

OFFICE DE CONSULTATION DE MONTRÉAL

ÉTAIENT PRÉSENTS: Mme LOUISE ROY, présidente
 Mme JUDY GOLD, commissaire

**CONSULTATION PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DU
SECTEUR NAMUR – JEAN-TALON OUEST**

PARTIE 2

VOLUME 2

Séance tenue le 15 décembre 2009, 19 h
Au Centre de conférence Gelber
2, Carré Cummings
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 15 DÉCEMBRE 2009	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE	1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

CENTRE COMMUNAUTAIRE MOUNTAIN SIGHTS LIZA NOVAK, SHEETAL PATHAK, ZENAÏDA SUSA et ANIL PATEL.....	1
L'ŒIL, CLAUDE DAGNEAU.....	15
SOCIÉTÉ ENVIRONNEMENTALE DE CDN, CHARLES MERCIER.....	20
ADLEXCO, BARRY GURMAN.....	30

PAUSE

CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT COMMUNAUTAIRE CDN, DENISE LACELLE	37
MARCELIN CARDINAL.....	47
CARIBBEAN PIONEER WOMEN OF CANADA INC., JANET STEWART-SMITH.....	51
POSITRON INC., REGINALD WEISER.....	54
CRE - MONTRÉAL, DANIEL BOUCHARD.....	67

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Bon, alors je ne pense pas que j'aie à faire les présentations auprès des gens qui sont ici ce soir, vous nous connaissez, tous et toutes. Alors, si vous voulez bien, on va comme ça, de but en blanc, commencer notre deuxième séance d'audition des mémoires.

10 Monsieur Claude Dagneau qui représente l'organisme L'Oeil est le premier inscrit, mais comme il n'est pas là, on va entendre immédiatement madame Liza Novak et ses collaborateurs ou ses partenaires qui représentent le Centre communautaire Mountain Sights, on va les entendre immédiatement.

15 Alors, bonsoir Madame Novak!

Mme LIZA NOVAK :

20 Bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

25 Vous voulez bien, pour les fins de notre sténotypiste, madame Teasdale – d'ailleurs, j'en profite pour vous la présenter –, identifier les gens qui vous accompagnent et comme ça, elle sera capable de faire son travail.

Mme LIZA NOVAK :

30 D'accord. On m'a demandé de l'écrire.

LA PRÉSIDENTE :

35 Oui. Il faut que madame Teasdale puisse identifier qui est qui, alors donc peut-être que vous pourriez commencer avec le micro?

Mme SHEETAL PATHAK :

40 Bonjour, je m'appelle Sheetal Pathak, je suis sur le CA du Centre communautaire Mountain Sights.

LA PRÉSIDENTE :

 Merci. Bonsoir, Madame.

Mme ZENAÏDA SUSAN :

45

I'm sorry because I can't...

LA PRÉSIDENTE :

50

You go ahead in English if you want.

Mme ZENAÏDA SUSAN :

55

Okay. My name is Zenaïda Susa, I'm a Board member also from the Community Centre, and I'm living in Mountain Sights for 16 years.

LA PRÉSIDENTE :

60

Good evening. Liza?

Mme LIZA NOVAK :

65

Liza Novak, je suis la directrice du Centre communautaire Mountain Sights depuis 2001.

LA PRÉSIDENTE :

70

Bonsoir!

M. ANIL PATEL :

Hi. I'm a resident of Mountain Sights for the last 19 years, my name is Anil Patel and most of the people, they know me.

75

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Merci. Bon, alors Liza et tous ceux qui sont là de Mountain Sights avec Liza, on vous écoute.

80

Mme LIZA NOVAK :

85

O.K. Alors, on m'a donné pas plus que deux minutes pour ma partie. Je voulais juste vous dire que, vous parler du Centre communautaire Mountain Sights qui existe dans le quartier depuis 1992 et il a été créé, étant donné que c'était un secteur qui était vraiment isolé du reste de Côte-des-Neiges, donc c'était une façon de rejoindre les résidents qui habitent dans ce quartier-là et qui sont encore, en majorité, des familles immigrantes et des personnes à très faible revenu pour la plupart.

90 Le Centre, lui, au fil des années, s'est développé à travers la participation puis l'implication des résidants aussi. Donc, c'est un peu la volonté du milieu qui oriente notre développement en termes d'activités et de services.

95 Chaque année, on reçoit, en tout cas, on dessert à peu près plusieurs centaines de familles, en fait, et c'est ça. Étant donné qu'il y a une bonne partie de ces familles-là qui sont des nouveaux arrivants, on travaille beaucoup à aider les familles à avoir des outils pour qu'ils s'intègrent dans la société. Et leur intégration aussi ça comprend leur intégration dans leur milieu de vie dans le quartier. Alors, on travaille avec eux autres là-dessus.

100 Ce que je peux vous dire c'est que le nouveau projet de Namur – Jean-Talon qui a été mis de l'avant par la Ville, les résidants – et c'est un enjeu très, très important et c'est crucial pour les résidants étant donné que ça va affecter, ça va les affecter directement, et je pense que je peux dire que leur implication dans une démarche pour développer un plan, un plan qui intègre la vision des résidants de leur quartier, leur démarche a été
105 vraiment... le moteur, c'est leur sentiment d'appartenance au quartier. Et ils tiennent vraiment, ils veulent rester dans le quartier.

110 Le plan, on a conçu un plan ensemble. Au cours de la dernière année, on a travaillé, on a eu plusieurs réunions – Anil, tout le monde ici, mais beaucoup de personnes qui ne sont pas avec nous ce soir aussi – et on a pensé que ce serait très important qu'on contribue aussi au processus parce qu'on s'est senti vraiment exclus. Le plan qu'on a vu, qui a été proposé, on s'est senti exclus de ce plan-là. Alors, c'était très important pour nous d'amener une autre vision. Une vision qui est basée sur ce que les résidants vivent et ce qu'ils ont besoin dans le quartier, et pour pouvoir y rester aussi.

115 Donc, on voit ça comme notre contribution. On pense que le plan des résidants qu'on va vous présenter, c'est vraiment dans la perspective qu'il soit intégré dans le plan proposé par la Ville. On pense que c'est possible de l'intégrer et on demande de l'intégrer. Il y a des particularités au plan des résidants, et je vais vous en parler des particularités de
120 façon assez générale.

125 Une des particularités que nous avons, c'est la question du logement. Actuellement, il y a 98 % des résidants de Mountain Sights, des 1520 qui ont été recensés, qui sont des locataires. Alors, c'est important qu'on ait suffisamment d'immeubles locatifs, d'unités locatives et pas des condos. Aussi, c'est important qu'il y ait quand même une proportion importante de ces immeubles-là, des unités de logement qui soient des logements sociaux, des OSBL ou des coopératives, parce que plus de 50 % de la population de Mountain Sights vit sous le seuil de pauvreté aussi. Et aussi, il y a une proportion assez importante dans Côte-des-Neiges, je pense que c'est un peu plus de
130 40 % qui vivent sous le seuil de pauvreté. Alors, on comprend bien que les résidants, et de Côte-des-Neiges et de Mountain Sights, vont vouloir profiter des nouvelles constructions.

135 Alors, on demande de créer 30 à 50 % de nouveaux logements sociaux et parmi ces logements sociaux là, une proportion importante de logements familiaux; et familiaux, étant donné qu'au moins 25 % des personnes qui habitent sur Mountain Sights, c'est des familles. C'est un quartier familial avec beaucoup d'enfants, en général plus que deux enfants par famille, c'est très courant.

140 Je dépasse mes minutes, là? Un autre dossier qui est, en tout cas, un autre enjeu qui est crucial pour les résidants, c'est la sécurité. On va vous en parler plus en détail. Pas juste la sécurité dans le quartier, mais aussi la sécurité piétonnière et ça fait longtemps, ça fait plusieurs années, presque huit ans, que les résidants essaient de sensibiliser la Ville à faire, à apporter des changements pour améliorer la sécurité des piétons.

145 Alors, on a même participé à d'autres commissions, à des commissions qui ont trait à la circulation et le dernier rapport de la circulation de Côte-des-Neiges reprend, reconnaît, disons, les problèmes qui ont été soulevés par les résidants, mais aussi indique à la Ville de traiter en priorité les problèmes qui ont été soulevés par les résidants et dont le rapport sur la circulation a reconnu.

150 Là, on parle, par exemple, les lumières piétonnières qui n'existent pas à des intersections très dangereuses. On parle aussi à l'entrée du parc de la Savane, il y a aucune indication. Donc, il y a des mesures à ce niveau-là et il y a aussi d'autres mesures qu'on va vous présenter dans le plan aussi pour apaiser la circulation.

155 L'autre élément qu'on voulait, qu'on va soulever, c'est les équipements collectifs, communautaires. Le plan des résidants prévoit la création de deux nouveaux équipements collectifs. C'est pas obligé que ce soit les seuls, mais disons qu'en travaillant avec les résidants, c'est ça qu'on a identifié, c'est-à-dire de créer un centre sportif ou un centre récréatif pour les jeunes et aussi un autre centre communautaire qui habiterait aussi, on cohabiterait avec un autre CPE, bien c'est-à-dire le CPE qui existe là qui aurait un deuxième site qu'on pourrait cohabiter ensemble et partager les ressources.

165 Alors, on va vous expliquer aussi les sites sur lesquels on pense que ces équipements collectifs là pourraient être construits. Et la raison qu'on parle de centre récréatif pour les jeunes, c'est que statistiquement, il y a 25 % des gens qui habitent sur Mountain Sights qui ont 15 ans et moins. Donc, il y a quand même une large population de jeunes et aussi le problème de manque de garderie, ça a toujours été, c'est connu, on vit les impacts de l'insuffisance de places en garderie et aussi de la longue liste d'attente.

170 Le Centre communautaire Mountain Sights, on a une halte-garderie qu'on a établie justement pour aussi répondre à un besoin au niveau de garderies pour les familles. Alors, on pense qu'on serait, on pourrait bien cohabiter ensemble dans un espace collectif, le Centre et le CPE.

175

180 Enfin, il y a l'approche TOD, on voulait mentionner quelque chose au niveau de l'approche TOD, parce qu'on en parle beaucoup. Moi, je ne le connaissais pas avant, mais j'ai beaucoup appris. La position du Centre et des résidants c'est que l'approche TOD, nous, c'est une bonne approche, ça a fait ses preuves, en autant qu'elle soit adaptée aussi à son milieu.

185 Alors, et nous on pense que l'approche, le concept TOD qui est présenté dans le plan de la Ville actuellement ne tient pas compte de la réalité du milieu actuelle. Et c'est-à-dire par exemple, les résidants ont besoin de stationnements, par exemple. Et ça, ça a été un enjeu qui a été soulevé pendant les dernières semaines quand on a eu les consultations préliminaires. Actuellement, le transport collectif ou le transport en commun ou, ils appellent ça l'autre transport, l'autre forme de transport n'est pas assez développée dans le quartier et on pense qu'à moins de développer un transport en commun adéquat, l'objectif du TOD, en termes de la circulation, tout ça, la mobilité des gens ne pourra pas se réaliser. Et on pense qu'on doit faire ça d'abord.

190 C'est comme n'importe qui. Si tu as du transport public adéquat, pourquoi tu embarquerais dans ton auto pour rester pris dans le trafic? Tu vas choisir le transport en commun. Alors, on pense qu'il faudrait développer ça d'abord.

195 Je pense que c'est tout pour le moment, pour moi.

LA PRÉSIDENTE :

200 D'accord. On a, juste pour vous donner une idée du temps, on a à peu près 20 minutes ensemble. Et on aimerait pouvoir vous poser quelques questions. Par contre, si vous voulez utiliser tout votre temps pour présenter, c'est votre choix. D'accord? Là, il nous resterait environ une dizaine de minutes, 10-12 minutes. Mais je veux vous dire quand même qu'on a lu toute la documentation.

205 Alors, voilà. Allez-y.

M. ANIL PATEL :

210 So here we are discussing about the plan that was designed from the vision of Mountain Sights' residents. It was all thoroughly planned with the various focus groups. Is it possible for us to submit it through the support with 200 residents? And we have the signatures collected on behalf of them. So I would like to submit it.

215 That will be all for now, and Sheetal is going to continue.

Mme SHEETAL PATHAK :

220 Alors, la présentation, on va présenter le plan dans, comme, deux étapes. La première étape, on va parler du réseau routier et pour la deuxième étape, on va parler des changements de zonage. Alors, moi, je vais vous parler du réseau routier et Anil va élaborer sur le zonage.

225 Alors, ça, c'est le plan des résidants, en gros. Je vais aller partie par partie pour vous montrer un peu plus les changements. Alors, le premier changement c'est, si vous regardez à gauche, c'est le coin de Mountain Sights et la rue Paré, c'est juste une question de comme rendre l'intersection carrée au lieu de – je pense qu'il y a comme un petit îlot là – ça rend l'intersection plus claire, et en même temps, ça nous donne plus d'espace pour faire des constructions ou des buildings.

230 La deuxième, c'est celle à droite. Alors, vous pouvez voir en haut où ça se situe. C'est l'intersection qui est la plus compliquée en voiture, je pense, c'est celle quand on monte avenue Victoria. Alors, encore, on a rendu l'intersection plus carrée et plus claire. Et en même temps, bien, je vais vous parler de la sécurité après.

235 C'est la même chose ici. En haut, c'est la rue de la Savane, Mountain Sights et de la Savane, c'est une autre intersection qui n'est pas claire, et donc insécure. Et ici aussi, on ajoute un peu de territoire où il est possible d'ajouter des immeubles ou des institutions.

240 Un autre changement, c'est la rue, la Place de la Savane, qui est maintenant un cul-de-sac, ici, que nous, on propose allonger jusqu'à Jean-Talon. Une des raisons pourquoi on a décidé de suggérer ça, c'est parce qu'on sait qu'il y a eu des problèmes de sécurité dans cet environnement à cause du fait que c'est un cul-de-sac et qu'il y a pas beaucoup de circulation et tout.

245 Et là, on va au zonage. Alors, pour le réseau routier, on avait plusieurs raisons pourquoi on a choisi de faire ces changements ou de suggérer ces changements et la première c'est la fluidité en termes de circulation. On pense, on suggère qu'une manière de faire en sorte que c'est moins bouché, ce serait d'offrir d'autres voies pour les voitures d'avoir accès à Décarie, par exemple.

250 La deuxième raison c'est aussi pour la sécurité. Quand les intersections sont plus claires et avec du « signalage » adéquat, ça rendrait la circulation piétonnière plus facile. L'autre raison, aussi, c'est avec la fluidité, on peut aussi parler de l'accès au transport en commun. Alors, pour les résidants, on prévoyait avoir la route de l'autobus 92 passer par la rue Paré et ça donne plus d'accès au transport en commun pour les résidants et ça traverse tout le secteur. Alors, comme ça, tout le monde dans le secteur aurait l'accès à cet autobus.

260 Aussi, une des questions que le plan de la Ville avait soulevée pour nous, c'était la
question de l'enclavement. Et ce plan c'est aussi pour garder notre connexion avec Côte-
des-Neiges parce qu'on fait partie de Côte-des-Neiges, on a beaucoup de services que,
pour les atteindre, on a besoin d'aller dans d'autres secteurs de Côte-des-Neiges et on
est, on fait partie de Côte-des-Neiges – NDG de manière politique, de manière sociale,
265 culturelle. Alors, on aimerait maintenir ce lien.

Alors, c'est tout pour moi, je vais passer à Anil.

M. ANIL PATEL :

270 So about the zoning, it's pretty much clearly indicated like each zoning is differently
specified. As you can see, the first one on the top corner is about the big yellow space that
you see with the lines. That's for the social housing, we are proposing that area for the
social housing development. And then we have the building that exists, that should be
275 converted into a social housing right now, a building that exists there.

And then you can see the blue zone. The residents are expressing the view that it
should be a recreational community centre for the residents of Mountain Sights, and for the
children and the youths to participate in the activities there. Then as you can see the red
280 zone, it could be like a mixture of buildings for commercial activities and also like a
residential sector. No, that's only the commercial activities for that here.

Then we move to the next zone, the orange color; that indicates the residents are
proposing the current building to be converted into a mixed-use building. That includes that
285 increase in the residential units within the building. The brown zone behind that, it
indicates, it's for a municipal parking lot like. The residents are proposing it for a municipal
parking lot because with the increase in the density of the population, they are
encouraging more parking spaces available for them.

290 Then we move into the next zone, the large area in red is zoned for commercial
activities that could match in front of the Décarie. So commerce could pick up more... it's
like more feasible over there. And the commercial activities that get us to various ethnic
groups like, and also we want to make an ethnic village over there like. So it would consist
of a lot of ethnical stores and the people would have easy access from the metro as they
295 walk and they can bring some groceries and stuff like that.

Then the blue is designation is the combined community center and daycare that
we want in the neighbourhood since we don't have any daycare right now like... So we are
proposing it as an area for a daycare for the residents.

300 And the yellow section that we see is that for another residential building that
matches within the buildings in the other area. So it will coincide with the other buildings,
basically. Then we move to the next section. We want to open up the cul-de-sac that is

305 near rue de la Savane, because there is a lot of activities which are unnecessary activities
going on in that area. So if that is opened up, there will be fluidity of the traffic, and also
people will have access and it's like more open space, so it could eliminate the activities
that are going on in there. So that's what we are proposing. And the next zone, we are
talking about the yellow space that is indicated, it's for the residential dwellings along the
side and then we have the green space that would be more like park area like. It will be
310 like people can – old people and everybody, the residents of Mountain Sights, they can
enjoy to walk in that area and we could have like more access to the park, plus we have
more green area like.

315 Plus the purple zone and the yellow and the purple what is marked, that we would
like to have like more social housing development in that area. So it will be like with the
increase of the density, people would have access to like social housing. So that's what we
are proposing.

320 And then we move to the next zone. The orange space, that shows that it should be
used for the mixed-use development since it's along the side of Paré and also on Jean-
Talon, the whole red area, that shows it should be for the commercial and the mixed-use
like residential, plus there should be all kinds of stores in there. So people have access to
those stores and like it's a walkable distance, so people don't have to go around in the
cars or something to buy their immediate requirements and stuff like that. So that's what
325 we are basically proposing.

330 And last, you can see the red spot there, the residents have expressed to have a
farmers' market or a public market like where they can like have a variety of fruits, fresh
fruits and all kinds of vegetables and stuff like they can buy. So they have easy access and
everything is within a walkable distance like, basically. So that's what it creates like the
residents of Mountains Sights like more feasible from their point of view.

That's all I would like to say. Thank you.

335 **LA PRÉSIDENTE :**

340 Merci beaucoup. Une première question peut-être sur – pourriez-vous ramener cet
acétate-là? Voilà. Moi, j'aimerais être bien sûre qu'on comprenne ici, Judy et moi, le sens
de votre commentaire concernant le TOD et toute la question du réseau routier. Est-ce
que dans la mesure où, par exemple, les intersections routières seraient plus claires et
dans la mesure où, effectivement, je pense que pour vous le maintien de la rue Victoria,
de l'avenue Victoria est important, dans la mesure où l'ouverture par Victoria resterait
importante, est-ce que vous seriez d'accord pour dire qu'il serait intéressant, dans la
mesure où on veut respecter quand même l'esprit du TOD, de rétrécir les rues, de les
345 verdir, de faire en sorte qu'il y ait quand même moins de stationnement? Il peut peut-être y
en avoir, il y a des suggestions qui nous ont été faites de mettre du stationnement en
diagonale, par exemple, sur Buchan. Il pourrait y avoir du stationnement le long des rues,

350 mais moins qu'il y en a maintenant, mais donc qu'on fasse en sorte que l'ouverture ou le désenclavement – ce que vous pouvez appeler le désenclavement – puisse se faire par l'avenue Victoria, que les intersections soient plus claires, donc qu'on réponde aux besoins de sécurité routière que vous avez mentionnés, mais qu'on réduise quand même la place de l'auto. Ou s'il faut comprendre qu'à l'inverse, vous résistez à l'idée qu'on réduise la place de l'auto sur le site.

