

890

Mme ÈVE GRENIER :

Merci.

895

M. RON RAYSIDE :

Merci à vous, bonne chance.

900

LA PRÉSIDENTE :

Et nous revenons dans quelques minutes avec la prochaine présentation.

905

Mme DIDA BERKU ET Mme TANYA ABRAMOVITCH

Ville de Côte Saint-Luc

910

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir, merci beaucoup d'être là, bienvenue, Madame Berku. Alors, je vous rappelle que vous avez dix minutes pour présenter. Et nous disposons ensuite de dix minutes pour vous poser des questions.

915

Je vous précise aussi que nous avons lu le document que vous avez soumis. Et nous avons préparé des questions. Si vous avez, avez-vous besoin que je vous fasse signe lorsqu'il vous reste deux minutes ?

Mme DIDA BERKU :

920

Oui, s'il vous plaît.

LA PRÉSIDENTE :

925

Alors, je vous ferai un petit signe comme ça, et malheureusement, je ne peux pas étirer le temps. Alors, pour être juste envers tout le monde, dix minutes envers tout le monde, alors nous vous écoutons maintenant.

Mme DIDA BERKU :

930

Bonsoir. Bonsoir, Monsieur Giguère, bonsoir, Madame Gagné, bonsoir, Madame Simard. Je m'appelle Dida Berku, je suis conseillère municipale et mairesse adjointe à la ville de Côte Saint-Luc. Je suis conseillère depuis 1990. Alors, j'ai vécu toutes les fusions, défusions, refusions et je parle avec un peu d'expérience.

935

Je suis accompagnée ici avec madame Tanya Abramovitch qui est notre directrice de stratégie urbaine et qui a préparé avec Patrick Aouad qui ont préparé la présentation, le mémoire. On l'a préparé ensemble. Et moi j'ai décidé aussi, en plus du mémoire, j'ai décidé de vous faire un petit résumé du contexte dans lequel on se situe.

940

Quant aux recommandations, on a beaucoup réfléchi, mais ce n'était pas encore cristallisé, si vous voulez. Et je vais vous faire un petit résumé des quatre recommandations en partant et après, je vais vous montrer mon PowerPoint.

945

Alors, si vous voulez, le contexte dans lequel se situent ces recommandations est le suivant : Dans le plan de l'ARTM 2050, je pense qu'on l'a cité même dans le mémoire, je tenais beaucoup à cette citation, c'est à la page 4, je vais vous la lire.

950 « La stratégie de densification prévue par la CMM privilégie la densification résidentielle autour des principaux points d'accès du transport collectif – approche TOD – vous le voyez au milieu de la page 4, c'est en vert, oui, l'ARTM évoque dans sa toute récente vision. », donc c'est ça.

955 Alors, je continue : « ... Au sein – approche TOD – au sein des corridors aménagements/transports, ainsi que sur les espaces stratégiques de redéveloppement qui offrent un fort potentiel de densification, dont les centres commerciaux et les stationnements. Ces derniers sont les lieux prioritaires pour le développement et le redéveloppement. »

960 Alors, pour vous situer un peu, nous à Côte Saint-Luc, on est une ville dans une cour de triage et vous voyez – ah, vous avez un écran aussi – alors ça c'est la ville de Côte Saint-Luc, vous voyez la cour de triage qui est la plus grande cour de triage de l'est du Canada.

965 CP, juste au nord de ce qui, où c'est écrit Côte Saint-Luc et CN, un peu plus au nord vers Saint-Laurent. Et on est entourés de chemins de fer, on ne peut pas s'en sortir, il y a juste deux entrées dans le cœur de la ville, deux viaducs.

970 Et depuis très longtemps, on veut être désenclavés, la seule façon de le faire, c'est de passer par la cour de triage. Effectivement, ce qu'on appelle le corridor Cavendish qui est pour nous l'accès le plus logique. Et l'hippodrome, qui est, dont vous avez certainement entendu parler, vous la voyez tout à fait à droite de l'écran. Et c'est à cet endroit-là que la rue Jean-Talon va se joindre éventuellement à Cavendish.

975 Donc, la première recommandation qu'on a dans le contexte des secteurs d'opportunités selon les quatre zones géographiques que vous avez dans le PUM et dont on vous montre ici la plan, c'est de créer un corridor de mobilité durable et pas juste un tramway, mais un vrai corridor de mobilité durable, avec tous les modes de transport, c'est-à-dire une

voie pour les véhicules, une voie pour le transport collectif, une voie pour le mode actif, bicyclette et, et cetera.

980 Et ça, c'était le projet sur lequel les villes se sont entendues en 2022 lorsque la Ville de Montréal a déposé au bureau d'audiences publiques un projet pour le projet Cavendish qui était le projet de corridor de mobilité durable.

