

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

ÉTAIENT PRÉSENTES: MADAME LOUISE ROY, présidente
 MADAME JUDY GOLD, commissaire

CONSULTATION PUBLIQUE

RÉAMÉNAGEMENT DU SECTEUR NAMUR-JEAN-TALON

2^e PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 14 décembre 2009, 19h
Centre Gelder, 2, Carré Cummings ou
5151, Côte Sainte-Catherine, Métro Côte Sainte-Catherine

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 14 DÉCEMBRE 2009.....	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	1
<u>INTERVENANTS :</u>	
DANIEL NONEN.....	2
ANNIE ROCHETTE.....	7
CHRISTINE ROWAN ET LOUIS DROUIN.....	19
CATHY INOUYE.....	28
LUCIA KOWALUK.....	37
MAZEN HOUDEIB.....	44
CHARLES HAMMER.....	55
SAM SCALIA.....	61
DANIEL GRENON.....	69

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE:

5 Bonsoir, Mesdames et Messieurs. Je voudrais vous souhaiter la bienvenue à cette session d'audition des mémoires. Donc, cette première session publique de la deuxième partie du processus de consultation menée par l'Office de consultation publique de Montréal, sur le Projet de redéveloppement du secteur Namur-Jean-Talon ouest.

10 Mon nom est Louise Roy, je suis présidente de l'Office de consultation publique de Montréal. Je voudrais vous présenter ma collègue, Judy Gold ; Judy est commissaire à l'Office depuis déjà plusieurs années, 5 ou 7 ans. Nous formons toutes les deux la commission de l'Office de consultation publique de Montréal qui, si vous voulez, conduit le processus de consultation publique sur le projet et qui donc aura l'honneur de rendre compte de vos points de vue et d'en faire l'analyse, ainsi que des recommandations qui seront par la suite déposées au maire de Montréal, au maire de l'arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce et qui sera par la suite rendu public.

20 Je voudrais aussi vous présenter les gens, le personnel de l'Office qui nous accompagne ici ce soir et qui est là pour vous donner un coup de main si vous avez besoin d'information. Luc Doray, qui est à l'arrière de la salle, Luc, s'il vous plaît, vous indentifiez, qui est secrétaire général de l'Office ; Élise Naud, qui est une des analystes de la commission ; Henri Goulet que plusieurs connaissent, qui est à l'arrière de la salle aussi, à la table d'accueil ; ainsi que Jimmy Paquet-Cormier qui est notre responsable de logistique.

25 Ce soir, tous les propos qu'on va échanger sont enregistrés et sténographiés. Notre sténographe, qui est là, c'est madame Louise Philibert. Donc, tous les échanges que nous allons avoir avec vous seront sténographiés par elle et par la suite déposés sur le site Internet de l'Office de consultation publique.

30 Bon, bien, alors voilà. Ce soir nous entendons 7 ou 8, je pense, peut-être un peu plus, personnes qui viennent, soit à titre individuel soit à titre de représentant de groupes, nous faire connaître leur point de vue. Je vais vous appeler par ordre de réservation sur notre feuille d'entrée des présentateurs de ce soir et on a ensemble 15 à 20 minutes pour vous entendre, entendre votre point de vue et échanger, donc, éventuellement vous poser quelques questions et entendre vos commentaires.

40 For our English speaking participants, I would like to welcome you to this first session of the second part of the public consultation process that is conducted by the Office de consultation publique de Montréal, which has been mandated by the mayor of Montreal to gather comments and views of the public on this project of the Redevelopment of the Namur-Jean-Talon ouest sector.

45 This public consultation process is occurring because the borough has asked the
mayor of Montreal to mandate the Office de consultation publique to gather public opinion on
this project. So tonight we will hear, I think it's somewhere like 9 individual citizens or
representatives of some group who have mentioned their will to present their views on this
project.

50 I would like to introduce to you my colleague Judy Gold, she is commissioner at the
Office de consultation publique de Montréal, she has been there for many years. I'm Louise
Roy, I'm president of the Office de consultation publique and we are happy to be here
tonight to hear what you have to say on this major project for the borough and also for the
City of Montreal.

55 So feel free to speak in whatever language you would like to use, English or French,
and we will enter into discussion with you maybe using French or English, which ever
language will be more pertinent for us and for you.

60 Alors je demanderais au premier intervenant, Monsieur Daniel Nonen, voulez-vous
venir. Monsieur Nonen. Alors, bonsoir.

MONSIEUR DANIEL NONEN:

65 Bonsoir. Merci pour l'occasion de venir vous parler. Je vais présenter en anglais,
mais pour les questions en français, ça va.

LA PRÉSIDENTE:

70 D'accord. Voulez-vous parler plus près du micro ?

MONSIEUR DANIEL NONEN:

75 Mais oui, mais oui, est-ce que vous pouvez m'entendre ?

LA PRÉSIDENTE:

Ça va très bien.

80 **MONSIEUR DANIEL NONEN:**

Ça va, O.K.

85 I'm here as a long time resident of Côte-des-Neiges and I think this project is
interesting and I might be a buyer of a condo in the project. And I have some concerns and
some suggestions about this development.

90 My major concern is that the triangular redevelopment area is isolated by substantial barriers from its neighbours on all sides. There is a railroad track on the south, the Décarie Expressway on the west and on the diagonal, there's a large cemetery and then there is the fence that borders the town of Mount-Royal. These are powerful separators and personally, I don't want to live in an isolated enclave.

95 I believe that to counteract these separators, we need powerful attractors to draw commercial and industrial development, because no matter how carefully and creatively this area is zoned, you will not achieve the population density needed to create a vibrant self-sustaining community without them. I have the following concerns in particular.

100 Is the population density and the usage mixed right? If we don't get it right, the streets may be deserted and dangerous at night. This is especially critical because the plans to reduce or eliminate the flow of traffic in the interior of the triangle. Imagine the 10 minute walk from, say my condo, to the metro station on a windy winter night. If there are shops opened for business and lights shining from the windows of nearby residences, it could be a very nice walk. But if it's dark, it could be an unpleasant experience.

105 My second concern is how will you kick-start development? Will years pass without no commercial enterprises coming to replace the existing automobile-centered businesses? Why should entrepreneurs take a chance at developing in this isolated area?

110 My final concern I would like to mention is, will other sectors overshadow the Namur-Jean-Talon project before it really gets off the ground? I'm thinking particularly of the wide open space at Blue Bonnet's. Montreal is booming, it's only a matter of time before this area is developed. What is going to happen to Namur, will it become the poor cousin and never really get finished because of competition from surrounding sectors? Those are my three principal concerns.

120 There is a famous line from Ray Kinsella's novel, *The field of dreams*, "If you build it, they will come". He did not write: If you plan it, they will come. We need powerful attractors to overcome the powerful isolating barriers of this neighbourhood. There are reasons why it's been neglected for 60 years.

I suggest that we commit to building the following infrastructure. My first point is, extend the proposed Côte-des-Neiges tram line along Jean-Talon to Namur metro station.

125 The study by the consortium Genevar-Systra, which was published last August, makes a strong case for building a tram line along Côte-des-Neiges from Jean-Talon to connecting lines downtown. The usage numbers they project makes this a first class idea. However, there isn't much room at the Jean-Talon end of the line for a terminal; why not

130 extend the line a few blocks west to the Namur metro station, which will become an important transfer station that will drop people to the developed area.

There are four important hospitals along the proposed tram line and the tram would become the method of choice for thousand of people going from metro to appointments or work in these hospitals, among other important destinations.

135 My second suggestion is build a large parking garage near the Namur metro station. Huge numbers of drivers go through Décarie Circle every day; they have to fight traffic and find parking downtown. Do them a favour and build a garage there, so they will have an alternative.

140 The confluence of three transportation modes, that is, the highway and cars, the metro and the tram line, will make a powerful attraction for commerce and for new condo owners and apartment dwellers to this area. The parking garage and the tram will also benefit the Blue Bonnet's area when it is developed.

145 My final suggestion and a very important one, is make the area attractive. There are so many examples of Soviet-style apartment blocks that have no character. Montreal's best neighbourhoods have a certain style, a certain flair that makes them instantly identifiable.

150 However, redevelopment areas too often lack a distinctive character or in trying to give it a character, they butch it up by adding incongruous elements to the sites. We should try to attract the best architects and designers in the world to design a few keynote buildings that would define a look for the area, so that other buildings could then be modified to assure that the same materials and design standards are repeated in the other structures in the area. Those are my three principal suggestions.

155 In conclusion, I would like to say that Côte-des-Neiges has been consistently short-changed by Montreal City Hall ever since it became a densely populated multi-ethnic burough. Under Drapeau and Dorais, we have come dead last and under Bourque, things were not much better. That's changing now, under mayor Tremblay and mayor Applebaum.

160 For example, the improvements their team has made on Côte-des-Neiges Road burying the electrical lines, improving the cleanness of the road, on Victoria Street also where there are more changes planned, and in Kent Park, where the changes have just been enormous over the last few years.

165 These changes are a sign of changes in our neighbourhood. Since the November 1st election, we have at least three elected officials in prominent positions at City Hall. We have the representation needed to get things moving. And this zoning plan is a good start.

170 I hope that you will take my concerns and my suggestions seriously if this project goes forward. Thank you.

LA PRÉSIDENTE:

Merci, Monsieur Nonen. Est-ce que je peux vous poser des questions en français ?

175

MONSIEUR DANIEL NONEN:

Certainement, oui.

180

LA PRÉSIDENTE:

Alors, une de vos préoccupations concerne le démarrage de tout ça. Vous nous dites au fond, est-ce que les années vont passer sans que de nouvelles entreprises commerciales s'installent ? Est-ce qu'il faut comprendre que pour vous l'une des premières choses à faire serait d'attirer des commerces dans le secteur ?

185

MONSIEUR DANIEL NONEN:

Oui, il faut avoir quelques *anchor*, quelques bâtiments, quelques entreprises *anchor*, qui va assurer qu'après avoir changé le zonage, pour dévaloriser le secteur automobile, qu'il y ait quelque chose qui va le remplacer. C'est possible que par les changements de zonage, qu'au lieu de le faire mieux, que nous le faisons pire, parce que nous chassons des commerces existants maintenant et avant que des nouvelles entreprises sont prêtes à prendre leur place.

190

195

LA PRÉSIDENTE:

Parce que, voyez-vous on voit déjà dans le secteur, il y a des promoteurs immobiliers qui sont prêts à faire du développement résidentiel. Au fond, je vous posais la question pour voir jusqu'à quel point pour vous le démarrage était un bon démarrage, devait s'appuyer sur plutôt le résidentiel, sur plutôt le commercial, la fonction commerciale, ou sur un bon mix, une bonne combinaison des deux.

200

MONSIEUR DANIEL NONEN:

Je pense que si nous dépendons trop sur les entrepreneurs qui vont dire, écoutez, je veux commencer mes condos, mais ils sont pas vendus encore et certainement ils seront pas vendus parce qu'il y a rien là, ils sont des terrains vagues. Il faut les démarrer, il faut avoir des grandes lignes de tram, comme j'ai dit, comme le tram, un garage de parking, et un style...

205

210

LA PRÉSIDENTE:

Une architecture.

215

MONSIEUR DANIEL NONEN:

Oui, c'est ça. C'est ça, un caractère, quelque chose pour attirer, pour rassurer des entrepreneurs et des résidents potentiels que c'est quelque chose, que c'est quelque chose de bon, que c'est quelque chose spécial et je veux m'y installer.

220

LA PRÉSIDENTE:

D'accord. Judy ?

225

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

Good evening, Mr. Nonen. I would like to know if you support the division of the development of the borough, that the borough is proposing, the transit oriented development, that's based, among other things, on a high density residential development, on priority given to public transportation and to active transportation and with a limited car activity and limited parking, which is essentially the orientations. Do you support this kind of development?

230

235

MONSIEUR DANIEL NONEN:

Yes, I do. I don't know exactly what the model is. When I think of this area, I see the Plateau as a model for this area. A place where people can get around by taking metro and busses and bicycles; a place where people don't necessarily have to go far to go to work or to go the places for their everyday shopping or medical appointments, or whatever else they do, recreation, entertainment : it can all be in the same neighbourhood. That's what I see as the idea.

240

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

I have one last question to ask you. You mentioned that you don't wish to live in an isolated enclave, do you have any suggestion of how to reduce the isolation of the sector despite the powerful separators that you mentioned?

245

250

MONSIEUR DANIEL NONE:

Yes the tram line. The tram line would be a big one. It would be an important renovator, draw factor for all of Jean-Talon. Yes. And, like I said, if and when, I'm sure soon, Blue Bonnet's is developed, the terminal for the tram line could be in Blue Bonnet's and it could just go east and west, pass through the area, maybe it could go through the development, I don't know. But I think that would do it.

255

And the parking too, people would get off out of the metro into cars and on the way, well a perfect opportunity for shops.

260 **MADAME JUDY GOLD, commissaire:**

You are a resident of Côte-des-Neiges, as I understand it?

265 **MONSIEUR DANIEL NONEN:**

Yes.

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

270 Thank you very much.

LA PRÉSIDENTE:

275 J'appelle maintenant madame Annie Rochette, du Centre d'écologie urbaine.
Bonsoir, Madame Rochette.

MADAME ANNIE ROCHETTE:

280 Bonsoir. Alors je vous remercie à mon tour de nous offrir l'occasion de nous exprimer. Donc, je viens présenter le mémoire du Centre d'écologie urbaine, qui est un organisme sans but lucratif qui existe depuis 1996 et dont la mission est de développer et partager une expertise quant aux approches les plus viables et démocratiques de développement urbain et durable.

285 Notre approche s'inspire de l'écologie sociale qui met en relation les questions sociales et environnementales, et on insiste aussi beaucoup sur le droit des citoyens à prendre part aux décisions relatives à l'administration des affaires urbaines. On travaille principalement à l'échelle du quartier et de la ville qui constituent le milieu de vie vraiment des citoyens.

290 Parmi nos modes d'intervention, on mène des projets pour démontrer que les propositions qu'on avance sont réalisables. Depuis un an, entre autres, on mène un projet de *Quartiers verts actifs et en santé*, dont l'objectif est de repenser la façon d'aménager les quartiers pour favoriser les transports actifs, comme la marche et le vélo. On a donc
295 développé une vision de ce qu'est un quartier vert actif et en santé.

300 On développe aussi des outils de référence qui recensent des exemples inspirants d'aménagements qui se réalisent soit à Montréal, ailleurs au Québec ou même un peu partout dans le monde. Et on accompagne cinq communautés locales dans un processus participatif de quartiers verts.

305 On a aussi travaillé sur la question des toits verts, qu'on promeut comme une façon écologique d'aménager les bâtiments. On a été le groupe qui avons construit le premier toit vert sur un bâtiment résidentiel à Montréal. On mène aussi des projets de verdissement pour lutter contre les îlots de chaleur urbains. On planifie actuellement l'aménagement paysager de la cours intérieure d'un complexe de HLM dans Rosemont.

310 Donc, tous ces projets-là se mènent de façon très participative ; on inclut le plus possible les résidents.

315 On a élaboré un plan de développement durable pour le quartier Milton Parc où on est situé, entre 2005 et 2007, et on le met en œuvre progressivement. On est aussi le principal organisateur des 5 Sommets Citoyens de Montréal. Et on a accompagné l'arrondissement le Plateau-Mont-Royal dans le premier processus de budget participatif à être mis en place au Québec.

320 Donc, tous ces projets visent à amener la Ville de Montréal à être plus écologique et démocratique. On a évidemment, en fait, le projet de revitalisation du secteur Namur-Jean-Talon proposé par l'arrondissement suscite donc chez nous un grand intérêt, puisque c'est aussi un des objectifs du projet de rendre ce secteur plus durable.

325 On salue, entre autres, l'ouverture de l'arrondissement à la participation du public en mandatant l'OCPM, chose qu'ils n'étaient pas du tout obligés de faire et on appuie les principes directeurs et les objectifs que l'arrondissement s'est établi pour le projet.

330 Par contre, certains éléments soulèvent des préoccupations chez nous et c'est particulièrement de ça que je vais vous parler. Entre autres, concernant le logement, la question des transports et la reconfiguration des rues et la qualité de l'environnement. Pour l'analyse, je vais passer à travers certains des principaux objectifs du projet.

335 Le premier, qui est d'augmenter la densité résidentielle et d'implanter de nouveaux services de quartier adaptés aux besoins. Évidemment, on est en faveur de ça, d'augmenter la densité résidentielle et la mixité, ce sont des facteurs essentiels d'un aménagement urbain durable. Ça assure une concentration de population suffisante à l'émergence et au maintien de services de proximité ; ça permet de raccourcir les déplacements, de favoriser les alternatives à l'automobile, etc.

340 Et dans un contexte où la Ville de Montréal souhaite freiner l'exode des jeunes familles vers l'extérieur, l'offre de plus de 3000 nouveaux logements est bienvenue dans un quartier qui est bien situé pour accéder assez facilement aux services et aux autres quartiers de la ville.

345 Toutefois, on considère qu'il y a certaines conditions qui doivent être mises en place pour que ce soit vraiment un projet durable. La première, c'est d'assurer une mixité sociale et de permettre le maintien en place de la population locale qui est déjà là et qui souhaite rester dans le secteur.

350 Donc, pour nous, un quartier durable doit offrir un milieu de vie à une diversité d'habitants, que ce soit en termes de statuts économiques, d'origines ethniques, de groupes d'âges, etc., et ça implique d'offrir une diversité de typologie de tailles et de prix de logements qui sont adaptés à chacun des groupes. On doit aussi permettre aux résidents déjà en place, d'y rester s'ils le souhaitent ; selon nous, la revitalisation d'un quartier doit d'abord bénéficier à la population locale.

355 Étant donné la situation économique précaire de la population du secteur et des quartiers environnants, soit du nord de Côte-des-Neiges, on considère que le projet doit porter une attention toute particulière à l'offre de logement à prix modique.

360 Le logement abordable, tel qu'il est défini dans la stratégie d'inclusion de logement abordable de la Ville Montréal, selon nous, c'est pas suffisant, c'est pas... étant donné la situation financière de la population locale, ces logements dit abordables sont pas vraiment accessibles. On doit donc augmenter, et fortement, la part du logement social ou communautaire.

365 Donc, on demande à l'arrondissement d'explorer l'ensemble des mécanismes qui faciliteraient la réalisation de logements sociaux, dont celui de créer une réserve foncière et d'acheter certains terrains pour assurer la construction de logement social, mais dans une forte proportion, beaucoup plus que le 15% qui est généralement suggéré dans la stratégie.

370 Aussi, la population locale est composée principalement de familles, pas principalement, mais en tout cas, il y a quand même beaucoup de familles, il y a beaucoup de nombreuses familles, et donc si on veut pouvoir les accueillir dans le projet, ça implique d'offrir des grands logements. Ce qu'on entend par grands logements, c'est au moins 3 chambres à coucher ; on imagine mal comment une famille de 6, 7, voire 8 personnes, 375 pourrait s'accommoder d'un 4 ½, par exemple.

380 Donc, deuxième demande, c'est de prévoir un nombre suffisant de grands logements qui intègrent les critères proposés par le programme Habitation urbaine pour famille de la Ville de Montréal, et ce programme intègre aussi des critères liés aux espaces extérieurs et à la typologie d'habitation qui sont adaptés aux familles.

 Deuxième condition, c'est d'offrir suffisamment de services de proximité, soit des services commerciaux, de santé, communautaires, d'éducation, de loisirs, etc. Évidemment, l'arrivée de 3000 et plus nouveaux ménages dans le quartier va exercer une pression très

385 forte sur les services déjà existants qui ont déjà du mal à répondre à la demande de la population actuelle.

390 Par exemple, est-ce que l'École des Nations, où, je crois, enfin la grande majorité des enfants du quartier vont, est-ce qu'elle va être capable d'accueillir tous les enfants que les nouveaux ménages vont amener ? C'est la même chose pour les garderies, les cliniques médicales, les lieux culturels, est-ce qu'ils suffisent actuellement ? Je pense qu'il faudrait dès maintenant les prévoir pour être certain que quand la population va s'installer progressivement, que les services soient là pour répondre à leurs besoins.

395 Et on souhaite aussi que ces nouveaux services soient concentrés près des stations de métro et de la rue Jean-Talon, donc près des services de transport en commun, ce qui facilite leur accès, parce qu'entre autres les zones autour des stations de métro, Namur et de la Savane sont exclues du secteur à l'étude actuellement.

400 On souhaite aussi que les besoins, les attentes des enfants et des adolescents soient pris en compte dans la conception des aménagements, particulièrement ceux qui les concernent, par exemple, le réaménagement du parc. En fait, l'aménagement urbain se fait souvent, même généralement, par et pour les adultes, mais les jeunes ont des préoccupations et des besoins différents qui doivent aussi être pris en compte.

405 Deuxième objectif que je veux traiter, c'est l'amélioration de la sécurité et de la convivialité du secteur. Évidemment on est tout à fait en accord avec ça, c'est le principal objectif de notre projet de quartier vert et les moyens envisagés pour le faire, soit la reconfiguration des principales intersections pour les rendre plus sécuritaires, et la transformation des rues Paré et Buchan en espaces partagés nous semble intéressant.

