

**OFFICE DE CONSULTATION DE MONTRÉAL**

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

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

---

**DEUXIÈME PARTIE**

---

VOLUME 3

---

Séance tenue le 18 mars 2013, 19 h  
5600, Upper Lachine  
Montréal

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 18 MARS 2013 EN SOIRÉE ..... 1  
MOT DE LA PRÉSIDENTE ..... 1

**PRÉSENTATION DES MÉMOIRES**

**Mme Marie-José Mastromonaco et M. René Morales ..... 3**  
Commission scolaire de Montréal

**Mme Karen Urtnowski ..... 19**  
Conseil des aînés et aînées de Notre-Dame-de-Grâce

**Mme Sharon Leslier et M. Kurt Houghton... ..26**  
Coopérative de la Maison Verte

**M. Sam Boskey .....37**  
Étudiants Écologie urbaine, U de M.....45

**M. Daniel Guerra .....62**

**Mme Line Larocque .....72**  
SPSICR-CUSM

## MOT DE LA PRÉSIDENTE

**Mme DOMINIQUE OLLIVIER, présidente :**

5            Bonsoir tout le monde. Je vous souhaite la bienvenue à cette dernière soirée d'audition de mémoires sur le projet de *Programme particulier d'urbanisme du quartier Saint-Raymond et des abords du CUSM*. Mon nom est Dominique Ollivier et j'ai l'extrême plaisir de présider cette commission qui travaille actuellement à élaborer des grands principes directeurs qui vont guider l'arrondissement pour l'élaboration du projet qui nous occupe.

10            Permettez-moi de prendre d'abord quelques minutes pour vous présenter mes deux collègues commissaires qui m'accompagnent. Judy Gold, commissaire à l'Office depuis 2004 et monsieur Jacobs, professeur à l'École d'architecture et de paysage de la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal et qui est commissaire aussi depuis une douzaine  
15 d'années. Donc je suis extrêmement privilégiée de pouvoir compter sur ces deux commissaires d'expérience pour nous accompagner dans cet exercice.

              On est également assisté dans notre tâche par Ginette Thériault et Estelle Beaudry, nos secrétaires analystes et par tout le personnel de l'Office. Vous avez vu à l'accueil madame  
20 Liane Niyigena qui est à l'accueil, Brunelle Amélie Bourque qui travaille à la logistique et, bien sûr, Louise Philibert qui est notre sténographe ce soir. - Est-ce que tout le monde m'entend bien? Oui? Ça va? Parfait. Alors on va essayer de garder le ton élevé. Je voudrais aussi souligner la présence parmi nous ce soir du secrétaire général de l'Office, monsieur Luc Doray.  
25 Voilà.

              Donc c'est cette troisième séance d'audition des mémoires et d'opinions. On a débuté la séance, comme vous le savez sûrement, le 11 mars dernier et cette étape nous aura permis  
30 d'entendre plus d'une trentaine de citoyens et organisations ainsi que de recevoir les huit mémoires qui ne feront pas l'objet de présentation. Et comme je vous l'avais dit la semaine dernière, tout cela s'ajoute à tout le matériel qu'on a recueilli, que ce soit durant la soirée

d'information ou dans le travail préalable avec le comité d'orientation qui était composé par des intervenants et des institutions du quartier.

35 Alors pour ce soir, je vais juste rapidement vous rappeler la procédure. On va appeler les gens par ordre d'inscription. On a une dizaine de personnes à entendre ce soir. Lorsque je vous appelle, vous êtes invité à vous asseoir à la table ci-devant et, de façon générale, vous disposez de vingt minutes pour présenter votre mémoire et pour permettre à la commission de vous poser des questions et d'y répondre.

40 Je veux toutefois noter qu'on a reçu un travail fabuleux et intéressant de la part d'étudiants de l'université et on leur demande de faire une présentation groupée. Donc quand on va arriver à cette présentation-là, on aura donc cinq petites interventions suivies de la période de questions de la commission.

45 Je vous rappelle que tous ceux qui nous ont envoyé leur mémoire d'avance, les commissaires en ont pris connaissance, on les a lus. Je vous suggère donc de le résumer succinctement pour le bénéfice des autres personnes dans la salle qui ne l'ont peut-être pas lu mais de quand même prévoir de laisser une bonne place pour l'échange avec les commissaires.

50 Compte tenu du grand nombre d'intervenants que nous avons prévu ce soir, on va être assez strict pour respecter le temps et ainsi permettre au plus grand nombre possible de personnes de s'exprimer sur le sujet et d'enrichir les présentations par les questions.

55 Comme d'habitude, à la fin de la séance, la Ville pourra se prévaloir de son droit de réplique. Je vous rappelle que celui-ci consiste à rectifier une information qui serait jugée erronée. Ce n'est pas le moment d'entreprendre le débat ni même d'entraîner des polémiques ou des échanges directs avec les intervenants. Donc on veut simplement utiliser ce temps-là pour corriger des informations qui ne seraient pas justes.

60

65 Je vous rappelle encore une fois que tous les échanges sont publics et ils vont faire partie du dossier de documentation qui est accessible à tous, parce que même si on a le petit problème de son ce soir, les séances sont néanmoins enregistrées et les transcriptions écrites de tout ce qui est dit sont disponibles sur le site internet de l'Office, généralement quelques jours après la soirée d'information. Je vous rappelle également que toute la documentation sur laquelle nous allons nous baser pour faire le rapport est également disponible sur le site de l'Office.

70 Donc en terminant cette introduction, j'aimerais vous rappeler que nous avons comme tâche principale de favoriser la participation de tout le monde et de permettre à toutes les personnes inscrites de s'exprimer sur le sujet. Donc pour y arriver, c'est sûr que ça nous prend un climat serein et courtois. Donc je vous demanderais de restreindre les formes de manifestation, que ce soit d'approbation ou de désapprobation, et donc de manifester une certaine neutralité par rapport aux intervenants.

75 Alors si les règles sont claires, sans plus tarder, j'aimerais appeler monsieur Jean Boivin du Groupe CDH pour venir nous faire sa présentation. Est-ce que monsieur Boivin est ici? Non. Est-ce que monsieur Morales de la Commission scolaire serait arrivé? Non plus. Ça va bien. Qu'est-ce qu'on fait dans ce temps-là, chers amis? On continue. Madame Urtnowski du Conseil des aînés et aînées de Notre-Dame-de-Grâce. Est-ce qu'il y a quelqu'un qui doit intervenir ce soir et qui est dans la salle? Vous êtes de la Commission scolaire? Parfait, oui. Alors je vous rappelle qu'il faut parler très fort, comme on n'a pas de sonorisation, et vous identifier, s'il vous plaît.

85 **Mme MARIE-JOSÉ MASTROMONACO :**

90 Bonsoir! Je me présente, mon nom est Marie-José Mastromonaco, je suis commissaire à la Commission scolaire de Montréal. Je couvre le quartier Notre-Dame-de-Grâce et je suis avec monsieur...

**M. RENÉ MORALES :**

Bonsoir! Je suis René Morales, directeur des services corporatifs à la Commission scolaire de Montréal également.

95

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir, bienvenue.

100

**Mme MARIE-JOSÉ MASTROMONACO :**

Je ne vous apprends rien que l'arrivée du futur centre universitaire McGill suscite l'intérêt pour des projets d'aménagement à réaliser aux abords de ce nouveau centre hospitalier dans le quartier Saint-Raymond.

105

En vue de l'élaboration éventuelle d'un Programme particulier d'urbanisme, la Ville de Montréal vous a mandatés pour mener une consultation visant à établir un état de situation du milieu, à déterminer les enjeux de mise en valeur du secteur et à définir les principes d'une vision pour ce secteur. C'est dans l'intention de contribuer de façon positive à la réflexion amorcée par la Ville de Montréal que la Commission scolaire de Montréal soumet un mémoire à l'occasion de cette consultation.

110

**M. RENÉ MORALES :**

Et bien sûr, dans ce contexte, la construction d'une école de la CSDM dans le secteur, c'est certain que c'est évident, c'est important. Mais pourquoi la construction d'une école? Il est important qu'on revienne un peu dans le passé. On sait très bien qu'en 2009, le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport a mis en œuvre le plan *L'école, j'y tiens*. Bien sûr que ce plan prévoyait déjà la diminution du rapport élèves-enseignant dans les classes de milieu défavorisé et, d'une certaine façon, dans les autres groupes également.

120

125 Bien sûr que parallèlement à ces annonces, le MELS a annoncé également une augmentation substantielle de la population scolaire. Bien sûr, le ministère fait des prévisions qui nous permettent de voir cette augmentation. Donc de ce fait, on nous a annoncé déjà en 2010 que sur le territoire de la Commission scolaire de Montréal, on allait voir une augmentation d'environ 10 000 élèves jusqu'en 2009, qu'est-ce qui a commencé déjà à se manifester depuis la déclaration de la population qu'on a faite en 2011 et, bien sûr, au 30 septembre 2012.

130 C'est certain que comme suite à ces annonces, la Commission scolaire de Montréal a dû procéder à une vaste analyse concernant la capacité d'accueil. La capacité d'accueil, ça veut dire la capacité de nos établissements d'accueillir le nombre d'élèves qui nous sont confiés. Bien sûr qu'il y a eu plusieurs analyses qui ont été réalisées et des solutions envisagées permettant bien sûr de répondre à ce besoin qui se manifeste et qui va se manifester durant les années qui suivent.

140 Parmi les solutions envisageables, bien sûr, on a commencé à envisager le redécoupage du territoire, de définir le territoire des écoles nous permettant de distribuer l'ensemble des élèves. D'autres solutions, c'était aussi revoir l'utilisation des locaux. Vous savez que lorsqu'on a de l'espace, on se répand peut-être, mais lorsqu'on n'a pas, là c'est de voir l'utilisation des locaux à l'intérieur de l'école elle-même.

145 Dans d'autres cas, la Commission a dû voir l'utilisation de ses espaces excédentaires, c'est-à-dire que nous possédons à la Commission scolaire de Montréal des bâtiments qu'on appelle excédentaires, non utilisés à la scolarisation, et qui sont loués par un tiers, dont la plupart ce sont des organismes communautaires. Donc c'est de voir comment on pouvait reprendre certains de ces bâtiments ou bien favoriser ce qu'on appelle la cohabitation. Donc une double utilisation de ces bâtiments.

150 Et bien sûr, lorsqu'on n'avait plus de solution, c'est d'envisager l'agrandissement de certaines écoles ou bien de voir à la construction de nouvelles écoles, bien sûr en collaboration avec le ministère de l'Éducation.

155 C'est certain qu'autour du secteur Saint-Raymond, la CSDM possède des écoles primaires qui fonctionnent déjà à leur pleine capacité. De là l'importance de voir en fait à l'ajout d'espace et, bien sûr, qu'en collaboration avec le ministère de l'Éducation, ce dernier nous a autorisé la construction d'une nouvelle école comportant seize classes. Et bien sûr, on a également eu l'autorisation de l'agrandissement de l'école Notre-Dame-de-Grâce. Donc ça, c'est important de le prendre en considération.

160 Bien sûr qu'une fois construits, ces ajouts d'espace, on parle de seize locaux, une dizaine de locaux à Notre-Dame-de-Grâce, quand on envisage la construction de nouveaux appartements ou d'habitations, il faut envisager qu'il y a des enfants qui vont arriver dans ces quartiers-là. De là l'importance d'envisager plus à moyen ou long terme que nous devrions prévoir des espaces pour pouvoir bien répondre aux besoins en scolarisation.

165 **Mme MARIE-JOSÉ MASTROMONACO :**

170 Je continue. Dans « revitalisation d'un secteur » quel plus beau cadeau qu'on ne peut pas offrir qu'une école? Il a été longtemps dit – parce qu'à un moment donné, on fermait les petites écoles de village au Québec et puis fermer une école, on enlève l'âme, on enlève la raison d'être presque pour les familles de demeurer dans un secteur, dans un village, dans une ville. Eh bien, ici, dans Saint-Raymond, on a la chance, nous, d'avoir un bâtiment, la Commission scolaire de Montréal, et puis de pouvoir contribuer à la revitalisation du secteur. Plusieurs familles résident dans le secteur, donc je pense que ça serait un beau cadeau de leur offrir que les enfants puissent pouvoir fréquenter une école de quartier tout près.

180 L'école, dans cet esprit-là, l'école est plus qu'un lieu d'apprentissage. C'est également un milieu de vie, un véritable carrefour au cœur des quartiers montréalais. Autour de la nouvelle école dans le secteur Saint-Raymond se dessineront des cadres de vie des diversités sociales, culturelles et économiques qui façonnent au quotidien la qualité de vie des résidents.



En effet, les écoles et les équipements communautaires contribuent au-delà de leur fonction à établir le noyau d'aménagement urbain qui crée un sentiment de communauté et constitue à ce titre un élément structurant de l'aménagement d'un quartier.

185

Pour la CSDM, il apparaît donc opportun d'associer dans la mise en place de lieux publics, les usages d'écoles, de centres de petite enfance, de santé et de services sociaux ou tout autre service collectif propre à assurer une cohésion dans l'aménagement des espaces collectifs et des quartiers limitrophes.

190

Notamment, la Commission scolaire de Montréal cherche à créer une nouvelle synergie entre les écoles de quartier et les acteurs des milieux institutionnels, comme ceux du milieu de la santé ou du secteur municipal ou encore des acteurs du milieu communautaire par la mise en place d'une école ouverte sur son milieu, afin que le meilleur partage possible des équipements publics soit effectué au bénéfice des élèves et des familles et des membres des communautés locales. Par exemple, il serait envisageable d'ouvrir au sein d'une école un service de comptoir d'une bibliothèque ou encore des services de loisir dans le gymnase tout au long de l'année. Pourquoi pas des camps de jour aussi?

195

200

Par ailleurs, lorsqu'il est question du développement des différents secteurs de la Ville de Montréal, nous croyons à la CSDM qu'il est essentiel d'intégrer autour de l'école des lieux adaptés à celle-ci. Cela passe notamment par le développement d'espaces et des services adaptés aux familles et par le développement de différents moyens pouvant favoriser un mode de vie sain et sécuritaire. Par exemple, en intégrant les principes de déplacement actif et sécuritaire vers l'école ou encore des espaces verts.

205

Notons que la Ville, tout comme la Commission scolaire de Montréal, est partenaire de la Coalition Poids. Ayant la santé des citoyens à cœur, il est essentiel de porter une attention particulière sur la vente des boissons énergisantes dans les distributrices des écoles, des centres communautaires et des arénas.

210

215 De plus, comme le mentionne la Commission scolaire dans le cadre de son mémoire  
*Montréal physiquement actif*, l'école doit assurer aux élèves un environnement sécuritaire et  
favorable à l'épanouissement personnel et affectif et mettre à profit toutes les occasions de  
bouger. Cependant, cette responsabilité déborde largement le cadre des seules interventions  
propres au programme d'éducation physique et de la santé. Elle requiert une action concertée  
de l'ensemble du personnel, en collaboration avec les parents, les professionnels de la santé,  
les responsables de l'aménagement des milieux de vie et tout autre intervenant du milieu  
scolaire et communautaire.

220 En ce sens, dans le cadre de la revitalisation du secteur Saint-Raymond, il serait  
intéressant de penser des espaces favorisant la pratique d'activités sportives extérieures.

225 Mentionnons également que la présence d'une école primaire dans ce secteur  
favorisera l'intérêt des jeunes familles à y rester, ce qui contribue grandement au  
développement des quartiers comme milieu de vie souhaité par la Ville de Montréal. Toutefois,  
l'amélioration des conditions de vie des familles montréalaises ainsi que la création et la  
solidification de lieux agréables et attirants pour celles-ci restent des enjeux majeurs.

230 **M. RENÉ MORALES :**

235 Un autre élément important pour la Commission scolaire de Montréal, c'est la sécurité  
aux abords des écoles. Il est certain que lorsque nous travaillons avec des enfants qui nous  
sont confiés, l'une des premières préoccupations, c'est la sécurité de ces enfants-là. De là,  
l'importance pour la CSDM de permettre aux élèves et aux familles montréalaises d'évoluer  
bien sûr dans un environnement sain et sécuritaire et c'est une grande priorité pour nous.