355 Bien sûr qu'on a compris, je pense que c'était très clair quand vous avez fait la présentation, que la première chose à faire, si on veut réduire la place de l'auto, c'est d'augmenter la desserte en transport en commun. Ça, c'est clair. Mais si on augmentait la desserte en transport en commun, est-ce que le rétrécissement des rues, la disparition d'un certain nombre de places de stationnement sur rue, mais le maintien d'une certaine fluidité de façon semblable à ce que vous avez suggéré, ça comblerait une bonne partie de vos préoccupations? Ça répondrait à une partie de vos préoccupations?

Mme LIZA NOVAK :

365 Bon. Depuis le début, nous, on voit le plan qui est complémentaire. Donc, il y a des considérations à intégrer puis effectivement rétrécir, les rues sont très larges, la verdure... on pense que notre plan est un plan TOD aussi. Il est un plan TOD, mais il est adapté plus à la population qui est là présentement et on est d'avis aussi que notre plan répond aussi aux grandes orientations de la Ville, et que ce plan-là aussi correspond à la politique familiale de la Ville.

370 Alors, faire plus de place, c'est-à-dire moins de place pour l'auto, définitivement, il y en a trop actuellement. Mais c'est dans la façon. C'est plus dans la façon de le faire.

LA PRÉSIDENTE :

375 De le faire, c'est ça. C'est ça. Parce que tantôt quand vous avez parlé de fluidité, pour moi, là, c'était moins clair. Jusqu'où vous allez dans votre besoin de fluidité? Le besoin de désenclavement, c'est clair. Le besoin de sécurité routière en rendant les intersections nettes? Ça aussi, c'est clair. Mais la question de la fluidité. Puis à un moment donné, on a l'impression, quand vous nous parlez de cette fluidité-là, que vous le faites non pas nécessairement pour les résidents du secteur, mais pour les gens qui transitent par le secteur. Est-ce que les résidents ont vraiment besoin que ça soit totalement fluide avec des rues larges qui permettent au trafic de sortir rapidement du secteur? Comment vous la voyez, cette fluidité-là?

385 Et je voudrais surtout pas mal vous interpréter parce que je comprends que la réponse que vous m'avez donnée, c'est : oui, on est d'accord avec le rétrécissement des rues; oui, on est d'accord avec le verdissage des rues, pourvu qu'on soit désenclavé. On veut rester connecté à Côte-des-Neiges. Mais la fameuse fluidité, jusqu'où on va là-dedans?

M. ANIL PATEL :

395 Sorry, I will answer in English.

LA PRÉSIDENTE :

400 Oh, no problem.

M. ANIL PATEL :

405 The fluidity point of view, like we are opening the area so like the traffic would be more diverted to like different routes. So it's like instead of taking, like now what is happening is like from Victoria, people take Paré to catch the Décarie, usually. And there is too much traffic jam near the Mountain Sights area there. And so because, due to the fluidity, if you open up that route, people have different access like. So it will be diverted like, basically.

410 Also, like people who want to take, like if the bus route or whatever is diverted from there, it's like it will be more helpful to the residents of Mountain Sights, they have less walking distance with their like groceries or whatever they bring, and all that.

LA PRÉSIDENTE :

415 D'accord. Mais l'ouverture de la rue sur de la Savane?

M. ANIL PATEL :

420 Oui. Yes?

LA PRÉSIDENTE :

425 Alors, si j'ai bien compris, vous souhaitez qu'il y ait une rue qui soit ouverte là, surtout pour assurer la sécurité dans cette partie-là du site, plus que pour des raisons de fluidité de circulation automobile. Oui?

M. ANIL PATEL :

430 Yes. Yes.

LA PRÉSIDENTE :

435 Oui. Merci.

Mme SHEETAL PATHAK :

440 Je pense que c'est plutôt pour la sécurité et je pense que c'est de là que l'idée est venue. Mais en même temps, je pense, pour la question de fluidité, au moins de la manière que moi, je le voyais, c'était que je serais d'accord pour rétrécir comme pour décourager un peu le passage des automobiles, et en particulier ceux qui sont à grande vitesse.

LA PRÉSIDENTE :

445

Oui.

Mme SHEETAL PATHAK :

450

Oui, et comme d'avoir des limites de vitesse claires.

LA PRÉSIDENTE :

455

Des dos-d'âne, oui.

Mme SHEETAL PATHAK :

460

Mais en même temps, la question c'était plus la mobilité. On ne voulait pas qu'il y ait moins de mobilité à cause de l'approche TOD.

LA PRÉSIDENTE :

465

TOD, d'accord. Judy?

Mme JUDY GOLD, commissaire :

470 Ou, c'est un peu dans le même sens. J'aimerais bien comprendre votre vision du développement du site. Vous proposez un nouveau trajet pour l'autobus 92 et si je comprends bien, le 92 va tourner sur Victoria à droite, le 92 en direction ouest, tourner à droite sur la rue Victoria et à gauche sur Paré avec un arrêt au coin de Mountain Sights. Est-ce que c'est bien ça?

Mme LIZA NOVAK :

475

Oui. C'est d'avoir un arrêt d'autobus sur le coin Mountain Sights et Paré. C'est pas obligé d'être la 92, mais actuellement c'est le seul autobus.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

480 D'accord. C'est ça. Alors, cette option ou cette hypothèse implique qu'on maintienne la rue Victoria ouverte, ce que vous préconisez en tout cas, et aussi que la rue Paré garde un gabarit assez large pour accommoder un autobus.

Mme LIZA NOVAK :

485

Oui.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

490

O.K. Ce qui implique une réduction de l'espace vert sur le site parce qu'on sait très bien que l'espace public est limité, alors je voulais avoir vos commentaires à ce sujet. Parce que hier, Liza, vous étiez ici, on parlait dans un contexte d'arbitrage à faire pour ce projet. On sait très bien, on ne peut pas tout avoir, même si on aimerait tout avoir. Alors, il y a des arbitrages à faire, alors j'essaie un peu de présenter ce dilemme devant vous et

495 avoir vos réactions. Si on garde Victoria ouverte, on enlève le seul autre parc que l'Arrondissement propose. Le seul autre parc – parc – comme de la Savane et aussi, si un autobus roule sur Paré, le gabarit est moins large, ça fait qu'il y a moins de place pour le parking. Est-ce que vous pouvez me dire, c'est ce genre de dilemme qu'on...

500

Mme LIZA NOVAK :

O.K. À ce moment-là, moi, j'irais au plan de la Ville actuellement. Bon. Dans le plan de la Ville, je ne sais pas, l'idée, en tout cas l'idée de... bon, le voilà. O.K., effectivement, il y a beaucoup de verdure. Une bonne partie de cette verdure-là n'est pas publique. Elle

505 entoure les immeubles privés. Tu as une verdure, par contre, qui longe Paré et Buchan qui est là, on le remarque ça aussi. D'après moi, et d'après aussi les résidents – mais nous, on voit ça comme un milieu familial – même si tu as une tranche de verdure le long d'une rue, les enfants n'iront pas jouer là. Il faut avoir vraiment des parcs, des espaces sécurés.

510

Je pense que c'est pas le long de la rue qu'on va améliorer la question d'accès aux espaces verts pour les familles. C'est pas par là. Alors, peut-être qu'il faudrait juste diminuer un peu plus, garder ce concept-là, mais on ne pourra pas faire grand-chose dans ces espaces-là.

515

LA PRÉSIDENTE :

Alors, revenons à votre image à vous. Votre plan.

Mme LIZA NOVAK :

520

C'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

525 OÙ est-ce que vous les souhaitez, les espaces verts qui seraient vraiment intéressants et utilisables par les familles? OÙ est-ce que vous les voyez à part le grand parc de la Savane?

Mme LIZA NOVAK :

530 Bien, si vous voyez dans le plan, O.K., c'est sûr qu'on n'a pas utilisé, on n'a pas examiné tous, tous, tous les espaces, là.

LA PRÉSIDENTE :

535 Non, non, on comprend, là.

Mme LIZA NOVAK :

540 O.K., mais il y a des créations d'espaces verts là où est-ce que vous avez l'artère qu'on a créée, ou en tout cas la route qu'on a créée qui descend de la Savane jusqu'à Jean-Talon, à l'intersection de Buchan et de la nouvelle Place de la Savane, vous avez un parc là que nous créons.

LA PRÉSIDENTE :

545 Donc, cette dimension-là, cet espace-là vous apparaît assez grand pour pouvoir desservir les besoins des familles? Répondez aux besoins des familles, en termes d'espace.

Mme LIZA NOVAK :

550 Bien, on pourrait, oui, on pourrait faire des jeux, des jeux d'eau là-dedans ou des espaces, oui. D'après nous, ce serait...

LA PRÉSIDENTE :

555 Ce serait assez grand. C'est une bonne dimension pour que les enfants puissent aller jouer, avoir un...

Mme LIZA NOVAK :

560 Ça pourrait être plus grand aussi, c'est sûr, mais au moins c'est comme un parc. C'est une alternative à l'autre parc qui est là présentement.

565

LA PRÉSIDENTE :

O.K. On va être obligé de s'arrêter malheureusement. Alors, peut-être, si vous aviez une conclusion, on va être obligé de s'arrêter autrement. Oui, allez-y.

570

Mme SHEETAL PATHAK :

Non, c'était aussi que pour la 92, c'était plutôt l'idée — la 92 comme Liza avait dit, c'est le seul autobus qui passe présentement, c'est pour ça qu'on a pensé à ça —, mais s'il y avait une autre alternative, ce serait parfait. Mais ce qu'on veut, c'est qu'il y ait un autobus qui passe à travers.

575

LA PRÉSIDENTE :

À l'intérieur du site.

580

Mme SHEETAL PATHAK :

Oui, c'est ça. Qui donne accès.

585

LA PRÉSIDENTE :

Qui donne accès à l'extérieur du site, d'accord. Alors, je vous remercie infiniment. Évidemment, on n'a pas oublié aucun autre des messages qui sont contenus dans votre mémoire, même si on a questionné surtout sur certains des aspects. Je vous remercie énormément de ce que vous avez fait, de l'effort que vous avez mis à préparer ce plan et de la contribution que vous apportez. Merci. Oui?

590

Mme LIZA NOVAK :

Oui. Puis merci beaucoup, on a beaucoup apprécié participer à tout ce processus-là. On a grandi et pour nous c'est... et on a récolté nos 200 signatures, alors ça veut dire qu'on a mobilisé notre milieu aussi face à ce plan-là. Mais hier soir, quand je suis venue, il y avait des questions concernant les immeubles et la salubrité et le projet de salubrité qu'il y avait eu sur la rue et j'étais, je pouvais répondre à ces questions-là que vous posiez, que le docteur ne pouvait pas répondre parce qu'il n'était pas impliqué dans ce dossier-là. Alors, à un autre moment à l'extérieur de ces consultations-là, si vous avez besoin d'informations, qu'est-ce qui se passe à ce niveau-là, je peux vous les fournir.

595

600

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Merci infiniment. Merci beaucoup. Bon, bien alors notre premier intervenant monsieur Dagneau est arrivé. Monsieur Dagneau, ce sera votre tour maintenant. Alors, bonsoir Monsieur Dagneau!

605

610

M. CLAUDE DAGNEAU :

Bonsoir, désolé d'être en retard.

615 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je rappelle que monsieur Dagneau représente l'organisme L'œil. On vous écoute, Monsieur Dagneau.

620 **M. CLAUDE DAGNEAU :**

Oui. Bien, ça ne sera peut-être pas aussi long que les précédents. En fait, l'essentiel, je n'ai pas un mémoire, j'ai un texte que j'ai préparé avant l'élection – avant l'élection du 1er novembre – et je vais déposer ce document-là en guise de...

625 **LA PRÉSIDENTE :**

De mémoire.

630 **M. CLAUDE DAGNEAU :**

... de représentations de notre point de vue, disons.

635 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

M. CLAUDE DAGNEAU :

640 Mais l'essentiel de ce que je veux dire maintenant c'est que – et ça, j'exprime là-dessus le sentiment, le désir des gens de notre organisme et, je pense, beaucoup de monde – on ne peut pas considérer qu'une consultation qui se terminerait ce soir serait suffisante, disons.

645 Je demande que la consultation soit prorogée, rallongée, qu'on donne plus de temps. Faire une consultation aussi rapidement sur un dossier qui est un enjeu majeur, qui constitue un tournant pour le quartier, si on fait l'exercice actuel et qu'on s'en tient à ça, une consultation rapidement avant les Fêtes, commencer à peu près dans une campagne, pendant une campagne électorale, alors qu'on n'a pas eu la possibilité et qu'on n'avait pas
650 le contexte voulu pour vraiment rejoindre les résidents du quartier, on ne peut pas considérer que ce sera une consultation valable.

655 Alors, moi, je demande, en mon nom et au nom de l'organisme, à ce qu'on
prolonge la consultation et qu'on se donne plusieurs mois de plus pour rejoindre les
résidents, pour communiquer l'information, pour leur permettre de prendre connaissance
du dossier. Je suis conscient que des efforts ont été déployés par l'Office pour rejoindre
les gens. D'ailleurs, j'ai constaté avec plaisir que vous aviez remis des documents avec
des CD des documents produits par la Ville. Bon, en tout cas, moi, ça m'enchant, mais il
660 faut être bien conscient que tout ça, ce n'est pas suffisant. Ça prendrait une information
simplifiée, vulgarisée et ça prendrait des réunions.

665 Il y a 100 000 résidents dans le quartier, donc on a un gros quartier. Vous êtes
conscients des problèmes de langue, des problèmes de culture et on est bien conscient
aussi d'une autre chose, surtout qu'il s'agit d'un projet de TOD et que le concept TOD,
dans ce que j'ai lu – parce que je dois dire qu'avant il y a un an, je ne connaissais rien au
concept TOD et à tout ça –, mais dans ce que j'ai lu, c'est qu'une des dimensions du TOD
consiste à donner la possibilité à ceux qui sont concernés par le projet, par un projet TOD,
de non seulement être consultés, mais d'être impliqués dans le développement, dans la
670 réalisation du projet en question. Il y a des exemples d'ailleurs de ça au Canada et aux
États-Unis.

675 Alors, évidemment, pour que des résidents soient impliqués, là, on est loin, là.
Pour que des résidents soient impliqués, il faut au moins qu'il y ait eu une consultation et
pour qu'il y ait une consultation véritable, il faut qu'il y ait eu vraiment une grosse
campagne d'information, ce qu'on n'a pas eu jusqu'à maintenant et... bon. En tout cas, en
substance, c'est ça.

680 Je ne sais pas si je devrais élaborer davantage, je pense que je préférerais que
vous me posiez des questions, mais essentiellement c'est le message. Toute cette affaire
a commencé en 2004 avec l'adoption du Plan d'urbanisme. On est presque six ans plus
tard, bien, prendre quelques mois de plus ne ruinerait pas l'affaire.

LA PRÉSIDENTE :

685 D'accord. Moi, je peux vous en poser une première question, Monsieur Dagneau.
Comment est-ce que vous envisageriez la prochaine étape? Qu'est-ce qu'il faudrait faire?

M. CLAUDE DAGNEAU :

690 Bien, si on rallongeait?

LA PRÉSIDENTE :

695 Oui?

M. CLAUDE DAGNEAU :

700 Certainement faire... d'abord, imaginons qu'on a six mois de plus. On sait tous que les organismes communautaires du quartier, non seulement sont intéressés à communiquer avec leur clientèle et, bon, leur clientèle ce sont, la plupart du temps, les mêmes clientèles, c'est-à-dire qu'on joint, grosso modo, à peu près le même monde, mais sur des points de vue différents. Mais les organismes sont intéressés et les organismes sont aussi des relais. Ils peuvent être des outils pour un Office de consultation pour rejoindre des gens.

705 Il y aurait une bonne période de démarches pour rejoindre les résidants, organiser des soirées d'information, des journées d'information et préparer un plan. Il faudrait préparer une espèce de projet de réunion, une série de réunions pour aboutir à, éventuellement, une vraie consultation avec... on aurait, au bout d'un certain temps, je pense, une assez claire idée du taux de participation et de l'intérêt des résidants du quartier. Si au bout de trois, quatre mois, on a un bon pourcentage de résidants qui se sont manifestés, qui ont indiqué leur intérêt après avoir déployé des efforts – et chacun a sa méthode pour rejoindre les résidants ici. Je veux dire, habituellement, quand on sait comment on les rejoindre, on réussit à les rejoindre. Il faut le temps, évidemment. Mais si 710 on a le temps, si on fait cet effort-là, on va à un moment donné rejoindre ceux qui seraient susceptibles d'être intéressés, qui sont évidemment concernés, mais qui sont en plus intéressés à se prononcer.

715 Alors, en gros, c'est ça, là. Et une fois qu'on a fait une période d'information et qu'on a établi clairement qu'à tel moment on va donner la possibilité, de façon peut-être un peu organisée, d'exprimer des points de vue, on pourrait élaborer aussi un projet de participation des résidants dans tout ça.

LA PRÉSIDENTE :

725 Parce que là, vous êtes conscient quand même que l'Office a déterminé un périmètre d'au moins un kilomètre autour du site. Les gens ont reçu, chacun dans leur boîte aux lettres, une invitation pour le forum; ils ont reçu chacun un dépliant avec un CD, on a organisé quatre ou cinq réunions avec des clientèles, des publics auprès desquels on a fait des efforts supplémentaires et puis on est ici. On a rencontré les organismes, les OSBL, la société civile intéressée, on a fait ça, là.

730 Alors, ce que j'entends de ce que vous me dites – et puis on a travaillé aussi avec des relais, comme vous dites. On a travaillé avec des gens du Centre communautaire Mountain Sights, on a travaillé avec le Centre, le Conseil communautaire de Côte-des-Neiges, alors donc ce que j'entends, ce que vous nous dites c'est : si on avait six mois de plus, chacun des organismes qui ont peut-être été touchés par notre travail à nous pourrait refaire un travail de mobilisation et donc, amener plus de gens intéressés à se prononcer. Est-ce que j'ai bien compris?

M. CLAUDE DAGNEAU :

745 Je vais vous donner un exemple. Nous avons fait, moi, j'ai fait six réunions
d'information avant la campagne électorale sur les projets d'urbanisme de
l'Arrondissement. J'ai eu un peu de gens, mais j'ai pas eu le temps pour rejoindre de façon
importante, les résidants. J'ai tenté de le faire au moyen des grands médias, ça n'a pas
fonctionné. Ça n'a pas fonctionné essentiellement parce que les grands médias étaient
750 occupés par la campagne électorale. J'ai fait, j'ai réuni des journalistes de trois journaux
au milieu de septembre : une journaliste de La Presse, une journaliste de La Gazette, une
journaliste du Journal de Côte-des-Neiges.

755 La journaliste de La Presse m'a donné quelques lignes un mois plus tard. La
journaliste de La Gazette, à ma connaissance, n'a rien écrit sur ce sujet, sur tous ces
dossiers d'urbanisme. Il y a eu un article qui a fouillé un peu plus la question dans le
Journal de Côte-des-Neiges.

760 La semaine avant l'élection, bien enfin dans la semaine qui a précédé, j'ai envoyé
un communiqué à tous les médias électroniques et aux journaux pour faire une conférence
de presse et j'ai eu zéro journaliste. Ça, ça ne m'est jamais arrivé. Dans le passé, quand
j'ai fait des conférences de presse, j'ai toujours eu au moins un ou deux journaux. En
d'autres termes, on était en plein milieu d'une campagne électorale et c'était impossible
d'utiliser les grands médias pour autre chose que le sujet de l'heure.

LA PRÉSIDENTE :

765 D'accord, O.K.

M. CLAUDE DAGNEAU :

770 Ce qui fait que là, on se retrouve après l'élection, on se retrouve, disons, après les
Fêtes, et là, tout le monde, vous savez, est occupé en ce moment. Je veux dire, la
mobilisation, elle est impossible à faire, tout le monde est occupé par les Fêtes. Après les
Fêtes, si on veut utiliser les grands médias pour annoncer des assemblées où on va
expliquer des choses, je pense que ce serait possible.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord, O.K. Merci. Une seule question?

