier nécessairement avec des promoteurs sur combien ils vont payer pour ça ou ça. C'est des choses que nous on a développé, des projets dans le cadre de la politique d'inclusion puis on a vu que c'est

2595

extrêmement parfois complexe et compliqué pour arrimer un peu la question de la viabilité financière du côté du promoteur privé que du côté communautaire.

2600 Le dernier point, et je ne vais pas m'éterniser là-dessus. On est fatigué à la fin de la journée, mais c'est la question d'arrimage. Parce que souvent lorsque je parle de service de proximité, je parle de toutes sortes de projets, école, CLSC, je ne sais pas quoi, etc. Les gens oublient que chaque projet de ce type il a une instance derrière lui, il a ses règlements, il a ses propres lois.

2605 Même un petit projet de CPE de l'intégrer dans du logement, ça représente un défi pour arrimer le travail entre les programmes. Par exemple, si je parle de logements communautaires dans le cadre des programmes de subvention comme AccèsLogis, et le ministère de la Famille c'est en soi un défi énorme. Comment arrimer les règlements et comment, comme on dit trouver les musiciens et puis les instruments de musique pour jouer cette pièce que ça fait plus de 30
2610 ans qu'on compose.

Alors, c'est un peu ça. Merci.

LE PRÉSIDENT :

2615 Merci beaucoup. Vous avez parlé du problème du Triangle, vous pouvez nous en dire davantage. Qu'est-ce qu'on n'aurait pas à faire qui s'est produit dans le Triangle, c'est quoi?

M. HOUDEIB MAZEN :

2620 En fait, dans le Triangle, une des choses qui s'est produite, c'est qu'on a annoncé par exemple un développement, un changement. Moi, je travaille plus dans le développement du logement communautaire et du coup, les développeurs communautaires n'ont plus d'avantages ou de capacités de négocier l'achat de terrains ou de bâtiments. On est devenu tributaire des

2625 développeurs privés. Et les développeurs privés ont leurs propres paramètres aussi. Alors, c'est devenu un peu... c'est un des aspects négatifs, parce qu'il y en a beaucoup plus aussi.

LE PRÉSIDENT :

2630 Vous avez dans votre mémoire, vous parlez, par exemple des différents services. Vous avez abordé un peu les services commerciaux. Je vous posais la question suivante, c'est que compte tenu qu'on va avoir une relative densité, mais en même temps on va avoir des commerces de proximité, est-ce que dans les logements communautaires on peut avoir au rez-de-chaussée des locaux commerciaux qui appartiendraient à l'OBNL ou encore à la COOP puis
2635 que vous pourriez mettre à la disposition du commerce d'économie sociale?

M. HOUDEIB MAZEN :

2640 Oui, bien sûr. Ça veut dire, dans le cadre des programmes de subvention, pour le moment le programme principal c'est le programme AccèsLogis, il y a d'autres avenues aussi. C'est qu'il permet d'avoir du commercial, du moment où il y a preneur du commercial. Ça, il y a une condition parce que c'est lié directement à la viabilité financière.

LE PRÉSIDENT :

2645 Mais si la CDC fait la promotion du commerce d'économie sociale, ça veut dire, vous allez pouvoir trouver preneur. Parce que dans le fond, ce qu'on cherche à savoir c'est si dans cette communauté-là qu'on va créer, on va être capable de créer un tissu social solidaire où on lutte contre l'isolement, on favorise la socialisation, on favorise l'intégration au travail. Parce
2650 qu'on veut apporter du logement communautaire ou social aussi pour les différents types de clientèle, les gens à mobilité réduite, des gens, par exemple avec des problèmes d'apprentissage, et cetera.

Donc, on peut être aussi un idéateur, c'est-à-dire un promoteur d'une idée de quartier plus qu'être en attente de gens qui auraient l'idée de...

2655

M. HOUDEIB MAZEN :

2660

Nous, au ROMEL, juste pour aller dans le même sens. Au ROMEL on a mis sur pied il y a des années un projet qu'on a appelé « habitation intégration », on l'a fait conjointement avec la CEDEC de Côtes-des-Neiges à l'époque et avec le milieu communautaire et la SCHL aussi dans le programme AccèsLogis.

