

600 Puis c'est aussi dans l'optique qu'on a avec ce projet-là, c'est de dire aux citoyens on va ramener les chefs, les restaurateurs de la ville, puis on va vous montrer ce qu'eux savent pour tout ce qui est réapprendre la cuisine, réapprendre les techniques de conservation des aliments. C'est aussi ça. C'est d'essayer de produire le plus, de préserver et de faire en sorte que notre production est la plus locale possible.

605

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie infiniment.

610

Mme ORIANE PANET-GIGON :

Merci.

615

LE PRÉSIDENT :

J'appelle monsieur Gaston Tremblay, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur Tremblay!

M. GASTON TREMBLAY :

620

Bonsoir, Monsieur Bergeron! Bonsoir, Madame Émond! Je suis content d'être ici ce soir pour vous présenter mon opinion, d'autant plus content qu'enfin, je vais être entendu sur ce que je pense sur le projet et que je pense aussi que je vais être écouté en plus d'être entendu. Ce qui est assez rare depuis le début du projet.

625

J'ai tenté d'abrégé ma présentation que vous avez déjà reçue par écrit, ce qui est très difficile. Donc je vais commencer tout de suite.

Je pense que pour mettre en situation le projet Angus, il faut faire le point sur ses origines au départ, son promoteur ainsi que ses résidents.

630

La Société Angus est une entreprise d'économie sociale qui a été fondée en 95 suite à la fermeture des usines Angus dans le quartier Rosemont. Ça, ça a été fait en collaboration avec la communauté locale dans le but de développer un projet qui était mobilisateur et rassembleur, le Technopôle Angus.

635

Ce projet-là a été fait pour favoriser la venue de commerces, donc créer des emplois dans le secteur, puis garder un équilibre aussi avec la vocation résidentielle du secteur. Les deux pôles étaient importants. Par la suite, il y a beaucoup de résidents, dont moi qui suis dans le secteur depuis plus de treize ans, qui ont choisi le secteur pour sa qualité de vie. Je vous inviterais, vous l'avez peut-être déjà fait, les commissaires ainsi que les politiciens, qui liront ce que j'ai écrit, à venir marcher Angus, à venir voir c'est quoi le quartier Angus. C'est un quartier que je qualifierais d'une banlieue en ville. Quand on est dans Angus, on peut vivre comme dans une banlieue et à quelques centaines de mètres, on a tous les avantages de la ville comme tels.

640

645

Il y a des résidents d'Angus qui proviennent de toutes les régions du Québec, de tout âge actuellement. C'est un quartier qui répond aux besoins et sa version actuelle, elle découle de son évolution dans le temps, puis est encore d'actualité. Je qualifierais Angus aujourd'hui pratiquement d'un TOD parce qu'effectivement, c'est un secteur qui est accessible au centre-ville facilement avec la 427 qui est un transport rapide avec le métro qui n'est pas loin non plus. Et on sait que quand on regarde les TOD, ce qu'on parle, c'est près des voies d'accès, on a des bâtisses en hauteur et après, on redescend dans le centre d'Angus, on ne reste pas avec des bâtisses en hauteur à des kilomètres à la ronde.

650

655

Au fil du temps, bien c'est sûr qu'il s'est présenté beaucoup de projets dans le secteur. Qu'on parle des immeubles juste du côté du Parc Jean-Duceppe, on a fait un quatre étages qui n'était pas prévu au départ, il n'y avait pas plus que trois étages dans le secteur. C'est sûr que c'était la déception des résidents en arrière qui perdaient leur vue sur le mont Royal à ce moment-là.

660 Après ça, au nord du Parc Jean-Duceppe, vous avez 395 unités résidentielles qui sont
apparues au lieu du gros entrepôt Rona ou d'un autre commercial de ce style-là qui devait
apparaître. Le U31 sur Rachel est arrivé avec 232 unités résidentielles. Là, aussi, c'était des
secteurs qui étaient commercial au départ. Solotech s'en vient avec plus de 302 unités. Ancien
secteur résidentiel aussi, tout le secteur Norampac un petit peu plus loin, 940 unités. C'était tout
665 un secteur commercial. Donc c'est tous des projets qui n'étaient pas prévus au départ des Shop
Angus et qui viennent briser l'équilibre. Avec toutes ces transformations-là, l'équilibre
travailleurs/résidents est devenu très fragile, ce n'est pas le temps, selon moi, de procéder
encore à des changements qui pourraient avoir d'autres effets négatifs.

