

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE  
DE MONTRÉAL**

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

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

---

**DEUXIÈME PARTIE**

---

VOLUME 2

---

Séance tenue le 12 mars, 19 h  
CENTRE SAINT-RAYMOND  
5600, Upper Lachine

## TABLE DES MATIÈRES

	SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 12 MARS 2013.....	1
5	MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	1
	<b>PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :</b>	
	Mme GHADA ZAKI et Mme HALAH UBAIDA.....	3
10	Conseil communautaire de Notre-Dame-de-Grâce	
	Mme DOMINIQUE SOREL et Mme DOMINIQUE BARSALOU .....	14
	Comité de suivi Quartier vert	
	M. PETER McQUEEN .....	23
	Projet Montréal	
15	Mme ZAHIA EL-MASRI .....	33
	ROMEL	
	M. ROGER JOCHYM et M. DAN LAMBERT .....	40
	Westmount Walking and Cycling Association	
	Mme MARLO TURNER .....	52
20	M. JON MCTHEDRAN WAITZER .....	56
	À deux mains - Head and Hands	
	M. MAXIME DENONCOURT .....	68
	M. PIERRE ZOVILÉ.....	72
25	<b>AJOURNEMENT</b>	

## MOT DE LA PRÉSIDENTE

30

**Mme DOMINIQUE OLLIVIER, présidente :**

35

Bonsoir, tout le monde, je vous inviterais à prendre place, on va commencer. Donc, je veux vous souhaiter la bienvenue à cette seconde séance d'audition des mémoires de la consultation publique qui est menée actuellement dans le but d'élaborer le Programme particulier d'urbanisme pour le secteur de Saint-Raymond et des abords du futur CUSM.

40

Alors, je me présente, je suis Dominique Ollivier et, madame Roy, la présidente de l'Office, m'a confié la présidence de cette consultation. Je suis assistée dans cette tâche par mes deux collègues commissaires, madame Judy Gold, qui est à l'Office depuis 2004 et monsieur Peter Jacobs, qui est professeur à l'École d'architecture de paysage de la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal et qui est aussi commissaire depuis plusieurs années. Donc, j'ai la chance d'avoir deux collègues d'expérience avec moi pour pouvoir écouter vos avis.

45

On est appuyé, dans nos travaux, par Ginette Thériault et Estelle Beaudry, nos secrétaires analystes que vous voyez ici, à ma droite, ainsi que par toute l'équipe de la logistique et de l'accueil de l'Office. Alors la logistique, ce soir, est assurée par Jimmy Paquet Cormier, la sténotypie par Yolande Teasdale; à l'accueil, j'ai Laurent Lafontant et Denise Mumporeze et, à la

50

Alors, on commence ce soir la deuxième soirée d'audition de mémoires, donc la deuxième partie de la consultation publique. Juste pour ceux qui ne seraient pas au courant, la première a eu lieu le 12 février dernier et nous avons tenu, dans ce cadre-là, des kiosques animés par plusieurs intervenants du quartier ainsi que des présentations de la Ville et de la STM et une séance d'échanges avec le public.

55

60 Donc, nous avons tenu hier la première série d'auditions de mémoires devant près d'une cinquantaine de personnes et nous poursuivons, ce soir, avec une dizaine de mémoires que nous aurons à entendre.

65 Ces séances de consultation publique ont pour but de vous permettre d'émettre vos commentaires, de faire part de vos analyses sur le secteur à l'étude ainsi que d'exprimer vos opinions sur les principes directeurs et les orientations qu'on a avancées jusqu'ici, notamment celles qu'on a travaillées avec le comité d'orientation.

70 Donc au total, c'est trois séances d'audition des opinions qui sont prévues donc, comme je vous le disais, une qui a eu lieu hier, celle que nous tenons ce soir et la dernière qui sera lundi prochain le 18 mars, toujours dans cette salle. Au total, près d'une trentaine d'intervenants citoyens pourront ainsi s'exprimer.

75 La Commission a aussi reçu sept mémoires sans présentation orale, donc ça va être un matériel brut assez riche pour que nous puissions rédiger notre rapport. Comme d'habitude, les séances sont enregistrées et leur transcription sera mise en ligne sur le site de l'Office.

80 Ce soir, 10 présentations de prévues et je vais, à la fin de la séance, inviter les gens de la Ville à utiliser, s'ils le jugent à propos, leur droit de rectification à l'égard des mémoires présentés. Je vous rappelle que ce droit est limité, mais il donne la possibilité de rectifier des faits ou des informations qui seraient jugés erronés, mais sans engager le débat avec les intervenants de quelque nature que ce soit.

85 La façon dont la soirée va se dérouler, c'est que pour chacune des présentations, les intervenants disposent d'un total de 20 minutes pour résumer leur opinion et pour échanger avec la commission. Je vous rappelle que les commissaires ont pris connaissance de tous les mémoires qui nous sont parvenus à l'avance, on vous suggère donc fortement, simplement d'en faire une synthèse pour le bénéfice du public et des auditeurs, mais surtout de prévoir assez de temps pour pouvoir laisser une place aux échanges avec les commissaires. Compte tenu du

grand nombre d'intervenants qu'on va avoir ce soir, on va tenter de respecter, le plus strictement possible, l'horaire, et de s'en tenir aux 20 minutes prévues.

90

Alors, sans plus tarder, j'inviterais donc la première personne, madame Ghada Zaki à venir nous présenter son mémoire. Est-ce qu'elle est là? Une petite minute? Bon, ça va.

**Mme GHADA ZAKI :**

95

So my name is Ghada Zaki , and I'm going to be presenting...

**LA PRÉSIDENTE :**

100

Est-ce que tout le monde entend madame Zaki? Peut-être parler plus près du micro, rapprocher le micro?