410 Par contre, on souhaite que les implications de ces transformations, entre autres de la fermeture de la rue Victoria dans le secteur, et la transformation de ces deux rues, Buchan et Paré, soient... donc que les implications soient prises en compte, soient étudiées attentivement.

415 C'est certain que ça va permettre d'améliorer la sécurité et la convivialité ; ça va tranquilliser le secteur et offrir plus d'espaces ouverts et plus de place aux piétons, par contre, on se questionne sur l'impact que ça peut avoir sur la sécurité et sur l'effet d'enclavement du secteur.

420 Un secteur enclavé, on le sait, ça se développe généralement assez souvent pas d'une manière très saine ; il y a des problèmes de sécurité urbaine, de criminalité, qui peuvent survenir s'il n'y a pas une bonne circulation, s'il n'y a pas une bonne animation.

425 Alors, on demande à l'arrondissement de prendre ça en compte, d'étudier ça attentivement.

430 Une autre solution possible, ce serait peut-être de tracer une grille de rues plus serrée, bien connectée à l'intérieur du secteur et de laisser la rue Victoria ouverte, mais en aménageant l'ensemble des rues de manière à éviter que le trafic de transit passe par le secteur qui va devenir résidentiel. Donc, des aménagements relativement simples qui permettent ça, donc d'éviter que ce soit du trafic de transit, mais que le quartier reste ouvert à ceux qui ont à y faire, donc la destination et le secteur, surtout si on veut y implanter des services et des commerces.

435 Donc, quelle que soit l'option choisie, elle devra être réalisée dans le respect des principes d'aménagement sécuritaire en matière tant de prévention du crime que des accidents.

440 Un autre problème est lié à l'enclavement du secteur par la voie ferrée au sud, puis par l'autoroute Décarie à l'ouest.

LA PRÉSIDENTE:

445 Est-ce qu'on peut avoir - je vous arrête - est-ce qu'on peut avoir le pointeur laser ? Si vous avez besoin d'utiliser la carte.

MADAME ANNIE ROCHETTE:

450 Donc, la voie ferrée qui est ici. Il y a un seul passage ici à Victoria et ensuite ça va à Décarie et, bon, l'autoroute aussi est un problème à la libre circulation des piétons et cyclistes, assez majeur. Donc, on suggère d'ouvrir un autre passage pour le transport actif, donc pour les piétons et cyclistes, sur la voie ferrée entre Victoria et Décarie pour offrir un aménagement plus attrayant, plus convivial, plus sécuritaire, entre autres aux enfants qui ont à traverser pour se rendre à l'École des Nations, qui est au sud de la voie ferrée.

455 Ça permettrait aussi d'ouvrir tout ce secteur-là, parce que c'est certain que la proximité des stations de métro permet des déplacements vers le sud, vers le nord, mais les déplacements vers le sud-est, particulièrement pour les gens qui se déplacent à pied et à vélo sont loin d'être faciles, et aussi d'autres services, des parcs, centres commerciaux, etc., qui sont situés de l'autre côté de la voie ferrée.

460 Troisième objectif, c'est celui de tirer parti du potentiel de développement généré par la proximité des stations de métro. Évidemment, on est en faveur de la planification selon les principes du TOD, *Transit Oriented Development*, par contre, ça soulève certains questionnements. Entre autres, la question du stationnement risque de créer détention, je crois, ç'a été soulevé dans les séances d'information, les gens veulent quand même avoir de la place pour stationner leur voiture, les commerces et les propriétaires de borough, aussi dans le secteur.

470 Si on souhaite accueillir des familles, entre autres des grandes familles, il faut
pouvoir les accommoder, c'est assez simple pour des personnes seules ou un ménage sans
enfant de vivre sans voiture, mais c'est autre chose pour une famille qui a plusieurs enfants.

475 La proposition de l'arrondissement de miser sur des stationnements souterrains est
intéressante parce que ça libère la surface pour l'aménagement d'espaces verts,
l'aménagement d'espaces de rencontre. Ça accroît aussi la sécurité des piétons et des
cyclistes. Par contre, ça augmente de beaucoup les coûts des projets immobiliers. Donc, on
suggère de favoriser une certaine mixité des types de stationnements, donc offrir aussi des
480 stationnements de surface moins coûteux, entre autres autour des logements, des
bâtiments qui vont accueillir des logements abordables et surtout sociaux.

On espère quand même que l'orientation de l'arrondissement va être clairement
marquée et que l'arrondissement va oser imposer un nombre maximal d'unités de
stationnements par unité de logement qui va refléter un équilibre entre la volonté de réduire
485 les déplacements automobiles et les besoins des familles en stationnement.

Ce qu'on propose comme solution aussi, c'est une entente avec l'entreprise d'auto-
partage *Communauto*. Donc, si on implante plusieurs points de services, plusieurs
stationnements de *Communauto* et qu'on mène une campagne de visibilité pour faire
490 connaître l'entreprise et puis tout le potentiel de l'auto partage, ça pourrait amener quelque
chose de très positif. Auprès des employeurs, on pourrait aussi intégrer l'organisme
Mobiligo, le centre de gestion des déplacements *Mobiligo* qui pourrait dès maintenant
développer des programmes de promotion de transport alternatif auprès des employeurs.

495 Dernier point, c'est la qualité de l'environnement. Évidemment, on est tout à fait en
accord avec cet objectif aussi, principalement avec l'augmentation de la présence de
végétation dans ce secteur qui est très minéralisé, qui est à proximité de deux autoroutes.
L'effet d'îlots de chaleur urbains se fait sentir de manière très grave qui peut nuire même à la
santé. Donc, on encourage l'arrondissement à profiter de toutes les possibilités de
500 verdissement sur le secteur public et d'imposer certains critères de verdissement aux
promoteurs immobiliers privés.

Par exemple, l'aménagement de toits verts, bon, évidemment, on encourage tout le
verdissement au sol, mais l'aménagement de toits verts serait aussi profitable ; ça offre des
505 superficies très intéressantes et c'est beaucoup moins coûteux quand c'est planifié dès la
construction des bâtiments que quand on veut en construire par la suite.

On souhaite aussi que l'agriculture urbaine soit intégrée dans le projet. Qu'il y ait de
l'espace pour des jardins collectifs, par exemple, ou qu'on planifie la plantation d'arbres
fruitiers. Ça contribue au verdissement, ça permet de créer des liens sociaux et dans un
510 secteur où les ménages sont généralement à faible revenu, ça contribue aussi à la sécurité
alimentaire.

Ce sont les principaux points de notre mémoire.

515

LA PRÉSIDENTE:

Merci beaucoup, Madame Rochette. Une première question. Comment vous voyez le projet présenté par l'arrondissement et comme vous l'avez dit, comme on peut le constater, il y a beaucoup d'objectifs à concilier, est-ce que vous le trouvez trop dense ?

520

MADAME ANNIE ROCHETTE:

Personnellement, je le trouve très dense. Je ne sais pas si c'est une question de rentabilité, est-ce que c'est la densité minimale à atteindre qui va permettre de rentabiliser le projet. Je ne sais pas, je ne sais pas.

525

LA PRÉSIDENTE:

C'est peut-être le cas, mais si vous réagissez sans la contrainte du financement, qui très importante, on en convient, puis que vous pensez aux fonctions commerciales et ce qu'elles impliquent comme espaces à aménager, entre autres les stationnements, le résidentiel avec ce que ça implique comme équipement communautaire, la partie verdissement, donc l'importance d'avoir des espaces verts aussi ; comment vous réagissez par rapport à la densité qui est proposée ?

530

535

MADAME ANNIE ROCHETTE:

Je trouve, oui, peut-être un peu trop dense, particulièrement sous l'angle de l'intégration des familles. Pour atteindre une telle densité tout en laissant des espaces ouverts pour le verdissement, il faut construire des immeubles à plusieurs étages qui sont pas nécessairement adaptés aux familles, je me demande comment justement les typologies d'habitations qui sont adaptées aux familles vont pouvoir s'intégrer dans ce complexe-là.

540

545

LA PRÉSIDENTE:

Alors, ça c'est un de nos objectifs. Maintenant, vous avez parlé de logement social, vous avez dit il faut augmenter le pourcentage. Vous parlez de fortes proportions, ce que j'entends, je veux pas vous obliger à donner un chiffre, mais j'entends plus que 15%, c'est sûr ?

550

MADAME ANNIE ROCHETTE:

Oui, oui.

555

LA PRÉSIDENTE:

560 Plus que 20% ? Peut-être plus que 25% ? Vous savez que pour faire du logement social, il faut faire de la densité, souvent pour permettre au promoteur d'aller quand même construire des ensembles immobiliers qui soient viables. On est dans le contexte des arbitrages à faire, est-ce que votre expérience vous permet de suggérer des pistes pour faire les arbitrages, dans un contexte où effectivement il faudrait faire beaucoup de logement social, dans un contexte où par contre il est important de garder un secteur commercial, en tout cas, il y a un secteur commercial qui est là et qui veut vivre ? On a entendu monsieur
565 Nonen tantôt qui disait c'est important quand même d'avoir, aussi pour que le quartier ait sa vie propre et qu'il soit attrayant, qu'il y ait des entreprises.

570 Est-ce qu'il y a des pistes, des principes qu'on pourrait utiliser et qui pourraient apparaître comme étant des guides pour faire les arbitrages ?

MADAME ANNIE ROCHETTE:

Pour concilier la densité et le pourcentage de logements sociaux ?

575 **LA PRÉSIDENTE:**

Entre autres, mais aussi pour concilier espaces verts-densité, pour concilier stationnements-espaces verts, voyez-vous, on est...c'est vraiment un beau projet qui va nous...c'est un beau projet, mais c'est un projet qui présente aussi beaucoup de difficultés.
580 Alors est-ce qu'il y a des pistes ?

585 Est-ce que, par exemple, je sais que le Centre d'écologie urbaine a beaucoup regardé d'expériences ou d'initiatives ailleurs, en Europe, vous avez des cas internationaux, est-ce que vous avez une idée de la manière dont ils arrivent, ils parviennent à résoudre ce genre d'arbitrage, ou des difficultés ?

MADAME ANNIE ROCHETTE:

590 Je dois avouer qu'on n'a pas beaucoup d'expérience là-dedans dans ce qui concerne le logement, parce que les cas qu'on a observés c'était surtout de l'aménagement du domaine public, donc la rue, pour favoriser des lieux de rencontre, de favoriser les transports actifs, mais on s'est pas nécessairement questionné, on n'a pas regardé des cas d'aménagement complet de quartier qui inclut le résidentiel, l'aménagement de nouveaux commerces, incluant le stationnement et tout ça.

595 Donc, par mon expérience, je pourrais difficilement vous répondre.

LA PRÉSIDENTE:

Nous aider un peu ?

600

MADAME ANNIE ROCHETTE:

Oui, désolée.

605

LA PRÉSIDENTE:

Judy ?

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

610

Je voulais aussi vous poser une question sur ce contexte d'arbitrage qu'on est en train de faire. Vous mettez en cause la fermeture de la rue Victoria et vous suggérez une alternative, c'est-à-dire de tracer une grille de rues plus serrée incluant la rue Victoria, j'imagine, donc cette hypothèse entrainerait la perte d'autres parcs planifiés dans le projet, qui est l'extension de la rue Victoria, et dans le même ordre d'idée, au sujet du stationnement de surface que vous préconisez pour faciliter la venue de ménages peu fortunés, l'arrondissement nous a clairement dit que le stationnement de surface peut se faire au détriment des espaces verts : plus de stationnements égale moins d'espaces verts.

615

620

Est-ce que vous avez des commentaires encore une fois au sujet de ce genre d'arbitrage à faire, stationnements, espaces verts ? Ma question un peu plus pointilleuse que la question de madame Roy sur la fermeture de la rue Victoria, sur le besoin de stationnement qui entrainerait une réduction d'espaces verts, c'est clair. Parce que l'espace public est limité.

625

MADAME ANNIE ROCHETTE:

Bien, justement, c'est un arbitrage qui nous semble nécessaire. C'est, oui, on est en faveur du plus d'espaces verts possibles, mais les familles ont quand même besoin d'espaces de stationnement. Si pour conserver la même superficie d'espaces verts on ne construit que des stationnements souterrains, ça va faire accroître le coût des projets immobiliers et donc défavoriser les ménages ou les familles à faible revenu qui aimeraient s'y installer.

630

635

Donc, pour nous c'est un arbitrage acceptable. Évidemment on est toujours en faveur des espaces verts, mais pas au prix de chasser ou d'empêcher les familles à faible revenu de s'installer dans le quartier.

640 Mais, pour revenir sur la question de la rue Victoria, ce n'est pas nécessairement ce qu'on suggère, mais on est un peu ambivalent. On demande à l'arrondissement de bien étudier les implications des deux options. Parce qu'il y a quand même des risques à fermer le secteur, à faire en sorte qu'il soit davantage enclavé et que s'il n'y a pas suffisamment d'animation, d'activité dans le quartier, bien, il se développe certains problèmes de sécurité.

645 **LA PRÉSIDENTE:**

Moi je voudrais revenir sur la suggestion que vous avez faite d'utiliser *Mobiligo* et donc dès le démarrage du projet pour développer avec les entreprises des programmes. Est-ce que vous savez si...est-ce que vous avez des informations sur le succès que pourrait avoir *Mobiligo* auprès des entreprises privées ? Moi je connais plein de cas où *Mobiligo* s'est installée, mais dans des hôpitaux ou au bas des institutions publiques, mais dans les entreprises privées, est-ce que vous avez des exemples où ils se seraient installés, où ils auraient travaillé conjointement avec l'entreprise privée et que ça aurait apporté un succès dans la réalisation de l'objectif de réduction de la présence de l'auto ?

655

MADAME ANNIE ROCHETTE:

660 Il y a des entreprises privées au centre-ville qui font affaires avec, je crois, que c'est *Voyagez Futé*, c'est le territoire de *Voyagez Futé*, je connais entre autres l'exemple de Transat.

LA PRÉSIDENTE:

Air Transat ?

665

MADAME ANNIE ROCHETTE:

670 Air Transat, près de l'aéroport. Transat dont le siège social est dans Milton Parc, sur du Parc près de des Pins ; ils ont démarré une démarche avec *Voyagez Futé*, pour mettre en place des programmes...

LA PRÉSIDENTE:

Qui est une entreprise semblable à *Mobiligo* ?

675

MADAME ANNIE ROCHETTE:

Oui, qui est un Centre de gestion des déplacements aussi.

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

680

Oui, j'ai deux autres questions à vous poser. Au sujet d'espaces verts, d'espaces publics, vous dites que l'aménagement extérieur doit offrir dans les zones communes des lieux de rencontre accueillants et vous recommandez l'aménagement d'une multitude de petites places de proximité.

685

Dans le projet proposé, les parcs linéaires constituent la majorité des espaces publics et verts, est-ce que ces petites places de proximité sont compatibles avec des parcs linéaires ? En d'autres termes, comment est-ce que ces parcs linéaires pourraient être aménagés pour répondre aux besoins des résidants ?

690

MADAME ANNIE ROCHETTE:

695

Je pense que c'est tout à fait compatible, mais ce serait d'aménager certains secteurs davantage que le parc dans son ensemble, offrir du mobilier, offrir...aménager un jeu de pétanque ou je ne sais quoi qui permet aux gens de se rassembler et qui fait en sorte que les résidants ont envie d'être dehors, de se rencontrer, d'animer le secteur. Donc, c'est pas du tout incompatible.

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

700

O.K. Ma dernière question. Vous suggérez un passage à niveau pour faciliter le déplacement vers le sud. Un passage à niveau, vous dites c'est préférable à une passerelle aérienne, vous le mentionnez dans votre mémoire, et je me demande si un passage à niveau est plus dangereux qu'une passerelle aérienne, car les enfants se retrouvent à proximité des trains, il faut qu'ils traversent le chemin de fer ?

705

MADAME ANNIE ROCHETTE:

710

En fait, je ne sais pas quelle impression j'ai donnée dans la manière dont j'ai formulé, mais je ne tranche pas nécessairement très nettement entre les deux, mais je pense que les deux options sont à étudier. Il y a des exemples de passages à niveau ailleurs à Montréal, qui existent déjà, il faudrait voir si ça pose...il y en a à Ville Mont-Royal, il y en a dans l'est.

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

715

Est-ce qu'ils traversent les chemins de fer ?

MADAME ANNIE ROCHETTE:

720

Oui.

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

O.K. Parfait.

725

MADAME ANNIE ROCHETTE:

En fait, le problème avec les passerelles aériennes c'est que ça crée des couloirs de déplacements prévisibles et si c'est en plein jour, pour le passage des enfants, ça cause pas nécessairement de problème, mais en soirée, ça peut créer des problèmes de sécurité, des problèmes d'agression. Donc, c'était la raison pour laquelle je suggérais le passage à niveau.

730

LA PRÉSIDENTE:

Merci infiniment, Madame Rochette.

735

MADAME ANNIE ROCHETTE:

Merci à vous.

740

LA PRÉSIDENTE:

J'appelle maintenant monsieur Louis Drouin. C'est madame Rowan qui vient ? Madame Rowan et monsieur Drouin. Alors, monsieur Drouin et madame Rowan représentent le C3S de la Montagne, la Direction de la santé publique, l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. C'est toute une représentation.

745

MONSIEUR LOUIS DROUIN:

C'est une première.

750

LA PRÉSIDENTE:

C'est une première que vous soyez là ensemble.

755

MONSIEUR LOUIS DROUIN:

C'est conjoint.

760

LA PRÉSIDENTE:

D'accord. Ça nous fait plaisir d'être ici pour vous entendre. On vous écoute.

765 **MADAME CHRISTINE ROWAN:**

Bonsoir, merci de nous donner l'occasion de vous présenter ce soir notre mémoire conjoint du C3S de la Montagne, dont Côte-des-Neiges fait partie de C3S de la Montagne et de la Direction de santé publique de Montréal.

770

Donc, nous sommes deux institutions avec une responsabilité populationnelle. Donc, c'est-à-dire qu'on doit se préoccuper de la santé et du bien-être de la population, c'est-à-dire prévenir les problèmes de santé psychosociaux, mais aussi promouvoir la santé. Et pour faire cela, on doit connaître, puis agir sur les déterminants de la santé et on le sait que les conditions de vie, dont le logement entre autres, et l'environnement bâti sont des

775

Alors, si on regarde le projet. On voit que le projet vise un secteur qui est dégradé dans un quartier avec des besoins importants, je pense que ce n'est pas une démonstration à faire. Mountain Sights, donc la rue Mountain Sights, 1 520 habitants ; de ces 1 520 habitants, on peut compter ici 290 familles avec enfants. Je le mentionne particulièrement parce qu'on parle de logement et l'on souhaite avoir du logement pour les familles entre autres. Il y a aussi le secteur Côte-des-Neiges nord, qui a 56 831 habitants, dont 9 670 familles ; donc, on peut parler de près de 10 000 familles qui ont besoin de logements qui sont adaptés à leurs besoins, c'est-à-dire plus de deux chambres à coucher entre autres.

780

785

Et ce qui caractérise ce quartier, on tient à le faire ressortir, c'est une population jeune et multiethnique. Comparée à Montréal, c'est une population qui est extrêmement multiethnique avec des gens très jeunes, des familles avec des jeunes enfants.

790

Donc, il faut que ces populations-là, on réponde à leurs besoins. Je tenais à mettre une photo ici, ce n'est pas évidemment une famille de Mountain Sights, je ne l'avais pas, mais je trouve qu'il faut mettre des visages à ces nombres, à ces chiffres. Donc, on cherche vraiment à améliorer la qualité de ces familles qui sont déjà là, pas juste pour ceux qui vont venir.

795

Donc, Mountain Sights, on le fait remarquer que ce 50% des habitants là sont sous la moyenne montréalaise en termes de revenu. Ce qu'il faut considérer quand on parle justement du logement social : Côte-des-Neiges nord, 20% sous la moyenne montréalaise, et actuellement, la population est locataire à plus de 80% et ce qui n'est pas négligeable c'est que près de la moitié consacre plus de 30% de son revenu au loyer, ce qui est énorme. Quand on sait qu'il ne faut pas que notre loyer dépasse le 30%, et si on regarde le prix que va se vendre ces logements-là, on se demande à combien de personnes pourront y accéder.

800

805

Et actuellement, sans parler des nouveaux logements qui sont là, il y a des problèmes notoires au niveau du surpeuplement, donc des logements trop petits et aussi au

niveau de l'insalubrité : coquerelles, vermine, punaises de lit. Donc, il faut absolument s'assurer de donner un logement de qualité à ces gens-là.

810

Maintenant, je vais céder la parole à Louis Drouin de la Santé publique à Montréal.

MONSIEUR LOUIS DROUIN:

815

Donc, c'est sûr que notre mémoire a été écrit, entre autres, par nos experts de la DSP, François Thérien qui est ici, Sophie Paquin qui est urbaniste avec nous. Et lorsqu'on parle d'environnement bâti, on parle toujours de trois grandes dimensions d'environnement bâti qui pour chacune a un impact sur la santé publique.