2665

L'idée derrière tout ça... bien, il faut comprendre aussi la nature du quartier Côtes-des-Neiges. C'est un quartier de chute, d'immigrants comme on dit et que dans l'intérêt de tout le monde, l'intérêt de la société d'accueil c'est de faire de chaque citoyen, de chaque résident un citoyen à part entière. C'est plus gagnant que de traiter les gens comme simplement des clients à qui on donne des services.

2670

Alors, notre idée est venue de ça, en disant que les gens qui viennent, qui élisent domicile à Côtes-des-Neiges et c'est des gens parfois qui ont des métiers et tout. Et on a créé un projet, un projet pilote pour jumeler l'habitation avec le travail chez soi, et cetera, créer une certaine économie locale avec l'aide bien sûr du milieu, qui fait en sorte que ça crée un sentiment d'appartenance pour ces personnes.

2675

LE PRÉSIDENT :

Ça, vous l'avez fait ici à Côtes-des-Neiges?

2680

M. HOUDEIB MAZEN :

À Côtes-des-Neiges. Puis encore une fois, le diable est dans les détails, le projet n'a pas abouti finalement à cause de manque de financement. Et ça c'était...

LE PRÉSIDENT :

2685 Mais il y avait le coût du terrain qui influençait?

M. HOUDEIB MAZEN :

2690 Ce n'est pas le coût du terrain, c'est que les instances à l'époque, à l'époque il y avait la
CEDEC de Côtes-des-Neiges qui devrait un jouer un rôle important dans la promotion de
l'économie locale. Il n'avait pas ça dans une priorité.

LE PRÉSIDENT :

2695 Mais là, est-ce qu'on l'aurait aujourd'hui?

M. HOUDEIB MAZEN :

2700 On travaille toujours sur des idées comme ça, mais il y a maintenant d'autres...

LE PRÉSIDENT :

Il y a des gens qui disent oui derrière vous. Il y a ma collègue qui aurait une question
pour vous.

2705

M. MADIM SALIBA :

Excusez-moi. Madim Saliba, je suis chargé de projet. Juste pour...

2710 **LE PRÉSIDENT :**

Juste à donner votre nom pour que...

M. MADIM SALIBA :

2715 Madim Saliba, je suis chargé de projet au ROMEL. Juste pour préciser un peu la réponse
à votre question. Toujours pour pouvoir intégrer du commerce dans un projet de logements
sociaux et communautaires, il y a deux principales contraintes. Donc, de un, la solidité financière
du commerce qui va louer des bureaux. Parce qu'en fait, il faut qu'il y ait un minimum, un bail à
longue durée, minimum 5 ans et pour pouvoir s'assurer en fait que les revenus... parce que cet
2720 espace-là il ne va pas générer d'argent vu qu'il est dédié au commerce. Alors que le reste de
l'immeuble c'est l'hypothèque en fait de l'organisme qui paye pour cette espace-là.

 Donc, il faut absolument que le commerce soit solide financièrement et il faut aussi que
le projet au complet reste principalement résidentiel. Donc, le programme AccèsLogis ne permet
2725 pas de financer quelque chose, un projet qui n'est pas majoritairement....

LE PRÉSIDENT :

 ... Mais dans le secteur Angus par exemple, on a beaucoup de commerces d'économie
2730 sociale qui sont viables, qui engagent des gens, il y a des restaurants, il y a toutes sortes de
choses. C'est-à-dire que ce n'est quand même pas impossible, mais il faut le vouloir.

M. HOUDEIB MAZEN :

2735 On revient à la question d'arrimage des joueurs. Parce qu'il y a plusieurs joueurs qui ont
des décisions à prendre. Donc, si on réussit à arrimer les instances, on va réussir bien sûr des
projets.

