

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président
 M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire
 M. LOUIS DÉRIGER, commissaire

CONSULTATION PUBLIQUE

**PROJET D'IMPLANTATION D'UN
CAMPUS DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL
SUR LE SITE DE LA GARE DE TRIAGE D'OUTREMONT**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 4

Séance tenue le 11 avril 2007, 19 h
Centre communautaire intergénérationnel
999, McEachran
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 11 AVRIL 2007	1
MOT DU PRÉSIDENT	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :	
STEFAN PLESZCZYNSKI	1
ALBERT AUBRY	11
GROUPE CONSEIL EN DÉVELOPPEMENT DE L'HABITATION	
SAMIR ADMO	16
CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT	
ANDRÉ PORLIER	24
HABITATION POPULAIRE DE PARC-EXTENSION	
CHRISTIAN LEFEBVRE	34
JEAN DÉCARIE	38
COMITÉ CITOYENS – GARE DE TRIAGE D'OUTREMONT	
GENEVIÈVE DEROME, MARIE ST-ARNAUD	50
AIRE DE FAMILLE	
DENISE ROCHEFORT	65

LE PRÉSIDENT:

5 Reprise de l'audience publique sur le projet d'implantation d'un campus de l'Université de Montréal sur le site de la gare de triage d'Outremont. Bonsoir à chacune et chacun d'entre vous ! J'ai l'honneur de présider la présente audience, accompagné de Louis Dériger et de Jean-Claude Boisvert. Et nous accompagnent comme secrétaire de la commission et analyste en chef, monsieur Michel Agnaïeff, aussi comme analyste, madame Stéphanie Espach et à la table arrière, Sylvie Trudel. À la transcription sténographique, madame Lise Maisonneuve et à la sonorisation, Michel.

10 Alors, je rappelle que l'audience en est à sa deuxième phase. Dans la première phase, nous avons pu interroger les responsables du projet sur les différents aspects du projet sous examen. Et ensuite, nous avons tenu des tables rondes pour pouvoir approfondir certains aspects du projet et nous en sommes maintenant à la formulation de mémoire. Donc, 15 les individus, les groupes sont invités à venir rencontrer la commission pour faire valoir leur interprétation et le point de vue qu'ils défendent dans ce dossier, essayer de convaincre la commission de faire des recommandations dans un sens ou dans l'autre à partir des valeurs qui vous animent, de vos préoccupations, de l'analyse que vous menez du dossier depuis votre point de vue. Je pense que c'est important et c'est fort diversifié.

20 Alors, ce soir, nous aurons huit mémoires : monsieur Stefan Pleszczyński, monsieur Albert Aubry, le Groupe Conseil en développement de l'habitation, Conseil régional de l'environnement, ensuite Habitation populaire de Parc-Extension, monsieur Jean Décarie, Comité de citoyens – Gare de triage d'Outremont et Aire de famille.

25 Donc, huit mémoires. Nous vous consacrons à peu près 20 minutes par mémoire, vous demandant de résumer, si c'est possible, votre mémoire dans une dizaine de minutes et permettant ensuite à la commission de vous poser des questions et d'échanger avec vous sur certains aspects de ce que vous nous donnez comme interprétation et comme communication.

30 Je rappelle qu'à la fin de la rencontre est accordé un pouvoir de rectification. Si, dans les exposés qui ont été faits, il y avait des erreurs de fait, toute personne peut demander de pouvoir faire une mise au point pour corriger les erreurs de fait. Ce n'est pas un pouvoir d'argumenter, mais c'est vraiment un pouvoir de correction simplement, de rectification. On 35 ne repart pas le débat mais on corrige, s'il y a eu des erreurs de fait qui ont été avancées.

Alors, sans plus tarder, je vais inviter maintenant monsieur Stefan Pleszczyński, s'il vous plaît.

40 **M. STEFAN PLESZCZYŃSKI :**

Bonsoir, monsieur le président ! Bonsoir, messieurs !

LE PRÉSIDENT :

45

Bonsoir !

M. STEFAN PLESZCZYNSKI :

50

C'est un plaisir de se retrouver encore une fois. Je me présente brièvement. Stefan Pleszczyński, je suis résidant d'Outremont depuis 23 ans. J'ai assisté comme vous savez à toutes les séances publiques qui ont eu lieu ici à Outremont ainsi que les ateliers et je vais tenter de résumer les points saillants de mon mémoire parce que, finalement, ça porte sur différents aspects du projet. Alors, je vais parler un peu librement là-dessus parce que, 55 évidemment, ce qui est écrit représente, je pense, vraiment mes pensées de la meilleure façon que j'ai pu dans le temps faire.

55

Mais j'aimerais souligner aussi que les commentaires que j'apporte reflètent aussi en grande partie l'opinion de beaucoup de mes voisins, plusieurs de mes voisins, ainsi que 60 d'autres citoyens de la communauté ici à Outremont et je pense que c'est juste bon de tenir compte du fait que chaque personne qui vient vous parler ce soir, en fait, représente d'une certaine manière plusieurs autres gens, parce que c'est la nature de ce genre de processus où est-ce qu'il y a beaucoup de gens qui n'ont pas le temps de venir ou qui ne savent pas qu'est-ce qui se passe exactement, mais qui en ont pris connaissance au courant du 65 processus.

65

Il y a à peine 6 semaines que le projet nous a été dévoilé. Ce grand projet, ce méga projet qui inclut la construction d'édifices à tour du campus, qui implique la construction de 70 résidences, d'immeubles d'habitation, qui implique le déplacement de parc, de troc ou d'échange de terrains d'arrondissement et bien d'autres aspects, un grand projet.

70

Et au fil de ces séances-là où est-ce que le promoteur, l'université nous a présenté le projet, la Ville aussi, et que les citoyens ont eu la chance de poser des questions sur toutes sortes d'aspects du projet, au fil de ces séances-là, il y a une qualité du projet dans son 75 présent état qui est ressortie le plus pour moi et c'est que c'est un projet inachevé.

75

D'après moi, c'est l'impression que j'ai en écoutant le promoteur et la Ville essayer tant bien que mal de répondre aux questions, souvent avec des «on sait pas», «on sait pas encore» ou avec des études qui sont souvent uniques pour un sujet particulier. Je sens que 80 c'est un croquis, c'est peut-être plus une ébauche qui est présentée de façon très précipitée.

80

Et, pour moi, c'est un aspect important de ça, parce que je crois que dans un projet de ce type autant d'envergure, quelque chose qui non seulement a des possibilités intéressantes mais a un effet énorme sur la population, sur une longue période de temps, je

85 pense que c'est très important de prendre le temps. Et donc, c'est une des choses que je
trouve le plus inquiétant, c'est que je trouve que c'est quelque chose qui est extrêmement
préliminaire pour l'instant.

90 Au niveau du Plan d'urbanisme du projet ou l'impact sur la qualité de vie, de façon
générale, ce projet en particulier va représenter un énorme impact et changement à la nature
du quartier dans lequel je vis, dans lequel nous vivons ici à Outremont, de par sa densité
énorme de population, de par la hauteur des bâtiments, de par la circulation, le plan de
circulation automobile, etc. Je crois que ça va avoir un impact énorme parce qu'il y a une
95 déchirure entre la nature même du quartier ici, qui est un quartier résidentiel principalement de
triplex très familial, et ce genre de complexe institutionnel extrêmement dense.

100 Je sens qu'il y a des façons – on a entendu plusieurs intervenants suggérer toutes
sortes d'idées intéressantes – il y a des façons d'intégrer un campus dans un quartier
résidentiel, mais c'est quelque chose qui prend de la réflexion et prend de l'imagination et
prend du temps. Il faut s'informer auprès d'autres universités, il faut aller voir auprès d'autres
grandes villes, il faut écouter des experts, il faut agrandir la façon qu'on prépare le projet pour
vraiment ne pas manquer les opportunités.

105 Je pense qu'on aurait pu s'attendre que l'Université de Montréal fasse plus ses devoirs,
qu'ils soient plus innovateurs au lieu de se lancer dans cette aventure qui est quand même
échelonnée sur 20 ans et qui, quelque part, me semble déjà rétrograde au niveau
éducatif et socio-environnemental.

110 Je pense que c'est très beau d'avoir des aspects comme les toits verts, mais c'est un
peu comme dire qu'on achète un SUV et qu'on a un système d'échappement de haut de
gamme, mais c'est quand même pas quelque chose que je trouve qui est extrêmement
innovateur comme façon de procéder. On pourrait regarder des options extrêmement plus
vertes, extrêmement plus harmonieuses avec le quartier auquel on veut s'attacher et devenir
voisin.

115 On s'attendrait aussi que la Ville protège le caractère du quartier et que la Ville fasse
ses devoirs pour intégrer ce projet dans un plan d'urbanisme qui implique tous les quartiers
avoisinants, ce qu'on n'a pas eu. Quand on a demandé des questions et que plusieurs
citoyens ont demandé des questions à ce sujet, on nous a souvent répondu qu'on veut faire
120 des plans mais que ça n'a pas été fait encore. Alors, on a vraiment le sentiment que ce projet
ne fait pas partie d'un plan qui englobe les autres quartiers et qui a comme intérêt de hausser
la qualité de vie des gens.

125 Dans son présent état – très rapidement, je veux juste passer à travers les quelques
points – dans son présent état, la densité est énorme. Il me semble que c'est du commun bon
sens de penser que si on ajoute dans une ville, un quartier qui a 24 000 habitants, si on

ajoute 8 à 10 000 gens qui vont venir circuler, qui vont venir occuper un travail ici, et 2 500 résidents, on ajoute 40 % de la population de l'arrondissement sur une superficie de 6 %, ça va causer des problèmes. À moins qu'il y ait une façon miraculeuse de régler ça et ça ne nous a pas été démontré, il va y avoir des problèmes. Je crois que la densité, elle est trop ambitieuse pour ce quartier.

La hauteur des bâtiments, c'est la même chose. On planifie construire des résidences ou des immeubles résidentiels de 6 étages en face sur la rue Ducharme, qui est juste devant des résidences de 3 étages. Les édifices principaux institutionnels de 11 étages résidentiels ou 8 étages institutionnels forment un genre de mur. Ils sont complètement incongrus avec la nature du quartier.

Quand on parle d'un projet qui est vraiment innovateur, on pourrait imaginer un projet qui s'intègre dans le quartier, qui fait une extension naturelle. On a même utilisé ces mots-là, «extension naturelle du quartier» et, pour l'instant, ce genre de hauteur de bâtiments et de densité n'est d'aucune manière contiguë ou ne ressemble d'aucune façon au quartier présent.

Le plan de circulation automobile ou pédestre, je n'en parlerai pas trop parce qu'il y a beaucoup de gens qui en ont parlé et qui vont en parler encore plus en détail que moi. Juste pour dire que je pense que c'est évident qu'il n'y a pas de plan de circulation comme tel, comme je peux voir. C'est vraiment que le fardeau de nouveaux véhicules qui vont circuler, 4 à 6 000 d'après ce qu'on peut comprendre éventuellement, qui vont circuler à travers les rues résidentielles d'Outremont, qui sont déjà surchargées et qui sont des rues résidentielles et familiales, et non pas des rues qui sont des rues d'accès à un grand campus avec une haute activité.

Aussi, une autre question, ce que je trouve étrange, c'est le manque de participation de la STM, parce qu'on a beaucoup parlé du transport public qui serait fortement encouragé, mais en tout cas, par son absence dans le processus, je trouve que c'est quelque chose qui manque vraiment beaucoup. Je pense que ça doit faire partie d'un plan, d'un projet comme tel, le transport en commun, comment qu'il s'implique, comment vraiment en détail il s'intègre dans le plan de circulation.

Et, dernièrement, sur les quelques points, c'est la question des finances. Plusieurs intervenants ont posé des questions à ce sujet et quelque part, les réponses ont été extrêmement vagues. Je pense que c'est très difficile de comprendre et de savoir qu'est-ce que ça va représenter pour le citoyen en tant que fardeau fiscal, qu'est-ce que ça va nous coûter. Si on pose même des questions sur un petit détail comme des vignettes de stationnement, on ne peut pas nous répondre non plus. Mais c'est un énorme projet financer largement avec des fonds publics et c'est très difficile d'avoir des réponses spécifiques là-dessus. Donc, ça crée l'impression d'une carte blanche.

170 La chose que je sens énormément, c'est que le projet dans son présent état menace énormément notre qualité de vie ici dans le quartier. Le caractère d'un quartier comme celui d'Outremont, le caractère d'un quartier, c'est difficile de résumer en chiffres. C'est quelque chose de complexe, c'est quelque chose qui se développe graduellement.

175 La qualité de vie, c'est la même chose. Ce n'est pas quelque chose vraiment d'abstrait. La qualité de vie, c'est la somme de moments vécus par les gens qui habitent là. C'est le coucher de soleil qui rentre par ma cuisine, comme ce soir, qui me fait oublier la journée de travail, qui me donne le goût d'embrasser ma blonde, t'sais. C'est le vent dans les arbres le soir dans la rue tranquille qui me fait penser que je suis en campagne. C'est le fait
180 nous, en toute sécurité, parce que c'est un parc résidentiel et familial, et non pas un parc qui est achalandé par une population étudiante universitaire énorme.

185 La qualité de vie, c'est une tapisserie fine. Et je pense qu'il faut la préserver, il faut faire attention parce que des gestes qui ne sont pas bien réfléchis ont tendance à déchirer cette tapisserie qui est notre qualité de vie.

190 Si je dis le mot «expropriation», ça soulève beaucoup d'images de conflit et d'images de projets qui n'ont pas réussi. On pense à Mirabel, on pense à bien d'autres situations. Mais je soulève le mot «expropriation» parce que dans ce que j'ai entendu jusqu'à date avec le projet, je sens qu'il y a vraiment une expropriation au niveau de notre qualité de vie qui va se passer si ça continue de cette manière.

195 Ce n'est pas un projet qui est là qui va sauver la vie de gens, qui est là pour rapidement améliorer la condition de gens démunis, où est-ce qu'il faut être pressé, où est-ce qu'il faut faire des grands sacrifices rapidement pour pouvoir aider autrui. On parle d'un grand complexe institutionnel et commercial de résidences et d'habitations. Et je pense qu'on se doit de prendre le temps d'analyser les choses profondément, de réfléchir profondément et aux effets que ça peut avoir et aux solutions à ces effets-là, parce qu'elles existent ces solutions-là.
200

205 Il y a deux petits aspects spécifiques que je veux parler un petit peu, qui étaient dans mon mémoire écrit, qui sont peut-être plus spécifiques à mes sentiments. Un, c'est une préoccupation que j'ai au niveau de la rue Wiseman comme telle, que le promoteur a suggéré va être l'accès principal piétonnier dans l'axe de la station de métro Outremont en direction du campus et éventuellement de la station de métro Acadie.

210 C'est que dernièrement, j'ai eu la chance de passer souvent sur les rues qui mènent au campus présent sur la montagne, à différentes heures de la journée. C'est des déplacements à cause du travail que je passais par là. Et j'ai vu qu'est-ce que ça représente. Parce que ça ne m'a pas frappé au début, mais j'ai vu qu'est-ce que ça représente quand il y

a des centaines de gens et, sur une journée, des milliers de gens comme serait le cas ici d'après le projet, qui circulent sur une rue de façon piétonnière.

215 On n'y pense pas. On a surtout parlé de problèmes de circulation automobile mais c'est une rue sur laquelle nous habitons une grande quantité de gens devant le parc, qui fait partie du quadrilatère autour du Parc Kennedy, où est-ce qu'il y a en moyenne une personne qui passe aux 4-5 minutes et là, d'après les données, de la façon que je les ai comprises, de l'université, si les deux tiers des utilisateurs du transport en commun au niveau métro vont choisir et utiliser la station Outremont, ça représente autour de 4 000 personnes qui 220 éventuellement vont marcher aller-retour le long de notre petite rue devant ce petit parc où les enfants jouent, où les écoles préscolaires amènent leurs petits, etc. Je trouve ça très préoccupant.

225 Et un autre aspect auquel je tiens beaucoup, c'est la question de l'échange, le fameux échange de terrains de l'arrondissement. Parce que je trouve ça quelque part et je ne suis pas le seul, je trouve que l'inclusion des terrains qui appartiennent à l'arrondissement présent, des terrains publics dans le projet, et donc sous l'enveloppe de l'article 89 qui nous amène ici dans ce processus de consultation publique mais qui en même temps nous enlève en tant que citoyens le droit d'influencer d'une façon directe, éventuellement dans la situation référendaire, 230 un processus, je pense qu'il y a un grand malaise vis-à-vis ça.

235 Parce que quelque part, il me semble, il nous semble à plusieurs que les terrains comme celui-là qui sont prévus dans le projet maintenant d'être utilisés pour des fins de construction d'immeubles résidentiels ne doivent pas essentiellement faire partie du projet et, d'une certaine manière, en les incluant dans le projet, c'est une impression de collusion qu'on a. C'est une impression que la Ville inclut plus large dans ce projet et dans cet article 89. Peut-être parce qu'il y a quand même un historique ici à Outremont de s'exprimer au niveau de ce qu'on aime et de ce qu'on n'aime pas ce qui se passe avec les terrains. En tout cas, c'est une impression, il y a définitivement un malaise. 240

245 Et je ne comprends pas et ça ne m'a pas été répondu quand j'ai posé les questions durant les séances pourquoi ces terrains-là doivent être inclus, pourquoi ils sont essentiels. On pourrait très bien parler du terrain du CP comme tel que l'université a acheté et en discuter, si on veut inclure ça sous un article 89 et en discuter de cette manière, mais je ne comprends pas pourquoi ces terrains-là doivent l'être. C'est un échange qui ne nous semble pas égal.

250 C'est un morceau... disons le terrain des Travaux publics présentement de l'arrondissement est un grand terrain au cœur même du quartier nord qui pourrait être utilisé, si jamais on avait à déplacer les Travaux publics à des fins d'un grand parc ou de quelque chose qui serait de bénéfice autant pour les citoyens du quartier présents que potentiellement des citoyens nouveaux qui viendraient se joindre ici, et je pense que j'aimerais bien pouvoir

avoir un mot à dire là-dessus et ne pas me faire enlever ce droit.

LE PRÉSIDENT :

255

Je vais vous demander de conclure, s'il vous plaît.

M. STEFAN PLESZCZYNSKI :

260

Oui, je m'en viens. C'est la dernière petite page de note, ça fait que ça s'en vient bien. En parlant de l'article 89, je trouve qu'en évoquant cet article-là, la Ville a une énorme responsabilité, parce que quand on enlève les droits des citoyens de décider directement de projets par vote référendaire, on doit vraiment les représenter et écouter.

265

Et je respecte le processus qui se passe maintenant mais, en même temps, je suis inquiet parce que l'impression que j'ai eu, que plusieurs de nous ont eue durant les séances publiques, c'est que la Ville semblait tout faire pour faciliter les plans du promoteur. Je n'ai pas senti vraiment une force qui a poussé le promoteur d'aller plus loin dans ses plans. Et c'est une des raisons pourquoi je sens que tout ça est très précipité. Tout ça, on sent l'urgence de faire passer quelque chose rapidement et qui est encore dans un état extrêmement vague avec tellement de bonnes idées et de possibilités autour.

270

Je pense qu'un projet d'envergure comme ça, il faut prendre le temps. Je pense que c'est la responsabilité de la Ville de respecter les caractères différents des quartiers différents. Outremont, ce n'est pas le même quartier que Côte-des-Neiges. Ce n'est pas le même quartier que Parc-Extension. Chaque quartier est différent. C'est un peu comme le multiculturalisme de notre belle Ville de Montréal, il faut le respecter, il faut le défendre.

275

Mes recommandations et c'est vraiment la dernière partie. Mes recommandations sont un arrêt immédiat des changements de zonage et de toute entente entre la Ville et le promoteur, entre l'arrondissement, la Ville et le promoteur jusqu'au moment qu'il y ait un projet révisé qui tienne compte de toutes ces préoccupations, de toutes ces idées qui ont été soulevées et qui serait présenté de nouveau au public pour bonification.

280

Je demande aussi l'ouverture d'un concours de design urbain avec des paramètres qui reflètent les préoccupations des citoyens comme elles ont été exprimées durant les séances auparavant et durant ces présentations de mémoires.

285

Je demande aussi que l'Université de Montréal et la Ville aillent voir, parce que la question a été demandée durant les ateliers si on a été voir d'autres universités, si on a été voir d'autres grandes villes, si on a été s'informer, parce qu'il existe des façons d'intégrer un campus à un quartier résidentiel, mais ils impliquent certaines choses.

290

295 Alors, je demanderais que ces deux organismes aillent faire leurs devoirs ailleurs, qu'on sorte de notre petite cour et qu'on aille voir comment ça peut être fait pour au moins s'inspirer d'idées.

300 Je demande aussi que la Ville ait un Plan d'urbanisme qui intègre tous les quartiers avoisinants de ce projet, parce que ça a été encore une fois demandé. La Ville a exprimé l'intérêt et le fait que c'est un projet qu'ils veulent faire, mais ça devrait se faire en même temps. Ça ne peut pas se faire après.

305 Je demanderais aussi de séparer les terrains qui appartiennent à l'arrondissement de ce projet-là sous l'article 89. Je pense qu'on pourrait avoir une vraie consultation avec les résidents d'Outremont concernant les terrains de l'arrondissement et comment qu'ils pourraient être mieux gérés.

310 Et j'aimerais aussi demander qu'à la suite d'un projet amendé, qu'il y ait des études indépendantes qui soient faites sur différents aspects. Parce que, pour l'instant, il y a eu des études extrêmement rares et singulières, souvent mises en place par le promoteur et quelque part, si on parle d'un projet universitaire, des fois j'ai senti honnêtement que je lisais une dissertation avec une bibliographie extrêmement mince finalement, basée surtout sur le bouquin du cours, comme vous savez de quoi je parle. J'avais vraiment cette impression-là. Je pense qu'il faut aller plus large. Il faut vraiment regarder plus large.