240 Ainsi, la revitalisation du secteur Saint-Raymond et son développement devront  
permettre d'améliorer notablement la sécurité routière aux abords de l'école. Donc c'est certain  
que ça va de soi de s'assurer que nos enfants peuvent se rendre à l'école en toute sécurité.  
Par exemple, il serait important de mettre en place des plans d'action concertés avec le milieu  
visant entre autres l'apaisement de la circulation et la valorisation des transports collectifs

245 actifs. Notamment, la CSDM est préoccupée par la largeur et l'accessibilité des rues aux abords de l'école car les artères trop exigües compromettraient la sécurité en ce qui concerne les services liés au transport scolaire.

250 Il est important de savoir que nous avons quand même plusieurs enfants qui sont transportés en autobus et il faut faciliter ces transports-là afin que les élèves puissent se rendre à l'école adéquatement. Sans oublier, bien sûr, les services d'incendie et d'urgence. En ce sens, il importe de considérer le rayon des braquages permettant aux autobus ou aux gros véhicules d'urgence de manœuvrer. Des sommes pour débarcadère pourraient également être prévues, bien sûr qu'est-ce qui évite également les accidents. Également, la mise en place des saillies dans certaines rues devrait être considérée afin de favoriser les déplacements plus sécuritaires pour nos enfants.

255 De plus, la mise en place de pistes cyclables. On sait que quand on travaille également sur la santé de nos jeunes, mais il faut mettre en place également toute l'infrastructure qui nous permet vraiment de les amener, de les motiver à pratiquer plusieurs ce sport. Ça, c'est très, très important. Puis on sait qu'il y en a quand même plusieurs développements déjà sur l'île. Alors pourquoi ne pas favoriser cela dans les développements qui nous habitent actuellement? Bien sûr, cela permettrait également de favoriser des déplacements actifs plus sécuritaires, tant pour les enfants que pour les familles, puisque la famille est aussi invitée à bouger un peu plus.

265 Par ailleurs, il est important de savoir que les écoles de la CSDM, les écoles primaires à proximité du quartier Saint-Raymond sont toutes situées à plus de deux kilomètres actuellement des zones déterminées comme ayant un potentiel de développement à des fins résidentielles. Bien sûr que sur le tableau 3 de l'étude de mise en valeur de la partie sud-est du quartier Notre-Dame-de-Grâce fourni par l'Office relativement à cette consultation, on est capable d'observer cela.

270 Mentionnons également à cet effet que la Politique de transport de la CSDM – effectivement, on a une politique qui nous permet de voir et d'avaliser les déplacements de nos

275 élèves – vise à scolariser les élèves du préscolaire et du primaire dans leur quartier naturel. Et je crois que c'est aussi le souhait pour toutes les familles de voir leur enfant plutôt marcher à l'école que de prendre l'autobus une demi-heure avant, avant de se rendre à leur lieu de scolarisation, et dans la mesure où les conditions le permettent, bien sûr. D'ailleurs, c'est également le souhait des parents.

280 Selon sa politique, la CSDM doit prévoir du transport par véhicule lorsque la distance du parcours entre l'école et la résidence d'un enfant du préscolaire, 1<sup>ère</sup> et deuxième année, n'excède pas un kilomètre. Déjà là, tout est quand même assez bien balisé. Pour les autres enfants ou élèves du primaire, cette distance maximale est fixée à 1,6 kilomètre. Donc vous comprenez que pour un enfant, marcher 1.6 kilomètre aller/retour, c'est quand même assez  
285 grand. Mais il est important de prévoir tout cela également.

Cependant, en raison des frais élevés liés au transport, il importe de trouver des solutions qui n'impliquent pas ce type de service, parce que malgré le fait qu'on puisse offrir le service à la Commission scolaire de Montréal, il faut voir également qu'il y a des coûts associés lorsqu'on transporte les enfants à tous les jours. Et aussi la zone d'affectation de  
290 population des écoles est régie par une série de critères assurant la sécurité des enfants. En ce sens, elle rejoint la vision appuyée par les plans d'action familles de Montréal – donc à la page 5, on fait allusion à des indicateurs de qualité d'un quartier potentiel – c'est surtout la sécurité du trajet pour se rendre à l'école. Et ça, je pense que ce n'est pas pour rien qu'on le  
295 mentionne, c'est parce qu'on y croit, car on voit l'importance de s'assurer que nos enfants se développent et qu'ils grandissent également dans un quartier qui est quand même sécuritaire donc pour se rendre à l'école et étant un des critères requérant des mesures d'aménagement devant être menées pour la Ville de Montréal. Donc c'est certain que pour nous, cette partie-là est essentielle, parler de la sécurité de nos enfants.

300 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vais vous demander de parler un petit peu plus fort.

305 **Mme MARIE-JOSÉ MASTROMONACO :**

Notre-Dame-de-Grâce étant déjà un quartier vraiment recherché par les familles pour sa qualité de vie, le développement résidentiel dans le secteur Saint-Raymond, pour la Commission scolaire de Montréal, il est important que cette nouvelle offre résidentielle favorise  
310 l'accès à des logements abordables, surtout pour les familles, ainsi qu'à des logements de grande dimension. Donc il faut penser à des logements qui ont plus qu'une chambre à coucher, deux, trois chambres à coucher, pour être capable d'avoir des familles. Notre-Dame-de-Grâce est reconnu pour avoir des familles qui ont trois ou quatre enfants facilement. Donc on veut garder, on veut être capable de leur offrir des logements qui vont pouvoir les accueillir.

315

En effet, pour véritablement retenir les familles à Montréal, il est impératif que la Ville de Montréal mette en œuvre son *Plan d'action famille de Montréal*, sa *Politique familiale de Montréal* et sa *Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels*.

320

Toutefois, il importe de souligner que toute annonce de développement résidentiel sur le territoire de l'Île de Montréal correspondant à celui de la Commission scolaire de Montréal vient gonfler le nombre d'élèves à scolariser dans le secteur touché par ce développement.

325

Comme on vous disait tantôt, on a eu quand même l'autorisation et l'agrandissement de l'école Notre-Dame-de-Grâce et aussi la construction d'une nouvelle école primaire. Cela répond aux besoins immédiats pour scolariser nos jeunes du quartier Notre-Dame-de-Grâce. À long terme, nous devons présentement chercher déjà d'autres terrains et d'autres endroits pour pouvoir scolariser tous les enfants.

330

335

Selon que le projet de développement vise plutôt des personnes retraitées ou plus particulièrement des familles avec enfants, nous pouvons estimer entre 0.5 et 1.5 enfant par logement. Par exemple, l'ajout de 1 000 logements signifie qu'environ 150 de ceux-ci seraient de type sociaux et communautaires. Ainsi, selon le projet de développement, le nombre d'enfants en âge de fréquenter une école primaire pourrait varier entre 75 et 225.

225 représente la construction d'une nouvelle école, une petite école mais une école. Ce dernier nombre correspond donc à une petite école. Bien entendu, l'ajout d'un bon nombre de classes implique également l'ajout de services et de personnel, ce qui requiert aussi des locaux supplémentaires.

340

En conclusion, en vue de conjuguer les efforts de la réalisation de ce projet, la Commission scolaire de Montréal demeure disponible à poursuivre les échanges et les travaux avec les représentants de la Division de l'urbanisme du service de la mise en valeur du territoire de la Ville de Montréal, ainsi qu'avec les différents partenaires publics qui seront appelés à offrir leurs services à la population du quartier Saint-Raymond et aux abords du futur centre universitaire McGill.

345

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. On aurait quelques questions. Moi, j'aurais quelques question, juste d'éclaircissement. Vous donniez tout à l'heure des chiffres en disant que lorsque vous amenez 150 logements sociaux et communautaires, ça représente environ 275 enfants, donc une autre école.

350

355

**Mme MARIE-JOSÉ MASTROMONACO :**

225.

**LA PRÉSIDENTE :**

360

Oui. Donc est-ce que je comprends bien que l'autorisation que vous avez eue de construire une nouvelle école dans le quartier ici, les enfants qui la fréquenteraient sont déjà résidents du quartier? C'est bien ce que je comprends?

365 **Mme MARIE-JOSÉ MASTROMONACO :**

Demeurent déjà dans Notre-Dame-de-Grâce. La construction ici sur Upper Lachine n'inclut pas de nouveau développement ou de nouvelles constructions résidentielles, de nouveaux logements résidentiels.

370

**LA PRÉSIDENTE :**

Donc aucune prévision de densification du secteur.

375 **Mme MARIE-JOSÉ MASTROMONACO :**

Non. Dans ce sens-là, je pense que monsieur Morales...

**M. RENÉ MORALES :**

380

Qu'est-ce qui est important de voir, c'est que dans la prévision que le ministère nous donne, il nous donne des résultats en fonction de chacune des circonscriptions ou des quartiers et on fait des analyses en fonction de la croissance démographique et on voit cette croissance. Bien sûr, comme madame Mastromonaco le souligne, cela ne prend pas en considération tous les nouveaux développements. Donc pour nous, c'est important et on le vit dans nos écoles actuellement, il y a des écoles quand on parle du plein potentiel d'utilisation, on est parfois un peu plus qu'au plein potentiel, tout en saisissant qu'on a déjà dans certaines écoles dû déplacer des élèves qui sont transportés pour les scolariser dans une autre école afin de rendre les services adéquats. Donc la population est présente. Bien sûr, dans les années qui suivent, ça va continuer à grandir.

385  
390

**Mme MARIE-JOSÉ MASTROMONACO :**

Présentement, dans le quartier Saint-Raymond, dans le secteur Saint-Raymond, l'école, le territoire où ils appartiennent, c'est l'école Notre-Dame-de-Grâce ou l'école Marc-

395

Favreau. Certains enfants présentement sont déplacés jusqu'à l'école Judith-Jasmin ou Les enfants du monde pour les classes d'accueil où même pour la scolarisation en maternelle, il n'y a pas assez d'espace dans les écoles vraiment environnantes.

400 **LA PRÉSIDENTE :**

L'école que vous projetez construire, elle est ici sur Upper Lachine. Donc c'est à partir du terrain qui est là, de l'autre côté.

405 **Mme MARIE-JOSÉ MASTROMONACO :**

Pas le terrain mais le bâtiment qui est là. Oui, tout à fait.

410 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, le bâtiment, oui. Donc quand vous parliez un petit peu plus tôt dans votre présentation de toutes les questions d'aménagement, j'imagine donc que ça a un impact pour vous la façon dont le parc va être réaménagé, l'accès à la falaise. Est-ce que vous avez une réflexion par rapport à ça?

415

**Mme MARIE-JOSÉ MASTROMONACO :**

Bien c'est sûr, comme on dit, on veut qu'il y ait des espaces verts, on veut que les enfants puissent bouger, puissent explorer. Pourquoi pas des jardins, des jardins collectifs, des endroits où ils vont pouvoir aussi vivre et puis s'épanouir aussi, faire des expériences.

420

**LA PRÉSIDENTE :**

Dans notre dernière séance, on a beaucoup entendu parler du projet de fermer Upper Lachine, de Crowley jusqu'à Décarie, donc ce qui est maintenant le tunnel, et de le remplacer par une place d'animation. Est-ce que ce serait quelque chose – je veux dire, est-ce que vous

425



avez une opinion là-dessus à l'heure actuelle? Pensez-vous que c'est un – on a entendu toutes sortes de point de vue mais pensez-vous du point de vue de la commission scolaire, que ça pourrait être un espace?

430

**Mme MARIE-JOSÉ MASTROMONACO :**

Ça pourrait être un espace qui serait intéressant certainement peut-être pour les jeunes. On pourrait peut-être faire, pourquoi pas, un agora à la culture, pourquoi pas un endroit où ils pourraient faire des représentations artistiques ou des présentations de pièces de théâtre, ou une exposition des œuvres que les jeunes font de la maternelle à la 6<sup>e</sup> année.

435

Cependant, il faut garder en tête que si on ferme, il faut trouver une façon sécuritaire pour que les jeunes du secteur de l'autre côté de Crowley puissent se déplacer et puis venir fréquenter l'école, ne pas être obligés, encore une fois, de prendre un autobus ou de contourner ou quelque chose comme ça. Parce que présentement, les jeunes d'ici sont tous transportés à l'extérieur par autobus.

440

**LA PRÉSIDENTE :**

En autobus.

445

**M. PETER JACOBS, commissaire :**

Je n'ai qu'une seule question. J'ai beaucoup apprécié le sens d'ouverture et de synergie dont vous avez parlé dans votre présentation. Le quartier manque d'espace pour des activités communautaires. L'école est ouverte pendant la journée. Serait-il envisageable d'avoir des programmes à caractère communautaire logés pendant les soirs ou pendant les fins de semaine à l'école?

450

455

**Mme MARIE-JOSÉ MASTROMONACO :**

Tout à fait.

460 **M. RENÉ MORALES :**

Écoutez, on a une entente actuellement qu'on a avec la Ville de Montréal et bien sûr avec tous les arrondissements qui nous lie, laquelle entente nous permet d'utiliser de façon réciproque nos installations. Bien sûr, les installations de nos écoles sont mises à la disposition  
465 bien sûr en fonction de cette entente. Et au-delà de la Ville de Montréal, on a également des organismes communautaires qui louent nos écoles, nos établissements le soir, la fin de semaine pour des activités sociocommunautaires et la commission scolaire met un accent assez important sur cette utilisation-là puisque ça fait partie également d'une contribution au développement social et socioéconomique du secteur dans lequel nos écoles sont situées.

470

**Mme MARIE-JOSÉ MASTROMONACO :**

Tout à fait.

475 **M. PETER JACOBS, commissaire :**

Merci.

480 **Mme MARIE-JOSÉ MASTROMONACO :**

Et non seulement la fin de semaine et les soirées mais pourquoi pas aussi durant la saison estivale? C'est quand même un endroit qui est fantastique. Alors on ne veut pas qu'il soit juste empoussiéré durant l'été. On veut vraiment qu'il soit utilisé.

485 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Juste pour continuer. Alors si je comprends bien, cette synergie existe déjà ailleurs à Montréal?

490 **Mme MARIE-JOSÉ MASTROMONACO :**

495 Ailleurs à Montréal. mais c'est même ici dans le quartier, l'école Notre-Dame-de-Grâce, elle, durant l'été, on n'a pas de gymnase donc on ne peut pas vous prêter, le gymnase ne peut pas être utilisé, il n'y en a pas – mais il y en aura un – Mais durant l'été, il y a les camps de francisation, les camps l'été, mais aussi Prévention NDG, donc il y a plusieurs ateliers qui sont, qui viennent, qui sont offerts à la communauté.

**LA PRÉSIDENTE :**

500 D'accord.

**Mme MARIE-JOSÉ MASTROMONACO :**

505 Je pense à l'école Les enfants du monde, c'est des camps de soccer de l'arrondissement qui utilisent les gymnases, l'école Sainte-Catherine-de-Sienne, c'est des camps, c'est un camp d'été qui se déroule là durant toute l'année.

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

510 Quand est-ce que vous avez un échéancier? Quand prévoyez-vous l'ouverture de l'école? Est-ce que vous avez une date déjà?

**Mme MARIE-JOSÉ MASTROMONACO :**

515 Les échéanciers, j'avais début des travaux, je crois pour ouverture 2015-2016.

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Le début des travaux?

520 **Mme MARIE-JOSÉ MASTROMONACO :**

Non, non. Pour l'ouverture, 2015-2016.

525 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Pour l'ouverture 2015.

**Mme MARIE-JOSÉ MASTROMONACO :**

530 Oui, c'est ça. Parce que là, on est en 2013. Donc 2013-2014. 2015-2016 ou 2014-2015... je ne suis pas certaine, je ne veux pas donner de date.

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

535 Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

540 Vous avez mentionné tout à l'heure – et ça sera peut-être la dernière question – toute la possibilité des jardins collectifs, de l'agriculture. Vous faites déjà des liens avec l'agriculture urbaine.

**Mme MARIE-JOSÉ MASTROMONACO :**

545 Tout à fait. Présentement, on a un terrain fantastique – je reviens encore à l'école Les enfants du monde – parce qu'il y a un début de verger sur le terrain de l'école, il y a un grand,

550 grand jardin communautaire avec l'organisme Action communautaire. Présentement, il y a une  
partie d'une parcelle du terrain de l'école qui est en place, qui est utilisée par Action  
communautaire. Est-ce que cet endroit-là précis va pouvoir encore? Peut-être que non mais on  
va sûrement trouver un autre endroit parce que c'est une école, oui, c'est pour nos jeunes du  
primaire, mais c'est un endroit où les familles. Les mamans, les papas viennent reconduire les  
jeunes, pourquoi pas venir chercher bonne boîte bonne bouffe, ou venir chercher leur panier  
alimentaire à l'école, venir jardiner ? Je pense que c'est un milieu de vie, ce n'est pas  
seulement qu'un milieu d'éducation.