Mme JUDY GOLD, commissaire :

780 Oui, une seule question. Monsieur Dagneau, votre message est très clair, je le
comprends bien, et j'ai une question que je vous pose et je pose la question moi-même,
j'ai réfléchi avec vous. On parle ici, disons, si je parle de méthodologie : avec une

785 consultation qui serait prolongée et si on pouvait consulter une plus grande proportion des
résidants de Côte-des-Neiges, pensez-vous qu'on aurait un écho différent de ce qu'on a
déjà reçu?

790 En d'autres mots, est-ce que l'écho qu'on a déjà eu, parce que quand même on a
rencontré, je ne sais pas, des centaines de personnes, vous ne pensez pas que ce n'est
pas nécessairement représentatif des résidants de tout Côte-des-Neiges? C'est ça qu'est
ma question.

M. CLAUDE DAGNEAU :

795 Je dois être franc et vous dire que j'ai regardé le rapport, j'ai lu les rapports que
vous avez faits de vos rencontres, celles qui ont eu lieu il y a quelques semaines. Il y avait
des choses intéressantes. J'ai constaté effectivement que des résidants étaient venus
s'exprimer, mais vous êtes d'accord avec moi, sûrement, que ça s'est fait très rapidement,
800 ça s'est organisé dans un délai très court et, bon, il y a quelques personnes qui sont
venues, mais la vaste majorité des résidants ne sont pas au courant de tous ces dossiers-
là.

805 Le document que je vous remets, je ne l'ai pas distribué de façon massive, par
exemple, là. Tout simplement parce que je n'ai pas eu le temps. Je dois dire que je suis
parti, tout le monde était après moi pour que je prenne des vacances, alors j'ai pris cinq
semaines, je viens de revenir, je repars deux autres semaines, là, mais ça faisait...

LA PRÉSIDENTE :

810 Eh bien, vous êtes chanceux, vous!

M. CLAUDE DAGNEAU :

815 Ça faisait un an et demi que je n'avais pas pris de vacances, puis avant ça, j'ai pris
trois semaines de vacances et deux ans sans vacances. Et tout le monde était fâché parce
que je ne prenais jamais de vacances. Ça adonne comme ça, mais tout ça pour dire que
je pense que la vaste majorité des résidants n'ont pas été rejoints, même si vous avez
rejoint certaines personnes.

820 Il s'agit, il faut quand même constater ceci : c'est un changement majeur parce
qu'essentiellement, ce projet-là, il s'agit, pour l'administration, là – il faut bien comprendre
de la façon...

825 **LA PRÉSIDENTE :**

On en est convaincu, Monsieur Dagneau. Je pense que je vais vous arrêter là-dessus. Nous, on en est convaincus que c'est majeur comme projet et je pense que votre proposition, elle est claire. On va devoir s'arrêter là-dessus.

830

M. CLAUDE DAGNEAU :

Je prends 30 secondes. Il est question dans ce projet, essentiellement, de changer la composition des résidants, c'est-à-dire d'avoir une nouvelle population à Côte-des-Neiges. Je n'entre pas dans les détails, mais nous sommes tous conscients que 85 % de condos, ça veut dire 85 % de résidants d'une nature différente de ceux qu'il y a actuellement à Côte-des-Neiges. Il faudrait bien que tout le monde le sache et ait l'occasion de se prononcer, parce que je sais fort bien qu'il s'agit d'un premier pas. Va venir le Bates – de Courtrai, après; ensuite, Blue Bonnets; ensuite Van Horne – Victoria et quoi d'autre? Il faudrait que les gens soient conscients du tournant majeur qui est en train de se produire et ça, c'est clairement pas le cas. Peut-être que vous avez eu un certain nombre d'opinions intéressantes, un certain nombre de personnes qui ont réagi, mais la vaste majorité des résidants de Côte-des-Neiges ne sont pas au courant, donc n'ont pas pu être consultés.

845

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. O.K. Bien, alors écoutez, vous pouvez déposer votre document auprès de monsieur Goulet et puis ce que vous avez dit a été enregistré par madame Teasdale, alors on va pouvoir revenir à vos propos quand elle va nous remettre, dans une semaine, les enregistrements d'aujourd'hui. D'accord. Alors, merci infiniment de votre contribution, Monsieur Dagneau.

850

J'inviterais maintenant monsieur Charles Mercier à s'avancer. Monsieur Mercier représente la Société environnementale de Côte-des-Neiges. Bonsoir, Monsieur Mercier!

855

M. CHARLES MERCIER :

Bonsoir! Donc, je vais faire une présentation orale seulement, j'ai seulement quelques notes.

860

LA PRÉSIDENTE :

Oui, d'accord. De toute façon, on enregistre tout ce que vous dites, alors on pourra y revenir. Allez-y.

865

M. CHARLES MERCIER :

870 Parfait. Merci beaucoup d'abord pour l'opportunité de présenter notre opinion ici ce soir. Donc, je vais faire des commentaires plus généraux que les autres présentations, surtout que la première présentation du Centre Mountain Sights parce que ça s'adresse plutôt aux principes et aux questions que vous aviez posées dans le cadre de la consultation.

875 Donc, en général, disons, la position de notre organisme, c'est que là on a une opportunité de bâtir un quartier, disons, nouveau par rapport à ce qui se fait autour. Donc, c'est un terrain qui est moins construit que la moyenne de Côte-des-Neiges. On dit souvent qu'il n'y a pas beaucoup de place pour construire à Côte-des-Neiges, à part dans les marges peut-être autour. Donc, là, ici, on a une opportunité de construire quelque
880 chose de nouveau et qui va permettre d'oser, d'être plus audacieux que si on décidait de modifier un quartier qui est déjà construit à 100 %. Donc, il y a vraiment une opportunité vraiment intéressante, surtout avec la tangente verte que le projet prend.

885 Donc, je vais commenter différents aspects. Donc, quand vous posez la question : développement commercial ou bien développement résidentiel, parce qu'en ce moment, c'est du développement, bien, c'est des immeubles commerciaux donc qui sont, selon certaines opinions, en relatif déclin et est-ce qu'on maintient cette vocation-là commerciale, qu'est-ce qu'on fait dans les trous autour?

890 Donc, moi, je crois que c'est sûr que les immeubles commerciaux ont leur place là, donc ils vont avoir un droit acquis, mais il faudrait que leur développement futur se fasse selon, justement, dans une direction verte. Donc, ça ne sera plus du stationnement gratuit, illimité pour attirer des clients motorisés. Et, aussi, si on regarde les constructions, c'est très peu dense. Donc, si ces commerces-là veulent rester, s'ils veulent être un peu
895 conformes aux principes de développement durable, il faudrait qu'on trouve d'autres moyens d'attirer les clients que les stationnements, et aussi qu'on pense, justement, à encourager les employés à venir travailler plus en utilisant les transports en commun. Donc, on penserait plutôt à douches pour les employés, des incitatifs au transport durable pour les employés et aussi pour les clients. Donc, la livraison, par exemple, des choses
900 comme ça, plutôt que de maintenir le statu quo et le développement de ce statu quo là commercial.

905 Et dans les espaces autour, dans notre organisme, on est vraiment pour le développement résidentiel parce qu'il reste peu d'espace pour développer – des espaces aussi vierges – pour développer le côté résidentiel dans Côte-des-Neiges. Et on a une opportunité, donc il faut vraiment que ça soit en majorité résidentiel dans ce quartier-là et que le commercial – industriel qui est déjà là, bien s'intègre à ça.

910 Concernant la stratégie de favoriser les transports durables et les transports actifs
par la minimisation du stationnement, on est d'accord avec ça. Donc, les rues plus
étroites, pas de stationnement sur la rue. Donc là, si on regarde le plan actuel qui est
proposé, c'est que ce serait plutôt du stationnement souterrain. Donc, l'avantage de ça,
c'est que ça fait vraiment payer les gens qui utilisent le stationnement, donc quand on
915 achète un condominium avec un stationnement souterrain — ça coûte 40 000 \$ construire
un espace de stationnement souterrain, donc si les gens veulent se payer ça, ils se
payeront ça, mais si on regarde le stationnement sur rue, c'est comme si la collectivité
subventionnait le stationnement de certaines personnes sur la rue.

920 Donc, les gens qui n'ont pas d'auto, dans leurs taxes, subventionnent ce
stationnement-là sur la rue et même les vignettes ne payent pas tous les coûts d'entretien
de cet espace sur la rue là, même si on a un système de vignettes qui coûtent un certain
montant par année.

925 Donc, en éliminant le stationnement en surface, bien ça responsabilise plus les
automobilistes à payer pour leur stationnement s'ils en veulent et ça libère aussi des fonds
publics pour d'autres aménagements qui vont favoriser les gens en général et non
seulement les automobilistes. Parce que quand on regarde, une rue n'appartient pas
vraiment aux citoyens en général, elle appartient aux automobilistes et c'est seulement les
930 petits trottoirs qui appartiennent à tout le monde, finalement.

935 Et aussi, bon, la stratégie de stationnement souterrain, il faut faire attention dans le
cas des logements sociaux parce que justement à cause du coût élevé, ça peut fragiliser
la viabilité de ces projets-là. On sait que c'est vraiment difficile, avec les exigences de
loyer minimum dans les coopératives, de vraiment équilibrer le budget et si on rajoute des
stationnements souterrains à ça, il s'en fait des coops comme ça, mais ça peut obliger à
couper des coûts dans d'autres niveaux, peut-être, au niveau de la qualité de la structure
et ça, c'est pas quelque chose qu'on préconiserait pour les coopératives.

940 Mais d'un autre côté, si on décourage, c'est ça, le transport... non, si on veut
encourager le transport en commun et le transport durable, c'est bien de créer, bon, ce qui
a été présenté, des pistes cyclables, des rues plus étroites. Bon, il y aurait le tramway qui
pourrait passer là, mais ça, c'est des éléments attractifs, mais il faut aussi des éléments
pour décourager. Donc, le stationnement en moins grand nombre, c'est essentiel. Sinon je
945 crois qu'avec la proximité de Jean-Talon qui est une grande artère, et aussi de Décarie, ce
qui va arriver, c'est que ça va plutôt attirer des gens qui vont se dire : je veux habiter près
de l'autoroute ou près de Jean-Talon et je vais avoir un accès facile en automobile, et ça
ne suffira pas, quelques pistes cyclables et des rues plus étroites, pour attirer donc des
gens qui n'ont pas d'automobile.

950 Il faut vraiment décourager les gens, il faut qu'il y ait une stratégie de dire on attire
les gens, mais aussi on les pousse vers ça. Donc, si on fait juste les attirer, ça ne sera pas
suffisant avec Décarie à côté. Mais ça, ça exige de faire des aménagements, des
compromis, donc c'est sûr qu'il va y avoir des gens qui ne seront pas d'accord, parce que
là, c'est une vision d'avenir. Donc, il y a pas de quartier en ce moment à Montréal à part,
955 bon, peut-être le Plateau, mais même le Plateau, ce n'est pas un quartier qui a été fait
pour les piétons, pour la qualité de vie des gens en général, donc ça va créer des frictions,
c'est sûr. Il y a des gens qui ne trouveront pas de stationnement, mais avec l'avenir, bon,
on est dans la semaine de Copenhague, on s'en va vers une augmentation des prix du
pétrole, vers les changements climatiques, donc on a une opportunité ici de faire quelque
960 chose de nouveau, de faire un bon plus grand que seulement en faisant des petits
aménagements par ci par là dans des quartiers déjà tout construits.

Concernant les espaces verts, je voulais aller dans le sens du Centre
communautaire Mountain Sights. C'est que les espaces verts, ce n'est pas juste du vert
965 sur une carte, donc il faut que ce soit des espaces utilisables. C'est pour ça qu'on est en
faveur de la fermeture de Victoria qui va libérer un deuxième espace vert qui est assez
grand et de regarder la configuration possible des immeubles pour en créer d'autres.
Donc, des miniparcs ou des parcs, parce que c'est cette sorte d'espace-là qui peut être
utilisable par les citoyens pour pique-niquer. Les enfants peuvent jouer, ça peut devenir
970 même des jardins collectifs ou bien des sites de compostage communautaires.

Alors, les espaces verts devant et sur les côtés des bâtiments, c'est bien, mais
c'est pas vraiment utilisable. Donc, il faudrait essayer autant que possible de maximiser,
dans les espaces verts, la proportion utilisable.

975 Aussi, concernant justement les risques de gentrification et de venue d'une nouvelle
population, bien c'est sûr que ce quartier-là va amener la venue d'autres personnes parce
qu'il n'y a pas de frontière entre les arrondissements, mais il faut quand même s'assurer
que ce quartier-là offre aussi une opportunité aux gens qui sont mal logés dans le quartier.
980 Et c'est pour ça qu'on est favorable à un respect ou à un dépassement de la stratégie
municipale d'inclusion sociale. Donc, il faudrait aussi tenir compte du fait que Côte-des-
Neiges a accumulé un retard de ce côté-là parce qu'il n'y avait pas vraiment d'espace pour
construire du logement social, donc il s'en est construit plus dans d'autres quartiers
relativement. Donc, là, étant donné qu'on a un espace nouveau, peut-être que ce serait
985 une justification pour un traitement spécial pour ce projet-là. Donc, ça pourrait être un
message à adresser à, par exemple, à la Société d'habitation du Québec qui alloue les
unités de logements sociaux, par exemple.

990 Aussi, il faudrait qu'il y ait quelque chose pour aider le logement social en leur
réservant une partie des terrains, parce qu'on sait que les promoteurs de projets de
logements sociaux n'ont pas les mêmes possibilités financières pour sauter sur un terrain
qui est disponible, donc l'idée de réserve foncière serait une bonne idée peut-être. Parce
que si on veut que la stratégie municipale soit respectée ou dépassée, bien, il faudrait que

995 justement, chaque gros projet ait son pourcentage, mais aussi qu'il y ait des zones avec
seulement du logement social parce que ça ne pourra pas être juste quelques unités par
ci, par là, mélangées à des condos qui vont atteindre le pourcentage.

1000 Mais là, ça, c'est l'aspect plus terre à terre, c'est qu'il faudrait que le nombre, la
typologie et la valeur foncière de ce qu'on prévoit dans ce projet-là puissent financer
l'aménagement, la construction et l'entretien des infrastructures publiques. Donc, il ne
faudrait pas qu'on parte, disons, dès le départ avec un manque à gagner au niveau du
budget d'entretien et que ça donne un nouveau quartier, mais qui est mal desservi en
1005 termes de déneigement, de qualité d'éclairage, tout ça. Donc, c'est là que peut-être il y a
des aménagements à faire entre le pourcentage de logements sociaux et aussi de la
valeur foncière qui financerait les PTI qui vont permettre, et les budgets d'aménagement
de tout ce quartier-là qui va falloir... où il va falloir aménager beaucoup de nouvelles
installations.

1010 Et j'avais un commentaire concernant la place publique qui est prévue dans la
portion sud-ouest. Donc, c'est une très bonne idée. Ça pourrait servir, ça pourrait accueillir
des fêtes, des spectacles et aussi un marché public, mais c'est une localisation qui est un
peu difficile, qui n'est pas vraiment intégrée au quartier. Donc, on proposerait pour
l'intégrer à la fois au nouveau quartier de Namur, de sécuriser les passages pour piétons
sur Jean-Talon, comme c'est demandé depuis longtemps, mais aussi de créer un lien vers
1015 le sud, parce que les gens des rues de Courtrai, et cetera, il y a des coopératives, il y a
beaucoup de gens qui habitent là et aussi, le reste du quartier pourrait vouloir un accès à
cette place publique là parce qu'il n'y a pas vraiment de marché public qui aurait cette
grosseur à Côte-des-Neiges, à part le Marché Trottier.

1020 Et ce serait l'idée de créer un passage pour piétons, passage à niveau piétonnier,
comme ça a été fait à l'ouest du parc Jarry. Donc, c'est un quartier très comparable, Parc-
Extension, à Côte-des-Neiges, donc il y a beaucoup de familles qui traversent par un
passage piétonnier de Parc-Extension vers le parc Jarry et ça garantit, ça favorise
l'utilisation du parc par les piétons, donc ils ne sont pas obligés de faire un grand détour
1025 par en haut ou par en bas, donc ce serait le même esprit ici, mais je sais que c'est
beaucoup de négociations avec le Canadien National, et cetera mais ce serait vraiment
quelque chose d'intéressant. Ou bien une passerelle, mais une passerelle, il y a des
problématiques de sécurité si on est pris sur la passerelle le soir. Donc, ce serait plus
l'idée d'un passage à niveau pour piéton et je ne vois pas pourquoi ça ne se ferait pas
1030 dans Côte-des-Neiges si ça s'est fait dans Parc-Extension avec des populations très
semblables, beaucoup de familles, et on n'a pas entendu que des enfants se sont fait
écraser par les trains, donc il y aurait pas de raison.

1035 Donc, en conclusion, c'est ça. Je sais que c'est difficile de rejoindre les gens pour
les consulter dans Côte-des-Neiges, mais il ne faut pas perdre cette opportunité-là. Si on
ne fait pas bientôt un plan d'ensemble, il y a des gens qui vont acheter des terrains un
après l'autre et qui vont décider du développement, tout ça, à la place des citoyens, donc il
y a déjà des condominiums qui se sont construits, mais il y en a d'autres en préparation
1040 puis il y a sûrement d'autres promoteurs qui ont l'œil sur le projet. Et c'est vraiment une
opportunité de faire un grand bon environnemental et de créer un espace qui serait plus,
disons, favorable à la qualité de vie des citoyens plutôt qu'à la mobilité automobile.

1045 Et c'est un quartier aussi qui va être capable de mieux affronter l'avenir où il va
faire plus chaud et où l'essence va coûter plus cher, donc ces résidents vont être plus
capables de répondre à ces nouvelles contraintes.

Donc, ça complète ma présentation, si vous avez des questions.

LA PRÉSIDENTE :

1050 Merci beaucoup, Monsieur Mercier. Une première question – évidemment, nous,
on va réagir à chaud, là, parce qu'on vous a écouté puis on n'a pas donc eu l'occasion de
vous lire avant – vous le savez, vous faisiez partie du comité de suivi, et on en a discuté
déjà, des arbitrages vont être difficiles à faire dans ce dossier-là.

1055 Hier, puis on a entendu plusieurs présentations et nous, on a déjà lu tout ce que
les gens nous ont expédié, on a quand même presque une trentaine de mémoires et ce
qu'on constate c'est que la plupart de ceux qui se sont exprimés jusqu'à maintenant sont
favorables à l'idée d'un verdissement du coin, sont conscients de l'état du site
1060 actuellement et, en général, encore une fois, l'approche, le concept TOD, ça plaît. Les
gens sont contents. Mais là, après ça, il y a des problèmes d'ajustement. Le
stationnement, ça en est un. Et vous nous l'avez dit, pour vous, il reste quand même
important que les commerces qui sont installés puissent avoir la possibilité de vivre. Dans
plusieurs cas, le stationnement pour eux, c'est un élément déterminant. On vient
1065 d'entendre les gens de Mountain Sights qui nous ont dit : bien, on a aussi besoin, nous, de
stationnements extérieurs.

1070 Sur la base de l'expérience que vous avez, est-ce qu'il y a des principes qui nous
aideraient à trouver des arrangements qui permettraient, tout en continuant de mettre de
l'avant le système TOD, le concept TOD, de permettre, par exemple en ce qui a trait au
stationnement, de desservir ou, en tout cas, de répondre aux besoins les plus importants,
soit des citoyens qui ont besoin d'avoir des stationnements en surface parce que c'est trop
cher pour eux de se payer des stationnements souterrains ou soit pour les commerces qui
ont aussi besoin d'avoir la possibilité de desservir leurs clients qui viennent en voiture. Ou,
1075 quand je parle des commerces, je parle beaucoup des édifices à bureaux aussi. Qu'est-ce
que vous en pensez de ça?