315 Et ma dernière phrase là-dessus, monsieur Beauchamp, c'est que j'ai vraiment le sentiment qu'on est présentement au début de quelque chose, au début d'un projet et non pas à la fin. Je pense qu'on nous a présenté une ébauche qui a des qualités. Je pense que la plupart des gens, même en exprimant leurs réticences, leurs objections, leurs préoccupations, voient un potentiel, mais je pense qu'on est au début.

325 La population s'est exprimée en partie. Il y a beaucoup d'experts qui pourraient encore s'exprimer. Je pense qu'on est au début d'une consultation publique, qu'on n'a pas vraiment eue avant. Et je pense qu'il faut vraiment, vraiment prendre le temps de faire ce projet-là comme il faut pour pas manquer des opportunités. Merci.

LE PRÉSIDENT :

330 Je pense que vous vouliez parler ! Je vous ai laissé filer. Ça fait 22 minutes que vous parlez, alors merci.

Une petite question que mon collègue Louis Dériger a à vous poser.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

335

Une question concernant l'aspect parc. Dans votre mémoire écrit, vous suggérez – puis vous l'avez dit tantôt aussi – un grand parc, un parc central. Est-ce qu'à ce moment-là, ça sous-entend que la promenade qui est proposée, il faudrait qu'elle soit revue ? C'est comme ça qu'on peut comprendre ? Ou si la promenade est quelque chose qu'on doit

340

M. STEFAN PLESZCZYNSKI :

Vous voyez, la promenade, on a beaucoup parlé de la promenade grandement, comme si c'était un élément absolument formidable et central. C'est sûr que c'est un aspect que je trouve esthétiquement intéressant, mais d'une façon institutionnelle. Dans le sens que c'est comme si... en fait, c'est un boulevard verdoyant, c'est magnifique d'inclure ça dans un plan, je suis d'accord. C'est bien que ça ne soit pas juste du béton.

345

Mais, pour moi, si on va amener des nouveaux résidents et des nouveaux utilisateurs du quartier, dans un quartier qui est déjà vraiment comblé au niveau de son utilisation d'espaces verts, vraiment le Parc Kennedy qui est là, bon, le terrain de baseball puis tout ça, c'est vraiment le Parc Kennedy qui est le seul parc du côté nord comme ça, moi je pense qu'il faudrait vraiment inclure un grand parc du style du Parc Beaubien ou du style du Parc Saint-Viateur, qui est indépendant de la promenade d'une certaine manière.

350

355

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, ça ne remet pas en question la promenade nécessairement.

360

M. STEFAN PLESZCZYNSKI :

Ça ne remet pas en question la promenade, non.

365

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

C'est intégré ensemble.

M. STEFAN PLESZCZYNSKI :

370

Exactement. Oui, oui, tout à fait.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

375

Et vous suggérez aussi je pense au niveau de la circulation d'utiliser l'avenue Bates

comme étant la voie, si on veut, de desserte du campus.

M. STEFAN PLESZCZYNSKI :

380 Oui, tout à fait. Je pense que ça a été soulevé par plusieurs de nous, sans s'être
parlé et ça me fait toujours penser que c'est peut-être... des fois, chez les gens qui ne sont
pas urbanistes, on a les idées communes qui semblent avoir un bon sens là-dedans. C'est
385 que si on fait ça, pourquoi pas ouvrir un boulevard universitaire qui communique de Parc qui
est une rue qui peut prendre du trafic, qui va avoir un système de transport en commun plus
prononcé et le connecter d'une certaine manière à la rue Bates et à l'avenue Rockland, et
enlever le fardeau sur un quartier résidentiel, finalement, sur les rues d'un petit quartier
résidentiel familial. Tout à fait.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

390 Est-ce que vous vous êtes penché sur la question du raccordement avec Parc ou si
c'est quelque chose qui... Est-ce que vous avez regardé en détail cette connexion-là ?

M. STEFAN PLESZCZYNSKI :

395 J'ai écouté, j'ai regardé, j'ai lu ce qui a déjà été fait, ce qui avait déjà été proposé
dans le temps. Je pense que c'est une idée intéressante de connecter avec Parc parce que ça
permettrait d'avoir l'accès principal de trafic essentiel à l'université qui pourrait passer par un
boulevard qui n'affecte pas un quartier résidentiel et une rue comme Van Horne qui est déjà
400 complètement surchargée, et qui permettrait, en fait à l'université, de planifier un campus
moins dense et plus vert. Avec des bâtiments moins hauts, avec peut-être moins d'espace,
mais avec vraiment une attitude que la façon de se rendre là, c'est par transport en commun.

405 Et c'est là encore une fois que je dis qu'il manque vraiment la STM là-dedans. J'aurais
bien aimé entendre parler d'idées possibles, de quelque chose qui vient le long de ce
boulevard universitaire là, qui dépose les gens auprès du campus. Il y a toutes sortes d'idées
qui pourraient vraiment soulager énormément nos préoccupations dans l'arrondissement dans
cette direction-là. C'est pour ça que je sens que c'est le début d'une conversation.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Je vous remercie beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

415 Merci.

M. STEFAN PLESZCZYNSKI :

420 Merci.

LE PRÉSIDENT :

425 Juste un petit détail amusant. Tantôt, vous avez dit que la qualité de la vie, c'est
comme une tapisserie fine. Et je sortais de table, j'ai entendu «pâtisserie fine». Et quand
vous avez répété, là j'ai compris.

M. STEFAN PLESZCZYNSKI :

430 Merci, messieurs.

LE PRÉSIDENT :

435 Alors, j'invite maintenant monsieur Albert Aubry, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur
Aubry !

M. ALBERT AUBRY :

440 Bonsoir ! Mon nom est Albert Aubry, je suis résidant d'Outremont. J'habite sur la rue
Outremont. J'ai présenté un mémoire comme contribuable, comme citoyen et puis un
professionnel. Je vais revenir là-dessus. Comme contribuable, c'est financier du projet.
Éventuellement, ça se transforme en impôt et il faut quelqu'un qui doit déboursier quelque part.
Et, un citoyen inquiet des décisions stratégiques des institutions du Québec, incluant
445 l'Université de Montréal, parce que bon ça fait trop de projets qu'on voit passer et qui
malheureusement manquent de vision, puis je vais revenir là-dessus. Puis, ici, s'il y a une
opportunité qui est manquée, peut-être c'est un manque de vision flagrant.

450 D'abord, je veux juste qualifier quelque chose. C'est que je ne suis pas contre la
présence de l'Université de Montréal, pas du tout. Au contraire, je préfère ça à un terrain de
stationnement, à un site commercial quelconque ou bien soit laisser aller un terrain vague.
L'université, c'est noble, il n'y a pas de doute là-dessus.

455 C'est quand j'ai vu la maquette pour la première fois sur un si petit terrain, je me suis
dit que c'était très ambitieux et que ça dépassait vraiment, je crois, la notion du pratico-
pratique pour les institutions universitaires aujourd'hui. Puis ça, je le dis pas parce que je suis
étudiant, j'ai fait ce temps-là, mais je côtoie des gens, je travaille avec les universités, j'ai
des gens de la famille qui sont à l'université. Et la réalité de ces campus-là me semble
vraiment dépassée.

460 Et ça m'a invité à faire des recherches là-dessus, puis en fait à découvrir quelque
chose qui était fascinant, en fait épeurant, et c'est l'enseignement à distance. Il y a des
universités déjà qui ont vraiment une vision là-dessus, sinon une longueur d'avance
stratégique et ça me fait peur. Ça me fait peur de mobiliser tant d'argent dans des édifices
comme ça, l'argent n'est tellement pas disponible à tous les niveaux, municipal,
465 philanthropique, il n'y en a pas d'argent.

Puis, écoutez, je suis comptable et je sais c'est quoi de l'argent mobilisé dans un
inventaire. On ne peut pas y toucher, ce n'est pas flexible. On a tout le temps besoin de
liquidités, puis les universités aujourd'hui, comme toute autre institution, doivent tourner sur
470 un 10 ¢, puis ça ça prend des liquidités.

Alors, j'ai poussé mes recherches un peu plus loin, puis j'ai regardé, bon, qu'est-ce
qu'elles font les universités ? Puis, il y a des universités qui ont exactement le même défi,
elles ont des défis de structure, d'infrastructure, de terrain et, finalement, elles se sont
475 alignées sur cette technique-là, puis elles ont découvert une source de revenu considérable.
Ça, c'est pour les revenus.

Ensuite, il y a des universités qui se sont dit : «Écoutez, c'est le temps de se
mobiliser, arrêter de se battre une contre l'autre, de se trouver une niche, puis on va aller
480 chercher la clientèle dans cette niche-là. » Puis j'ai trouvé encore des exemples là-dedans,
entre autres en ingénierie chimique en Europe, il y a 6 universités assez prestigieuses :
Oxford, Barcelone, des trucs comme ça, qui eux vont partager leurs connaissances, leur
curriculum, puis ils ont carrément décidé que l'ingénierie chimique, ça va s'étudier ici.

485 Alors, quand je regarde ça, quelqu'un qui était peut-être intéressé à venir étudier au
Canada dans cette profession-là, il va probablement aller là où ça va se passer, là où les
investissements vont se faire, là où la notoriété va être.

Alors, les universités ici vont devoir se battre régulièrement contre ces universités-là
490 qui existent et qui s'alignent ensemble stratégiquement. Il y a des universités qui sont toutes
seules, petites, qui vont chercher une clientèle internationale, c'est l'université Virginia Tech
en océanographie. Eux ont décidé que c'était leur niche. Maintenant, ils vont accueillir des
étudiants étrangers par l'Internet.

495 Alors, je n'ai pas à m'aligner là-dessus trop longtemps, c'est intéressant, puis là où
mon inquiétude a été amplifiée, c'est que quand j'ai soulevé ça, les commentaires de
l'université, c'était que bon, ça ne s'applique pas à nous, la médecine ou la technologie, puis
j'ai trouvé d'autres exemples où finalement le collège des médecins de certains états aux
États-Unis sont totalement en faveur de cette approche-là.

500 Et eux autres, finalement, justement pour rentabiliser leur campus, 80 % de leurs

études se fait hors campus et puis quand il y a des interventions à faire, de la pratique clinique, des trucs comme ça, c'est des blitz de trois à quatre semaines que l'étudiant vient sur le campus et ils gèrent le campus comme ça. Ils optimisent le campus jour et soir au lieu d'avoir des gros édifices utilisés seulement de 9 à 5.

Alors, il y a tout ça qui fait que ça me fait peur de mettre tant d'argent dans ce type d'édifice alors qu'on a des exemples en Europe, aux États-Unis où est-ce que c'est à l'optimisation des technologies et des ressources et des structures. Alors, il y a plusieurs universités qui ont eu ce défi, qui l'ont affronté.

C'est ça. Moi, j'aimerais bien voir, j'aimerais bien qu'on prenne le temps de voir si c'est un projet vraiment qui ne peut pas absorber ces technologies-là, c'est quelque chose qui n'a pas été discuté. Je pense que l'université ne sait même pas ce qu'elle va faire avec ces campus-là. Alors, on ne peut pas avoir des réponses.

Mon autre préoccupation, c'était mon point 12, c'était «autres préoccupations». Ça, c'était mon basket à tout dire. C'est que je ne comprends pas pourquoi l'Université de Montréal, Concordia, l'UQAM, on arrive à un point où est-ce que ces universités-là, on les subventionne, on multiplie les investissements dans un laboratoire chimique là, un laboratoire chimique là. C'est une compétition, c'est normal. Il y a une question de langue. Il y a des fois certains faits qu'on doit respecter.

Sauf qu'il y a des fois, on a un terrain comme ça, puis on se dit : «Pourquoi est-ce qu'on n'en fait pas un centre où est-ce que c'est toutes les universités qui participent» comme, je ne sais pas moi, le centre de l'eau, la recherche sur l'eau. C'est un gros enjeu. On entend juste ça, le changement climatique, il va manquer d'eau et tout. Montréal, c'est une ville entourée d'eau. On est à quelques heures de vol des plus grands projets hydrologiques au monde. Un peu plus loin, c'est le cap glacier qui nous fond sur la tête.

Je ne comprends pas que le gouvernement du Québec ou les gouvernements à tous les niveaux disent pas : «Écoute, c'est le temps de s'arrêter, puis de dire attends une seconde. Est-ce qu'on va faire encore un autre campus pour faire encore une autre clinique, alors qu'il y en a une là, il y en a une là, il y en a une là. » C'est le temps de penser à faire une institution où est-ce qu'on met toutes ces ressources-là universitaires puis on devient un centre mondial, un intérêt, quelque chose d'intéressant puis de pertinent qui va être payant pour nous. Ça va amener des gens qualifiés. Ça va amener des recherches. Ça va amener toutes sortes de choses autres qu'encore des problèmes, puis de la compétition pour des choses finalement. . .

On en a assez d'universités qui fournissent la même chose. C'est le temps de regarder l'opportunité de ce terrain-là, puis faire quelque chose de nouveau, où est-ce que les universités vont contribuer, les citoyens vont contribuer, puis le Québec va contribuer,

puis le Canada, puis mettez-en.

545

Alors, moi, c'est ça. Je ne comprends pas que... puis ce genre de truc-là, ça ne prend pas cinq ans à y penser. On met des gens alentour d'une table de tous les niveaux, puis on en discute. C'est-tu possible ou pas possible? C'est quoi les risques? J'ai l'impression qu'il n'y en a pas eu d'étude de risques dans cette affaire-là.

550

Là, ça m'amène à mon niveau professionnel. J'ai mentionné que je suis comptable, puis je pratique en fait la juri-comptabilité. Puis, malheureusement ou heureusement, dans cette profession-là, on arrive à identifier des signes, des choses qui ne sentent pas bon. Puis il y a trop de signes ici que ça ne sent pas bon. Des études de circulation faites au mois de juillet pendant les vacances de la construction ou au mois d'avril pour faire un «benchmark» de circulation. On l'a tout vu ici l'approche de circulation. Je n'ai jamais vu, moi, une telle fluidité à Outremont. Bon, ça, c'est une affaire. Puis il y en a d'autres signes comme ça. C'en est un signe, ça.

555

560

Je ne veux pas dévoiler mon jeu, parce que je pourrais faire une liste, puis je ne veux pas que personne prenne ça. Mais ça, on appelle ça de la déception. Alors, si on crée une illusion ici pour arriver à nous faire croire quelque chose dans le but de faire quelque chose d'autre, on se rapproche de la fraude. Puis si on va plus loin, c'est de la collusion, puis je ne veux pas entrer dans la corruption, puis tout ça.

565

Ça fait qu'il faut faire bien attention ici, messieurs de l'Office de consultation publique, vous avez tous un code d'éthique. Ceux qui ont préparé toutes ces présentations-là ont tous un code d'éthique, et si les codes d'éthique fonctionnaient, des gens comme moi, il n'y en aurait pas de besoin.

570

Alors, c'est ça. Malheureusement, ce n'était pas dans mon intérêt de dire cela, mais quand ça ne sent pas bon, je pense que c'était mon devoir de citoyen de le dire, puis je crois que c'était de votre devoir de me l'entendre dire. Et je vous remercie.

575

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur. Merci d'abord d'aborder la dimension de l'«e-learning». Vous êtes, je pense, le seul intervenant d'avoir abordé cette question-là d'une manière systématique et vous avez annexé d'ailleurs à votre mémoire un certain nombre d'articles dont on vous sait gré.

580

Mon collègue Jean-Claude a des questions à vous poser là-dessus.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

Monsieur Aubry, en ce qui concerne cette question-là, disons que j'aimerais me

585 ramener à des situations similaires dans l'évolution de notre société où il y a des avènements,
des innovations qui ont changé les modes de vie.

Quand j'étais étudiant à l'université à l'École d'architecture, déjà en 1960 on prévoyait
qu'en 2000, il n'y aurait plus d'école à cause justement de l'avènement de l'informatique. Or,
590 aujourd'hui, il y en a des écoles. Ça a été un petit peu la même chose avec l'avènement de la
télévision où on prévoyait que ça allait vider les cinémas et les théâtres. Depuis ce temps-là,
les théâtres et les cinémas n'ont pas cessé de se multiplier et ils sont toujours très fréquentés
aujourd'hui parce que l'instrument est devenu un véhicule de culture.

595 Alors, en ce qui concerne donc l'enseignement à distance, selon les sources d'ailleurs
que vous nous avez fournies en annexe, est-ce que ces sources-là vous disent quel serait
l'impact d'enseignement à distance sur la fréquentation des infrastructures d'une université ?
Et quel est le terme, l'évolution dans le temps ?

600 **M. ALBERT AUBRY :**

Écoutez, je ne suis pas recteur, puis je ne veux vraiment pas m'improviser, ce n'est
pas mon domaine. Tout ce que je peux vous dire, c'est qu'il y a une étude là-dedans, c'est le
collège Network de Indiana, puis déjà les données sont assez anciennes. Ça date de 2003,
605 mais quand même, à l'intérieur de deux ans, ils ont eu une augmentation de fréquentation de
plusieurs dizaines de milliers d'étudiants, des cours payants. Puis dans leur sondage, ça
disait que c'était des étudiants qui n'auraient pas fréquenté l'université sans avoir eu accès à
cette technologie-là.

610 Alors, c'est déjà un potentiel incroyable. Un, c'est de stimuler les gens à poursuivre
leurs études et, deux, c'est de les certifier pour qu'ils puissent traverser les États-Unis avec
un diplôme sans avoir mis les pieds dans un édifice. C'est quand même extraordinaire. Moi,
je trouve ça extraordinaire. C'est la seule que j'ai eue, malheureusement, écoutez, je ne
peux pas mettre des heures et des heures, mais elle était très pertinente et c'est pour ça que
615 je l'ai retenue en annexe.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

C'est bien. Merci.

620

LE PRÉSIDENT :

Ça va. Alors, merci, monsieur Aubry.

625 **M. ALBERT AUBRY :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

630

Alors, j'inviterai maintenant le Groupe Conseil en développement de l'habitation, le CDH. Bonsoir, monsieur !

M. SAMIR ADMO :

635

Bonsoir ! Mon nom est Samir Admo et je présente au nom du Groupe CDH. Pour le bénéfice de l'audience, je vais juste brièvement présenter le groupe. C'est un organisme à but non lucratif qui œuvre dans le domaine de l'immobilier communautaire depuis plus de 30 ans. Nous sommes présents aux différentes tables de concertation pour le logement dans les quartiers de Montréal. Notamment, nous sommes impliqués dans le Regroupement en aménagement de Parc-Extension, le RAMPE, et puis la table d'habitation du Conseil communautaire Côte-des-Neiges.

640

Je vais simplement aller droit au but, puis insister sur les deux points principaux de notre mémoire, le premier étant l'ouverture vers les quartiers limitrophes et surtout le quartier Parc-Extension. C'est que suite à l'analyse du projet déposé par l'université, le premier constat et le plus évident est l'absence d'une démarche claire et délibérée pour remédier à la situation d'enclavement du quartier.

645

On sait très bien qu'il y a cinq arrondissements autour, puis la friche industrielle vient créer une espèce de barrière physique. Par contre, on a constaté qu'il y a eu un effort notable pour ouvrir le quartier vers l'est et vers le sud, ce qui est tout à fait normal. On considère que les désavantages liés à cette réalité vont au-delà des problèmes de circulation et de cohésion spatiale. C'est que nous considérons que la question de désenclavement, quoique cela risque d'occasionner des dépenses à diverses instances municipales, est primordiale pour l'amélioration du bien-être des résidents et ceux de tous les quartiers qui sont impliqués.

650

655

Notre recommandation à cet égard est de profiter de cette occasion qu'on peut qualifier d'unique ou d'historique en ce qui concerne en tout cas la gare de triage pour retisser la trame urbaine et pour réintégrer le quartier Parc-Extension tant spatialement que socialement.

660

Nous croyons fortement que la Ville de Montréal doit profiter de cette occasion pour investir dans une solution qui viendrait défaire cette partie de la ville d'une rupture sociale, puisque l'enclavement engendre un manque important au niveau de l'interaction sociale, puis ça vient contrebalancer les efforts de relocalisation urbaine et économique. C'est que peu importe ce qu'on essaie de faire avec Parc-Extension, du point de vue revitalisation, le fait qu'il soit complètement enclavé, comme vous le savez, est totalement contrebalancé puis, à

665

la limite, inutile.

670 À titre d'exemple, il y a quelques recommandations qu'on avait formulées. Pour ce qui est de l'enclavement, il y a la question du lien véhiculaire qui pourrait exister entre le nord et le sud, notamment de lier, par exemple, l'avenue Outremont au sud du campus à la rue Wiseman qui est au nord de l'avenue Beaumont. L'idée, c'est de combiner cette voie véhiculaire avec la passerelle piétonnière qui est déjà prévue vers le métro Acadie pour créer
675 une dynamique qui est un peu plus intéressante pour les deux quartiers, puis ça ferait des espaces verts, qui sont prévus par l'université, des lieux de rassemblement de quartier.

La deuxième recommandation serait d'implanter une esplanade verte dans l'axe de Wiseman, évidemment à moindre échelle que l'esplanade qui est déjà prévue. L'idée, c'est
680 un peu de calquer du nord au sud, un peu ce qui est prévu d'est en ouest. Donc, l'effort qui a été fait pour planifier une ouverture vers l'est pourrait aussi bien être effectué vers le nord et ce, jusqu'au métro l'Acadie.

Finalement, même si c'est à l'extérieur du site de l'université, de planifier un
685 aménagement qui inclut une proposition de changement de zonage pour le secteur de l'avenue Beaumont et de la voie ferrée. Ça, c'est le secteur qui, pour l'instant, est commercial et industriel, qui risque avec le temps évidemment de changer de vocation.