555 **LA PRÉSIDENTE :**

560 Merci beaucoup de votre présentation. Ce fut fort intéressant. Est-ce que Jean Boivin  
est arrivé? Est-ce que madame Karen Urtnowski est là? Oui, parfait. Le Conseil des aînés et  
des aînées de Notre-Dame-de-Grâce. Comme vous avez pu remarquer, on n'a pas de micro  
ce soir. Alors il faut parler très fort et vous pouvez faire votre présentation dans la langue qui  
vous convient.

565 **Mme KAREN URTNOWSKI :**

570 Bonne soirée. Merci pour l'occasion de vous transmettre nos idées sur le projet. Moi, je  
viens du Conseil des aînés et des aînées NDG. Les résidents de NDG Montréal-Ouest, âgés  
de 50 ans et plus. Bonsoir et merci de nous donner l'occasion de vous transmettre nos idées  
sur le projet.

575 Je viens du Conseil des aînés et des aînées de NDG. Le conseil des aînés de NDG est  
un organisme voué à l'amélioration de la qualité de vie des résidents de NDG et Montréal-  
Ouest âgés de 50 ans et plus. À NDG Côte-des-Neiges, on compte 20 000 personnes âgées  
de 65 ans et plus. La population vieillissante vient grossir les rangs des personnes qui vivent  
avec des incapacités physiques et mentales.

580 L'aménagement intérieur et extérieur du campus de l'hôpital devrait se développer en fonction des critères d'accessibilité universelle : le transport accessible, le trottoir déneigé, des marches piétonnes et les bancs publics sont des éléments-clés de l'accessibilité. Ceci est encore plus fondamental dans le cas d'un hôpital fréquenté par des personnes malades et atteintes d'une large gamme d'incapacités physiques et mentales.

585 Un environnement ami des aînés peut maximiser les choix, aider à réduire la dépendance et faire toute la différence entre l'autonomie et l'isolement et même l'accès aux services de santé.

590 Comment les aînés vont-ils se rendre au nouvel hôpital? Selon un sondage sur les moyens de déplacement privilégiés par les aînés montréalais, en premier lieu, c'est l'automobile la préférence de 63 % en tant que conducteur ou passager. En deuxième et troisième places, on retrouve le transport en commun et la marche. Et enfin, les taxis, le transport adapté, les chaises roulantes et les aides à la mobilité motorisée.

595 Le stationnement accessible et abordable. La disponibilité de stationnement à NDG dans la rue pour les résidents et les commerces est déjà arrivée presque à un point critique dans quelques secteurs de NDG. Et les personnes âgées et leurs proches aidants qui ont besoin d'une voiture ne peuvent souvent pas trouver une place pour se garer à proximité de leur maison ou de leur destination.

600 L'arrivée de l'hôpital, sans aucun doute, va aggraver cette situation. Plus de stationnements « handicapé » dans la rue devraient être disponibles pour les personnes handicapées partout dans l'influence de ce projet. Il est juste de s'attendre que plus de la moitié des personnes âgées qui visitent l'hôpital arrivera en voiture. Suffisamment de places de débarquement désignées et du stationnement situé près des entrées à travers le campus Glen augmenterait considérablement l'accès à l'hôpital pour les personnes âgées et handicapées.

605 Le coût de stationner aux hôpitaux CUSM est devenu un fardeau pesant sur les patients, leurs aidants, les bénévoles et les visiteurs. Pour une heure, le coût est maintenant 20

610 \$. La nouvelle tarification vise à dissuader les gens de se déplacer en voiture mais ceci affecte d'une manière inéquitable nos aînés, ceux qui dépendent fortement sur l'automobile pour se déplacer. Les tarifs sont à tenir en compte comme facteur d'exclusion sociale.

615 Le transport en commun et surtout l'autobus 105. Le 105 sert à connecter une grande partie de la population de l'ouest de NDG au nouvel hôpital et le système de métro. Le service est fréquent. Je crois que c'est chaque dix minutes mais c'est encore insuffisant pour répondre aux besoins Le 105 est connu à NDG pour être prêt à craquer, à la fois dans et dehors les heures de pointe. Le manque de sièges dans le bus provoque des difficultés pour de nombreuses personnes âgées et même les personnes ayant une incapacité légère qui sont incapables de rester debout ou qui perdent l'équilibre lorsque l'autobus fait des embardées vers l'avant ou freine soudainement.

620 En outre, en venant de l'ouest vers le métro, vous voyez là, l'autobus passe sur Sherbrooke comme ça et à l'hôpital. Je crois que ça, c'est le métro Vendôme. En venant de l'ouest vers le métro, une fois que le bus traverse le boulevard Cavendish, il est souvent si plein qu'il est difficile, voire impossible de monter les escaliers et d'entrer dans l'autobus et encore moins de trouver un siège vide ou désigné.

625 Et le surpeuplement n'est pas seulement un problème pour les autobus. Le métro est également trop plein.

630 L'avenir pour le transport à NDG. Le plus convivial sont nos autobus et métro, moins il y aura besoin de coûteux service de transport alternatif tel que le transport adapté de la STM. Pour réduire le trafic automobile dans un secteur où le transport public est déjà saturé, les développeurs du nouvel hôpital devront obtenir la collaboration de la STM et de trouver des façons d'améliorer le transport en commun dans la zone du projet. C'est une idée : autobus articulé, mais peut-être il y en a d'autres idées mieux que ça.

635 La navette Or. C'est un service de quartier pour les aînés. Une navette Or est une ligne conçue pour répondre aux besoins des aînés. Le parcours d'une navette Or passe près des

640 lieux importants du quartier qu'elle dessert à l'aide d'un minibus. Ce service existe dans  
plusieurs quartiers de Montréal. On devrait en avoir une qui dessert le CUSM ici à NDG. Ça,  
c'est celui de Côte-Saint-Luc. Il arrête à plusieurs résidences pour les aînés, les centres  
commerciaux, des restaurants, des choses comme ça.

645 Les chutes présentent un danger récurrent pour les Montréalais mais surtout pour les  
aînés. La neige et le verglas rendent les rues et les trottoirs inaccessibles et forcent les aînés à  
s'isoler et devenir dépendants pendant une grande partie de l'hiver. Un déneigement rapide et  
complet autour des espaces piétons importants sera nécessaire pour faciliter l'accessibilité des  
aînés à l'hôpital. On espère que l'arrondissement Côte-des-Neiges-NDG va collaborer à cet  
égard. Vous voyez la dame qui déneige elle-même.

650 Les intersections. Les passages piétonniers aux intersections devraient être plus  
nombreux, plus courts ou bien les feux de signalisation doivent être suffisamment longs pour  
les marcheurs lents, comme les tortues. - Ma mère est comme une tortue. Ou une attention  
singulière devrait être accordée aux personnes ayant des difficultés mentales et physiques.

655 Le partage des espaces publics. Beaucoup d'aînés ont peur d'être frappés par les  
cyclistes pendant qu'ils marchent sur les trottoirs ou de frapper un vélo en conduisant. Pour  
minimiser ces risques, les pistes pour les différents occupants qui partagent la route doivent  
être clairement séparées. Donc on partage la revendication des cyclistes de NDG pour un pont  
660 voie cycliste, côté sud de la rue de Maisonneuve, près du métro Vendôme, afin d'éloigner les  
vélos et les risques de collision.

665 Les distances de marche. Nous sommes heureux de constater que le plan de  
développement comprend un accès sans escalier à l'hôpital pour les personnes qui entrent sur  
le site de de Maisonneuve. Mais on est préoccupé par le retard prévu pour sa construction. On  
a entendu parler dans la *Gazette*. Et aussi par la distance de marche pour atteindre et traverser  
le tunnel de l'autobus ou le métro. Pourquoi n'est-il pas possible de construire un tunnel  
d'accès à partir de la plateforme du métro? Je ne sais vraiment pas.



670 Il serait utile pour de nombreuses personnes âgées si, en plus des ascenseurs, ce  
passage à l'hôpital ainsi que tous les longs passages à l'intérieur des terrains de l'hôpital il y  
avait un tapis roulant, beaucoup de bancs pour se reposer par exemple dans les longs  
couloirs, à côté des ascenseurs, au long des trottoirs dans les rues et en plein air sur le  
campus Glen. Des sièges clairement désignés pour les personnes âgées et handicapées.  
675 Aussi, des textes sur les panneaux, assez grands, en français et aussi en anglais. Voilà la tête  
carrée! Des annonces sonores, claires et dans les deux langues. C'est tout. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

680 Merci beaucoup. Est-ce que vous avez des questions?

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

685 Moi, je n'ai pas de question mais je voulais juste mentionner que votre mémoire, votre  
présentation et vos recommandations sont très bien articulés et sont très, très clairs. Puis  
j'aimerais aussi vous remercier de l'excellent travail de sensibilisation auprès de la commission  
sur la nécessité d'adopter ce réflexe aîné que vous mentionnez dans le mémoire. J'ai trouvé ça  
extrêmement intéressant.

690 **M. PETER JACOBS, commissaire :**

Si je peux ajouter aussi le fait que ça rejoint pas mal certains des propos de la commission  
scolaire par rapport à des petits enfants qui ont eux aussi des besoins de sécurité et de transit  
sécuritaire. Et ça rejoint également certains des propos de Quartier vert. Donc il y a un genre de  
695 consensus sur l'importance qu'il faut accorder à cette question de transport à l'intérieur du quartier à  
l'hôpital mais également aux écoles, etc. Donc félicitations aussi pour votre mémoire.

**Mme KAREN URTNOWSKI :**

700 Merci beaucoup. Les questions, c'est après ou tout de suite?

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous avez une question?

705 **Mme KAREN URTNOWSKI :**

Moi, j'ai une question, oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

710

On vous écoute.

**Mme KAREN URTNOWSKI :**

715 Pourquoi ce n'est pas possible de faire une entrée à un tunnel de la plateforme du métro directement au campus Glen?

**LA PRÉSIDENTE :**

720 Nous ne sommes malheureusement pas la STM, donc on ne peut pas vous répondre, mais on note votre question et on pourra la poser et essayer d'obtenir une réponse par rapport aux études de faisabilité.

725 Moi, j'aurais peut-être une autre question. Vous avez beaucoup parlé du trajet de l'autobus 105 mais vous avez peu parlé des trajets à partir de Saint-Raymond. Est-ce qu'il y a dans votre association des aînés qui habitent directement dans le quartier où nous sommes présentement?

**Mme KAREN URTNOWSKI :**

730 Oui, j'imagine mais on n'a pas pu faire une consultation. Mais j'ai été sur l'autobus 90 l'autre jour, puis ce n'était pas tellement plein comme le 105, mais j'ai remarqué précisément une dame,

vieille, qui est entrée dans l'autobus, puis le chauffeur va comme ça : *pfft, pfft* avec l'accélérateur, puis la dame tombe presque par terre. Mais je pense que c'est moins plein sur le 90.

**LA PRÉSIDENTE :**

735

Et je ne sais pas si vous êtes au courant du projet de faire une espèce d'agora ou enfin un espace public sur Upper Lachine, donc fermer Upper Lachine. Vous avez mentionné que 67 % des aînés se déplacent avec une automobile. Est-ce que vous pensez que ça risque d'avoir des effets par rapport aux personnes âgées qui sont dans ce quartier-ci?

740

**Mme KAREN URTNOWSKI :**

Oui, je pense que ça risque. Oui, oui. Ça pourrait être plus sécuritaire pour les piétons mais beaucoup plus difficile pour les gens qui ont besoin d'une auto, s'ils ne peuvent pas arriver chez eux, à leur résidence avec leurs achats et tout ça. Oui.

745

**LA PRÉSIDENTE :**

Leur voiture, O.K. Parfait. Merci beaucoup.

750

**Mme KAREN URTNOWSKI :**

Merci beaucoup.

755

**LA PRÉSIDENTE :**

760 Est-ce que monsieur Boivin est là? Non. Alors, j'aimerais inviter Sharon Leslier et Kurt Houghton de la Coopérative de La Maison Verte. Bonsoir.

**Mme SHARON LESLIER :**

765 Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

Il faut parler très fort.

770 **Mme SHARON LESLIER :**

Oui, c'est difficile même de vous entendre.

**LA PRÉSIDENTE :**

775 Nous allons parler encore plus fort.

**Mme SHARON LESLIER :**

780 Alors, merci beaucoup pour l'opportunité de présenter. On aimerait également exprimer nos regrets avec le court délai que vous avez reçu notre mémoire par écrit. La vie des bénévoles des fois!

785 Ce que nous aimerions faire, c'est surtout de mettre notre emphase sur les éléments qui étaient soit pas parler beaucoup jusqu'à maintenant et appuyer certaines mesures qui

étaient présentées dans d'autres mémoires et présentations, surtout sur le volet environnemental.

790 Le premier élément qu'on aimerait soulever, c'est une meilleure utilisation du Madison Public Works Yard qui est sur Upper Lachine. Une de nos collègues a fait une Google vérification et ça a l'air que c'est six hectares, *six acres, the size*, qui est quatre?

**M. PETER JACOBS, commissaire:**

795 Acres or hectares?

**Mme SHARON LESLIER :**

800 Sorry, *acres, acres*, excusez mon français, *acres*, oui. Alors, c'est un espace assez énorme et la perspective que nous avons prise, c'est... il y aura beaucoup d'irritants qui vont être, on constate, qui risquent d'être présents dans Saint-Raymond à cause du développement autour de l'hôpital. On suggère que cet endroit-là puisse être un atout.

805 It could be an asset, which could be a way of compensating in some ways for the negative impacts. We would like to see it used in a much more creative and socially beneficial way for a combination of purposes such as social housing, the long-desired Eco Centre, which had been prioritized for that location but which has never made it to the top of the list to be allocated the funds for that, and also for the possibility of urban agriculture initiatives.

810 We realize in proposing that it be relocated, that there's likely to be a considerable amount of resistance because it's been there for decades. Our proposal that it relocates to the south, to the base of the *Falaise*, is even more radical because that is actually in the southwest borough and we have not had much positive experience with any of our requests for collaboration between boroughs. But we would hope that that might be something that would  
815 be considered seriously by both the Sud-Ouest and Côte-des-Neiges/N.D.G. borough.

820 The other potential asset, which has not been exploited nearly as positively and constructively as it might have, is the use of the Falaise Saint-Jacques. There was considerable work done by the City of Montreal in the early 90s and the beginning of actually constructing a linear park on the *Falaise* was already underway. When a new administration was elected, that just got dropped.

825 We would hope that somewhere in the infamous files, there are those studies, that the work would not have to begin from scratch, because that could be another very much appreciated initiative for cyclists, walkers, cross-country skiers, and potentially create a link between the Lachine Canal area and the de Maisonneuve bike path. So we would be very interested in seeing that looked at in a very positive way.

830 Je vais passer la parole maintenant à Kurt Houghton qui est un autre membre du conseil d'administration de la Coop.

**M. KURT HOUGHTON :**

835 Merci. Hi, my name is Kurt Houghton. I am a worker member of Coop La Maison Verte as well as the administrator, and I am also a resident in the Saint-Raymond area.

840 Aside from this process here, there's been a distinct lack of consultation directly with the communities that are going to be affected by the hospital. And so I'm hoping that, through the results and the documents that are created with the *Office de consultation publique de Montréal*, that the institutional partners will be more opened to interacting directly and in a constructive fashion with the communities around the hospital. These are communities that will remain around the hospital, they will necessarily live with us as a neighbour in the future and we hope that we could have that type of relationship with them, particularly in the next phases of planning.

845

We are living beside the future Turcot and the future mega hospital, these are the two large construction projects in the province, hopefully there is a constructive way to make these interests more aligned.

850 La Maison Verte is an environmental cooperative, so environmental issues are often, you know, first in mind for us. And we're not convinced that appropriate environmental studies have been done to really understand the impact of the vehicular changes that will happen in the zone around the hospital, both because of the Turcot and because of the hospital.

855 We know traffic will go up, that's clear. Urban planners are working to improve the road structures around it, but what will happen to the air quality for a children's hospital and for the children and families that live in the neighbourhoods around it.

860 For instance, in the park around where Upper Lachine is slated to be closed, will that be an actually healthy area to spend a significant amount of time, will the air quality downwind from these highways be acceptable or not?

865 We also want to support some of the other measures that Sharon mentioned that were brought forward by some of the other groups: pedestrian and cyclist safety in a zone with increased traffic is definitely paramount, some sort of way to get around Vendôme metro station, not necessarily sharing the roads with so many vehicles would be interesting for cyclists and pedestrians. So to find alternatives that are affordable is essential.