**Mme GHADA ZAKI :**

105

Alors, je m'appelle Ghada Zaki, je vais parler de la part du Conseil communautaire de Notre-Dame-de-Grâce. Je vais vous faire ma présentation en anglais, parce que c'est plus facile pour moi.

**LA PRÉSIDENTE :**

110

Pas de problème.

**Mme GHADA ZAKI :**

115

So I just wanted to talk about the NDG Community Council to present it: we encourage and support improved quality of life, and we're one of 29 tables de quartier in the city; we're committed to local social developments, finding solutions within the Borough, and social justice.

**LA PRÉSIDENTE :**

120 Je m'excuse! Je m'excuse, on ne vous entend vraiment pas très bien, il faudrait vraiment vous assurer de parler dans le micro.

**Mme GHADA ZAKI :**

125 Okay. Sorry.

**LA PRÉSIDENTE :**

130 Vous pouvez le rapprocher si vous voulez?

**Mme GHADA ZAKI :**

Le rapprocher?

135 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, ou le prendre.

**Mme GHADA ZAKI :**

140 C'est bon comme ça?

**LA PRÉSIDENTE :**

145 Oui, c'est parfait, merci.

**Mme GHADA ZAKI :**

150 Perfect. So our two main involvements, directly related to the PPU, I'm just going to  
speak about briefly, the first one is QVAS, so Quartier vert, which the presentation after me will  
be speaking about in much more detail, but basically, it was a collaborative and participative  
initiative by the Montreal Urban Ecology Center, and it was supported by the NDG Community  
155 Council and the Borough as well. It promoted security, quality of life and active transportation  
through specific interventions, throughout a specific sector that was designated by the Montreal  
Urban Ecology Center.

And there was the Plan that was created, it was an extremely collaborative and  
participatory process, which had over 60 pointed and specific interventions; over 12 of them were  
160 accomplished last year, and they have some that they'd like as a priority for 2013.

There's also a follow-up committee which the NDG Community Council is directly  
involved with, and they speak specifically about their plan and the actions that they'd like to  
accomplish in 2013, and as NDG Community Council, we'd like to say that we support the  
165 presentation that follows us and everything that's going to come after the presentation.

The second initiative is the Neighborhood Committee of Saint-Raymond, and that is  
composed of residents and various stakeholders throughout the neighborhood, whether it's  
people that own local commerce or actually people that are coordinators of this very community  
170 center, and it allows residents and the Community to work together; it also allows residents to  
understand the up-coming projects in the neighborhood, and it creates a positive space in which  
the threats, concerns and needs of the community can be discussed.

We also, in these committee meetings, discuss future visions of the residents. So we  
175 would discuss the PPU process at a particular meeting, and they meet on a monthly basis. And  
most of the things that I'm going to say in this presentation have come either from the QVAS  
Follow-Up Committee or concerns that have been brought up in the Neighborhood Committee of  
Saint-Raymond.

180 So the Council is extremely interested in the PPU process, and the possibilities and  
transformations that it could bring to Saint-Raymond and its surroundings, and it supports the  
efforts of the Borough and the OCPM; however, it's keeping clear that the process must remain  
inclusive, transparent and collaborative throughout the whole thing, and that's imperative for the  
Council. And so we're taking this opportunity to express our concerns and some suggestions that  
we'd have as a Council, and our visions of what we'd like Saint-Raymond and its surroundings to  
185 become.

So as we really believe in the quality of life and the increased quality of life or residents,  
we've thought of five main principles, which you will find in our brief, and that we'd like to highlight  
throughout this presentation. So the presentation will basically revolve around these five  
190 principles that we have determined as being important for good neighborhood design. So and  
they're all tied together, and interrelated.

So the first principle we're going to talk about is accessibility, the second, diversity, the  
third, affordability and density, the fourth, safety, and the fifth community participation and  
195 transparency; these five principles, we believe, will make a great neighborhood.

We also highlight that this needs to be done in a global fashion, and so it's not just  
looking at Saint-Raymond itself, but it's also looking at Saint-Raymond, its surroundings, the  
Borough, and the City of Montreal as a whole. And so we believe that efforts and interventions in  
200 Saint-Raymond will directly affect NDG, Côte-des-Neiges and the City of Montreal, and could  
make a positive or a negative difference everywhere.

So the first thing I'd like to touch upon is accessibility, which means the amount of  
services within a certain radius, basically, and it's getting in and out of the neighborhood, and  
205 services that are available to residents, and services that are available to people that are outside  
of the neighborhood to be able to come in, so it's twofold. This is really important, because we've  
noticed that, in Saint-Raymond, there's many barriers. So whether it's to the north – the railway –  
or the east – the highway – or the south – the Falaise Saint-Jacques – that these barriers either  
need to be a bit more permeable or very considered within the PPU process.



210           And so we've noticed some short term and long term problems that the residents have  
expressed, one of which being the temporary closing of Upper Lachine: it makes the movement  
extremely difficult within the Borough; the construction is negatively impacting some commerce,  
and travelling by bus is becoming quite long and quite difficult. And so the opportunities, within  
the PPU, would be to make a more permeable neighborhood and have new access points, and  
215           improve certain existing access points. An example of improving certain access points would be  
maybe the Melrose tunnel or Girouard Street.

              These are spaces that are frequently used, and the Saint-Raymond Neighborhood  
Committee had pointed these out, and also the QVAS Follow-Up Committee had pointed that  
220           these places are currently problematic, but improving them could pose to be a great opportunity.  
Also streets such as De Maisonneuve, Sherbrooke and Upper Lachine also deserve a particular  
amount of attention, and we think that particular attention should be given to families and elderly,  
because some of them have a lot of difficulty travelling in these places.