1080 Est-ce que vous connaissez, par exemple, des expériences – prenons le cas des
édifices à bureaux – des expériences où on a trouvé des manières de faire pour permettre
que les gens qui viennent travailler en auto puissent être desservis. Hier, il y avait le
docteur Drouin qui a fait un plaidoyer extrêmement intéressant pour dire qu'effectivement,
on constate qu'à Copenhague, par exemple, au lieu d'avoir 70 % des gens qui se
1085 déplacent en voiture – comme à Montréal, c'est 70 % des gens qui se déplacent en
voiture, 30 % en transport en commun puis 20 %... non. Il y a un très faible pourcentage
encore en transport actif. C'est 70, 20, 10, je pense. À Copenhague, c'est le contraire.
C'est 70 % transport en commun, 20 % transport actif et 10 % en automobile. Alors, ils ont
trouvé d'autres manières de faire et ça satisfait, y compris les gens qui sont dans les
édifices à bureaux, y compris les gens qui vont travailler en utilisant les transports en
commun. Il y a personne qui en meurt, au contraire. Copenhague, c'est une ville qui a sa
1090 réputation, qui est intéressante.

Est-ce que vous connaissez des expériences qu'il pourrait être intéressant de...
dont on pourrait récupérer les enseignements, finalement, surtout pour les édifices à
bureaux puis aussi pour les coops qui ont besoin de stationnements?

1095 **M. CHARLES MERCIER :**

Parfait. Donc, pour les édifices à bureaux, il y a un organisme qui existe ici dans
Côte-des-Neiges, qui s'appelle Mobilico. Je ne sais pas si on venu présenter?

1100 **LA PRÉSIDENTE :**

Non, malheureusement.

1105 **M. CHARLES MERCIER :**

Mais ils se spécialisent dans la promotion des moyens de transport actifs et
durables auprès des entreprises et des institutions. Donc, il y a toute une série de
mesures. Ça peut être des passes d'autobus données gratuitement par l'employeur, ça
1110 peut être des autos de Communauto, mais assignées, disons, à l'usage professionnel.
Parce que des fois, les gens viennent en auto parce que peut-être ils ont besoin de se
déplacer voir un client, mais ça peut se faire avec des autos qui sont déjà sur le site.
Aussi, il y a les tickets-taxi qui peuvent être donnés aux employés, parce que des fois, ils
aiment ça venir en auto au cas où un de leurs enfants serait malade puis ils devraient se
1115 rendre vite à tel endroit, mais l'employeur dans ce temps-là paye un ticket-taxi pour qu'il
puisse se rendre rapidement.

Donc, il y a plein de mesures comme ça. Des douches sur des lieux de travail et
ça, encore, comme j'avais dit, c'est des choses qui attirent, mais aussi il faut faire une
1120 restriction, peut-être taxer plus le stationnement ou je ne sais pas trop. Si le droit acquis
est maintenu, les gens... c'est sûr qu'on est encore dans une société de l'automobile. S'il

1125 faut pousser vers quelque chose d'autre, il va falloir à un moment donné qu'il y ait quelque chose de désagréable un petit peu à la base. Mais il y a tous ces incitatifs-là qui existent et aussi, la priorisation des stationnements pour certains employés qui en ont plus besoin, comme dans les hôpitaux, ceux qui ont des horaires de nuit ou de matin, mais il faut abandonner le privilège du stationnement gratuit pour chaque employé. Si on a encore ça, bien on peut créer tous les incitatifs qu'on veut, ça va rien donner.

1130 Donc, il y a cet organisme-là qui est encore plus spécialisé, qui peut donner plein de...

LA PRÉSIDENTE :

1135 Mobiligo, vous voulez dire?

M. CHARLES MERCIER :

Mobiligo, oui, c'est ça, qui est déjà actif dans plusieurs institutions, des hôpitaux.

1140 **LA PRÉSIDENTE :**

Et qui travaille en partenariat avec les employeurs, c'est ça?

1145 **M. CHARLES MERCIER :**

1150 Oui, c'est ça. Ils vendent une sorte de package deal de différentes mesures qui favorisent le transport en commun et actif. Pour les coopératives, je pourrais vous donner l'exemple de la coopérative à côté du métro Rosemont, qui a brûlé malheureusement ces derniers mois, mais ça va être reconstruit, donc eux ont décidé de minimiser le nombre de stationnements et ceux qui restent sont pour Communauto et pour les personnes, les ménages avec une personne handicapée.

1155 Donc, ça, c'est dès le début une décision qui a été prise en faveur du transport en commun. C'est sûr que dans ce cas-là, il y a le stationnement de rue qui est disponible, mais ça va être avec des vignettes. Donc, ce n'est pas comme ici, mais ce qui peut être fait, c'est Communauto, je pense. Si Communauto fait une bonne étude de marché sur les besoins de cette région-là, ça coûte beaucoup moins cher d'utiliser une auto Communauto une fois de temps en temps plutôt que d'entretenir une auto à temps plein.

1160 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

M. CHARLES MERCIER :

1165

Donc, ça, on pense qu'une auto coûte pas cher, que c'est juste le coût de l'essence, mais en réalité, quand on est sensibilisé aux coûts annuels d'une automobile, Communauto peut aider. Et s'il y a une grosse population, ils peuvent faire leur étude et installer plusieurs autos, pas juste deux, trois.

1170

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

1175

M. CHARLES MERCIER :

Donc, il y aurait ça. Mais aussi, améliorer le transport en commun parce que ce qui fait que les gens n'utilisent pas le transport en commun au travail, comme à la maison, comme pour d'autres déplacements, c'est qu'ils ne sont pas sûrs d'arriver à l'heure. Donc, plus le transport en commun est fiable, si les gens sont sûrs d'arriver à l'heure, ils vont vraiment prendre le métro, surtout l'hiver quand le climat est difficile.

1180

LA PRÉSIDENTE :

1185

Judy, une question peut-être?

Mme JUDY GOLD, commissaire :

1190

Oui, j'ai une question. J'aimerais aborder la question de l'activité commerciale sur le site. Il me semble que lors des préconsultations, je pense qu'il y a certaines personnes de l'Office qui vous ont rencontré, vous avez mentionné que l'activité commerciale devrait être répartie à travers le site et pas nécessairement concentrée sur Jean-Talon. Est-ce que c'est bien ça?

1195

M. CHARLES MERCIER :

Oui, c'est ça. Je peux préciser ma pensée?

1200

Mme JUDY GOLD, commissaire :

Oui?

M. CHARLES MERCIER :

1205

Je parlais plutôt de l'activité commerciale existante en ce moment dans mon exposé, en référence au forum public où il y a beaucoup de concessionnaires qui étaient venus présenter, des gens qui ont des sites commerciaux actuels. Mais pour le

développement commercial, je parlais des développements commerciaux de ce qui existe maintenant. Mais c'est sûr que les commerces de proximité doivent être favorisés. Déjà, c'est permis dans le zonage, donc les épiceries, pharmacies, selon l'étude de marché qu'ils vont pouvoir faire, selon la quantité de population qu'il y a autour. C'est sûr qu'il y en a déjà sur le bord de Décarie, mais s'ils déterminent que ce serait bien d'avoir une épicerie de moyenne grandeur, c'est sûr que ce serait positif parce que ça permettrait, justement, de minimiser la distance entre les habitations et les petits commerces.

Donc, on est pour un développement commercial de commerces de proximité sur le site.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

D'accord. Une dernière question très, très vite. Il y a une entrée au parc de la Savane de la rue Mountain Sights. Je pense que le Centre communautaire a fait mention de cette entrée dans leur mémoire, il me semble. C'est une entrée qui est cachée entre deux édifices, je l'ai remarquée par hasard quand j'ai pris une marche sur la rue Mountain Sights, est-ce que vous connaissez cette entrée?

M. CHARLES MERCIER :

Oui, oui, je l'ai déjà visitée. C'est sûr qu'elle pourrait être mise en valeur...

Mme JUDY GOLD, commissaire :

Ce que je voulais demander : est-ce que ce serait souhaitable de faire un traitement pour mettre cette entrée en évidence, de la verdir? Est-ce que...

M. CHARLES MERCIER :

Oui, parce qu'en ce moment, ça a l'air d'une entrée de stationnement entre deux édifices résidentiels, donc ça permettrait de faire respirer le parc davantage, sinon les gens pensent qu'ils peuvent y accéder par les deux extrémités, mais pas nécessairement par là. Donc, comme ça se trouve un peu au centre, ce serait une bonne idée, oui. Je le vois sur la carte, c'est prévu que ça serait verdi. Non, peut-être pas, O.K. Non, mais je crois que ce serait une bonne idée parce que plus il y a d'accès à un parc, bien plus ce parc-là va être utilisé. Parce que quand on est à pied, 500 ou bien 750 mètres, ça a une différence, donc on voit les piétons prennent toujours le plus court chemin. Donc, s'il y a un accès, ça va augmenter la sécurité parce qu'il y aura plus de gens qui vont fréquenter le parc, bon, tout ça. Ça va être positif à tous les niveaux.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1255 Merci beaucoup, Monsieur Mercier.

M. CHARLES MERCIER :

1260 Merci à vous.

LA PRÉSIDENTE :

1265 Alors, on va entendre un intervenant encore avant la pause, j'invite monsieur Barry Gurman à venir nous parler. Monsieur Gurman représente Adlexco. Vous le prononcez mieux que moi, allez-y.

M. BARRY GURMAN :

1270 Adlexco Management.

LA PRÉSIDENTE :

Adlexco, c'est pas si mal. Je n'étais pas trop à côté de la track. On vous écoute.

1275 **M. BARRY GURMAN :**

I would like to express myself in English.

LA PRÉSIDENTE :

1280 Oh, no problem.

M. BARRY GURMAN :

1285 I didn't prepare a briefing to speak up but I did some memorandum to the Council, as I'm sure you've got.

LA PRÉSIDENTE :

1290 Yes.

M. BARRY GURMAN :

1295 Just to speak very quickly on, touch certain aspects of the memorandum without having to read through it unless that's what you're looking for me to do, I don't know. No, okay.

LA PRÉSIDENTE :

1300 You do what you prefer to do, no problem.

M. BARRY GURMAN :

1305 Okay. I'm the property manager of the property located at 4900 and 5000 Jean-Talon which are located on the southwest portion of the concept of what is up there.

LA PRÉSIDENTE :

1310 You can use the laser pointer, if you want.

M. BARRY GURMAN :

1315 Is this the laser? Red button, okay, there we go. Where you have this borderline here, all the way here, right there. That area comprises of two buildings that are 150,000 feet each and a land of 10.5 acres. I present where the proposal envisions to have a park is a 150,000-foot building that is 100% leased and presently brings in a very healthy income to the owners of the building. We have worked very closely with the City in ameliorating our properties over the course of the four years that we've been running it. It's all new ownership that's been there over the course of the four years. Together with the
1320 City, we worked in this building in particular, which is not correct in how it looks right now — this is what was envisioned by someone —, where we redeveloped the front, we redeveloped the entrance ways and all that. This property also enjoys practically 100% occupancy at present.

1325 Our concerns with the overall plan, while we feel it to be very bulled and the area is in need of some form of transformation, it seems very preoccupied with envisioning low cost housing without taking into account a lot of the commerce that's presently there and perhaps working better with commercial uses that could be implemented in there.

1330 At present, we have a very good draw of people that come to the area for office use for professionals, we are moving away from industrial use into more commercial applications, on a slope by slope basis. And a very big reason for that is the proximity of where the property is relative to the City of Montreal. The access to metro is a very big plus, but perhaps the biggest plus is that we offer parking centered to the City, and this is a
1335 direct correlation to our occupancy rate which is at a 100% in our offices.

1340 A perfect example of that is the buildings that are over here, for example, do not enjoy... this doesn't exist, but this building over here, they offer space that is cheaper than ours, and they do not enjoy the same occupancy rate we do because they don't offer as good parking facility as we do.

1345 Further up the street over here, you have the T.T. Katz building as well, same issue. They're having parking issues and their occupancy rates are lower and their prices per square foot on rental are lower. The buildings over here, where they were looking to convert the buildings into office, don't enjoy proper parking. This building over here is occupied by Positron at the moment, it is full, it is filled with high-income users, people who work at Positron are high-income professionals and they park presently on the lot over here where Tricot Doré is, where it is proposed to put these new condominiums.

1350 If and when this project is realized, and it may, it may not, we don't know, but if it is, then this parking lot is eliminated; I've heard that Positron, whose lease is coming up in the next little while, is looking to move, because they can't satisfy the need of their occupants. That's a very serious thing.

1355 I could tell you that our concern, looking at this, is to take away, as I said before, a very large, what looks to be almost 200,000 square foot area of land away from what is now the largest commercial area in the envisioned area and turning it into a park is not really taking full advantage of the potential for the owners and for the area as well. There are other areas that perhaps can serve better as a park area whereas this can serve more as a service area, and when I say service, meaning to have a shopping of sort or areas of office use of the like to service the people who may be envisioned to be living here as well.

1365 The concern of parking has been brought up by other people here, and I'll reiterate our problem as well: accessibility. At present, this corridor, from 3 o'clock on, and I can tell you that because right now my office is sitting in the middle of a park, and I can tell you that I see every day at about 3 o'clock on, this is a parking lot. It doesn't work. It's not moving and a lot of people use this as a getaway to go through here, and right now, it's alleviated with people who go through Paré or all the way up to De la Savane and out. If this is blocked out, this will be even worse.

1375 Right now, you don't have anyone living in here, and once they are living here, people who work outside of the area, who will have to come into this area, it's very nice and noble to think that a lot of them will be using the metro, maybe they will, but a lot will be using cars as well. And there's also an envisioned plan looking down the road that is going to be coming here in the new hippodrome, which I've been told calls for a mixed-use of commercial and mixed-use of low-density housing as well and that is a much bigger area than what we are talking about here, and that could also cause a very big congestion problem in an area that is already suffering dramatic congestion problem.

1380 I don't have answers for how to alleviate those problems. I can tell you that we have engaged the services of an urbanist, to work on our behalf, to come up with a plan that could... of how we can better use the space that we own, and how to work with the City to see to its fruition to make our project, which we want to do in stages not just knock down and build, because really, the economic times right now don't call for it.

1390 You have a big area on Décarie where you have the Ericsson buildings and all that and some of the other ones over here, when they were built, they were not successful at all; they were new conceptions of very large spaces coming on to the market very quickly and because of that, the absorption wasn't there for them. Now, those properties are full, but most of them, in particular Ericsson is full because of the subletting; Ericsson is not longer there.

1395 The idea of building what seems to be, what we've estimated here to be a building that is at minimum 500,000 square feet of office, commercial use in one block is – for a lack of a better terminology – a nonsensical at this time. There is zero absorption for something like that unless somebody in the planning committee who put that there knows something that I don't.

1400 As I said before, I think it's an important move to try and create a better situation in this whole enclave because it is with some of the type of commercial uses that are there, it has brought down the value of what is happening and you can read from what is been put out by the City that the true reason for doing this may be to ameliorate the area but it's also to create an incredibly higher tax base than what is here now. And a tax base, as is stated from the documents put out by the City state that, right now, you have a tax base of about 1405 80 million dollars and what is foreseen with this envisioned project is somewhere in the area of 890 million dollars. So those are very loud numbers, and I don't think they should be reached at all costs, and obviously for having these forums here is a reason that you are ready to hear what the constituents and others have to say.

1410 That being said, I'll just reiterate very quickly in closing that our number 1 concern is that this plan envisions somehow the transformation of almost half of our property into a park, and it is together with the rest of the property, very valuable piece of property, and by doing that, the City is envisioning marginalizing the value of that land. It's very hard to put together, in the City of Montreal, a piece of land that big that something meaningful could 1415 happen with, and this, according to my organization, is not the way to do it.

LA PRÉSIDENTE :

1420 Merci beaucoup, Monsieur Gurman. Moi, j'aurais une première question à vous poser. Dans votre mémoire à la page 3, vous mentionnez qu'à plusieurs occasions vous avez rencontré les gens du service de l'urbanisme pour discuter du développement de votre secteur.

1425 **M. BARRY GURMAN :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1430

« To discuss potential for our site » and you said that « in every instance, they have been very helpful and informative. »

1435 Alors, est-ce que vous pourriez nous dire comment vous voyez le développement de votre propriété, disons sur les cinq à sept prochaines années?

M. BARRY GURMAN :

1440 Well, I think what the City is looking for and what we're looking for aren't necessarily the same. They are very nice at giving us hints of what can work and what can't work within the confines for what they're looking for. They're looking for a very high density, and high density is very nice and we would love nothing more than to build very high density in the area. The problem is that market conditions don't warrant that at the moment. And we'd like to write out the situation we're in right now by ameliorating, in
1445 phases, what a betterment to the property and a transformation of the property, because right now a lot of the space is being used as warehouse space and slowly, as we are able to get that space back from tenancies, we're changing it and transforming it and, in some instances, it's retail, and in some instances, it's turning to things that people deal in other type of commercial uses, non-retail commercial uses that the City seems very proactive in
1450 the notion of demolition and building new, so it seems – maybe I'm wrong in what they're... whereas we're looking to add on to what is there.

LA PRÉSIDENTE :

1455 What is already there.

M. BARRY GURMAN :

1460 At the moment. In a whole pattern, till something better, an idea meaning a concept that is better that can better work with this area, comes along if it means an épicerie, if it means a medical centre, if it means even a hospital school or something. These are all things we're always looking at.

LA PRÉSIDENTE :

1465 Vous seriez ouverts à ce genre de développement.

M. BARRY GURMAN :

1470 We are always open to any type of development and the City knows that too, okay? But our true main concerns are this, no matter what, and I've lived through a bit of some infrastructure changes, nothing close to this, in a property that we run on boulevard

1475 St.Laurent, it's one of the most important property on boulevard St.Laurent, is the Cooper
Building is a 9-storey building there, and the property is doing excellent, was doing
excellent until the installation of the infrastructures on the street and the chaos that took
1480 place between the City, and Gaz Metropolitain, and Hydro-Québec, and the building, and
undoing, and redoing a non-coordination completely decimated the commercial aspect of
the ground floor people on that street. And it's going through a hard time now that street, a
very hard time and hopefully with what is going on with bringing in the F1 that will help it
up, but at first, one was talking to the City and they said: "We don't have the infrastructure
on Jean-Talon to satisfy the needs of a new construction on the south side there along
with the development on the other side." Now, all of sudden, it seems that the
infrastructure is there, or so it seems, I don't really know. I haven't seen any reports about
it, I don't know.

1485 I also haven't seen any reports with regards to how the plan of taking away Victoria
is going to affect, in a plus way, the situation that is existing now. I can tell you right now to
the north of us, there is zero commercial activity and our parking lot has unauthorized use
by vehicles who are people who are visiting adjacent properties to us on either side on the
1490 south side, because there's no parking available.

Now, the problem, what is going to happen in the future if this concept comes to
fruition and everything on the north is developed, and there is no parking? People will not
come here to do commerce; people will not come here to come to work; people will not
1495 come here to shop; people will not come here for anything that they come here for now.
So, as I said before, while this plan seems very bulled, but it is very preoccupied with the
implementation of low-income housing at the total negation of anyone that's doing any
commerce there whatsoever.

1500 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Judy?

1505 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Yes. Someone answered but I shall ask the question anyway: do you think that the
arrival of 3,200 new households in this area could be beneficial to your business? Could it,
in fact, provide new business opportunities for you?

1510 **M. BARRY GURMAN :**

Oh, it's without a question. I don't say anything is wrong with the idea of bringing in
more people into the area, be it low-income or high-income, everything is a market, and
our interests here are commercial, but they're to do something that's good and works with
1515 the environment that it's in.

The fact that you're looking, envisioning 3,500 people...

Mme JUDY GOLD, commissaire :

1520

Households.

M. BARRY GURMAN :

1525

Households – for a lack of another better term – in my backyard is wonderful. The problem is how you envision in doing that is a bit of a problem insofar as circulation, parking for anyone who wants to visit this area and also the idea that this calls for the marginalization of the value of our property on the south side by taking what is very valuable as a land holding and as one big land holding and portioning it off for a park.

1530

Mme JUDY GOLD, commissaire :

1535

If I just may before we end, during the consultations, the borough has mentioned no intention of proceeding by expropriation, and they've also said that the plans for the south side of Jean-Talon are actually relatively vague at this point. In addition, they're willing to sit and meet with all the entrepreneurs in the area. Do you find this reassuring?