820

On parle d'abord de la répartition des fonctions et des usages sur un territoire : fonction résidentielles, commerciales et institutionnelles, donc, comment toutes ces fonctions-là se répartissent. On parle également de design et d'aménagement des espaces publics, des bâtiments et le troisième élément, c'est le système de transport.

825

Donc, si on regarde toute la question de la mixité des fonctions, c'est toute la question d'accessibilité facile aux services. Donc, ce sont les services de proximité ; plus un quartier est mixte, plus les services de proximité sont présents et plus les gens vont marcher pour aller à ces services-là et c'est une des dimensions qui est majeure pour le transport actif. Évidemment qui dit transport actif, dit plus d'activité physique et moins de problèmes de poids et d'embonpoint.

830

Lorsqu'on parle d'aménagement de ces espaces publics, on vient de le mentionner tout à l'heure avec la personne du Centre d'écologie urbaine, c'est moins d'îlots de chaleur, mais on pourrait aussi y rajouter toute la question des aménagements sécuritaires de la chaussée par des mesures d'apaisement de la circulation qui, lorsqu'elles sont présentes dans un quartier, contribuent de façon très significative à réduire les traumatismes routiers chez les piétons et les cyclistes.

835

Enfin, concernant carrément le bâti, on parle entre autres de construction, de rénovation de logements de qualité, d'une meilleure qualité de l'air intérieur. On parlait tout à l'heure des problèmes d'insalubrité, ce qui nous préoccupe à Mountain Sights c'est à la fois coquerelles, punaises, moisissures, donc, des problèmes importants de moisissures dans ce quartier-là qui malheureusement atteint souvent la santé respiratoire des enfants et, entre autres par la répétition de crises d'asthme que des pédiatres de Ste-Justine, malheureusement, nous déclarent à plusieurs reprises, vu que ces problèmes-là sont répétitifs.

845

Donc, évidemment, si on regarde le côté du système de transport, et Mountain Sights est un des éléments positifs avec les deux bouches de métro, donc, plus les gens vont utiliser le transport collectif et les transports actifs, c'est-à-dire l'apport modal ou dans la

850

région métropolitaine on est à 70% autos, 20% transport en commun et 10% transport actif ; ça ce sont les données de l'enquête origine/destination, de la dernière enquête, qui est celle de 2003. 2008, c'est donné publiquement cette semaine, le 16 décembre, à l'AMT, mais si on prend les données 2003, ce sont des données en pointe du matin, du lundi au vendredi.

855

Si on prend Copenhague, c'est complètement le contraire : vous avez 70% des gens qui utilisent, soit l'autobus ou le transport actif, pour se rendre au travail et 30% d'automobiles. À Montréal, l'inverse. Donc, évidemment, si on rend beaucoup plus présents les infrastructures de transport collectif dans les quartiers montréalais, comme en banlieue, on a moins de VKP, des véhicules/kilomètres parcourus, donc plus de déplacements à pied ou à vélo.

860

On sait à Montréal que les quartier où les véhicules/kilomètres parcourus sont les plus élevés, c'est le centre-ville, l'arrondissement Ville-Marie, et c'est là que le transport ambulancier, parce que notre indicateur qu'on utilise se sont les transports ambulanciers suite à un accident, on en a 900 par année dans l'arrondissement Ville-Marie, et si vous allez dans le quartier où les véhicules/kilomètres parcourus sont les plus bas, on est à 50. C'est une relation dose/réponse. Donc, évidemment, toute politique qui vise à réduire les véhicules/kilomètres parcourus, notamment par une accessibilité beaucoup plus importante au transport collectif, on réduit la dose qui fait le poison, qui sont les traumatismes routiers.

865

870

Donc, c'est assez simple à comprendre, c'est ce qu'on essaie de faire comprendre à nos planificateurs urbains, pour mettre davantage d'emphase sur le transport en commun plutôt que sur l'augmentation des capacités routières.

875

Donc, si on regarde le projet Namur-Jean-Talon, c'est évidemment, c'est un projet générateur de santé et de bien-être. En fait, globalement c'est un bon projet par rapport à ce qui existe, c'est une amélioration parce qu'on a une meilleure occupation du sol. C'est un endroit qui est pas bien le fun à marcher, j'y passe souvent et c'est pas un endroit qui nous semble sécuritaire. Donc, on augmente quand même de 3 200 le nombre de logements qui seront évidemment de meilleure qualité.

880

On propose diverse typologies, dont les logements sociocommunautaires et abordables ; on propose également une augmentation de 52% du nombre de bureaux et de 100% du nombre de commerces.

885

Concernant la densité résidentielle brute, c'est de 80 logements par hectare, c'est plus ou moins 10 fois plus que ce qui est actuellement. On augmente près de 130% le verdissement. Le développement est *Transit oriented*, donc, on l'a mentionné, c'est une excellente chose. Et on prévoit des aménagements piétonniers et cyclables conviviaux et sécuritaires avec la fermeture de la rue Victoria au nord de la rue Jean-Talon.

890

895 Néanmoins, en fait, ce qu'on veut insister, on parlait tout à l'heure d'une population qui est quand même en situation de pauvreté, et le but du projet c'est d'amener des familles et on va carrément dans la politique familiale de la Ville de Montréal, et j'en suis, moi, comme citoyen montréalais, ce qu'on veut c'est garder nos familles et les retenir à Montréal.

900 Le principal déterminant de la rétention, c'est l'abordabilité du logement. Il faut le rendre abordable, il faut le rendre, aussi, avec un minimum de deux chambres, parce que la principale raison pour laquelle les familles quittent pour la banlieue, c'est la question de l'abordabilité, c'est le principal déterminant.

905 Donc, évidemment, on a quand même des exemples. On parlait du 15%, nous on a mis un chiffre, pourquoi pas monter à 25% minimalement ; ça pourrait être 40%, on a l'exemple de Angus qui sont allés jusqu'à 40% de logements sociocommunautaires et abordables. Je ne sais pas le chiffre magique, mais il faut carrément en haut de 15%, surtout avec ce que ma collègue a démontré, la problématique de la pauvreté des ménages dans le quartier Mountain Sights. Donc, ça il faut conserver ça pour promouvoir l'accès à la propriété pour les familles.

910 L'autre élément qu'on pense qui est important aussi, c'est qu'il y a quand même un bâti actuellement qui est pas en bonne forme là, qui sont des logements sur Mountain Sights, mais moi je pense qu'il faut profiter de ce projet-là pour faire...pour implanter un programme de promotion, de programme de rénovation du cadre bâti actuel sur Mountain Sights qui n'est pas en bonne forme. On a participé à un projet pilote avec l'arrondissement il y a quelques années, et je crois qu'il y a matière à amélioration du logement sur le quartier Mountain Sights.

920 Évidemment, pour le transport, c'est ce qu'on dit souvent à la Ville de Montréal, planifiez dès le départ les mesures d'apaisement de la circulation, surtout là où que les piétons circulent le plus, c'est autour notamment des bouches de métro. Lorsqu'on fait la cartographie des traumatismes routiers à Montréal, principalement c'est là où qu'il y a beaucoup de piétons, beaucoup de va-et-vient et c'est où ? Autour des écoles, autour des hôpitaux, centres pour personnes âgées, autour des bouches de métro. Donc, c'est des endroits qu'il faut apaiser en priorité pour éviter les problèmes.

930 En même temps, il y a quand même, c'est ce qu'on mentionne, planifier des aménagements sécuritaires selon les normes les plus avancées pour les traverses piétonnières. Il y a énormément de *guidelines* maintenant qui existent, qui donnent des *best practice* pour les aménagements autour de ces nœuds de circulation importante.

935 L'autre élément, on pense, j'en parlais avec ma collègue, qui pourra aussi donner des commentaires, il y a aussi un méga projet qui va se développer au niveau de Blue Bonnet, on pense un ne va pas sans l'autre et pourquoi pas ne pas en profiter pour faire un développement, une planification davantage intégrée entre les deux projets. Ce sont deux

projets majeurs pour l'arrondissement Côte-des-Neiges et je pense qu'il va falloir regarder le potentiel que ces deux projets-là pourraient avoir dans le futur.

940 Et tant qu'à y être, on sait que les autoroutes malheureusement ont tous été des fractures. J'ai vécu quand j'étais plus jeune la fracture de l'autoroute Décarie, j'ai connu des familles et le quartier N.D.G. qui a été complètement cassé en deux et ça crée, en fait, ça crée de l'incohésion sociale, ça crée beaucoup de traumatismes, même psychologiques chez les familles qui vivaient dans ces quartiers-là.

945 Est-ce qu'on ne pourrait pas profiter de ces deux projets-là pour penser réparer d'une certaine façon cette fracture urbaine du côté de l'autoroute Décarie ? Pourquoi pas la recouvrir sur une certaine partie, entre les deux projets, ce qui serait vraiment intéressant si on commence à avoir une vision du futur pour ce secteur de Côte-des-Neiges.

950 Et voilà, merci.

LA PRÉSIDENTE:

955 Merci infiniment, Docteur Drouin et Madame Rowan. Alors je vais laisser la chance à ma collègue de démarrer.

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

960 D'accord. Vous faites état, et d'autres intervenants aussi, des sérieux problèmes d'insalubrité sur Mountain Sights, on sait qu'il y a quelques années, la ville a adopté un règlement assez musclé sur la salubrité ; comment est-ce que la ville gère ce règlement dans le cas de Mountain Sights ? Ou posé autrement, pourquoi le problème d'insalubrité sur Mountain Sights reste intact ?

965 **MONSIEUR LOUIS DROUIN:**

970 Actuellement, en fait, la ville a fait son règlement il y a quelques années. Il y a eu une commission qui a regardé la mise en application du règlement, une commission de la Ville de Montréal, qui a conclu qu'il y avait certaines problématiques très sévères qui perduraient. Ce qui a conduit la Ville de Montréal à gérer centralement les cas les plus sévères avec des inspecteurs municipaux qui se retrouvent à la ville centrale pour régler comme, par exemple, les habitations à la Place l'Acadie, des gros problèmes.

975 Donc, là-dessus, on est en collaboration comme autorité de santé publique avec la ville pour s'assurer que les cas sévères, extrêmes, soient réglés le plus rapidement possible. Je ne peux pas vous répondre spécifiquement sur les problèmes qui semblent perdurer à Mountain Sights. C'est probablement des problèmes moins sévères, ce qu'on gère actuellement avec la ville.

980 Et normalement si le règlement sur l'insalubrité n'est pas respecté, ça relève de l'inspecteur de l'arrondissement. Donc, je ne suis pas du tout au courant du nombre d'avis, de dérogations faites par les inspecteurs de l'arrondissement Côte-des-Neiges par rapport à Mountain Sights, je le sais pas.

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

985 D'accord. Je pense qu'il y a un plan d'action aussi sur l'insalubrité, sur la salubrité, la ville a un plan d'action ?

MONSIEUR LOUIS DROUIN:

990 Oui.

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

995 Et je sais que le secteur Henri-Bourassa-Acadie était ciblé comme secteur, vous ne savez pas si d'autres ... Mountain Sights c'est pas un secteur ciblé aussi clairement que d'autres ?

MONSIEUR LOUIS DROUIN:

1000 En fait, ce qu'on cible c'est des grands blocs. Je sais qu'il y a un bloc dans lequel on intervient du côté de l'est de Montréal ; il y a certaines grandes problématiques très sévères pour lesquelles on tente soit de faire appliquer, faire faire les rénovations par les propriétaires ou aller carrément devant les tribunaux pour contraindre les propriétaires
1005 d'amener les corrections.

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

1010 D'accord. Vous soutenez l'approche de l'arrondissement *the Transit oriented development*, vous avez dit c'est une excellente chose. Des résidents de Mountain Sights par exemple, soutenus par des organismes du milieu, réclament plus de stationnement de surface, et disent qu'il s'agit de grandes familles pour la plupart à faible revenu qui n'ont pas de moyens pour payer de stationnement.

1015 Alors, comment réconcilier les besoins exprimés par ces résidents et des partis pris d'aménagement que vous soutenez ? Je pose des questions difficiles...

MADAME CHRISTINE ROWAN:

1020 Oui, c'est une question qui est pas évidente. Je crois que dans notre vision qu'on veut de Montréal, on veut que ce soit une ville qui soit plutôt, comme disait docteur Drouin, plus 70% transport collectif et un 30% de transport plus par automobile.

1025 Moi je pense qu'il faut garder cette vision et d'essayer de trouver des moyens pour justement répondre aux besoins que, oui, des familles voudraient se déplacer en voiture. Mais il y a le système, qu'on disait, de partage de voiture, *Communauto*, qui pourrait être une solution ou d'avoir une certaine quantité de places stationnables, mais c'est évident pour moi que notre vision devrait être de plus se préoccuper de la qualité de vie, de l'espace vert, du transport collectif que de la voiture.

1030 **LA PRÉSIDENTE:**

Dans la même veine, est-ce que vous avez cité le cas de Copenhague où effectivement il y a 70% des gens qui se déplacent en transport en commun ou en transport actif, et même plus, est-ce que vous avez maintenant des données sur les effets santé ?
1035 Oui, vous en avez.

MONSIEUR LOUIS DROUIN:

1040 Bien, il y a l'étude qu'en fait j'avais personnellement regardée il y a quelques années, il y a 3-4 ans à peu près, c'est une étude de cohorte, où on a suivi des gens de Copenhague qui utilisaient la voiture, le vélo, la marche ou le transport en commun, on a suivi une cohorte de plusieurs milliers de personnes pendant 10 ans, pour simplement regarder les *outcome* au niveau des problèmes cardiaques. Et évidemment, les gens sont beaucoup plus actifs en transport en commun ou en transport actif ; le risque de décès était nettement plus bas chez
1045 les gens qui étaient sur le transport actif.

On sait qu'à Montréal quelqu'un qui prend un autobus pour se rendre au travail marche ne moyenne 24 minutes par jour, ce qui est près de la recommandation de l'OMS, une personne physiquement active, qui est de 30 minutes par jour, 5 jours par semaine.
1050 Donc, c'est très clair et les recherches qui ont été faites aux Etats-Unis par Ewing, Frumkin, Larry Frank, ont démontré que les formes urbaines denses où les services de proximité sont présents, où qu'il y a une certaine mixité des fonctions, une identification, une connectivité des rues, permet aux gens d'être beaucoup plus physiquement actifs. On utilise beaucoup plus la marche et le risque d'obésité s'en trouve nettement plus bas.

1055 Les gens qui vivent en banlieue ont tendance à être plus obèses que les gens qui vivent dans des villes-centres où c'est densément peuplé. Ça, c'est bien documenté. Au Canada, si vous vivez dans un quartier, je veux pas nommer de ville, mais on a une ville au nord de Montréal, qui est très *car oriented*, très minéralisée, et pour acheter une bouteille de

1060 lait, vous êtes obligé de prendre votre voiture et faire à peu près un à deux kilomètres pour avoir accès à l'épicerie du coin ; le coin est à deux kilomètres. Donc, vous êtes beaucoup moins physiquement actif.

1065 Donc, c'est sûr qu'en Amérique du Nord, lorsqu'on parle de ces concepts-là, ça a l'air novataire, mais ce sont des concepts qui sont très présents en Europe, des villes plus denses, et c'est ce qu'on veut faire de Montréal, une ville plus dense, mais où la qualité de vie est présente et où les espaces verts sont présents.

1070 La question qu'on peut se poser : jusqu'où il faut densifier ?

LA PRÉSIDENTE:

Oui.

1075 **MONSIEUR LOUIS DROUIN:**

1080 J'avais... les discussions actuellement, c'est une question qui est très pertinente, mais je pense que je répondrais ce que ma collègue du Centre d'écologie urbaine...c'est pas une question qui est facile à répondre, c'est une question qui, à mon avis, relève tant à la fois de la culture urbaine, de la volonté des gens, on vit en Amérique du Nord, on est habitué aux grands espaces ; les gens du *Toronto Public Health Department* sont aussi confrontés à cette réalité-là : Jusqu'où il faut densifier, jusqu'où c'est acceptable ?

1085 Moi je pense que c'est une question qui est actuellement très pertinente, qu'il faut débattre, qu'il faut regarder les expériences. Je regardais, si vous vivez à Hong-Kong, vous vivez dans un milieu très densément peuplé, mais on vit, on élève quand même des familles dans des *high rise* à Hong-Kong. Est-ce que c'est acceptable à Montréal ? Je le sais pas.

1090 C'est une question qu'il faut gruger davantage, à mon avis.

LA PRÉSIDENTE:

Puis pour revenir...

1095 **MONSIEUR LOUIS DROUIN:**

C'est une belle question.

LA PRÉSIDENTE:

1100 C'est une très, très belle question. On se la pose régulièrement à l'Office, moi je vous avoue, quand on a étudié des complexes résidentiels de hautes densités.

MONSIEUR LOUIS DROUIN:

1105 Mais moi, il y a une autre réflexion qui m'amène, c'est que... parce que ce qu'on
pense, que ma collègue disait, c'est qu'est-ce qu'on veut, c'est la vision de la ville. On veut
vivre où ? On veut vivre une ville verte ; on veut vivre une ville où tout est accessible par la
marche, les services de proximité sont présents. On peut être physiquement actif, il y a des
1110 parcs, il y a des espaces verts, il y a des centres sportifs, c'est tout ce qu'on veut, hein, près
de chez nous.

Mais on veut aussi avoir des familles. On veut un mélange de familles, de personnes
âgées, d'intergénérationnel, on veut pas avoir de ghetto, on veut que les cultures soient
mixtes, qu'elles soient intégrées, c'est ce qu'on veut. Mais on veut aussi une ville qui est
1115 efficiente, qui génère le moins de gaz à effet de serre. Les principaux générateurs de gaz
à effet de serre, parce que j'en profite, on discute à Copenhague, c'est le transport
automobile.

Au Québec, à Montréal, c'est 50% de nos GES viennent du transport automobile. Là
1120 ce qu'on nous demande, c'est de réduire de 20% d'ici 2020. Mais si on le transpose sur le
volet transport automobile, moins 20%, c'est moins 20% de véhicule/kilomètre parcouru, on
n'a pas le choix de resserrer nos villes et de contrôler l'étalement urbain, puis de redensifier,
si on veut aussi participer à l'effort de Kyoto ou de la nouvelle discussion sur Copenhague.
Moi je pense qu'on n'a pas le choix d'aller vers ça.

1125

LA PRÉSIDENTE:

Vous voulez ajouter quelque chose, Madame Rowan ?

1130 **MADAME CHRISTINE ROWAN:**

Oui, je voudrais ajouter que pour nous autres au C3S, on a cette préoccupation que
les gens qui habitent actuellement à Côte-des-Neiges et à Mountain Sights soient pris en
considération dans leurs besoins, pas seulement ceux que nous voulons attirer. C'est sûr
1135 que nous avons toute la question du verdissement-transport actif, mais en plus de porter
attention aux besoins de ces familles.

Ce qui nous préoccupe particulièrement c'est si ces quartiers deviennent recherchés,
que ces gens-là puissent continuer à demeurer là, étant donné leur faible revenu, que ce ne
1140 sont pas des gens qui peuvent facilement aller se reloger ailleurs et qui seront expropriés
parce que justement ça se gentrifie, comme on a vu dans d'autres régions.

Et peut-être juste un dernier commentaire, c'est qu'avant de venir ici ce soir, je suis
allée, j'aurais dû dire en bicyclette, mais non je suis allée en voiture, faire le tour d'encore
1145 une fois du quartier et je me disais, est-ce vraiment possible de désenclaver ce coin-là sans

1150 fermer des carrés pour rejoindre ça avec l'hippodrome ? Pour moi, plus ça va, plus je trouve ça inconcevable de penser à ce projet-là, seul, sans le connecter à celui de l'hippodrome et de fermer des carrés. Je ne vois pas comment on peut désenclaver ce secteur, même si on y met des parcs, même si on réduit la circulation. Je me pose sincèrement des questions ; est-ce qu'on sera capable de faire quelque chose d'intéressant si on regarde juste ce secteur-là ?

LA PRÉSIDENTE:

1155 Et le désenclavement, ça veut dire le recouvrement de l'autoroute ?

MADAME CHRISTINE ROWAN:

1160 Oui, tout à fait, une partie, en tout cas, et des passerelles comme on parlait, vers le sud.

LA PRÉSIDENTE:

1165 On pourrait discuter avec vous encore bien longtemps. Moi je voudrais vous remercier de l'effort que vous avez fait dans ce mémoire-là. Parce qu'en tout cas, je le dit au docteur Drouin avant que, puis à madame Rowan, avant que vous commenciez à intervenir, c'est la première fois que dans un mémoire de la DSP on voit apparaître d'une manière très concrète les éléments qui peuvent servir de critères pour aider à aménager un nouveau quartier ou à revitaliser un quartier dans une perspective de santé de ses résidants.

