

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 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.

1585
1590 On a vu tout le brouhaha qu'il y a eu parce qu'ils voulaient faire une passerelle pour aller 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 :

1605 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. 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 :