670 C'est sûr qu'il y a des résidents, en m'incluant, je sais qu'il y en a plusieurs qui pensent
comme moi, comprennent que le Plan de développement du Grand Montréal est mis sur la
densification. Par contre, notre part, on l'a plus que faite au niveau de la densification avec ce qui
est là et avec tout ce qui s'en vient.

675 SDA, de son côté, en tout cas, moi je vous dirais que ce que je ressens, c'est qu'il se
replie dans sa bulle de verre puis il semble se regarder le nombril. C'est aussi simple que ça.

LE PRÉSIDENT :

680 Ça, c'est des propos qu'on...

M. GASTON TREMBLAY :

C'est une opinion.

685

LE PRÉSIDENT :

C'est des propos qu'on ne retiendra pas.

690 **M. GASTON TREMBLAY :**

En tout cas. Ce que je vous dirais, c'est qu'on est effectivement dans un secteur qui est à haute densité, qui ressemble à un TOD avec tout ce que ça peut impliquer. Le développement de la SDA actuellement semble mesurer des impacts mais il les mesure en vase clos en fonction d'un petit secteur qui est le secteur de l'autre bord du parc comme tel; il ne regarde pas ce que ça a comme impact sur l'ensemble du secteur.

Il y avait des cibles qui étaient là au départ, qui avaient été mises en place par les fondateurs de la SDA. On semble les échapper aujourd'hui. Il y a déjà des problèmes de stationnement majeurs qui se font sentir le soir et les fins de semaine, l'ajout de résidents va venir amplifier ces problèmes-là. Tout ce qu'on a comme réponse, c'est autopartage, transport collectif, l'autobus 25, la 427 - je la prends la 427 tout l'hiver, elle est hyper bondée - les Bixi, je les prends régulièrement à tous les matins du mois de mai au mois de novembre. C'est les seules réponses qu'on a.

Mais il faut comprendre qu'à chaque fois qu'on touche le transport collectif dans un secteur comme Angus, ça a deux directions : plus le transport collectif va être facile dans Angus, plus les gens d'Angus vont laisser leur véhicule sur place et plus ils vont voyager au centre-ville avec le transport collectif. Plus les employés vont peut-être venir mais on va rester avec le même impact qu'on a aujourd'hui. Ce n'est pas vrai qu'un effort de transport collectif va avoir un impact positif, il a un impact neutre, selon moi.

Les gens qui sont dans Angus travaillent majoritairement au centre-ville, ils ont opté pour une qualité de vie, une proximité de leur emploi. En trente minutes, on est rendu chez nous à tous les soirs et ils participent aux objectifs de réduction du transport en auto parce qu'effectivement, oui, on peut laisser nos véhicules stationnés.

Par contre, est-ce que c'est logique de penser que des gens qui vont avoir des appartements abordables à plus de 250 000 \$, les autres qui ont des immeubles qui peuvent facilement excéder les 500 000 \$ de valeur qui proviennent de plusieurs RMR à l'extérieur de la

région de Montréal arrivent ici puis qui n'auront pas de véhicule? Je pense que c'est utopique de croire ça, puis le promoteur se base sur des moyennes de véhicule de moins d'un véhicule par logement. Moi, je n'y crois pas personnellement.

725 Si on vient voir dans le secteur, ce n'est pas ça. Il y a même plusieurs résidents qui ont deux véhicules. Oui, c'est vrai qu'on est en ville puis qu'il faut réduire le nombre de véhicules. Passer en bas d'un véhicule avec des gens qui ont ce profil-là, c'est sûr qu'il y a d'autres profils sur toute l'île de Montréal qui fait qu'à un moment donné, on se ramasse à moins d'un véhicule par famille, mais il faut regarder dans quel secteur on est actuellement. Il faut être réaliste à ce
730 niveau-là.

Du côté des résidents, bien c'est sûr que si le stationnement devient problématique, ils vont en prendre des décisions. Si les résidents sont pour être obligés de payer pour stationner leur auto à Angus, payer le transport en commun, ils vont faire le calcul : 1 + 1, ça fait 2. Ils vont
735 se dire : « Ça me coûte moins cher de m'en aller travailler en ville avec mon véhicule automobile, d'avoir le luxe de mon véhicule automobile. » De toute façon, que vous y alliez en Bixi, en autobus, en métro, que vous y alliez en auto, ça prend trente minutes pour se rendre au centre-ville. À pied, ça prend une heure. Par expérience, je l'ai fait, j'ai utilisé tous ces moyens de transport là. Parce qu'on était deux à travailler au centre-ville, à un moment donné, on y allait
740 avec notre véhicule. Maintenant, je suis seul à travailler, je n'y vais pas avec mon véhicule. Oui, c'est plus rentable, c'est peut-être moins facilitant mais c'est plus rentable.