1170 Et c'est très directement lié. On a les îlots de chaleur qui sont pris en considération, on a la question des transports actifs reliés à la diminution des problèmes de l'obésité, on a une série d'éléments qui sont liés. Alors ça, je pense que ça peut être un outil qui va être très utile par la suite pour...autant pour des exercices de planification, que pour des exercices de réflexion. Alors, je vous en remercie infiniment.

1175 Avant la pause, on va entendre maintenant madame Cathy Inouye, qui représente Projet Genèse.

MADAME CATHY INOUYE:

1180 Alors, bonsoir, Messieurs, Dames.

LA PRÉSIDENTE:

1185 Bonsoir Cathy, je ne savais pas comment prononcer votre nom de famille, parce que je vous appelle toujours Cathy. Vous allez nous présenter les gens qui vous accompagnent ce soir.

MADAME CATHY INOUYE:

1190

Oui, c'est ça. Mon nom est Cathy Inouye, voici Monica Regacho, puis Paul Ladouceur, puis Myrtle Anderson, puis tous ensemble on va présenter notre mémoire de Projet Genèse.

1195

LA PRÉSIDENTE:

On vous écoute.

1200

MADAME CATHY INOUYE:

On va commencer avec Myrtle.

MADAME MYRTLE ANDERSON:

1205

Good evening. My name is Myrtle. I'm a member of Projet Genèse for a long time. I've live around the Côte-des-Neiges area for more than 20 years. Projet Genèse is a non-profit organization helping thousands of people dealing with different problems, poverty, housing, immigration, etc, etc.

1210

Only in 2008, our storefront made 9721 interventions and 4321 of them were related to housing issues. I am a member of housing rights committee and Genèse is one of the best organizations, helping people of every race and religion. Most of the people in Projet Genèse are volunteers who are committed to their community.

1215

MONSIEUR PAUL LADOUCEUR:

Bonsoir, je m'appelle Paul Ladouceur. Je suis membre de Projet Genèse depuis 11 ans et aussi résidant de Côte-des-Neiges depuis 17 ans. Alors je suis ici, on m'a demandé ici de vous donner un certain survol de notre quartier Côte-des-Neiges.

1220

Côte-des-Neiges est un quartier densément peuplé, ce qui rend très difficile la construction de logements sociaux. Il est donc essentiel de saisir cette opportunité qu'offre le Projet Namur-Jean-Talon afin de répondre à un besoin criant de logements dans notre arrondissement.

1225

Ce besoin est d'autant plus réel puisque 83% des ménages de Côte-des-Neiges sont locataires ; ce qui représente presque le double des ménages locataires de l'ensemble des ménages locataires du grand Montréal. Et rappelons ici, qu'il y a plus de 40% de la population de Côte-des-Neiges qui vit sous le seuil de la pauvreté.

1230

1235 En plus d'éprouver de la difficulté à se loger dû à un faible taux d'occupation, 43.9% des locataires dépensent plus de 30% de leurs revenus pour le loyer ; s'ajoutent à cela 23.1% des locataires qui attribuent 50% de leurs revenus au loyer et 12.3%, qui eux consacrent 80% de leurs revenus au loyer. Tous ces chiffres finalement sont plus hauts que la moyenne à Montréal. En plus les loyers ici sont trop élevés, souvent pour des logements insalubres, et nous avons vu une augmentation importante des loyers lors des dernières 7 années.

1240 **MADAME MONICA REGACHO :**

1245 Good evening everybody. My name is Monica Regacho. Despite all these problems related to poverty and housing, many residents are proud to live in Côte-des-Neiges. It is very multicultural here and people speak many languages. It is unique in Montreal. It is near to all the hospitals and is convenient for everybody; in 10 minutes, you can be anywhere by bus and metro.

1250 As a member of the Projet Genèse, recently here everyone lives as one: all races live together peacefully. Everyone lives the same reality. I hope it can stay this way, because I really like living here and I like this neighbourhood. Thank you.

1255 **MADAME CATHY INOUE:**

1255 Voici les analyses du projet que Projet Genèse a fait, puis aussi les recommandations pour le projet.

1260 Alors, on trouve que le redéveloppement des secteurs Namur-Jean-Talon est un enjeu important pour les résidents de notre quartier, ainsi que pour l'arrondissement. Ce dernier devra décider s'il veut faciliter le développement d'un quartier qui sera bénéfique aux actuels résidents de Côte-des-Neiges, Notre-Dame-de-Grâce, ou s'il veut faciliter le développement d'îlots d'affluence éloignés de la réalité du reste du quartier.

Pour nous le projet d'aménagement Namur-Jean-Talon devrait être une continuité physique et sociodémographique du quartier Côte-des-Neiges.

1265 Quand le plan actuel propose la stratégie d'inclusion de la Ville de Montréal comme seul moyen pour assurer une mixité sociale, nous craignons que l'arrondissement ait déjà fait le choix d'ignorer les besoins des résidents actuels pour faciliter l'implantation d'un nouveau profil démographique de quartier.

1270 Avec pour cible de seulement 15% de logements sociaux, on peut déduire que la politique d'inclusion actuelle ayant pour objectif la promotion de développement de logements à des prix qui permettraient à la population d'accéder à leur droit de se loger vise en fait à marginaliser le logement réellement abordable, tout en laissant le développement

1275 de 85% des nouvelles constructions hors de portée pour la grande majorité des résidents de Côte-des-Neiges.

1280 At this point, I just wanted to mention that currently there is 3846 families on the waiting list for a HLM, here in Côte-des-Neiges, of which 2500 of those families come from this neighbourhood of Côte-des-Neiges, and also I want to mention that that number is more than twice as high as the number of HLM units that are available in Côte-des-Neiges. So there is about 1000 unites available here, and you can see there's over 2500 families that are waiting.

1285 So, when we think about Côte-des-Neiges and the fact that we would like to see this neighbourhood be a continuity of Côte-des-Neiges, to be part of this neighbourhood that so many people like to live in, and so many people find so special to themselves, and we realize that 40% of the population of Côte-des-Neiges lives underneath the poverty line, this is why we recommend that a minimum of 40% of the new housing units that are constructed in secteur Namur-Jean-Talon be social housing units, because the only way for the current residents of Côte-des-Neiges should have access to those units as if they are also social housing units to make sure the rent is low enough.

1290 Alors c'est donc pour cette raison que nous demandons à l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, ainsi qu'à la Ville de Montréal, qu'ils utilisent tous les moyens mis à leur discrétion pour assurer le développement d'au moins 40% à 50% de logements sociaux dans le projet Namur-Jean-Talon.

1300 Alors, 40% à 50% des 3200 logements représentent entre 1280 et 1600 logements. Alors ça pourrait apparaître vraiment un grand chiffre, c'est beaucoup de logements, mais quand on pense aux besoins actuels des résidents de Côte-des-Neiges, on peut voir que même 1600 logements sociaux, ça, c'est environ la moitié des personnes qui sont sur la liste d'attente pour un HLM dans le quartier, et c'est aussi le tiers des personnes qui actuellement qui habitent à Côte-des-Neiges qui consacrent 80% de leurs revenus pour se loger.

1305 So when you think that there is over 4000 families that are currently living in Côte-des-Neiges that spend over 80% of their revenu just on rent, it seems that between 1200 and 1600 social housing units, it doesn't even come close to matching that number.

1310 Alors on pourrait dire que ce défi que nous lançons à l'arrondissement et à la ville n'est pas trop ambitieux et on pourrait même dire qu'il ne répond pas à l'ensemble des besoins des locataires du quartier.

1315 Aussi réparti sur plusieurs années, un tel chiffre est atteignable et, ça, sans pénaliser les autres quartiers qui ont leurs propres besoins en logement social. Si les autorités municipales craignent qu'il n'y a pas assez de fonds pour assurer un tel développement, leur

mandat est de demander aux autres paliers de gouvernement la prolongation et la bonification du financement pour des nouveaux logements sociaux.

1320 Peut-être avant de finir, je vais expliquer quelques moyens qu'on peut envisager pour atteindre un tel chiffre de logements sociaux dans le quartier. Le premier sera le renforcement de la politique d'inclusion. La politique d'inclusion qui dit que 15% des nouveaux constructions devraient être du logement social, et à ce moment on va oublier le fait de logement abordable, parce qu'on sait que ça c'est hors de portée pour beaucoup de résidents de Côte-des-Neiges, mais il y a rien dans ces politiques qui, comment je dirais
1325 ça... qui est contraignante, alors c'est possible pour l'arrondissement de décider de mettre une cible plus haute que 15% elle-même. Alors ça veut dire qu'il y a plus de 15% qui seront construits en logements sociaux.

1330 Une autre manière, c'est la création d'une réserve foncière sur le terrain, une partie du terrain, au moins, parce qu'on sait qu'il y a aura de la spéculation qui va se passer sur ces terrains-là et aussi pour que les GRT peuvent développer des logements sociaux, il faut qu'ils achètent le terrain, mais s'il y a trop de spéculation, ils ne seront pas capables de l'acheter, alors s'ils mettent une réserve foncière, ça va faciliter le développement de logements sociaux.

1335 Et aussi, on a beaucoup des inquiétudes par rapport aux personnes qui habitent sur Mountain Sights. Parce que si on laisse qu'il y a 85% des logements dans le projet, qui sont, on peut dire, les logements qui sont pas abordables pour les résidents, ça va mettre beaucoup de pression sur les personnes qui habitent sur Mountain Sights. Il y aura des
1340 augmentations de loyer, il y aura une tentation par rapport aux propriétaires de peut-être essayer de convertir leur immeuble.

1345 Alors, pour protéger les résidents sur Mountain Sights, on recommande que la ville fasse un programme d'achat des immeubles, pour acheter des immeubles sur Mountain Sights et les transformer en coopératives ou des habitations OSBL.

1350 Et aussi, on continue sur la rue Mountain Sights, juste pour protéger les personnes qui habitent sur Mountain Sights, il faudrait toujours renforcer le système d'inspection municipale pour que les logements là-bas soient sains et en bon état, toujours.

Et aussi, alors ça, c'est la partie sur le logement, puis il y a aussi les autres enjeux qui sont connexes au projet en général.

1355 So we have read the memoir that Mountain Sights Community Center had put out, their own study they had done with the residents of Mountain Sights, and we agree with that. One thing they had mentioned was they were worried about the isolation of the area. So to make sure that there is a connection between any social housing that is going to exist on Mountain Sights, which may include changing the road somewhat.

1360 Also part of the study they had done, they were speaking about instead of necessarily closing off Victoria and making the whole area *piétonnier*, to work towards just making sure that the traffic was safer for people, so that the stop signs are very clear, and also to install another bus stop in the area, which has been a long standing demand of the Mountain Sights Community Center, so that people are easily able to get into and out of the area.

1365 And also we had asked the people of Projet Genèse, we did a small group with the housing rights committee, and we asked them what kind of things they would like to see developed. They recommended that there be community gardens, a lot of kinds of grocery stores, including West-Indian grocery stores, Asian grocery stores, etc, pharmacies, community centers; making sure that the area was accessible for people who have a
1370 reduction of mobility; daycare, schools; also very large apartments.

I wanted to mention that in the last study that was done by the CMHC, they found that in Côte-des-Neiges the number of large apartments, over two bedrooms, is actually
1375 *negligeable*. Le taux d'inoccupation des appartements pour les familles, maintenant c'est négligeable, alors ça veut dire qu'ils ne peuvent même pas mettre un chiffre, ils peuvent juste mettre une petite étoile en disant qu'il y a pas assez des appartements disponibles pour les familles, ils ne peuvent même pas nommer le chiffre.

Puis aussi les terrains de jeux et dépanneurs et les buanderies. Voilà.
1380

LA PRÉSIDENTE:

Merci beaucoup. Une première question. Est-ce que vous pourriez nous parler
1385 d'expériences, peut-être que le Projet Genèse a déjà travaillé avec l'approche coopérative auprès des gens qui sont membres chez vous ou comment l'approche Coop est reçue chez vous ? On pourrait penser que les gens peuvent se regrouper et construire une coopérative et prendre en main finalement leur logement. Peut-être que Paul aussi peut nous en parler, je sais qu'il habite une Coop, mais vous pourriez nous en parler aussi, Cathy ou les dames qui sont ici aussi ?

1390

MADAME CATHY INOUYE:

So the question is about coops so that you know, and if we think that coops are a
1395 good idea.

1395

Peut-être je vais juste répondre en français. Alors c'est certain qu'on a l'expérience
des coops à Côte-des-Neiges qui marchent bien, il y a aussi les quelques expériences des coops qui marchent pas assez bien, alors ça dépend. Mais on a vu que c'est bon, l'approche coopérative, mais aussi l'approche pour les OSBL c'est bon, par exemple, sur la rue Vézina,
1400 maintenant j'imagine il y aura un OSBL et pas une coop. Ça, c'était plus par rapport aux différentes langues que les gens parlaient. Alors quand il y a une grande différence dans les

différentes langues, ça pourrait être difficile de gérer une coop. Mais en général, ça peut marcher très bien.

1405 **LA PRÉSIDENTE:**

Donc, cette approche-là, cette idée-là de former une coopérative, de prendre en main le logement, c'est une approche qui convient aux gens avec lesquels ils sont à l'aise et à laquelle ils vont adhérer, ils sont contents ?

1410

MADAME CATHY INOUYE:

Oui, les deux approches, oui.

1415 **LA PRÉSIDENTE:**

Moi j'aurais une deuxième question, puis ensuite je vais laisser Judy vous parler. Vous avez entendu tantôt docteur Drouin et puis madame Rowan parler de l'intérêt du concept du TOD, en termes de santé générale.

1420

You heard maybe docteur Drouin and madame Rowan who spoke to us just a few minutes ago about the interest of the Transit Oriented Concept, with respect to general health. How do you react to that ? Because the Transit Oriented Development concept means less cars, more green spaces, more walking, more cycling. So what do you think?

1425

MONSIEUR PAUL LADOUCEUR:

Moi je suis pour.

1430 **LA PRÉSIDENTE:**

Vous êtes pour. Expliquez-nous, pensez-vous que c'est faisable, vous connaissez les gens qui sont avec vous, qui travaillent avec vous au Projet Genèse, est-ce que c'est acceptable pour eux, est-ce que ça peut faire partie de leur mode de vie, est-ce qu'ils peuvent adhérer à ça au quotidien ?

1435

MONSIEUR PAUL LADOUCEUR :

Oh, certainement, je crois. Parce qu'en particulier je connais quelqu'un qui hiver comme été est encore à bicyclette. Donc, elle demeure dans le centre de...en tout cas, dans le centre-ville à peu près.

1440

LA PRÉSIDENTE:

1445 Mais est-ce que les gens chez vous est-ce qu'ils ont une voiture ou est-ce qu'ils
utilisent surtout le transport en commun, ils marchent ?

MONSIEUR PAUL LADOUCEUR :

1450 Bien, là, si on parle de Projet Genèse, on n'est pas des locataires là.

LA PRÉSIDENTE:

1455 Non, non, je le sais, mais vous côtoyez des gens, vous avez des membres, vous
rencontrez des gens du quartier.

MONSIEUR PAUL LADOUCEUR :

1460 La majorité des membres sont à pied ou en transport en commun, y compris moi
aussi.

MADAME CATHY INOUE:

1465 I think one thing that's important to remember is that many people...for many people
even taking the metro is too expensive, 2,75 \$ is quite a lot of money. Alors, pour vraiment
faciliter le transport en commun pour les gens qui sont la plupart des membres de Projet
Genèse par exemple, vraiment une meilleure façon sera d'au moins augmenter l'aide
sociale. Mais ça, c'est pas quelque chose que la ville peut faire ou de développer le
logement social. Parce que quand les gens consacrent 80% de leur revenu pour se loger, il
1470 ne reste pas de l'argent pour acheter les épiceries, prendre le métro, etc. Alors, ça c'est
clair.

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

1475 Est-ce que tout le monde comprend l'anglais, tout le monde comprend en Français
aussi ? Non. Alors...Then, I'll ask my questions in English, I would like everybody to
understand.

1480 You recommend connection between the houses on Mountain Sights and the future
social housing on the site, I would like to know more about why you are recommending this,
because what the borough is proposing is the streets of Paré and Buchan, which is no more
than two blocks, a few minutes walk between Mountain Sights and even the other extremity
of the site. So I'm just wondering if you explain, you know, what exactly you mean by this
connection?

1485 **MADAME CATHY INOUYE:**

Well I think in general it's more, of course we don't know exactly what the project will look like, this is just ...a proposal that they have made, so... But in this proposal what we didn't explain was that the smaller buildings in the middle would be where the social housing would be and it just didn't seem like, to us, a very good idea to put a bunch a small houses or smaller, like less storey apartment buildings in the middle surrounded by very tall apartment buildings with a clientele that have perhaps more money.

1490
1495 And so it just seemed that it was a bit of a strange way of building a neighbourhood with a small group of lower, shorter houses. And we understand why, because it's easier, it's cheaper to make housing when they are not quite as tall, because you are able to make it comme il a dit, so this is why, when we talk about making sure that that area is not isolated, to make sure that there are easy accesses out of the area and connected to Mountain Sights.

1500
1505 Mais en général, je peux dire avec une cible de 40% à 50% de logements sociaux, ce qu'on veut voir, c'est que tout...il y a une grande mixité partout, alors il y a pas juste les petites poches, il s'agit juste de logements sociaux, puis les autres immeubles où c'est juste les condos de luxe. Ou s'il y a des condos de luxe, c'est tout un mélange avec les autres manières de se loger.

LA PRÉSIDENTE:

1510 O.K. Donc, c'est le fait que ce soit distinctif qui vous a agacé, que ce soit plus bas ?

MADAME CATHY INOUYE:

Oui, c'est plus ça.

1515 **LA PRÉSIDENTE:**

L'ensemble soit avec moins d'étage, en fait, des plus petites maisonnettes. Mais vous savez qu'ils ont fait ça, ils ont pensé de cette façon-là, parce que les maisonnettes à moins d'étages, finalement, sont habituellement préférées par les familles.

1520 **MADAME CATHY INOUYE:**

1525 Oui, oui, c'est ça aussi, mais j'imagine il y aura une manière de faire plus un mélange, alors à la place de faire toute cette partie juste toute seule, de le faire plus un mélange.

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

Oui, peut-être, est-ce qu'une intégration architecturale peut être quelque chose qui peut être intéressante ?

1530

MADAME CATHY INOUYE:

Intégration architecturale ?

1535

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

Oui, oui, pour que, par exemple, à Rosemont il y a les projets, visuellement, on peut pas du tout identifier quel est le logement social, lequel est pas le logement social, parce qu'il y a une certaine intégration.

1540

MADAME CATHY INOUYE:

Oui, oui, ça fait du bons sens, c'est certain.

1545

LA PRÉSIDENTE:

Alors, merci infiniment. On va s'arrêter 10 minutes pour la pause, d'accord. Puis après on entendra madame Lucia Kowaluk.

PAUSE...REPRISE

1550

LA PRÉSIDENTE:

J'inviterais madame Lucia Kowaluk à s'avancer. Bonsoir, Madame Kowaluk, ça va bien ? Alors, on vous écoute, Madame Kowaluk, en anglais ou en français, comme vous voulez.

1555

MADAME LUCIA KOWALUK :

Ah, en anglais. I'm going to focus really just on one aspect. I could talk about all the...I mean, people have said, I think, very good things tonight, but I'm really going to focus on just one issue and that is the importance of a demographic mix in any new development.

1560

I'll read what I have here, and I'm representing the Milton Park citizens committee. I have three of my colleagues who came along just to give support.

1565

First a word of history. The Milton Park citizens committee was started in 1968 for the purpose of protecting our neighbourhood from the wholesale demolition of our houses, from

the construction of a completely new urban landscape, and from the complete change of the demographic composition of the neighbourhood.

1570

Twenty years later, after sit-ins, demonstrations, petitions, presentations of alternatives and the arrest of 52 citizens, we succeeded in saving 2/3 of the neighbourhood; establishing 22 co-ops and non-profit housing corporations, renovating all of the housing within those 2/3 and enabling the residents who wished to, to remain. We continue to live in our renovated homes at modest rents, and manage autonomously our own co-ops, and the land trust on which they sit. We represent a proud legacy.

1575

The Milton Park cooperative project is a benefit not only to its residents, but to the city as a whole. And that is what I want to emphasize, it's that it's not just for the benefit of the people who live in any project, but a well planned project is a benefit to the whole city.

1580

Our project has kept a large part of the downtown east and west of the project, population of about 12 000, as a stable, safe, vibrant, demographically mixed and liveable area. This area, which is the southern part of the Plateau, is an urban success, in part, because of the input and demand to be heard of the original and the current residents.

1585

It is in that spirit that we present this brief, supporting the efforts of the citizens of Côte-des-Neiges in their demands to have a say in what happens to their neighbourhood.

1590

Any new urban plan, in our opinion, in any part of the city has to do much more than make money for the developers; it has to preserve history, maintain a demographic mix, encourage a vibrant street life, offer a mix of services, in other words, become a neighbourhood, safe, stable and liveable. The residents who live in the area that is Côte-des-Neiges have a great deal to offer in ensuring the success of this development, the Namur development.