225           The second part of accessibility would be services. And so we're looking at access to  
public, cultural and commercial spaces within the sectors. We think that the hospital poses a  
great opportunity by providing more services, but that it should be, I know idealistic, but somehow  
seamlessly integrated into the existing urban fabric, and that it could support the local economy if  
done well.

230           We also think that a second entrance to the hospital is imperative and should be done  
before opening, before its opening, so that this can improve circulation in and outside of the  
Borough. We also think that, through this, local commerce and businesses could be promoted  
and that they are very important if promoted.

235           So this leads to the second principle, which is diversity within the sector. So what I've  
noticed, coming into the NGD Community Council, is that Saint-Raymond, and its surroundings,  
has an extremely diverse population, whether it's the ethnic backgrounds or age groups or  
diverse community actors that are extremely engaged, and so I think that responding to these  
240           local needs, but still maintaining a global context, would prove extremely useful throughout the

PPU process. And I think that the community groups play an essential role and a voice within this process.

245 Community groups within this sector or this neighborhood have expressed the need and their search for a dynamic community space and a central meeting space. And also this PPU provides an opportunity to integrate art and creativity within the neighborhood.

250 There's also a desperate need for great public spaces such as possibly the Melrose tunnel or Chemin Upper Lachine; those could attract diverse groups of people, whether it be old, young, families, and that they could prove to be spaces where people can gather. Also, we find that the PPU presents an opportunity to improve forest cover of the sector, and increase green spaces, so bio-diversity throughout the Falaise Saint-Jacques or certain areas like Park Saint-Raymond. Some residences had pointed out there's a few empty lots throughout the neighborhood that could actually become really dynamic green spaces in the future.

255 So the third principle I'd like to touch upon is density and affordability. So as a Council, we do support density as it increases accessibility, services, public spaces, the growth of a local economy, and so it's extremely important for good neighborhood design; it could also allow for the construction of new school, library and much more. These are all things that the residents have expressed a need for; however, we think that if development is to occur, that affordability is extremely essential, and it should be kept.

265 Social housing is also something that the residents have expressed repeatedly to needing, and they've also expressed that there's a threat and a risk of possible gentrification, especially on the east side of Décarie, between Sherbrooke and De Maisonneuve, and an increase in car traffic. So if we are to have an increased amount of development, then affordability is definitely something that we need to keep in mind.

270 Also when having density or placing density in certain areas, we believe that a value should be placed on a natural and cultural heritage of this neighborhood, which is very important to many of its residents.

275 I'd like to talk about safety now. So safety allows children, families and the elderly to better use spaces, it's extremely important when designing at a human scale, and we believe that the PPU should actually be designing at this human scale. So the three things that touch upon safety are: the QVAS, which is Quartier vert, the shared vision and the Plan that has those 60 points could significantly improve the area, if those interventions are done, and we'd like to see those action items come to fruition within the next few years.

280 It's also, as there's many construction projects going on in the neighborhood, that these interventions could be done in correlation with them, and this could prove to be extremely useful. As car traffic is increased in the neighborhood, which is naturally going to happen because of the hospital, we think that pedestrians and cyclists should also be given as much importance as cars.

285 And the transformation of Sherbrooke into an urban boulevard, through reserved bus lane, is extremely worrisome to many residents, as they'd like to see Sherbrooke Street kept as more of a neighborhood area and bringing a reserved bus lane would create an extremely crowded space, many residents believe. Parks, schools, daycares and community centers should also get particular attention when it comes to safety and circulation patterns.

290 Also, when it comes to the hospital, the arrival of the hospital could increase traffic, as I had stated before, and conflicts between cyclists, cars and pedestrians around certain intersections, around the Vendome metro station are of great concern and need to be mitigated.

295 The closing of Upper Lachine is worrisome to many residents, as the absence of circulation could create an empty space at night. Many residents have expressed concerns, like women walking alone or children walking alone in these areas if there's not enough light and not enough eyes on the street; many people are concerned with its closing.

300 Also, people have said that there could be graffiti and vandalism in these spaces if adequate light is not provided. So the design of this space should be not just day-round, but also year-round, to be used in the winter, in the summer, in the fall and also at all times of the day. So

if it is to be closed to circulation, that there should be enough activity and enough eyes on the street to make this design sustainable.

305           The last principle I would like to touch upon is community participation, transparency, and this leads to increased ownership and involvement of the Community. It also provides mobilization around certain projects, and resilience to other projects, and allows residents to have a greater impact on their environment. We believe that this public consultation process is a great step forward, but that throughout the whole PPU process, citizens should be involved and it  
310           should be a completely transparent process.

          So I'd just like to conclude my points: the Council is extremely excited and enthusiastic about the whole process. We support the QVAS presentation, which is just going to come after; we'd like to include QVAS initiatives and the action items. We support the City and the Borough  
315           for its efforts; we think that the Upper Lachine plan should be revisited, the integration of the hospital should be done within the urban fabric, and we need to integrate needs of the community within the PPU and throughout the whole process. We support density, yet believe in the maintenance of affordability; the safety of Upper Lachine is extremely important and the importance of involving citizens in the public consultation process is essential. Thank you.

320

**LA PRÉSIDENTE :**

          Thank you very much for your presentation. We'll have a couple of question. Do you have one?

325

**M. PETER JACOBS :**

          I do. I've been impressed by the initiatives that groups such as yourself are taking. We heard from the NDG Food Depot, and I think we're going to hear from Heads and Hands this  
330           evening as well.

You mentioned that in the Quartier vert, you had something like 60 interventions that were proposed and 12 were implemented.

335 **Mme GHADA ZAKI:**

Yes.

340 **M. PETER JACOBS:**

What I'm interested in is: how were they implemented, was it the City that implemented them, the Council, I mean, how did you move from a proposal to action?

345 **LA PRÉSIDENTE :**

I'm going to ask you to state your name, so we can have it in.