M. BARRY GURMAN :

1540

It sounds very reassuring but, you know, the City is the City and they are free to do things as they wish to do, it doesn't mean that they intentionally can do what - and their intentions, I know full well that their intention is not to expropriate land, I could tell you that the intention of the landlord is not to give away land. So but we talked quite openly and anytime we make a call, they are ready to receive us and to discuss matters and they are ready to look to see what can be done. I just wanted to use this forum to be sure that our voice is known that we are very concerned about parking and we're very concerned about the park. Those are our main concerns.

1545

LA PRÉSIDENTE :

1550

Okay. Thank you very much, Mr. Gurman.

M. BARRY GURMAN :

1555

Thank you.

LA PRÉSIDENTE :

1560

Alors, on va s'arrêter pour une dizaine de minutes, pas plus que 10 minutes, et ensuite on va entendre madame Lacelle. Ce sera le tour de madame Lacelle.

SUSPENSION ET REPRISE DE LA SÉANCE

1565 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, nous entendons maintenant madame Denise Lacelle qui représente la Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges.

1570 **Mme DENISE LACELLE :**

Mieux connue sous le nom de Conseil communautaire de Côte-des-Neiges.

1575 **LA PRÉSIDENTE :**

Eh bien oui, j'ai été surprise de voir que vous étiez une corporation de développement.

1580 **Mme DENISE LACELLE :**

C'est tout récent.

LA PRÉSIDENTE :

1585 Alors, on vous écoute.

Mme DENISE LACELLE :

1590 Alors, bien, écoutez, vous avez entendu déjà plusieurs des groupes membres de la Corporation qui ont repris, évidemment, plusieurs des éléments de notre mémoire, alors je vais passer très rapidement sur...

LA PRÉSIDENTE :

1595 D'accord. Mais si vous le souhaitez... nous, on a lu.

Mme DENISE LACELLE :

1600 Oui, c'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

1605 Mais c'est important, je pense, que les gens entendent, mais on aimera ça pouvoir dialoguer avec vous.

Mme DENISE LACELLE :

Oui. Alors, rapidement, quelques considérations. On a, à quelques reprises, parlé tantôt – plusieurs intervenants – du concept de TOD. J'en fais mention dans le mémoire, je pense que c'est important d'insister sur le fait que si attirant que soit le concept, surtout en la période que l'on connaît – et Charles, je pense, a très bien attiré notre attention sur les impératifs que posent à l'ensemble de la collectivité humaine, les changements climatiques – et donc, il faut qu'on change nos habitudes, c'est clair. Et dans ce contexte-là, ce concept de dire : on va organiser le bâti de telle façon à, tu sais, donner des incitatifs pour qu'on laisse les chars à leur place, qu'on laisse faire les chars. C'est populaire, c'est normal, c'est le fun que ce soit populaire, mais en même temps, il faut bien se rendre compte que ça n'existe pas comme juste dans le vide, ça existe dans une société qui est marquée par des clivages de classes, qui est marquée par des inégalités, et les exemples qu'on a pu regarder en fouillant sur Internet et autrement – en entendant des experts d'ailleurs que vous nous avez amenés – ce concept est marqué sociologiquement. Ce concept a des conséquences en termes sociologiques, ce concept, ces développements-là ont pour effet de chasser les pauvres.

C'est très, très, très joli, mais c'est plate quelque part. Alors, est-ce que le développement durable, est-ce que le trip d'être vert, est-ce que le « faire attention à la planète » ça doit être réservé aux personnes qui en ont les moyens? C'est une question de société, je pense qu'on doit se poser, et qui déborde très, très, très largement du projet Jean-Talon – Namur. C'est des questions qui nous concernent comme Montréalais, Montréalaises, comme citoyens du monde, mais bref, toutes les préoccupations qui ont été soulevées par L'œil, par plusieurs des groupes, par Mountain Sights autour du danger de gentrification que représente ce projet de développement, alors cette menace de gentrification là qui est pour moi très réelle, elle est renforcée par ce concept de TOD. Alors, il est à prendre bien, bien, bien en considération.

Tout ça est à prendre en considération, mais pas pour chasser cette préoccupation-là du revers de la main, mais pour y apporter des paddings, en fait, pour protéger les gens qui habitent là présentement. Excusez le mot paddings, bon. On va y aller vite. D'ailleurs, en fait, ce que vous voyez comme citation dans notre petit mémoire, c'est que quand on parle de développement durable, un des morceaux du développement durable, c'est l'équité. Et ce modèle de développement, le TOD, manque son coup sur cette facette-là des choses.

Mais il y a moyen de faire autrement, je pense. Il y a moyen de faire autrement, pas en y faisant des prières, mais en y mettant des moyens. Plusieurs personnes ont mentionné l'importance d'agir et d'agir vite pour contrôler le plus possible le développement du secteur. On parle – le piton rouge vous avez dit, là?

LA PRÉSIDENTE :

1650 Oui, c'est ça.

Mme DENISE LACELLE :

1655 Dans la présentation qui nous a été faite, soit par Daniel ou par Nicolas, on parle de logements sociaux, bien sûr en inclusion dans les gros bâtiments de condos, mais peut-être de façon plus concentrée dans des bâtiments ici limités à du 4 étages. Si on veut que ça se fasse, il ne suffit pas de le mettre en petit machin qui dit que c'est ici, là. C'est pas de le présenter comme ça quand on vient au Conseil communautaire rencontrer les groupes, il faut prendre des moyens pour assurer que ça se fasse. Et ça, ce que ça veut
1660 dire, c'est qu'il faut aller de l'avant pour acheter les terrains aussitôt que c'est possible de les acheter.

1665 On me dira : « L'Arrondissement ne peut pas faire ça, la Ville ne peut pas faire ça », bien, présentement peut-être, mais comme on l'a mentionné, la Ville a déjà pu. Elle avait un bras immobilier qui servait à faire autre chose que des scandales à l'époque, elle avait un bras immobilier qui servait à acheter des bâtiments et à les rénover, les transformer en coop, en OSBL, c'est ce qui a sauvé, dans le quartier, la rue Barclay qui était, mon Dieu, une place, une rue que tout le monde évitait, sauf ceux qui faisaient des affaires là.

1670 Donc, on peut redonner à la SHDM ce rôle social qu'elle a déjà eu. C'est pas impossible, c'est une question d'une décision de Conseil de ville, c'est une question d'affectation de fonds. C'est pas vrai que la Ville n'a pas d'argent, c'est pas vrai que l'Arrondissement n'a pas d'argent, d'autant plus que c'est pas des dépenses, c'est des investissements. Donc, si on veut, on peut. Puis on peut même faire ça vite, vite. Notre
1675 maire, il a décidé que la neige était pour être ramassée cette année, puis elle est ramassée cette année, bon.

1680 Donc, si on veut réellement faire un développement intéressant, mais qui soit pour tout le monde, y compris des familles nombreuses à faibles et modestes revenus, ça prend des moyens, ça prend une volonté politique, ça prend un bras immobilier qui fasse la job. Sinon ça va être du tout puis du n'importe quoi, pour ce qui est des besoins des locataires que nous on prétend défendre.

1685 Ensuite, sur la politique d'inclusion et l'appel à aller plus loin, vous avez dans le mémoire l'exemple d'un projet qui a été réalisé dans Hochelaga-Maisonneuve où est-ce qu'on parle de 93 propriétés, 71 logements locatifs, on est loin du très petit 30 % d'inclusion machin. Il y a moyen de faire plus et mieux. Il y a des projets un peu partout à Montréal qui ont été réalisés, où est-ce qu'on pète, on dépasse la barre et c'est possible
1690 de le faire en autant qu'on veuille le faire. Il ne s'agit pas d'enfoncer dans la gorge des promoteurs, des affaires, des projets qui soient bancales et qui ne tiennent pas la route, il

1695 y a des exemples dont on peut s'inspirer et il y a surtout, comme je le disais, cette possibilité d'acquérir ici et surtout d'acquérir sur Mountain Sights. Il y a déjà une proportion des bâtiments qui ont été sortis du marché spéculatif en coopératives ou en OSBL, il faut protéger le restant.

1700 On nous disait dans une des rencontres que, bien, oui, regardez des démolitions c'est compliqué, il y a des processus, ça prend des conditions, mais les exemples pullulent à Montréal de comment les promoteurs, quand ils décident qu'ils vont démolir, prennent les moyens pour pouvoir démolir. On peut démolir une fois qu'il n'y a plus de locataire dans un bloc et que c'est barricadé, s'il y a plus de chauffage, si on n'intervient plus sur la vermine, si on fait aucun travaux et qu'on laisse ça se dégrader, bien oui, à un moment donné, les locataires s'en vont puis là, bien, on démolit, on respecte toutes les conditions. Ou le feu prend comme par hasard. La rue Duluth s'est développée comme ça, Prince-Arthur aussi. Par hasard, les bâtiments passaient au feu.

1710 Donc, pour que ce développement-là ait du sens, pour qu'il soit vivable et pour qu'il soit vivable non seulement pour les familles qui vivent là présentement, mais pour les familles qui vivent autour dans tout ce qui est en blanc, là, en bas à droite, nos familles qui vivent entassées dans des logements trop petits, pour qu'elles puissent trouver des logements là qui répondent à leurs besoins, ça prend donc des moyens sérieux qu'on se dépêche de mettre en oeuvre parce que le tout-marché, bien ça donne : puis vous autres, allez-vous-en ailleurs.

1715 Ça fait que c'est nos préoccupations. Je voulais revenir sur quelques affaires qui ont été mentionnées un peu plus tôt dans la soirée, le petit bout que j'ai entendu, sur la question du stationnement de l'auto. Je pense qu'il y a du milieu à trouver entre des points de vue qui ont été exprimés. Je sais que c'est ce que vous allez chercher à trouver, un petit peu d'aide, je l'espère.

1720 D'une part, le mode qui nous est proposé là, le TOD, il faut bien se rendre compte que quand on est des dinkies, c'est plus facile que quand on est une mère de famille monoparentale avec quatre enfants entre 9 mois puis 7 ans. Dire, on sort de la maison notre petit lunch en dessous du bras, on fly dans le métro, on s'en va au centre-ville, on revient, on ramasse le souper de ce soir et on rentre à la maison, on soupe vers 7 h 30, cool! Quand on sort du travail et qu'on va chercher les deux plus jeunes à la garderie à une place, les deux autres à l'école à une autre place, puis qu'on rentre à la maison après ça, c'est plus compliqué.

1730 Il y a des études qui disaient que sur la série des segments du trajet qu'on fait en revenant de travailler, qui passent par l'arrêt à l'épicerie, ramasser quelque chose chez le nettoyeur, les enfants à une place, les autres enfants à une autre place, bon, il suffit qu'il y ait un maillon qui se fasse mal en transport en commun, bien c'est too bad, on prend le char. Tu ne peux pas te permettre, là, c'est la course. Ceux qui ont eu des enfants le savent. Quand on finit de travailler puis qu'on rentre à la maison, c'est la course folle pour

que le souper soit sur la table et qu'après ça les devoirs soient faits, les bains soient pris puis qu'ils soient couchés à l'heure. On n'a pas de temps à perdre.

1740 Ça fait que dans la mesure où est-ce qu'on se rend compte de ça, est-ce qu'on veut faire en sorte de favoriser que les familles qui sont là comme celles qui vont s'y établir puissent avoir moins recours à l'automobile? Bien, si on veut ça, il faut qu'on prévoie quelque part là-dedans, des CPE. Il faut qu'on prévoie quelque part là-dedans une école – et d'ailleurs on en parlait il y a quelque temps avec les personnes de l'école qui n'est pas loin de la Commission scolaire – et il va manquer d'école dans notre quartier. Bien, on
1745 peut tu tout de suite en prévoir une là? Les services de proximité, épicerie, pharmacie, on en a parlé, dans la mesure où est-ce que ça se fait rapidement à pied. C'est sûr que le monde qui présentement dit on a besoin de nos chars puis on a besoin de stationnement, bien ils vont en avoir moins besoin si tout est là à portée de la maison. Mais comme c'est pas le cas...

1750 Bon, deuxièmement, sur des exemples d'ailleurs, sur le stationnement, entre le stationnement sur rue gratuit dont Charles faisait le procès, probablement avec raison, et le stationnement souterrain très coûteux, il y a une alternative. J'ai visité la ville de Grenoble il y a quelques années et à différents endroits en périphérie de la ville, mais
1755 également à l'intérieur, on a des stationnements sur cinq, six étages avec des incitatifs. Tu stationnes et en payant ton stationnement, on te remet des tickets de tramway. Ça fait que ça, ça pourrait se faire. On a déjà ce type de stationnement de l'autre côté de Décarie, il est par ici quelque part, le stationnement incitatif de l'AMT, qu'on pourrait booster en étage, mais peut-être qu'il y a de la place quelque part sur Décarie là où est-ce qu'il y a
1760 des fractures pour penser à du stationnement en étage comme ça, qui soit proche des résidants, mais qui permette tout de même de conserver le concept de rues plus étroites puis, bon. En tout cas, c'est peut-être à regarder.

1765 Pour conclure là-dessus donc, comme le monsieur, je vais reprendre les propos du monsieur avant moi qui parlait du développement par phase du secteur commercial et de Claude qui parlait, qui appelait à prolonger les consultations, je pense que tout ça nous amène à nous dire qu'il faut éviter la précipitation. Qu'il faut éviter de poursuivre comme on est parti avec déjà deux projets, un réalisé puis un autre en cours de réalisation, puis d'y aller vite. Je comprends l'impatience des personnes, des promoteurs qui ont
1770 présentement des projets sur la table et qui attendent les autorisations, mais avant d'aller avec d'autres, je pense qu'il faut répondre, prendre le temps de répondre comme il faut à l'ensemble des questions qui sont soulevées par l'ensemble des intervenants.

1775 Je vous souhaite bonne chance dans la négociation des choses, mais je suis convaincue que si on prend le temps de développer petit à petit, on va trouver des solutions au fur et à mesure qu'on avance, qui vont permettre de... si tu avances là puis que ça règle ça, peut-être que ça ouvre une place pour avancer ailleurs. Je crois beaucoup en l'espèce de construction qui s'évalue en chemin, parce que si c'était bâti en

1780 dedans de cinq ans, on aurait un problème, on aurait sûrement créé des erreurs importantes. Voilà.

LA PRÉSIDENTE :

1785 Merci beaucoup, Madame Lacelle. Judy?

Mme JUDY GOLD, commissaire :

1790 Denise, au sujet des « misconceptions » comme vous écrivez dans le mémoire, des conceptions erronées au sujet de TOD, je comprends vos arguments que le TOD fait abstraction de certains enjeux pour certaines populations, et ça fait réfléchir, évidemment. Est-ce que c'est le TOD, ça veut dire ce genre de développement spécifiquement qui cause des préjudices sociaux ou est-ce que c'est presque tout redéveloppement urbain qui amène une gentrification? Ou dit autrement ou plus simplement, est-ce que le TOD défavorise les pauvres plus que les autres types de développement urbain?

1795 **Mme DENISE LACELLE :**

1800 Je ne pourrais pas m'avancer catégoriquement, je crois que oui, ça rajoute un peu à cause de la densité que le concept nécessite. Donc, si on veut construire autour du métro, super en hauteur, c'est sûr qu'on crée une valeur du pied carré qui exclut davantage que quand on construit des condos sur quatre étages sur la rue Valois dans Hochelaga-Maisonneuve.

1805 Les projets de revitalisation ont, dans les dernières décennies, créé des changements majeurs dans différents quartiers de Montréal, je pense notamment aux berges du canal Lachine, mais il y en a d'autres, mais je crois que dans les dernières années, il y a une plus grande attention qui a été apportée à éviter de chasser la population résidente. La politique d'inclusion sort de cette préoccupation-là, à notre avis, elle ne va pas assez loin, mais c'est clair que son origine, c'est de prendre en
1810 considération des moyens à mettre en oeuvre pour éviter ce qu'on a connu par le passé.

1815 Et si on veut éviter ça dans ce concept de revitalisation, ici, agrémenté d'un TOD, si on veut, il faut sérieusement réfléchir à quels sont les moyens à prendre pour faire de ce secteur-là quelque chose qui ne soit pas complètement découpé du restant du quartier. Je pense qu'on ne peut pas reproduire Ville Mont-Royal et ses clôtures pour se protéger de Parc-Extension. Je pense que ce serait la dernière chose dont on voudrait, mais c'est un risque.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

1820

D'accord. J'ai une dernière question. J'aimerais bien comprendre ce que moi j'ai compris était une proposition dans le mémoire. Est-ce que je comprends bien que vous mettez en place des éléments de base, une stratégie pour lutter contre la gentrification de la rue Mountain Sights? C'est-à-dire vous proposez que la Ville applique son règlement de salubrité de façon rigoureuse, qui veut mettre ainsi une pression accrue sur les propriétaires, puis la Ville mandate la SHDM pour qu'elle mène une politique d'achat de ces immeubles dans le but de maintenir la population chez elle et aussi de créer du logement social. Est-ce que j'ai bien compris?

1825

1830

Mme DENISE LACELLE :

On ne peut rien vous cacher, Madame Gold.

1835

LA PRÉSIDENTE :

Moi, j'aurais d'abord, Madame Lacelle, une question précise à vous poser. À la page 7, quand vous parlez de la création de la réserve foncière par l'achat de terrains à être développés, la première phrase, j'ai de la difficulté à la comprendre.

1840

« (...) la SHDM pourrait se porter acquéreur de terrains à construire ultérieurement au fil de l'attribution d'unités AccèsLogis. »

Qu'est-ce que ça veut dire?

1845

Mme DENISE LACELLE :

Ça veut dire, vous le savez, des unités, Québec en débloque à chaque année quelques milliers pour l'ensemble du territoire du Québec, la Ville de Montréal en a son lot et elle les répartit comme elle peut, en fonction de ce qu'on est capable d'acheter. Donc, mettons qu'on pense, je ne sais pas, moi, mettons qu'on pense 150 coopératives là.

1850

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

1855

Mme DENISE LACELLE :

Bien, est-ce que dans la programmation 2011-2012, on va être capable d'aller chercher 150 unités du budget de Montréal? Peut-être pas. Mais on peut tu tout de suite acheter le terrain puis le garder? Puis, là, cette année, on réussit à aller chercher 25 unités? Hop! On en construit 25, la SHDM cède tel terrain pour 25 unités. L'année d'après on va en chercher – belle année – 63, on construit 63, mais la SHDM étant propriétaire

1860

des terrains, elle les garde jusqu'à ce qu'on puisse les transférer à des coopératives ou des OSBL.

1865

LA PRÉSIDENTE :

C'est vraiment l'idée de la réserve.

1870

Mme DENISE LACELLE :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1875

D'accord. Bon, maintenant, une question plus générale, puis je vous avoue qu'elle m'arrive avec l'entrée de nouvelles données. Hier soir, les gens de Devmont, dans le mémoire, nous ont dit qu'il y avait une bonne partie des gens qui ont acheté chez eux qui venaient du quartier, et on leur a demandé de produire des statistiques. Ils sont allés à partir des codes postaux des acheteurs, identifier d'où provenaient les acheteurs de Côté Ouest.

1880

Alors, le premier constat qu'on fait, sur cette base-là – et ce sera d'ailleurs sur le site Internet de l'Office demain ou après demain, aussitôt qu'on va pouvoir le faire.

1885

Mme DENISE LACELLE :

Je vais aller checker ça, vous pouvez être sûre!

1890

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Alors, donc ce que ça apporte comme information nouvelle, c'est qu'il y aurait 4 % des acheteurs de Côté Ouest qui viennent de Mountain Sights, dont l'adresse était sur Mountain Sights. Et, bon, là, je vais sûrement me tromper, mais à peu près une trentaine de pour cent, peut-être un peu plus qui viennent de Côte-des-Neiges, dont une portion quand même significative qui viennent de la partie au sud de Jean-Talon, donc entre Jean-Talon et Victoria, il y a des acheteurs.