1595

Let me elaborate on one of these points: on the need for a demographic mix in any neighbourhood old and new. I don't to recall for anyone here the crying need for more social housing. We have been listening to it and I won't go into it, because I agree completely. And we support the organizations here who are calling for a 20% of new units to be subsidized. 20%, by the way, is public policy already in Vancouver.

1600

There is no one item that does more to stabilize the living conditions of any family than to have secure, decent housing at costs the family can afford. This is particularly true for families of low income who find it very difficult to secure social housing. Think of the results. Secure housing allows children to grow up in one home and one neighbourhood: same school, same friends, same group of adults who know them well; and this in turn produces secure adults who form strong bonds and attachments and who know what it means to be responsible for one's own behaviour, because member of a community pay attention to each other.

1610

1615 I mean, I think, for example in North-America, in which there is so much changing of families moving from one neighbourhood to another, is very destructive to children. They either end up thinking that's there is no point in making friends, because I'm going to lose them; or on the worst side, they end up thinking, I don't need to behave myself, because we are going to move on anyway, nobody is watching. And I think it's very, very destructive to children.

1620 Secure housing, which is what subsidized housing would be for people of low income, pushes adults to take care of their homes, because they will be there for a long time and it gives residents the security and the time to become citizens, to be involved with their neighbourhood in the public life around them. So it's not only low income people who benefit from social housing, it is all of us.

1625 Think of the neighbourhoods that are the most stable in Montreal, where community organizations have roots and provide leadership: Milton Park, Mile-End, N.D.G., Westmount, yes, Westmount, Pointe-St-Charles, Verdun. These neighbourhoods support an income mix added in part by the presence of social housing which helps contribute to stability. There is very little moving in and out of these neighbourhoods and thus they are safe places for everyone to live in, everyone of all incomes.

1630 Let me give you an example of Milton Park where I live.

1635 Montreal is a safe, vibrant, comfortable city in North-America. I think we all agree with that. And the major reason for that is scattered everywhere in the city are residential neighbourhoods; large areas where people live, work nearby, shop and recreate, often within walking or cycling distance.

1640 The Milton Park community located right next to downtown is one of these neighbourhoods. And who benefits? We do, to be sure; but so does every citizen in the greater Montreal area.

1645 Who are these citizens? Well here are a few examples. Those from the West Island to come downtown to dine and walk safely through the neighbourhood to and from their parked cars or from the metro; those of University level who wander in and out at all hours and who feel safe; those teenagers who pour in and out of Kola Noté and the 80 bus and whose parents know that they don't have to worry; those seniors who freely visit each other in their homes or in the mall of La Cité.

1650 This neighbourhood is culturally, socially an economically vibrant and it is safe and we all benefit from that. It is demographically mixed. Subsidized housing adjacent to expensive condos, owners and renters, new immigrants and old-timers, children and elderly, middle class, working class and poor. The mix makes our neighbourhood safe. And why is this so?

1655 Various populations of residents present a variety of lifestyles. Some people go to the cottage on the week-end; others have no choice but to stay in town; some sit out on their front steps; some are always in the back or doing a BBQ in the back. The presence of residence socializing and watching their children on the street all summer makes a neighbourhood safe for everybody.

1660 That's why, I repeat again, the position of the Milton Park citizens committee that a demographic mix, that is a variety of different residents, makes a strong, safe, secure neighbourhood that benefits everyone who lives there; and are strong recommendations are that this principle be guaranteed with a 20% of all the units as subsidize housing in this new project.

1665

LA PRÉSIDENTE:

1670 Merci beaucoup, Madame Kowaluk. Laissez-moi commencer avec une première question. Je trouve très intéressant ce que vous venez de dire. Une des choses qu'on a constatées, nous, à l'Office, après plusieurs consultations publiques sur des projets d'ensembles immobiliers, c'est que les voisins d'un site à développer avaient tendance à chercher à se projeter dans la cohorte de nouveaux voisins, donc, ils souhaitaient voir arriver des gens qui leur ressemblent. Et souvent la conclusion, c'était qu'ils écartaient...dans le fond, ils ne souhaitaient pas les grands écarts.

1675

1680 On a eu dans certains milieux des réactions comme, devant un projet immobilier, on veut pas que les condos se vendent à plus que disons 250 000,00 \$. Parce qu'on ne souhaite pas l'arrivée de...on appelle ça l'embourgeoisement dans certains cas, appelons ça de l'embourgeoisement, on avait peur d'une certaine forme d'embourgeoisement qui allait faire en sorte que la mixité sociale finalement allait rapprocher les uns des autres des gens qui socioéconomiquement parlant pouvaient être fort différents.

1685 Et vous dites au fond, non, il faudrait qu'il y ait cette combinaison-là de tous les niveaux socioéconomiques, de cette grande diversité, surtout de catégories socioéconomiques de gens, vous dites oui à ça.

1690 Est-ce que dans Milton Park, par exemple, vous avez constaté que parce qu'il y avait cette éventail large de catégories socioéconomiques de voisins, il y avait eu embourgeoisement ? Est-ce qu'il y a eu embourgeoisement ? Est-ce qu'il y a eu augmentation des prix des loyers, est-ce qu'il y a eu augmentation des prix des propriétés ?

MADAME LUCIA KOWALUK :

1695 First of all, the Milton Park Project is subsidized, anyway, so that we don't respond to market rents, to market prices. You're right, there are people who might be uncomfortable

moving into an area with people that they were not familiar with; the kinds of people who can buy property would not necessarily want to live next to people who are renting.

1700 That's why I say 20%. I think that for Projet Genèse to propose 40%, would be not a good idea, even though there is a crying need for it, but there is other property to fill those 2000 to 3000 people who are waiting for good housing.

1705 So, I think that 20% is enough, is not enough to overwhelm the whole project, that the whole project then will remain a real mix. And it also should be scattered around, I think it should be scattered, I think, for example, in a high rise there can be apartments that nobody particularly knows which ones that are subsidized. There are high rises downtown in Milton Park where one whole floor is all subsidized seniors, for example, and nobody particularly knows one way or the other.

1710 **LA PRÉSIDENTE:**

Donc, si vous recommandez ou si, à votre avis, on devrait par exemple dans le projet qui nous occupe s'assurer de la présence du logement social à peu près à une hauteur de 20% et favoriser cette mixité, c'est pour toutes les bonnes raisons que vous avez évoquées.

1715

MADAME LUCIA KOWALUK :

Oui.

1720 **LA PRÉSIDENTE:**

1725 **Est-ce que vous avez pu constater que, par exemple, les gens de toutes les classes sociales, finalement, se...au fond, deviennent les gardiens des enfants. Est-ce que le village se reconstitue ? C'est vrai, vous l'avez constaté. Vous l'avez constaté, c'est votre expérience à vous ?**

MADAME LUCIA KOWALUK :

Yes, yes, it is.

1730

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

1735 I also found very interesting the discussion that you just had with madame Roy. You said 20%, you didn't say 15%, you didn't say 25%, you said 20%, in Milton Park is there 20% social housing? I mean, why 20%?

MADAME LUCIA KOWALUK:

1740 It is pulled out of the air, it's true, I mean, it's just a hunch. And also I know that there are groups asking for 20% and that's the public policy in Vancouver. In the Milton Park co-ops, which is the 6 square blocks that is the land trust, the percentage of low income people is much higher than 20%, much, much higher, it's almost 2/3, actually.

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

1745 And it was just mentioned the creation of a village of sorts, is that...

MADAME LUCIA KOWALUK:

1750 It's true, it's very much true.

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

1755 Yes. What's interesting is that, you know, that we held focus groups as part of this consultation process, and many of the these groups said they didn't want the creation of a village-like community in the neighbourhood we are talking about. What the community organization said they wanted really connected to the rest of Côte-des-Neiges. I'm just mentioning this to you.

MADAME LUCIA KOWALUK:

1760 But that's not a small community that's connected to a larger community?
The first man... what was his name, the first person who gave a presentation...

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

1765 Mr Nonen.

MADAME LUCIA KOWALUK:

1770 Mr Nonen, how he spoke about the tramway being a very good link. Yes, I think that's a very interesting idea.

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

1775 There is one last question I wanted to ask you. You, of course, mobilised a great extent, you described it yourself, to achieve what you have achieved. Do you think that it was a certain historical social political context that allowed you to arrive to such a good result? Could it be used as a model today, your mobilisation and the manner in which you

1780 proceeded to the fact create a model of a village for the city. Do you think it's repeatable in the context of...

MADAME LUCIA KOWALUK:

1785 It's always repeatable, but it takes longer than it looks. It's not magic. In 1968, it wasn't...I'd have to go into the whole history of the Milton Park area which went through several stages of...first of all, it was a very bourgeois area, when it was built 100 years ago, 130 years ago. Then, right after the war, people started to move out, and there were rooming houses and the housing became very deteriorated and then there was this magical solution of urban renewal which was going to destroy everything, and thank goodness it didn't.

1790 And the struggle of preserving those, the houses as buildings but also our homes, brought people together. And it's just a long process. Finally, people are bonded. And to this day, we can complain, you know, people are separated from each other and we say, Oh, dear, people are becoming too bourgeois in this area, and they only think about their rents and just get greedy, and whatever; but when it came to the Pine-Park interchange and destroying that spider web and building something new and there were hints that that new land that was freed-up was going to have some luxurious high rises on it, let me tell you, the city called a meeting, and there were 300 people there and Michel Prescott said: Where did all these people come from! Well we are still there.

1800 **LA PRÉSIDENTE:**

1805 Je voudrais vous inviter, Madame Kowaluk, à cause de votre passé personnel et de votre intérêt pour toutes ces questions urbaines à continuer la réflexion sur la question de la mixité. Parce qu'on en parlait un peu avec le docteur Drouin, c'est une question qui est extrêmement importante et qui est très difficile, qui est très difficile en soi ; d'abord, pour savoir quelle serait la bonne combinaison ou les bonnes combinaisons ou les combinaisons intéressantes, sans vouloir chercher de recettes, mais quand on parle de densification et de mixité urbaines, et amener une réflexion là-dessus qui permette de comprendre la justification ou les principes directeurs qui devraient nous guider et les conditions, aussi, favorables à l'implantation de cette mixité-là.

1815 Je pense que les urbanistes ont encore pas mal de chemin à faire là-dessus et les gens aussi ; on a du chemin à faire là-dessus.

MADAME LUCIA KOWALUK :

Yes you're right, you're right.

LA PRÉSIDENTE :

1820

D'autant plus qu'on a d'autres genres de problèmes dont ceux qui sont discuté à Copenhague, aussi.

MADAME LUCIA KOWALUK :

1825

The small commerce's can play a real role in this kind of thing to. So, anyway, which the first gentleman spoke about.

LA PRÉSIDENTE:

1830

Alors, merci, merci infiniment. Vous allez nous donner une copie, on n'a pas de copie de votre mémoire.

MADAME LUCIA KOWALUK :

1835

Non, non, j'ai quelques copies avec moi, je vais les donner en avant.

LA PRÉSIDENTE:

1840

Oui, puis peut-être nous envoyé une copie électronique pour qu'on puisse le mettre sur le site.

MADAME LUCIA KOWALUK :

1845

Oui, j'ai besoin de cette adresse, oui.

LA PRÉSIDENTE:

1850

D'accord, merci beaucoup, Madame Kowaluk. Alors j'appelle maintenant monsieur Mazen Houdeib de l'organisme ROMEL.

LA PRÉSIDENTE:

1855

On est content de vous avoir avec nous.

MONSIEUR MAZEN HOUDEIB:

Le plaisir est le mien.

LA PRÉSIDENTE:

1860

Alors on vous écoute nous parler un peu de ce que vous faites.

MONSIEUR MAZEN HOUDEIB:

1865

Oui, en fait, le ROMEL c'est le Regroupement des Organismes de Montréal Ethniques pur le Logement. C'est un organisme qui est établi à Côte-des-Neiges depuis 84. On travaille dans tout ce qui touche le domaine de l'habitation, entre autres la question de sensibilisation des locataires sur leurs droits, leurs devoirs, les propriétaires, etc. et on est, en même temps, à l'intérieur du ROMEL, on a, ce qu'on appelle un groupe de ressources techniques qui est un développeur communautaire, de l'immobilier communautaire ; ce qui fait allusion au logement communautaire qui est sous forme coopératif ou OBNL ou OSBL de l'habitation.

1870

1875

On voulait présenter un mémoire, mais puisqu'on est plus d'accord sur beaucoup d'éléments dans d'autres mémoires qui ont été présentés, qui vont être présentés du Conseil communautaire Côte-des-Neiges, de Projet Genèse ou d'autres, on a dit que peut-être ça vaut pas la peine de répéter les mêmes affaires.

1880

Alors ça me fera plaisir peut-être de vous donner une idée sur comment nous on voit ce type de développement, ce principe de base et répondre à vos questions, s'il y en a.

1885

Principalement, vous savez Côte-des-Neiges ça fait des années qu'on a un problème, entre guillemets, là où il y a pas de terrain à développer pour du logement. Alors c'est un quartier, comme tout le monde le sait, qui est grandement formé de locataires qui payent souvent plus cher que le nécessaire pour ce qu'ils ont, au niveau de qualité et en même temps, les besoins sont criants. Et il y avait pas possibilité de construire de nouveaux logements.

1890

C'est sûr, il y a eu quelques projets qu'on a pu réaliser, mais c'est pas suffisant pour répondre aux besoins de Côte-des-Neiges. Ce qui va se passer dans ce secteur-là, ce qui est planifié ou ce qui peut être modifié, etc., ça, ça va être comme le projet d'envergure à Côte-des-Neiges depuis des années. Que si je fais une petite comparaison avec le site de l'hippodrome, ce projet-là est, du point de vue technique, réalisable à court et à moyen terme, tandis que celui de l'hippodrome, c'est quelque chose qui est un peu long terme.

1895

1900

Alors ce qui fait que si on embarque, nous notre position ou notre point de vue c'est qu'il faut absolument utiliser ce projet comme un tremplin pour faire deux choses. La première est de créer une continuité du quartier Côte-des-Neiges, pas créer un ghetto, ni un ghetto de pauvres ni un ghetto de riches ni un ghetto de...ça veut dire, éviter à tout prix la question de gentrification ou la question de créer ce type de ghetto. Ça doit être dans une vision qui fait une continuité du quartier Côte-des-Neiges.

Cette vision-là était exprimée lorsque plusieurs intervenants ont parlé de créer un lien terrestre entre ce site et Côte-des-Neiges, etc. Ça peut être toutes sortes de moyens qui font en sorte que le quartier Côte-des-Neiges tout entier bénéficie de ce développement.

1905

Ce développement, deuxième principe, doit être nécessairement mixte, dans le sens où les besoins sont très variés. Vous savez, Côte-des-Neiges, on dit toujours dans nos discussions que c'est toujours considéré comme un quartier de transition et on veut sortir de cette réalité. Des gens arrivent à Côte-des-Neiges, c'est très proche des services de transport, etc., surtout des nouveaux arrivants, ils sont mal pris au départ, et du moment où leur situation s'améliore, etc., ils quittent Côte-des-Neiges, en général. Alors, comment retenir cette population ?

1910

Ce projet-là peut être une opportunité unique pour créer cette dynamique de retenir les résidents à Côte-des-Neiges pour dire que quelqu'un qui est, je donne un exemple pour aller un peu dans la pratique des choses, un résident de Côte-des-Neiges qui a les moyens d'acheter un condominium, moi je dirais, un condominium à prix abordable ou autre, peu importe, je dirais, vaut mieux qu'il reste dans le quartier, il achète dans le quartier. Alors ça c'est un besoin qu'un projet comme ça peut éventuellement répondre.

1915

1920

Les personnes qui vivent dans des logements qui payent plus que le nécessaire de leur revenu pour un logement insalubre, etc., ils ont le droit de trouver d'autres opportunités et c'est là où je parle du logement communautaire et le logement social sur le site. Les résidents de Mountain Sights, eux-mêmes qui habitent actuellement dans des immeubles, il faut absolument leur donner l'opportunité de peut-être de trouver un logement qui est locatif, qui est meilleur, et en même temps, le deuxième point qui est important, si on fait ça, on met une pression, je dirais, entre guillemets, positive, pour ne pas avoir l'air négatif, là, une pression positive sur les propriétaires.

1925

1930

Parce qu'aujourd'hui, le problème d'insalubrité, à Côte-des-Neiges et ailleurs, mais Côte-des-Neiges, parce qu'on vit dans le quartier, on le connaît bien, c'est parce que les gens n'ont pas d'autres options. Et les propriétaires, je parle des propriétaires qui sont un peu malveillants, il y a des propriétaires qui sont corrects, quand même, ils profitent, ils abusent de ça, ils savent qu'il y a pas d'autres options. Alors un 3 ½ à Côte-des-Neiges à 700,00 \$ par mois, 750,00 \$, et il est presque délabré, je pense que c'est vraiment inacceptable.

1935

Alors la façon de, comme on dit en anglais, *to trigger*, pour inciter une dynamique différente, c'est de mettre sur le marché des logements neufs, de toutes sortes de catégories confondues, qui fait la pression sur le marché immobilier locatif ; que les gens aient une option pour aller ici et là, et ça, ça peut inciter les propriétaires avec, bien sûr, les programmes qui sont mis de l'avant par la ville ou l'arrondissement sur la question de la salubrité, etc., ça peut les inciter à améliorer leur produit pour attirer de la clientèle.

1940

1945 C'est sûr que qu'est-ce que je dis, ça semble parfois un peu théorique, farfelu, mais c'est pas du jamais vu, c'est fait dans d'autres quartiers. Ça c'est fait même à Côte-des-Neiges dans les années, au début des années 90, oui, au début des années 90 sur la rue Barclay. Ça veut dire c'est faisable si on inscrit un développement dans cette perspective-là.

1950 Le dernier point. Ce que nous on souhaite et on recommande, point de vue technique, c'est qu'il faut absolument que les logements communautaires qui sont supposés être développés sur le site, un peu partout sur le site, peu importe, que ça soit pour la ville, surtout la ville centrale qui autorise d'habitude des budgets, etc., que ça soit une priorité pour les faire le plus vite possible dans le cadre du développement. Et ça c'est, à notre avis, et on
1955 peut se tromper aussi, mais, à notre avis, ça évite une spéculation par rapport aux immeubles existants sur Mountain Sights, parce que les immeubles existants sur Mountain Sights, si théoriquement par rapport au marché ils prennent de valeur, ça serait presque impossible de les acheter et les transformer en coopérative ou OBNL ou faire quoi que ce soit avec. Et si le propriétaire lui-même va rénover, c'est sûr qu'il va augmenter les loyers et
1960 ça, ça sert pas nécessairement la population, ni de Mountain Sights ni de Côte-des-Neiges, en général.

Alors, c'est un peu ça. Je m'arrête ici, puis je réponds à vos questions, si...

1965 **LA PRÉSIDENTE:**

Oui, merci beaucoup. Sur ce dernier point, concernant Mountain Sights, je ne suis pas sûre d'avoir très bien compris. Est-ce que ce que vous nous dites, comment vous faites le lien entre la préservation ou le maintien sur place des gens sur Mountain Sights et le fait de commencer par le logement social ? J'ai pas compris.

1970

MONSIEUR MAZEN HOUDEIB:

Bon. Moi je vais peut-être corriger une chose, j'ai pas dit nécessairement
1975 commencer par le logement social, j'ai dit que dans le cadre de ce développement, c'est pas un projet qui peut se faire du jour au lendemain, parce que le site ou les sites sont des propriétés plutôt privées et puis ça dépend qui achète et qui a un projet pour mettre, etc., et ça c'est pas quelque chose qui se fait de façon automatique ou systématique. C'est beaucoup la question du marché, des négociations, etc.

1980

Alors il va y avoir des projets. Des projets, ça va être comme développé au fur et à mesure ; c'est pas du jour au lendemain, ça va prendre peut-être 3-4 ans, 5 ans, avant que, disons, le projet prenne sa forme qu'on souhaite.

1985 Alors nous on dit qu'au début de cette opération, c'est souhaitable que le logement communautaire soit parmi ce développement-là, parce que c'est extrêmement important pour éviter le facteur spéculation sur le prix des bâtiments existants.

LA PRÉSIDENTE:

1990 Et rappelez-moi, Monsieur, il y a des avantages pour un promoteur à introduire du logement social dans ses projets, n'est-ce pas ?

MONSIEUR MAZEN HOUDEIB:

1995 Oui, il y a, à mon avis, il y a deux avantages. Il y a un avantage qui est je dirais, entre guillemets, un avantage social et puis il y a un avantage peut-être technique. Parce que pour avoir fait plusieurs projets de ce type, un peu ailleurs à Montréal, et les discussions et les négociations, on a compris deux choses. Au niveau social, premièrement le fait qu'un entrepreneur, qu'un promoteur inclut dans son projet du logement social, ça démontre un engagement social d'un citoyen.