**Mme HALAH AL-UBAIDA:**

350 Okay. My name is Halah Al-Ubaida, I'm the director of NDG Committee Council. The details would be covered, I'm sure, in the presentation after, but what happened in this project, the Quartier vert project, there were four in the island of Montreal for a project like us, and it is important that the Borough, where the Quartier vert is supported by the Borough. So the initiative is a community base, but the Borough has to support it; if they don't accept it, we cannot do anything, because it's mostly infrastructure. So that's why we mobilize residents, we make sure  
355 that we follow up on it, and we do other activities, but the Borough is the one who implemented; it's infrastructure, like really changing the... like having passes in the street, changing the... Yes, it's all infrastructure, it's a Borough work.

360

**M. PETER JACOBS:**

Thank you.

365

**LA PRÉSIDENTE :**

Judy?

370

**Mme JUDY GOLD :**

Good evening. Actually, I have two questions for you: as I understand it, you support the increasing of the densities as long as social housing and affordable housing are part of the equation; do you think that the City's current policy is reasonable to you, 15% affordable housing and 15% social housing, have you thought about that?

375

**Mme GHADA ZAKI:**

I think it is reasonable as long as that percentage is maintained.

380

**Mme JUDY GOLD:**

Okay. Good. Very good, thank you. I have another question... Go ahead.

385

**Mme HALAH AL-ABAIDA:**

Just one thing: the problem that we have is you have to have 200 units in order to have this percentage.

390

**Mme JUDY GOLD:**

Yes. Right.

395

**Mme HALAH AL-UBAIDA:**

Right now, currently, in Saint-Raymond, there's only one spot in Saint-Raymond that we can have 200 units. So in other, within the 29 tables du quartier, we were talking about other policies, one of them is when we have several buildings in the neighborhood, some of the 200 will have 15%, because we cannot have one building with 200 units.

400

**Mme JUDY GOLD:**

Very good. Thank you. My other question was: you mentioned that the hospital should support the local economy; can you give me concrete examples, just so I'm sure that I really understand what you're referring to?

405

**Mme HALAH AL-UBAIDA :**

The Council is also member with the Coalition interquartier, and in that coalition, we have several subcommittees, one of them is Unemployment and one of them is Economic Development, and the employment, we're encouraging the hospital to do local hiring, and for the economic development, we're trying to tell them that make sure the mall, there's a mall in the hospital, that it will be in partnership with local partners. So that's one aspect of it.

410

415

**Mme JUDY GOLD :**

Yes, the example clarifies it completely. Thank you.

420

**LA PRÉSIDENTE :**

425 I would have one last question: you were talking about empty lots that could become  
green spaces, basically; have you identified those lots, and what kind of green spaces do you  
have in mind?

**Mme GHADA ZAKI:**

430 We haven't yet identified them, but a main thing that came up with many of the residents  
was that the parks that are already there are not really well used because there isn't sufficient  
infrastructure in them to be used. So that was one main thing, like Park Saint-Raymond, I used  
as an example, which was one resident; however, we could identify them, if that's necessary.

435 I also have, sorry, for the first question that was asked, this is a list of action items that  
were done, and the projected ones to be completed in 2013, if you'd like to see that.

**M. PETER JACOBS:**

440 I'd love to.

**LA PRÉSIDENTE :**

445 Definitely, could you give it to our...

**Mme GHADA ZAKI:**

450 Yes, absolutely.



**LA PRÉSIDENTE :**

455 Okay. So thank you very much, it was very interesting, it's all the time we have,  
unfortunately. So we're going to go to the next one.

460 Alors, j'aimerais appeler maintenant, madame Dominique Sorel, du Comité de suivi  
Quartier Vert. Pour faciliter le travail de la sténotypie, ça serait bien que vous vous présentiez  
avant de commencer.

**Mme DOMINIQUE SOREL :**

Bien sûr.

465 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

**Mme DOMINIQUE SOREL :**

470 Alors, bonsoir, Madame la présidente, Monsieur, Madame la commissaire. Donc, je suis  
Dominique Sorel, j'habite dans le quartier depuis environ 12 ans, je suis membre du conseil  
d'administration du Conseil communautaire Notre-Dame-de-Grâce, je suis aussi vice-présidente  
475 du Centre d'écologie urbaine de Montréal et je fais partie du Comité de suivi du projet Quartier  
vert, actif et en santé, et je suis accompagnée aussi de madame Dominique Barsalou à qui je  
vais laisser le soin de se présenter.

**Mme DOMINIQUE BARSALOU :**

480 Bonsoir!

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir!

485

**Mme DOMINIQUE BARSALOU :**

Merci beaucoup de nous entendre. Donc, Dominique Barsalou, résidente du quartier depuis une vingtaine d'années, membre du conseil d'administration du Conseil communautaire Notre-Dame-de-Grâce et nous voulons parler ce soir au nom, donc, du Comité de suivi du plan Quartier vert, actif et en santé de Notre-Dame-de-Grâce. Donc, ma collègue, Dominique Sorel, commencera et je ferai mes commentaires par la suite.

490

**LA PRÉSIDENTE :**

Parfait. On vous écoute.

495

**Mme DOMINIQUE SOREL :**

Alors, le Comité de suivi du plan Quartier vert NDG sud-est est un comité supporté par le Conseil communautaire de Notre-Dame-de-Grâce et ses partenaires, donc l'arrondissement Côte-des-neiges-Notre-Dame-de-Grâce, le Centre d'écologie urbaine, Québec en forme, Jeunes en santé, l'Écoquartier NDG, Action Communi-Terre, la CDEQ Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, ainsi que plusieurs résidents et professionnels bénévoles.