870 And there's a lot to be discussed around urban agriculture initiatives in these areas. People are more and more interested in discussing healthy food alternatives, and healthy food alternatives and educational opportunities exist in urban agriculture zones. So, an exploration of different areas that could be green and developed to complement and possibly clean the air around these areas would be very interesting to us.

875 Thank you very much.

**LA PRÉSIDENTE :**

880 Thank you very much, very interesting point of view. I just would like you to elaborate a little bit, you said different areas that could be green for more healthy food, have you identified specific places that you would like to see...

**M. KURT HOUGHTON :**

885 Yes. There's a few zones that I can think of as a resident in the neighbourhood. There is an intersection of Upper Lachine and Saint-Jacques that is as yet undeveloped. They've recently removed an overpass in that corner and right now it's just a vacant lot where Upper Lachine and Saint-Jacques still cross. The Madison Public Works Yard could potentially be  
890 interesting if it was able to change its zoning or its use. The Falaise has a lot of potential and there's questions around protection of erosion, the zone of the Turcot yards and what can be done with that. And undoubtedly, there are other lots, small plots here or there that maybe able to be converted into collective or community agriculture plots.

**Mme SHARON LESLIER :**

895 One other small location, the Terry-Fox Park, which is on the south side of Saint-Jacques, is practically typically spoken of as a joke because nobody ever goes there, however, if that land was another collective garden, then people would go and make use of that and  
900 probably rather than being deserted virtually all of the time, you would actually have a viable activity happening there.

**LA PRÉSIDENTE :**

905 Very interesting. So you would see the Falaise as being a place that could be developed, the linear park on top of the Falaise, that idea was to be...



**Mme SHARON LESLIER :**

910 No, on the bottom of the Falaise, but also potentially the top. I mean I was just referring to the top.

**LA PRÉSIDENTE :**

915 On the bottom. O.K.

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

920 I have a question for you. In your recommendations, you relocate the Madison Public Works Yard and you requalify the usage of this space, have you ever approached municipal authorities for this suggestion?

**Mme SHARON LESLIER :**

925 No, we haven't. It was really, in fact, it's one of the benefits of the consultation, it got some of us thinking and talking and trying to look at the neighbourhood in different ways. And in our efforts to open the box and try and problem solve some that was where the idea evolved from, so it's actually something that's very new that some of use have been talking about.

930 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

We appreciate it, thank you.

**Mme SHARON LESLIER :**

935

You are welcome .

**M. PETER JACOBS, commissaire :**

940           Great idea. It does bring up the whole issue which is the use coming up time and time  
again, sequencing activities over time. But if I could just comment on Terry-Fox Park. Part of  
the problem is access, safe access, across Saint-Jacques, to that linear, eventual linear park.  
So once again, even though people are making presentations that are sort of from their  
viewpoint, collectively, the question of security, of pedestrian safety, of access to open space,  
945 they're all interrelated, very clearly.

**Mme SHARON LESLIER :**

                  Absolutely, yes, yes.

950

**M. PETER JACOBS, commissaire :**

                  Thank you.

955

**Mme SHARON LESLIER :**

                  Thank you very much.

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

960

                  I'd just like to continue the question of my colleague, madame Ollivier. You're  
suggestion to the linear park was at the base of the Falaise?

**Mme SHARON LESLIER :**

965

                  That was where the work was done in the 90s and where the planning implementation  
had begun. However, there already is the beginnings also on the top of the Falaise as you  
were noting, so I don't think one has to exclude the other.

970 The challenge with the base of the Falaise and it has been raised, when that question has been posed in borough council meetings in Côte-des-Neiges/N.D.G. borough council meetings, the response that we've got from our elected officials is: "Sorry, but that's in the Southwest borough." As if they don't ever talk to each other, which unfortunately.

975 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

I understand you. That was made clear. But my question to you, you may not be able to answer it, because you may have not thought about it. Have you thought about having making the top of the Falaise accessible, beneficial really to the citizens, you know, the City is saying: « We want to enhance it, we want to do it, now tell us how to do it that it would really benefit the citizens »...

985 **Mme SHARON LESLIER :**

Right.

985 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

You may not of ...

990 **Mme SHARON LESLIER :**

995 We haven't gone into great depth. I would echo what Mr. Jacobs just said. I think it was Jill Precesky the first evening who raised the issue of the intersection of Girouard and Saint-Jacques. So safety in getting there is one of the issues. There could be probably much more creative use of that space than what is currently the case.

And so, it's not just making it green that then has people flocking to it to sit on the two benches threw there and watch all the cars go by on Saint-Jacques. It would be what kinds of installations. I mean, community gardens and other urban agriculture initiatives would easily

1000 lend themselves to the presence of people, but there may very well be others that we haven't gone into detail about.

**M. KURT HOUGHTON :**

1005 There really is currently nothing in that park that would actually attract people to go and sit in it. We can't see anything because the canopy of trees is in front of you such that you can't see pass the Falaise anyway. And I'm not proposing that all the trees be removed, but it's an issue in terms of like why would you go and sit there just to kind of sit in a, like the park is barely the distance from me to that wall.

1010

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

We are talking about the Falaise going into Cavendish not just the Terry-Fox part, where you can't even see the Falaise never mind the trees.

1015

**Mme SHARON LESLIER :**

1020 It would mean needing to consider relocating some of the businesses that are along there because they're a major detriment and there have been different areas, I don't know what the state is now, when the Falaise was literally used as a dumping ground for all sorts of things. Efforts were made to minimize that.

1025 There's a program of the City which gives tax breaks to businesses that want to install themselves in areas that are unlikely to attract businesses. And in the past year, council adopted around the MUHC area being one of those areas, which many of us found absolutely ridiculous because development is gonna happen there because it's an attractive pole to be.

If they were to take that same envelope of money and use it to relocate businesses that either pollute or are not compatible or would free up green space, there would be much more

1030 overwhelming support from residents than giving a break to businesses who are gonna want to come anyway.

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

1035 Thank you.

**LA PRÉSIDENTE :**

1040 I would just like to know from your point of view, La Cooperative de la Maison Verte, do you think it could be possible to think about making this neighbourhood a very very green and environmentally neighbourhood, do you think that it would have the potential to get more people, if we're talking about densification, would it get more people, more families, more people in or...

1045 **M. KURT HOUGHTON :**

1050 N.D.G. in general has a very progressive perspective. They both, Green Party candidates, the environmental initiatives like Action communautaire are in N.D.G., I don't see any reason why, just because it is south of the tracks, that that isn't also possible, that that culture is within the Saint-Raymond district as well.

**LA PRÉSIDENTE :**

1055 You are on Sherbrooke Street ?

**M. KURT HOUGHTON :**

La Maison Verte is on Sherbrooke Street, that's correct.

1060 **LA PRÉSIDENTE :**

What about, what have been your experience in terms of crossing...

1065 **M. KURT HOUGHTON :**

1070 There are very, very few ways to cross. So I think the train tracks are a significant barrier to actually interacting with the northern part of the southern but northern part of N.D.G. It's an issue, but I meet people all the time all over N.D.G. that are from Saint-Raymond, so it's not a huge barrier. People do get around because you can't do everything that you need to do in Saint-Raymond.

1075 There aren't the number of business that are needed to support the community that exists and the community that exists isn't dense enough, isn't populous enough to support the businesses that would possibly like to settle and establish themselves there.

**LA PRÉSIDENTE :**

1080 Very good. Thank you very much.

**Mme SHARON LESLIER :**

Thank you.

1085 **LA PRÉSIDENTE :**

1090 Thank you. We were supposed to take a break, but since... I will take another citizen.  
Bonsoir.

**M. SAM BOSKEY :**

1095 Bonsoir. Je m'appelle Sam Boskey. J'ai déposé un mémoire de 18 pages, j'ai pas l'intention de lire les 18 pages. De toute façon, 15 de ces 18 pages ont été rédigées il y a 22 ans. J'ai voulu déposer ce document dit historique pour situer un peu les discussions qui se passent ici concernant l'avenir du quartier Saint-Raymond.

1100 For most of the 1980s and the 1990s, I was a city councillor for this part of N.D.G. between 1982 and 1998 for the Decarie district, which includes the Saint-Raymond district.

1105 In the late 1980s, the City started to prepare its first urban plan ever and there were consultations which were organized to cross the city. À ce moment-là, moi, j'avais une certaine critique concernant la façon dont la Ville organisait ces consultations. Pour moi, c'était un bon prétexte pour que tout le monde dans la ville puisse apprendre beaucoup de choses concernant l'urbanisme, le zonage, la planification et mon impression à ce moment-là, c'était que la Ville manquait une bonne opportunité de faire ça.

1110 Aussi, il y avait très peu de participation dans les réunions de consultation organisées par la Ville à cette époque, des gens qui venaient de Saint-Raymond. So I decided to organize on my own, with a bit of collaboration from some of the civil servants, what I thought would be a people's consultation here in Saint-Raymond. And rather than asking for people to make formal briefs, we invited the entire public to come to talk about their experience.

1115 I distributed leaflets throughout the whole evening, and on April the 11<sup>th</sup>, 1990, a cold snowy night during a Stanley Cup hockey game, we had over 60 people who came and spent over three hours at a consultation meeting where they all took part and they all participated.

1120 J'avais préparé, avec quelques collègues, un questionnaire d'à peu près 75 questions qui servait à stimuler les discussions parmi les gens qui n'avaient aucune expérience formelle dans l'urbanisme. But we asked them questions about their daily life in N.D.G. and asking them to react to certain kinds of ideas that had to do with the future planning.

1125

The invitation and the questionnaire and the workshops where they took place took place in three different languages. That evening we had two workshops in Italian and one in French and one in English, which represented the proportion of the people who came to the meeting.

1130

And to just give you an example of the kinds of questions we asked people, there was questions on the quality of life, questions on the different kinds of intercultural and interracial relationships that existed in Saint-Raymond at the time. People's questions about transport, how they got around, cars, buses, the metro. Questions were asked about green spaces, about Terry-Fox Park, about the Falaise, about the heights of buildings, about the kinds of housing, about the difficulties of commercial and industrial and residential zoning being next to each other. On posait des questions concernant la cour de voirie Madison de la Ville, concernant la cour Glen, l'hôpital n'était pas encore un projet spécifique à ce moment-là. Et on demandait aux gens de poser des questions, de s'exprimer sur leurs besoins de consultation.

1135

1140

As far as I'm concerned, it was a very interesting meeting because people who walking in would have said that they know nothing about urban planning turned out of course through their daily lives and the average time that people who came to the meeting had lived in Saint-Raymond was about 25 years. So there were people who had spent a good part of their lives and they all had very firm opinions and they all knew what they wanted as far as buildings and as far as housing and as far as zoning even though they didn't know these things were called "urban planning".

1145

And at the end of the evening afterwards, we took notes and prepared a report which was distributed to the City. There was an article in the *Monitor* and I have a few copies tonight if people here would like to see some of it.

1150

La raison pour laquelle j'ai décidé de déposer ce document, c'était pour plusieurs raisons. Une, je pense que beaucoup des questions qui étaient soulevées par des citoyens il y a 22 ans, il y a des problèmes qui sont toujours ici. Des problèmes de circulation, des



problèmes de zonage, des problèmes de bruit, des problèmes de pollution, de manque d'espaces verts et tout ça.

1155           Juste pour signaler que c'est pas des problèmes qui sont venus d'hier. And it's not just because, you know, some people who are living in the neighbourhood now are suddenly discovering these issues, they've been issues there for a long time. And therefore it's an appeal to whatever extent the Commission and its recommendations can make to realize that these are long-standing problems and whatever extent you can address, as many of them as  
1160 you can, this is my invitation.

In the little introduction that I wrote a few weeks ago, I mentioned that there were two issues that I wanted to particularly emphasize to the Commission.

1165           Une, c'est que je pense que c'était très important que, à la fin de ces consultations, on sorte avec des orientations qui peuvent protéger la population de Saint-Raymond telle qu'elle existe aujourd'hui.

1170           I'm very concerned and I think other people have also raised these issues that whenever there is a big new development, like a hospital, but it could be anything which is a big new development, the impact that this has on the housing, on the cost of living in a neighbourhood ends up very often expelling lots of people who've been living in neighbourhoods.

1175           Saint-Raymond has, ever since it's been settled in the 30s and 40s, been a family neighbourhood, it's been a neighbourhood to people of lower middle class, of working class, it's been people often for some of them who have lived here because they couldn't necessarily afford to live elsewhere.

1180           N.D.G., for years, the rest of N.D.G., most of the people who work in N.D.G. cannot afford to live in N.D.G. And it would be very sad if the arrival of the hospital meant that economic pressures were going to expel the population which currently lived here.

1185 To me, this is very important. I would the Commission to look and make the recommendations to the City, not just in terms of questions of freezing zoning or regulating zoning, but also to have the City look at the other tools in its repertoire in terms of tenant information, in terms of questions of condominium conversion, in terms of taking some position on all the different kinds of changes in the neighbourhood which can end up expelling a population.

1190 On a vu depuis 30 ou 40 ans, quelque chose qui était soulevé lundi soir dans les discussions, il y avait anciennement trois écoles primaires dans le quartier. Une école primaire protestante anglaise qui a fermé; après ça, une école primaire catholique française qui a fermée; et, tout récemment, une école catholique anglaise qui a fermé.

1195 Donc, sans une école, évidemment ça a une grande influence sur la population qui peut rester ici. Et, évidemment, si on veut avoir des nouvelles maisons, plus de population, ça doit être attirant pour les jeunes à ce moment, c'est, peut-être les écoles peuvent revenir.

1200 The other question that I addressed at the end, which again was an appeal to the Commission, was in certain ways if the Commission and its recommendations could try to save some vestiges of what the plan had been for the Falaise Saint-Jacques.

1205 The Falaise, which as many people know, had, for a fair bit of time, been abandoned, been treated as a dump, as a garbage dump, as a landfill dump. About 30 years ago, the city administration launched a major dream in terms of turning it into a recreation space, a linear park, cleaning it up, stabilizing it, possibilities of having a bike path, a cross-country ski path, making it clean and visible, reinstating a kind of ecosystem which would be live urban forest .

1210 Il y avait des millions de dollars au début des années 1980, le début des années 1990, qui étaient investis pour la stabilisation du terrain pour remblayer, il y avait des clôtures faites, il y avait beaucoup de terres qui étaient échangées avec les propriétaires, des expropriations dans certains cas.

1215 The City was well on the way to continuing this, and then for various reasons, I suppose  
some of them were budgetary, some of them might have been just political priorities, not very  
much happened.

1220 It appears to me that if something is not done relatively quickly, the hope of the Falaise  
being redeemed for... as something that N.D.G. can be proud of, and the west end of the city  
can be proud of, if something is not done relatively soon, that most of the investment which is  
done is going to indeed erode again and the idea of the Falaise in the popular image will die  
unless something is being done.

1225 I read with a certain amount of interest the two documents on the Falaise, which were  
on the Commission's Web site, one on the history. What it didn't mention in the history  
document was what I had discovered myself when I was at one point doing the history of the  
Benny family, the Benny Farm, is that they used to come by boat along the Rivière Saint-Pierre  
and park at the foot of the Falaise and then walk up to get to where Benny Farm was, because  
there were no roads back in the 1830s or 40s at that time which were convenient for them.

1230 In the other document, which was done by the public works or the parks people, they  
seem to come to the conclusion, without explaining why in that particular document, that they  
really didn't want people walking on the Falaise. That they said that people could enjoy the  
Falaise by looking at it from a distance. I felt rather upset by this and, as I mentioned, I think, in  
1235 the question period several weeks ago, I tried for quite a while to get hold of the city documents  
which would explain and justify technically why they did not want people walking on the Falaise,  
what was the danger after all the stabilization, after all the work that have been done, and the  
City at that point did not want to release the documents.

1240 So, I don't know, there may indeed be good reasons but they have not been, as far as  
I'm concerned, made public yet. And I would like to think that before a final decision is made to  
block public access, that there would be a price tag putting on it. Already the City thought it  
was worth investing several million dollars to try to stabilize and to start to build the paths and,

1245 if the price tag for making it safe is a reasonable one, looking over the next 50, 100 years, it's something maybe which should be considered.