985 Alors, la première recommandation ça serait de créer un corridor de mobilité durable le long de l'axe nord-sud, Cavendish, reliant les secteurs d'emploi et de densification urbaine prévus dans les zones d'opportunité. Maintenant, la Ville a traduit les zones d'intérêts, les zones industrielles, les zones des secteurs de ci et les secteurs de ça. Maintenant, on parle de zones d'opportunités.

990 Alors, les zones d'opportunités de la zone nord-ouest dans Saint-Laurent, que vous voyez sur l'écran, avec le secteur de la zone grande du Sud-Ouest, dans Lachine, LaSalle, à travers le secteur Namur-De La Savane et incluant les territoires de Côte Saint-Luc, Côte-des-Neiges, Notre-Dame-de-Grâce et une partie de Ville Mont-Royal.

995 Et donc le corridor, il est sur le plan, mais il n'est pas un corridor de mobilité durable avec tous les modes de transport, c'est uniquement le tramway qui est prévu dans le PUM et c'est de ça qu'on parle.

1000 Alors, effectivement, juste pour vous situer un peu, Côte Saint-Luc est dans le secteur élargi de NDLS ; Namur-De La Savane. Alors, vous avez Saint-Laurent, ça c'est reconnu par la Ville de Montréal depuis le schéma, depuis tout... le plan d'urbanisme et tout le reste.

On est dans le secteur élargi Namur-De La Savane, donc Saint-Laurent, Ville Mont-Royal, Côte-des-Neiges, N-D-G, Côte Saint-Luc et Hampstead n'est pas tout à fait dans,

1005

mais il est au centre. Et donc, on est dans le secteur élargi Namur-De La Savane, dont vous avez certainement entendu parler avec le projet Namur-Hippodrome.

1010

Et dans ce secteur-là – et ça c'est aussi très, c'est de connaissance, comme on dit de connaissance judiciaire, je veux dire, tout le monde sait – on parle de dizaine de milliers de logements qui seront construits d'ici dix ans et des centaines de millions de dollars d'investissements.

1015

Tout dernièrement, on a eu le projet Royalmount. Le projet Royalmount qui se situe, vous le voyez sur le plan, juste au milieu, dont le promoteur a investi 50 millions pour construire la passerelle. 50 millions, il l'a fait.

1020

Et je vais vous raconter un peu d'histoire, parce que moi on parle de ça depuis 2018. Royalmount a commencé en 2018 et tout le discours avec Montréal a commencé en 2018. Il y a eu la commission sur le Royalmount, il y a eu la commission, l'OCPM pour Namur-Hippodrome, il y a un rapport de l'OCPM pour Namur-Hippodrome, qui a des recommandations très, très importantes.

1025

Je vous recommande de lire les recommandations de l'OCPM en 2020. Et c'était de très bonnes recommandations. Et vous avez certainement accès.

Alors, il y a des milliers de logements qui vont être construits, de Midtown, TOD Hodge, Smarter Bin, de la Savane, le triangle, l'écoquartier Namur-Hippodrome, Décarie Square et quartier Cavendish et Côte Saint-Luc.

1030

Alors, la deuxième recommandation c'est de prioriser cet axe nord-sud en commençant par le carrefour intermodal au cœur du secteur Namur-De La Savane et pour raccorder les trois secteurs d'intérêt à savoir NDLS et la zone nord et la zone sud, pour toute la ville de Montréal, pas juste pour Côte Saint-Luc.

1035

Et on recommande d'ajouter deux gares de train le long de la ligne EXO Saint-Jérôme. Dans le PUM, on parle juste de la gare de train Décarie, nous, on en veut un aussi au centre commercial Côte Saint-Luc.

1040

Et la quatrième recommandation c'est de tenir compte des projets et des besoins de densification des voisins, incluant la ville de Côte Saint-Luc dans la planification et l'élaboration d'un plan de transport qui se dit intégré au plan d'urbanisme.

1045

J'ai entendu Lucie Careau parler que le plan de transport maintenant intégré dans le plan d'urbanisme, ce que la ville appelle – et là je vais juste vous citer la page 255 du PUM – et avec ça je conclus.

1050

Dans la page 255 du PUM, on dit : « Montréal et ses partenaires se partagent un nombre considérable d'infrastructures de transport sur le territoire montréalais. Montréal entend demander à ses partenaires la mise en place d'une gouvernance partagée des projets majeurs d'infrastructure de transport permettant d'intégrer ses préoccupations, ainsi que celles de sa population. Ces démarches doivent être effectuées en amont des interventions, dès la phase de planification des besoins et des solutions. »

1055

Alors, juste pour vous montrer, je ne sais pas si on a mis la dernière slide, ça c'est une proposition et on l'a mise aussi dans notre mémoire écrit, de route directe pour le transport de marchandises dans la cour de triage CP. C'est quelque chose qu'on doit aussi explorer.