500

505

Alors, brièvement, ce que c'est un quartier vert actif et en santé, c'est un territoire où on vise la mise en place d'aménagements qui priorisent les transports actifs, donc les piétons, les cyclistes, aussi les usagers des transports collectifs. Donc, ces usages-là prennent plus d'importance à nos yeux face aux véhicules automobiles. Ensuite, on veut aussi favoriser des aménagements qui offrent plus de place au verdissement et des aménagements qui favorisent les interactions sociales, et tout ça, afin d'améliorer la qualité de vie des résidents et c'est un

510

processus qui s'inscrit aussi dans le Plan de transport de la Ville de Montréal, c'est un des chantiers. Donc, c'est essentiellement ce que c'est un quartier vert actif et en santé.

515           Donc, le territoire visé, ici, s'étend au nord de l'avenue Notre-dame-de-Grâce; au sud, Saint-Jacques; à l'est Décarie. Donc, on touche au site du CUSM; ensuite, à l'ouest, Melrose dans la partie sud et Oxford dans la partie nord.

520           Le plan du Quartier vert, actif et en santé a été développé avec une approche participative. Dans le fond, le but c'était d'arriver à conjuguer les savoirs d'autant les citoyens qui ont une connaissance très fine et plus intime, disons, du territoire, avec les connaissances des professionnels, pour arriver à faire quelque chose qui répond plus adéquatement aux besoins des résidents. On a même effectué des consultations auprès des populations étudiantes, donc les enfants, parce que, justement, un des buts visés du projet est de favoriser la mobilité active  
525 des enfants et de promouvoir ainsi leur santé.

530           Une des particularités du projet, aussi, il y a des comptages qui ont été effectués pour dénombrer le nombre de déplacements piétons et aussi cycliste dans le secteur; donc, on veut contribuer, on veut amener ces données-là parce que souvent les études de circulation font des comptages surtout des véhicules motorisés, mais ces modes de transport là sont aussi très importants, comme on peut le voir dans le plan.

535           Donc, les priorités qui ont été établies lors des consultations entre juin 2010 et novembre 2011 se déclinent principalement en quatre points : donc, réduire l'effet des frontières créées par les infrastructures de transport majeures – on sait qu'on a la voie ferrée, on a l'autoroute Décarie, c'est quand même assez majeur dans un milieu de vie –; on veut sécuriser les liens entre les lieux de fréquentation; il y avait par exemple beaucoup de préoccupations de la part des parents afin que les enfants puissent partir de l'école et aller, par exemple, au centre communautaire ou que les enfants de Saint-Raymond puissent marcher, atteindre l'école. Ensuite, évidemment, on  
540 veut que le secteur soit bien intégré au réseau cyclable de Montréal; je pense que tous les cyclistes de NDG méritent d'avoir des infrastructures de qualité qui permettent leur déplacement

en toute sécurité, et aussi, on veut améliorer l'accessibilité aux stations de métro Vendôme et Villa-Maria.

545 Les 60 recommandations que vous retrouvez dans le plan se déclinent principalement, encore une fois, en quatre points : donc on veut, il y a des recommandations qui visent à aménager des rues conviviales en réduisant la largeur de la chaussée, principalement aux intersections; on veut aussi sécuriser les intersections par des aménagements physiques et de la signalisation qui tiennent compte des besoins spécifiques des usagers des transports collectifs; 550 on veut évidemment embellir et animer les corridors de marche et améliorer la qualité des lieux de fréquentation et l'accessibilité.

Donc, c'est un exemple ici d'aménagements qui sont proposés sur le chemin Upper Lachine. Donc, il y a des terrasses publiques dans l'espace vert, dans le parc, il y a un passage 555 piéton aussi qui est prévu pour relier les zones résidentielles aux zones communautaires de... bien, où nous sommes, ici, présentement, on suggère l'ajout de supports à vélo sur la chaussée, aussi des terrasses aménagées en bordure de chaussées, et cetera.

Alors, en fait, des actions qui sont prévues pour 2013, je pense que quelques-unes de 560 ces propositions-là sont présentement dans les cartons de l'arrondissement.

Et ce diagramme ici montre, en fait, les principales recommandations qui sont faites dans le secteur sud du territoire, mais j'aimerais attirer votre attention sur le grand quadrilatère gris qui est un secteur dont les interventions sont tributaires du plan d'aménagement du Campus Glen, 565 du CUSM. Donc, le projet Quartier vert n'a pas fait de recommandation, mais notre but c'est, évidemment, que la philosophie, le type d'aménagements qui sont proposés ailleurs dans le quartier vert soient pris en considération et mis en œuvre dans ce secteur-là. Alors, ça, c'est un point très important pour nous.

570 Et ensuite, pour toucher à d'autres considérations, c'est que nous avons constaté depuis quelques années, les résidents du quartier, qu'il y a une augmentation de la circulation dans nos milieux de vie et c'est quelque chose qui nous préoccupe énormément. Donc, nous aimerions

575 voir des mesures mises en place pour limiter les déplacements de transit dans notre quartier. Et, évidemment, avec la venue de l'hôpital, avec les travaux qui sont prévus avec l'échangeur Turcot, la circulation locale augmente aussi. Et donc, c'est un secteur qui est déjà très saturé en circulation et donc, il faut vraiment faire des efforts pour offrir des aménagements de qualité, pour assurer la sécurité et le confort des nombreux piétons qui circulent dans le quartier, même chose pour les cyclistes.

580 Pour les transports collectifs, il faut vraiment optimiser ces services, mais tout en maintenant le caractère convivial des artères comme la rue Sherbrooke, qui est un milieu de vie complet.

585 Et aussi, il faut voir quelles sont toutes les autres méthodes de gestion de déplacement qui pourraient être mises en œuvre. Il faut vraiment avoir une vision d'ensemble et puis voir comment, aussi, on n'est pas isolé; la circulation, tout est connecté. Il faut voir ce qui se passe à Montréal-Ouest, à Côte-Saint-Luc, Hampstead, on a tout un bassin de circulation et puis il faut vraiment avoir des études complètes, là.