Le deuxième point concerne plutôt le logement abordable, le logement
690 communautaire. Nos observations, nos recommandations en ce qui a trait à cette problématique découlent d'une longue implication avec des partenaires locaux qui œuvrent dans le secteur. Nous sommes conscients que le projet déposé comporte un volet d'inclusion. Par contre, nous proposons une stratégie qui pourrait probablement bonifier ce pourcentage.

695 La première des recommandations serait de préconiser le développement d'un 15 % supplémentaire en logement communautaire sur les terrains qui appartiennent à l'Université de Montréal, donc à l'intérieur du fameux triangle qui appartient à l'université. Donc, on propose un 15 + 30, donc 15 de condos abordables et 30 de logements abordables au lieu du 15 + 15 qui est préconisé par la norme d'inclusion.
700

Aussi, de s'assurer que l'Université de Montréal favorise le développement de logements communautaires sur les terrains qui lui appartiennent en créant une certaine réserve foncière à cet effet.

705 De s'assurer que le programme d'inclusion comporte suffisamment d'ouverture pour accueillir des familles en provenance des quartiers limitrophes, par exemple, de Côte-des-Neiges ou de Parc-Extension.

710 De réserver les lots qui appartiennent à la Ville de Montréal pour le développement de logements communautaires, donc de préconiser la reconversion par les promoteurs qui vont faire du logement communautaire.

715 Prévoir que les terrains où le changement de zonage proposé annonce des constructions multifamiliales soient réservés eux aussi au développement de logements communautaires, puisque ces programmes sont subventionnés par le programme Accès Logis de la SHQ, puis la viabilisation sur un lot pour un triplex n'est vraiment pas adéquate.

720 S'assurer que l'université priorise la reconversion des bâtiments qui abritent ses locaux sur le boulevard Édouard-Montpetit en logements communautaires, au fur et à mesure qu'ils sont libérés. Il s'agit là d'une opportunité pour répondre aux besoins en logements pour le quartier Notre-Dame-de-Grâce et Côte-des-Neiges.

725 Favoriser le développement de logements communautaires dans le secteur entre l'avenue Beaumont et la voie ferrée. On voit une meilleure cohabitation à ce niveau-ci entre l'université, le plan actuel de l'université et le quartier si on change la vocation de commerciale et industrielle à résidentielle.

730 De prévoir des outils de développement pour des projets de logements communautaires qui visent la rénovation et le recyclage de bâtiments qui sont vétustes dans le quartier Parc-Extension.

735 Et, finalement, de préconiser une approche qui confie la planification et la réalisation de projets de logements communautaires aux groupes et intervenants qui sont déjà actifs et à l'œuvre dans les quartiers qui sont limitrophes.

740 En conclusion, le projet de l'Université de Montréal, pour requalifier une friche industrielle, c'est quelque chose que nous appuyons, mais à condition que plusieurs items soient repensés. Évidemment, on n'a pas touché aux points qui ont été soulevés par d'autres. On s'est concentrés sur ces deux points-là. Voilà. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci. J'aimerais comprendre le premier bloc de recommandations que vous avez là.

745 **M. SAMIR ADMO :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

750

Vous dites de lier l'avenue Outremont au sud du campus et l'avenue Wiseman au nord de l'avenue Beaumont.

M. SAMIR ADMO :

755

Oui, voilà.

LE PRÉSIDENT :

760

Comment vous concevez ce lien-là ? Vous le concevez comme un lien piétonnier ou comme un lien véhiculaire ?

M. SAMIR ADMO :

765

Ça serait un lien véhiculaire par un viaduc, parce que de ce que j'ai compris, ayant assisté aux périodes de présentation, de niveler pour faire des passages à niveau s'avère extrêmement coûteux. Alors, l'idée, c'est un peu de calquer l'ouverture vers l'est avec le viaduc qui est déjà prévu puis d'en faire autant vers le nord. Donc, c'est quelque chose qui vient en parallèle à la voie piétonnière qui est là.

770

En fait, toute l'idée, c'est d'avoir une allée verte qui vient compléter la voie piétonnière, puis d'avoir cette voie véhiculaire qui vient un peu désenclaver le parc. Le lien ne se fait pas bien, vous l'avez entendu plusieurs, plusieurs fois. Les seuls liens sont par Parc ou Rockland pour se rendre dans ce coin-là de la ville. Alors, c'est un viaduc qui serait prévu.

775

LE PRÉSIDENT :

Donc, vous pensez une double allée piétonnière, c'est-à-dire une double esplanade, pardon, celle qui est déjà prévue et une autre qui serait dans l'axe nord-sud, sud-nord.

780

M. SAMIR ADMO :

Voilà.

785

LE PRÉSIDENT :

Et celle-là serait doublée d'une voie véhiculaire, donc d'un viaduc pour automobile.

M. SAMIR ADMO :

790

Quelque chose dans le style. Parce que l'idée, c'est qu'on pourrait à la limite,

évidemment c'est dans la partie qui n'est pas construite, on fait cette proposition pour la partie qui est sur le site de l'Université de Montréal. Donc, évidemment, ce qu'on propose requiert qu'on tasse les bâtiments un petit peu, puis qu'on élargisse suffisamment pour avoir deux bandes vertes de part et d'autre de cette voie véhiculaire.

795

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

800

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT , commissaire :

Bonsoir !

805

M. SAMIR ADMO :

Bonsoir !

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

810

À la page 2 de votre document. . .

M. SAMIR ADMO :

815

Vous allez devoir me rappeler ce que j'ai écrit parce que là, je n'ai que mon résumé.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

Je me suis trompé, c'est à la page 3 dans la section du logement abordable.

820

M. SAMIR ADMO :

Oui.

825

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

Vous proposez une stratégie qui pourrait bonifier l'offre en logement communautaire, tout en évitant la dépendance sur les promoteurs privés. Quand vous parlez de cette stratégie-là, est-ce que vous pourriez nous préciser, pour vous, quelle serait cette stratégie-là ? Est-ce que ça se réfère, par exemple, aux recommandations que vous faites à la fin ?

830

M. SAMIR ADMO :

En partie, ça se réfère aux recommandations, effectivement. L'idée, c'est de prendre

835 en considération qu'il y a déjà des groupes qui travaillent dans les quartiers où il y a des
besoins en logement qui se manifestent. La stratégie est toute simple. C'est une question de
concertation, puis de planification et de ne pas simplement s'attendre à ce que les promoteurs
privés fassent une partie d'inclusion.

840 Il y a une expertise qui a quand même été développée au fil des années depuis les 30
dernières années – pas seulement chez nous, on est quatre GRT sur l'île de Montréal – puis il
y a des tables de comités logements qui sont présentes dans les quartiers. Donc, cette
stratégie tourne autour de la consultation de ces groupes-là et d'une mise en œuvre qui les
inclut en priorité.

845

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

Et lorsque vous proposez aussi un 15 % de plus de logements abordables, qu'est-ce
que ça signifie pour vous ? Parce que dans les normes de la Ville, en fait, je pense que si on
850 considère un 15 % + 15, c'est une question aussi d'équilibre dans la mixité des logements.

M. SAMIR ADMO :

Oui.

855

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

Alors, quand vous suggérez d'ajouter un autre 15 % de plus ?

860

M. SAMIR ADMO :

Mais, en fait, c'est pour répondre aux besoins. C'est que dans le quartier Parc-
Extension, il n'y a pas de place pour des constructions neuves. On voit dans cette
requalification de la friche industrielle une opportunité pour prendre des lots vacants et puis de
865 construire des logements qui pourraient répondre aux besoins de la population mais qui
dépassent un peu les limites de l'arrondissement d'Outremont. Donc, l'idée du 15
supplémentaire, c'est du logement communautaire sous forme de coopérative ou d'OBNL, qui
viendrait répondre à des besoins qui dépassent un petit peu les besoins à Outremont.

870

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

D'accord.

M. SAMIR ADMO :

875

Tandis que – si je peux me permettre – tandis que le 15 % de logement abordable,

alors les condos abordables, le 15 %, effectivement c'est quelque chose qui est nécessaire, mais il y a un plus grand besoin au niveau des locatifs que de la propriété.

880 **LE PRÉSIDENT :**

Et ça, vous le dites pour les constructions dans Outremont.

885 **M. SAMIR ADMO :**

Oui, tout à fait. Là, on parle des sites... en fait, on inclut aussi la zone qui est entre l'avenue Beaumont et la voie ferrée mais évidemment, on voudrait... parce que là, on a dépassé un petit peu le site. On a parlé d'Édouard-Montpetit, etc., donc notre objectif n'est pas uniquement d'adresser le site même mais d'aller un peu au-delà. Alors, ce qu'on voudrait à Outremont, c'est que quelques terrains qui appartiennent à la Ville soient vendus aux groupes qui développent ce type de logement en priorité.

895 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Une petite question de précision. Dans une de vos recommandations, quand vous dites de favoriser le développement de logement communautaire entre Beaumont et la voie ferrée, on peut supposer à ce moment-là qu'il faudrait au moins qu'il y ait des études qui soient faites pour des mesures d'atténuation sonore, j'imagine, pour le corridor ferroviaire. Comment vous voyez l'insertion du corridor, du bruit avec ce développement ?

900

M. SAMIR ADMO :

À ce moment-là, il va falloir qu'on se fie sur les architectes et puis sur... parce qu'il va falloir que ce soit fait au niveau du bâtiment même. Donc, ce n'est pas un lieu qui est nécessairement souhaitable, ce n'est pas un premier choix pour les résidences. Par contre, quand on travaille avec des programmes comme Accès Logis, des fois, on n'a pas le choix du site non plus. Les programmes sont très restreints. Donc, les coûts d'acquisition doivent être maintenus très, très bas. Alors, on se dit que ce n'est pas l'idéal mais si jamais ces terrains sont disponibles, puis qu'il y a un changement de zonage qui est donné, on les voudrait pour les résidences.

910

Maintenant, pour la question du bruit, il va falloir investir davantage sur une insonorisation sur les murs arrière et les murs de côté pour essayer de rendre la vie de ces gens-là un peu plus agréable. Parce que la dénivellation est vers Parc-Extension. Donc, c'est une opportunité à Parc-Extension pour construire des nouveaux bâtiments dans un secteur qui risque d'être disponible par une mesure quelconque.

915

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

920 Merci.

LE PRÉSIDENT :

925 Vous demandez que l'université s'assure de prioriser la reconversion des bâtiments qui
abritent ses locaux sur le boulevard Édouard-Montpetit en logement communautaire, au fur et
à mesure qu'ils seront libérés. Bon, l'université nous a dit sa volonté de se départir de cela et
là, vous, vous les incitez à faire un effort pour convertir ces logements qui seront libérés en
termes de logements communautaires ou dans les objectifs que vous visez, soit de
l'abordable, soit du logement communautaire.

930 **M. SAMIR ADMO :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

935 Comment ils peuvent faire ça ?

M. SAMIR ADMO :

940 Simplement en impliquant les groupes qui travaillent, les comités logements qui
travaillent sur place et puis en offrant à un prix avantageux pour que les groupes, les
promoteurs, donc les groupes de ressources techniques, les GRT, puissent investir et puis
acquérir ces bâtiments-là. Le tout se joue autour du coût d'acquisition souvent quand il s'agit
de recyclage de bâtiments existants.

945 Donc, le premier avantage, c'est que ces bâtiments ont déjà été résidentiels, et puis
ayant visité quelques-uns d'entre eux en fréquentant l'université, bien, j'ai réalisé que les
changements sont minimes pour les ramener à un état résidentiel. Donc, en demandant un
prix qui est raisonnable, à ce moment-là on permet en tout cas aux GRT, aux groupes de
950 ressources techniques de pouvoir déposer des offres d'achat et puis les acquérir.

955 C'est sûr qu'idéalement, s'il y avait possibilité d'entente dès le départ que ce soit
vendu directement, à ce moment-là, on serait bien heureux et on pourrait développer les
logements. Surtout que la reconversion est relativement simple et facile dans ces bâtiments-
là.

LE PRÉSIDENT :

960 Donc, il n'y a pas besoin de grands changements réglementaires ou de grandes
actions sur la Ville mais plus une action de la part de l'université vers les groupes qui
s'intéressent à ce genre de question.

M. SAMIR ADMO :

965 Tout à fait. Le changement de vocation de bâtiment de ce type est très, très simple.
C'est simplement un retour à une vocation résidentielle. Donc, les opérations au niveau de la
réglementation, changement de zonage ne seraient pas très, très compliquées.

LE PRÉSIDENT :

970 Très bien. Alors, merci.

M. SAMIR ADMO :

975 Merci à vous.

LE PRÉSIDENT :

980 Monsieur André Porlier, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Porlier ! D'habitude, nous
avons lu les mémoires, mais on n'a pas reçu le vôtre jusqu'à maintenant. Vous pouvez nous
faire l'essentiel de votre présentation et on sera heureux d'échanger avec vous.

M. ANDRÉ PORLIER :

985 Tout d'abord, merci de vouloir nous entendre ce soir. Je suis un peu surpris que vous
n'ayez pas le mémoire parce qu'il a été envoyé au début de la semaine. Enfin, comme on
était en congé lundi, hier, mais on aura sûrement l'occasion de vous l'envoyer peut-être
demain par courriel pour être sûr que vous ayez tous les documents.

990 **LE PRÉSIDENT :**

Je n'ai pas de crainte là-dessus.

M. ANDRÉ PORLIER :

995 Effectivement, on a préparé un mémoire. Évidemment, le Conseil régional de
l'environnement, on est un regroupement d'organismes en environnement. On a
130 organismes membres. Évidemment, on a regardé le projet sous l'angle de
l'environnement, ce qui fait que nos recommandations ou nos commentaires sur le projet
1000 portent sur quatre thèmes. J'avais prévu d'y aller très rapidement pour aller plus vers les
questions, mais si vous n'avez pas le mémoire, je pense que je vais prendre peut-être un petit
peu plus de temps pour expliquer certaines de nos recommandations. Donc,

évidemment, il y a le volet transport, circulation routière, les espaces verts, l'eau et les matières résiduelles.

1005

Je pense que dans un premier temps, évidemment, lorsqu'on a regardé le projet, les documents qui ont été produits, on a été heureux de voir les efforts qui ont été déployés à la fois par l'université et la Ville pour intégrer certaines perspectives environnementales. Évidemment, la norme LEED qui maintenant est reprise par beaucoup de promoteurs, c'est extrêmement intéressant. Et de vouloir aussi non seulement le faire au niveau du bâtiment mais d'un secteur, c'est aussi, je pense, une démarche extrêmement intéressante. Évidemment, il y a aussi ce qui a été fait au niveau du verdissement, la plantation, les démarches aussi ou les propositions par rapport à la promenade et donc tout l'accès aux transports, transport en commun et transport actif.

1015

Évidemment, on est là pour faire des recommandations. C'est un gros projet, c'est un projet qui évidemment s'implante dans un quartier sensible, évidemment au nord comme au sud, avec des préoccupations. C'est un projet qui va générer évidemment beaucoup d'impacts au niveau de l'environnement. Et je pense que compte tenu que la Ville de Montréal à travers le Plan de développement durable, Plan de transport, toutes les politiques qu'ils sont en train d'élaborer, de la même façon que l'Université de Montréal qui a aussi une politique environnementale, on peut s'attendre à ce que la barre soit assez haute.

1020

Et donc, si on regarde peut-être plus précisément au niveau du transport, évidemment on a pris connaissance de l'étude de circulation et, sans aller trop dans le détail, dépendant des mesures qui sont mises en place, je pense que le degré de détail concernant ces mesures-là n'est peut-être pas terminé, on comprend qu'on est peut-être encore un peu au niveau du concept et non des plans et devis, mais évidemment dépendant des mesures qui vont être mises en place, les impacts de la circulation peuvent être très importants ou peuvent être relativement acceptables pour les quartiers avoisinants.

1025

1030

Quand on parle de circulation routière, évidemment on regarde les mesures qui sont proposées. On voit beaucoup de – on veut favoriser le transport actif, le transport collectif, c'est bien. Ce qu'on pourrait appeler soit la carotte. Mais, évidemment, tout le monde connaît le principe de la carotte et du bâton et, si on veut vraiment un changement de comportement, pour éviter justement d'avoir des impacts très importants au niveau de la circulation, je pense qu'il faut avoir les deux : c'est-à-dire les carottes qui sont peut-être déjà assez présentes dans le concept d'aménagement, mais il faut y aller aussi vers, selon nous, une réduction ou un objectif de réduction de l'utilisation de l'automobile.

1035

1040

Lorsqu'on regarde le concept d'aménagement, je pense que l'objectif 11 où on dit qu'on veut favoriser l'utilisation des transports actifs, collectifs en rendant l'environnement plus sécuritaire, c'est intéressant, mais ça nous semble plutôt faible si vraiment on a une préoccupation de réduire les impacts sur le quartier et évidemment sur l'environnement.

1045

Dans ce contexte-là, nous, on pense que si l'université et la Ville veulent être cohérentes avec leurs engagements envers le quartier, envers l'environnement, on doit intégrer la notion de réduction de l'utilisation de l'automobile. Évidemment, ça vient aussi avec des alternatives et ces alternatives, bon, il y en a plusieurs qui sont présentées.

1050

Je vais peut-être continuer sur le volet coercition, question de décourager les gens à utiliser leur automobile. Un des facteurs importants, on l'a mentionné lorsqu'il y a eu les ateliers, c'est le stationnement. Dans l'étude, on mentionne, bon, à travers les stationnements sur rue, hors rue, les futures résidences, finalement c'est à peu près 2 300 espaces de stationnement et on mentionne que c'est une offre qui devrait être en équilibre avec la demande.

1055

1060

Évidemment, lorsqu'il y a équilibre, on n'a pas de changement de comportement. Donc, à notre avis, il y a là... et je pense que l'Université de Montréal a démontré une ouverture et c'est peut-être maintenant à la Ville de Montréal, évidemment il y a un règlement, il y a des règlements par rapport au stationnement, mais de dépasser un peu la réglementation pour intervenir à la source dans l'aménagement en réduisant l'espace de stationnement. Et si on le fait dès l'aménagement du site, ça risque d'être plus facile dès le début de mettre en place certaines bonnes habitudes disons à la fois des étudiants et du personnel enseignant.

1065

1070

On l'a vu, Concordia a fait ce genre de démarche-là. Il y a même le Technopôle Angus qui est un parc d'entreprises, qui a décidé de réduire de 50 % son offre de stationnement. Donc, on n'est pas dans les écolos ou les convaincus, on est dans le milieu des affaires, et ça fonctionne. Ça fonctionne si on met des alternatives.

1075

Donc, on pense qu'un objectif de réduire de 50 % l'offre de stationnement qui est proposée ne serait pas irréaliste si, évidemment, il y a des efforts qui sont faits pour mettre en place les conditions pour des alternatives : stations de métro. Évidemment, il faut avoir des corridors sécuritaires. On propose des corridors piétons, cyclistes dans l'axe nord-sud Wiseman et par-dessus la voie ferrée.

1080

Il y a peut-être lieu d'augmenter – je pense que ça a été mentionné à plusieurs occasions – le nombre de liens, à la fois la qualité et la quantité de dessertes au-dessus de la voie ferrée, dans un premier temps. Et c'est évident aussi que dépendant de l'ambiance qui est créée à la fois sur le campus, on comprend que ça va être vraiment minimum de circulation automobile, mais toute la zone de transition entre le campus et le quartier, à notre avis, devrait être aussi une zone piétonne.

1085

Donc, l'automobiliste qui s'y engage, il va y avoir de la circulation mais doit sentir qu'il n'est pas dans un environnement où il peut circuler rapidement ou qu'il est à l'aise d'aller

rapidement ou de se déplacer. Donc, on peut faire ça via des chicanes, des élargissements de trottoir, tout ce qu'on appelle la gamme des mesures d'apaisement de circulation, aller au-delà finalement de la signalisation, de plantation d'arbres et de dos d'âne, par exemple. Il faut, je pense, aller un petit peu plus loin dans cette voie-là.

Évidemment, pour revenir peut-être un peu à la question du stationnement et aussi la tarification au-delà de l'offre et aussi la tarification qui ont un impact majeur sur son utilisation, évidemment si on offre, par exemple, on élimine la possibilité d'avoir un abonnement mensuel ou annuel, on crée les conditions de l'utilisateur-payeur, c'est un rappel quotidien du prix qu'on doit payer. C'est un incitatif important.

Évidemment, le prix en tant que tel aussi qui pourrait, on l'a vu dans d'autres cas, je pense que c'est le cas de l'université de Sherbrooke qui a décidé d'augmenter le tarif du stationnement pour en partie... évidemment, eux autres, la situation idéale, c'est la gratuité du transport en commun, mais on pourrait peut-être penser que le stationnement, les frais de stationnement pourraient servir à offrir des rabais pour l'utilisation du transport en commun.

Dernière chose. Évidemment, il a été mentionné du programme Allégo qu'on souhaitait être mis en place. Très bonne idée. Évidemment, il faut prévoir aussi que dans la question du stationnement, il y a des stationnements qui soient réservés au covoitureurs, et ça ne fait pas partie pour l'instant des mesures qui sont précisées, mais je pense que ça très intéressant de l'avoir dans le document.

J'ai un peu abordé la question des mesures financières incitatives à l'utilisation du transport en commun. Il serait également intéressant que l'Université de Montréal fasse des démarches auprès de la STM et de l'AMT. Il y a maintenant la formule de l'abonnement annuel où, par exemple, pour un paiement sur une base annuelle, on paie onze mois pour une utilisation pendant douze mois. Donc, c'est un incitatif aux gens encore une fois à utiliser le transport en commun.