2000

Alors les promoteurs sont comme tout le monde, c'est des gens aussi qui peuvent être engagés socialement, qui peuvent être sensibles aux besoins de la population. Alors le fait qu'il embarque, l'avantage, c'est que ça donne cette étiquette comme un promoteur qui est proche de son milieu.

2005

Le côté technique, bien, ça dépend des projets, mais souvent j'ai vu des projets où vous savez lorsqu'un promoteur veut développer des condominiums pour vendre, il doit emprunter de l'argent de la banque, il n'y a personne qui a l'argent dans sa poche, et il les met sur la table, c'est pas comme ça que ça fonctionne ; la banque d'habitude exige, pour financer toutes sortes, une liste d'épicerie de garanties et toutes sortes d'affaires, entre autres la question de vente d'une partie d'un certain nombre d'unités, avant que le financement soit en place, etc., il y a toutes sortes de... On a vu des projets dans lesquels nous on a travaillé, là où la partie communautaire qui est dans le cadre du projet a servi de facilitateur pour le financement, parce que déjà...

2010

2015

LA PRÉSIDENTE:

On sait qu'il y a des subventions qui vont rentrer ?

2020

MONSIEUR MAZEN HOUDEIB:

Pas juste des subventions, il y a un contrat d'achat clé-en-main de cette bâtisse, ça veut dire si le promoteur fait par exemple 300 unités de logement, dont, exemple, 100, je vous donne un exemple, logements communautaires, c'est comme par rapport à l'institution financière qu'il a vendu d'avance 100 unités. Alors c'est un peu... nous on voit qu'au niveau technique ça peut être un avantage.

2025

Ça dépend de chaque projet, c'est pas tous les projets qui sont pareils, mais en général, ça peut servir à ça.

2030

LA PRÉSIDENTE:

2035 Peut-être une deuxième question, ensuite je laisse ma collègue poser les siennes. Vous savez, on nous a beaucoup dit et répété que les terrains étaient chers dans Côte-des-Neiges et Notre-Dame-de-Grâce et que donc à regarder les possibilités d'application de la stratégie d'inclusion sur ce site, on peut en venir à se demander si c'est faisable. Est-ce que c'est possible, compte tenu de la tenure privée des terrains et compte tenu aussi du prix des terrains, puis en plus la spéculation, évidemment, s'ajoute à tout ça.

2040 Vous, comme promoteur communautaire, vous pensez quoi, quelles seraient les conditions qui favoriseraient la mise en œuvre de la stratégie d'inclusion de la ville dans ce contexte-là ?

MONSIEUR MAZEN HOUDEIB:

2045 Bon. Il y a en fait plusieurs points sur cette question, il y a pas une réponse unique, parce qu'il y a des choses qui relèvent, même des choses qui relèvent du gouvernement du Québec, pas du promoteur ou de la municipalité ou autre, lorsque je parle du programme qui finance ces logements communautaires, le programme Accès-Logis.

2050 Nous on sait qu'on est dans une économie de marché. Mis à part, j'ouvre une petite parenthèse, la position du ROMEL, de notre organisation, c'était toujours que le gouvernement doit, d'une façon ou d'une autre, trouver une façon que les projets de logements communautaires soient tarifés différemment que les projets privés. Mais ça, c'est
2055 comme une longue discussion et puis il y a toutes sortes d'ordres professionnels, de syndicats, toutes sortes de monde qui peuvent être opposés, etc.

2060 Mais l'idée, c'est de dire que lorsque moi je fais du logement communautaire, parce qu'on fait du logement communautaire qui est de qualité, on fait pas du logement communautaire *cheap*, c'est pas le luxe total, comme des condos à un demi million de dollars, mais sauf que ça répond au Code du Bâtiment, aux normes, etc., et puis il y a des normes dans Accès-Logis qui sont même un peu plus bonifiées, si vous voulez.

2065 Mais ça, ça coûte un prix. Lorsque je suis dans le marché, les budgets, en général, sont souvent pour des projets, parce qu'il y a des projets ordinaires que les budgets rentrent, c'est pas compliqué, bois et briques, etc., lorsque j'arrive à des bâtiments, par exemple, en béton, là ça commence la subvention à être pas nécessairement adéquate pour faire le projet.

2070 Dans ce sens-là, moi je réponds à votre question, je dis oui, c'est possible, c'est fait auparavant, on a fait beaucoup de projets, déjà des projets en clé-en-main avec des promoteurs dans la stratégie d'inclusion, ça a bien fonctionné. C'est sûr que dans un cas comme ça, le promoteur est obligé de faire, on dit des concessions, dans le sens où, il faut

2075 le dire et on le dit ouvertement, mais il est obligé pratiquement de faire un projet à rabais.
Rabais, dans le sens où, s'il veut rentrer dans les paramètres financiers du programme,
c'est sûr que le promoteur ne peut pas faire de profit sur un projet communautaire. Ça c'est
en partant.

2080 Maintenant, si j'ajoute de la difficulté, ça veut dire un projet qui est d'une certaine
envergure avec ascenseur, je ne sais pas quoi, etc., ça coûte plus cher, alors que les
budgets ne sont pas au rendez-vous, là ça commence à se compliquer, ça devient difficile à
réaliser. Ça prend beaucoup de gymnastique, de discussions, d'analyses financières, de
compromis, des choses comme ça. C'est pas quelque chose qui est automatique,
2085 malheureusement à cause de la limite des budgets, mais c'est faisable, difficilement,
faisable.

LA PRÉSIDENTE:

2090 Parce que vous avez mentionné un avantage à faire du logement social, tout à
l'heure quand vous avez parlé du financement, mais il y en a quelques autres, je pense par
exemple quand, selon la positionnement des logements sociaux, il y a la possibilité, je vais
sûrement le dire de la mauvaise manière, là, mais il y a la question des infrastructures, je
pense... monsieur Benoît est derrière, qui dit oui, oui, oui.

2095 Il y a des avantages, c'est-à-dire que la ville a pas les mêmes exigences ou le
financement est peut-être différent quand il s'agit des logements sociaux qui sont en façade
des infrastructures que quand ce sont des logements privés, mais j'imagine que vous
connaissez ça ? C'est ça que je voulais dire.

2100 **MONSIEUR MAZEN HOUDEIB:**

Oui, mais c'est correct. Ça c'est des éléments, moi je les inscris dans le cadre
d'éléments qui peuvent aider ou entraver, favoriser ou pas favoriser une...c'est des choses
qu'on est obligé de prendre les projets cas par cas, parce qu'il y a pas deux projets qui sont
2105 similaires.

On a vu des projets qui nous ont été proposés, pas sur ce site, je parle d'un autre
quartier, là, où même le stationnement intérieur est partagé entre le logement
communautaire et les condominiums, le stationnement souterrain ; parce que le
2110 stationnement souterrain est très cher pour les budgets des logements communautaires. On
ne peut pas avoir des stationnements souterrains. Alors qu'on est obligé de les faire
lorsqu'on monte en hauteur parce qu'il faut creuser et tout et là on a trouvé un moyen dans
un projet, on a trouvé un moyen de partager, de voir comment.

2115 Alors il y a des moyens et il faut vraiment les chercher.

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

Alors vous dites que le 15% est faisable, 15% de logement social.

2120

MONSIEUR MAZEN HOUDEIB:

Même plus, peut-être.

2125

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

Bien, c'est justement, c'était ça ma question. Vous savez très bien que des intervenants parlent de grand besoin de logement social dans le quartier, vous le connaissez très bien ; ils demandent la construction jusqu'à 40% à 50% de logement social dans ce projet. Alors, est-ce qu'on peut envisager faire au-delà du 15% ?

2130

MONSIEUR MAZEN HOUDEIB:

Écoutez, dans la stratégie, si vous voulez, de revendication, c'est correct, c'est pas...ça veut dire, je pense qu'on a le droit de revendiquer. C'est, je pense qu'on a le droit, parce que les besoins sont là, ça c'est vrai, c'est une réalité. Dans la réalité des choses, il y a des choses qui dépassent les promoteurs, que ce soit communautaire ou privé, qui dépassent l'arrondissement ou la ville, c'est quelque chose qui touche le gouvernement, son programme, le nombre d'unités qu'il va accorder et combien est-ce que Côte-des-Neiges peut avoir d'unités.

2135

2140

Alors aujourd'hui, on n'est pas dans un contexte comme il y a à peu près 8 ans, on n'est pas dans le contexte d'une opération 5000 logements, là, à Montréal, pour dire que peut-être Côte-des-Neiges pourrait prendre comme quartier, peut-être 1000 logements de ces 5000 pour faire des choses, etc.

2145

On est dans un contexte là où il y a un nombre limité d'unités qui est octroyé par le gouvernement. On est dans une récession. Là, c'est un peu mon côté technique qui parle, ça peut être démoralisant pour nous comme groupe communautaire, mais c'est une réalité, aussi. Avec la question, la question du contexte économique, etc., et puis tous les gouvernements disent qu'il faut couper, il faut couper, etc.

2150

Alors, ils mettent sur la table un certain nombre d'unités de logements, disons 1000 ou 800 unités pour la programmation d'Accès-Logis, qui doivent être distribués dans 19 arrondissements et peut-être dans d'autres villes reconstituées, s'ils en veulent là, mais, j'ai pas vu encore, mais, disons... Alors, ça, vous savez dans chaque arrondissement, dans chaque quartier, il y a des groupes communautaires comme nous à Côte-des-Neiges ...

2155

LA PRÉSIDENTE:

2160 Qui réclament.

MONSIEUR MAZEN HOUDEIB:

2165 Qui réclament, qui revendiquent, qui s'organisent. Alors c'est pas évident et ça devient parfois, par rapport à nous, pas très réaliste non plus, mais c'est correct, on est à 100% d'accord avec la revendication comme telle, on n'est pas contre, on le fait.

2170 Mais en même temps, lorsqu'on regarde un peu le côté technique, on est un peu plus calme par rapport à ça, et on dit, il faut qu'on trouve un moyen de faire des projets structurants, des projets avec des objectifs clairs qui répondent à des besoins urgents. Il faut commencer comme ça et puis si on est capable d'aller plus loin, on va y aller, si on n'est pas capable, on n'est pas capable, on attend l'année d'après, et ainsi de suite. Il faut être un peu réaliste.

2175 **LA PRÉSIDENTE:**

2180 À part la question de l'augmentation des enveloppes fournies par le gouvernement du Québec, est-ce que la ville pourrait mettre en place certaines conditions supplémentaires qui, sans être non plus trop coûteuses, on sait que la ville a des moyens qui sont limités, pourrait favoriser le développement de logement communautaire à l'intérieur de projets jugés viables par les promoteurs ?

2185 Est-ce qu'il y a d'autres choses, sur la base de votre expérience, en particulier dans Côte-des-Neiges, est-ce qu'il y aurait des conditions, quand on parlait de prix reliés aux infrastructures qui favorisent par exemple les promoteurs communautaires et qui donc favorisent aussi des associations entre promoteurs communautaires et promoteurs privés, est-ce qu'il y a d'autres éléments comme ceux-là, quelques-uns que la ville pourrait peut-être prendre en considération et ajouter à son programme ?

2190 **MONSIEUR MAZEN HOUDEIB:**

2195 Moi je vais faire un peu la séparation entre l'arrondissement et la ville centrale, dans le sens où l'arrondissement a ses propres règlements de zonage ou autres, etc., c'est eux qui s'en occupent de ça. La ville centrale, c'est elle qui autorise les budgets et les unités.

2200 Moi, par rapport à Côte-des-Neiges, parce que là on parle Côte-des-Neiges, ce projet-là, je ne parle pas... à Côte-des-Neiges notre expérience avec l'arrondissement était une expérience positive depuis des années, tant au niveau politique qu'au niveau des responsables des départements d'urbanisme, etc. Ça veut dire que lorsqu'on faisait des projets à Côte-des-Neiges, on a eu une grande collaboration de leur part. Et ça, ça facilite,

2205 que ce soit un projet régulier ou clé-en-main ou peu importe, lorsque l'arrondissement et les gens de l'arrondissement sont ouverts et puis ils accompagnent le projet, etc., il y a beaucoup d'éléments, comme la question des stationnements, la question de...certaines exigences qu'eux ils sont toujours capables, ils l'ont fait dans plusieurs projets de dire, ok., on va trouver une position qui est meilleure et puis qui est correcte et puis on y va.

2210 Moi j'ai vu des arrondissements où il y a aucun projet qui pouvait voir le jour à cause qu'on s'obstine par exemple sur des stationnements, de deux stationnements par logement, par exemple. On doit creuser les souterrains, etc., et il y a aucun projet qui peut être viable.

2215 Alors par rapport au promoteur, si la partie communautaire n'a pas le même coût à cause qu'on facilite ce type de choses, ça, c'est des éléments qui facilitent, bien sûr, l'application. Ici, à Côte-des-Neiges, ça c'est la partie qui m'inquiète le moins, parce qu'on a notre expérience avec les gens de l'arrondissement et puis ça va très bien, on n'a pas vraiment de problème.

LA PRÉSIDENTE:

2220 Bon. Alors...

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

2225 Oui, j'ai une question, oui, sur les logements familles. On sait que c'est aussi un grand enjeu à Côte-des-Neiges : il y a surpeuplement. Économiquement, est-ce que la construction de logements-familles, quelles sont les conditions qu'il faut réunir dans ce projet pour voir un pourcentage convenable de logements-familles, est-ce que c'est faisable économiquement ?

MONSIEUR MAZEN HOUDEIB:

2230 Oui, c'est faisable, parce que, je vais expliquer une chose. Madame, tantôt madame Roy a parlé des coûts des terrains, etc., effectivement, moi je peux dire dans tout Montréal les prix des propriétés n'est pas évident, c'est trop cher par rapport au programme. C'est pas juste à Côte-des-Neiges. À Côte-des-Neiges spécifiquement, du moment où on annonce un projet de cette envergure, etc., il y a toujours des promoteurs ou autres qui vont faire des offres, etc. Alors le marché bouge, et puis il bouge à la hausse d'habitude quand on est dans ce contexte-là. Alors ça, c'est une réalité.

2240 À cause de ça, pour viabiliser un projet, même pour un promoteur privé, il doit faire un bâtiment en hauteur pour compenser, parce qu'il faut avoir un certain nombre d'unités par rapport au coût du terrain qui justifie un peu, dans leurs calculs, parce que le calcul dans le privé pour les condos est différent de notre calcul dans le communautaire ; alors eux, ils peuvent faire un stationnement souterrain, parce qu'ils peuvent le vendre, disons, à

2245 15 000,00 \$ ou 20 000,00 \$, et ils peuvent se permettre d'avoir un coût par unité du terrain de 25 000,00 \$, ils peuvent l'absorber dans le prix d'un condo. Dans le cadre du logement communautaire, c'est pas faisable.

2250 D'habitude, en principe, la Ville de Montréal, le Service de l'habitation, était toujours peu favorable pour les logements en hauteur pour familles, pour éviter la question de circulation ascenseurs/enfants, etc., c'est comme moins, je veux dire moins intéressant pour les familles. Alors on favorisait toujours les appartements traversant, des choses comme ça, trois étages. Ce qui est dans un contexte d'un terrain très cher, c'est impossible à viabiliser, il n'y a aucun moyen de la viabiliser.

2255 Par contre, on a trouvé des solutions. Il y a eu des projets ailleurs. Et dans ce projet-là, c'est ce qu'on envisage. Lorsqu'on veut discuter technique avec les promoteurs, c'est ce qu'on envisage. Il y a une façon qu'on a appliquée à Place l'Acadie-Henri-Bourassa, on a fait des logements en hauteur, mais on a pris les trois premiers étages, on les a transformés en appartements traversant avec des entrées individuelles et avec des grands logements.
2260 C'est-à-dire les familles sont sur les trois premiers étages par exemple, et puis les 3 ou 4 autres étages, 6,7 ou 8, c'est des logements qui sont plus petits, des 3 ½, des 4 ½, là où il y a des couples, un enfant, ou couples sans enfant ou personnes seules.

2265 Alors on peut créer dans ce cas-là, même les ascenseurs sont utilisés, pas par les enfants qui habitent les trois étages, parce que les trois étages il y a pas d'ascenseur, c'est des escaliers. Alors ça, c'est une solution du point de vue technique qui nous dit que dans un cas où le terrain est trop cher, si on monte en hauteur, on peut mettre plus d'unités, on risque d'arriver à une viabilité.

2270 **MADAME JUDY GOLD, commissaire:**

2275 J'ai juste une dernière question, très vite, je ne sais pas si vous pourrez me répondre, je la pose quand même. 15% faisable, qu'est-ce qui est faisable en pourcentage, selon vous ? Est-ce que vous êtes capable de le dire, de donner un ordre de grandeur ?

MONSIEUR MAZEN HOUDEIB:

2280 Ça dépend du projet. On travaille, on discute actuellement avec un des promoteurs et on parle d'à peu près 25% de logements communautaires.

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

Pour le projet.

MONSIEUR MAZEN HOUDEIB:

2285

Oui, ça veut dire c'est faisable, parce que ça dépend du projet, comment le montage financier se fait et comment le promoteur est capable de balancer et de faire du... comment dire, de l'inter-financement entre les deux projets, des choses comme ça.

2290

LA PRÉSIDENTE:

Merci infiniment d'être venu, puis d'avoir répondu à nos questions.

MONSIEUR MAZEN HOUDEIB:

2295

Merci.

LA PRÉSIDENTE:

2300

J'appelle maintenant monsieur Charles Hammer. Monsieur Hammer représente ici, Up-Town Volvo, une entreprise installée sur le site. On vous écoute, Monsieur Hammer. Avez-vous besoin du pointeur, peut-être que oui ?

MONSIEUR CHARLES HAMMER:

2305

Je vais lire ça en anglais, mais je peux répondre en français par après.

LA PRÉSIDENTE:

2310

Allez-y en anglais.

MONSIEUR CHARLES HAMMER:

2315

I'm Charles Hammer, I'm submitting this brief on behalf of Up-Town Automobiles Inc., which operates a Volvo dealership on Paré Street, close to the corner of Victoria and de la Savane near Jean-Talon. The property we cover is basically where the 70 odd single family units, from what I see, are planned to be.

2320

Our facilities are, we use three buildings: one is 4900 Paré, one is on 4985 Buchan and one is at 4815 Buchan. Two of the three buildings have been substantially upgraded and renovated in the past 10 years, so we have substantial investments in the real estate, and are currently used to exploit the operations as a car dealership.

2325

We employ between 50 and 70 people in a full-time capacity, depending on the seasonality of our business; and I would like to draw your attention to the fact that that means that there are 70 families who depend on their livelihood through the survival of this

business. Just as they are potentially 70 families who could be living in the property on that land.

2330 We sell and lease new and used cars as well as providing after sale service for them. This project is of interest to us, because the plans which have been proposed show that our three buildings have been replaced by some form of residential housing and because of the nature of the street, given consumers access to our buildings, namely Victoria, Paré, Buchan and de la Savane, our plant to be changed substantially and if the current changes go
2335 through, they will be to the detriment of our business.

 I have attended two meetings organized by the Public Consultation Office. One for a select group of business owners in the area, and the other, a public forum held in a school on November 22nd. At these meetings, the city planning department representatives have
2340 been very eloquent explaining the reasoning and logic which is driving the need for the proposed changes.

 In principle, we are in agreement with most elements of the TOD concept. However, we feel that the proposal is slightly utopian in its current form due to the fact that it shows a
2345 current picture, making sure to show the worst parts of the area, not the best, and a picture of the final result. What it is not really addressing, is how this transition will be made. When taking into perspective, from the perspective of the current stake holders, which, in this case, are the business owners of the area, as well as the residents of Mountain Sights and even the new residents in the condos built in Côté Ouest.

2350 In both these meetings, normally we expect in these meetings that business owners and residents are at logger heads with each other, but it was quite, I was quite astonished to hear that we have many of the same complaints, namely inadequate parking capacity, uneasy access by car and indirect access by city bus. On the positive side, the same groups
2355 agreed upon the benefits provided by greenafying the sidewalk areas and addressing pedestrian issues.

 Our concerns about this project, from the perspective of our business are the following:

2360 What can be done to ensure our clients have easy access to our business with their car? We are in the car business and people buy cars out of volition, they are not forced to. What can be done to maintain and/or increase the amount of parking available in the area and how can this be achieved while meeting the city's goal of TOD environment?

2365 My office has a view of the corner of Jean-Talon and Victoria and de la Savane, Buchan and Paré, so I lately have started to daydream and watch the traffic flows on all these corners here and, in my opinion, enhancing the pedestrian experience in our area could be achieved by doing the following:

2370

One: cancel the plan to have Victoria terminate at Jean-Talon and allow it to cross Jean-Talon as it currently does. Eliminate the small passage way where Victoria bridges Paré and de la Savane. On the plan it is, this is Victoria here, what I'm suggesting is that you allow it to continue as it does currently, but block off this corridor here.