590 Et puis je voulais montrer ce graphique qui a été élaboré par la Direction de santé publique qui montre également le lien, une relation linéaire entre le nombre de blessés et le volume de circulation automobile. Alors, c'est clair, pour nous, que c'est vraiment important de travailler très fort pour réduire le volume de circulation, pour maximiser la sécurité dans notre quartier.

595 On veut aussi, évidemment, maximiser le couvert végétal, afin de maintenir des températures agréables, surtout dans des contextes de changement climatique où il fait de plus en plus chaud l'été. On veut aussi bonifier l'offre de services de proximité – on a besoin de garderies, des services d'éducation, des espaces communautaires et autres –, et aussi, 600 évidemment, offrir des commerces de proximité qui répondent aux besoins des résidents du secteur.

605 Alors, nous sommes très optimistes en fait au sein du comité Quartier vert, actif et en santé parce qu'on sait que les professionnels qui travaillent au projet, par exemple les ingénieurs, sont capables de construire de grands ouvrages d'art tels que ce qu'on démontre à l'écran, pour une clientèle, disons, automobile.

610 On peut aussi, les architectes et les urbanistes peuvent concevoir et construire des installations assez impressionnantes, comme on le voit avec ce qui est prévu au CUSM, ce qui avance très bien pour ce type de clientèle, donc, qui se déplace malheureusement en ambulance, mais nous, au sein du comité, en fait, on travaille pour ce type de clientèle, donc les jeunes familles, les résidents, les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite; et ce qu'on souhaite pour eux, c'est des intersections où on peut traverser en toute sécurité, des places publiques, des rues qui sont animées, qui répondent aux besoins des résidents; des espaces,  
615 des chemins, disons, conviviaux à la marche.

Je m'excuse, mais ma présentation roulait automatiquement dans la fin, et donc c'est sur ces images que j'aimerais vous laisser et c'est vraiment notre souhait pour les résidents du secteur.

620 Donc, j'aimerais maintenant passer la parole à Madame Barsalou, pour la suite.

**Mme DOMINIQUE BARSALOU :**

625 Thank you. Jumping off my colleague's remarks, I'd like to briefly touch on two specific subjects that weren't maybe directly addressed in the plan that we've submitted to you previously. So the two topics are: the Melrose tunnel and the Turcot Interchange.

630 The Melrose tunnel has been identified, as was mentioned before by the NDG Community Council, as a sore spot in NDG, in Saint-Raymond; it's a very dangerous place and it's an area that cuts off Saint-Raymond from the rest of NDG. We have a lot of elderly people trying to, you know, basically get their grocery carts and go and do their shopping; we have mothers with their push-prams trying to get down what you see here.

635 This tunnel is under the responsibility of the Canadian Pacific, and we'd like to bring to  
the attention of les commissaires that a few weeks ago, Réal Ménard, who's responsible for  
transport at the City of Montreal, has announced, and we can give you a copy, if you'd like, of the  
communiqué de presse, announced that they were going to be, the city Center was going to be  
asking the Office de transport to resolve the issue of six different areas in Montreal, where there  
is a similar problem as the one that we're experiencing here. Unfortunately, the Melrose tunnel is  
640 not mentioned in the six different areas that are going to be negotiated or worked on, and what  
we would like to bring to the commissaires' attention is: please, any plan that's going to be made  
for Saint-Raymond, can we please ask the City of Montreal to include the Melrose tunnel in these  
discussions, so that we don't lose the opportunity to get the CP to actually do something about  
this area that's very, very difficult for mostly moms and elderly people?

645 The second specific intervention that we'd like to speak to you about tonight is the issue  
of the Turcot Interchange. As you know, the Turcot Interchange will be a major construction  
project going on right basically at our doorsteps and actually in our neighborhood. We can't stop  
the fact that Turcot is going to be rebuilt and all the construction that's going to be going on. What  
650 we can do is ask the ministère des Transports du Québec to coordinate the work with the  
neighborhood. We want the MTQ to take into account the safety and the basic living needs of all  
the people who live in Saint-Raymond and NDG, and not to act as if they're building a project  
basically hanging up in the air without it affecting the neighbors.

655 Specifically, I would say that the MTQ has, in the past, been what I'd call a good  
corporate citizen. I give you the example here, before you – and I do have a copy, if you'd like to  
have one –, of the decree that was prepared and that is public concerning the refurbishment of la  
rue Notre-Dame and the exchange around Autoroute 25, and in the decree, we see that there are  
certain conditions that the MTQ specifically agreed to, and, you know, we've mentioned some of  
660 these conditions here concerning public transport, concerning transit circulation, and concerning  
spaces and parks for the residents. And specifically, I'd like to bring to the commissaires'  
attention the fact that this decree does say:

665                   **« Dans la conception de ces aménagements, le ministre des Transports  
doit prendre en compte la sécurité publique, particulièrement celle des  
femmes et des enfants. »**

670                   It's in bold here, we've added this bold, but we really wanted to bring to your attention the  
fact that this can be done, and this was done in this decree, and we would ask that the  
consultation process take this example into account, and we'd like to have the same situation  
apply to NDG and to Saint-Raymond. And more specifically, there were amounts of moneys that  
needed to be reserved, according to this decree, for the integration of the project with the area,  
and we would like to have the same types of moneys reserved and specified, so that we may  
integrate this project with the Saint-Raymond and the NDG area.

675                   In closing, we would ask that all the plans that are going to be made, respecting,  
concerning NDG and Saint-Raymond, respect with the renowned architect – and some of you  
may be more familiar with him actually than me; Jan Gehl presents as the best method to think  
about any project. He says: “We must prioritize first life, space, second, and lastly buildings.”