LE PRÉSIDENT :

2740 D'accord.

LA COMMISSAIRE :

2745 Alors, je veux revenir simplement une idée que vous avez ici dans votre mémoire, qui est d'aménager des espaces pour les organismes communautaires. Alors, compte tenu de la volonté très grande et la capacité du milieu communautaire à soutenir une prise en charge, développement de capacité, mobilisation, et cetera. De quelle sorte d'espace vous avez besoin, pouvez-vous nous décrire un peu?

2750

M. HOUDEIB MAZEN :

2755 En fait, les organismes communautaires de Côtes-des-Neiges ont toujours joué un rôle extrêmement important dans les services de première ligne et auprès de la population à tous les niveaux, à tous les niveaux qu'on peut penser, recherche d'emploi, la francisation, la lutte contre l'exclusion sociale et ainsi de suite. Il y a toutes sortes d'organismes à Côtes-des-Neiges.

2760 Lorsque j'étale le quartier Côtes-des-Neiges vers, je préfère utiliser ce terme au lieu de dire créer un nouveau, étaler ça vers Blue Bonnets, ça veut dire par définition il y a des gens qui habitent et des gens qui ont besoin aussi de ces services communautaires. Et les organismes communautaires du quartier peuvent aussi travailler dans ce secteur. Alors, le besoin est sûrement sur la question des locaux, à part les autres capacités. Les locaux, on parle toujours d'argent.

2765 Je reviens au détail, le diable qui est dans le détail. C'est une question de financement, c'est une question d'argent. Ça veut dire, je peux continuer - je m'excuse de le dire comme ça, peut-être je m'exprime mal, mais c'est très difficile de continuer à envisager des belles choses comme on a vues dans les mémoires et tout, s'il n'y a pas une volonté de concrétiser ça en injectant et en investissant l'argent nécessaire. Et cet argent nécessaire, ça vient nécessairement
2770 des instances gouvernementales.

 Au niveau du privé, il doit faire sa contribution de toute façon c'est envisagé, que ce soit dans la politique d'inclusion ou autre, et cetera. Il va contribuer d'une façon ou d'une autre. Mais

2775 sauf que le financement de ces instances communautaires, et cetera, de leurs locaux, et cetera, doivent venir pratiquement du public.

2780 Alors ça, c'est le besoin essentiel. Sans ça, les organismes communautaires auront de la misère par exemple à louer des espaces ou à les équiper et ainsi de suite. Alors ça, pour nous c'est important et essentiel.

LE PRÉSIDENT :

Bien je vous remercie beaucoup de votre contribution. Merci beaucoup monsieur.

2785 **M. HOUDEIB MAZEN :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2790 Alors, avant de conclure j'aimerais savoir si la Ville de Montréal avait des rectifications à apporter à des choses qui auraient été dites lors des différentes journées d'audition? Non, vous en n'avez pas.

2795 Alors, la soirée tire à sa fin. Après les séances d'audition, mes collègues et moi de même que nos analystes vont poursuivre l'analyse de toute l'information reçue, les opinions écrites et orales qui nous ont été communiquées, que ce soit par le biais du questionnaire en ligne, du forum, des ateliers thématiques. Le rapport de la commission comme je vous l'ai indiqué plus tôt sera transmis à la présidente de l'Office et aux élus municipaux au printemps de cette année.

2800 La commission a un rôle consultatif, ce n'est pas l'Office qui prend les décisions concernant le projet sur lequel vous avez été consultés. Les décisions relatives au projet appartiennent aux élus.

2805 Je veux remercier toutes les personnes qui ont soutenu les travaux de la commission, Madame notre sténographe, le responsable du son, tout le personnel de l'Office. Je remercie également les représentants de la Ville, je vous suis reconnaissant aussi à tous ceux et celles qui sont venus présenter leur opinion de même que toutes les personnes qui se sont déplacées pour assister à ces rencontres.

2810 Thank you for coming this evening and also for your courtesy and your patience. Bonne fin de soirée, merci beaucoup.

AJOURNEMENT

2815

2820 Je, soussignée, Cindy Lavertu, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription fidèle et exacte des témoignages et opinions pris dans cette audience au moyen de la sténotypie.

Cindy Lavertu