1250 Moi, j'ai pas les données, j'ai pas l'information, j'ai jamais vu les documents qui justifiaient ça, mais j'invite, dans vos recommandations, peut-être de suggérer qu'il y ait un débat plus en profondeur sur cette question parce que, pour moi, à la fois pour Saint-Raymond, pour toute Notre-Dame-de-Grâce et tout l'ouest de la ville, il y a un grand potentiel là-bas pour un espace certainement qui doit être utilisé d'une façon contrôlée, mais quand même d'interdire accès à ça, pour moi, ça devient quelque chose que... j'ai une réaction très viscérale contre ça. Et, I would like to make sure that this is examined properly before one burns one's bridges.

1255

**LA PRÉSIDENTE :**

Thank you very much. Merci beaucoup. Question?

1260 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Yes, oui. I don't know si je devrais parler en anglais ou en français?

**M. SAM BOSKEY :**

1265

Which ever.

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

1270 First, I'd like to thank you. I have to say very frankly, this week-end I was reading your brief, I enjoyed it tremendously, it was very refreshing to me. What struck me, as you yourself said is how a quarter of a century later, the results of your consultation still remain pertinent today, I just wanted to mention that to you.

1275 I have a question to you. Do the municipal authorities, the studies that they have provided to the Commission, the studies stated that there was no evidence of gentrification in Saint-Raymond with the arrival of the CUSM and no foreseeable gentrification either, now you have contemplated Saint-Raymond for many years, do you have any comments on this?

1280 **M. SAM BOSKEY :**

I have no idea on what bases was the City is saying that. I don't know what is currently happening with real estate prices, I don't know currently what's happening with the real estate market. My day-to-day link with Saint-Raymond was broken a certain number of years ago. But everything I know and having observed in terms of any kind of development which has been going on over, you know, 40 or 45 years that I've been watching, plans suggest that if you're gonna to have several thousand people for the most part well-paid people, unionized people, steady-job people working, that there's gonna be a demand for housing which is gonna drive the market up.

1290 As I mentioned in the brief, the City was contemplating back in 1990 of even demolishing the housing on Décarie and on Prud'homme to make it all into an area, which would be serving the Glen, commercial buildings and things like this, even though or even before the idea of the hospital came. If they are going to be attracting lots of people, clearly there's gonna be lots of pressure.

1300 A lot of the housing in Saint-Raymond as I knew it, the people who were owner-occupied took care of their houses very well. A lot of the rental housing was possibly in less good shape because a lot of it was not owner-occupied or even duplex-occupied and there was evidently places which were deteriorating considerably at that point. But I mean I cannot imagine a major employer moving into the district, technicians, nurses, cleaning people, doctors and all support staff, and there not being a tremendous pressure on the neighbourhood right nearby it.

1305

**Mme JUDY GOLD, commissaire:**

Thank you.

1310 **M. PETER JACOBS, commissaire :**

1315 Oui, juste un petit commentaire. Je pense qu'il est très important, vous avez soulevé les questions de patrimoine naturel et comment ça a évolué à travers le temps. Il y a également un patrimoine construit, des bâtiments, et il y a un patrimoine immatériel. Je pense que ces trois composantes de ce quartier à l'étude méritent d'être, grâce à votre intervention, à être étudiées davantage dans les prochaines étapes par rapport à un PPU.

1320 Donc, ce serait intéressant si vous aviez certaines suggestions par rapport à des documents portant sur le patrimoine du tissu urbain, comment ça s'est formé, etc., et également sur l'immatériel et sur ça, par exemple, le cinéma sur Sherbrooke a toute une longue histoire et a un avenir également assez prometteur, qui font partie, je pense, de la dynamique du quartier qui mérite d'être mise en lumière. Donc, merci beaucoup.

1325 **M. SAM BOSKEY :**

Merci beaucoup.

**Mme DOMINIQUE OLLIVIER, présidente:**

1330 Merci beaucoup, Monsieur Boskey. Alors, on prendrait, à ce moment-ci, 15 minutes de pause et on reprendrait à, 10 minutes, pour reprendre à 20 h 45 avec la présentation des étudiants du cours d'écologie urbaine de l'Université de Montréal, à 20 h 45. On va essayer de voir ce qu'on peut faire pour que tout le monde puisse entendre, mieux entendre. Merci beaucoup de votre patience.

1335

**PAUSE... REPRISE**

**LA PRÉSIDENTE :**

1340 On s'excuse encore pour la sono déficiente. Je rappelle à tout le monde qu'il faudrait  
vraiment parler très fort pour que les gens qui sont venus assister à vos présentations puissent  
participer aussi. Donc n'oubliez pas, chacun des intervenants devrait se présenter avant de  
faire sa présentation. Voilà. Allez-y.

**M. DANIEL PEARL :**

1345 Merci bien. Mon nom est Daniel Pearl, je suis un professeur à l'École d'architecture de  
l'Université de Montréal et aussi un architecte ici dans la communauté depuis une vingtaine  
d'années. Premièrement aussi, merci pour avoir modifié la présentation pour cette deuxième  
partie pour être capable de parler autant à l'audience que vous autres.

1350 Oui, les présentations ce soir des cinq étudiants qui représentent nos quinze étudiants  
en atelier, oui, c'est dans un contexte académique mais je pense que les étudiants sont  
tellement motivés à travailler sur le vrai scénario, la vraie problématique et même si c'est dans  
une situation académique, aujourd'hui, c'est vraiment des vraies questions dans la  
1355 communauté.

J'aimerais remercier le Conseil communautaire Notre-Dame-de-Grâce et d'autres  
membres qui ont alimenté plusieurs idées pour nos étudiants. Aussi, concernant les  
professeurs qui ont encadré l'exercice, il y a le professeur Sudhir Suri; à côté, chargée de  
1360 cours, Céline Mertenat; aussi auxiliaire d'enseignement, Amy Oliver qui a aidé les étudiants  
d'encadrer les mémoires.

Nous sommes maintenant au milieu d'un trimestre où il y a un cours académique  
théorique autant qu'un atelier de design et d'ici deux semaines, je pense que les résultats  
1365 seront nettement améliorés parce que c'est au milieu du trimestre et c'est quand même des  
sujets assez complexes. On n'a pas le temps de 22 ans comme monsieur Boskey a avant  
nous, mais ça achève.

1370 Aussi, je pense que ce qui est très important ce soir, quand vous aurez la chance de  
poser des questions aux étudiants, il n'y a pas une réponse aux cinq thèmes majeurs que nous  
avons mis sur la table ce soir, il y a plusieurs points de vue différents, et ça, c'est une partie de  
l'approche pédagogique autant que les réalités dans la vie que, encore, ce n'est pas clair  
exactement qu'est-ce que c'est le seul, il n'y a pas qu'une seule synthèse.

1375 Je pense que c'est impossible de valoriser ou revaloriser des valeurs socioculturelles,  
socioéconomiques et écologiques par une approche incrementale. Les étudiants travaillent fort  
sur les quatre principes qu'on voit avec l'Agence d'écologie urbaine de Barcelone. En même  
temps, ça veut dire la capacité, complexité, efficacité et stabilité. Et ça, c'est vraiment la notion  
de verdir et densifier pour créer une complexité suffisante pour soutenir une approche durable  
et holistique.

1380 Et ce soir, c'était fascinant d'entendre des présentations qui parlent de la sécurité, qui  
parlent de plusieurs besoins au niveau de l'approche verte par la Maison verte, par la CSDM et  
à la base de ça, ça exige un minimum de densité, un minimum de mixité. On va voir plusieurs  
des commentaires ce soir par les cinq étudiants qui parlent de cette question d'une complexité  
1385 minimale, qui est un seuil minimal de densité et en même temps, une approche métabolique  
pour verdir d'une façon holistique qui est autant sociale que d'autre chose.

1390 Je pense que c'est important de comprendre que les étudiants commencent avec un  
exercice de visionnement, qu'est-ce que c'est la ville de l'avenir, comment on peut verdir  
vraiment un contexte. Et sur ça, je vais laisser nos cinq étudiants faire leur présentation.

**M. MARC-ANTOINE BOURBEAU :**

1395 Bonsoir! Marc-Antoine Bourbeau, étudiant à l'UdM. Premier point : la falaise Saint-  
Jacques. Au niveau des besoins qu'on a identifiés, le premier : revaloriser la falaise comme  
paysage et comme promenade afin qu'elle participe à l'identité du quartier; augmenter la  
visibilité vers la falaise et de la falaise; désenclaver la falaise et la rendre accessible au niveau  
de ses quatre directions; régénérer la qualité et la biodiversité de sa faune et de sa flore.



1400 Ce soir, il y a eu quelques personnes qui sont venues parler de la contamination. Ça fait un peu partie des enjeux justement relativement à la falaise. Offrir plus de protection que le statut actuel d'écoterritoire.

1405 Au niveau de ses potentiels : devenir un des plus grands espaces verts métropolitains. Il y a également le potentiel de faire un écorridor avec la proximité du parc Terry-Fox, du parc Georges-St-Pierre et de la voie ferrée. Le parc territoire permet également – pourrait devenir en fait une porte d'entrée à la falaise pour permettre son accessibilité éventuelle, puis en justement permettant son accessibilité, il y a la possibilité d'aménager des accès tant piétonniers et cyclistes qui pourraient favoriser les modes de déplacement alternatif. Offrir un lieu d'activité physique extérieur et sensibiliser la population au respect de l'environnement.

1410

**Mme MAUDE LEDOUX :**

1415 Bonsoir. Maude Ledoux. Le deuxième point, c'est le tissu urbain. On a dénoté les besoins. Donc c'est revitaliser et consolider l'environnement urbain bâti de certains secteurs. Les bâtiments sont parsemés, donc il y a une faible densité, ils sont de faible hauteur, une basse qualité ou en mauvais état, ce qui donne souvent à voir des façades peu attrayantes.

1420 Augmenter la mixité du bâti, des services et des activités pour offrir une plus grande diversité pour mieux desservir la communauté de Saint-Raymond. Il y a une carence en espaces de vie et en espaces publics de qualité. Reconsolider certains fronts de rue pour assurer la continuité le long des rues principales. En fait, l'idée, c'est de renforcer le caractère et l'identité du quartier de Saint-Raymond.

1425 Les potentiels sont de favoriser la construction de bâtiments sur rue avec des rez-de-chaussée commerçants offrant des services de base, comme par exemple des cafés, des banques, des restaurants. Une ambiance suburbaine existante avant de foncer autour du programme d'agriculture communautaire et de mobilité douce, donc c'est-à-dire favoriser l'accès piétonnier et cycliste.

1430 Les vastes espaces non construits offrent un grand potentiel pour la construction de nouveaux projets d'envergure, comme par exemple, un marché public qui pourrait être à l'échelle régionale.

**M. THOMAS ORTEGA :**

1435 Bonsoir à tous. Moi, je vais vous parler de la rue Saint-Jacques et de Upper Lachine. Mon nom, Thomas Ortega. En parlant de Saint-Jacques et Upper Lachine, si on identifie les besoins, c'est donc deux notions qu'on a déjà évoquées qui sont la sécurité et la convivialité qui pourraient donc être résolues en touchant tout ce qui est les fronts bâtis et les circulations piétonnes et cyclistes.

1440 Atténuer la pollution sonore, atmosphérique et lumineuse; en traitant la contamination des eaux de ruissellement par exemple, des stationnements. Donc on a pu dans notre travail calculer tout ce qui était surface imperméable et identifier toutes les actions possibles en réduisant, par exemple, tout ce qui est bétonné avec l'outil de la végétalisation, par exemple.

1445 Lorsqu'on a identifié aussi les types de commerces présents sur ces deux rues, on a vu qu'il y avait un manque de commerces de proximité, donc un manque de commerces finalement pour les habitants qui habitent le quartier, que c'était avant tout des commerces pour la voiture, pour des gens de passage sur la zone. Donc vu que c'est des gens de passage, quand on parle de mobilité à l'échelle de notre quartier Saint-Raymond, on s'aperçoit que finalement le piéton et le cycliste n'ont pratiquement pas leur place, que les trottoirs sont assez étroits. Donc réfléchir à tout ça serait un bon point pour le développement du quartier.

1455 Les potentiels. Si je m'attarde sur Upper Lachine, on aurait à valoriser, à requalifier comme l'entrée du secteur et désenclaver Saint-Raymond. Donc il y a de grandes infrastructures : la voie ferrée, Décarie, c'est des points stratégiques à redévelopper. Le croisement d'Upper Lachine et Saint-Jacques aussi est un endroit stratégique parce que c'est la confluence de deux rues importantes qui aujourd'hui est sous-exploitée.

1460 Pour Saint-Jacques, optimiser l'espace accordé à la voiture pour libérer les espaces et les  
densifier. On s'aperçoit qu'il y a beaucoup de parkings et qui sont peut-être souvent vides. Pourquoi  
pas les rassembler et avoir d'autres activités, libérer de l'espace? Favoriser la densité bâtie et la  
mixité aux abords de la rue. Donc ça, ça rejoint le fait que l'exclusivité, les commerces sont tournés  
1465 vers la voiture, les gens de passage. Végétaliser les abords de la rue en lien avec la falaise. Donc  
cette falaise qui est un potentiel de biodiversité, de verdure qui est aujourd'hui sous-exploitée. Et une  
traverse sécuritaire peut être aménagée aux abords du parc Georges-St-Pierre et Terry-Fox. Donc  
le développement d'un futur, éventuel écocorridor.

**Mme MÉLANIE MAGNIER :**

1470 Bonsoir. Moi, c'est Mélanie Magnier. Je vais vous parler de la voie ferrée. Au niveau des  
besoins du secteur, il y aura un besoin de créer des moyens de traverser la voie d'une manière plus  
conviviale et sécuritaire, surtout pour le piéton ici. Désenclaver le nord du quartier Saint-Raymond;  
augmenter la sécurité reliée à l'utilisation du tunnel Melrose; et rendre accessibles les abords  
1475 végétalisés des voies.

Si ensuite on parle des potentiels, il y a l'utilisation d'une partie de l'avenue Girouard pour  
aménager un passage piéton et cycliste sur un axe nord-sud entre la voie ferrée et la falaise. Il  
faudrait favoriser la perméabilité de la barrière actuellement créée par la voie ferrée en aménageant  
1480 un passage à niveau pour piétons et cyclistes. Et enfin, il faudrait aménager une piste  
multifonctionnelle pour les vélos, pour la marche, pour favoriser diverses activités comme le patin à  
glace en hiver, quoi. Et donc le long de la voie ferrée et la connecter surtout dans un circuit jusqu'à la  
falaise pour créer un lien d'interaction.

**Mme MARIE-LISE OUMET :**

1485 Bonjour. Je m'appelle Marie-Lise Ouimet. Je vais vous parler des viaducs et des passages.  
Donc pour le viaduc Upper Lachine, nous avons identifié des besoins pour diminuer le transit  
véhiculaire et donc rediriger le transit majeur vers la rue Saint-Jacques. Également, embellir et  
1490 sécuriser le passage piétonnier vers le métro et Saint-Raymond. Au niveau du viaduc Cavendish, on

a identifié des besoins au niveau de l'axe de Saint-Jacques qui est un haut-lieu d'achalandage véhiculaire et qui doit être rendu plus convivial pour les piétons, les résidents autant que les visiteurs.

1495            Au niveau des potentiels pour le viaduc Upper Lachine, la largeur des rues offre la possibilité d'aménager une vaste place publique et une voie cyclable. On pourrait également aménager des circulations piétonnes et cyclistes plantées et conviviales sur les passages au-dessus de l'autoroute Décarie. Pour ce qui est du viaduc Cavendish, il y aurait un potentiel que l'axe Cavendish/Saint-Jacques devienne un point névralgique pour l'implantation d'un réseau de transport collectif et alternatif d'importance. On peut parler de bus, de train, de vélo. Et puis également favoriser la densité bâtie et la mixité aux abords du boulevard Cavendish.

1500

**M. DANIEL PEARL :**

1505            C'est tout.

**LA PRÉSIDENTE :**

1510            Merci beaucoup. Je pense que vous identifiez beaucoup de potentiels effectivement qui sont assez riches. Je comprends, vous me disiez tout à l'heure qu'il ne faut peut-être pas chercher une réponse, mais voir des potentiels de réponses. D'abord, pour mon bénéficiaire personnel et probablement celui de mes collègues de la commission, peut-être pas monsieur Jacobs, mais quand vous parlez d'écocorridor, à quoi fait-on référence exactement? Pourriez-vous me préciser, la notion d'écocorridor?