1060

Mais en collaboration et on demande effectivement à l'OCPM de recommander à la Ville de Montréal de tenir compte de tous les projets, incluant les projets qui ne sont pas sur son territoire, mais dans le territoire de Côte Saint-Luc.

LA PRÉSIDENTE :

1065 Alors, pardonnez-moi, je n'ai même pas eu besoin de vous couper, vous avez compris que j'allais vous couper. Alors, merci beaucoup. Nous avons quelques questions. Dans un premier temps, vous précisez à la page 5 que vous êtes d'accord avec la vision proposée.

1070 Alors, vous précisez, donc : « Toutefois, cette vision commune et les objectifs qui en découlent doivent s'ouvrir et s'arrimer entre eux. Côte Saint-Luc a besoin que Montréal lui ouvre cette possibilité. » Et plus loin, en conclusion, à la page 10, vous dites : « Côte Saint-Luc appelle à une collaboration renforcée avec la Ville de Montréal. »

1075 Alors, qu'est-ce que vous voulez dire de manière plus précise ? Vous vous attendez à quoi ?

Mme DIDA BERKU :

1080 Bien c'est, je pense que c'est ce que j'essaie de vous exprimer, qu'effectivement, nous on vit dans notre ville et peut-être qu'on peut voir sur le plan. Je n'ai pas de curseur, mais vous voyez où il y a l'hippodrome, en-dessous c'est marqué CSN, ça c'est Décarie Square. Ça c'est le plus grand centre commercial à côté de Wal-Mart. C'est derrière le Wal-Mart, si vous voulez. C'est des milliers de pieds carrés qui vont être développés et ça a été acheté pour des centaines de millions de dollars.

1085 Et le promoteur est prêt, comme Royalmount, à réinvestir, mais ça, ça va être du logement. Ça va être mixte, ça va être du logement en haut et un projet moderne comme... Alors ça c'est une. On a besoin d'une gare de train justement là et puis pour ça, il y a beaucoup de communication.

1090

1095

Parce que Namur-Hippodrome veulent développer, on veut avoir une passerelle, on veut avoir une gare de train, ça c'est correct. Mais si on va un peu plus loin, vous voyez le triangle qui est juste au centre de Côte Saint-Luc, ça ce triangle-là, il y a le train Saint-Jérôme qui passe, le même train qui passe à Décarie. Et on est limitrophe avec Côte-des-Neiges, N-D-G. D'un côté Côte-des-Neiges, N-D-G va construire une tour de 20 étages pour des personnes, c'est des logements sociaux, oui, effectivement, juste en face.

1100

Et nous, on veut justement, on demande à la ville de Montréal, écoutez, c'est un endroit idéal, pas de voiture, on n'a pas besoin de voitures, on veut collaborer, mais ça prend une gare de train.

1105

Dans le PUM, subitement, la gare de train n'est plus. On discute avec Montréal, depuis des années, on a un rapport de l'EXO qui permettrait une gare. Subitement, là, ils ont pris la gare de train puis ils l'ont mis à de Maisonneuve/St-Jacques, même pas à côté du train. Même pas à côté du train ; je ne sais pas.

1110

C'est, il y a un peu de fantaisie dans les propositions. Et le troisième, c'est Cavendish. Je veux dire, effectivement, on a besoin de Cavendish. Autrement, on a un grand espace de stationnement, on a un grand espace commercial et c'est, ce que je vous ai lu, la vision de la CMM, c'est, on veut collaborer, on veut densifier, on veut aller de l'avant, faire 4 000, 5 000 nouveaux logements dans ces trois, je veux dire répartis sur ces trois grands espaces, mais sans mobilité durable, ça va être extrêmement difficile.

1115

LA PRÉSIDENTE :

Ce n'est pas possible.

1120 **Mme DIDA BERKU :**

Je ne dis pas impossible parce qu'on dépose notre plan d'urbanisme ce mois-ci. Nous aussi on est sur la même piste, mais ça va être, ça prend de la collaboration.

1125 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Lise ?

1130 **LA COMMISSAIRE :**

Oui, merci, Francine. Bonsoir. Je vais vous amener sur justement la piste du corridor, boulevard Décarie. Vous constatez, autant que le PUM, que ça a un effet très déplaisant sur l'ensemble de la population.

1135 **Mme DIDA BERKU :**

Oui.

1140 **LA COMMISSAIRE :**

Et vous dites : « Toutefois, il importe de souligner l'absence de tous gestes et solutions quant aux problèmes de circulation majeurs qui existent dans ce secteur. » La commission aimerait avoir vos réflexions sur les gestes et les solutions que vous pouvez nous faire valoir ce soir.