Tout ça, le stationnement, les accès piétons cyclistes, c'est ce qu'on pourrait appeler le cocktail transport. Donc, c'est vraiment d'avoir une approche où à la fois on intègre certaines mesures pour réduire l'utilisation de l'automobile et, de l'autre côté, on met les conditions en place pour favoriser évidemment l'utilisation du transport en commun et le vélo et les déplacements à pied.

D'autres préoccupations qui sont un peu... ma collègue Coralie Denis aurait aimé être présente ce soir, mais elle n'était pas disponible, donc je vais un peu présenter certaines propositions. Évidemment, l'Université de Montréal souhaite atteindre la norme LEED. LEED, c'est des points qu'on obtient en fonction de certaines mesures qu'on peut intégrer au projet. Il y en a toute une gamme. Donc, il y a des choix qui peuvent être faits par le

promoteur à travers cette gamme-là qui peut aller dans les matières résiduelles, le transport, tous les thèmes, l'efficacité énergétique.

1130

Nous, on pense qu'il devrait y avoir... et c'est peut-être là, on est conscients aussi évidemment que tous les documents sont encore une fois un peu au niveau du concept, mais qu'il manque un petit peu de précision entre autres au niveau du verdissement, qui pourrait être aussi une mesure pour atténuer les impacts du projet sur le voisinage.

1135

Donc, la présence d'arbres. Évidemment, on mentionne dans le document qu'on veut beaucoup de végétation, on veut des arbres, on veut créer un parc aussi je pense à l'extrémité ouest du projet. Évidemment, tout ça nécessite un peu de précision. Ça serait intéressant d'avoir, par exemple, un nombre précis d'arbres, avoir une idée de est-ce que par rapport aux arbres qui vont être abattus, parce qu'il y en a en place déjà, combien qu'il y en a qui vont être plantés ? Ils vont être de quel gabarit ? Pour s'assurer que vraiment il y a des gestes concrets qui sont en lien avec ce qui est proposé.

1140

De la même façon, on propose un parc un peu à l'embouchure de l'échangeur. Est-ce que ce parc-là, on a vraiment une préoccupation pour ses usagers ? La clientèle qui est visée ? Si on veut créer un parc où les gens peuvent se reposer, est-ce que vraiment au pied d'un échangeur, c'est un endroit qui est propice ? Est-ce qu'on peut s'assurer que les mesures mises en place vont vraiment créer une atmosphère ou un parc qui n'est pas comme on en voit parfois dans des échangeurs où finalement c'est un espace vert, mais il n'y a aucune utilisation qui en est faite ?

1145

1150

Donc, il y a peut-être une préoccupation au niveau de l'usage qu'on peut avoir de cet espace-là, de s'assurer que les conditions sont réunies, pour vraiment, est-ce que si c'est pour les jeunes, que les conditions soient là à la fois au niveau de la sécurité mais aussi de la convivialité, si on veut, du lieu qui sera créé.

1155

Les toitures vertes. Évidemment, on parle de toitures vertes, mais les toitures vertes, ça peut être 20 % de la toiture. Est-ce que le reste de la toiture, on a aussi des préoccupations, par exemple, par rapport aux îlots de chaleur ? Simplement le revêtement de la toiture, s'il est noir ou il est blanc va faire toute la différence. Encore là, c'est une façon d'aller chercher des points pour LEED, mais c'est aussi une façon de respecter à la fois un peu les engagements de Montréal par rapport aux îlots de chaleur.

1160

Donc, toits verts, et si ce n'est pas possible sur l'ensemble des toitures à la fois même des résidences et du campus, les bâtiments du campus, c'est d'y intégrer au moins des matériaux qui sont cohérents avec la lutte aux îlots de chaleur, qui est maintenant un concept qui est assez bien connu aussi.

1165

Tout ça peut aussi, bon, les mesures végétalisés, évidemment les jardins

1170 communautaires, je pense que dans le projet évidemment on va devoir déplacer un jardin
communautaire. Est-ce qu'il y a possibilité de l'agrandir, d'avoir une opération finalement pour
donner un petit peu plus de place justement à la verdure dans ce quartier-ci.

1175 Troisième point, au niveau de l'eau. Évidemment, le terrain va être minéralisé. On va
construire des bâtiments, du stationnement. On va paver. Ça a des impacts sur la production
des eaux usées, ce qu'on envoie dans le système d'égout. Il y a des coûts qui sont liés à ça.
La Ville de Montréal a des politiques encore une fois sur ce thème-là.

1180 Il serait intéressant, le Pavillon Lassonde l'a intégré, il récupère les eaux de
ruissellement pour une utilisation dans le bâtiment. Encore une fois, c'est aussi des points
LEED qu'ils ont été chercher de cette façon-là. Mountain Equipment Coop fait la même chose.

1185 Est-ce qu'il y a une préoccupation justement par rapport à la fois à ne pas trop
minéraliser le site, mais aussi à intégrer soit un système de récupération pour les eaux grises,
pour les réintroduire dans le système entre autres, par exemple, par rapport aux toilettes ou
aux urinoirs, ce qui se fait maintenant dans plusieurs nouveaux bâtiments qui sont de
catégorie LEED.

1190 Dernier point. Évidemment, les matières résiduelles. Il y a eu une remarque pendant
un atelier où les gens considéraient qu'évidemment ce n'était pas toujours très propre alentour
du campus. Il y a la question de propreté, il y a la question du recyclage aussi. On sait que
dans un bâtiment, lorsqu'on y intègre dès le départ, par exemple, les îlots où il y a les
poubelles, d'avoir déjà une collecte à la fois pour les matières résiduelles et, par exemple,
1195 Concordia fait maintenant du compostage. Donc, c'est une collecte à 3 voies et ils font le
compost sur le site, et il est réutilisé sur le site pour l'ensemble de leurs jardins et de leur site.

1200 Donc, ce n'est pas très compliqué. C'est des étudiants qui l'ont mis en place. c'est
quand même un gros projet. On parle de 100 tonnes de matières putrescibles qui proviennent
des cafétérias et tout ça qui sont récupérées, qui n'a pas demandé énormément
d'investissement mais qui est, encore une fois, une mesure concrète pour joindre les actes à
la parole.

1205 Donc, collecte minimum à 2 voies sinon à 3 voies. Donc, de garder cette possibilité-
là. Installation aussi sur la voie public, tout autour du site, est-ce qu'il peut y avoir non
seulement des poubelles mais aussi des récipients pour le recyclage. Ça serait intéressant de
le faire. Et, finalement, prévoir aussi pour les encombrants, les matières dangereuses. On
est dans une université mais évidemment il y a des produits chimiques qui sont manipulés,
pas toujours intégrées ces notions-là. Donc, souvent, ces matières-là vont directement à
1210 l'enfouissement, tout simplement parce qu'il n'y a pas d'endroit pour les entreposer. Mais si
c'est fait dès le départ à la conception, généralement il n'y a aucun problème lié à ça.

J'ai essayé de résumer un peu nos positions. Évidemment, tout ça est dans le mémoire qu'on pourra vous envoyer par courriel demain.

1215

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Merci. Finalement, c'est une série de suggestions, de propositions que vous faites à l'université pour améliorer son projet. Dans votre esprit, ce projet-là, il est opportun, il est souhaitable ?

1220

M. ANDRÉ PORLIER :

Évidemment, nous, on regarde du point de vue de l'environnement. Je comprends qu'il peut y avoir des préoccupations locales. Nous avons, par notre définition, peut-être, comment dire, une analyse régionale. Comme on sait, bon, vous avez probablement vu les récentes données démographiques. Montréal perd encore du terrain, que ce soit au point de vue du développement commercial, institutionnel ou résidentiel par rapport à ses banlieues. Tout le monde est contre l'étalement urbain. On veut revitaliser des friches industrielles. On veut éliminer les sols contaminés.

1225

1230

Évidemment, ce projet-là n'est pas sans impact mais je pense que nous ne remettons pas en cause le projet, mais évidemment nous croyons qu'il y a des efforts supplémentaires, particulièrement dans le secteur du transport, qui doivent être faits pour réduire les impacts de ce projet-là et vraiment en faire un projet qui soit à la fois acceptable pour la région, parce qu'on veut garder les institutions sur l'île de Montréal, mais en réduisant aussi les impacts locaux qui sont évidemment une préoccupation tout à fait légitime des résidents à proximité d'un gros projet de l'ampleur du nouveau campus.

1235

1240

LE PRÉSIDENT :

On voit beaucoup de gens, il y a manifestement une tension qui n'est pas résolue entre, d'une part, des objectifs de fluidité. Il y a des gens qui veulent que ça circule, que ça roule, etc. Et vous, vous avez la position inverse de dire il faut diminuer l'offre de stationnement, il faut rendre l'auto pénible aux gens si on veut qu'ils changent de chose. Et là, je pense que c'est comme autrefois, la guerre entre les MacIntosh et les IBM, est-ce qu'il y a une solution prudente ou une ligne d'action, de décision qui émerge.

1245

M. ANDRÉ PORLIER :

Écoutez, sans être un spécialiste en circulation, c'est sûr qu'à travers d'autres projets dans la grande région de Montréal, nous avons observé, analysé, fait des recherches sur justement la question du transport. Il faut voir qu'à Montréal évidemment, à la fois le taux de

1250

1255 motorisation et l'utilisation de l'automobile augmente. Et c'est sûr qu'à un moment donné, plus on laisse de place à l'automobile, plus elle la prend. C'est ce qu'on appelle le principe de l'induction. De la même façon que lorsqu'on crée un réseau autoroutier, on peut être certain qu'au bout de 10 ans, 15 ans, il va être utilisé.

1260 C'est un peu le constat qu'on a fait, par exemple, on fait un parallèle – je fais un aparté – mais par exemple l'autoroute 13 qui, à l'époque, avait été faite dans les années 70 pour désengorger l'autoroute 15. Au bout de 12 ans, l'autoroute 13 était à pleine capacité, 150 000 véhicules alors que l'autoroute 15 était toujours, n'a jamais diminué de circulation. Donc, de penser qu'on peut faire – je vais prendre une image – de faire un tuyau pour faire passer la circulation à travers le quartier sans qu'il y ait des répercussions, je pense que c'est un peu utopique.

1270 On a vu, à une certaine époque, on voulait faire de l'avenue du Parc une autoroute et il y avait plein d'autoroutes qui étaient prévues sur l'île de Montréal. Et je pense qu'on a fait le constat que, évidemment, ces autos-là ont une destination et ont une origine et, à un moment ou l'autre, elles vont sortir de ce tuyau pour aller dans les rues de quartier.

1275 C'est la même chose lorsqu'il y a une congestion qui se crée. Si on a mis en place des conditions qui amènent les automobilistes à aller dans le quartier, lorsqu'ils sont dans le quartier, qu'ils sont pris dans le bouchon, c'est sûr qu'ils vont essayer de trouver ce qu'ils appellent un «rat race», qui est un phénomène aussi où les gens vont essayer de trouver le plus court chemin pour se rendre à leur destination. Ils vont faire toutes les petites rues pour essayer d'éviter une lumière rouge.

1280 Et donc, à notre avis, d'inviter la circulation automobile dans le secteur, c'est une solution qui serait à très court terme et qui risque d'avoir beaucoup d'impacts sur le quartier. Et donc, on est tout à fait en désaccord avec une approche qui viserait justement à améliorer la fluidité.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1285 Peut-être juste pour poursuivre sur la question du trafic induit. Si, par exemple, dans le cas actuel on a un projet qui va se réaliser en phases, dès la première phase, il risque d'y avoir moins de déplacements que ce qui était prévu dans l'étude qui, elle, est prévue pour une situation à terme.

1290 Si on met en place l'axe, par exemple, on parle d'un nouvel axe Beaubien, par exemple Beaubien et Rockland, donc la promenade, si la promenade est déjà en place, si toute la trame de rue est en place à la première phase, est-ce qu'il y a un risque justement qu'il y ait un trafic induit ? Donc, des gens qui s'ajoutent, qui ne sont pas nécessairement générés par le campus universitaire mais qui proviennent d'ailleurs, qui ayant découvert ce

nouveau couloir décident de l'emprunter et augmentent justement l'achalandage dans le quartier. Est-ce qu'il y a un risque à ce niveau-là dans une première phase ?

M. ANDRÉ PORLIER :

1300

Tout à fait. C'est clair que dépendant de l'aménagement de la promenade, effectivement, le fait de créer une nouvelle percée, un accès direct pour Rockland vers le nord ou vers le centre-ville dépendant de la direction, via l'avenue du Parc ou la rue Beaubien, c'est clair que si la promenade est aménagée en fonction de l'automobile, de la fluidité, je pense qu'il va y avoir effectivement une circulation accrue dans ce secteur-là. Évidemment, ça dépend des conditions pour y circuler.

1305

De la même façon que si vous allez sur la rue Duluth, je pense que lorsqu'on rentre sur la rue Duluth sur le pavé uni, on sent qu'on n'est pas dans un environnement automobile. On est dans un environnement piéton. Ce qui fait qu'on va y aller mais on n'est pas confortable. Donc, on n'est pas invité à y aller.

1310

Je pense que la même façon, sans nécessairement parler d'un revêtement qui devrait être du pavé, mais de créer des conditions où la promenade n'invite pas la circulation automobile risque justement de ne pas entraîner cet effet-là, un effet pervers qui serait justement de créer une nouvelle voie de transit entre, par exemple, l'avenue Rockland et soit l'avenue du Parc ou la rue Beaubien.

1315

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

1320

J'aimerais ça revenir à votre incitatif concernant le stationnement. C'est un des incitatifs pour réduire l'usage de l'auto, l'augmentation du coût aussi du stationnement pour les étudiants. Mais est-ce qu'il n'y a pas un risque aussi à la fois que ça crée des problèmes de stationnement pour les résidents du quartier ? Et où est-ce qu'on pourrait situer l'équilibre quelque part entre les deux difficultés ?

1325

M. ANDRÉ PORLIER :

Vous avez entièrement raison. En fait, il faut protéger le stationnement des résidents et dissuader le stationnement des navetteurs, donc soit du personnel enseignant ou des étudiants. Évidemment, ça ne se fait pas simplement.

1330

Bon, le système des vignettes qui a ses désavantages évidemment pour les visiteurs des familles et des gens du secteur, c'est une mesure qui est très connue. On n'a qu'à aller dans les autres secteurs qui entourent, bon, le centre-ville ou les autres campus universitaires et je pense que ça fonctionne quand même assez bien pour garantir aux

1335

résidants le minimum de stationnement, pour éliminer finalement les irritants qui pourraient être liés justement au débordement du stationnement dans les rues de quartier.

1340 Mais c'est clair que les gens – et ça a été prouvé, il y a plusieurs études évidemment
en Europe qui ont été réalisées mais c'est un peu le même phénomène – les gens, lorsqu'ils
savent qu'il y a une offre de stationnement ou des conditions de stationnement qui laissent
entrevoir qu'ils vont trouver du stationnement facilement ou peu coûteux, vont prendre le
risque de se rendre sur place. Et rendu sur place, il n'y en a pas, ils vont chercher alentour.

1345 S'ils sont certains ou pratiquement certains qu'il n'y aura pas de stationnement ou qu'il
va être très coûteux, ils vont penser aux alternatives. Et donc, ils vont aller vers le transport
en commun, le covoiturage si justement il y a du stationnement pour le covoiturage. Et donc,
la décision, même si elle n'est pas réfléchie à chaque jour de prendre l'auto ou non, est
1350 vraiment liée en bonne partie au stationnement.

Par exemple, les gens qui viennent de la banlieue où il n'y a pas beaucoup de
transport en commun, souvent ce qu'on voit, par exemple, pour ceux qui viennent au centre-
ville, c'est qu'ils vont laisser leur véhicule dans les stationnements incitatifs. Ils ne se rendront
1355 pas au centre-ville en auto. Et donc, comme le campus est quand même bien desservi avec
les deux stations de métro, la voie réservée sur l'avenue du Parc, on peut croire que les
conditions sont réunies pour que les gens passent de l'auto vers le transport en commun,
surtout qu'il y a une clientèle étudiante qui, en principe, est plutôt favorable justement au
transport en commun.

1360 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Porlier.

1365 **M. ANDRÉ PORLIER :**

Avec plaisir.

LE PRÉSIDENT :

1370 Alors, pause santé. On se retrouve à 8 h 40. Merci.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

● *****

1375

REPRISE DE LA SÉANCE

LE PRÉSIDENT :

1380

Alors, j'ai le plaisir d'accueillir maintenant le groupe Habitation populaire de Parc-Extension. Alors, êtes-vous monsieur Christian Lefebvre ?

M. CHRISTIAN LEFEBVRE :

1385

Lui-même.

LE PRÉSIDENT :

1390

Monsieur Lefebvre, bonsoir !

M. CHRISTIAN LEFEBVRE :

1395

Bonsoir ! Je me présente, Christian Lefebvre, président des Habitations populaires de Parc-Extension, HAPOPEX, organisme sans but lucratif qui existe depuis 1995 et qui a pour mission d'acquérir et de gérer des immeubles communautaires pour aider les ménages à faible revenu à se loger décentement. Donc, vous ne serez pas surpris que je vais parler particulièrement de logement ce soir.

1400

Considérant l'arrivée massive d'étudiants aux abords du quartier Parc-Extension, considérant aussi le manque grave d'immeubles de grande taille dans Parc-Extension, c'est un peu les évaluations qu'on en a fait au cours des dernières années, c'est-à-dire que non seulement à Parc-Extension le nombre de personnes par pièce est le plus élevé de l'île de Montréal, les familles y sont aussi de plus grande taille qu'ailleurs sur l'île. Donc, le manque de logement de grande taille, donc on parle de 5 ½ et plus, est très criant et représente 25 % du parc immobilier à Parc-Extension.

1405

On note aussi que Parc-Extension offre les logements les plus abordables parmi les quartiers adjacents au projet de la cour de triage d'Outremont, donc ce qui risque d'être un facteur attractif pour les étudiants.

1410

Considérant aussi que les étudiants ont plutôt tendance à être à plusieurs dans des logements, donc à aller vers des logements de grande taille, qui risque de priver donc de ces logements-là pour une grande partie des familles du quartier.

1415

1420 Considérant aussi le fait que les portes d'entrée principale, on a parlé de transport un peu plus tôt, les portes d'entrée principale étant la ligne bleue du métro qui se trouve dans les deux cas dans Parc-Extension, il risque d'y avoir encore là une facilité pour les étudiants d'aller s'installer dans le quartier Parc-Extension.

1425 On sait que dans Parc-Extension aussi, il y a plus de 20 % de la population qui dépense plus de 50 % de leur revenu pour se loger. On parle très souvent du fameux 30 % qui est considéré comme un peu un taux acceptable de dépense pour le logement, mais on parle très peu souvent du 50 % qui, ma foi, est un taux assez excessif. Donc, il y a plus d'une personne sur cinq qui dépense la majorité de son salaire pour se loger.

1430 Donc, dans les circonstances, il risque d'y avoir non seulement des déplacements de population, mais aussi une spéculation sans aucun doute dans le quartier qui risque d'occasionner non seulement une augmentation des valeurs foncières, ce qui n'est pas nécessairement une mauvaise nouvelle pour les propriétaires, mais qui risque de l'être pour les locataires. Donc, on peut prévoir une augmentation des coûts des logements aussi.

1435 Dans ce contexte-là, effectivement, bon les seuls logements sociaux qui ont été annoncés dans le cadre de ce projet-là l'ont été de l'autre côté, c'est-à-dire du côté d'Outremont, là où les besoins sont généralement moins grands.

1440 Sachant très bien que ça ne dépend pas nécessairement de l'Université de Montréal de développer non plus du logement social communautaire ou des coopératives, mais aussi que la Ville et les arrondissements sont généralement responsables de ça, on considère qu'il devrait être mis sur pied un comité élargi qui devrait inclure l'Université de Montréal, les représentants du milieu ainsi que les représentants des arrondissements et de la ville-centre afin de se pencher sur cette question qui risque d'avoir des impacts indéniables sur les communautés avoisinantes et particulièrement le quartier de Parc-Extension.

1445 Donc, les Habitations populations de Parc-Extension sont, dans ce contexte-là, ouverts à participer aux échanges à ce sujet. Et en tant que membre aussi du Regroupement en aménagement de Parc-Extension qui a, dans le contexte de la consultation ici présente, déposé un mémoire qui touche beaucoup d'autres points aussi, dont nous appuyons les revendications et les constats, qui a aussi demandé un peu le même type de concertation élargie à la suite de la consultation publique, donc, c'est un peu dans ce sens-là que notre intervention se fait ici ce soir.

1455 Je vais rester un peu bref parce qu'effectivement, c'est des questions qui risquent d'être plutôt intéressantes à moyen et long termes, parce qu'effectivement, à court terme, ce n'est pas là que ça va poser problème dans les premières phases, quoique la spéculation a déjà commencé. Les promoteurs immobiliers et les propriétaires voyant, flairant l'affaire ont déjà

commencé à se mobiliser dans le quartier. Donc, on voit déjà poindre les impacts assurés de cette augmentation de valeur foncière.

LE PRÉSIDENT :

1460

Il y a beaucoup de gens qui sont venus nous alerter de ce danger de gentrification qui risque de frapper le quartier. Est-ce que vous en voyez des signes ? Quels sont les signes que vous voyez de ça ? Est-ce qu'il y en a pour l'instant ?

1465

M. CHRISTIAN LEFEBVRE :

Déjà, j'ai vu cette semaine dans le journal local un avis public qui modifie la densité, la hauteur des immeubles juste au nord de la rue Jean-Talon aux abords du métro Parc, suite à la demande faite par un promoteur qui développe là des condos et des penthouses. Donc, déjà il y a des modifications aux règlements municipaux qui sont en cours et déjà il y a de la promotion immobilière qui se fait.