1515

**M. THOMAS ORTEGA :**

1520            C'est vrai que dans les écocorridors – nous autres on a identifié la falaise Saint-Jacques comme un potentiel de biodiversité. Nous, on travaille sur l'élaboration d'un écoquartier et donc la présence de tout ce qui est végétaux et animaux, quels qu'ils soient, c'est important. Donc la falaise est pour nous un réservoir. Et vu qu'on a la présence de différents parcs sur notre secteur, on a

1525 imaginé favoriser une liaison végétale, par exemple, avec des allées d'arbres ou ce genre de chose, qui relierait ces différents points, donc les parcs et la falaise, pour permettre à tout l'écosystème finalement de vivre avec les habitants et qu'on ait, plutôt qu'un morceau de falaise qui soit isolé par les grosses infrastructures, essayer de relier ces ensembles et avoir donc à la fois pour la nature et à la fois aussi pour l'homme des pistes cyclables, toutes sortes de choses quoi.

1530 Un écocorridor, si j'avais à le résumer, c'est une continuité de la nature et puis en lien avec des activités pour les habitants du quartier, des promenades, etc.

**LA PRÉSIDENTE :**

1535 Vous avez identifié la voie ferrée comme au fond une source de potentiel et non pas forcément la barrière ou l'espèce de geste déstructurant qu'elle est à l'heure actuelle. Avez-vous réfléchi à des façons qu'on pourrait l'aménager? Vous parliez notamment, en fait à aménager les abords de la voie ferrée pour justement la rendre plus conviviale et la rendre un atout pour les...

**Mme MÉLANIE MAGNIER :**

1540 Oui, on a réfléchi au fait de justement favoriser le piéton dans le quartier en favorisant le piéton, essayer d'aménager les abords de la voie ferrée justement par une grande allée qui serait dédiée aux piétons et aux cyclistes et qui finalement viendrait retraverser – en fait, cette promenade viendrait se prolonger et retraverser le quartier jusqu'à la falaise. En fait, on s'est dit qu'il fallait connecter un peu ces deux barrières qui soient faites par l'homme et à la fois naturelles. C'est dans 1545 cette idée-là de créer une promenade pour que les habitants du quartier puissent venir flâner à cet endroit-là alors que l'axe d'Upper Lachine serait plutôt commercial.

**LA PRÉSIDENTE :**

1550 La voyez-vous sur le côté nord ou sur le côté sud de la voie ferrée?

**Mme MÉLANIE MAGNIER :**

Sur le côté sud.

1555

**LA PRÉSIDENTE :**

Sur le côté sud. Donc dans le quartier Saint-Raymond.

1560

**Mme MÉLANIE MAGNIER :**

Voilà.

**LA PRÉSIDENTE :**

1565

Dans cette présentation, vous avez mentionné de renforcer le caractère et l'identité du parc. Comment définiriez-vous à l'heure actuelle l'identité du parc?

**M. THOMAS ORTEGA :**

1570

C'est vrai qu'on a identifié – on avait découpé notre secteur en cinq parties, donc les lettres de A à E. Et on a pu identifier dans notre travail – on a fait un travail de regroupement – qu'il y avait plusieurs identités déjà. Et si j'avais à les résumer pour le travail de mes collègues, on avait quelque chose de beaucoup plus résidentiel au nord de – exclusivement presque résidentiel – au nord d'Upper Lachine. Donc on a pu trouver des qualités donc de verdure, c'est assez calme, on avait du résidentiel, assez peu emprunté par la voiture finalement. C'est une identité qu'on a identifiée finalement comme un peu de banlieue, où c'était tranquille, où c'était un peu ça l'idée de l'identité de ce lieu-là.

1575

1580

A contrario, du sud d'Upper Lachine, là c'est complètement axé sur l'automobile et que là, c'était une autre forme d'identité. C'est un peu un quartier à deux visages. Et qu'au sud, on avait beaucoup d'activités et qu'on essaie de mettre en valeur aussi ce potentiel-là d'activités liées autour de la voiture, un dynamisme des gens qui passent. Et c'est pour ça qu'on a pris donc ces deux

1585 identités qui se partagent le territoire. En fait, on pourrait même nuancer en allant à l'est vers Cavendish où là on a une autre offre commerciale beaucoup plus grande. Donc c'est un peu ces différentes identités-là dont on parle.

**LA PRÉSIDENTE :**

1590 Vous les préservez toutes ou bien vous essayez d'en faire une dominer sur d'autres?

**M. THOMAS ORTEGA :**

1595 Bien, dans le cadre de notre travail, nous on est un peu plus libre de ce qui se fait dans la réalité. On essaie plus ici de valoriser, par exemple, si la voiture, tout est axé sur la voiture au sud d'Upper Lachine, on essaie de voir comment faire avec ça et pas juste supprimer la place de la voiture, par exemple. Parce qu'on pense que c'est un atout à la fois économique, à la fois dynamique au quartier.

1600 **LA PRÉSIDENTE :**

1605 Alors avez-vous imaginé – j'aime bien l'idée de faire l'entrée comme vous proposez, une espèce d'entrée vers la réserve naturelle, mais avez-vous imaginé comment on allait sécuriser la traverse? Parce qu'à l'heure actuelle justement, vous dites que vous respectez le fait qu'il y a un fort flot de voitures à l'heure actuelle sur Saint-Jacques. Est-ce que sans avoir des mesures d'apaisement de la circulation, il y a moyen de concilier les deux?

**M. MARC-ANTOINE BOURBEAU:**

1610 En fait, justement pour notre équipe, ça a fait partie des réflexions un peu. Il y avait plusieurs hypothèses qui étaient mises sur la table. Il y avait l'idée d'utiliser Pullman en fait, parce qu'il y a beaucoup de trafic lourd finalement sur Saint-Jacques. La rue est aussi très large en fait, donc elle est difficilement franchissable. Donc il y avait premièrement l'idée d'utiliser peut-être Pullman pour permettre en fait de dévier une partie du trafic lourd en fait. Également justement de revoir

1615 l'aménagement des rues, des trottoirs pour permettre le rétrécissement de la rue pour qu'elle soit plus facilement traversable, aussi finalement des traverses piétonnes, en fait partie de...

**LA PRÉSIDENTE :**

1620 Ça répond à mes questions à moi.

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

1625 Moi, j'ai une question un peu plus difficile et longue aussi. J'ai lu tous les mémoires et il y a des étudiants qui suggèrent qu'afin de réduire l'impact des îlots de chaleur, que les toitures plates soient utilisées comme espaces cultivables, d'une part, et aussi comme observatoire avec des points de vue intéressants, d'autre part.

1630 Alors ma question est la suivante : comment adapter le parc résidentiel existant à Saint-Raymond aux impératifs du développement durable? Je vous donne un autre exemple. Comment peut-on envisager que les vieilles résidences de Saint-Raymond atteignent l'autosuffisance énergétique tel que suggéré dans un des mémoires d'une de vos équipes? Un autre exemple : est-il envisageable que les habitations existantes à Saint-Raymond soient capables de supporter l'installation et le poids d'un toit vert?

1635 Alors je reviens à la question – ça c'est des exemples – comment adapter ce parc résidentiel qui date d'un certain âge aux impératifs du développement durable? Une question peut-être plutôt pour les profs que pour les étudiants? C'est une question complexe.

1640 **Mme MAUDE LEDOUX :**

1645 Par exemple, on peut regarder ce qui nous a amenés à proposer ça, c'est qu'il en existe à Montréal des exemples où les toits plats ont été utilisés pour des serres, comme par exemple la Ferme Lufa qui est à côté du métro Acadie. Évidemment, on peut se poser la question, oui, c'est des vieux bâtiments, il y aurait peut-être un besoin de renforcer la structure; peut-être pas.



1650 Mais c'est quelque chose qui peut être très intéressant pour une entreprise, par exemple, d'avoir un loyer sur son toit. Donc est-ce que ça, peut-être ça peut impliquer qu'il y a un accord avec le propriétaire du bâtiment de vouloir investir dans sa structure. C'est une possibilité qui existerait.

1655 Puis évidemment, de donner un point de vue, oui, parce que la falaise, on a parlé que ça donnerait un point de vue plus haut que la falaise, parce que oui, il y a beaucoup de choses à voir, qu'on ne voit pas parce que la falaise nous bloque la vue. Mais de simplement avoir une vue ouverte sur l'autre côté de la falaise permettrait d'une certaine manière de désenclaver visuellement le quartier.

1660 Il y a beaucoup d'énergies aussi qui sont produites. Par exemple, on a dénoté le *Loblaws* avec le système de réfrigération qui pourrait être de l'énergie récupérée pour pouvoir alimenter, par exemple, certains commerces à proximité, certaines résidences si on en rajoute. Il y a possibilité, on pense, à travers tout ce qui est déjà là, de créer plutôt des communications en fait. Je ne sais pas si je répons un petit peu?

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

1665 Oui, merci beaucoup, c'est bien apprécié. C'est bien répondu, oui.

**M. PETER JACOBS, commissaire :**

1670 D'abord, félicitations pour avoir fait des courtes présentations chacun sur une thématique. C'était clair et c'était tout à fait approprié à ce genre de contexte. Ceci dit, la deuxième présentation qui portait sur le tissu urbain était plein des propos par rapport à l'avenir. Question : vous avez protégé et conservé quels bâtiments, quel tissu urbain qui faisaient partie du passé du territoire?

**Mme MAUDE LEDOUX :**

1675 On sait que la rue Saint-Jacques, c'est une des rues fondatrices de Montréal. On sait que ça a toujours été une voie de circulation très importante. Ça a déjà été autrefois une rue à

1680 péage. C'est important pour nous de la conserver cette rue-là, dans le sens que c'est un axe de circulation important. Maintenant, ce qu'on veut faire, c'est de plutôt partager cette voie-là, qui est importante au quartier, qui a toujours été une voie de traverse et qui va le rester, de la conserver avec les voitures, les vélos, les piétons.

1685 On veut conserver aussi la falaise Saint-Jacques qui est là, puis c'est sûr que surtout à l'extrême ouest, moi, personnellement, mon équipe on est un petit peu plus à l'extrême ouest, donc le secteur vraiment où il y a l'axe Cavendish et Saint-Jacques, c'est un lieu commercial, c'est très intéressant qu'il y ait du commerce là et ça va rester à caractère commercial une grande partie, mais l'idée c'est plutôt de diversifier cette offre commerciale, parce que pour l'instant, c'est plutôt des commerces voués à l'automobile. Je ne sais pas si je réponds à la question?

1690 **M. PETER JACOBS, commissaire :**

1695 Mais je pense quand même qu'il est important, pas nécessairement de répondre aux questions, mais dans les prochaines étapes, de tenir compte du fait qu'il y a une évolution dans le tissu urbain dont certaines parties ont leur propre valeur en tant que telles et méritent d'être conservées. C'est tout ce que je voulais faire valoir. On ne peut pas tout faire table rase. D'accord. Maintenant, une question sur la première présentation.

**M. MARC-ANTOINE BOURBEAU:**

1700 Je rajouterais quelque chose justement par rapport à cette question, en fait. Sur Upper Lachine, en fait, il y a un nouveau complexe domiciliaire qui a été construit récemment, puis par mes études, en fait, on a questionné justement l'implantation de cette série d'édifices. Je ne sais pas nécessairement si vous comprenez de quels édifices je fais allusion?

**LA PRÉSIDENTE :**

1705 On comprend exactement ce à quoi vous faites référence.

**M. MARC-ANTOINE BOURBEAU :**

1710            Puis, en fait, on questionne sur ce type d'implantation-là, finalement la relation avec  
Upper Lachine, puis également la qualité en fait des espaces qui sont offerts par justement ces  
bâtiments. Donc pour notre équipe, en fait, ça fait partie des questionnements lorsque vous  
parlez du tissu urbain et des éléments à reconsidérer. Ça fait partie justement de nos  
réflexions.

1715

**M. PETER JACOBS, commissaire :**

                 Dans la présentation sur la falaise Saint-Jacques, vous avez mentionné qu'il faut offrir  
plus de protection que le statut d'écoterritoire. De quoi parlez-vous? Qu'est-ce que veut dire  
1720 « plus de protection »? Quel genre de protection?

**M. MARC-ANTOINE BOURBEAU :**

                 En fait, je sais qu'il a déjà été question de ça mais je ne me rappelle plus  
1725 nécessairement du terme qui avait été abordé au niveau du type de protection, mais c'est  
finalement que l'écoterritoire, en fait, n'empêche pas nécessairement la construction mais  
donne juste un caractère propre de zone à protéger mais n'est pas nécessairement protégée,  
en fait, c'est comme spécifiquement, donc. L'idée dans le fond de ça, c'est de vraiment au  
niveau de protéger la construction sur la falaise.

1730

**LA PRÉSIDENTE :**

                 Donc d'empêcher toute nouvelle construction sur la falaise.

1735

**M. MARC-ANTOINE BOURBEAU :**

                 Oui.

**M. PETER JACOBS, commissaire :**

1740

Et dans la dernière présentation, vous avez parlé de la largeur des rues et le potentiel que ceci offre, y compris une vaste place publique, qui va être située où?

**Mme MARIE-LISE OUIMET :**

1745

En fait, on pensait au projet de réaménagement de Upper Lachine entre Décarie – oui, c'est ça. Donc ça, c'est un des endroits qui pourrait devenir une place publique plutôt que des voies de circulation véhiculaire. On pensait également sur Saint-Jacques, présentement il y a une des voies qui est dédiée principalement au stationnement, c'est une voie qui pourrait par exemple être retranchée et puis devenir un réseau cyclable, un réseau vert, un réseau piéton. Donc utiliser la largeur excédentaire des rues pour la redonner aux piétons, puis réduire la largeur des voies au minimum justement pour diminuer l'espace qui est réservé aux véhicules.

1750

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

1755

Je peux... Peter?

**M. PETER JACOBS, commissaire :**

Oui.

1760

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Peter, est-ce que vous me permettez d'interrompre?

1765 **M. PETER JACOBS, commissaire :**

Absolument pas.

1770 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Est-ce qu'en réduisant le nombre de voies, puis en introduisant des mesures d'atténuation sur Saint-Jacques, est-ce qu'il y a un danger de déplacer une partie de la circulation sur d'autres axes routiers qui sont déjà surchargés, comme sur Sherbrooke, par exemple?

1775

**Mme MARIE-LISE OUIMET :**

1780 En fait, on ne pensait pas nécessairement retirer le nombre de voies mais plutôt réduire la largeur qu'elles ont. Donc il n'y aurait pas nécessairement moins de véhicules qui pourraient passer. C'est juste qu'on réduirait plutôt en termes de stationnement et de largeur excessive. Donc si par exemple la largeur d'une voie minimale pour un véhicule, c'est trois mètres, ça ne sert à rien que la voie ait quatre mètres; on pourrait en redonner un, par exemple, aux piétons, cyclistes, à la verdure pour embellir le site.

1785 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

D'accord. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1790

Autre question?

**M. PETER JACOBS, commissaire :**

1795 Une dernière. Admettons que – d'abord quelqu'un a suggéré que la fermeture du tunnel Upper Lachine va aider à désenclaver Saint-Raymond, ce que je n'ai pas tout à fait bien compris.

Est-ce que quelqu'un peut... Je cite intégralement, rue Saint-Jacques et Upper Lachine – c'est la troisième présentation – qu'il y avait un genre de volet sur « *valoriser et requalifier comme porte d'entrée au secteur et désenclaver Saint-Raymond* », comment?

1800 **M. THOMAS ORTEGA :**

On savait, on avait déjà écouté lors des présentations...

1805 **LA PRÉSIDENTE :**

Plus fort, s'il vous plaît, je ne vous entends pas.

**M. THOMAS ORTEGA :**

1810 On a déjà entendu lors de précédentes présentations, l'évocation de la fermeture du tunnel que nous on avait en tête. Quand on identifiait les potentiels d'entrée sur ce site, donc on avait celle-là, on y a réfléchi. Donc nous, on n'a pas trop réfléchi sur le fait de la fermer à proprement dit mais surtout quand on dit « désenclaver puis réfléchir à cette entrée-là » c'est surtout en termes de sécurité. La raison principale, c'était surtout la sécurité. Donc l'éclairage, 1815 la largeur du petit trottoir qu'il y a sous le tunnel.