C'est la même chose au niveau des employés d'Angus. Angus a beaucoup d'employés qui s'en viennent ici pour travailler. Pourquoi ils ont de la facilité à recruter des employés? Les
745 gens n'iront pas travailler au centre-ville où ils ont à payer un stationnement. Ils n'ont pas de stationnement à payer, ils ont une facilité de stationnement encore relativement acceptable. Si on brise cet équilibre-là, ils vont probablement prendre une décision de se dire : « Regarde, emploi égal, je peux aller travailler en périphérie sur la couronne nord ou aller travailler sur la couronne sud. Je vais faire autre chose. » C'est mathématique aussi.

750

755 Si les emplois sont disponibles actuellement, oui, c'est facile de recruter des employés. Je suis convaincu que c'est un gros argument du secteur. Parce que le transport en commun pour les employés pour venir ici n'est pas facile, on n'est pas directement au métro. Oui, on est à quinze minutes du métro, puis l'hiver à quinze minutes du métro... Oui, on a une allée pour aller le prendre le métro, ça facilite l'accès. Moi, j'y vais, je le prends, ça me facilite l'accès comme résident puis je prends le métro plus que jamais. Par contre, c'est la même chose de l'autre côté, mais il y a toujours un quinze minutes en hiver, ce n'est pas évident. Ce n'est pas un secteur qui est facile.

760 La 25, c'est un autobus qui part du métro Rosemont puis qui s'en va au métro Préfontaine et qui passe à quel intervalle? Il faudrait vérifier mais il passe très rarement. Et quand j'arrive du métro Rosemont parce qu'il pleut une journée, je ne prends pas mon Bixi, je monte à pied parce que c'est bien plus facile de monter à pied que de monter en autobus, que de monter en Bixi. On croirait que le Bixi est une solution, on arrive à l'autre bout, il n'y a pas de case de
765 libre, on est obligé de s'en aller à une autre station, ça va prendre trente minutes, ce qui devrait en prendre dix ou quinze.

770 Il y a d'autres projets qui s'en viennent aussi dans le secteur, qu'il ne faut pas oublier, Taxelco. On a une compagnie de taxi qui s'en vient et qui actuellement a à peu près 500 taxis selon les articles de journaux que j'ai lus et qui prévoit, en 2019, avoir 2 000 voitures. Elles vont être électrifiées en bonne partie probablement mais c'est 2 000 voitures qui vont transiter dans le secteur aussi. Quand le chauffeur a besoin de venir porter son argent ou venir chercher sa paie, il faut qu'il passe quelque part là. Combien on en a d'autres surprises comme ça qui s'en viennent? On ne sait pas quelle va être la toile tout à l'heure à ce niveau-là.

775 500 stationnements, si on fait un calcul rapide, tout à l'heure on parlait de 80 unités – puis j'essaie d'accélérer – 80 unités de logement collectif avec 20 stationnements. Les 60 autres n'ont pas de stationnement, ils n'ont peut-être pas d'auto mais les visiteurs vont s'arranger, ils vont stationner dans la rue, ce n'est pas un problème.

780

Après ça, on parle de 240 unités qui risquent d'être à 350 000 \$ et plus. Dites-moi que c'est des gens qui n'auront pas de stationnement? Moi, j'achète pas. Et des unités abordables à 90 mètres carrés qui vont avoisiner le 250-260 000 \$, ces gens-là avec ce que ça va leur coûter de frais de condo pour demeurer dans ces immeubles-là, LEED, avec la qualité d'immeuble qu'ils vont avoir là, ce n'est pas des gens qui ne veulent pas de véhicule majoritairement. Toujours selon mon opinion.