1895

Alors, avec cet élément-là en tête – d'abord, j'aimerais ça que vous réagissiez un peu à ces informations nouvelles, mais aussi en nous disant, d'après la position que vous avez prise ici, et quand on pense à l'application de la stratégie d'inclusion, est-ce que votre prise de position vise à protéger surtout les gens de Mountain Sights parce qu'ils sont déjà là sur le site et qu'effectivement, un peu dans le sens de ce que vous aviez annoncé par rapport au TOD qui peut chasser les gens qui sont à faibles revenus et qui eux avaient occupé les espaces près des stations de métro, donc il faudrait protéger les gens de Mountain Sights qui sont déjà là, est-ce que c'est surtout ça qu'il faut faire? Ou comment

1905

1910 vous reverriez cette idée de prolonger le quartier? Parce qu'il y avait beaucoup, quand on a rencontré les gens du Conseil communautaire, il y avait beaucoup cette idée qui était derrière les discussions, de faire un objectif, de faire, au fond, de la prolongation du quartier, un objectif spécifique du projet. Au fond, ça voulait dire, si je vous ai bien comprise à l'époque, que le développement, le redéveloppement de ce site-là devait avoir pour objectif d'offrir d'abord aux gens de Côte-des-Neiges la possibilité de poursuivre de ce côté-là, leur quartier.

1915 Avec les statistiques qu'on a, avec le mémoire que vous avez remis, maintenant quel est le message que vous voulez nous acheminer?

Mme DENISE LACELLE :

1920 O.K. Le premier bout est impératif, qui est de protéger les gens de Mountain Sights. Mais ça, c'est un objectif en soi qui ne dispose pas de ce qu'on fait du restant du secteur. Mais donc, premier objectif c'est de protéger ce monde-là, c'est clair. Et les menaces sont sérieuses. Une fois que le restant va être fait, la pression sur les immeubles qui sont là, le bloc va valoir moins cher que le terrain qui est en dessous, là, ça fait qu'il faut agir en conséquence.

1925 Après ça, pour qui le développement du restant? Je pense qu'il y a deux objectifs; c'est grand, on parle de beaucoup de logements et surtout, dans notre vision à nous, il y a Jean-Talon et Namur d'abord, et ensuite Blue Bonnets, n'est-ce pas?

1930

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

1935 **Mme DENISE LACELLE :**

1940 Bon. L'objectif d'étendre le quartier, donc à permettre à des familles qui sont mal logées présentement dans Côte-des-Neiges d'aller chercher des conditions de logement qui sont meilleures de l'autre bord de Jean-Talon n'est pas incompatible avec le fait d'aller chercher de nouveaux résidents. Et d'ailleurs, je pense que c'est une responsabilité qu'à Côte-des-Neiges, on est prêt à partager avec l'ensemble des Montréalais et des Montréalaises, mais il faut arrêter ça, l'étalement urbain, il faut qu'il y ait de la place pour des familles à Montréal et justement, quand on parle de familles, réfléchissons à quel type de bâti on veut, parce que c'est pas les couples dans la trentaine pas d'enfants ou les couples dans la cinquantaine qui n'ont plus d'enfants, qui partent s'installer à Saint-Bruno, c'est les jeunes familles.

1945

LA PRÉSIDENTE :

1950 O.K., donc un, qu'on protège Mountain Sights; deux, on s'assure d'avoir des logements pour les familles.

Mme DENISE LACELLE :

1955 Et par ailleurs, c'est ça. Donc, les familles du quartier et des familles d'ailleurs. Il y a de la place pour bien du monde. Sur les statistiques que vous me présentez, ma foi j'en suis fort aise, je suis fort aise de l'apprendre. Cela dit, Côte-des-Neiges est un quartier qui est très, très contrasté. À côté de familles qui vivent de leurs prestations d'aide sociale et des prestations connexes, on a des ménages qui sont très, très bien nantis. Ça fait que la
1960 moyenne de revenus n'est tellement pas parlante dans notre quartier. Le revenu médian par secteur est plus parlant de ce qu'est la réalité du quartier et, contrairement à d'autres places, tu as pas comme un coin de pauvres puis un coin de riches puis il y a une clôture entre les deux ou une track, là, tu as vraiment des rues qui alternent. Tu sais, la rue Kent avec ses petites maisons à deux étages en pierre grise, la rue Van Horne avec ses belles
1965 demeures puis la rue Plamondon est... mais c'est ça, elles sont alternées comme ça, là. Ça fait qu'il y ait des ménages du quartier qui aient à la fois les moyens et l'envie d'acheter un condo de l'autre côté-là, bien je le vois très bien. Et si ça libère des grands logements pour d'autre monde, tant mieux aussi.

1970 **LA PRÉSIDENTE :**

Bon, O.K. Je pense qu'on comprend mieux, là. Du moins, les deux priorités claires : protégeons les gens de Mountain Sights; deux, essayons de faire en sorte qu'on crée de l'habitat pour les familles.

1975

Mme DENISE LACELLE :

Notre mission, au Conseil communautaire et celle de nos groupes-membres, c'est de défendre l'amélioration des conditions de vie de la population du quartier. Après ça, on est prêt à prendre d'autres chapeaux, d'autres fardeaux sur nos épaules, le verdissement, la lutte aux changements climatiques, la lutte à l'étalement urbain, on veut bien faire notre part, mais d'abord et avant tout, notre monde.

1980

LA PRÉSIDENTE :

1985

D'accord. Merci infiniment de votre contribution, Madame Lacelle.

Mme DENISE LACELLE :

1990

Ça me fait plaisir.

LA PRÉSIDENTE :

1995 Merci beaucoup. J'invite maintenant monsieur Marcelin Cardinal, s'il vous plaît.
Bonsoir, Monsieur Cardinal!

M. MARCELIN CARDINAL :

2000 Bonsoir! Je vous donne un petit cadeau.

LA PRÉSIDENTE :

2005 Un petit cadeau à notre ami monsieur Goulet. Alors, on vous écoute, Monsieur
Cardinal.

M. MARCELIN CARDINAL :

2010 Voilà. Je vais parler du site Jean-Talon – Namur qui comprend 90 hectares que
vous pouvez construire et 3000 unités résidentielles, apparemment. Donc, ma proposition,
c'est un programme d'atelier-habitation pour les artistes en arts visuelles. Je vais vous le
lire.

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

2015 Courtoisement, c'est moi.

LA PRÉSIDENTE :

2020 Merci beaucoup, Monsieur Cardinal. Dites-moi, est-ce que le secteur présente des
avantages particuliers pour un artiste?

M. MARCELIN CARDINAL :

2025 Est-ce que quoi?

LA PRÉSIDENTE :

2030 Est-ce que le secteur ici, le site, est-ce qu'il présente des avantages particuliers
pour un artiste?

M. MARCELIN CARDINAL :

Pas que je sache, mais est-ce qu'on parle justement de Namur – Jean-Talon, là?

2035 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

2040 **M. MARCELIN CARDINAL :**

Ah, ah! Je ne savais pas. Parce que toutes les choses que j'ai entendues, je ne savais pas que c'était ça, je croyais que c'était un autre projet.

2045 **LA PRÉSIDENTE :**

Lequel?

2050 **M. MARCELIN CARDINAL :**

Bien, quand on parle de Namur – Jean-Talon, je pensais que c'est pas commencé encore. Et, là, je vois que c'est...

2055 **LA PRÉSIDENTE :**

Ah, non, non. Il faut faire attention parce que ce que vous avez à l'écran, c'est le plan qui est projeté.

2060 **M. MARCELIN CARDINAL :**

Ah.

2065 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, donc les constructions, par exemple, les petites boîtes que vous voyez en jaune, ce sont les édifices qu'on projette éventuellement...

2070 **M. MARCELIN CARDINAL :**

Ah, bon. Voilà. D'accord.

2075 **LA PRÉSIDENTE :**

... de voir construits.

2075 **M. MARCELIN CARDINAL :**

D'accord. Donc, vous avez eu déjà des architectes qui ont travaillé sur le projet?

LA PRÉSIDENTE :

2080

Bien, il y a eu des études qui ont été faites, mais on en est aux étapes d'amont. Alors, ça commence. On est au niveau de la définition des orientations de développement. On est au stade de la planification.

2085

M. MARCELIN CARDINAL :

2090

Voilà. Voilà. Parce que là j'ai parlé des ateliers qu'on peut construire. Pour des ateliers, la construction est beaucoup plus simple et on a besoin d'espace vaste, pas de cloison, très peu de portes, et cetera. Et ça coûte moins cher de construire que pour un appartement avec beaucoup de petites choses.

2095

Donc, j'ai même mentionné à une lettre que j'ai envoyée à monsieur Rotrand sur ce sujet, je ne sais pas si vous l'avez ou non, c'est une petite lettre normale, et j'ai dit que je serais prêt à rencontrer les architectes qui dessineraient les immeubles pour leur donner une idée de ce qu'un atelier d'artiste a besoin, qui veut dire à peu près 12-1500 pieds carrés et vaste. Cuisine, salle de bain et c'est tout. Des fenêtres, bien sûr, pas trop non plus.

LA PRÉSIDENTE :

2100

Et il n'y a pas de vue particulière, par exemple, qui vous apparaîtrait importante de préserver dans des édifices pour qu'éventuellement, s'il y avait des ateliers d'artistes qui étaient construits, on puisse loger les artistes dans un coin particulier?

2105

M. MARCELIN CARDINAL :

2110

Ça, c'est au choix de l'architecte. Ça peut être un pan qui ait tous les ateliers ou des ateliers peuvent être mélangés avec les appartements. Une autre chose aussi. Il faut se souvenir que de plus en plus, il y a plus de gens qui travaillent à domicile. Ils travaillent à domicile et ils vivent là, ça veut dire habitation-atelier, si vous voulez. Et s'ils construisent des ateliers comme ça, il y aura peut-être des gens de ce genre qui voudront en occuper aussi.

2115

Donc, l'emplacement, comme je vous dis, je n'ai pas trop de... parce que je ne savais même pas que c'était le projet, là, mais ça peut se faire, comme j'ai dit, tout d'un bloc ou mélangé à la population.

LA PRÉSIDENTE :

2120

La Ville de Montréal a une politique de développement culturel qui prévoit favoriser, justement, l'installation d'ateliers d'artistes dans certains coins de Montréal. Je ne me rappelle pas si Côte-des-Neiges est un de ces quartiers où on voudrait inciter les artistes à

venir s'installer. Dans le coin du Quartier des spectacles, par exemple, je sais que là, en particulier dans ce coin-là, on souhaiterait favoriser la venue d'artistes résidants.

2125

M. MARCELIN CARDINAL :

Voilà. Voilà.

2130

LA PRÉSIDENTE :

Mais on va prendre votre proposition en considération. Vous avez déjà laissé votre petite lettre à Henri?

2135

M. MARCELIN CARDINAL :

Oui.

2140

LA PRÉSIDENTE :

Vous êtes d'accord à ce qu'on la mette sur le site Internet de l'Office?

2145

M. MARCELIN CARDINAL :

Oui, absolument. Absolument.

2150

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je vous remercie infiniment.

M. MARCELIN CARDINAL :

Mais j'ai une autre petite chose.

2155

LA PRÉSIDENTE :

Oui, allez-y.

2160

M. MARCELIN CARDINAL :

Je ne veux pas prendre trop de temps, mais enfin... non, c'est pas la peine. C'est pas la peine.

2165

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, Monsieur Cardinal.

M. MARCELIN CARDINAL :

2170 Je vous en prie.

LA PRÉSIDENTE :

2175 J'invite maintenant madame Janet Stewart-Smith. Alors, Madame Janet Stewart-Smith représente l'organisme Caribbean Pioneer Women of Canada.

Mme JANET STEWART-SMITH :

2180 Good evening. Bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir, Madame.

2185 **Mme JANET STEWART-SMITH :**

2190 Yes. I'm the president of the Caribbean Pioneer Women of Trinidad, of Caribbean Pioneer Women of Canada Incorporated. I discussed this with my City Councilor, Marvin Rotrand, and he encouraged me to make this presentation, even though it's very small and it might seem insignificant, but he thinks that – he says: you know, the Caribbean English speaking people are a significant part of Côte-des-Neiges, and our needs need to be represented.

2195 The title of the project -- now, our project is to establish a senior home residence for Caribbean seniors Anglophone speaking. We have already registered with the City, we have the title *Résidence des pionniers des Caraïbes*, registered as dossier number 3663699607 in Québec. But that is what we are hoping to do sometime in the future.

2200 And I'll say a few words about our organization. We are a group which was founded about 20 years ago, by Thelma Johnson, for women who came to Canada in the 50's, under the domestic scheme, but other women too – for instance, I came here as a teacher – and now, you know, they have worked hard, brought up their children, I mean the majority of these people, even though we are English speaking, our children, our grandchildren are fluently bilingual, part of the community, we now wish to give back to the community by supporting the elderly and granting scholarships to the youth in the area.

2210 I can tell you we were part of the initiative with the City to rename McLynn Park in -- well, McLynn Park is bordered by Plamondon, McLynn and Vézina, and we were part of the initiative to rename it Rosemary-Brown Park, because Rosemary Brown was a very significant Caribbean person and we thought it was so important that people should know

about her, that we had a plaque made, and we donated it to the City and it was the City installed it at the park, so people can know something about Rosemary Brown.

2215 Our goal is to establish a residence for Caribbean seniors where they may feel comfortable. They would be supplied with food and activities in accordance with their culture. People would say: Well, you know, why especially?... Well, a lot of other communities do have seniors, you know, Czechoslovakian, you know, Italian. So we feel that we need to have one for our Anglophone Caribbean seniors also. As we know, the community is aging and so are Caribbean seniors. There is a great need for such a home.

2220 Now, our concerns are mainly financial as you can understand - this is a million dollar project or multimillion dollar project -, because we need a building with facilities for seniors, for instance, elevator, and we can supply personnel, I mean, you know, Caribbean nurses and all sorts of...

2225 So that's it. You know there is a saying: "Great oaks start with a little seed acorn." I hope to be planting a little seed here tonight which I hope, in the future, may grow into a big tree. Thank you very much.

2230 **LA PRÉSIDENTE :**

Thank you. Thanks to you. Judy, you'd like to start?

2235 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Yes. First of all, I would like to assure you that your contribution is extremely significant and it's greatly appreciated.

2240 **Mme JANET STEWART-SMITH :**

Thank you.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

2245 That's the first thing. Are you presenting your project to us because you're looking for a site to build a residence?

Mme JANET STEWART-SMITH :

2250 A site...

Mme JUDY GOLD, commissaire :

2255 What led your eye on this particular development?

Mme JANET STEWART-SMITH :

That's what attracted me because I went to the presentation at...

2260 **LA PRÉSIDENTE :**

L'école des Nations?

2265 **Mme JANET STEWART-SMITH :**

... yes, at the school and I got the impression that those orange buildings there were going to be built and maybe we could rent or use part of it, but Marvin explained to me that they are going to be privately built, you know, it's not a... So that's why I thought maybe if we could get in there any – in that area – this would be ideal for us. But as I say, you know, we... The thing is we have started a fund raising and things like this, but you know this is like a drop in the ocean.

2270 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

2275 That was my next question to you, was: If you've in fact started looking for funding for your project.

Mme JANET STEWART-SMITH :

2280 Oh yes. What we have done, we have been encouraging people to pledge, you know, towards... you know, so people have been pledging money, but I mean up to now, I think we have \$100,000 but you know...

2285 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Have you approached other governmental entities?

Mme JANET STEWART-SMITH :

2290 No, we haven't. No, we haven't. This is the first...

Mme JUDY GOLD, commissaire :

Your first step.

2295

Mme JANET STEWART-SMITH :

... first step, yes.

2300 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Out of curiosity, how large is the Caribbean community in Montreal? Do you have any idea of the numbers?

2305 **Mme JANET STEWART-SMITH :**

Oh, I don't know. The thing is that I know, for instance in Toronto, it's much bigger. The point is that a lot of Caribbean people came here to Montreal in the '50s and '60s. I came in 1966, I came and did a one-year teaching course at McGill and then I got a job teaching with the PSBGM. But, well, because of Bill 101, a lot of them moved and also a lot of their children also, you know, moved out, and this is the problem, that the seniors are still here; the ones who came haven't left, but their children and grand-children are moving out.

2315 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

And as I understand it, it would be the first residence for seniors of this community, of the Caribbean community?

2320 **Mme JANET STEWART-SMITH :**

Definitely. Definitely. There is no other such initiative. Thank you very much.

2325 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Thank you.

LA PRÉSIDENTE :

2330 Thanks to you.

LA PRÉSIDENTE :

Maintenant, j'inviterais monsieur Reginald Weiser. Reginald Weiser qui représente Positron inc. Bonsoir, Monsieur Weiser!

2335 **M. REGINALD WEISER :**

2340 Merci, bonsoir! Je vais parler en anglais, car je suis plus couramment... As a matter of fact, I had a chance, once I was on RDS television in French, and I, it was very excitedly, showed the video of that to my older son who's absolutely fluent in French, and he listened to and then he took a look at me and he said: "Oh, dad – he said – that's not real French."

2345 Just some background. I founded Positron, I'm an engineer, I founded Positron which is a high-tech company and it is physically located within the pink building that is – the pink building, I'm not sure where it is, but there is the pink building at the lower corner over there, near, at the corner of Buchan, Paré and Mountain Sights.

2350 Essentially, the company was built up and what it does at the present time, I mean, we created the whole new modern form of 9-1-1 system. It's our system here that's in Montreal, that's Positron system, plus we're all over the United States, most states municipalities and internationally in many countries, from Spain, South America and many countries around the world.

2355 This building is sort of used as a headquarters. When we built the building, we built it to be like an office building but also as a high-tech centre. To give you an idea of it, as a centre, we built the building with extra reinforcing so that could withstand the number of extra several levels of Richter scale above the already high Richter scale building standards of Montreal, because we wanted it to be a centre. We basically protect human lives who are on the phone; we also have other products that we sell to over 300 power utilities around the world, and those are also products that protect human lives against high voltage surges and alike; and, of course, fiber optics.

2365 Positron has created over 1,000 high-tech jobs in the Montreal area, and to give you some idea of some of the things that are special within the building that we have created, I brought some photographs that I didn't really -- that I didn't provide earlier, but just to give you a bit of an idea, I'll give you some of them. I can give you -- how many copies would you like? I've got about four copies.

2370

LA PRÉSIDENTE :

Yes, it's a good idea, four copies.

2375

M. REGINALD WEISER :

I'll give four copies of that, so there is this one over here, here's another set over here, here's another view over here. As you can see, what we did – here is... we've got additional here. What we've done is we dug down a lot deeper because we've created an attractive office building, but inside, in the lower level, we have created like 18 foot high ceilings so that we can do high technology, engineering and testing and things of that nature; and from there get shipped out 9-1-1 systems all around the world in various places.

2385

On the... you can see the high ceilings, you get some idea of the idea of the high-technology work there. In addition to that, we also have here -- we wanted the building to be attractive, so we also effectively created a shipping area that is sort of disguised and hidden. You can see the door here partially opened to keep it in like an attractive office

2390 building, but the loading dock and everything is within it, so this gives you an idea. This is a picture within, like loading docks where trucks would come in are not very attractive but we wanted it to be very attractive from the street side and we used it as an office building.

2395 In addition to that, the ceilings in the building are extra high, we've got extra special ventilation and air, we take a very high fresh air intake well over, much more than 15%, with multiple systems for this high-tech environment. And we've attracted... Now, what we have to do is we have to attract the best people, not only in Montreal but from around the world. We've created, in our fields, the world leading products from here.

2400 Now, that's not that strange in one sense because whether everyone recognizes it, Montreal actually has a higher percentage of people working in high technology and information technology than any other city in North America. It's well known Montreal is a major, major high-tech centre. Even the schools, the five universities around, in terms of the percentage of the people attending these schools is equivalent to Boston, it's tied with Boston for having the highest percentage of students in those schools, in the city.

2405 And we have to also take some of the top engineering talent from around the world. For example, just within the last six months, we purchased two companies in California, Silicone Valley, that have been having, that venture capitalists sort of abandoned them and we got some other world leading technology there.

2410 One of the technologies is to be able to provide -- because fiber optics is very expansive and not everywhere, to be able to provide the same band with some copper that you normally could only get in fiber optic communications and we've just penetrated with AT& T, Telecom Italian and so forth.