Quand on parle de requalifier la rue avec le nombre de – pas le nombre de voies mais la largeur des voies, ça pourrait, plutôt que de fermer le tunnel, au contraire, amener des aires plus larges, plus sécuritaires ou alors des promenades qui contournent pour piétons et supprimer ces petits résidus de trottoir ridicules. Alors c'est vrai que c'est – on est en train de réfléchir là-dessus, sur l'entrée pour créer un impact fort. 1820

On n'a que dans notre travail à incorporer des programmes assez forts, puis on réfléchit à apporter des écoles, des bibliothèques, ce genre de choses dans le cadre de notre exercice, mais ça pourrait permettre avec un programme de venir mettre un accent fort à 1825

l'entrée du quartier. Ce n'était pas notre piste que de fermer le tunnel. Donc à la fois dans la qualification des rues et dans le programme. Ce n'est pas nécessairement la fermer.

**LA PRÉSIDENTE :**

1830

Merci beaucoup. Écoutez, je vous...

**M. DANIEL PEARL :**

1835

J'espère que par tous les brefs ensemble, on peut comprendre qu'il est impossible de regarder un geste à la fois. Et finalement, ça prend une densité de population pour soutenir le commerce, pour soutenir la sécurité, pour amener un niveau de complexité, quelque chose que, dans nos annexes et d'autre chose qui s'en vient, sera renforcé.

1840

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Écoutez, on vous remercie beaucoup de la façon dont vous avez analysé le territoire. Je pense que vous avez fait surgir beaucoup d'idées pour des réflexions et je suis sûre que ça pourra aider certainement l'arrondissement dans la création du programme, les urbanistes autour des principes que vous nous avez proposés. Merci beaucoup.

1845

Je voudrais maintenant inviter monsieur Daniel Guérard à venir faire sa présentation. Bonsoir, Monsieur Guerra.

1850

**M. DANIEL GUERRA:**

Bonsoir. Je m'appelle Daniel Guérard. Est-ce que je parle assez fort?

**LA PRÉSIDENTE :**

1855

Non. Il faudrait parler beaucoup plus fort.

**M. DANIEL GUERRA :**

1860 Non, bon. Je m'appelle Daniel Guérard et je suis résident du quartier Saint-Raymond depuis 42 ans et j'aimerais intervenir en tant que simple citoyen. J'ai déjà fait une intervention en posant des questions l'avant-dernière fois, si je me rappelle bien, au mois de février, en se demandant si le projet de la fermeture de la rue Upper Lachine ne va qu'enclaver plus le secteur Saint-Raymond.

1865 Entre-temps, j'ai reçu beaucoup de matériel, beaucoup de documentation grâce aux liens qui m'ont été fournis. Ça m'a encore – comme on dit – ça m'a encore plus convaincu de cette réalité. La fermeture de Upper Lachine va être désastreuse pour les commerçants, difficile pour les résidents et impossible pour la circulation. Impossible pour la circulation, 1870 incluant la circulation d'urgence et les déplacements scolaires, car il y a à peu près 500 élèves du niveau élémentaire ou début du secondaire dans le secteur. Et chaque matin, il y a minimum six autobus scolaires qui passent sur Upper Lachine. Il y en a autant qui utilisent Upper Lachine pour se rendre plus à l'ouest.

1875 Enclaver un secteur de la Ville qui n'est pas loin du seuil de la pauvreté en ayant 37,2 % de familles à faible revenu et en ayant 76,6 % de locataires, c'est dangereux. On s'en va en isolant encore plus ces populations-là vers quelque chose qui pourrait ressembler à un ghetto, même si ça n'en est pas un.

1880 Je ne sais pas, en lisant les rapports qui ont été commandés par la Ville et le CUSM, en fait, le problème n'est pas seulement relégué à Saint-Raymond. Le problème est beaucoup plus vaste, entre autres avec la circulation. En lisant surtout les rapports de la firme d'ingénierie, et je l'ai relu et relu, j'ai même lu les trois, les quatre qui ont été faits, on dirait que tout est bien fait, tout est bien fait. Seulement, en regardant les chiffres, on se demande si la 1885 démarche entière n'est pas fausse.



1890

Par exemple, un des points principaux quand on fait une étude de circulation et une simulation de circulation, c'est une étude empirique des vrais lieux, de la vraie circulation. Avec ça, on peut établir un modèle. Mais là, les études n'ont pas été faites ni à la même heure ni aux mêmes moments ni même à la même saison pour toutes les intersections.

1895

Qu'est-ce que ça donne? Ça donne des données erronées. Ce qu'il aurait dû faire scientifiquement, c'est que toutes les mesures doivent être faites à peu près en même temps, à peu près à la même saison, avec à peu près les mêmes conditions pour toutes les intersections. En fait, scientifiquement, c'est une situation intenable. Au départ, la prémisse est fautive. Les données sont fausses, point final.

1900

Pour vous donner un exemple concret, seulement avec l'étude du passage des voitures, il y a 324 voitures qui traversent la jonction Addington/Upper Lachine, mais il y en a seulement 301 qui dépassent Upper Lachine et Décarie. Or, en 2004-2005, Crowley n'était pas ouvert, c'était impossible de faire demi-tour, impossible de s'arrêter, impossible de tourner à gauche, à droite. Il manque 23 voitures. Où elles sont passées? On peut se dire : « 23 voitures sur 324, ce n'est pas beaucoup. » Mais 23 voitures, c'est l'équivalent de 100 à 120 mètres de queue, ce qui, selon les mêmes critères de la firme d'ingénierie, pourrait être soit circulation fluide ou congestion. Alors laquelle on utilise? Et à partir de là, il y a eu continuellement des erreurs, des erreurs, des erreurs.

1905

1910

En plus, pour donner en fait à une décision ou un choix – comment ça s'appelle – un choix qui était déjà préétabli d'ouvrir une bretelle de la 15 vers le sud sur de Maisonneuve, une rue trop étroite même pour une piste cyclable – si vous l'avez déjà empruntée, vous savez que c'est dangereux quand les voitures tournent – avec un double sens en allant vers un centre d'urgence. De toutes les possibilités, je pense c'était la pire.

1915

Comment voulez-vous qu'une ambulance, exemple, qui sort de la 15, qui doit emprunter vers l'est la rue de Maisonneuve alors que les deux côtés sont pris dans la circulation? D'après leurs propres calculs, ça peut aller à 145 mètres en allant vers l'est et d'après seulement le comptage, ça va être bloqué jusqu'à Décarie en allant vers l'ouest.

1920

Comment une ambulance qui est large comme un camion va pouvoir se faufiler entre ces voitures? Même que les ingénieurs ont dit qu'il faudrait peut-être emprunter une partie de la piste cyclable pour que les camions puissent tourner.

1925

Dans tout ça, il y a entre autres quelque chose d'un peu étrange. Quand on fait une étude comme ça, on analyse aussi les autres possibilités. Il n'y a pas eu d'autres possibilités d'analysées. C'était la bretelle qu'il fallait utiliser. Alors que si on sortait à la 15 sur Saint-Jacques entre autres, vous avez déjà existante une section de route qui a six voies. Facile de synchroniser les feux de circulation pour faire gauche-gauche, vous êtes à l'hôpital. Jamais étudié.

1930

On peut se dire qu'à cause de l'entrée de la 15, on ne peut pas le faire. Ce n'est pas vrai. Dans leur propre rapport, vous avez déjà préconçu que l'entrée pour la 15 Sud devrait être fermée, alors que même ça, on aurait pu la partir, l'entrée de la 15 Sud, à partir de Sherbrooke, la sortie, c'est avec la sortie auparavant et l'autre arrive à gauche de la sortie. Très simple. Pas étudié.

1935

Et à partir de ça, c'est continu. Et je m'excuse si des fois je m'emporte mais c'est vraiment frustrant, parce qu'il y a des préceptes simples – bien, pas si simples que ça – mais de base, quand on fait une étude de circulation ou quand on fait une simulation. Il faut naturellement avoir une étude empirique du modèle vrai et avec ça, on établit le comportement de la décision d'aller quelque part. Donc les voitures, les gens coupent là quelque part. Et ces gens-là vont emprunter un trajet et dépendamment de combien de gens vont emprunter ce trajet-là, on peut prédire s'il va y avoir congestion ou non. Ces congestions-là peuvent influencer le trajet des personnes ou même la décision d'aller là où ils doivent aller.

1940

1945

Or, dans tout cas, en fermant Upper Lachine, il y a 10 000 voitures qui disparaissent. Parce qu'il y a à peu près 10 000 voitures qui empruntent Upper Lachine tous les jours. Maintenant, les gens vont aller quelque part. À moins que la décision soit tellement grave qu'ils ont décidé de rester chez eux, dans ce cas, surtout pour Saint-Raymond, c'est un cas d'isolement encore plus grave qu'on pensait, le trafic va aller sur les artères secondaires ou latérales comme Sherbrooke, Saint-Jacques, qui sont déjà surchargées. Je ne sais pas mais en tout cas, d'après ce que j'ai vu du dossier des études, c'est quand même assez étrange.

1950 Une autre chose qui me chicote : les piétons et les cyclistes. Il n'y a presque pas d'études. Ils ont fait un comptage générique des piétons et des cyclistes. Or, personnellement, je me suis amusé à faire une étude fonctionnelle des piétons. À un virage à droite, dépendamment du nombre de piétons, de leur dispersion ou de la nature des piétons, il y a de 15 à 40 % minimum de voitures qui passent en moins. Et à gauche, c'est encore pire. Et si on ferait l'étude sur Sainte-Catherine, on verrait que les intersections fonctionnent avec moins que 20 %. Dans tout cas, il n'y a rien. Alors qu'il existe des logiciels qui peuvent intégrer les piétons, les cyclistes, tout ça. Rien de tout ça n'a été fait.

1955

1960 On arrive à la fin du rapport et puis sans doute, il y a des gens qui ont ici, entre autres qui ont respecté. Ils ont fait une autre analyse de si on doit fermer Upper Lachine ou on ne doit pas fermer Upper Lachine. Et d'après tout ce que j'ai lu, le problème principal, c'est de gérer un carrefour à cinq branches, qui n'est pas à cinq branches si on n'ouvre pas de Maisonneuve vers l'est. Et aussi, le fait qu'ils ne veulent pas carrément, les ingénieurs ne veulent pas donner une phase protégée aux piétons qui traversent Décarie parce qu'ils disent que ça va réduire trop le trafic. Bon, les gens ont parlé, ils ont essayé la rue Crowley. Maintenant, d'après leurs projections,

1965 Crowley, qui est une rue étroite à seulement deux voies, devrait pouvoir absorber le même nombre de trafic que Upper Lachine qui est considérée comme congestive. Je ne sais pas, mais d'après moi, il y a quelque chose qui ne fonctionne pas. Aussi, le nombre de voitures qui vont emprunter Décarie va diminuer.

1970 Maintenant, il va y avoir 12 à 13 000 personnes qui vont emprunter ou qui vont avoir accès à l'hôpital prochainement. Comment peut-on calculer qu'il va y avoir moins de voitures qui vont emprunter Décarie? Ça, je ne comprends pas.

1975 Bon, en allant avec ça, la décision a été prise de fermer Décarie. J'espère qu'elle n'est pas finale. Qu'est-ce qu'on va faire en dessous de Décarie? Un parc. Ça, je m'excuse pour les étudiants mais ça va vous déranger. Maintenant, un parc, c'est bien, mais un parc à une intersection qui reçoit déjà entre 2 200 et 2 400 véhicules/heure à l'heure de pointe, dont les projections sont de 2 800 et plus à l'heure, ça cause un problème. La plupart des études qui ont été faites...

1980 **LA PRÉSIDENTE :**

Pouvez-vous parler un peu plus fort, s'il vous plaît?

1985 **M. DANIEL GUERRA :**

Plus fort encore? O.K. La plupart des études que j'ai lues ont trouvé que dans une congestion de trafic, les émissions de gaz nocifs et des particules nocives et en suspension peuvent varier de 2 à 4 % dépendamment d'où les mesures ont été prises. En moyenne, c'est entre 2 et 2,5. Maintenant, la plupart de ces émissions nocives arrivent au moment du freinage et de l'accélération. Or, dans un endroit où il y a 2 800 voitures qui traversent, qui passent en même temps, qui doivent s'arrêter aux feux de circulation, vous êtes toujours en congestion, parce que vous avez toujours le freinage, vous avez toujours l'accélération. Alors avec ce parc-là, surtout même si on le soulève, qu'il soit moins enfoncé dans la cuvette, vous êtes quand même dans une cuvette. Une cuvette, surtout que beaucoup de ces gaz-là sont plus lourds de l'air, vont accueillir encore plus de polluants.

1995  
2000  
Deuxièmement, en rabaisant le niveau de passage de l'air, par exemple, des vents, peut-être de deux moitiés, vous allez enlever l'effet bénéfique du vent. Donc il va y avoir encore plus d'accumulation de polluants et tout ça, dans un parc. Moi, je m'excuse, mais je n'y promènerai même pas mon chien. Parce que carrément avec ce qu'on nous a présenté c'est très beau, il y avait un parc avec des arbres et tout ça, les gens se promènent, mais avec ce que j'ai lu et ce qu'on peut estimer, ça va plutôt ressembler à une version plus grande du tunnel Melrose avec 20 fois seulement plus pollué.

**LA PRÉSIDENTE :**

2005

Avec, excusez-moi?

**M. DANIEL GUERRA :**

2010

Avec 20 fois plus de pollution.

**LA PRÉSIDENTE :**

2015

20 fois plus de pollution, O.K.

**M. DANIEL GUERRA :**

2020

Au moins. Ça c'est pour ce que j'appelle le « pollution park ». Maintenant, il y a aussi une autre facette qui me chicote beaucoup, c'est le rond-point prévu sur Girouard/Upper Lachine. Les ronds-points en situation urbaine sont dangereux. De plus en plus de municipalités le voient. Exemple : même à l'Île-des-Sœurs, ça fait quoi, deux ans que les deux ronds-points ont été placés? Deux accidents graves. Il y a en moyenne plus de collisions entre véhicules, même s'ils sont de moindre vitesse, donc peut-être moins dommageables. Très difficiles à traverser à pied. Les cyclistes sont conseillés de débarquer de leur vélo et agir comme piéton. Le rond-point qui est suggéré n'est même pas légal parce que c'est 6.5 mètres de chaussée qu'ils suggèrent alors que le minimum est 7.2 pour que tous les véhicules puissent tourner.

2025

2030

Deuxièmement, je ne sais pas si c'est – on est à Montréal – si c'est sage de mettre des passages piétonniers à un rond-point alors que ce sont les voitures qui ont priorité, alors que seulement une voiture sur neuf s'arrête aux passages piétonniers. Je ne sais pas, mais moi je pense que je vais m'acheter un char d'assaut parce que c'est vraiment un peu... en tout cas. J'ai déjà utilisé plusieurs ronds-points en Europe et déjà là, c'est difficile. Mais à Montréal, non.

2035

Il y a aussi le détour des autobus, le 90 et 104 qui quand même desservent beaucoup d'habitants, de résidents dans le secteur. Ils vont, d'après le dernier projet, c'est qu'ils vont le dévier Girouard jusqu'à Décarie, remonter Décarie pour aller à Vendôme. Or, quand ils ont fermé Upper Lachine, le même trajet allant sur Sherbrooke, au lieu de prendre trois minutes actuellement sur Upper Lachine, prenait 20, 25, 30 minutes des fois. Et Saint-Jacques est presque sinon aussi congestionné que Sherbrooke. Dans ce cas, il faut vraiment se lever tôt. Ça fait un autre point.

2040

Ça, c'est pour le projet en général. J'ai oublié quelque chose, vous allez m'excuser un instant. Ah oui. J'ai aussi vu le projet de piste cyclable avec pont de monsieur Peter McQueen et personnellement, il est excellent.

2045

**LA PRÉSIDENTE :**

Je m'excuse, Monsieur Guerra, il faut vraiment que vous haussiez la voix parce qu'on ne vous entend pas.

2050

**M. DANIEL GUERRA:**

Parce qu'il y a déjà des ponts qui sont faits sur la piste cyclable du canal Lachine d'à peu près la même taille et la seule conclusion logique pour empêcher un contact direct avec l'auto c'est vraiment de passer derrière la station de métro Vendôme.

2055

2060

J'avais pensé à une autre idée. Si Upper Lachine reste ouvert, c'est un tunnel qui passe à partir d'environ Addington, qui passe en dessous de la voie ferrée, qui vient sur le passage piétonnier qui est déjà existant entre Upper Lachine et la voie ferrée, qui passe en dessous, et il faudrait dans ce cas-là, élargir le tablier du pont du viaduc Upper Lachine et puis passer par là, si quelqu'un ne veut pas utiliser le pont. Mais encore là, c'est toujours des frais supplémentaires. Mais personnellement, le projet de Peter McQueen n'est pas trop mal.