Pour contrer le problème, c'est sûr que ce que le promoteur nous dit, c'est : « Si. Si. Si. Je verrai en temps et lieu. Je verrai en temps et lieu. » Moi, je vous dirais que le problème, je le vis actuellement. J'ai des voisins qui sont fortement impliqués dans Angus, qui ont des garages, qui stationnent, qui s'en vont travailler à pied mais qui stationnent dans la rue à la journée longue, qui laissent leur véhicule là et qui veulent nous convaincre tout à l'heure d'utiliser le transport en commun, puis qu'il n'y aura pas de problème de stationnement...

LE PRÉSIDENT :

Si vous permettez, parce qu'il ne vous reste pas beaucoup de temps, disons vous décrivez une situation. Qu'est-ce que vous proposez?

M. GASTON TREMBLAY :

Bien, ce que je propose, je pense qu'en partant, il y a une sensibilisation qu'il faut faire auprès des gens, oui. Parce qu'il y a une partie du problème qui est peut-être l'utilisation d'espace public quand on a des garages, est-ce que c'est faisable? Je n'ai pas de solution miracle au moment où on se parle, sauf que la Ville a permis de construire des unités. Moi, j'ai un condo et je n'ai pas d'unité, je n'ai pas d'espace de stationnement sur la rue Mont-Royal et la Ville a permis ces constructions-là. Il n'y en a pas 50, il y en a un certain nombre.

LE PRÉSIDENT :

Ça, vous parlez du projet qui est au nord de la rue Mont-Royal?

M. GASTON TREMBLAY :

Moi, je suis sur l'avenue Mont-Royal à côté du *Phare Enfants et Famille*.

815

LE PRÉSIDENT :

Au coin de Molson.

820

M. GASTON TREMBLAY :

Au coin de la 5^e avenue, qui est là depuis treize ans, O.K. La Ville a permis des constructions sans cases de stationnement. Donc on stationne dans la rue. Il faut qu'il y ait une continuité dans leur raisonnement. Il faut qu'ils trouvent à accommoder ces gens-là qu'ils ont placés dans cette situation-là. Je n'ai pas deux véhicules, j'en ai un.

825

Le Parc Jean-Duceppe, bien c'est pareil, il est saturé, puis moi, ce que je vous dirais, puis si je veux faire vite, quand on parle d'espace vert dans le projet, on parle d'aller d'une douzaine de mètres de largeur, ce qui ressemble à ce qu'un intervenant me disait l'autre jour, à des rues dans Rosemont. Mais les rues dans Rosemont, il y a des trottoirs à côté, puis il y a des espaces verts en avant des maisons, puis ils ont trois étages là.

830

Et même les consultants mettent en garde le promoteur sur la largeur de ces espaces verts là et sur la durabilité des arbres qu'il va y planter. Et quand on arrive dans le milieu, on a une espèce de bassin de rétention qui est là, puis on parle d'une forêt urbaine.

835

Je pense qu'on veut mettre des beaux termes sur des choses. On a fait des beaux projets, le promoteur a investi beaucoup d'argent, il veut rentabiliser cet argent-là aujourd'hui, sauf que est-ce que c'est le besoin du milieu? C'est sûr que cet argent-là qui a été investi, ces plans-là qui ont été faits là, ont permis de gagner des prix au niveau international et de paraître excessivement bien.

840

845 Ce que je vous dirais, c'est que le projet est très bien en soi mais il ne s'imbrique pas dans le secteur où on est. Il jure avec le quartier où on est et c'est d'implanter un centre-ville en plein milieu d'un quartier, en plein milieu pratiquement d'une banlieue comme je vous disais tout à l'heure.

LE PRÉSIDENT :

850 Donc votre proposition, ça serait quoi?

M. GASTON TREMBLAY :

855 J'ai fait pas mal le tour.

LE PRÉSIDENT :

Votre proposition, ça serait quoi?

860 **M. GASTON TREMBLAY :**

865 Bien, ma proposition, je pense que le promoteur avait un projet, puis un projet qu'il a partagé avec la communauté qui était de développer des emplois et des espaces commerciaux. Il devrait s'en tenir à son projet de départ. Il devrait assurer une continuité de ce projet-là. Il nous a dit l'autre jour que quand le projet avait été parti au départ, que c'était utopique de croire en la création d'emplois qui ont été créés à venir jusqu'à date, il l'avait dit au départ, puis ils ont atteint leurs objectifs...