2415 Now, so if you take -- so on that east side, on the side of the building which is on Paré Street towards the east end, there's that entrance way and vehicles have to come in and out and that would sort of bloc that off from any access. The building was built around that, there's a freight elevator built in there from the basement area and so forth. That would basically partly destroy what the building was created for.

2425 Now, if you take a look also from -- we sent a copy of the report from Professor Raphaël Fischler, who showed like where employees come from. We have employee, some employees actually come in from 40 miles out. I mean the whole concept of a nice green area and residential is very attractive, so we don't have anything against the attraction of building out on that fashion, but the concept that people living right in the centre, living near and area and working in that area, I mean that's like a Japanese concept, for example, or it also has been tried in some other countries, where all the people go to a church around the immediate vicinity where you have, where people -- in fact, in Japan, you had people working for the company, living in company housing, going to company schools, they lose their job and it's a major disruption because they lose all of those attributes.

2430

2435 We live in a different kind of society here where people are very highly mobile,
where they travel a lot, and we also have to compete for resources, and it's nice if
everyone... I'm all for even abolishing the idea of the automobile within the city, if that
applied to everyone, but we compete with people who do have those and use those
facilities. Similarly, the people that live in that area also have to be able to get out because
2440 they... who will live in that area, their jobs may take them not only in the areas where
there's public transportation.

If you take a look at some of the other structures around, you've got the Buddhist
Cultural Organization of Canada, there is one of them in Montreal, you've got a Croatian
Church, it's not like it's a Roman Catholic Church surrounded in a largely Roman Catholic
2445 area, so they're parishioners or people who come visit them are from all over.

Essentially, I could say that, at the time, when I built the Positron building, I
purchased a land from the City because the City of Montreal, because the City was very
anxious, liked the concept of a high-tech building, of the extra jobs created there, and I
2450 was strongly encouraged by the City to do so, which is what we did.

Now, just to say a little more about Montreal and what is happening in the area, I've
been on the... We've received awards first from Mayor Drapeau for high-tech
achievements, Institute of Electrical and Electronic engineers; I've been on the Board, I
2455 was an advisor to CDEM and I've also been on the Board of Montreal International which --
by the way, what's happening in Montreal is also interesting because Montreal is now
attracting more international organizations than any other city of the world, by far, I think it
must be about up to 80 or 140 places like, and so forth, because Montreal was seen as a
major... it's considered multicultural and it's cosmopolitan, very attractive and safe, and
2460 also is considered much less expensive than European centers, so it's created
organizations, attract organizations. So you need to provide the facilities to our building, for
example, we got ministers of governments around the world, and essentially, they have to,
in order to be viable, one thing critical to us is having parking availability. Without parking
availability, we simply can't compete, we can't call people in.

2465 When the building was first built, what I couldn't understand is we were near a
metro stop, and I couldn't attract people to inhabit the building: one was going to West
Island and other places, and it was only later that people ultimately, many years later, that
people got attracted to the area.

2470 We currently park in the parking lot that's... in what's a parking lot across the
street, clearly we'd like to... it would be nice to try and work something which would
synergistically work for both the new structures that would be built, the residential area,
while also not necessarily destroying what good commercial businesses and buildings
2475 there are around there. One thing that I've explored, for example, is to see what would else
could we do with the Parking? Having checked with the owner of the property across the
street, who is personable and quite willing to talk.

2480 I understand, in general, in this neighborhood that they're building approximately a
half a parking spot per resident, and not all homes, or people who are buying the homes
are effectively purchasing parking spots, but it's difficult for people to purchase parking, if
you're buying a home in the neighborhood of a \$150,000, and that's your starting point or
maybe a bit higher, to get a parking spot, which could be \$20 or \$30,000 is a very high
2485 percentage of the house cost. So it's understandable why they would hope to find parking
outside which may also contribute to congestion.

We also know that the places on Mountain Sights, you've got families, sometimes
multiple families living in the same residence, people holding two, three jobs, needing cars
to get around in various places, so that's also another congestion area.

2490 So having looked at the possibility then of, okay, where could there be parking?
Build another level. If parking below the level of parking that would exist for the
development, for the residential development; however, a lower level below the prime level
would end up costing something like \$30,000 a parking, up to \$30,000 a parking spot. If
2495 we were to go for 200 parking spots, that \$6,000,000 is not financially viable, unless the
City wanted to sublet this parking which would not be visible underground with everything
on top of it. Without the parking, it makes the whole building not viable.

In addition to that, there are two buildings to the east of us on Buchan Street, and
2500 those were sort of rundown buildings, they were vermin infested, they were storage, they
were really ugly buildings; someone purchased those buildings, and has beautified them to
make it modern. The first building is attractive, a modern office structure and so forth, and I
mean, that's just started, I think they've only rented one floor so far in the building, but they
also will then have a significant parking problem, which even if all that parking existed as it
2505 now exists, it would still create a major parking problem in the area.

From a commercial, from a point of view of traffic and circulation, Buchan Street
happens to be the major front entrance to our building; it's also the front entrance to those
buildings to the east of us. You also have traffic flow on Paré Street that can come the
2510 other way. While we're concerned about extra congestion around the area and slowness of
traffic, it would be disastrous for us to have our... not to be able to ship out of the building,
because it would be dramatically major construction to change the whole purpose of the
building, and not to be able to have parking.

2515 We have effectively... I guess our primary concern is viability. We have, for
example, the type of employees that we have, we've got a very – and that exist in the
building – the preponderance of them are around the \$100,000 range and even higher.
These people simply do not take the metro or public transportation.

2520 Another statistic, an interesting statistic that was taken in the States is where do,
they tried to find out where do most companies locate and what is the primary influencing
factor where companies locate? They found out that 70%, the primary reason has been

within proximity to the CEO's home; it's an interesting fact that might not make economic sense, but that's sort of a fact.

2525

Now, you've got, around the area, you've got Hampstead, you've got Town-of-Mount-Royal, you've got Westmount, you've got people who can create and do things, and so that's, like it's a prime location for businesses of this nature.

2530

Having... You've seen the... I guess not to go at length and expound at great length there, we're very concerned about future viability, we would like to work with the City to have – and work with the City planners, and to that effect, professor Raphaël Fischler, who's head of Urban Planner at McGill University, is prepared to work, he wrote a little brief report, he'd be happy to work with us and work with the City to try and find ways that could try and serve the interest of both the residential as well as the office commercial side.

2535

LA PRÉSIDENTE :

2540

Merci beaucoup. Est-ce qu'on peut vous poser quelques questions?

M. REGINALD WEISER :

Absolutely.

2545

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que, pour vous, il est impensable ou est-ce qu'il pourrait être, est-ce que vous pourriez considérer la possibilité de résoudre le problème, ou votre problème de stationnement, en louant des stationnements à plusieurs endroits? Est-ce qu'il faut que votre stationnement, que vous rendez disponible à vos employés, soit concentré au même endroit?

2550

M. REGINALD WEISE :

2555

Oui. First of all, we've looked for alternate parking, because I've always been concerned that the parking that is currently available to us across the street might not be there any longer. We're currently renting on a month-to-month basis, because it's understandable that the property owner wishes to ultimately develop it, he doesn't know precisely when his dates are, and so we haven't seen any other parking in the immediate vicinity or near vicinity that's available.

2560

When people look for jobs in that regard, and we try to attract them, we try to make it as attractive as possible to them. We've done everything we can: we built a gym inside the building for them; we've built showers for men and women; a sauna, all kinds of extra amenities put a restaurant in the building, and everything to try and create a high

2565

2570 attraction, like is done in some areas of the States, and the modern way of doing it, to try
and create a nice lifestyle for employees. But part of their lifestyle is being able to easily, in
winter and other times, be able to get to work, and we don't see any other parking
available in anywhere nearby that would make that easy without long, long, long, long
walks.

LA PRÉSIDENTE :

2575 Parce que vous savez, Monsieur Weiser, je pense que, effectivement, Positron
représente une valeur ajoutée pour Côte-des-Neiges. Je pense que ça, c'est une
évidence.

2580 Maintenant, le problème de stationnement que vous avez, que le secteur se
développe dans ce sens-là ou non, il va rester là parce que vous venez de le dire : le
stationnement que vous utilisez actuellement risque d'être, le terrain risque d'être
redéveloppé par son propriétaire d'une autre manière.

M. REGINALD WEISER :

2585 We had discussions with City officials, and I'm not talking about the urban planners,
but people who are on the commercial side, and that, essentially, we were at least verbally
reassured that, at that time – nothing in writing – that any development that would take
place would take into account the needs of parking, our needs of parking in that regard,
2590 because they saw the value that we're bringing there, and so we figured any form that
things take, somehow, in one way or another, there could be parking included. We figured
that the parking might be a bit more expensive, like let's say if it had to be multilevel or
something of that nature, but currently, in looking at what is being planned or what is being
envisioned right now, when you think of something like \$6,000,000 for parking privilege is
2595 just not economically viable.

LA PRÉSIDENTE :

2600 Non, mais vous n'êtes pas le premier à, vous le savez, le problème de
stationnement, il est revenu, on l'a entendu presque dans chacun des... il est revenu dans
chacun des mémoires qui nous a été présenté, ou presque.

2605 Alors, si on envisageait, par exemple, la possibilité, comme certains l'ont
préconisée, de construire effectivement un édifice à étages multiples, souterrain et à
l'extérieur, au-dessus de la terre, pour en faire un édifice dédié au stationnement, est-ce
que ce genre de solution-là pourrait vous convenir d'une part? D'autre part, est-ce qu'il y
aurait des contraintes dont il faudrait tenir compte dans l'emplacement, au sujet de
l'emplacement de l'édifice pour satisfaire aux besoins de votre clientèle ou de vos
employés?

2610

M. REGINALD WEISER :

Contraintes, do you mean proximity?

2615 **LA PRÉSIDENTE :**

Hum, hum.

M. REGINALD WEISER:

2620

Any type of parking, whether it's multilevel, underground or surface, would be needed, it could help solve the problem; however, one thing that we are strongly aware of, we charge for parking across the street, when we have tenants, we charge because we're paying for the use of that lot, and when we go to rent to tenants, they say: Well, hold on just a second, you're giving us limited parking and when we go to other places, we can park as many cars as we want, then all the parking is free.

2625

Any multilevel parking, which is something we could... if it was at some reasonable level, we recognize that it would cost more, and that's something we have to live with, but it has to be at a level that would still attract people, because we have a, when you talk in terms of the engineers and managers, we have a very, very high density. It's not like you have a company with two or three major managers and a lot of factory workers; basically everyone is very high-levelled, they're all very specialized, very well-paid people, so you've got a very high density of people that require parking.

2630

2635

LA PRÉSIDENTE :

Ça veut dire combien, 200? Vous avez dit 200?

2640 **M. REGINALD WEISER :**

200 plus que l'espace qui existe dans l'édifice.

LA PRÉSIDENTE :

2645

Oh! Au total, ça fait combien?

M. REGINALD WEISER :

2650

Excusez?

L.A PRÉSIDENTE :

Au total, ça fait combien?

2655

M. REGINALD WEISER :

Au total, c'est 260.

2660 **LA PRÉSIDENTE :**

260.

2665 **M. REGINALD WEISER :**

À peu près.

Mme JUDY GOLD, commissaire :

2670 I would like, Mr. Weiser, a precision concerning some of your needs. You mentioned the importance to retain shipping out of your building. In the Positron building, are there businesses that regularly require the use of large trucks?

M. REGINALD WEISER:

2675

To give you an idea, not necessarily huge trucks, they could be smaller trucks, but if you take a look, I think we have some drawings here, I'm not sure if... Yes, I've given you, if you take a look, there's one there that shows you equipment in a rack, you see three racks of equipment, these are like seven-foot racks and they get, or they could even be cabinets that get filled with equipment, and those get shipped to different places. So they have to have... it's not tiny little boxes.

2680

Typically, what we do is, what is done is the systems are assembled and tested in an assembled state, so they could be shipped intact, and they're often put in cabinet enclosures. So you'd be shipping things that are about seven feet high by, oh, this wide, about this, about like this size to sizes of this table, about this portion of the table and seven feet high, so you need some kind of shipping capability; it doesn't have to be huge, huge vans, but it's still in a necessity.

2685

Mme JUDY GOLD, commissaire :

2690

The reason I'm asking, because to meet your needs, would Paré Street – by the way, in your brief, you mentioned that would be closed, the borough has not mentioned their intention to close it, just narrow it; however...

2695

M. REGINALD WEISER:

Would it be... Is the intention to still allow traffic on the street?

2700 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

Yes, but it would be a narrowed street, but the reason I'm asking you a question about the large trucks is, if there were large trucks regularly, and not exceptionally, at your shipping and receiving docks, would Paré have to be a street that had a width large enough to accommodate large trucks? That's why I'm asking the question.

2705

M. REGINALD WEISER:

We don't need huge... I have to define the size of the truck, it's... We don't need those huge, huge van type of trucks, smaller trucks are sufficient. So if the street can accommodate that, and what we can do is just have a little place where they can turn there that would be adequate.

2710

Mme JUDY GOLD, commissaire :

2715

Okay. One last question: I believe it was mentioned in your brief and you had also mentioned it when we had met in your building with you and other entrepreneurs, you had mentioned a commercial renewal in the area; is there in fact, or could you describe this commercial renewal to us?

2720

M. REGINALD WEISER:

Well, the area has been relatively barren and then we came and built the, I guess the Positron building; you have the Cominar – however you pronounce the name – on De la Savane, built an attractive structure; and you have corner Jean-Talon and Victoria, we actually used to inhabit that, we were tenants there before we build our building, that used to be a very unattractive building, and the outside, they modernized it, they made it look more attractive and so they beautified it somewhat; and the tremendous eyesore and very ugly buildings to the east of us, which are those two buildings on Buchan Street, we now see that they're being made into attractive office structures. So we see a movement that's happening along those lines. So I mean, even if you take a look at a place like the Volvo dealership, it's not that it's... like there are some car places, and when we had used car lots, that was very ugly and not very attractive, even though it's a car dealership, it's still attract and neat, it's not an ugly... A person takes pride, they take pride in how they look. So there is a gradual renovation of sorts taking place, the rejuvenation of the area, but there's still a lot of... there's no reason why this can't be done in conjunction with residential housing as well.

2725

2730

2735

Mme JUDY GOLD, commissaire :

2740

Thank you very much, Mr. Weiser.

LA PRÉSIDENTE :

2745 Alors, je voudrais vous remercier aussi, Monsieur Weiser, et je pense qu'il est
important de vous dire qu'on apprécie aussi l'offre que vous faites des services de
monsieur Fischler; monsieur Fischler est un urbaniste reconnu, et connu et reconnu. Alors,
effectivement, on apprécie le fait que vous-même, ainsi que quelques propriétaires, ayez
2750 décidé de collaborer, finalement, et de contribuer par justement la présence de monsieur
Fischler, éventuellement, et l'aide qu'il peut apporter à la résolution des problèmes. Mais
soyez assuré que, de notre côté, les problèmes qui ont été soulevés d'ailleurs par
l'ensemble des intervenants sont pris en bonne note, on va essayer de voir jusqu'où on
peut s'avancer dans la mise en commun des solutions aussi, ou des ouvertures qui ont été
apportées, et qui peuvent constituer des éléments de solutions.

2755 Mais je pense qu'il faut aussi bien comprendre qu'on est à une étape de
planification et que les choses ne vont pas changer non plus immédiatement ou dans
l'immédiat ou dans le futur très, très proche. Par contre, le type d'exercice qu'on est en
train de faire a justement pour objectif d'identifier les problèmes pour qu'on puisse être en
2760 mesure d'en tenir compte dans les étapes qui vont suivre, à travers les recommandations
que nous ferons et à travers le travail que l'Arrondissement fera de son côté.

 Alors, je voudrais, une fois toutes ces choses dites, vous remercier de la
contribution que vous nous apportez à ce processus. Merci beaucoup.

2765

M. REGINALD WEISER:

 Merci. Juste... Le travail de monsieur Fischler, it will be to try and harmoniously
satisfy the needs of all, to be able to allow the project to go forward in a positive way as
2770 possible, without... while also taking the needs of the existing structures that are there as
well, the important ones, and so there might be compromise on both sides, and something,
but we would like to... We've spoken with the Urban Planners of the City, and they've
expressed the willingness to speak and listen, so we hope that this will translate into a
meaningful exercise where the needs of all could be met.

2775

LA PRÉSIDENTE :

 Merci beaucoup.

2780

M. REGILAND WEISER:

 Thank you.

LA PRÉSIDENTE :

2785

J'appellerais maintenant notre dernier intervenant, monsieur Daniel Bouchard, qui représente le Conseil régional de l'environnement de Montréal. On n'a pas de mémoire de votre part, Monsieur Bouchard? Alors, on vous écoute.

2790

M. DANIEL BOUCHARD :

2795

Bien, tout d'abord, bonsoir et merci de m'accueillir. Bien, tout d'abord, bien le Conseil régional de l'environnement de Montréal appuie vraiment la volonté de l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce de vouloir créer un nouveau milieu de vie sur le site Namur – Jean-Talon Ouest. C'est quand même un milieu de vie, c'est un secteur de 90 acres qui a subi un développement anarchique au cours des dernières années puis qui offre un fort potentiel de développement. L'Arrondissement a l'occasion, à travers ce projet de redéveloppement, de faire preuve d'exemplarité et d'avant-gardisme en matière d'aménagement.

2800

Le CRE de Montréal salue la volonté de l'Arrondissement de faire du projet Namur – Jean-Talon Ouest, un projet de requalification urbaine novateur, basé sur le principe de Transit Oriented Development et de la certification Leadership LEED ND.

2805

De plus, le CRE est heureux de constater que l'Arrondissement souhaite faire l'aménagement de nouveaux parcs urbains et d'espaces verts un élément central de la revitalisation du site.

2810

C'est un peu l'introduction, on souhaitait par la suite émettre deux préoccupations puis une série de bonifications parce qu'on trouve que le projet est très prometteur. La première préoccupation, je vais aller directement sur le point qui est vraiment le stationnement. On voit que tout à l'heure... il y a différentes façons de voir les choses. Si on parle un petit peu de l'état de la situation à Montréal, on voit que – en fait, au Conseil régional, on garde les données sur l'état des indicateurs de l'environnement puis on regarde la progression dans le temps, puis on voit une forte tendance, depuis un certain nombre d'années, à une augmentation du nombre de véhicules immatriculés sur l'île de Montréal et une augmentation aussi du nombre de véhicules qui traversent les ponts. Malheureusement, il n'y a pas d'augmentation de capacité routière, autoroutière qui justifie cette augmentation-là. Donc, il y a une présence de la voiture, une omniprésence de la voiture de plus en plus importante dans les quartiers résidentiels.

2815

2820

2825

On voit que du côté politique, la problématique, elle est connue puis elle souhaite être traitée et le Plan de transport souhaite une réduction de l'utilisation de la voiture, que ce soit le Plan d'aménagement du territoire, il souhaite la même chose. Pratiquement tous les outils de planification urbaine souhaitent la réduction de l'utilisation de la voiture, mais c'est toujours dans une optique de mobilité. Il faut percevoir que l'objectif c'est de conserver, de répondre aux besoins de mobilité des personnes et des marchandises, mais

2830 en utilisant des modes qui prennent peut-être moins d'espace, qui émettent moins de polluant, entre autres les gaz à effet de serre et les principaux contaminants atmosphériques.

2835 On voit aussi les limites d'une approche juste de bonification par les transports collectifs. On a vu des exemples à l'international, comme la ville de Stockholm qui ont bonifié très substantiellement leur transport collectif puis qu'il n'y a pas nécessairement eu un transfert modal qui a été très substantiel. Il faut accompagner la bonification du transport collectif d'aussi des mesures de coercition, des mesures pour réduire l'utilisation de la voiture et les deux outils les plus pertinents, c'est la gestion de l'offre de stationnement et les mesures de péage.