Maintenant, il y a aussi une autre chose. J'ai entendu plusieurs fois que...

2065 **LA PRÉSIDENTE :**

Je m'excuse. Il faut vraiment, Monsieur Guerra, que vous montiez la voix parce qu'on ne vous entend pas.

2070 **M. DANIEL GUERRA :**

2075 Oui. O.K. Il y a beaucoup de gens qui ont posé des questions, est-ce qu'il va y avoir pour la planification de développement du secteur, on a demandé des HLM. Les gens ne veulent pas de condominiums. Je suis absolument d'accord. Et il faudrait une espèce de planification urbaine qui respecte le quartier. Or, il y a un problème avec les HLM et ça, c'est la dernière... Il y a plusieurs recherches qui ont été faites là-dessus mais une entre autres qui a été faite par des professeurs de l'Université de Toronto qui se demandaient : est-ce qu'il y a des ghettos du modèle américain au Canada? En fin de compte, il n'y en a pas. Il n'y a pas beaucoup de relation entre le niveau de revenu et l'incitation géographique qui puisse s'approcher du ghetto au Canada.

2080

Cependant, ce qu'ils ont trouvé – et je pense qu'ils étaient aussi surpris que beaucoup de gens le sont – il y a une très haute relation entre les HLM et les logements sociaux et l'implantation de la pauvreté dans un quartier. Pourquoi? Parce qu'on dirait qu'il y a une cristallisation de cette pauvreté aux endroits qui naturellement sont les plus abordables. C'est normal.

2085

Sauf qu'avant d'implanter des HLM dans un secteur où il y a encore – il ne faut pas se leurrer – il y a encore des problèmes de drogues, il y a encore des problèmes de prostitution sur Saint-Jacques malgré que ça s'est déplacé plus vers l'ouest, c'est un peu, comment ça s'appelle, ce n'est pas sage, les HLM. Il y a d'autres façons de le faire, si vous voulez, pour aider les moins bien nantis.

2090

2095 Exemple : on pourrait avoir un programme gouvernemental ou municipal d'achat de duplex à bon marché. En donnant priorité aux anciens locataires du quartier, ceux qui sont ici depuis 10, 20, 25 ans. Il faut donner une subvention, ils achètent leur duplex. Le logement qui reste à louer, on peut le faire comme location à bas prix, comme par exemple, le bloquer pendant cinq ans à 400 \$ pour

2100 que les locataires soient aussi bien – comment s'appelle, ça ne me vient pas – qu'on s'occupe des locataires en même temps. C'est ça que ça fait. C'est que ça valorise le quartier. Ça valorise les gens qui deviennent propriétaires. Ils ont un revenu supplémentaire. Ça valorise aussi le locataire parce que je pense que c'est préférable habiter en duplex que d'habiter dans un HLM dont on est à la merci de tout ce qui se passe autour de nous. Ça c'est, disons, une proposition. C'est tout.

**LA PRÉSIDENTE :**

2105 Merci beaucoup, Monsieur Guerra. Questions?

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Non, ça va. Merci.

2110 **LA PRÉSIDENTE :**

Peter?

2115 **M. PETER JACOBS, commissaire :**

Encore une fois, je trouve que les analyses que vous avez faites restent à être confirmées ou infirmées, mais chose certaine, c'est que vous avez apporté une vision tout à fait autre que celle que nous avons entendue jusqu'à présent.



2120 **M. DANIEL GUERRA :**

J'ai oublié la bibliographie que je vais mettre dans le...

2125 **M. PETER JACOBS, commissaire :**

Mais le dossier que vous avez écrit, le mémoire que vous avez écrit, on n'a pas eu le temps de le regarder mais ça va se faire avec soin. J'apprécie beaucoup la réflexion que vous avez apportée à tous ces enjeux que nous avons entendus depuis le début effectivement de cet exercice. Alors merci beaucoup. C'était vraiment une contribution importante.

2130 **M. DANIEL GUERRA :**

Merci. Même si je cherchais mes mots.

2135 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Ce fut effectivement très intéressant. Alors j'appellerais maintenant madame Line Larocque, s'il vous plaît. Est-ce qu'elle est dans la salle? Bonsoir.

2140 **Mme LINE LAROCQUE :**

Mon nom, c'est Line Larocque, je suis la présidente...

2145 **LA PRÉSIDENTE :**

Il faudrait que vous parliez beaucoup, beaucoup plus fort. Désolée.

**Mme LINE LAROCQUE :**

2150 Mon nom, c'est ça, Line Larocque. Je suis la présidente du Syndicat des professionnels en soins infirmiers cardiorespiratoires du Centre universitaire de santé McGill qui va déménager bientôt au Glen. Je suis venue ici pour vous présenter assez sommairement les besoins des gens qui vont déménager là. J'aurais aimé préparer un peu plus mais je n'ai pas eu la chance d'être au courant qu'il y avait des annonces. Mais au moins, je pourrai vous les dire brièvement.

2155 Donc j'imagine que ça vous a été dit, l'hôpital, le Glen, c'est un hôpital et centre de recherche qui a 2.4 millions de pieds carrés, deux fois la taille de la Place Ville-Marie, environ 8 000 travailleurs. Il va y avoir à peu près 300 000 visites de patients ambulatoires qui vont se rendre au Glen. Donc je vous dis tout ça parce que c'est sûr qu'il va y avoir beaucoup de circulation et il va y avoir besoin de stationnement au site Glen.

2160 Donc mes gens sont préoccupés par l'accessibilité au stationnement, de un, parce que nous sommes la catégorie d'employés qui sont présents 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Et puis on est là, la plupart, sur des quarts de rotation, donc on fait des jour-soir, jour-nuit, des quarts de 8 heures, des quarts de 12 heures. Je vous donne ces explications-là aussi parce qu'on se déplace à toute heure du jour, si je peux dire, et de la nuit.

2165 Je sais, au niveau stationnement, notre employeur nous a dit qu'il y aurait 2 700 places de disponibles et pour médecins et patients, visiteurs et employés. Donc déjà, le nombre de gens qui ont un permis de stationnement, il va falloir diminuer quand on va déménager. Donc c'est sûr qu'il va falloir se trouver une alternative, soit que – le covoiturage, ça existe très peu dans mon secteur parce que, comme je vous ai dit, on a tellement des horaires atypiques que de se matcher avec quelqu'un – j'ai essayé, j'ai fait le test, puis ça ne marche pas avec le système. Puis, en plus, les gens qui vont travailler au Glen viennent de Rive-Nord, Rive-Sud puis la grande région de Montréal.

2170

2175 Donc ce n'est pas évident de partir de Montréal-Est à l'autre bout, puis il y a bien des gens qui préfèrent prendre leur voiture comme de raison.

2180

Donc c'est sûr que pour mes gens, c'est un gros changement s'en aller au Glen, puis moi, je veux m'assurer qu'ils auront toutes les possibilités de s'en venir au Glen et ne pas s'arrêter au transport, que ça soit transport en commun ou voiture, parce que je veux garder mon expertise.

2185

Donc c'est sûr qu'une des questions, si les gens ont besoin de leur voiture et ne peuvent pas accéder au Glen, aux environs, est-ce qu'il y aura d'autres types de stationnement? Et puis, est-ce qu'ils seront sécuritaires et en nombre suffisant? Je vous pose la question mais je suis sûre que les gens se disent : « Elle est-tu folle, elle? D'autres stationnements. Ce qu'on va prioriser, c'est du transport en commun puis on veut moins de circulation. » Mais je vous apporte quand même le commentaire parce que je sais que les gens vont me le demander.

2190

Et puis s'il y a possibilité, si c'est prévu en quelque part qu'il va y avoir d'autres stationnements, tant mieux. Mais si ce n'est pas prévu, c'est sûr que je n'ai pas eu la chance de tout regarder ce qu'il y avait sur le site de l'OCPM mais je sais que j'ai vu déjà des modifications de prévues. Mais j'amène quand même moi je pense qu'il va y avoir besoin d'améliorations et augmenter l'accessibilité. Et c'est sûr la sécurité des gens, parce que comme je vous dis, on travaille à 11 h 30 le soir. On peut être appelé à rentrer dans la nuit, sur appel. Donc la sécurité, c'est bien important.

2195

2200

Et il semblerait qu'il va y avoir un tunnel qui va être entre Vendôme et le Glen. Mais c'est sûr que peut-être ça n'a pas rapport avec vous mais je le dis, si j'ai à passer là la nuit à minuit, je ne suis pas sûre que je vais passer là, moi. Je voudrais bien prioriser ma voiture peut-être pour me sentir plus en sécurité, mais c'est un autre commentaire que je vous donne.

2205

Puis je voulais vous donner un exemple. Parce que présentement, j'ai des gens qui travaillent sur six sites et puis là, on va déménager l'Institut thoracique, le Royal Victoria. En gros, pour le moment, ça. Mais il y a des gens qui travaillent chez l'Institut thoracique, c'est petit, mais des gens qui travaillent là, prennent le train à Sainte-Thérèse à 7 h 36 genre le matin, ils sont capables d'être rendus au boulot à 7 h 15 et 20, puis ils peuvent commencer leur journée. Mais à Vendôme, il faut qu'ils changent l'horaire parce que ça n'arrive plus.

2210 Ça fait que mon autre question qui revient au transport en commun : est-ce qu'ils vont augmenter l'accessibilité? Parce que comme je vous dis, même si ça demeure loin, ils n'ont pas tous des voitures, ils prennent des transports en commun, mais le quinze minutes ou le dix minutes, ça ne marche plus pour arriver à notre quart de travail qui est fixe. Ce n'est pas facile de modifier. Donc augmenter l'accessibilité.

2215 Puis ce n'est pas évident. Je veux bien vendre le transport en commun, je le prends moi-même, mais quand tu as besoin de prendre l'autobus, le train, le métro, ça ne finit plus, il y en a qui se découragent assez vite.

2220 L'autre sujet que je voulais vous parler de, puis je vous le dis, puis je ne sais pas si ça va être à prendre en considération, mais nous, les places en garderie, je sais que le CUSM à l'Hôpital Royal Victoria, à l'Hôpital Général, on a des garderies sur place, mais il n'y en a pas en quantité non plus industrielle. Il y a 58 places pour une population de – il y a 8 000 personnes qui vont déménager. Donc si c'était pour 8 000, ce n'est pas en grande quantité. Je ne sais pas s'il y a une possibilité de faire des recommandations pour qu'au moins dans le secteur, ils pourraient augmenter le nombre de places en garderie disponibles.

2225 Et puis l'autre chose pour les places en garderie, comme je vous ai dit, on travaille sur des quarts de travail. Donc ce n'est pas toujours, nous, du 9 à 5. Donc la garderie qui ouvre à 7 h et qui ferme à 6 h, pour nous, ce n'est pas non plus facile. Donc je sais que ça existe. Si vous pouvez aussi mettre dans la recommandation qu'on est des gens qui travaillent 24 heures sur 24, ça pourrait être bénéfique pour la rétention de mon personnel. Puis ça serait probablement bénéfique pour la vie de famille dans le quartier.

2235 Bon, ça, je vous l'ai dit. Donc ma présentation est quasiment terminée. C'était assez court. Mais les besoins, c'est vraiment, moi, la sécurité dans le secteur, puis je pense qu'il y a beaucoup de travail qui a été fait. L'accessibilité aux transports, stationnement. Je sais que je vais me faire regarder de travers mais je le dis aussi, puis les places en garderie. En gros, c'est ça. Puis j'aurais bien aimé vous donner plus de détails mais quand on n'est pas dans le secteur, on vit à l'extérieur, on n'a pas toujours les avis. Donc je vous remercie de m'avoir écoutée.

**LA PRÉSIDENTE :**

2240

Merci beaucoup d'être venue nous présenter. C'est particulièrement intéressant et éclairant, je pense, pour la commission d'avoir le point de vue justement de ces personnes qu'on attend, qui vont venir s'installer et travailler dans ce cas précis dans le Glen et ça nous donne une perspective qui, à mon avis, vaut énormément. En tout cas, au moins pour notre

2245

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Y a-t-il parmi vos collègues qui considèrent la possibilité de déménager dans le quartier, dans les environs?

2250

**Mme LINE LAROCQUE :**

On n'a pas posé la question, puis je n'ai pas eu, mais ça se pourrait parce que souvent, il y a des gens qui aiment bien être plus près de leur travail. Donc c'est sûr que ça pourrait être une possibilité. C'est à considérer. C'est toujours attrayant de travailler à côté. Au lieu de faire une heure et demie de transport que ça te prend dix minutes, tu peux même prendre le vélo. Ça serait bien plus intéressant. Ça fait que c'est sûr.

2255

**Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Oui, merci. Je veux aussi réitérer que votre présence est très bien appréciée.

2260

**Mme LINE LAROCQUE :**

Merci.

2265

**LA PRÉSIDENTE :**

2270

Écoutez, Madame Larocque, merci beaucoup d'avoir pris le temps et l'effort de venir nous rencontrer.

**Mme LINE LAROCQUE :**

2275

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

2280

Bien, voilà qui clôt. C'était la dernière présentation pour ce soir. La Ville voulait utiliser son droit de précision. Je vous demanderais, Monsieur, de parler très fort, pour qu'on puisse bien entendre.

**M. LOUIS BRUNET :**

2285

Mon nom est Louis Brunet, je suis le chef de la Division d'urbanisme de l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce. Un point très important. Je comprends qu'il s'agissait d'une mésentente. La commission scolaire a annoncé que le projet de l'école a été approuvé. D'ailleurs, c'est quelque chose qui a été repris par les membres de la commission mais officiellement, le projet de démolition de l'école actuelle n'a pas encore été approuvé par la Ville. Donc il va y avoir au cours du printemps une consultation publique qui va porter sur la démolition du bâtiment actuel et où le projet de reconstruction va également vous être présenté.

2290

**LA PRÉSIDENTE :**

2295

Précision importante.

**M. LOUIS BRUNET :**

2300

Oui. Petite précision également. En fait, j'ai consulté mes collègues qui sont ici ce soir. Il a été mentionné par une personne qui est venue à la table ici qu'il y avait un programme d'exemption de taxe pour favoriser le développement autour du CUSM. Un tel programme nous est inconnu et j'irais même jusqu'à dire que la Ville n'a pas le pouvoir de faire des exemptions de taxe de cette nature-là. Nous avons des pouvoirs de faire des programmes de développements industriels ou commerciaux ou résidentiels, de faire si on veut, de donner des subventions qui vont être l'équivalent parfois de cinq ans d'absence de taxe pour des nouveaux condominiums qui peuvent se voir dans certaines municipalités, ce n'est pas le cas à Montréal, mais à notre connaissance, il n'y a aucun programme actuel de cette nature-là dans le secteur du CUSM. Est-ce que ça peut être le cas dans le Sud-Ouest? Je ne le sais pas. Alors c'était les deux seuls correctifs que je voulais présenter à la commission. Merci.

2305

2310

**LA PRÉSIDENTE :**

2315

Merci beaucoup. Alors voilà qui clôt les séances d'audition des opinions et des mémoires. Je veux remercier toutes les personnes qui sont venues se faire entendre devant la commission et vous rappeler encore une fois que tout cet éclairage-là nous est très, très, très utile et que vous pourrez le retrouver dans le rapport des commissaires que nous comptons déposer quelque part au mois de mai, si tout se passe bien, donc qui contiendra l'ensemble de ce qu'on a entendu et des idées qui ont été apportées, comme je l'ai dit auparavant.

2320

2325

Je veux aussi vous rappeler que ceci était une consultation en amont. On a entendu plusieurs fois des appels à la commission pour qu'on fasse des recommandations. Mais je veux quand même vous rappeler que c'était une consultation en amont – on n'avait pas encore de projet sur la table – et qui a comme objectif de proposer à la Ville des orientations et des grandes propositions pour le Programme particulier d'urbanisme.

Donc on va essayer de tenir compte de l'ensemble de ce qui a été dit mais quand même à l'intérieur du mandat qui nous avait été confié. Et ce n'est au fond que la première

2330 étape d'une série de consultations, puisque quand il y aura un Programme particulier  
d'urbanisme, ils vont sans nul doute revenir auprès de vous pour pouvoir entendre la  
consultation.

2335 Alors sur ce, je vous remercie beaucoup de votre présence et je vous souhaite une  
bonne soirée. Merci.

Fin DE LA SÉANCE

\*\*\*\*\*

2340



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

2345

Et, j'ai signé :

---

**LOUISE PHILIBERT, s.o.**