680                   We must ask our elected officials and our civil servants, and everyone who's going to be  
working on this project to think about NDG in a way that encourages its citizens to live well, to live  
safely and that includes walking. And that's not just for physical health, as my colleague was  
mentioning, but to ensure that our neighborhood is a safe and a place where we can have human  
relationships flourish.

685                   In conclusion, we ask that, when you make your plan or when you think about what  
needs to be done in Saint-Raymond, that you'd think about not just the bricks involved in the  
constructions, but the mortar of our community, and that mortar is its citizens, and it's the people  
of Saint-Raymond and NDG, and it's what holds our community together.

690                   So, please, in conclusion, use our Quartier vert plan, and we'd like to, as well, encourage  
you to use the vision of Jan Gehl, and to this effect, we'd like to offer you a copy of his new book  
*Pour des villes à échelle humaine*. So we've got a copy for you that we'd like to offer you. We're



695 hoping that you will be as inspired as we were, as inspired as we were in terms of the ideas that we can have for our neighborhoods, one that would be cohesively built for all its inhabitants' safety and well-being. So thank you very much for giving us the opportunity to bring these issues.

**LA PRÉSIDENTE :**

700 Merci beaucoup pour votre présentation qui est, en fait, très complète. Il nous reste environ deux minutes, donc je ne sais pas si mes collègues ont des questions particulières?

**M. PETER JACOBS :**

705 Autre que j'ai pris bonne note des propos, je l'ai lu à deux ou trois reprises, je pense que vous n'avez pas mentionné dans votre présentation orale les questions de perméabilité entre les quartiers, à l'intérieur du quartier et par rapport à l'extérieur aussi, on n'a pas le temps de discuter de ça, mais je pense que c'est un point particulièrement important. Notons de plus que c'est la première fois en 40 ans d'audience publique où un cadeau a été offert à la commission, et il faut  
710 définitivement vérifier auprès de madame Charbonneau si oui ou non on peut l'accepter.

**Mme DOMINIQUE SOREL :**

715 On peut peut-être le mettre dans une enveloppe brune, si vous voulez.

**LA PRÉSIDENTE :**

720 Non, non, surtout pas. Surtout, surtout pas.

**Mme JUDY GOLD :**

725

Mais j'ai une question à vous poser. La Ville planifie, comme vous le savez, la mise en valeur de la falaise Saint-Jacques; comment faire pour que les résidents de Saint-Raymond profitent de l'aménagement de la Falaise Saint-Jacques, avez-vous des suggestions?

730

**Mme DOMINIQUE BARSALOU :**

Build it and they will come!

735

**Mme JUDY GOLD:**

Build it and they will come, perfect.

**LA PRÉSIDENTE :**

740

Bien, ça m'amène peut-être à ma question de conclusion, rapidement. On a remarqué, et ce que dit Judy est très vrai, que les frontières du Quartier vert, actif et en santé, ne correspondent pas exactement à celles du territoire à l'étude. On nous a suggéré, tout au long du processus, qu'il fallait peut-être revoir les frontières du PPU qu'on s'appête à élaborer, est-ce que vous avez des suggestions par rapport à ça ou est-ce que vous avez une réflexion par rapport à ça?

745

**Mme DOMINIQUE SOREL :**

750

Le quartier Saint-Raymond fait partie de NDG, puis une de nos préoccupations c'est de lier Saint-Raymond avec la partie plus au nord de NDG, entre autres parce qu'on a présentement des enfants qui naviguent pour se rendre à l'école de quartier et pour se rendre aux commerces, par exemple, sur la rue Monkland et, et cetera.

755 Donc, je pense que la connexion, c'est une vraie préoccupation, et si on pouvait inclure dans le PPU la partie un peu plus au nord qui concerne donc aussi la station de métro Villa-Maria, parce qu'on voit vraiment ça comme un axe, si vous voulez.

**LA PRÉSIDENTE :**

760 O.K. Donc vous, vous montriez jusqu'à Villa-Maria, Décarie, Monkland, j'imagine?

**Mme DOMINIQUE SOREL :**

Bien, Côte-Saint-Luc, oui.

765 **LA PRÉSIDENTE :**

Jusqu'à Côte-Saint-Luc, O.K. Parfait. Bien, merci beaucoup.

**Mme DOMINIQUE SOREL :**

770 Peut-être une dernière chose? Aussi, il faudrait voir que l'arrondissement est en train présentement de planifier des grands projets dans le secteur de l'Hippodrome et je pense qu'il y a des concepts très intéressants qui sont en train de se développer là-bas et, moi, c'est un souhait que j'ai qu'il y ait une cohérence, dans le fond, parce que c'est un secteur qui est relié par... c'est la même typologie avec l'autoroute Décarie. On a les stations de métro, des zones résidentielles avec des stations de métro de l'autre côté de l'autoroute, on a tous le même problème à essayer de, comme piétons, d'avoir à traverser cette autoroute-là pour aller aux stations de métro. Alors, pour moi, je vois qu'il y a une logique, même, qui peut dépasser, qui peut aller jusqu'au... dans ce secteur là-bas.

780

**LA PRÉSIDENTE :**

785           Merci beaucoup. Alors j'inviterais maintenant monsieur Peter McQueen à nous présenter son mémoire.

**M. PETER McQUEEN :**

790           Bonjour!

**LA PRÉSIDENTE :**

795           Bonsoir!

**M. PETER McQUEEN :**

800           While the material is coming up on screen, I'd just like to state a few comments: my presentation is going to be a bit of a summary, and in infill to the other presentations. I was here for the entire evening last night, and I saw the presentations here, and I'd like to first of all congratulate the other presenters; there have been some fabulous presentations. Tonight, the Community Council giving a very well-rounded perspective, and then they're followed up with the Quartier vert en santé with a strong plea for active transit.