1470

LE PRÉSIDENT :

1475

D'accord. Puis vous, au fond, ce que vous voulez, c'est développer une stratégie à moyen terme pour vous assurer d'une espèce de stratégie intégrée avec l'ensemble des acteurs, avec les arrondissements, avec la ville-centre, avec le promoteur et avec les organismes du quartier pour développer une stratégie commune pour prévenir, au fond, les coups les plus durs qui pourraient arriver.

1480

M. CHRISTIAN LEFEBVRE :

Tout à fait. Parce qu'évidemment, on n'est pas contre la promotion immobilière. On n'est pas contre les condos ou la construction neuve de propriétés mais, effectivement, c'est une question d'équilibre aussi, parce que c'est un projet qui va plutôt favoriser des immeubles plus coûteux, des logements plus coûteux et qui risque de ne pas avoir de contrepartie pour les gens qui sont à faible revenu.

1485

LE PRÉSIDENT :

1490

Mais quand on parle de logement abordable ou de logement social, comment on peut s'assurer que les coûts de location ne soient pas exagérés ? Quel est le mécanisme qu'on met en œuvre pour ça ?

1495

M. CHRISTIAN LEFEBVRE :

Généralement, quand on parle de logement abordable, c'est une dénomination qui

1500 inclut plusieurs types de logement. On peut parler à la fois de coopérative, de logement communautaire, de HLM. Donc, ça c'est les plus connus. Il y a aussi d'autres stratégies qui sont moins connues à Montréal ou au Québec, mais il y a aussi des stratégies d'acquisition de terrains communautaires aussi. C'est un peu l'équivalent d'une coopérative foncière, qui sont des stratégies qui pourraient aussi être envisagées.

1505 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

Parmi justement les stratégies que vous envisagez, pensez-vous aussi à possiblement des acquisitions ? Je pense qu'on y a fait référence tantôt, des acquisitions dans le but justement d'assister à cette inflation des valeurs immobilières ?

1510 **M. CHRISTIAN LEFEBVRE :**

1515 Dans la plupart des cas, quand on parle de logement abordable, effectivement, on n'évite pas un partenariat avec soit la Ville, soit la province qui, dans à peu près tous les cas, investissent en partenariat avec les groupes communautaires ou les groupes citoyens qui veulent, comme dans le cas des coopératives, s'organiser pour prendre en main eux-mêmes leurs conditions de logement. Donc, effectivement, c'est dans ce contexte-là, c'est pour ça qu'on demande aussi un partenariat plus large, parce qu'effectivement les différentes instances publiques devront être interpellées parce que c'est elles qui possèdent un peu la clé pour créer ça.

1520 Quand on parle d'acquisition d'immeubles, dans le contexte comme on le disait déjà, aux abords du projet, les valeurs foncières ont déjà augmenté. C'est-à-dire que comparés à il y a deux ans, les immeubles se vendent déjà plus cher. Donc, dans ce contexte-là, ça devient déjà plus difficile d'acquérir des immeubles pour en faire des logements abordables, parce que juste d'acquérir l'immeuble demande une mise de fonds qui est plus grande. Donc, déjà le loyer devra être plus élevé.

1525 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1530 Vous parlez de la compétition entre les étudiants puis les résidents. Le fait que le campus prévoie je pense autour de 1 000 résidences universitaires, est-ce que ça a un impact sur cette compétition-là ? Est-ce que c'est suffisant ou ça n'a aucun rapport ?

M. CHRISTIAN LEFEBVRE :

1535 Effectivement, c'est quelque chose qui risque d'avoir un effet tampon sur ce phénomène-là, donc de réduire légèrement l'arrivée massive d'étudiants. Effectivement s'il n'y avait pas eu cet aspect-là dans le projet, ça aurait eu un impact beaucoup plus grand, ça c'est

certain. Sauf que reste à voir s'il va y avoir plus de 1 000 étudiants qui vont vouloir habiter près de l'université et, ça, c'est l'impression que tout le monde a de notre côté.

1540

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

1545

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur.

1550

M. CHRISTIAN LEFEBVRE :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1555

Alors, monsieur Jean Décarie, s'il vous plaît.

Juste avant que vous commenciez, il y a une chose que j'ai oublié de dire à l'assemblée en commençant. Je me fais des notes et puis, des fois, je ne les lis pas. Alors, évidemment, tous les échanges que nous avons sont en transcription sténographique, ce qui fait que ce qui est dit ici est rendu public après. Alors, soyez prudents quand on dit des choses. Si jamais vous dites des choses controversées, ça peut soulever des stress. Alors, simplement rappeler ça. Dans votre cas, ça ne changera rien, monsieur Décarie, je suis sûr.

1560

M. JEAN DÉCARIE :

1565

C'est quoi ce jugement !

LE PRÉSIDENT :

1570

C'est une boutade.

M. JEAN DÉCARIE :

1575

Jean Décarie, urbaniste, longuement à la Ville de Montréal et également membre de la Commission d'urbanisme d'Outremont pendant une dizaine d'années, au moment où justement le projet de 94 a été conçu. J'étais sur le comité de suivi d'ailleurs des firmes qui ont travaillé là-dessus. J'ai également travaillé beaucoup avec le CP pour un autre projet qui s'appelle le Réseau Vert, qui était un projet donc d'utilisation des friches industrielles pour organiser un

1580 réseau de communication polyvalent à travers la Ville et dont une première partie a été réalisée ici dans le quartier de Rosemont.

1585 Mon mémoire se présente en deux temps : un contexte et une critique générale, et puis dans un deuxième temps, ma position et des propositions d'amélioration du projet parce que je ne pourfends pas le projet, je pourfends plutôt le processus que le projet.

1590 Le projet lui-même, il faut bien s'en rendre compte, c'est ce type de mégaprojet qui tombe sur la terre comme une soucoupe volante et qui, automatiquement, va avoir des impacts importants qui peuvent être positifs ou négatifs mais qui en a, comparé par exemple à un projet comme celui de 94 qui pourtant a été refusé mais qui était simplement un prolongement de la trame spatiale et du tissu social d'ailleurs aussi. On complétait dans le fond la trame d'Outremont. Et donc les impacts étaient objectivement minimes. D'ailleurs, le rapport de consultation était très clair là-dessus mais, malgré tout, il y a eu un rejet du projet à cette époque-là. Il faut dire qu'on était en crise économique également, ça n'aidait pas beaucoup en 94.

1595 Les impacts d'un projet comme celui-ci sont, à mon sens, plus importants que celui de 94 mais probablement moins que celui du CHUM. Parce que non seulement il y a eu le CHUM, mais il y a eu également trois ou quatre grands mégaprojets comme ça qui ont voulu tomber à Outremont dans le temps où j'étais moi à la Commission d'urbanisme. Il y a eu l'Agence spatiale canadienne qui a voulu s'installer ici, qui est allée à Saint-Hubert. Il y a eu le projet du nouveau siège social d'Hydro-Québec qui heureusement est resté sur place. Il y a eu également l'émergence de l'Hôtel-Dieu, il y a eu après ça le CHUM, etc.

1600 Ici, on a un projet beaucoup moindre que ceux-là, évidemment, mieux intégré bien sûr, mais il reste que ce projet-là ne peut pas avoir beaucoup d'impacts positifs du côté d'Outremont, tout simplement parce que la trame d'Outremont est à peu près complète. Elle est de grande qualité, elle est résidentielle. Il reste encore bien sûr à compléter quelques éléments de l'ancienne trame industrielle, c'est pratiquement disparu, mais en gros c'est terminé.

1610 Par contre, les impacts positifs pourraient être considérables dans les quartiers au nord et à l'est et, malheureusement parce qu'on a gardé la voie ferrée, on a repoussé la voie ferrée au nord, bien, ces retombées positives possibles, qui doivent être encadrées bien sûr – le précédent en a parlé, bien sûr, il y a du pour et du contre, il faut faire attention comment on le fait – mais il n'y a pratiquement pas d'impacts positifs qui vont se réaliser de ce côté-là.

1615 Au contraire, d'ailleurs, du projet du CHUM. Si vous vous souvenez, le CHUM gardait la voie ferrée au sud, ce qui fait que tout cela protégeait Outremont des impacts négatifs et envoyait tous les impacts positifs du côté de Parc-Extension et de Marconi-Alexandra.

Du côté d'Outremont, donc peu d'impacts positifs et quand même des impacts négatifs

1620 si on garde la trame actuelle et si on n'ouvre pas davantage la rue Beaubien. Le projet de 94 avait
parfaitement compris ça et je pense que là, on a une dernière chance de régler ce problème-là qui
obère la qualité de vie de tout le monde depuis 40 ans, c'est-à-dire le trafic de transit véhiculaire
automobile essentiellement, le matin et le soir, à travers les rues résidentielles, qui pourrait être
1625 dévié par cette gouttière qu'on créerait en prolongeant Beaubien sous la voie ferrée jusqu'au pied
du viaduc Rockland, également qui permettrait de dévier le trafic lourd de camionnage qui ne
passe à Outremont que sur la rue Van Horne, qui est une rue qui a beaucoup de difficulté à
survivre avec un taux de remplacement des commerces considérable, qui est trop étroite, etc.
Donc, il y a moyen d'utiliser également ce nouvel axe-là pour dévier le trafic lourd.

1630 Le problème qu'on rencontre ici essentiellement, c'est que le projet ne semble pas avoir
été encadré par un PPU à l'échelle de l'ensemble du secteur. C'est un projet qui normalement
aurait dû être géré par la ville-centre, qui aurait créé un comité regroupant les quatre
arrondissements et Ville Mont-Royal, qui aurait regroupé également des acteurs des différents
secteurs et qui aurait abouti à une sorte de plan d'urbanisme, une stratégie d'urbanisme pour
1635 intégrer, maximiser les avantages positifs et minimiser les impacts négatifs. Et ça ne semble pas
avoir été fait. On m'a dit récemment que oui, la ville-centre avait été très présente dans tout le
processus. Je veux bien le croire, mais on ne voit pas les résultats, au contraire. Et je pense qu'il
y a eu plusieurs mémoires qui vont dans ce sens-là.

1640 La loi prévoit, et dans ce cas-ci est explicite, la loi prévoit qu'un projet comme celui-ci
devrait être normalement encadré par la ville-centre. La requalification des grands sites urbains à
des fins de redéveloppement, tels que les gares de triage, espaces industriels vétustes ou
abandonnés, emprises ferroviaires délaissées et autres friches, la requalification incluant la
décontamination, etc., devrait être assumée par la ville-centre selon la loi 9, article 105.

1645 Donc, c'est très clair. Je pense que ma collègue Marie-Odile Trépanier a beaucoup
insisté là-dessus et je pense que c'est ça. On ne voit pas qu'il y a eu une planification urbaine
impliquant les autres secteurs autour. Et ça, je pense que c'est assez grave.

1650 C'est ma principale critique parce que, dans le fond, ça a laissé toute la responsabilité de
faire une intégration urbaine à l'université et à la firme Cardinal et Hardy. Ils ont fait ce qu'ils ont
pu, mais ce n'était pas à eux à faire l'analyse des autres secteurs évidemment. Donc, c'est
essentiellement Outremont et l'université qui ont dû assumer l'ensemble de cette charge-là. Ils ont
fait un travail assez remarquable, je dois dire. Le projet ressemble assez dans sa structure au
1655 projet de 94. On a créé ce grand parvis, ce grand glacis vert pour, d'une façon, isoler la masse
des pavillons et protéger un peu aussi la ville, ce qui est excellent. Je n'ai rien contre ça.

Le problème, c'est qu'on a fait une rambla avec ça, c'est-à-dire avec deux contre-allées
chaque côté, qui sont toutes petites et qui sont incapables d'assumer effectivement le

1660 détournement de la circulation dont je parlais tantôt.

1665 Donc, moi, ce que je propose... et en même temps, qui vont complètement dénaturer ce qu'on voudrait faire avec cet espace-là, qui est un espace de calme, de beauté, qui correspond d'ailleurs à l'image qu'on veut se faire d'un campus universitaire. Ça va devenir un boulevard avec un terre-plein qui va devenir absolument pollué par l'encombrement de la circulation et la pollution qui en découle.

1670 Ce que je propose essentiellement, c'est de revenir dans le fond à la proposition de 94 qui ramenait la rue Beaubien directement sous le chemin de fer. Je suis d'accord qu'on pourrait faire des aménagements. De toute façon, le plan le prévoit, mais ce n'est pas suffisant, je pense, pour assurer cette circulation-là.

1675 Donc, je pense qu'on peut retravailler cette question-là et surtout concentrer sur la contre-allée sud l'essentiel du nouveau tracé. La contre-allée nord est à peu près inutile. Elle pourrait être gardée, si vous voulez, comme une voie d'accès réservée aux pavillons, mais c'est tout. Ce n'est pas une voie de circulation. Et ce qui fait qu'en faisant ça, on retrouverait l'authenticité de l'entité de l'esplanade. Donc, ce n'est pas une esplanade entourée par deux voies de circulation rapide, ça serait vraiment un parvis à l'université et la circulation serait, comme dans le projet de 94, ramenée essentiellement sur Beaubien au sud de la rambla.

1680 Je n'entrerai pas dans les détails, vous allez pouvoir le lire évidemment, mais je pense que c'est essentiellement ça que je propose. Il y a des améliorations également qu'on peut faire – parce que je n'ai plus beaucoup de temps, je pense. J'ai proposé, par exemple, un projet qu'on avait regardé en 93-94, c'était la possibilité de remplacer le viaduc Rockland qui tombe en morceaux, qui va nous coûter extrêmement cher à réparer, sinon à remplacer, par un tunnel. Je sais qu'il y a des groupes qui ont même proposé de le remplacer par un passage à niveau, point. Ce qui est un peu osé, encore que ce n'est pas impossible, puisqu'on a le même passage à niveau un peu plus loin, un kilomètre plus loin à Wilderton, mais mettons que ce n'est peut-être pas tout à fait le même flux de circulation.

1690 Mais un tunnel à cet endroit-là est tout à fait possible et rendu possible par le fait qu'en déplaçant la ligne vers le nord, on gagne une vingtaine de mètres, ce qui nous donne tout à fait l'espace pour remonter au niveau de Bates.

1695 L'importance de Bates également, c'est qu'on pourrait poursuivre Bates jusqu'au bout pour la faire rejoindre la rue Beaubien juste au sortir du viaduc de l'esplanade, de façon à ce qu'on n'ait pas à ouvrir des rues comme Outremont. L'ouverture d'Outremont à travers le campus m'apparaît complètement inutile et on n'a pas besoin de ça, il y a eu beaucoup de contestation et je comprends. Je pense qu'on doit compléter le bloc universitaire et le contourner complètement et par Bates par où, par exemple, le trafic camion serait détourné immédiatement à la remontée du viaduc, tandis que le trafic automobile soir et matin pourrait emprunter dans les

1700

deux sens la rue Bates. Alors, je pense que c'est tout à fait possible.

1705 Ça permettrait également, parce qu'on pourrait également... je propose que le terrain de baseball qui est proposé là soit déménagé. Ça aussi, ça avait été amorcé et on me dit qu'actuellement on reprend ce dossier-là, ce qui est tout à fait intéressant, puis on envoie cet équipement-là avec les équipements de soccer, etc., sur la surface du réservoir de Vincent d'Indy qui est déjà loué en partie, je pense, à l'Université de Montréal et à des clubs de cricket.

1710 Et là, c'est à côté du métro, c'est à côté du CEPSUM, il pourrait y avoir un échange de bons procédés entre la Ville et l'université, et on pourrait dégager cet espace-là qui nous appartient et qui serait rentabilisé considérablement si on ajoutait, au lieu de les mettre plus au sud vers l'est, on pourrait compléter le campus universitaire à cet endroit-là, ou alors faire de l'habitation. Et je pense que le coût, la valeur de ces terrains-là et le retour fiscal sur ce
1715 développement-là paierait largement à terme le nouveau tunnel.

D'autres choses. J'ai proposé également qu'on poursuive le Réseau Vert qui est déjà commencé et qui s'arrête à Saint-Urbain, au viaduc Saint-Urbain, qu'on le poursuive jusqu'ici, qu'on passe vers la rambla pour le poursuivre à travers le long de la voie ferrée, le long du projet.

1720 J'ai proposé également qu'on revienne, si possible, pour compenser peut-être l'absence de terrain de jeu – je ne parle pas de soccer, etc. mais de terrain de jeu – qu'on revienne à l'idée de 94 d'utiliser une partie du terrain de la cour de voirie pour ajouter, effectivement, faire un parc à cet endroit-là, qui compléterait le parc Kennedy qui est à côté.

1725 J'ai proposé également qu'on ouvre un passage à de l'Épée. Alors ça, ça serait un passage à niveau parce qu'à cet endroit-là, c'est seulement le train de banlieue. Donc, il y a beaucoup moins de problèmes. Le train de banlieue est très souvent traversé par des passages à niveau, piétons ou automobiles. Il n'y a aucun problème. Il y a beaucoup moins de circulation
1730 que sur l'autre parce que l'autre, évidemment, on s'ajoute tout le trafic lourd du Port de Montréal. Donc, c'est tout à fait possible de l'aménager dans l'axe de de l'Épée et de rejoindre donc Durocher à cet endroit-là pour établir un contact local encore une fois. Ce n'est pas un axe de circulation majeur mais c'est une ouverture vers le quartier, et je pense que c'est essentiel.

1735 La dernière ouverture, on en a parlé plusieurs fois, mais je pense qu'elle devrait être encadrée justement par cette concertation qui manque et qui devrait se faire au niveau de l'ensemble des arrondissements, c'est le prolongement bien sûr du campus vers l'avenue du Parc, et son ouverture sur l'avenue du Parc aurait un effet considérable parce qu'il inverserait complètement la polarité de l'ensemble du campus et lui donnerait vraiment une fenêtre sur une
1740 avenue qui a du bon sens. Et je pense que ça, ça serait très important de compléter cette chose-là.

1745 On devrait voir également avec l'arrondissement Rosemont–Petit-Patrie qui travaille beaucoup sur la revitalisation et c'est en train de se faire presque naturellement maintenant, il y a une spéculation effectivement – on en parlait tantôt – qui se fait dans ce secteur-là, transformation d'usine en condos, etc. Donc, il y a tout un mouvement qui est propice à ça et je pense qu'on devrait en profiter pour accrocher les deux.

1750 Ah ! Il y avait une petite cerise sur le gâteau. Une dernière chose que j'ai faite quand j'étais à la Ville de Montréal, ça a été au Service des parcs de travailler pour une politique des parcs canins – parce qu'on a un parc canin ici – et ce que j'avais proposé, c'est qu'il y a une différence considérable entre les gens avec un petit toutou qui vont dans le parc à côté de la maison et qui n'iront évidemment pas marcher dans un parc canin qui est à l'autre bout, qui est en périphérie complètement de la chose, et qui ont besoin d'un tout petit espace qui pourrait être
1755 aménagé, qui ne serait même pas grand comme ici et qu'on peut aménager dans les parcs locaux sans aucun problème, comparé aussi à l'autre clientèle qui eux ont des molosses, qui ont besoin d'exercice et de foncer, et qui sont en général menés en automobile. Alors, ces gens-là, on peut les installer dans les parcs industriels, bien sûr, mais je pense qu'il faut faire une distinction entre les deux. Je pense qu'on ne devrait pas consacrer un immense espace intéressant à un parc
1760 canin qui ne sert qu'à ce genre d'activité-là.

Alors, voilà. Donc, il y a beaucoup de choses, mais encore une fois je pense qu'il faut revenir sur cette chance à ne pas manquer, parce que si on la manque cette fois-ci, c'est fini. Il va y avoir considérablement de trafic qui va continuer de passer dans les rues résidentielles, les
1765 trafics lourds sur Van Horne et il faut ouvrir tout de suite – enfin, on m'a dit que c'est déjà fait mais je n'ai pas vu le résultat – je pense qu'il faut peut-être reprendre la planification d'ensemble qui va impliquer les quatre autres arrondissements, y compris Côte-des-Neiges et puis Ville Mont-Royal. Voilà.

1770 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Juste un petit détail. Vous parliez du réservoir Vincent d'Indy. Hier, un intervenant parlait du réservoir Bellingham. Est-ce que c'est le même ?

1775 **M. JEAN DÉCARIE :**

Oui.

1780 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

M. JEAN DÉCARIE :

1785 Ancienement Bellingham.

LE PRÉSIDENT :

1790 Oui, c'est ça. Je veux bien comprendre là. L'esplanade, le projet d'esplanade, vous, dans son design actuellement, je ne sais pas, 27 mètres, avec une rue au nord, une rue au sud.
..

M. JEAN DÉCARIE :

1795 Oui, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

1800 ... qui serait éventuellement l'une dans un sens et l'autre dans l'autre peut-être. . .

M. JEAN DÉCARIE :

C'est ça.

1805 **LE PRÉSIDENT :**

... vous, vous jugez ça inopportun et vous souhaitez simplement la route du sud mais en faire une vraie. . .

1810 **M. JEAN DÉCARIE :**

Une voie à double sens.

LE PRÉSIDENT :

1815 ... une vraie voie de circulation.

M. JEAN DÉCARIE :

1820 C'est ça. Exactement. Donc, je ne nie pas l'idée de l'esplanade mais, encore une fois, ce n'est pas un terre-plein de boulevard comme l'était le boulevard Saint-Joseph. Pour ceux qui ont mon âge se souviennent que le boulevard Saint-Joseph avait un terre-plein de 20 pieds qui est disparu. Alors, c'est ce qui va arriver parce que la circulation va être importante malgré tout,

1825 mais elle va complètement corrompre le concept même de cette trame-là qui est magnifique en soi sur le plan, mais qui va se gâcher très rapidement et qui ne sera pas capable d'évacuer la circulation. Donc, il va y avoir de la congestion, il va y avoir tous les problèmes qu'on peut connaître avec ça.