2840 On voit dans le projet, c'est un petit peu juste vraiment une recommandation, qu'avec zéro... bien, une unité de stationnement près, en bordure de la rue Jean-Talon, puis 0,7 ceux qui sont autour des métros, ça reste quand même très significatif. En fait, on pense que l'approche TOD va avoir de la misère à être atteinte si on a des taux de stationnement par logis aussi élevés. Quand on regarde l'enquête origine-destination, on voit que dans l'arrondissement Côte-des-Neiges — Notre-Dame-de-Grâce, il y a une famille sur deux qui ne possède même pas de voiture. Ça fait que déjà, le taux de possession de voiture est à peu près à 0,54 et que c'est légèrement supérieur à une famille sur deux qui a une voiture.

2850 On croit que si on veut aller encore plus de l'avant, il faudrait minimalement respecter ce taux-là, soit à peu près 0,5 stationnement par unité d'habitation. Dans le mémoire, on cite un certain nombre d'exemples à l'international qui ont atteint ces standards-là et les ont même réduits d'une façon très substantielle. Il y a même plusieurs quartiers qu'on considère TOD, au développement très avancé, qui n'ont même pas de stationnement, zéro. C'est des quartiers sans voiture. Il en existe un certain nombre. Ça reste l'idéal, mais entre l'idéal puis le pragmatique, peut-être qu'un 0,5 ce serait intéressant parce que si on monte au-dessus de ça, on va peut-être rater l'objectif d'orienter le développement sur le transport.

2860 Le deuxième point qui — même de notre côté, on n'est pas rendu à une position ferme, c'est plus un concept. Dans le LEED Neighbourhood, on parle de faire du développement à échelle humaine et on voit que dans le projet, on monte à des fois 10 ou à 12 étages et il ne semble pas y avoir de consensus sur qu'est-ce qu'un développement à échelle humaine, mais on reste quand même avec un concept, puis le concept c'est de dire : si on veut des bâtiments qui sont à l'échelle humaine, il faut qu'ils respectent la biométrie de l'être humain. Puis il y a différents critères qui sont utilisés pour dire quelle hauteur devrait être à échelle humaine, et je vais en nommer deux, mais juste à titre informatif.

2870 Certains développements vont utiliser la capacité des gens de communiquer avec
le sol. En fait, ils ne veulent pas développer plus haut pour que le dernier étage soit
capable de communiquer avec les gens au sol, autant les enfants qui jouent dans les
parcs ou même les gens sur la rue, parce qu'à partir d'un certain nombre d'étages, tu es
déconnecté de ton quartier, parce que tu n'as même pas la possibilité de communiquer
2875 avec les gens qui sont au sol.

La même chose pour la capacité des gens de se déplacer jusqu'à leur logement
d'une façon naturelle, soit par les escaliers. À partir d'un certain nombre d'étages, on est
obligé de mécaniser les déplacements vers le logement, donc il y a comme, à partir d'un
2880 certain nombre d'étages, on dénature un petit peu, on dépasse l'échelle humaine.

Ça fait que ce n'est pas un critère qui est définitif, mais ça reste à garder un peu en
tête sur qu'est-ce qu'on souhaite comme vrai développement durable dans les prochaines
années, et quel devra être le modèle de développement qu'on cherche à avoir. Par rapport
2885 aux bonifications, parce qu'en fait c'était juste des critiques, la première est plus
substantielle, là. Sur le TOD, je pense que c'est quelque chose qu'il faut travailler, même
s'il y a bien des gens qui voient le stationnement comme une limitation, c'est souvent des
gens qui ont vécu un certain paradigme, on est en train de changer ce paradigme-là puis
on est en train de concevoir la mobilité autrement. Puis on voit aussi les avantages de
2890 concevoir la mobilité autrement. Moi, je suis dans un bloc où on est tous des gens qui font
50 000 \$ et plus et il y a personne qui a de voiture puis on reste à cet endroit-là parce
qu'on souhaite ça, puis on s'en va vers la maison du développement durable où, aussi, il
n'y aura aucun stationnement sur les lieux.

2895 Par rapport aux bonifications, je vais y aller par secteur parce que le CRE couvre
plusieurs secteurs. J'ai parlé rapidement du transport. Un des outils que le monsieur
précédemment, je me rappelle pas son nom, aurait pu utiliser, c'est que la Ville a des
nouvelles exigences en matière de déplacement et elle exige des nouveaux promoteurs
immobiliers, qu'ils se dotent de plan de gestion des déplacements pour leurs employés,
2900 puis il y a des centres de gestion des employés qui offrent justement des services à des
blocs, comme monsieur de Positron, pour essayer de réduire la demande en
stationnement. Ça fait qu'il y a peut-être quelque chose qu'on pourrait faire avec eux pour
essayer de trouver un accommodement.

2905 L'autre point c'est que l'arrondissement Côte-des-Neiges — Notre-Dame-de-Grâce
devrait, si on se fie au Plan de transport de Montréal, réaliser un plan local de
déplacement au cours des deux prochaines années. Le Plan de transport souhaite que les
arrondissements se dotent de cet outil-là d'ici juin 2011, donc ce plan-là devrait émerger
dans les prochaines années et c'est un plan qui va aussi travailler sur la gestion de l'offre
2910 de transport en véhicule, donc il y aura peut-être plus de stationnement qu'on pourrait
penser, il y aura peut-être, ils vont peut-être être capables de canaliser, dépendamment
quelles mesures qui seront dans ces plans-là, vraiment le développement du transport
collectif, et surtout des transports actifs.

2915 Un dernier point au niveau des transports, c'est que le projet est super intéressant sur la présentation, mais il y a un niveau de détail qui manque, puis c'est au niveau des mesures d'apaisement de la circulation. C'est qu'il existe tout un ensemble de guides, et j'ai fourni de la documentation là-dessus, pour aussi, à partir du moment où on modifie un cadre d'aménagement bâti, que les rues soient modifiées pour que les automobilistes adoptent les comportements qu'on souhaite qu'ils adoptent dans la vocation des rues qu'on leur donne.

2920 Les mesures d'apaisement de la circulation, très rapidement, ça va être des avancées de trottoirs, des déviations verticales, horizontales, des effets tunnels par la modification de flux de circulation, puis on aurait aimé qu'on aille un peu plus loin dans ce cadre-là puis qu'on ait plus de détails, même si je pense qu'ils ont intégré les principes puis que probablement que l'application va être dans ce sens-là, mais pour le moment, on n'a pas d'information.

2930 Au niveau de l'eau, je voulais juste faire un petit point assez bref sur la gestion de l'eau. Dans les normes LEED ND, on travaille sur trois aspects de l'eau : il y a un premier aspect qui est la consommation d'eau potable et on souhaite que ceux qui atteignent la norme réduisent de 20 % la consommation d'eau potable, principalement par des chasses d'eau efficaces, des pommeaux de douche efficaces, et ainsi de suite, puis on aurait aimé qu'il y ait un objectif dans le cadre de ce projet-là pour essayer de réduire la consommation d'eau.

2940 Même chose pour la captation des eaux de pluie. Montréal est très minéralisée, on laisse aussi volontairement des fois — je ne veux pas dire les rigoles, mais ce qui récolte l'eau sur les bâtiments, on les met directement dans les égouts. On a des problèmes de surverses, il y a à peu près 1000 surverses par année à Montréal — et j'ai déposé un document là-dessus. Ce qui devrait être, ce qu'on sent qui s'en vient dans le développement durable, c'est d'essayer d'augmenter la perméabilité des surfaces et aussi de végétaliser. Il y a un effort très substantiel au niveau de la végétalisation, on aimerait savoir si c'est possible d'atteindre les objectifs des normes LEED ND qui vont varier entre 80 et 100 % de l'eau de pluie qui est captée sur place et aussi, si c'est possible, de traiter aussi une partie des eaux usées sur place. On parle de 25 % pour la LEED ND.

2950 Ça fait que c'est des éléments d'information qui n'étaient pas nécessairement présents dans le document, mais qui pourraient permettre de bonifier le projet qui peut encore aller un peu plus loin sur des aspects environnementaux.

2955 À peu près les mêmes remarques au niveau de la gestion des matières résiduelles. Ce qu'on souhaiterait, ce n'est pas mentionné spécifiquement, mais on aurait souhaité qu'il y ait un objectif de récupération des bâtiments existants. On parle dans le LEED ND, soit de 20 % de l'ensemble du projet ou 50 % des bâtiments existants. On aurait aimé aussi qu'il y ait un objectif ou un pourcentage de matériaux recyclés dans les futurs bâtiments puis on souhaite également qu'il y ait une gestion écologique des matières

2960 résiduelles. C'est-à-dire on pense, en partant, à la collecte à trois voies puis intégrant aussi les matières compostables.

2965 Mon dernier point, c'est au niveau des espaces verts. On voit que c'est très substantiel puis il faut continuer dans cette optique-là parce que l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce, il y a à peu près 4,28 mètres carrés d'espaces verts par habitant, c'est presque trois fois moins que la moyenne montréalaise qui est à 13,7. On a vu qu'il y avait un effort très substantiel au niveau du verdissement, mais il y a aussi d'autres aspects pour essayer d'éviter les îlots de chaleur. On parle de toits réfléchissants, on parle d'autres mesures, les vignes grimpanes sur les murs, il y a d'autres mesures pour essayer de réduire, augmenter l'eau, verdir et aussi réduire les effets d'îlots de
2970 chaleur.

2975 Puis un élément qui pourrait être développé, mais qui a été mentionné, c'est aussi les jardins communautaires. C'est essayer qu'il y ait une partie des légumes produits localement, consommés localement soient produits localement, ce qui est quand même intéressant comme concept, donc on aurait aimé qu'on ait plus de détails, s'il y avait une possibilité d'intégrer un jardin communautaire sur une parcelle du territoire.

Ca fait que pour moi, c'était l'ensemble des points que je souhaitais apporter.

2980 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est très intéressant. C'est très intéressant, j'ai l'impression que vous allez nous fournir, vous allez être une ressource, finalement, dans la documentation que vous avez
2985 fournie.

M. DANIEL BOUCHARD :

On l'espère.

2990 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous allez agir comme ressource pour nous dans la réflexion qu'on va devoir faire sur plusieurs des problèmes qui ont émergé autour de la revitalisation de ce coin-là, mais comme vous le constatez, effectivement, la place de l'auto est au coeur de la
2995 problématique.

3000 On va lire ce que vous nous avez donné. Au fond, ce que je comprends de votre intervention là-dessus, c'est l'expression, finalement, d'une conviction à l'effet que la diminution de l'offre en stationnement jumelée à des pratiques d'incitation à l'utilisation de transport en commun reste la voie à privilégier. Ce que j'aimerais vous demander c'est, dans un contexte comme celui qu'on connaît où il y a quand même une volonté de la part de l'Arrondissement de conserver la vocation, une vocation mixte à certaines des parties

3005 du site et, entre autres, de conserver sur le site, certains édifices à bureaux et certains commerces, comment est-ce qu'on peut concilier le TOD avec... en fait, comment est-ce qu'on peut élaborer ou développer un TOD qui inclut ces fonctions-là? Aujourd'hui et disons dans les 10 prochaines années, là. Mais il va falloir partir quelque part.

M. DANIEL BOUCHARD :

3010 Oui, le plus tôt possible. Ce qui est intéressant, c'est quand on regarde les parts modales des différents déplacements, autant automobiles, transport collectif, marche et vélo de différentes villes dans le monde, on voit qu'il y a des proportions complètement différentes, mais vraiment complètement différentes, dépendamment des villes. En fait, les politiques influencent énormément le mode de déplacement des gens.

3015 Je vais sortir quelques exemples, je ne les ai pas c'est vraiment de tête, là, ça fait que ce serait à vérifier...

LA PRÉSIDENTE :

3020 Docteur Drouin en a cité un hier, celui de Copenhague.

M. DANIEL BOUCHARD :

3025 Oui. Moi, je vais citer, en fait, Tokyo, que la part modale automobile est seulement de 16 % dans toute la journée et les transports collectifs vont aller jusqu'à 50 %. Il y a, je crois que c'est au Danemark, ça doit être Copenhague où le taux de vélo dépasse les 30 %; à Varsovie, les transports collectifs, c'est 55-60 %. Il y a des endroits, même la Ville de Bilbao, elle est très petite, elle est sur 6 kilomètres, mais elle est très, très dense, la marche...

LA PRÉSIDENTE :

3035 Mais il faut faire le changement en quelque part, Monsieur Bouchard.

M. DANIEL BOUCHARD :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

3040 Comment est-ce qu'on le fait, là?

M. DANIEL BOUCHARD :

3045

Normalement, l'idée c'est de mettre en place... la meilleure façon de le faire, c'est de mettre en place les alternatives en transport collectif et en transport actif avant de commencer à mettre des mesures de contrainte. Sauf que quand tu commences à mettre des mesures de contrainte, il y a des déjà des changements d'habitude.

3050

Je vais citer l'exemple de San Francisco, on a rencontré les gens d'urbanisme là-bas puis de planification, puis lorsque les... il y a eu deux autoroutes qui se sont écroulées après un tremblement de terre et eux ont eu peur de la congestion monstre que tout le monde appréhendait. Mais dans les faits, il n'y a jamais eu de congestion monstre. Puis ils se sont posé la question pourquoi, puis ils ont réalisé, après l'analyse, que les gens, que la circulation, on ne pouvait pas la voir comme un liquide. Que si on la compressait, elle ne sortirait pas nécessairement dans d'autres voies, que c'était plus comme un gaz. Qu'en fait, il y avait une partie de la circulation qui s'était évaporée.

3055

3060

En fait, les gens, quand on fait face à une certaine contrainte qu'on appelle la congestion, vont commencer à éliminer les déplacements superflus, vont commencer à faire du covoiturage, vont commencer à jumeler les achats, vont commencer à faire, même modifier... soit une partie va modifier leurs déplacements puis une partie va faire du transfert modal.

3065

C'est à peu près la même chose qui pourrait arriver dans cet exemple-là. C'est que les gens qui luttent contre la congestion, c'est utopique de lutter contre la congestion, il va toujours avoir une congestion qui est liée à l'activité économique. Puis il va toujours y avoir un peu une surenchère pour le nombre de places de stationnement tant et aussi longtemps que tu mets des places de stationnement. Mais à partir du moment où tu mets une contrainte, puis j'ai des exemples dans la documentation qui montrent, en fait, que quand quelqu'un a le choix entre utiliser le transport collectif ou sa voiture, il va utiliser sa voiture à 90 % s'il sait qu'il a une place de stationnement sur son lieu d'emploi. S'il a seulement un doute qu'il va avoir accès à une place de stationnement, ça tombe à 40 %. Ça fait qu'une personne sur deux, quand il a le choix, va préférer le transport collectif s'il a un doute à la capacité d'avoir une place de stationnement sur place.

3070

3075

3080

Ça fait que si on jumelle l'offre de transport collectif qui est déjà très abondante avec une politique contraignante d'utilisation du stationnement, avec un plan local de déplacement qui favorise les transports actifs et collectifs, avec des outils comme les centres de gestion de déplacements qui offrent des plans de gestion des déplacements pour les employeurs, tout ça mis ensemble peut réduire d'une façon très, très substantielle le besoin en stationnement.

3085 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que ça fonctionne aussi dans les villes nordiques?

3090 **M. DANIEL BOUCHARD :**

Stockholm ou Copenhague sont relativement nordiques.

LA PRÉSIDENTE :

3095 Où il y a de la neige comme ici, là. Parce que c'est un des arguments qui a été amené entre autres dans les mémoires. C'est intéressant de penser à des formules alternatives de transport actif et en commun, mais chez nous il y a de la neige puis il fait froid.

3100 **M. DANIEL BOUCHARD :**

Varsovie. Varsovie, c'est 55 % des gens qui se transportent en transport collectif et pour être allé plusieurs années en ligne, l'hiver est sérieusement rigoureux.

3105 **LA PRÉSIDENTE :**

Judy?

Mme JUDY GOLD, commissaire :

3110

Oui. Il a été mentionné lors de la consultation — je ne sais pas si vous étiez dans la salle — par des organismes du milieu, que le TOD, malgré des bénéfices puis les impératifs environnementaux ont peut-être une... ou portent des préjugés sociaux un peu inhérents « inherent » on dit en anglais, inhérents....

3115

LA PRÉSIDENTE :

Il y a des effets pervers, finalement, au TOD.

3120 **Mme JUDY GOLD, commissaire :**

3125 Oui, envers des personnes à faible revenu et que l'enjeu de stationnement est un peu symptomatique de cet enjeu. Par exemple, le TOD prévoit du stationnement dispendieux, souterrain, à ceux qui peuvent le payer, et pas de stationnement du tout ou très peu pour les autres. Alors, j'aimerais avoir vos commentaires sur ce point de vue.

M. DANIEL BOUCHARD :

3130 Ma perception c'est il y a un groupe à New York qui s'appelle Transport Alternative, qui travaille, qui travaille sur plein d'aspects du transport, mais principalement sur le stationnement, puis ils ont fait différentes études pour essayer de voir qu'est-ce qu'il est possible de faire au niveau du stationnement pour essayer de gérer la circulation et il y a plein de façons pour ne pas être discriminatoire envers les gens qui sont moins fortunés.

3135 Si tu mets une tarification qui est correcte, mais tu limites le nombre d'espaces et tout le monde a accès à ces espaces-là, bien c'est au premier arrivé, premier servi. Tu ne mets pas nécessairement de pénalité aux personnes qui sont moins fortunées, tu mets juste une pénalité en termes de nombre puis, en fait, c'est un terme de temps. C'est que les gens, ça dépend du temps qu'ils sont prêts à mettre pour avoir accès au
3140 stationnement.

C'est une des solutions qu'ils avaient apportées. Il existe aussi d'autres solutions pour... Une façon intéressante, ça s'appelle le « Cash Out », parking Cash Out, qui pourrait aussi être intéressant. C'est que ça coûte relativement cher à un particulier ou à
3145 une entreprise pour avoir des stationnements, ça coûte à peu près, on disait tout à l'heure, 30 000 \$ par case de stationnement. Souvent, en ville, ça va même monter plus cher que ça, puis en fait, pour réduire le besoin en stationnement, ce que les gens de New York proposaient, c'est le parking Cash Out. Le parking Cash Out, c'est de dire : un employeur pour essayer de réduire le nombre de stationnements qu'il doit construire peut offrir à ses
3150 employés soit un stationnement, soit une rémunération directe au coût que ça coûte le stationnement, soit recevoir un 20 \$ par mois pour ne pas utiliser un stationnement ou des primes, soit une passe de transport collectif gratuite ou un abonnement annuel ou ainsi de suite.

3155 Ce genre de mécanisme-là donne des chances aux gens qui sont moins fortunés d'avoir un plus pour ne pas utiliser la voiture, ça fait que c'est des façons qui ont été pensées pour essayer de ne pas être discriminatoires.

LA PRÉSIDENTE :

3160 Bon. Bien, écoutez, je pense qu'on va s'arrêter là. On va aller lire la documentation que vous nous avez fournie et puis je vais vous remercier pour votre contribution.

M. DANIEL BOUCHARD :

3165
Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3170 Et, en fait, c'est avec la présentation de monsieur Bouchard que se termine la
deuxième étape de ce processus de consultation publique sur le Projet de
redéveloppement du secteur Namur – Jean-Talon. Normalement, maintenant, l'Office va
reprendre toutes les informations qu'on a accumulées et commencer à préparer son
rapport. Dans un premier temps, un rapport qui devra faire état de ce qu'on a entendu et,
3175 dans un deuxième temps, en faire l'analyse ainsi que des recommandations qui seront
acheminées à la fois au maire de Montréal et au maire de l'arrondissement Côte-des-
Neiges.

Alors, je voudrais vous remercier d'être restés avec nous jusqu'à la dernière minute
3180 et le rapport devrait être rendu public quelque part au début du mois de mars ou autour de
ces eaux-là, en comptant qu'on va s'arrêter pour Noël, comme vous, j'en suis sûre.

Alors, Joyeuses Fêtes! Et merci d'être venus.

3185

Je, soussignée, **YOLANDE TEASDALE**, sténographe officielle, certifie sous mon serment
d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des
3190 propos recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

Et, j'ai signé :

3195

YOLANDE TEASDALE, s.o.