2375

Convert Paré, between Décarie and Jean-Talon, into a two-way street with some sort of treatment, beautification medium, dividing the two directions of traffic. In other words, Paré is extremely wide, if you have frequented the area, this is Paré here, and it is literally 4 lanes wide, without demarcation, and when the traffic goes through, you very rarely see cars going more than one lane, they are not going side by side, they are going one at a time. So if we were to narrow it and have traffic going in both directions, you could probably make it much easier for pedestrian to cross the street and also it would, obviously, slow down the traffic.

2380

2385

The fourth thing is to reduce the useful width of Buchan. Again Buchan is another street which changes width as it goes along and again nobody ever drives in it more than...they don't drive side by side. So you could reduce the useful width of Buchan, between Mountain Sights and Paré, to a width large enough to allow parking on both sides, with one lane for traffic; and Buchan is a one-way, and I would suggest that then you allow Buchan to only exit into Jean-Talon therefore making the corner of...if you had Paré going two lanes here, it would end at Victoria, and Buchan would come around the corner here. If you look at the way the people use it, that would give you much less traffic flow going around the block, the way it currently does, you would eliminate the problems or speeding and you would still have access to all the buildings that are currently there.

2390

2395

Adopting these changes would adequately address the concerns of local business owners by still allowing their clients the accessibility they currently have, while at the very least not decreasing the amount of parking available. For the current and future residents of the area, the sidewalks would be more inviting and the street crossing less imposing than they are currently. Also, by keeping Victoria open, the possibility of having a bus line, which goes pass the doorsteps of the new residences, equidistant from de la Savane and Namur metro stations would truly embrace the TOD theory.

2400

LA PRÉSIDENTE:

2405

Merci, Monsieur Hammer. Vous savez que la proposition que vous faites ressemble beaucoup à celle qui a été faite par le comité de résidents de Mountain Sights ?
Vous le saviez ?

2410 **MONSIEUR CHARLES HAMMER:**

Non, non, tout ce que... j'étais dans les consultations, alors j'ai vu qu'ils ont fait quelques demandes, puis que leurs problèmes ou leurs préoccupations étaient les mêmes que les nôtres, puis je crois que, you know... J'ai essayé à pied d'aller de l'emplacement de mon commerce, qui est ici, jusqu'au métro ici, dans le mauvais temps, puis je vous dis, qu'il n'y a pas un chat, même avec les coupures que vous allez faire, qui va faire ça le soir...

2415

LA PRÉSIDENTE:

2420 Avoir envie de se promener là ?

MONSIEUR CHARLES HAMMER:

C'est ça. Et que les Bixi qui ont été suggérés, ont déjà été enlevés au centre-ville, alors, you know, c'est quelque chose de très noble, mais je crois qu'il y a un rêve, puis il y a la réalité. Puis j'ai un commerce qui est là depuis longtemps, alors je dois rester avec la réalité, mais je crois qu'il y a une chance que les choses puissent changer dans cette direction-là.

2425

2430 **LA PRÉSIDENTE:**

Alors, donc, si on suit votre raisonnement, il serait possible de finalement limiter la circulation sur Paré et sur Buchan par rapport à ce qu'elle est actuellement, du moins rétrécir la largeur des rues et donner quand même un accès convenable à votre commerce. Et j'imagine maintenir les sentiers pédestres ou peut-être faire en sorte que des sentiers pédestres existent quand même pour faciliter le transport actif. Et donc, à ce moment-là, réussir à combiner plusieurs objectifs ?

2435

MONSIEUR CHARLES HAMMER:

2440

Oui, effectivement. Si vous permettez, ici la rue est alignée ; si vous regardez ici, ça, c'est la rue Paré et la largeur, comme je dis, c'est probablement 4 voies de large, d'ici à là. Ce qui le rend incompatible avec les piétons, c'est le fait que le seul endroit où ils peuvent traverser la rue, vraiment sans avoir de circulation, où il y a un feu de circulation est ici, puis le prochain c'est à Décarie, parce que d'ici à Décarie, il n'y a aucun endroit où ils puissent traverser. O.K.

2445

La deuxième chose, c'est que pour avoir accès ici aux commerces qui sont ici, tout le monde doit, soit venir de la rue Victoria par ici ou prendre la rue Buchan par ici. Mais quand...la dernière semaine, disons, j'ai honte de dire, je n'ai pas travaillé, j'ai été comme observateur dans mon borough pour voir qu'est-ce qui arrive avec la circulation.

2450

LA PRÉSIDENTE:

On va vous donner le titre d'adjoint à l'Office de consultation publique.

2455

MONSIEUR CHARLES HAMMER:

Et ce que j'ai vu, c'est que premièrement, la plupart de la circulation qui provient de Victoria s'en va ici à de la Savane. Alors si cette passerelle-là est fermée, comme c'était le plan, vous allez diriger cette circulation par ici et là. O.K. Tandis qu'il y a un autre montant de circulation qui veut aller à Décarie, l'entrée sur l'autoroute Décarie est ici, alors ils empruntent ça de Victoria.

2460

La deuxième chose, c'est Buchan ici, puis si pour mon commerce, il y a des petits commerces dans l'édifice ici, puis il y a des commerces sur la rue ici, ainsi que le mien ici, si nous avons la circulation qui va en deux sens ici, premièrement ça va ralentir la circulation, deuxièmement, si on enlève cette partie ici, seulement le monde qui veut aller là, va continuer sur Victoria et en prenant Buchan, après environ cette porte ici, il y a seulement cet édifice ici qui a besoin de Buchan.

2465

2470

Alors, ce que je suggère c'est de prendre Buchan pour que ça rejoigne, disons qu'on appelle ça Paré, que ça rejoint Paré ici. Alors la seule façon de sortir de Buchan, au lieu d'avoir le tour du block, c'est de se retourner vers Jean-Talon.

2475

Là ça veut dire que toute cette section ici, c'est deux voies, puis vous pouvez mettre un parc ici ou le cercle où Buchan va vers de la Savanne ou vers Paré ou tout ça. Alors c'est très proche au plan que vous avez là, sauf que ça nuira beaucoup moins à nos commerces, à tous les commerçants. Ça aidera les choses avec les choses verts ; vous pouvez augmenter le trottoir, c'est vraiment quelque chose qui peut être *an interim step to this development if it ever gets there*.

2480

LA PRÉSIDENTE:

I would like to thank you very much for your contribution for all the time you putted. Thanks a lot. Maybe Judy would like to ask you a question?

2485

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

I just have two quick questions for you. You mentioned of course the inadequate parking on your property, is there sufficient parking for your employees and your clients, your customers on your property as such?

2490

MONSIEUR CHARLES HAMMER:

2495 Our customers all park on our property; for our employees, 75% of the year, yes, because it currently depends, you know, we have parking for employees, customers and our new car inventory, so it depends how the flow of inventory is. I would say in the peak months in the early spring, our employees have to park on the street, but the rest of the time we are able to...

2500 **LA PRÉSIDENTE:**

And does the majority of your employees come to work by car?

MONSIEUR CHARLES HAMMER:

2505 As far as I know, almost all except one who lives in one of the condos in Côté West, and he bought a parking spot.

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

2510 Of course, access to your business is a major concern of yours. Do you require a two-way street to access your business?

MONSIEUR CHARLES HAMMER:

2515 My concern is really that the...again I'm a car dealer and to a certain point, we sell Volvos, so if you want to buy a Volvo, you are going to come there, but if it becomes too difficult for the client to get there, if it's off the beaten path, it becomes less of a viable business operation.

2520 Now, if Victoria is closed, then effectively you have a lot of the traffic, our clientele coming down from Westmount, down Victoria, who then has to go through a big loop and then will eventually become an inconvenience for them.

2525 So, to me, it's just, again from walking the street, being a frustrated pedestrian when I'm trying to go across the street to get a sandwich at the restaurant across the street, there is something that has to be done or can be done. And if you look at the amount of traffic there, on Paré, you can reduce that.

2530 I just looked at it, and it's the same thing at the Jean-Talon...there's not a lot of volume of traffic that really has to go through there, so there's no harm in doing something like you do on Décarie and Ville Saint-Laurent.

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

2535 I understand. But my question is more precise.

MONSIEUR CHARLES HAMMER:

2540 O.K.

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

2545 Does it have to be a two-way street, for example in the scenario that Jean-Talon would remain opened...

MONSIEUR CHARLES HAMMER:

2550 If Buchan is closed, yes, because I have two accesses, I need, in other words if you close Buchan the way I suggest, I need Victoria opened and I need two-way because the people coming from the other side have to get in without going around. So if you...the suggestion was made looking at the whole thing together.

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

2555 O.K. Thank you.

LA PRÉSIDENTE:

2560 Thank you very much, Mr. Hammer. J'appelle maintenant monsieur Sam Scalia. Bonsoir, Monsieur Scalia. Merci de votre intérêt, on est bien content de vous avoir avec nous pour pouvoir vous poser quelques questions. - Est-ce qu'on a de l'eau pour monsieur Scalia ? On vous écoute.

MONSIEUR SAM SCALIA:

2565 Bonsoir, Madame la Présidente, Madame la Commissaire. Merci de me permettre de venir vous dire quelques mots pour présenter le mémoire que nous avons fait parvenir à l'Office et répondre à vos questions.

2570 Je vais tenter de vous résumer notre opinion, mais je veux aussi citer quelques extras, les plus importants de notre mémoire. Ne soyez pas surpris, les extraits du mémoire sont en anglais ; c'est une langue que je maîtrise mieux, surtout pour un texte écrit.

2575 D'abord vous dire quelques mots de notre entreprise. Les Immeubles Devmont, il s'agit d'une entreprise familiale qui a eu ses origines depuis 1965, par monsieur Francesco

Scalia et qui a pour la mission de développer des projets immobiliers de qualité. L'entreprise s'est spécialisée au fil des années dans la construction d'immeubles en copropriété.

2580 Nous connaissons bien le secteur de Namur-Jean-Talon, puisque nous y avons fait construire le splendide projet Côté Ouest, dont nous sommes très fiers. La population qui habite ce secteur mérite qu'on poursuive nos efforts pour aider à la revitalisation du quartier et pour que tous aient une meilleure qualité de vie, les résidants actuels et les nouveaux résidants que nous souhaitons attirer.

2585 Dans notre mémoire nous écrivons, d'ailleurs : Three metro stations at walking distance, walking distance for many of the services, less than one minute drive to Decarie, few kilometers from the downtown core, a run down area of barricaded warehouses , parking lots and old industrial commercial buildings, what better place for an urban transit oriented residential development.

2590 This is precisely the vision of the borough of Côte-des-Neiges has been developing in the last five years, to develop this entire area into an urban residential area.

2595 Devmont's vision coincides exactly with this vision, with this long term vision of the borough Côte-des-Neiges.

2600 Évidemment, notre mémoire présente aussi quelques caractéristiques de notre projet Côté Ouest. It's an over ambitious project of 292 condominium units in which the sales started in February of 2008. Today, less than two years later, 272 families have planted roots in the Namur-Jean-Talon area. It is important to know that only three years ago, there was no activity on this land of 40 000 sq. ft, barricaded and abandoned warehouse. Devmont brought credibility to this area. We are proud of the leadership we demonstrate, but, most importantly, we are committed to continue our work to improve the quality of life in the neighbourhood.

2605 For this project, the major part of development was to offer a high quality concrete building of original design, at affordable prices to encourage families with the construction of 25% of the project as three bedrooms, energy conservation, water retention and maximize green spaces with over 60% green.

2610 The demand exceeded all expectations and it was a clear sign that this area was a natural and strategic location for residential development. At the opening of the sales office, in February 2008, for Côté Ouest, phase I, over 50 people lined up and the line up remained constant over the whole week-end. 90 units out of 142 were reserved on the first week-end.

2615 In February 2009, only one year later, similar results for phase II: line-ups over the whole week-end and 70 reservations.

2620 Our priority on affordable housing, in part a joint venture with the SHDM, where for this project 80% of the units were categorized as affordable. This program allows the possibility to purchase, with only 1 000,00 \$ cash down was a total success. 4% of the purchasers had a former address on Mountain Sights, and over 35% had a former address in the Côte-des-Neiges-N.D.G. borough.

2625 Aujourd'hui, je veux que vous sachiez que nous avons l'intention de poursuivre cette voie. Nous croyons en l'avenir du secteur et du quartier. Dans notre mémoire, nous vous présentons sommairement le projet sur lequel nous travaillons.

2630 Evidemment, j'aimerais vous dire que tous les contrats d'achats et nos ententes de développement sont signés, mais ce n'est pas encore tout à fait le cas. Je ne peux donc pas régler tous les détails pour des raisons commerciales évidentes, mais notre mémoire annonce clairement nos intentions.

2635 Devmont is presently working on the development of 381 condominium units, and the development of 95 social housing units in the neighbourhood. 15% of the units of the 381 units will be affordable and 25% of the 381 units, which is 95 social housing units, for a total of 40%.

2640 If our discussions with the borough and the City of Montreal are successful, the social housing figures will exceed the city's requirements by 10% with its offering of 25%, total.

2645 In our opinion, this will greatly contribute to the social mix of the neighbourhood. One of the most important key to improve the quality of life of current and future residents, along side with security, quality housing, convivial public spaces, green spaces and a vibrant life community.

2650 There are different needs of housing for different individuals with different socioeconomic conditions. We understand that perfectly. But with an open mind, flexibility and an integrated vision of development, Devmont is convinced that we can succeed in finding solutions to respond to all these needs.

2655 Devmont, a social responsible company, is working in close collaborations with the social groups of this area for this development of 95 social housing units. The relationship between the promoter and the social group is the one of the most important relationships for the development of major projects in urban areas of Montreal.

In every development, the promoter has a very large risk: purchase of the land, design of suitable product for the market, the marketing, economic conditions, financing, respecting budgets, execution, construction and long term guarantees.

2660 It is important to encourage promoters for the development of these major projects and the social groups must work closely with the promoter to provide solutions and maintain proper balance to ensure that projects are economically viable. It is also important that the funding for these turnkey projects, *clé-en-main*, from the provincial Government are modified.

2665 The present provincial programs that exist are not suitable for the Montreal region and concrete structure design. These programs are designed for the general Quebec area and for wood structure design. The programs do not take into consideration the additional costs for the land per door. The price of land per door for a 2 bedroom unit in Montreal
2670 ranges from 20 000,00 \$ to 30 000,00 \$. The provincial government does also not provide an amount for concrete structure design. The developer, in the majority of cases, with these two conditions, will develop social housing units at a financial loss.

2675 Devmont wishes that the Office de consultation publique de Montréal takes a stand and recommends that the government programs of social housing funding should be modified to better take into account specific conditions of similar revitalization projects, particularly regarding the price of the land.

2680 Je me permets d'insister: il faut que les règles de financement du logement social provincial soient bonifiées si on veut vraiment répondre aux énormes besoins de la population. C'est particulièrement vrai pour le secteur Namur-Jean-Talon, mais c'est vrai aussi pour toute la Ville de Montréal.

2685 Ceci dit, même avec les règles de financement actuelles, si on utilise notre imagination et si on agit avec la flexibilité, je suis persuadé que nous allons réussir. En tout cas, la collaboration avec l'arrondissement, la ville et les groupes de ressources techniques, est excellente. J'ai plein de confiance dans les résultats à venir.

2690 Permettez-moi en terminant de vous présenter la conclusion de notre mémoire et de vous soumettre une proposition mineure pour améliorer le projet proposé par l'arrondissement.

2695 Globally, the Namur-Jean-Talon vision will provide: condominium living and public transit oriented development; urban green development with over 55% green spaces in each development; reduction of traffic and increase of green public spaces, including walkways and bicycle paths; allow young people and families to purchase affordable properties and stay in the Montreal area and provide social housing above 15%.

2700 Presently, an associated group of Devmont has already a permit to provide subsidized daycare on Paré Street for over 75 children; a first step in adding services to the area.

2705 Devmont has full confidence in this Namur-Jean-Talon area and is in full accordance to all the objectives set out by the borough of Côte-des-Neiges for the planning and the development of this area. The only modification that is recommended by Devmont, is to provide a minimum of 50% street parking on Buchan and Paré. Presently, the plan accommodates a small percentage of street parking, such a small recommendation to improve such an important vision.

2710 Je vous remercie beaucoup de votre attention and I'll be more than happy to answer your questions, thank you.

LA PRÉSIDENTE:

2715 Merci, Monsieur Scalia. Madame Gold?

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

2720 Monsieur Scalia, you are presently working on the development as you said of 381 condo units and 95 social housing units, as I understand. Are the condo units and the social housing units located on the site here that we are looking at?

MONSIEUR SAM SCALIA:

2725 Well, like I mentioned earlier, for economic reasons, I don't want to go into the details of it, but the social housing units are in the neighbourhood.

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

2730 In the neighbourhood. So it means exterior of this particular area?

MONSIEUR SAM SCALIA:

2735 Like I said earlier, I don't want to go into this.

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

2740 That's fine, I understand that. O.K. During the meeting we held several weeks ago with several business owners, and you were present, you mentioned at that time that, I believe, 55% of the parking spaces of Condo Ouest had been sold; is that correct, of the Phase I, of Condo Ouest, am I correct with that figure?

MONSIEUR SAM SCALIA:

2745 That's right. When we built Côté Ouest, Phase I, I think we had around 65% or 70% parking spaces, but not all of them are sold.

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

2750 In Phase II, do you have the percentage?

MONSIEUR SAM SCALIA:

In Phase II, we are not fully sold yet, so we still have 14 units to sell.

2755 **MADAME JUDY GOLD, commissaire:**

I'm curious to know, do you have any idea why a certain percentage of parking spaces were not sold, do you think it's because the availability of parking on the street or because perhaps the cost of parking is costly so people couldn't afford to pay for the interior parking space, do you have any idea?

MONSIEUR SAM SCALIA:

2765 I believe for Côté Ouest, Phase I, we benefited that on the north side of de la Savane, there's a cemetery, so there's really no users on a daily basis. So it could be that some of the people on the Côté Ouest, Phase I, didn't buy parking for that reason, but also it could be that people don't have a vehicle and since we are at a walking distance from a metro station, people who use the public transit would buy on our project.

2770 But we didn't do a specific study or a survey to figure out why the people purchased without a parking. But on Phase I, was like close to 50% of the people that bought parking.

LA PRÉSIDENTE:

2775 Merci, Monsieur Scalia. Monsieur Scalia, vous dites dans votre mémoire qu'il y a 4% de vos acheteurs qui, j'imagine que c'est pour le projet Côté Ouest, qui habitaient sur la rue Mountain Sights avant ?

MONSIEUR SAM SCALIA:

2780 That's right, I counted the numbers of people that lived on Mountain Sights that bought on Phase I and II, and at the time we were about 270 units sold out of 292, there was 10 people.

2785 **LA PRÉSIDENTE:**

Et vous parlez de 35% des gens qui sont venus du quartier lui-même, du quartier de Côte-des-Neiges.

2790 **MONSIEUR SAM SCALIA:**

Yes.

2795 **LA PRÉSIDENTE:**

Est-ce que parmi ces 35%, il y avait des gens qui venaient du quartier immédiat, de la partie immédiatement au sud de Jean-Talon ou si les gens venaient d'un peu partout dans Côte-des-Neiges ?

2800 **MONSIEUR SAM SCALIA:**

In the count, we really looked at the postal codes for all of N.D.G. and Côte-des-Neiges, Snowdon, so, if you want, I can get back to let you know how many per postal code.

2805 **LA PRÉSIDENTE:**

Yes, I would like to know.

2810 **MONSIEUR SAM SCALIA:**

O.K. I we can get back to you. We have the exact count of how many people per area.

2815 **LA PRÉSIDENTE:**

O.K. And at the end of your brief you say, you suggest a minimum of 50% street parking, 50% of what?

2820 **MONSIEUR SAM SCALIA:**

2825 In the present plan of Namur-Jean-Talon, for Buchan and Paré street, they want 0% street parking; they want a street where there's only vehicle that traverse, and there is no parking on either side. But the reality is, is when you are building projects or people are living in these buildings, they are going to have visitors. If I take an example of Côté Ouest II, we only have underground parking because we tried to maximise the green space, so we have like 63% green space, so we don't have any outside visitor parking, so some projects won't

have that type of luxury of having outside visitor parking, so we have to have some visitor parking for the streets.

2830 **LA PRÉSIDENTE:**

O.K. Donc, ce que vous espérez, c'est qu'on vous alloue 50 % des places de stationnement sur la rue Buchan ou 50% de la rue Buchan qui pourrait contenir des places de stationnement, je comprends pas sur quoi vous calculez le 50% ?

2835

MONSIEUR SAM SCALIA:

O.K. What I'm saying it's, let's say we take Buchan street, you have two sides of the street, let's say we have one-way traffic, and the cars are parked on both sides; cars should park at least on one side of the street, but the number could vary, I'm saying...like if we look at different areas in Montreal, we always have some kind of street parking for visitors.

2840

LA PRÉSIDENTE:

2845

O.K. So what you are telling us, is that you are now working with social groups?

MONSIEUR SAM SCALIA:

Yes, we are working with the ROMEL group.

2850

LA PRÉSIDENTE:

The ROMEL group, to develop this project of 95 social housing units. It's interesting.