1830 Donc, aussi bien régler le problème tout de suite et de ramener ça au sud et, dans le fond, d'élargir la rambla... on va un peu la diminuer au sud parce qu'on va élargir la voie Beaubien mais on va récupérer la contre-allée du nord qui pourrait être simplement une toute petite ruelle semi-piétonne pour desservir uniquement l'accès technique aux bâtiments. C'est tout. On n'a pas besoin d'une rue à cet endroit-là.

1835 **LE PRÉSIDENT :**

Et beaucoup de gens ont fait la suggestion, ont évoqué l'hypothèse de prolonger Bates vers l'est justement pour aller rejoindre aussi. . .

1840 **M. JEAN DÉCARIE :**

Oui, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

1845 Je vois que ça vous semble une. . .

M. JEAN DÉCARIE :

1850 Absolument, absolument. La prolonger, non pas la faire redescendre à Outremont mais la continuer pour la faire descendre dans l'axe à peu près de Bloomfield, pour rejoindre Beaubien juste à la sortie du tunnel. C'est tout. Et on pourrait immédiatement d'ailleurs détourner le trafic camion à cet endroit-là pour pas que le trafic camion passe sur Beaubien jusqu'à Rockland.

1855 **LE PRÉSIDENT :**

L'intervenant qui vous a précédé, lui disait exactement le contraire.

M. JEAN DÉCARIE :

1860 Oui, je sais.

LE PRÉSIDENT :

1865 Il dit qu'il ne faut pas favoriser la fluidité. Il faut, au contraire, décourager l'automobile. Il faut faire d'un campus un campus sans auto. Il faut aller radicalement et, ça, on a vu les tensions très vives entre les deux tenants.

M. JEAN DÉCARIE :

1870 Mais c'est ce que je fais. Je fais enfin un campus sans auto. J'enlève la voie nord et puis le campus devient un bloc complètement uniforme, sans voiture bien sûr. Mais il reste qu'il reste encore des autos en ville. Et demain quand on aura des voitures sans essence, tout à l'hydrogène, il va y avoir encore des voitures. Il va peut-être y en avoir encore plus. Elles seront
1875 peut-être plus petites. Mais je pense qu'on ne peut pas du jour au lendemain décider que la voiture, c'est mauvais. Ça n'a aucun sens. Je pense qu'il faut être raisonnable aussi. Ça existe. Et ça va continuer d'exister pour un petit bout de temps.

1880 Alors, je pense qu'on doit, au moins dans le moyen terme et même à mon sens dans le long terme sur une vingtaine d'années, assumer ça. Et si on ne fait pas ça encore une fois, bien, les voitures vont continuer à passer mais elles vont déranger constamment la vie de quartier d'Outremont et la possibilité de faire de Van Horne... on a fait plusieurs plans depuis 20 ans pour essayer de requalifier Van Horne, ça n'a jamais marché à cause de ces problèmes-là. Donc, je pense que si on ne fait pas ça, on va les faire passer où ? On ne peut pas les sublimer en l'air.
1885 Ça existe, les autos et les camions.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

1890 Au début de votre mémoire, vous parlez des accès. Vous écrivez sur les accès au campus.

M. JEAN DÉCARIE :

1895 Oui.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

1900 Et vous dites qu'environ – ce qui ressort aussi – qu'environ 30 % des étudiants arriveraient du côté nord par Rockland, Rockland qui est déjà une avenue surchargée. Et, par contre, vous proposez, l'épine dorsale du projet que vous proposez finalement, c'est l'avenue Beaubien qui est prolongée jusqu'à Rockland.

M. JEAN DÉCARIE :

1905 C'est ça.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

1910 Est-ce que vous voyez une possibilité aussi donc de corriger le problème qu'on a déjà avec Rockland qui est surchargé ?

M. JEAN DÉCARIE :

1915 Écoutez, il est surchargé, puis il va l'être davantage. Le principal impact dans le fond va être vécu Ville Mont-Royal d'une certaine façon, parce que c'est là que ça va refouler. Le campus, il faut bien comprendre, le campus lui-même n'entraînera pas une énorme surcharge de circulation parce que c'est un lieu de destination. Il est à sens contraire des mouvements pendulaires. Donc, les gens viennent là le matin alors que les autres partent de là pour s'en aller ailleurs. Donc, il n'y a pas trop de problème de ce côté-là. Ce qui a été à mon sens mal évalué, 1920 c'est l'entre deux, c'est l'achalandage quotidien durant la journée parce qu'il va y avoir énormément de mouvements qui vont se faire à cause de l'activité qui va se rajouter à cet endroit-là. Ça, à mon sens, ça n'a pas été très bien évalué.

1925 Mais, non, il n'y a pas de gros problème Si on fait, par exemple, un tunnel plutôt que le viaduc, et donc si on arrive à sortir à Bates et à envoyer directement le trafic étudiant directement par Bates vers les stationnements à l'arrière, je pense que ça peut se régler cette question-là.

1930 L'autre 30 %, il arrive de l'est. Je n'ai jamais compris d'où venait l'autre 60 %, par exemple, mais ça c'est autre chose, ou l'autre 40 % plutôt. Et de l'est, de ce côté-là, là il y a un problème. Là, il y a un problème sérieux et je pense que de ce côté-là, il faut améliorer cet accès-là, un. Et il faut non seulement l'améliorer mais il faut en rajouter pour essayer justement comme vous dites d'éviter le transit à travers les rues résidentielles.

1935 Donc, il faut pouvoir le matin renvoyer les gens vers du Parc et Saint-Urbain vers le centre-ville. Le soir, ça pose moins de problème parce que ça se diffuse autrement. Mais c'est surtout le matin que ça pose un problème. Puis, en plus, le trafic camion qu'on va mettre. Donc, on rajoute non seulement l'arrivée des étudiants mais on rajoute la sortie des gens qu'on dévie par la gouttière, ça devient une gouttière à l'entrée d'Outremont d'une certaine façon, plus le trafic de... Donc, ça devient un axe quand même assez important, on ne peut pas le nier. On ne peut 1940 pas faire semblant que ça n'existe pas. Et puis il faut l'assumer, je pense.

1945 C'est sûr que je pense du côté de Rosemont-Petite-Patrie, je ne vois pas de problème parce que dans le fond Beaubien vient de Saint-Laurent plus... bon, il y a plusieurs décrochés dans Beaubien de toute façon et ça va assez bien de ce côté-là.

Là où il peut y avoir une difficulté, ça viendrait du Plateau Mont-Royal. Je sais qu'il y a

1950 eu quelques réticences exprimées, parce qu'on va se trouver à dévier la circulation sur l'avenue du Parc. Bon, mais l'avenue du Parc est faite pour ça. C'est déjà une voie rapide. Si on rajoute ce trafic-là, ça va être un incitatif de plus pour accélérer la venue du tramway d'une certaine façon. Et je ne pense pas que l'arrondissement du Plateau puisse contester le fait qu'on essaie d'éviter le transit à travers des rues résidentielles de faible densité à Outremont. Ce n'est pas parce qu'on est plus riche à Outremont que... Ça n'a rien à voir mais c'est souvent amené comme raisonnement : «Vous, les riches, vous voulez nous envoyer vos problèmes. » Pas du tout. Je pense que c'est normal qu'on envoie la circulation sur des voies qui sont des artères, qui sont des voies régionales et non pas des rues résidentielles à très faible densité. Ça ne tient pas.

1955 Un autre problème de ce genre-là viendrait peut-être de l'arrondissement de Côte-des-Neiges. Je sais qu'il y a eu déjà quelques réticences d'exprimées. Si on envoie notre camionnage par Bates, ils vont sûrement rouspéter. Je sais aussi qu'à cause du début de construction résidentielle sur Bates, il y a des gens qui préféreraient que non. Mais il reste que Bates, c'est une rue industrielle. On ne peut pas non plus continuer de... et que la résidence qui se construit là est une résidence de forte densité. Donc, dans des blocs et non pas dans des maisons unifamiliales. Mais c'est sûr qu'il faut tenir compte de ça.

1960 Et c'est à cause de ça, et à cause également de tout ce qui a été dit tantôt sur Parc-Extension, qu'il faut qu'il y ait un encadrement urbanistique de la ville-centre qui, à mon sens, n'est pas là. En tout cas, moi, je ne l'ai pas vu. S'il est là, il est caché en dessous de la table. Mais je pense que c'est important et que, si ça a été fait, qu'on le dise et qu'on le sorte, qu'on l'exprime. Sinon, qu'on le fasse. Ça, ça m'apparaît une des conditions *sine qua none* de l'acceptation du projet que cette étape-là soit entreprise.

1965 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

Merci.

1975

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Sur une question que vous avez abordée aussi, c'est la question des effets cumulatifs.

1980

M. JEAN DÉCARIE :

Oui.

1985

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Entre autres, bon, vous parlez du pôle biomédical. Il y a des gens qui nous ont parlé aussi de l'Hôpital Sainte-Justine, son agrandissement, peut-être d'autres projets aussi

1990 éventuellement qui pourraient venir aux alentours. Comment vous voyez – parce que là, on parle de l'effet pendulaire du fait que le campus, c'est un lieu de destination – est-ce que d'autres projets qui ne sont peut-être pas de même nature pourraient influencer l'achalandage dans le secteur ?

M. JEAN DÉCARIE :

1995 Bien oui, bien sûr, c'est ce que je dis. Je pense qu'on a négligé... je n'ai pas tout lu, mais d'après ce que j'ai vu, on ne semble pas tenir compte de déjà le mouvement qui s'est amorcé il y a quelques années à l'occasion de l'annonce du CHUM en particulier. Mais même avant, ça avait commencé. Laennec est là depuis quand même assez longtemps, alors il y a un début d'installation d'un pôle santé, d'un pôle biomédical de l'autre côté et ce n'est pas mauvais non plus. Ça peut transformer cette zone complètement sans bon sens qui est Beaumont, mais il faut en tenir compte. Je pense qu'il faut en tenir compte dans la planification et ça n'a pas été fait. Ça aussi, c'est un effet qui doit être pris en compte par le plan d'ensemble dont je parle, le PPU général inter-arrondissements qui doit être fait, et ça l'a pas été.

2005 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2010 Peut-être une petite question de précision. Vous parlez du lien avec de l'Épée. On a eu des propositions qui nous ont été présentées depuis les derniers jours, puis souvent la question de la cour de voirie, quelques fois elle est là, quelques fois elle disparaît. Vous, dans votre mémoire, vous dites qu'il y a moyen peut-être de régler cette question-là avec des négociations avec Ville Mont-Royal. Vous parlez de reprendre les négociations de 1993. Pouvez-vous nous situer... .

M. JEAN DÉCARIE :

2015 Vous parlez de la cour de voirie ?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2020 La cour de voirie, oui.

M. JEAN DÉCARIE :

2025 Oui, oui, oui. On avait à l'époque, on avait amorcé des discussions dans le cadre du projet 93-94 avec Ville Mont-Royal et, à ce moment-là, c'était assez ouvert. C'était avant, bien sûr, les transformations municipales, parce qu'ils ont une cour assez grande, ils ont beaucoup de place. Ils étaient même assez positifs parce que, d'une certaine façon, ça leur a permis de payer une partie, mettons la moitié des coûts d'entretien de cette cour-là. Et c'était amorcé mais

2030 évidemment le projet étant tombé, tout ça a été refoulé. Les conditions politiques ont changé depuis. Je ne suis pas sûr que Ville Mont-Royal voudrait avoir la cour d'Outremont. Il faut voir. C'est secondaire, mais quand même, ça pourrait être vu.

2035 Sinon, bien sûr, le fait de la mettre le long de la limite de Parc-Extension, c'est comme un peu injurieux – je pense que ça a été pris comme ça d'ailleurs – mais en même temps, il faut que ce soit quelque part et il faudrait peut-être essayer de la dissimuler. Tout ce qu'on sait, c'est qu'on a besoin de moins d'espace que ce qu'on a maintenant à cause de l'appel au privé, essentiellement. Donc, il y a peut-être moyen de trouver un endroit un peu plus petit et un peu plus discret de ce côté-là, mais je pense que si on pouvait éviter de mettre ça, de mettre notre cochonnerie chez le voisin, devant le voisin, ça ne serait peut-être pas une mauvaise idée. C'est
2040 à voir.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

2045

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Décarie.

2050

M. JEAN DÉCARIE :

J'ai des petits plans ici que je vous ai préparés parce que je n'ai pas pu les mettre dans mon mémoire, puis je ne peux pas les envoyer non plus.

2055

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Merci. On va les donner à madame, sans ça, moi je perds tout, et elle, elle est la mémoire de nos choses. Merci.

2060

Alors, j'invite madame Geneviève Derome du Comité Citoyens – Gare de Triage d'Outremont.

Mme GENEVIÈVE DEROME :

2065

C'est madame Marie St-Arnaud qui va présenter la deuxième partie.

LE PRÉSIDENT :

2070

Très bien. Alors, on va le mettre pour la transcription. Donc, madame Geneviève Derome et madame Marie St-Arnaud.

Mme MARIE ST-ARNAUD :

Voilà.

2075

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, mesdames !

2080

Mme GENEVIÈVE DEROME :

Bonsoir, monsieur le président, bonsoir, messieurs les commissaires ! Mon nom est Geneviève Derome. Je suis une résidante d'Outremont depuis 23 ans. Marie St-Arnaud, ma voisine ici est dans Outremont et présentera donc la deuxième partie de notre mémoire.

2085

Nous vous parlons au nom ce soir d'un comité de 20 citoyens du quartier, des voisins d'un peu partout, qui se sont spontanément regroupés pour contribuer à l'amélioration du projet et participer activement – on vous a vu souvent, vous nous avez vus souvent – participer activement donc à la consultation publique.

2090

Deux d'entre nous, des 20, avaient participé au comité conseil UdeM Outremont à l'origine et, par la suite, nous avons préparé un dépliant diffusé à 2 000 copies dans le quartier. Alors, on a écrit dans les journaux locaux, on a consulté des experts indépendants, ceux qui voulaient bien nous parler, et on a rencontré, enfin discuté avec le Syndicat des professeurs de l'Université de Montréal, la Fédération étudiante, je suis allée les rencontrer, puis on a aussi commencé une opération porte à porte pour recueillir des opinions de nos voisins et susciter un peu leurs commentaires. À ce jour, 145 personnes ont signé en appui au mémoire que nous présentons ce soir. J'ai d'ailleurs quelques signatures supplémentaires à donner tantôt, qui complètent le 145.

2095

2100

On va essayer de brièvement, on sait que tout le monde est fatigué, de résumer nos préoccupations, nos revendications et nos recommandations principales. Vous les avez dans le mémoire. Je voudrais préciser d'entrée de jeu que les citoyens que nous représentons auraient aimé aimer le projet de l'Université de Montréal. Nous avons un préjugé favorable à un projet universitaire, c'est nettement mieux qu'un casino et, précisément en raison de cela, nous avons des attentes très élevées.

2105

2110

Nous sommes en faveur d'un campus vert et au développement durable, mais malheureusement, nous constatons que si rien n'est changé, on se retrouvera avec un campus pas durable.

Mme MARIE ST-ARNAUD :

Je voudrais juste mentionner aux membres de la commission qu'on a préparé un petit

2115 résumé PowerPoint pour faciliter la compréhension, puis on a quelques images à vous montrer. Je sais que l'écran n'est pas très bien placé pour vous mais, au moins quand il y aura des photos qu'on veut vous montrer, on vous l'indiquera.

Mme GENEVIÈVE DEROME :

2120

Bon, alors beaucoup de questions d'abord sur l'envergure du projet qui nous préoccupent. Le projet de l'UdeM constitue un mégaprojet, 1 G\$ de fonds, 20 ans de travaux qui modifieront irrémédiablement Montréal, Outremont, puis l'Université de Montréal elle-même. C'est un projet aussi entièrement financé par les contribuables – on verra – qui réhabilitera un territoire gravement pollué par l'industrie ferroviaire. Pour toutes ces raisons, nous croyons donc que les contribuables puis les pouvoirs publics doivent déterminer les orientations de base et les valeurs qui guident ce projet.

2125

2130

J'ai entendu une déclaration pendant le quatrième atelier de consultation, une phrase qui m'a disons hantée quelques minutes. Une participante, peut-être une consultante de l'Université de Montréal, je ne le sais pas, ce n'était pas clair, a dit à propos de l'université puis de la localisation de sa promenade, c'est à la page 38 de la transcription, elle a dit : «Je trouve que c'est carrément généreux de leur part, de la part de l'université, de l'avoir prévue en périphérie pour servir de zone d'union entre l'institution et la ville. »

2135

2140

Ce qui me chicote dans cette phrase, c'est qu'on postule que l'Université de Montréal est généreuse, alors que si elle l'est, c'est avec mon argent et avec l'argent des payeurs de taxes tant au municipal qu'au provincial qu'au fédéral. Et même si ce sont des mécènes qui feront des dons éventuellement ou des investissements, le dégrèvement d'impôt qui leur sera accordé relèvera aussi de ma générosité de citoyen.

2145

Nous attendons donc de l'Université de Montréal qu'elle agisse en personne morale exemplaire et que la Ville de Montréal exerce un leadership vigoureux pour que le projet réponde aux besoins de la société montréalaise et québécoise.

2150

Bien sûr, comme n'a pas manqué de nous le rappeler monsieur Chabot, vice-recteur adjoint de l'université, les ressources sont limitées. Il a tout à fait raison. Raison de plus, croyons-nous, pour bien cibler nos priorités. Comme le disait ma grand-mère, une source de sagesse durable : «Nous sommes beaucoup trop pauvres pour nous acheter de mauvais souliers. »

2155

Deux, la justification du projet. Les citoyens ont tenté d'obtenir des précisions sur la finalité et l'ampleur du projet. S'agit-il d'un campus auxiliaire, d'un mégacampus ou d'une future technopôle semi-privée. Nul ne le sait à ce jour. On nous demande de changer le zonage en toute urgence sans que le plan directeur des espaces ne soit finalisé, justifié, adopté ou diffusé.

On a parlé, on a justifié 40 000 mètres carrés, mais on en demande 170 000 nets, 275 000 bruts. Et on ne sait pas vraiment encore, comme citoyens en tout cas, pour quoi et pour qui, puis beaucoup de questions ont été demandés en consultation, puis on s'est toujours fait dire : «Ça viendra en septembre ou plus tard», ce qui nous surprend qu'on procède de la sorte.

2160

N'oubliez pas en tout cas que pour le simple citoyen, il y a déjà trois ans à peine, l'Université de Montréal et son recteur d'alors, monsieur Lacroix, ne juraient que par un hôpital universitaire et pour lequel d'ailleurs on ne déplaçait même pas la voie ferrée. Trois ans plus tard, le nouveau recteur, monsieur Vinet, réclame un campus mais on nous laisse entendre que selon les aléas du financement, la recherche de partenaires pourrait nous amener, faire évoluer le projet vers une technopôle semi-privée peut-être.

2165

Monsieur le président, mardi de la semaine dernière, vous demandiez avec une petite pointe d'ironie : comment symboliser le vide de la cour de triage au plan de la mémoire architecturale du lieu. Vous demandiez ça à une citoyenne qui a patiné un peu pour vous répondre, mais je vous réponds avec un petit peu d'ironie moi aussi, que nous trouvons pour notre part que le plan directeur des espaces, qu'on n'a jamais pu voir ou nous montrer à ce jour, le symbolise ce vide, parfaitement.

2170

La précipitation avec laquelle on mène le projet nous apparaît également injustifiée. Elle fait en sorte qu'on découvre maintenant, un peu en catastrophe, toutes sortes de propositions originales, prometteuses émanant d'experts – monsieur Décarie vient de parler juste avant – donc émanant d'experts d'autres partis municipaux, Projet Montréal, on a suivi ça la semaine dernière ou un autre parti, ou encore de simples citoyens qui prennent la peine de se mettre à leur table à dessin.

2175

2180

On aurait aimé profiter de ces propositions pendant l'élaboration du projet avant d'entreprendre les consultations à propos, encore une fois, d'un changement de zonage. L'université ne respecte même pas les règles de l'art, par exemple procéder d'abord par un concours d'aménagement et d'architecture public, règles de l'art que pourtant, j'en suis sûre, elle enseigne. Je dirais que nous sommes vraiment trop riches d'idées pour éviter de les confronter, puis de les rendre fécondes à ce stade.

2185

Le troisième point qui nous préoccupe évidemment, ça a été mentionné plusieurs fois, l'impact du projet sur la Ville de Montréal dans son entièreté. Les citoyens d'Outremont ont choisi en grand nombre le projet de fusion avec la Ville de Montréal et ils sont sensibles aux revendications des citoyens de Parc-Extension et des autres arrondissements ou même de la Ville Mont-Royal qui critiquent le projet.

2190

On trouve regrettable que le projet accentue la cicatrice ferroviaire du territoire au lieu de réparer cette vieille aberration du tissu urbain. Des approches novatrices existent. Il y a eu des

2195

2200 experts que vous avez invités vous-mêmes à venir témoigner et qui nous ont parlé de talus végétalisés, de bâtiments même intégrateurs, de passage pour piétons bien balisé – on en évoquait pour de l'Épée éventuellement – pourquoi ne pas les avoir exploitées d'emblée ? Comment ça se fait qu'on n'a pas parlé de ça avant ?

2205 Alors, dans ce sens-là, consacrer une enclave dédiée au savoir à Outremont et puis consacrer les limites d'une zone plus défavorisée à Parc-Extension avec en prime pour eux le vacarme des trains. Et je sais que c'est – je ne me rappelle plus – le 20 mars, je pense, qu'on a eu une petite étude de plus pour améliorer la situation du bruit pour les gens. Je trouve que c'est un peu tard. Je ne comprends pas qu'on n'ait pas pensé à ça avant.