1145

Mme DIDA BERKU :

1150

Oui, effectivement. Ça prendrait, justement, parce Décarie on ne parle pas des voies de véhicule, là, on parle, le corridor, la proposition dans le PUM c'est de faire des passages est-ouest, plus agréables et ça, on est tout à fait d'accords, mais ce n'est pas réaliste.

1155

On n'a pas vu vraiment des propositions réalistes. On parle, depuis 2018, de faire justement ces gestes-là, mais ça a pris un promoteur privé qui a dépensé 50 millions de dollars, mais 2018, 2019, 2020, 2021, je veux dire, ça ne bouge pas.

1160

Alors, Vézina et Décarie, c'est peut-être le coin – pas juste Vézina – Jean-Talon, Décarie, Jean-Talon, la station de métro Namur, ça prend un réaménagement, et c'est urgent. C'est, on ne peut pas parler juste des solutions, il faut avoir des solutions.

1165

Et nous, ce que l'on constate, c'est que pour désenclaver le secteur, ça ne pourra pas se faire par Jean-Talon. La vraie solution pour désenclaver le secteur, c'est d'ouvrir un corridor de mobilité durable sur Cavendish.

1170

Parce que les véhicules de Côte Saint-Luc, de N-D-G, de Hampstead, de tout le secteur ouest, on est à 73 % auto solo. Ça n'a aucun sens. Moi, où j'habite, je suis, je pourrais être à cinq minutes du métro s'il y avait le lien Cavendish. Mais si je veux prendre le métro et si... à cinq minutes du métro par autobus ou par bicyclette ou même par...

1175

Mais si je veux le prendre aujourd'hui, ça va me prendre 45 minutes. O.K., 35 minutes, O.K., sur Van Horne ou sur Monkland, je ne peux pas le prendre. Alors pour désenclaver le secteur et pour avoir le plus grand transfert possible de mode de transport, on n'attend rien que ça : désenclavez le secteur avec l'axe nord-sud, Cavendish et donnez-nous l'accès au métro.

1180 Ou comme l'exemple la plus classique, c'est madame Abramovitch habite à Saint-Laurent, près de Cavendish et elle travaille à Côte Saint-Luc sur Cavendish et elle pourrait prendre sa bicyclette et elle serait là, 15 minutes, 10 minutes, 15 minutes.

1185 On a 400 personnes qui vivent, qui travaillent à CAE, Vélo-Boulot. Je peux vous donner son nom, le bonhomme. Il travaille, il organise toute son équipe, ils sont un groupe qui s'appelle Vélo-Boulot. Et une grande partie de ces gens-là, ils habitent à Lachine, LaSalle et ils ne peuvent pas se rendre à CAE, à Saint-Laurent, Côte-de-Liesse parce qu'ils n'ont pas un lien sécuritaire.

1190 Alors pour nous, ce qui est prioritaire pour désenclaver et pour avoir le plus grand transfert modal possible, efficace, c'est de prioriser le corridor nord-sud, de prioriser cet axe de Saint-Laurent à LaSalle, à Lachine.

1195 Et ça, on ne le voit pas, on ne voit pas cette priorisation dans le PUM. Le PUM vous donne toutes sortes de solutions et ils ne sont même pas, ils ne se sont même pas mis d'accords est-ce que c'est par Cavendish ou c'est par Mackle, ils nous proposent toutes sortes d'options, mais on était rendus là.

1200 On était en 2022, on était devant le BAPE et subitement, ils ont tiré la plug et on ne comprend pas, mais on est rendus là. Il n'y a pas de priorisation pour cet axe nord-sud et je vous demande seulement si, je dois conclure, c'est correct. Je vous demande seulement si je peux vous soumettre mes quatre recommandations par écrit d'ici demain ou après-demain.

LA PRÉSIDENTE :

1205 Bien sûr, tout à fait. Absolument, sans aucun problème.

Mme DIDA BERKU :

Merci.

1210

LA PRÉSIDENTE :

Merci infiniment d'avoir pris le temps d'écrire une opinion et d'être venue partager tout ça avec nous et de discuter avec nous aussi. Alors, je vous souhaite une bonne fin de soirée, merci infiniment, au revoir.

1215

Mme DIDA BERKU :

Merci.

1220

M. EGOR MATVEEV, citoyen

1225

LA PRÉSIDENTE :

Alors, bonsoir, bienvenue. Alors, pour les fins de l'enregistrement, pouvez-vous vous identifier s'il vous plaît et vous vous présentez comme citoyen, alors vous ne représentez pas d'organisme, c'est bien ça ?

1230

M. EGOR MATVEEV :

Oui, c'est ça. Donc, je suis citoyen, j'habite à LaSalle, je m'appelle Egor Matveev, je suis étudiant à Concordia.

1235