2855

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

The last thing, you mentioned that you have a permit to provide a daycare on Paré, is this in the Côté Ouest, just out of curiosity?

2860

MONSIEUR SAM SCALIA:

No, it's in the building, the 4700 building, it's the building right east of it. It's right here. So this is Côté Ouest and right now here there's a commercial building and it's going to be right here the daycare. It will probably open, I think, in the month of April.

2865

LA PRÉSIDENTE:

C'est très intéressant, Monsieur Scalia. Merci beaucoup pour votre contribution.

2870 **MONSIEUR SAM SCALIA:**

Merci.

2875 **LA PRÉSIDENTE:**

Merci. N'oubliez pas de me revenir avec la réponse sur les codes postaux.

2880 **MONSIEUR SAM SCALIA:**

Est-ce que je peux envoyer les e-mail à monsieur ici ?

2885 **LA PRÉSIDENTE:**

Oui, à Monsieur Goulet, que vous connaissez bien, oui.

Alors, notre dernier intervenant pour ce soir, j'appelle monsieur Daniel Grenon, qui représente l'Association locale de l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce de Projet Montréal. Allez-y, on vous écoute.

2890 **MONSIEUR DANIEL GRENON:**

2895 Madame Roy, Madame Gold, bonsoir, puis bonsoir tous les concitoyens. Merci pour cette occasion de nous, bien, pour nous laisser la chance d'exprimer notre point de vue, puis il y a plusieurs idées qui étaient bien intéressantes, que j'espère y participer un peu au nom de l'Association locale de l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce, qui est composée de membres du parti politique municipal Projet Montréal qui résident dans l'arrondissement.

2900 Alors l'intérêt que nous portons au projet de développement du secteur Namur-Jean-Talon, c'est dû au potentiel d'amélioration de ce quartier actuellement et puis spécifiquement nous tenons à en augmenter l'attrait pour une portion des 10 000 ménages qui quittent annuellement Montréal pour s'établir en banlieue.

2905 L'Association locale d'arrondissement C.D.N.- N.D.G. constate les efforts affichés en vue de développer le secteur autour des transports collectifs et un tel développement, afin d'obtenir un quartier à échelle humaine, sécuritaire et attrayant, qui favorise des déplacements à pied, devrait réussir à créer un sentiment d'appartenance chez ses futurs résidents, à condition qu'il ne s'agisse pas seulement d'une campagne de mise en marché.

2910 C'est à ce titre que nous avons quelques suggestions. Il y en a plusieurs qui ont déjà été dites, bien, il y a, notamment assurer la mixité sociale par le logement. Alors nous tenons à nous assurer que la proportion de 15% de logements sociaux soit respectée par les

2915 promoteurs et puis concerne aussi des logements familiaux, c'est-à-dire des logements, bien, des 5 1/2 ou des 6 1/2, qui sont propices à accueillir des familles avec au moins deux ou trois chambres à coucher.

2920 Puis il y a, bien, nous souhaitons aussi des incitatifs soutenus, ainsi qu'une direction municipale claire et forte au chapitre des logements familiaux et sociaux. Et par rapport aux logements familiaux abordables de qualité, nous proposons, en tant que mesure incitative, à utiliser les transports collectifs, de fournir une carte d'autobus/métro aux nouveaux acheteurs pour une période de deux ans suite à leur arrivée. Alors nous croyons que cette mesure servira d'incitatif à l'achat, ainsi qu'à l'utilisation du transport collectif, tout en réduisant la place dédiée au stationnement lors du nouveau développement.

2925 Toujours dans l'optique d'assurer une mixité sociale, diversifier le type d'offres de logements en incluant des coopératives d'habitation, ainsi que des unités permettant l'accès à la propriété contribuera au développement du secteur. Alors ceci, jumelé à une diversité d'usages dans les zones centrales, sera de nature à créer des espaces harmonieux.

2930 D'autre part, nous tenons à assurer la présence de commerces et services de proximité. La renaissance de quartier à taille humaine implique logiquement la présence de services essentiels à la portée des citoyens. Nous demandons donc à l'administration une attitude proactive et incitative, notamment sur le plan fiscal face au développement du secteur afin de favoriser l'implantation de commerces de proximité.

2935 Il y a l'implantation d'une place de marché, qui serait d'ailleurs l'occasion de créer un milieu dynamique, et puis en tant que commerce de proximité de toute première importance, une épicerie serait de nature à dynamiser le tissu social tout en réduisant l'utilisation des transports motorisés pour sortir du secteur pour aller chercher sa nourriture.

2940 Donc, l'implantation de services institutionnels, notamment une école, dès que la population locale s'approchera du seuil minimal nécessaire, constituerait un autre atout essentiel pour attirer des familles.

2945 Aussi, il y a le transport collectif. On voit qu'il y a une volonté claire d'intégrer les métros Namur et puis de la Savane au projet et puis on veut s'assurer que ça soit, qu'on aille au bout de la démarche et puis, notamment au niveau de l'apaisement de la circulation.

2950 Quelles que soient les conclusions de la phase 2 de l'étude de faisabilité de la ligne de 12,5 km de tramway sur Côte-des-Neiges, il est de notre avis que ce mode de transport est parfaitement adapté à la liaison du territoire entourant la station de métro Namur au centre-ville. Transportant davantage de passagers que les autobus et étant bien moins coûteux par kilomètre qu'une prolongation de métro, cette ligne de tramway serait l'occasion d'humaniser les artères capitales pour l'arrondissement de Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce. Cette augmentation de l'offre de transport collectif, aux abords du secteur Namur-

2955

Jean-Talon réduirait le taux de motorisation, ainsi que les problèmes qui en découlent, c'est-à-dire, entre autres la mauvaise qualité de l'air, l'environnement sonore stressant et la multiplication des accidents impliquant des piétons.

2960 Par contre, bon, de manière réaliste, bien, d'ici à ce que la phase 2 de l'étude de faisabilité de 12,5 kilomètres de tramway sur Côte-des-Neiges soit complétée, nous proposons une augmentation rapide de l'offre de transport en commun en fractionnant les destinations terminales de la ligne d'autobus 165 ; c'est la ligne 535 à l'heure de pointe. C'est donc, actuellement, les derniers kilomètres de cette ligne d'autobus finissent dans le

2965 centre-ville de Ville Mont-Royal et puis c'est un autobus qui passe très fréquemment qui lie le centre-ville, puis même une partie ouest, quand c'est la portion 535.

2970 Donc, cet autobus passe fréquemment, puis lie le centre-ville à Côte-des-Neiges, il s'agirait ici de prendre une portion des autobus qui vont vers le centre-ville de Ville Mont-Royal, et puis à modifier leur parcours. Cette modification les entrainerait davantage vers le centre du secteur, donc, ils pourront emprunter soit Jean-Talon ouest vers la ligne orange ou alors même rentrer à l'intérieur du secteur par Paré où ils seraient davantage rapprochés des foyers de populations actuelles.

2975 Donc, ceci permettra d'augmenter sensiblement la qualité de l'offre de transport collectif aux résidents de ce secteur et puis ça serait à peu de coûts supplémentaires pour la STM, étant donné que ça serait pas plus d'autobus, ça serait déplacer des autobus existants qui sont sous utilisés.

2980 Nous sommes d'avis que la piétonisation de la rue Paré sera de nature à apaiser la circulation dans le quartier. Par contre, nous sommes aussi soucieux des perturbations que pourraient occasionner la fermeture complète de cette rue. Nous recommandons donc dans l'immédiat une fermeture partielle, en commençant par limiter la circulation aux résidents, aux clients des commerces, ainsi qu'aux autobus dont le tracé modifié se rendrait à la ligne

2985 orange. Une variété d'outils, tels que des dos-d'âne et des bacs végétaux pourraient être utilisés pour réduire l'attrait de la rue Paré à la circulation de transit.

2990 De nombreuses rues du secteur Namur-Jean-Talon ont une largeur démesurée qui favorise les excès de vitesse des véhicules et compliquent les déplacements des piétons. Apaiser la circulation automobile au sein du secteur permettra d'y augmenter la qualité de vie et d'y maintenir des familles qui éprouveront davantage de sécurité lors de leurs déplacements.

2995 Donc, il y a une question ici d'uniformiser la largeur des voies de circulation et surtout intégrer des trottoirs en saillie aux passages piétonniers. Ceci c'est des mesures à privilégier parce que ça modifie l'environnement urbain en faveur des piétons, donc les mesure d'apaisement de la circulation, qui était, oui, ça, c'est vraiment une bonne idée.

3000 Place aux familles. De grands logements à prix abordable. - Oui, en conclusion.
3005 Bien, plusieurs éléments sont réunis ici, pour assurer la valorisation et le développement de ce quartier qui a longtemps été négligé. Le plan directeur proposé est réalisable et assurer un avenir prometteur pour le secteur. L'aménagement axé vers le transport en commun contribuera à sa densification et profitera de l'atout que constitue la proximité de deux stations de métro, là où se trouvent aujourd'hui des terrains vagues, des bâtiments industriels abandonnés ou désuets. Il y a une circulation de transit incontrôlée et désastreuse pour le tissu de quartier. Des promoteurs pourraient y voir les projets d'un quartier fort ancré dans une ville avec une mixité sociale et économique.

3010 Toutefois, la Ville de Montréal ne doit pas rater cette occasion. Il faut pousser l'audace jusqu'au bout. Il est nécessaire de garantir les proportions de logements sociaux avec une variété d'unités offertes en condo, en location, ainsi qu'en coopérative. Il faut s'assurer que plusieurs de ces logements soient développés pour attirer les familles en y offrant trois ou quatre chambres à coucher. D'ici le moment où un tramway rendra encore plus efficace le transport collectif offert aux résidents du quartier, l'implantation du circuit d'autobus plus rapproché des foyers de population contribuera à son ouverture vers les commerces qui lui manquent présentement.

3020 Le secteur Namur-Jean-Talon est l'instrument parfait pour commencer à renverser la tendance de l'exode des familles vers les banlieues. Il est facile s'imaginer vivre dans ce quartier potentiellement exceptionnel, offrant un environnement sécuritaire, agréable et moderne. Ne ratons pas cette occasion.

LA PRÉSIDENTE:

3025 Merci beaucoup, Monsieur.

MONSIEUR DANIEL GRENON:

3030 Je vous en prie.

LA PRÉSIDENTE:

3035 Monsieur Grenon, moi j'aurais une question générale pour vous, je pense que votre mémoire est assez clair. Évidemment, le plan qui nous a été présenté par l'arrondissement, est un plan qui, de leur propre aveu, s'échelonne ou s'échelonnerait dans son application, sa mise en œuvre sur les 15 ou 20 prochaines années.

Comment devrait débiter, comment on devrait démarrer la mise en œuvre de ce plan-là, ça devrait être quoi la première étape ?

3040 **MONSIEUR DANIEL GRENON:**

Selon moi, donc c'est pas nécessairement l'Association locale de l'arrondissement de Projet Montréal, de Côte-des-Neiges, de Notre-Dame-de-Grâce, la meilleure manière de commencer le développement de ce projet serait en fournissant des services de transport collectif de qualité aux foyers de population qui sont principalement concentrés sur la rue Mountain Sights.

3045 **LA PRÉSIDENTE:**

Donc, améliore la desserte, la desserte en transport en commun, surtout pour les citoyens de Mountain Sights, c'est ça ?

3050 **MONSIEUR DANIEL GRENON:**

C'est, selon moi, oui, la méthode à privilégier pour démarrer un projet, ça contribuerait à désenclaver ce secteur.

3055 **LA PRÉSIDENTE:**

D'accord. Maintenant, pour ce qui est de la mixité des fonctions, comment vous les voyez, vous avez parlé de services de proximité qui devraient s'implanter sur le site, effectivement, dans le plan de l'arrondissement, on voit que le long de Jean-Talon, il y a un secteur commercial qui est prévu, le secteur comprend aussi des buildings, comme celui de Positron, par exemple, on a entendu tantôt monsieur Hammer, Up-Town Volvo, ce sont des entreprises qui sont quand même bien installées dans le secteur, comment vous voyez la mixité des fonctions entre...et qui pourrait donc toucher ces deux édifices-là, où dans un cas il y a de la haute technologie, dans l'autre cas il y a un commerce bien installé de voitures, comment vous voyez cette mixité de fonctions sur le site qui permettent le développement résidentiel d'une part, la densification donc d'une part et d'autre part l'arrivée de commerces de proximité dans le respect des besoins des commerces qui sont déjà installés ?

3060 C'est compliqué, là, c'est difficile, je le sais, puis il est tard ce soir, mais avez-vous des principes directeurs, par exemple, qui nous aideraient à voir le démarrage de tout ça, dans un contexte de cohabitation au fond, il faut parler de cohabitation ?

3065

3070 **MONSIEUR DANIEL GRENON:**

Bien, tel que vous l'avez mentionné plus tôt, c'est un projet qui s'échelonne sur une durée de 15 à 20 ans, et puis je pense que les principes directeurs à adopter sont ceux qui font partie du développement axé vers les transports collectifs. Il s'agit donc ici d'avoir une mixité de fonctions qui entoure les secteurs les plus centraux du quartier qui est développé, c'est-à-dire les stations de métro, dans ce cas-ci.

3075

3085 Donc, avoir une diversité de fonctions dans les centaines de mètres les plus
rapprochées des métros de Namur et de la Savane, permettrait, selon moi, d'avoir, de
commencer, d'initier cette transformation, tout en respectant ou en gardant les commerces,
tels Positron ou Up-Town Volvo qui s'y trouvent actuellement. Et dans le cas où ce secteur
serait densifié suffisamment, il serait plausible de penser que même si ces terrains
qu'occupent les commerces existants sont occupés, et ils pourraient être intéressant de
trouver une autre vocation à ces terrains s'il y avait un entourage ou un quartier qui était
propice à un développement autre.

3090 C'est pour ainsi dire, il serait possible que ces terrains-là soient vendus à des
promoteurs qui pourraient voir là une bonne occasion d'affaire.

3095 **LA PRÉSIDENTE:**

 D'accord. Vous envisagez qu'éventuellement dans les années à venir, même ces
terrains-là pourraient être redéveloppés. C'est ça que vous êtes en train de dire ? Je ne suis
pas sûre que j'ai compris ce que vous m'avez dit ?

3100

MONSIEUR DANIEL GRENON:

 Dans le cas, où le secteur densifié, la densification du secteur Namur-Jean-Talon est
réussie, oui, ces terrains pourraient, une vocation de ces terrains pourraient être modifiée.

3105

LA PRÉSIDENTE:

 Plutôt aller vers le résidentiel que vers le commercial ?

3110 **MONSIEUR DANIEL GRENON:**

 C'est une possibilité, oui.

LA PRÉSIDENTE:

3115

 D'accord. Judy ?

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

3120 Oui, au sujet de la desserte en transport en commun, vous trouvez que l'offre de
transport collectif est déficiente en ce moment ?

MONSIEUR DANIEL GRENON:

3125

 Effectivement.

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

Mais expliquez-moi, où est-ce que l'offre est déficiente et, il y a deux mètres pas loin, etc., Jean-Talon, est-ce que la marche de Mountain Sights et Jean-Talon est trop loin ?

3130

MONSIEUR DANIEL GRENON:

Bien, un exemple de, je sais pas au juste si ça peut servir mon propos, mais je sais qu'il y a plusieurs personnes qui ont choisi dans le développement Côté Ouest justement, de stationner sur la rue de la Savane ; ça me laisse penser qu'ils ont choisi d'utiliser une automobile plutôt que le transport collectif comme mode de transport principal.

3135

Donc, le taux de motorisation demeure élevé, pourrait demeurer élevé dans le secteur si on ne proposait pas des alternatives au transport... Quant aux autobus actuels, il y a la 92 sur Jean-Talon qui, bon, il y a un arrêt d'autobus qui a été rapproché du foyer de population actuel, mais c'est un autobus qui ne permettrait pas une liaison telle que la 165 ou la 535 pourrait le faire, parce qu'elle passe beaucoup moins fréquemment et puis elle ne va pas vers le centre-ville.

3140

Donc, il y aurait moyen de toucher beaucoup plus de destinations, selon moi, en bifurquant un trajet d'autobus ou en facilitant l'accès au centre-ville, puis à Côte-des-Neiges par l'entremise de l'autobus 165 ou un futur tramway, idéalement, ça serait...

3145

MADAME JUDY GOLD, commissaire:

Merci beaucoup.

3150

LA PRÉSIDENTE:

Une dernière question, Monsieur Grenon, sur la mixité sociale. Je pense que vous avez passé la soirée avec nous, vous avez entendu la présentation de madame Kowaluk et aussi les demandes qui ont été faites en matière de logement social, vous, quand vous pensez à un développement comme celui du site Namur-Jean-Talon, vous pensez à quel type de mixité ? Puis essayer de me dire un peu plus que j'aimerais qu'il y ait des familles, puis j'aimerais aussi qu'il y ait des personnes âgées qui soient là, un petit peu plus que ça ; vous pensez à quoi comme mixité ?

3155

3160

MONSIEUR DANIEL GRENON:

Bien, au niveau de la mixité, il y avait aussi la mixité au niveau de, du social, donc ça serait au niveau de l'argent qui pourrait être dédié aux différents ménages à leur logement. Il a été question plus tôt de condos de luxe, ça serait envisageable d'en imaginer une certaine proportion, s'il était... comme il est aussi envisageable d'envisager du logement social, ainsi

3165

3170 que des logements, bien, plusieurs logements, il semble, qui soient facilement, plus
facilement accessibles pour les personnes.

LA PRÉSIDENTE:

3175 O.K. Donc, pour vous, il n'y a pas d'exclusion. C'est tout l'éventail des possibilités est
à considérer ?

MONSIEUR DANIEL GRENON:

3180 Bien, la mixité sociale, oui, ça serait. Donc, là j'ai spécifié la mixité sociale, mais là on
pourrait faire...il faudrait exclure non plus d'autres sortes de mixités.

LA PRÉSIDENTE:

3185 C'est-à-dire ?

MONSIEUR DANIEL GRENON:

Bien, là vous avez parlé de ceux...bien, intergénérationnels.

3190 **LA PRÉSIDENTE:**

Intergénérationnel, oui, bien sûr.

MONSIEUR DANIEL GRENON:

3195 Multiethnique, aussi.

LA PRÉSIDENTE:

3200 O.K. Donc, il n'y a pas de limite à la mixité, quant à vous. Il n'y a pas par exemple
dans un secteur comme ça, c'est parce qu'on a beaucoup entendu aussi des gens qui sont
venus nous dire, on voudrait que ça soit une prolongation du quartier. Bon, évidemment, il y
a toutes sortes d'interprétations qu'on peut donner à cette phrase-là. Ils disent, on voudrait
que ce soit une prolongation du quartier, mais en même temps, on aimerait qu'il y ait un très
3205 fort pourcentage de logement social.

3210 Alors si on va vers 40%-50% de logement social, ça limite la mixité du point de vue
socioéconomique, du point de vue intergénérationnel, peut-être pas, mais ça la limite la
mixité socioéconomique. Puis on a entendu madame Kowaluk nous dire, elle, bon, si on veut
recréer jusqu'à certain point le village avec ses valeurs de sécurité, de prises en charge, de
son côté, elle sur la base de son expérience, elle a dit une plus large mixité est intéressante.

Vous, vous vous situez comment, c'est encore une question qui est difficile ça, mais spontanément, vous pensez à quoi ?

3215 Nous on a notre expérience sur le terrain qui nous dit que les gens ont tendance à vouloir se projeter dans la cohorte des nouveaux voisins ; ils ont tendance à chercher des nouveaux voisins qui vont leur ressembler. Donc, parfois ça élimine des écarts. Pas trop de logement social dans un cas, pas trop de riches dans l'autre. Ils vont chercher à...dans
3220 beaucoup de logements sociaux, pas trop de riches, dans d'autres cas, beaucoup de riches pas de logements sociaux. La mixité, c'est pas élastique dans l'esprit de plusieurs.

3225 Là je pourrais vous donner des exemples de sites où on a voulu développer surtout pour des gens aisés, puis dans d'autres cas, on a voulu développer surtout pour du logement social. Le Plan d'urbanisme de la ville parle d'une mixité sociale, qu'est-ce que vous entendez, vous, quand vous parlez de mixité sociale ? Est-ce qu'il y a des limites à la mixité ou est-ce que quand on parle de mixité, on parle d'une mixité totale ?

MONSIEUR DANIEL GRENON:

3230 Bien, nous n'avons pas fixé de proportion de différents types de logements que nous désirons. Donc, c'est ...je ne sais pas si ça se rapproche davantage de mixité élastique ou totale.

LA PRÉSIDENTE:

3235 O.K. Bon. Alors, je vous remercie beaucoup. On va s'arrêter là, on reprend demain soir. Alors merci à tous ceux qui sont venus nous faire connaître leur point de vue. Si vous êtes intéressés à continuer avec nous, on sera ici demain à 7h.
3240 Merci beaucoup.
FIN DE LA SOIRÉE

3245

3250

3255

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

3260

ET J'AI SIGNÉ:

3265

LOUISE PHILIBERT, s.o.