2210 Alors, pour nous, cet enclavement consacré désenclavement, ce n'est pas une proposition acceptable. Ceci dit, spontanément, si je peux réagir à une proposition qui a été faite de faire un viaduc Outremont pour ça, évidemment ça nous fait un peu frémir. On y reviendra sur nos propositions mais c'est sûr que le contact avec les citoyens, ce n'est pas nécessairement avec leurs autos qu'on veut l'avoir. Les échanges inter-arrondissements ne devraient pas, en tout cas, être conçus d'abord à des échanges véhiculaires.

2215 Le quatrième point qui nous préoccupe brièvement, l'aménagement urbain et le développement durable d'Outremont. Évidemment, les préoccupations sont nombreuses. Spontanément en tout cas, en tant que citoyens, on pense que la source de bien des maux est la densité trop élevée du projet. On a cité ces chiffres-là tantôt : 8 à 10 000 personnes par jour à terme sur un territoire de 6 %, alors que le reste du territoire d'Outremont compte 24 000
2220 personnes, ça nous paraît d'emblée assez aberrant.

2225 Les citoyens qu'on a rencontrés, le maire d'Outremont même a fait des remarques sur la hauteur des édifices, le comité, le CCU d'Outremont sont préoccupés par la densité, ils l'ont mentionné en tout cas, qui vise la construction d'immeubles de onze étages, gabarit résidentiel, une occupation au sol élevée et une concentration de population nouvelle et en transit très élevée. Pour nous, c'est injustifié. Un territoire, ce n'est pas pour nous un citron qu'on presse pour en tirer le plus de jus possible. C'est un écosystème fragile qu'il faut respecter.

2230 En outre, avec cette exigence qui nous apparaît en tout cas injustifiée de densité et qui monopolise tous les espaces et les budgets, on a cadenassé, selon nous, l'imaginaire de l'équipe d'urbanistes et d'architectes concepteurs du projet. Cette équipe en a été réduite à concevoir des bâtiments murailles pour atténuer les nuisances de la voie ferrée ou à inventer des ruses telle cette esplanade et la relocalisation de parcs existants pour péniblement atteindre le seuil de 20 % d'espaces verts.

2235 Finalement, cette densité exigée par l'Université de Montréal, mais dont on ne connaît pas la justification, nous apparaît incompatible avec l'approche LEED dont le projet se réclame.

2240

Les bâtiments seront LEED, certes, mais l'aménagement global du territoire, on n'en est pas convaincus. Dans le mémoire, je vous en fais grâce mais on a présenté quand même une liste de raisons qui justifient cette affirmation.

2245

J'en rajoute une ce soir : la décision de ne ménager aucun accès souterrain au métro à partir du campus sur le site même. Dans un tel contexte, comment on va gérer le flot piétonnier ? Est-ce qu'on l'a vraiment évalué ? Le premier présentateur le mentionnait, est-ce qu'on a évalué ce flot piétonnier qui va se déverser de la station Outremont ou encore sur cette passerelle un peu invraisemblable de celle de l'Acadie. Je me souviens de monsieur de Vélo Québec qui disait : «Oui, bien quand il va y avoir 20 personnes en vélo, ça va faire la queue pour monter dans l'ascenseur de cette passerelle-là. On va avoir des bouchons de vélos qui veulent prendre une passerelle. » En tout cas, il y a des choses qui nous apparaissent d'emblée un petit peu aberrantes.

2250

2255

Le point 5 : la circulation et l'aménagement des transports. Les citoyens ont critiqué à maintes reprises et de fond en comble les impacts extrêmement négatifs qu'aura le projet sur la circulation. Des experts abondent dans ce sens-là. La Ville de Mont-Royal a fait la même chose la semaine dernière. Selon nous, la densité trop élevée du projet et une approche rétrograde quant à la place centrale réservée aux véhicules automobiles expliquent un grand nombre de problèmes. Bon, 2 000 places de stationnement, plus de 4 000 véhicules en transit quotidien dans les rues résidentielles bordées d'écoles et de parcs, c'est une aberration. On se demande pourquoi ne pas avoir considéré d'emblée un campus piétonnier à densité et échelle humaines.

2260

On nous parle de Barcelone, de Boston, ça a été des référents invoqués très souvent. Pourquoi ne pas plutôt nous parler de Kyoto comme dans Protocole de Kyoto ? Encore en fin de semaine, on lisait tous les rapports récents sur les changements climatiques. Il faut agir résolument, nous disent les experts. Pourquoi le campus ne serait-il pas visionnaire ?

2265

2270

Le 22 avril prochain – j'ai trouvé d'ailleurs un prospectus ici sur le Jour de la Terre – on va célébrer le Jour de la Terre. Les politiciens et les chercheurs qui sonnent l'alarme vont tous nous parler d'écocitoyenneté puis, pendant ce temps-là, l'Université de Montréal planifie la construction d'un campus, dans sa forme actuelle en tout cas, pour les autos et beaucoup de béton. On a entendu d'ailleurs quelqu'un parler, qui disait : «Pourquoi ne pas miser davantage sur les technologies nouvelles et le «e-learning» ? »

2275

Encore une fois, il faut explorer ça, mais on sait que la durée de vie des bâtiments versus l'équipement technique, on parle de cycles de deux à cinq ans, et cinq ans même c'est long pour l'équipement technique, informatique et autre. Et puis là, on va investir dans d'énormes bâtiments qui vont immobiliser.

Alors, je ne sais pas si on a trouvé la bonne pondération dans cet équilibre-là. Je sais

2280 bien que ce n'est pas une solution à tout, ces technologies, puis on aura besoin encore de bâtiments pour rencontrer nos professeurs, j'espère – je suis psychologue et la cyberdépendance, on commence à traiter ça – mais les humains auront toujours besoin d'un lieu pour se rassembler, mais ceci dit, il y a peut-être une espèce de balance dans les investissements qu'on peut mieux penser.

2285 Sixième point : les équipements collectifs, parcs et loisirs. Le projet de l'Université de Montréal, pour un citoyen en tout cas, ne rajoute pas d'espaces verts ou récréatifs significatifs. Pire encore, il déstructure les efforts antérieurs de l'arrondissement puis de bénévoles qui avaient procédé sur des années à la création, par exemple, du jardin communautaire ou du parc canin. La relocalisation de ces espaces et du terrain de baseball à l'intérieur du projet permet en fait à
2290 l'Université de Montréal de prétendre consacrer 20 % de son territoire aux espaces verts, mais si on regarde simplement, il s'agit de déplacement de terrains dans des lieux qui, sous leur forme actuelle, on l'a mentionné encore avant moi, sont disqualifiés par cette horreur visuelle, disait une participante la semaine dernière, cette horreur visuelle du viaduc Rockland.

2295 Spontanément, je me dis quel message on envoie à nos enfants quand on leur dit : « Allez jouer au baseball dans le trafic. » Je ne sais pas, je pense qu'il y a encore un travail à faire pour repenser ça et surtout, encore une fois, pour se dire : déjà le quartier – les gens l'ont souligné – est déjà surchargé au niveau des équipements collectifs. Je crois qu'on est à pleine capacité. On va avoir plus de monde. Il faut un meilleur équipement et puis, ça, il n'y a rien de convaincant
2300 pour les résidents futurs et présents dans ce projet-là.

Le projet, en fait, mise sur un boulevard décoratif qui ressemblerait dit-on, on nous a parlé de ça, à la Commonwealth Avenue de Boston. Si vous me permettez, on vous a présenté une carte qui en dit long. On en parle beaucoup, mais des fois si on la voit, la fameuse
2305 Commonwealth Avenue, on va pouvoir peut-être réaliser que cette rue que vous voyez avec le tiret rouge, la flèche rouge, ça, c'est la Commonwealth Avenue, elle est plus longue évidemment, mais regardez sur quoi elle débouche. Elle débouche sur deux magnifiques et immenses parcs, le Public Garden et le Boston Common qui était d'ailleurs une mémoire du lieu, c'était un lieu où les vaches allaient paître à l'époque. Alors, ça c'est une forme de... Et il y a des
2310 étangs, on va patiner là. Il y a des gondoles un peu quétaines un peu, mais sympathiques.

Alors, je veux juste vous dire que pour le citoyen, on voudrait qu'on dépasse le marketing. Pour nous, c'est du marketing de nous dire : « Ça, c'est une rambla. Ça, c'est la Commonwealth Avenue. » La vraie Commonwealth Avenue, elle est bordée d'immeubles d'ailleurs de trois à
2315 cinq étages seulement et elle débouche donc sur ces parcs qui font partie d'ailleurs du fameux réseau collier d'émeraudes, le collier d'émeraudes, un réseau de plus de huit kilomètres de parcs dessinés par Olmstead, certains ou presque de tous ces parcs. Alors, la finalité du Commonwealth Avenue, elle est de se rendre à ces parcs. Puis ce qu'on constate,

c'est que notre fameuse Commonwealth locale, elle se rend nulle part. On va vous le montrer.

2320

L'autre comparaison, c'est la rambla. Juste pour l'fun, on vous l'a montrée, c'est tellement beau. Ça vaut la peine. Évidemment, on ne revendique pas la Méditerranée qui est au bout. Inquiétez-vous pas, on ne demande pas ça. Mais, encore une fois, la flèche rouge vous indique la rambla, puis elle part de la place centrale, la Catalonia et puis elle se rend dans ce magnifique d'ailleurs port qui a été réaménagé, où on peut aller se baigner. Ça fait que quand tu prends la rambla, tu t'en vas quelque part, puis tu t'en vas te baigner à la fin de ta journée. On voit des pêcheurs, j'y suis allée, on voit des gars qui vont pêcher à la fin de la journée.

2325

Alors, on ne revendique pas ça évidemment, mais on aimerait peut-être qu'on puisse régler notre problème d'identité, puis qu'on puisse se trouver quelque chose qui soit montréalais et qui soit signifiant pour tout le monde. On ne peut pas donc se contenter d'un symbole creux. Peut-être, Marie, on peut montrer la dernière, qui est l'esplanade qui va d'un viaduc à l'autre. Moi, je ne comprends pas qu'on n'aille pas plus loin que ça. Il y a peut-être des solutions, et je n'ai pas la prétention de les avoir certainement pas tout de suite. Mais je suis convaincue qu'avec l'énergie mentale qui se dégage dans toutes ces consultations depuis des semaines, qu'il y a un moyen de faire mieux que ce qu'on a fait là.

2330

2335

Dernier point : les impacts fiscaux. Encore une fois, on nous demande d'agir, de changer le zonage rapidement, puis on n'a pas réussi à obtenir un seul budget détaillé du projet et de son montage financier. Pour un projet de cette envergure, c'est inacceptable, d'autant plus que l'Université de Montréal planifie cet investissement à la manière d'un promoteur immobilier afin d'en revendre – on ne sait pas exactement encore combien – sur le marché privé des portions de territoire. Sur 20 ans, on ne sait pas ce qui va se passer, ce n'est pas clair encore. Donc, on va revendre sur le marché privé des infrastructures qui ont été largement financées par les instances publiques. Alors, on demanderait plus de planification et plus de transparence.

2340

2345

Je vais laisser Marie maintenant vous présenter schématiquement les revendications et les recommandations.

2350

Mme MARIE ST-ARNAUD :

Alors, rapidement, simplement pour résumer les revendications de notre groupe de citoyens qui ont quand même été appuyés par 145 personnes jusqu'à date et qui semblent résumer aussi plusieurs préoccupations d'autres groupes ou d'autres citoyens partagées ici.

2355

Donc, nous réclamons que les élus fassent preuve de gouvernance éclairée ;

que l'on organise un concours public peut-être international, pourquoi pas, d'aménagement du territoire avec des experts indépendants de ceux de l'Université de Montréal ;

2360 que l'on commande de nouvelles études de circulation, de financement, etc. qui soient indépendantes ;

que l'on fixe la barre plus haute au plan des exigences auxquelles devrait se conformer le projet en recherchant entre autres une véritable approche de développement durable ;

un plan d'aménagement unificateur des arrondissements voisins, comme le proposait monsieur Décarie ;

2365 une approche LEED sur le plan de l'aménagement général, pas seulement pour les immeubles ;

une densité de concentration réduite, respectueuse de l'environnement du quartier ;

un zonage limitant les constructions à une hauteur maximale de trois étages, gabarit résidentiel sur les zones riveraines du site, et de quatre à six étages pour les autres zones ;

2370 un concept architectural ouvert et intégrateur, sans effet de muraille ;

une gestion audacieuse de la circulation en créant un véritable campus strictement piétonnier, avec des voies d'accès pour les véhicules automobiles se limitant exclusivement aux rues Bates et Beaubien ; il s'agirait donc d'empêcher l'accès au site universitaire par les rues d'Outremont dans l'axe nord-sud ;

2375 une gestion responsable de la circulation dans la partie résidentielle du site ;

une réduction radicale de l'offre de stationnement ;

la préservation des équipements actuels et la création de nouveaux espaces verts ;

la justification détaillée des orientations de développement de l'Université de Montréal ;

2380 un modèle de développement universitaire tourné vers les approches novatrices et l'apport de la technologie moderne d'éducation à distance ;

et que l'on prépare, valide et diffuse des budgets réalistes et transparents.

2385 Finalement, nos recommandations se résument ainsi. Afin de permettre l'élaboration d'un projet qui représente à la fois un investissement profitable pour l'université, la communauté environnante et pour la Ville de Montréal, les citoyens concernés recommandent les mesures suivantes.

Refuser le changement de zonage demandé par la Ville sous sa forme actuelle ;

2390 Exiger un moratoire permettant un concours public d'aménagement du territoire et de nouvelles études indépendantes ;

Tenir une nouvelle consultation sur le projet révisé ;

Planifier le processus de changement de zonage en étapes indépendantes et en fonction de l'état d'avancement du projet qui s'étalera sur 20 ans ;

2395 Implanter des mécanismes de consultation et de suivi en continu auprès de la population, puisqu'il s'agit d'un projet s'échelonnant sur 20 ans.

Il est donc entendu que notre groupe de citoyens s'attend à des modifications

substantielles du projet. Nous sommes fermement résolus à soutenir nos revendications en utilisant toute les tribunes qui permettront d'en défendre la pertinence.

2400

Nous sommes convaincus qu'un projet amélioré pourrait contribuer à faire de Montréal un pôle universitaire innovateur et une ville viable et enviable par tous les citoyens du monde. Voilà.

LE PRÉSIDENT :

2405

Merci. C'est une présentation très globale sur laquelle on essaie de comprendre ce que vous voulez dire, mais je pense que c'est assez clair par rapport à la position. Quand vous parlez de moratoire, avez-vous un horizon temporel dans votre esprit ?

2410

Mme GENEVIÈVE DEROME :

Le temps d'organiser un concours – et encore là, on n'est pas des experts – combien que ça prend de temps, combien que ça coûte ? 500 000 \$ probablement. Il y a différents concours où on paye les gens pour qu'ils travaillent ou bien le gagnant après ça élabore plus son projet. Mais le temps donc d'organiser. C'est le processus qui nous interpelle le plus et puis qui nous pose également problème, pas juste le résultat.

2415

On considère que le processus a été télescopé. On ne sait pas pourquoi. On ne comprend pas d'ailleurs cette urgence qui nous semble artificiellement créée. Probablement pour des raisons d'opportunité, de fenêtre qui s'ouvre ou encore hypothèse de compétition inter-arrondissements. Tout le monde parle actuellement d'avoir des pôles technologiques ou cette fameuse industrie du savoir. Mais on en parle pour Laval, on en parle pour Sherbrooke, on en parle pour l'arrondissement Ville-Marie, on en parle. . .

2420

Alors, je me dis, est-ce que c'est cette compétition qui ferait, évidemment comme souvent, qu'on se bouscule au portillon pour saisir l'opportunité d'une subvention ? Je comprends ça. C'est réel. Ceci dit, on parle d'une logique, d'une industrie du savoir, d'une économie du savoir qui serait nouvelle. On ne peut plus fonctionner avec des logiques de compétition industrielle. Ce sont des logiques qui ont mené d'ailleurs à des sociétés, à des problèmes immenses, ces logiques de compétition industrielle. Il faudrait une logique de concertation. C'est d'ailleurs la logique Internet, ces nouvelles formes d'organisation qui s'installent dans une société.

2425

2430

Alors, on se dit : est-ce que ça se peut que ça soit ça qui fait qu'on se bouscule ? Compétition inter-universités, compétition inter-arrondissements. Peut-être. Je ne suis pas sociologue, je ne suis pas capable d'expliquer ça, mais nous, on souhaite que la commission remette le processus sur ses rails et ça prendra le temps qu'un bon processus prend. Et je suis

2435

sûre que les experts savent. Ça prend un an organiser un concours en bonne et due forme, susciter les candidatures, les évaluer ? C'est un processus, j'imagine, dont on connaît bien les rouages, mais ça prendra le temps donc que ça prendra pour faire les choses bien.

2440

LE PRÉSIDENT :

Y compris si le temps nécessaire fait qu'il n'y a plus de promoteur au bout. Ou que le promoteur va ailleurs aussi. Parce que le promoteur a exprimé souvent une espèce de sentiment d'urgence par rapport à une échéance de construction, disons pour 2011, pour que ses étudiants soient là.

2445

Mme GENEVIÈVE DEROME :

Écoutez, je peux comprendre ça, puis je ne veux pas apparaître impertinente, mais à ce que je sache, il n'y a pas de sans-abri à l'Université de Montréal. Il y en a beaucoup dans le métro, des gens qui... Vous savez, j'ai parlé au Syndicat des professeurs, je suis allée vérifier, moi. J'apprécie le discours du recteur, mais j'ai appelé moi les gens, les professeurs pour savoir si eux couchaient dehors parce qu'ils n'avaient pas de labo. Ils m'ont dit que, pour eux, ce n'est pas le même degré d'urgence. Ils ont un autre regard. D'ailleurs, ils ne sont pas venus présenter ici parce qu'ils essaient de se faire entendre au sein de leur propre université.

2450

2455

Donc, est-ce que le promoteur menace... Je comprends là que l'université, il y a des tensions là également, puis des fenêtres d'opportunité qui peuvent se fermer. Ceci dit, je trouve ça malsain qu'un projet de la sorte soit mené comme s'il y avait une prise d'otage quelque part. En tout cas, c'est toujours le citoyen qui est pris en otage.

2460

LE PRÉSIDENT :

Et vous avez l'impression d'une prise d'otage.

2465

Mme GENEVIÈVE DEROME :

D'être bulldozés, oui. Oui. Je ne comprends pas. Si l'université est sérieuse dans son projet, elle est tout à fait capable d'attendre un an, deux ans pour... si ce projet-là est viable et inscrit dans la structure universitaire profondément et que la structure le désire, elle est capable d'attendre deux ans. Voyons ! Ce n'est pas des enfants. On peut organiser le système pour qu'il y ait une tolérance à... .

2470

2475

LE PRÉSIDENT :

Pourquoi vous associez l'idée d'une concertation élargie – ce que vous dites, monsieur

Décarie l'a dit tantôt – avec l'idée d'un concours public d'aménagement du territoire ? Pourquoi vous associez les deux concepts ?

2480

Mme GENEVIÈVE DEROME :

Bien, je pense que les deux se nourrissent l'un l'autre. Je pense qu'un concours permet à des interlocuteurs de travailler plus profondément. Parce que c'est sûr que là, les gens travaillent sur le coin de la table pour proposer une alternative. Bon, certains ont de l'avance, ça fait 20 ans qu'ils sont sur le domaine, dans le dossier, alors je me dis, j'imagine qu'un concours structure la pensée, permet aux gens de structurer des propositions plus étoffées. Par contre, on l'assortit d'une consultation parce que ça permet que le citoyen s'y retrouve et que ça ne reste pas un processus d'experts en vase clos. Je ne sais pas si je réponds à votre question ?

2485

2490

LE PRÉSIDENT :

J'essaie de voir. Parce qu'un concours d'aménagement, vous avez évoqué même d'inviter des gens au plan international. Je vois mal comment des gens au plan international arrivent, alors que ce qui a été soulevé constamment, c'est la concertation des acteurs, la ville-centre, les autres arrondissements.

2495

Mme GENEVIÈVE DEROME :

Ce n'est pas une revendication. Je pense que Marie l'a dit en disant que ça peut même être une possibilité.

2500

LE PRÉSIDENT :

Oui.

2505

Mme GENEVIÈVE DEROME :

Ça s'est fait parfois, pour plein de bâtiments locaux, mais ce n'est pas une revendication centrale. Pour nous, c'était. . .

2510

LE PRÉSIDENT :

C'est ça. Quand c'est un concours d'architecture, on comprend. Ça, c'est une affaire qui est très précise.

2515

Mme GENEVIÈVE DEROME :

Oui.

2520

LE PRÉSIDENT :

Là, on est dans de l'aménagement beaucoup plus global. C'est un concept plus large.

2525 **Mme GENEVIÈVE DEROME :**

Oui, oui. Concours d'aménagement. Pour nous, ce n'est pas un an. Bon, ce que je dis, c'est une vérité élémentaire, mais s'il faut la répéter, peut-être que c'est parce qu'il y a un problème. C'est qu'on fait ça pour la Grande bibliothèque nationale, je vous le disais, dont les tuiles nous tombent malgré tout sur la tête, comment ça se fait qu'on ne fait pas ça pour un territoire ?

2530

LE PRÉSIDENT :

Mais c'était un concours d'architecture.

2535

Mme GENEVIÈVE DEROME :

Oui. Mais ça existe des concours d'aménagement de territoire ?

2540

LE PRÉSIDENT :

Il faudrait que je vérifie auprès de mes collègues.

2545

Mme GENEVIÈVE DEROME :

J'imagine ?

LE PRÉSIDENT :

2550

Il est architecte.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

2555

Ça s'est déjà fait.