LE PRÉSIDENT :

870 Mais concentrez-vous sur ce que vous voulez comme...

M. GASTON TREMBLAY :

875 Bien, ce que je veux, moi je pense qu'il devrait continuer dans la même voie qu'il y a là.
Le zonage ne devrait pas être changé. Ça devrait être des bâtisses commerciales qui soient là et
il devrait développer des emplois pour pouvoir générer des emplois pour tous les gens qui sont
arrivés dans le secteur actuellement. Et ces bâtisses-là pourraient contribuer à plusieurs autres
projets comme le projet qu'on a entendu avant, que ce soit des bâtisses commerciales ou des
880 bâtisses résidentielles.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

885

Mme ARIANE ÉMOND, commissaire :

J'avais une question mais monsieur y a répondu. Parce que dans votre mémoire, quand
je l'ai lu, vous sembliez dire que les résidents des logements communautaires n'avaient peut-être
890 pas suffisamment de cases qui leur étaient affectées pour le stationnement. Je voulais vous
demander qu'est-ce qu'était votre proposition par rapport à ça.

M. GASTON TREMBLAY :

895 Je pense que c'est l'ensemble. Je ne sais pas dans le logement communautaire qu'est-
ce qu'il y a normalement mais à partir du moment où les gens de logement communautaire n'ont
pas de case et que les autres à côté n'en ont pas non plus, bien là, ça a un effet de domino. On
double, puis on triple l'effet. Si les gens des autres unités ont leur case normale, il va rester de la
place dans les rues, si c'était le cas, puis si on faisait un projet comme celui-là.

900

Mme ARIANE ÉMOND, commissaire :

Votre inquiétude, c'est vraiment le stationnement sur rue.

M. GASTON TREMBLAY :

905

Il y a deux choses. Il y a deux grosses inquiétudes : il y a le stationnement, effectivement, c'en est une grosse pour la circulation; et il y a aussi le parc – parce que je n'y suis pas venu – mais je pense que le parc, les espaces verts, le projet qui est là devrait peut-être comprendre une bonification des espaces verts aussi.

910

LE PRÉSIDENT :

915

D'accord. La commission est allée sur le site et a même visité amplement puis on connaissait aussi Angus pour l'avoir visité même dès ses premières phases. Vous nous dites que c'est un milieu où vous avez accès à tous les services. Donc ce que je me demandais, ces services-là actuellement, vous y avez accès à pied?

M. GASTON TREMBLAY :

920

On a accès, si on parle d'épicerie, on a accès à quatre ou cinq épiceries à distance à pied. On a accès à près de cinq pharmacies, on a accès à deux succursales de la SAQ, on a accès à plusieurs restaurants. Tout est dans la périphérie.

LE PRÉSIDENT :

925

D'accord. Donc c'est...

M. GASTON TREMBLAY :

930

Vous prenez Masson où le *Loblaws* ici en bas, la rue Masson, *Loblaws* en bas, puis le Centre d'achats Maisonneuve aussi. On a des services partout, puis on a un *Métro* un petit peu plus loin de l'autre côté. Tout est à distance de marche.

LE PRÉSIDENT :

935

Vous avez parlé d'une allée pour le métro, une allée aménagée récente ou?

M. GASTON TREMBLAY :

940

À côté du U31, il y a une allée d'aménagée pour donner accès au métro plus rapidement puis plus facilement parce qu'avant, il fallait passer au stationnement du *Canadian Tire*, ce qui n'était pas évident.

LE PRÉSIDENT :

945

Cette allée-là longe le U31?

M. GASTON TREMBLAY :

950

Entre le U31 et le *Canadian Tire*. Entre les deux.

LE PRÉSIDENT :

955

Puis c'est un lien que vous utilisez puis qui est...

M. GASTON TREMBLAY :

Quand je ne peux pas prendre mon Bixi, c'est l'endroit où je passe.

960

LE PRÉSIDENT :

Ça vous met combien de temps déjà à pied du métro à aller jusqu'à...

M. GASTON TREMBLAY :

965

Je dirais entre dix, douze minutes à peu près.

LE PRÉSIDENT :

970

Quand même.

M. GASTON TREMBLAY :

975

En Bixi, ça prend le même temps. Quand on parle de Bixi puis on essaie de trouver des solutions miracles, je veux dire, c'est tout à peu près pareil.

LE PRÉSIDENT :

980

Je vous remercie infiniment, Monsieur.

Mme ARIANE ÉMOND, commissaire :

Merci.

985

M. CHRISTIAN YACCARINI :

Monsieur le président?

LE PRÉSIDENT :

990

Oui?