Mme GENEVIÈVE DEROME :

Ça existe ? Alors, est-ce que c'est un outil dont on peut se servir pour penser mieux notre ville ?

2560

Mme MARIE ST-ARNAUD :

2565 Mais on a vu des exemples d'universités à Singapour, plusieurs en Asie, je ne me
souviens plus quelles autres universités, mais dont l'aménagement a été établi, développé par
des urbanistes, puis des architectes japonais. Je veux dire, c'est effrayant. Il y en a plein
d'universités à travers le monde qui se développent et donc il y a des experts internationaux qui
peuvent contribuer à la réflexion. Ça, c'est une chose. Puis, bien sûr, le travail doit se faire en
concertation avec le milieu. C'est un peu des vases communicants.

2570

LE PRÉSIDENT :

Il y a un double mouvement du local et du plus large.

2575

Mme GENEVIÈVE DEROME :

Oui, je pense.

LE PRÉSIDENT :

2580

Ça va. Est-ce qu'on a compris un petit peu l'essentiel de ce que vous voulez dire, vous
voulez, vous, refuser toute décision maintenant, repartir un processus global qui implique les
gens du dedans et éventuellement des experts ou des observateurs du dehors pour élargir
l'expérience et, ensuite, redéfinir un projet et le remettre en consultation.

2585

Mme GENEVIÈVE DEROME :

Oui.

2590

LE PRÉSIDENT :

A priori, l'idée d'une cité du savoir ou d'une présence prestigieuse du savoir sur
Outremont, ça vous plaît ou ça vous révolte ? Hier, il y a une dame que ça révolte.

2595

Mme MARIE ST-ARNAUD :

2600

Bien, je pense qu'on a toujours dit qu'on n'était pas contre l'idée qu'il y ait un projet
universitaire à Outremont. Je pense que Geneviève l'a dit d'entrée de jeu. Mais on fait un
ensemble de propositions qui sont susceptibles d'améliorer le projet, parce qu'on croit que tel qu'il
est proposé, il ne convient pas à l'intégration dans la trame urbaine d'Outremont, il ne convient
peut-être pas aux besoins du futur tant au niveau de la clientèle étudiante qu'au niveau du
financement. Alors, il y a toute une série de préoccupations qu'on a, qui sont associées au projet
tel que proposé.

2605 **LE PRÉSIDENT :**

Mais ça report mon collègue.

2610 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

Lorsque vous dites que vous n'êtes pas contre le projet, est-ce que vous préféreriez un autre projet, qu'il se passe autre chose avec ce site-là ?

2615 **Mme GENEVIÈVE DEROME :**

Je trouve que c'est une drôle de question, monsieur Boisvert.

2620 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

Ah ! oui ?

Mme GENEVIÈVE DEROME :

Pouvez-vous m'expliquer votre question ?

2625

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

2630 Bien, quand on dit : «Je ne suis pas contre quelque chose», ça ne veut pas dire nécessairement qu'on est en faveur. C'est ce que je soulève comme question. Je n'ai pas encore – moi, comme commissaire – je n'ai pas encore votre réponse.

Mme GENEVIÈVE DEROME :

2635 Bien, on demande une... je reviens à l'idée du processus. Est-ce que l'université a justifié, est-ce que son plan de développement est justifié ? Est-ce que le ministère de l'Éducation a peut-être un mot à dire. Il y a quelqu'un qui vous a envoyé un mémoire sur la pertinence du projet en se disant : «Est-ce que nos étudiants du primaire, qui ont de la misère à apprendre à lire et à écrire, est-ce qu'ils vont se rendre à la société du savoir actuellement ? »

2640 Actuellement, il y a des enfants handicapés à l'École Victor-Doré qui sont dans des roulottes pour leurs études, des enfants, parce qu'il y a de plus en plus de... en tout cas, c'est un long problème, mais il y a plusieurs enfants handicapés. Alors, je pense que quand on demande, oui, il faut aussi... Mais ça, ce n'est pas ma fonction à moi. Mais j'imagine que le ministère de l'Éducation va se pencher aussi sur l'enveloppe qu'on veut consacrer à ces études.
2645 Je comprends que c'est un vecteur de développement pour une société, mais il faut toujours

bien aussi que les enfants, que nos enfants... à moins qu'on veuille juste former les Chinois qui vont accourir dans notre campus, on sait qu'il y a cette dynamique-là inter-universitaire, attirer la clientèle.

2650 Là, je ne pense pas que le projet soit impertinent en soi, mais il doit être arrimé à d'autres ministères, notamment celui de l'Éducation, il doit être arrimé à l'ensemble d'une société. Je sais bien que ça a l'air qu'on va vouloir paralyser le tout. C'est la peur des gens que tout paralyse, mais je pense que si on procède de façon adéquate, ce projet-là peut se mettre sur ses rails adéquatement et je ne pense pas que c'est un mauvais projet en soi.

2655

Mme MARIE ST-ARNAUD :

2660 Je pense qu'on en a discuté pas mal entre nous dans notre groupe et, de manière générale, on est d'accord à ce que l'Université de Montréal développe quelque chose sur le site de la gare de triage. Monsieur Décarie l'a dit, puis je pense que la plupart des gens sont d'accord, c'est mieux qu'un CHUM ou, bon. Le projet qui avait été proposé immobilier précédemment a été refusé parce qu'il y avait des tours de douze étages.

2665 Donc, un projet universitaire semble être un projet qui pourrait être rassembleur, à condition que ça soit un projet de concertation, de concertation sociale, puis un projet novateur, c'est comme ça qu'on a intitulé notre présentation. Et je pense que, bon, le mot «moratoire», c'est un mot qui fait peur et puis ça a l'air d'être un gros mot. Tout ce qu'on veut dire, nous, on ne veut pas rejeter en bloc le projet, on veut dire qu'on a besoin de plus de temps pour faire mieux avec ce projet-là. Je pense que c'est assez constructif.

2670

LE PRÉSIDENT :

Merci. Merci, madame.

2675

Alors, j'invite la représentante du groupe Aire de famille, madame Denise Rochefort.

Mme DENISE ROCHEFORT :

Bonsoir !

2680

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, madame Rochefort !

2685

Mme DENISE ROCHEFORT :

Alors, je me présente dans un premier temps. Je demeure à Outremont, je suis une

2690 résidente d'Outremont depuis plus de 25 ans. Je demeure sur l'avenue Pagnuelo depuis ce temps-là, et je suis impliquée dans ma communauté depuis déjà plusieurs années de façon bénévole. J'ai été membre entre autres du Comité de la famille pendant deux ans et je suis actuellement membre de la commission permanente loisir, sport et vie communautaire depuis 2001. Et j'ai été invitée également à siéger sur le comité-conseil pour le développement de la cour de triage. Alors, ça vous situe un peu par rapport à ce projet-là.

2695 L'intervention que je veux faire aujourd'hui, c'est une intervention au nom d'un organisme qui vient d'être créé, mais qui était, je dois avouer, qui était en gestation depuis plus de deux ans. Alors, il fallait trouver le temps en plus de l'occupation professionnelle puis de l'engagement dans la communauté, trouver donc le temps de rassembler les gens et de constituer quelque chose. Ce qui est fait. Mais, par contre, dans toute cette période, évidemment on l'a constitué en consultant les familles.

2700 Alors donc, si vous permettez, le mémoire que je vous ai laissé n'est pas très long, alors je vais le lire pour éviter de m'égarer pour certains points. Alors donc, le projet de développement de la gare de triage d'Outremont est un projet qu'on considère ambitieux, qui vise on le sait d'une part à réhabiliter un site qui est contaminé et à implanter un campus universitaire et à compléter un quartier tout en tenant compte de ses caractéristiques physiques mais aussi sociales. La présente vise à expliquer pourquoi notre organisme Aire de famille appuie ce projet mais également à préciser nos préoccupations qui portent entre autres sur l'équité sociale et l'accès à des logements de qualité pour les jeunes familles en particulier.

2710 Vous allez voir, nous, on a une approche beaucoup communautaire, pas du tout technique et on ne s'est pas donné non plus le temps ni... ce n'était pas notre préoccupation premièrement tout ce qui concerne l'aménagement du site. On a ciblé une approche plus communautaire en fonction des besoins des jeunes familles.

2715 Alors, donc, notre argumentaire va comprendre cinq volets. Dans un premier temps, la présentation un peu plus en détail de notre organisme ; l'appréciation générale du projet ; les prémisses à la création d'un réseau de solidarité dans un quartier ; l'inclusion du logement abordable ; et les recommandations face à la mise en œuvre du projet.

2720 Je vous ai parlé brièvement tout à l'heure de notre organisation Aire de famille. Donc c'est un organisme communautaire, je l'ai mentionné tout à l'heure, nouvellement formé dont l'objectif principal est de donner une voix aux familles. En fait, on ciblait deux objectifs : c'est celui d'apporter un soutien aux familles qui vivent des situations temporaires transitoires qui viennent complexifier la conciliation du travail et de la famille. Et le deuxième objectif, c'était de prendre position sur des questions concernant particulièrement les familles avec de jeunes enfants, et nous voilà tout de suite dans le cœur du sujet avec ce projet-là. C'est la raison pour laquelle on a décidé de rédiger ce document.

2730 Donc, parmi les préoccupations de notre organisme, on retrouve entre autres
l'accessibilité pour les jeunes familles ou les personnes âgées à un logement décent et ce, peu
importe leur revenu ou leur statut. Donc, deux ans de démarchage, je l'indiquais tout à l'heure,
auprès des familles d'Outremont a permis d'identifier plusieurs enjeux propres à l'arrondissement
d'Outremont. Il y a cet enjeu qui est un constat de vieillissement de la population à Outremont.
2735 D'ailleurs, le dernier recensement l'a fait ressortir. La difficulté d'accueillir de jeunes familles. Et
l'importance de créer des liens intergénérationnels.

 Donc, je vais traiter de l'appréciation globale du projet. Le projet de développement de la
cour de triage d'Outremont tel que proposé par l'Université de Montréal est louable à notre point de
2740 vue pour différentes raisons. Et dans un premier temps, il faut le préciser, la cour de triage
constitue des nuisances identifiées depuis déjà plusieurs années, tout le monde le sait. Il y a le
bruit, il y a la pollution et il y a la sécurité aussi des jeunes qui font fi des mesures de sécurité en
place et qui traversent le site en faisant fi de ces conditions qui sont en place.

2745 Alors donc, il y a une nécessité évidemment de réhabiliter le site, on l'a dit tout à l'heure,
on le maintient toujours. Et, de plus, ce site offre une dernière opportunité de répondre aux
besoins de la communauté et de maintenir un milieu social équilibré. Alors, la diversité de la
clientèle proposée dans le cadre de ce projet sera bénéfique, nous en sommes sûrs, pour
l'ensemble de la communauté.

2750 Nous soutenons donc dans son ensemble le plan d'aménagement tel que proposé, mais
nous souhaitons vivement que les nombreuses préoccupations exprimées par les citoyens lors de
ces séances, en ce qui concerne particulièrement la circulation automobile, soient prises en
compte dans une version qu'on appellerait bonifiée du projet.

2755 Un des aspects qui nous intéresse, qui nous apparaît le plus intéressant à notre avis,
c'est la préconisation du développement durable. Cette notion de développement durable tient
compte de la protection environnementale et propose un complexe guidé par les critères
écologiques qui permettront de maintenir une qualité de vie pour les générations à venir.

2760 Un autre point, c'est l'équité sociale en offrant une diversité de logements qui pourront
s'adresser à plusieurs types de clientèles. Et, finalement, la viabilité économique.

2765 Le troisième point, ce sont les prémisses de la création d'un réseau de solidarité dans
notre quartier. Alors, l'arrondissement d'Outremont n'est pas un milieu social homogène. Selon
Statistique Canada, en 2001, près d'une personne sur huit y vit sous le seuil de faible revenu et
23 % des ménages ont des revenus bruts annuels de plus de 100 000 \$. Alors, il est important
d'offrir à notre arrondissement une diversité de logements de qualité qui pourront répondre à ces
réalités contrastantes.

2770 Il y a 20 ans, plusieurs familles venaient s'établir à Outremont. Il était probable que leurs

2775 enfants faisaient de même. Alors, il y avait comme naturellement un réseau d'entraide intergénérationnel qui était maintenu. Mais de nos jours, la situation a bien changé. Les jeunes âgés entre 20 et 39 ans représentent que 25 % de la population de la communauté à Outremont, alors qu'ils représentent plus de 30 % à Montréal. Et les prix élevés des propriétés font en sorte que les jeunes adultes qui ont grandi à Outremont doivent s'exiler ailleurs afin d'élever des enfants.

2780 Et, de plus, on remarque un certain vieillissement de la population – on en a fait part tout à l'heure – en 2001, près de 6 % de la population d'Outremont était âgée de 80 ans et plus contre 4 % à Montréal. Et comme un peu partout au Québec, on se retrouve avec des problématiques sociales où, d'une part, les personnes âgées nécessitent un soutien de leur famille. Alors, les politiques gouvernementales préconisent les programmes de service de maintien à domicile et, d'autre part, les jeunes familles cherchent toujours à concilier travail et famille, enfants, parents malades, etc. Alors, dans ce contexte, l'importance du maintien des liens intergénérationnels forts s'avère essentiel selon nous pour créer un réseau de solidarité dans notre quartier.

2790 Le projet proposé offre l'opportunité de rajeunir notre arrondissement et de permettre une cohabitation harmonieuse sur plusieurs générations qui pourra se traduire tant dans l'aménagement des espaces publics, l'offre des services proposés que dans la diversité des logements.

2795 Le quatrième point, l'inclusion du logement abordable. Selon la SCHL, le prix moyen des nouveaux logements individuels écoulés en 2006 sur l'île de Montréal est de 486 296 \$. Selon la Chambre de commerce immobilière, les prix moyens au niveau du marché de la revente étaient les suivants de janvier à juin 2006, donc étaient de plus de 600 000 \$ pour les maisons unifamiliales, plus de 300 000 \$ pour les condos et 429 000 \$ pour les plex.

2800 Alors, si on observe les prix sur MLS, les deux tiers des unités à Outremont se vendent au-dessus de 350 000 \$. Alors, dans de telles circonstances, les opportunités d'accessibilité à la propriété pour les jeunes familles sont très faibles. Et le site de la gare de triage d'Outremont s'avère l'unique opportunité dans l'arrondissement d'Outremont de construire des logements pour des jeunes familles.

2805 La Ville de Montréal a élaboré une stratégie, vous le savez sans doute, visant – il y en a plusieurs qui en ont parlé ici – visant à l'inclusion de logements abordables dans les grands projets de développement, une politique à laquelle nous adhérons évidemment.

2810 Nous tenons à ce qu'elle soit appliquée dans le cadre de ce projet et que 30 % des unités proposées soit consacré à du logement abordable. La construction du logement abordable est un outil essentiel afin de favoriser l'achat d'une première maison ou l'accessibilité

à un logement de qualité. Il existe déjà des exemples de concrets de logements sociaux bien établis à Outremont, dont les habitations à loyer modique Lizette-Gervais et Justine-Lacoste qui s'adressent aux personnes âgées. Il y a aussi la coopérative La Roseraie d'Outremont sur la rue Bloomfield qui est également un projet réussi. Plusieurs autres types de projets pourraient être conçus dans la portion résidentielle identifiée dans le cadre du développement de la gare de triage d'Outremont.

Nous adhérons au projet de l'Université de Montréal mais nous voulons nous assurer que la stratégie d'inclusion du logement abordable de la Ville de Montréal soit respectée.

Et, finalement, comme cinquième point, une étude par la Ville de Montréal et une concertation des acteurs du milieu. Il y en a plusieurs qui l'ont déjà demandée, je pense, la question de concertation. À notre avis, plusieurs questions demeurent toutefois à être élucidées dans ce projet tel que, par exemple, quelle sera la clientèle visée par ce volet ? On parle du développement de logement abordable. Est-ce qu'il s'agira de personnes âgées ou de jeunes familles ou les deux ? Quel type de logements seront développés ? Est-ce que ce sera du condo, de la maison de ville ou d'autre chose ? Ou quel sera le mode de tenure de ces logements ? Parle-t-on de copropriété ou de coopérative d'habitation ?

Afin d'y répondre, nous on pense qu'une étude devrait être réalisée par la Ville de Montréal pour identifier de façon concrète le type de logement à développer, les clientèles visées et leurs besoins. Une attention particulière devrait être apportée aux besoins des jeunes familles afin qu'elles aient l'opportunité de s'épanouir à Outremont. De plus, notre organisme Aire de famille aimerait être encore impliqué dans le cadre du développement de ce projet, comme nous l'avons été au sein du comité-conseil.

Donc, en conclusion, nous réitérons notre appui à ce projet dans une version bonifiée comme nous l'avons mentionné tout à l'heure en tenant compte des préoccupations des citoyens par rapport à la circulation accrue et nous réitérons également notre volonté comme organisme d'être impliqué dans le développement de ce projet en contribuant à l'identification des besoins des familles, en transmettant au promoteur les préoccupations de ces familles et en étant informés des opportunités dégagées.

Comme organisme, Aire de famille souhaite vivement la poursuite de ce projet, puis espère qu'il pourra se concrétiser dans un avenir assez rapproché. Voilà.

LE PRÉSIDENT :

Merci, madame. J'ai été vraiment, mais vraiment très surpris par les chiffres que vous avez tirés de la SCHL. Il n'y a pas d'erreur ?

Mme DENISE ROCHEFORT :

Non.

2855

LE PRÉSIDENT :

C'est bien ça ?

2860

Mme DENISE ROCHEFORT :

C'est exact.

LE PRÉSIDENT :

2865

Vous parlez bien d'un marché de 486 296 \$ par maison de logement individuel.

Mme DENISE ROCHEFORT :

2870

Oui.

LE PRÉSIDENT :

En bas de la page 2, vous n'avez pas fait d'erreur de transcription ?

2875

Mme DENISE ROCHEFORT :

Non, absolument pas.

2880

LE PRÉSIDENT :

C'est vraiment ça ?

Mme DENISE ROCHEFORT :

2885

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2890

J'ai besoin de recyclage !

Mme DENISE ROCHEFORT :

2895 Vous avez suivi la spéculation foncière depuis quelques années. Alors, elle est particulièrement marquée à Outremont, on le sait tous.

LE PRÉSIDENT :

2900 Ce qui rend très difficile évidemment. . .

Mme DENISE ROCHEFORT :

Exactement.

2905 **LE PRÉSIDENT :**

. . . l'accès à des plus jeunes.

Mme DENISE ROCHEFORT :

2910 Moi, j'ai plusieurs jeunes familles qui vont s'installer en banlieue sur la Rive-Sud, à Ville Mont-Royal ou ailleurs parce qu'ils n'arrivent pas à se trouver des logements ici et pouvoir acquérir une première propriété. Et, pour nous, c'est préoccupant parce qu'on sait, ça détruit un peu à quelque part le tissu communautaire, et on sait que les gouvernements veulent que les familles prennent en charge le soutien des aînés, et c'est sûr que si les enfants demeurent éloignés, c'est plus difficile de réaliser et de venir en aide et de supporter les parents qui vivent dans des secteurs éloignés, dans des villes éloignées les uns des autres.

LE PRÉSIDENT :

2920 Vous avez parlé des jeunes familles, vous avez aussi évoqué les problèmes de vieillissement dans le quartier. Vous êtes active ? Aire de famille s'occupe de cette question-là ?

Mme DENISE ROCHEFORT :

2925 Non. Nous, nous avons pris nos statistiques dans le dernier recensement. Les données ne sont pas encore complètes mais les premières données font état déjà d'une population vieillissante. D'ailleurs, ça s'était déjà manifesté en 2001. Alors, on n'est pas particulièrement actifs auprès des aînés, mais on s'est inspirés du recensement.

2930 **LE PRÉSIDENT :**

Et votre activité principale, c'est les jeunes familles.

2935 **Mme DENISE ROCHEFORT :**

Particulièrement, oui. Mais dans une approche intergénérationnelle. Donc on est inclusif. On n'exclut pas la situation des aînés, qui font partie évidemment d'une famille.

2940 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous voyez des inconvénients à l'arrivée de quelques milliers d'étudiants sur un campus ? Est-ce que pour vous ça peut créer des conflits avec la population résidante du milieu ?

2945 **Mme DENISE ROCHEFORT :**

Je pense qu'il y a déjà pas mal d'intervenants qui en ont parlé. Nous, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, on n'a pas regardé le projet dans son ensemble. On a ciblé particulièrement les besoins des jeunes familles et la nécessité de prévoir du logement abordable dans le développement du secteur domiciliaire. Et c'est notre préoccupation.

2950

C'est parce qu'on sent aussi qu'il y a eu des interventions de la part des quartiers limitrophes, qu'on trouve tout à fait justifiées, mais on se dit que, à Outremont, il y a des besoins aussi et ces besoins-là, on ne voudrait pas qu'ils soient oubliés. C'est sûr que si on les compare à des besoins exprimés par d'autres intervenants, particulièrement des quartiers, bon, il y a eu plusieurs interventions de Parc-Extension, mais il demeure qu'il y a des besoins aussi à Outremont comme ailleurs. Et nous, on voudrait que ce soit pris en considération.

2955

LE PRÉSIDENT :

2960

Et vous ne voudriez pas 100 % de logements luxueux.

Mme DENISE ROCHEFORT :

2965

Non, absolument pas, non.

LE PRÉSIDENT :

2970

Correct. Merci, madame. C'est bien gentil à vous.

Mme DENISE ROCHEFORT :

Je vous remercie.

2975 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, on se retrouve demain à 19 h. Il y aura normalement sept mémoires qui sont annoncés. Merci.

2980 * * * * *

Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, 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.

2985 Et, j'ai signé :

LISE MAISONNEUVE, s. o.

2990