805           Last night, of course, the Women's Group made it very clear how these changes could affect women; Jill Prescesky's presentation on green space, and where to put trees was, I think, extremely good and, of course, Mr. Pierre Brisset presented a lot of technical details, and I'm not going to get as technical as him.

810           So how do I...? Another thing about my presentation tonight is that it's not going to be as utopian, so to speak – to use that word – as the last presentation; it's going to be a little more pragmatic. But that's not to say that I don't believe in a more utopian, long, further future, further

815 out, but to get there, I think we've got to make the right pragmatic, concrete steps now. So my presentation, you'll see, is a bit more axed on some immediate concerns that the Community has.

820 Those concerns also, as you're going to see them, are my two main priorities, one of them concerns traffic, so is more in the framework of a more standard, old style view of the city, and the second one concerns cycling. So it's very much in the issue of the active transit we are moving towards.

825 Okay. The first piece, I'm extremely... the Community clearly is extremely concerned about the closing of Upper Lachine. I think you saw presentation after presentation, last night, arguing for keeping Upper Lachine opened. So I think you've probably got the idea, but I'm just going to try to reinforce it with a few other comments.

830 One important point, just right off the bat, is that the plan to close Upper Lachine because of the new exit at Addington and De Maisonneuve, one of its immediate and huge flaws is that it adds one direction of traffic to De Maisonneuve. There already was traffic going in the other direction on De Maisonneuve, in the intersection as it exists now, and that intersection, although it's not very good for pedestrians or cyclists, was functional for automobiles, as Mr. Brisset pointed out last night.

835 So in order to just move cars in one direction through off of De Maisonneuve eastbound and down onto Décarie southbound to get to the hospital, the plan closes Upper Lachine, which is a four-lane road, two lanes in each direction existing now. Well, I can tell you that there are more cars going through Upper Lachine right now than all the cars that they're hoping to bring to the hospital with the new movement off of the autoroute; it's about 2 to 3,000 cars, daily, they're hoping to move this way to the hospital, 40% of the car traffic going towards the hospital. There's  
840 already 3-4,000 cars going through the Upper Lachine right now, say about 4,000, because there's 2,000 going in each direction.

845 This is an important point, right off the bat. And even more important point, and probably the most important point I'm going to make tonight, and one which no other presenter has made: there are 126 buses going through Upper Lachine every week day, at this very time; 90 buses, the bus number 90, there's 90 of them a day, and bus number 104, there's 36 buses a day. Anybody can check that, just go on the STM schedule and you'll see the departures.

850 Those 126 buses with a load, an average load of 30 or 40, and I think that's very reasonable, because those buses are right getting close to the metro or just leaving the metro, so they tend to be quite full. They're jammed packed with 60 or 70 people, the rush hour, I'm sure there's a low as 20 people, you know, at very quiet hour. So an average load of 30 or 40 is another 5,000 people going in each direction, through the Upper Lachine underpass.

855 So if you add up the cars already going through, and especially the buses already going through, you dwarf the number of cars by a factor of three; you dwarf the number of people, rather, that they hope to move to the hospital through the new movement they wish to create.

860 A final point about the buses is that these buses are serving working class, modest income Montrealers in the West End, they come down, the 90 goes to eastern Lachine, goes through Westhaven, and then comes through Saint-Raymond before it gets to the hospital. These are very modest income, défavorisés, des quartiers défavorisés. The 104 comes down from northwest NDG, from the Walkley Street area. So again, down Cavendish, down through Saint-Raymond.

865 So again, these are people who just, in their daily lives, have to get to work, have to get to school, have to get to the hospital for medical appointments, have to get to French courses, have to get... These people also are going to be wanting to use the hospitals. So I think it's extremely important. Their mobility is something that I cannot stress how important it is, and I think that there's other ways to get these cars, these people coming down off of the highway through the hospital, and I think that adding a few seconds to 2,000 cars or maybe 3-4,000 people is less onerous than adding many minutes to all those thousands and thousands of people who go

870

through the tunnel right now by sending them down Girouard to Saint-Jacques, along Saint-Jacques and back up to the hospital. So that is certainly something that I want you to consider.

875

My final point about the closing of Upper Lachine and the ultimate point, I just again want to stress that you understand this clearly: as part of the Transport Quebec, at Turcot project, they plan in demolishing Saint-Jacques overpass, at some point. There had been talk that it would be demolished as early as August 2013, but if you saw the article in La Presse, yesterday, it's perhaps delayed; there obviously seems to be some technical details not quite worked out yet. So we don't know exactly when it's going to start.

880

The problem is, while Saint-Jacques is down, there's just, there's no way that you can close Upper Lachine and Saint-Jacques at the same time, I mean, then you're talking all the traffic into Saint-Raymond from Westmount, from Saint-Henri, from downtown, is all going to have to go through tinny Crowley Street in both directions.

885

You heard Mr. Momesso, here last night, give a very poignant testimonial about how his business fell off when just one of those was closed: the exit from the highway coming into his neighborhood; he had a 30% drop in business. Well if you close those two at the same time, I think you're talking more about a 60-70% drop in business, for him and for other destination businesses in our neighborhood, like the Korean restaurant kitty-corner to Mr. Momesso; NDG Bakery at the corner of Melrose and Upper Lachine; the NG Hardware store and renovation center where people who are renovating in NDG and in Westmount come down for their supplies. These are the workers who often eat at Mr. Momesso's restaurant.

890

895

So I can't stress how important it is that there's no way they can close them both. And given that the time frame for closing Saint-Jacques is uncertain, I think the only realistic, pragmatic course of action is for this closing of Upper Lachine to be put on the backburner for the indefinite future. It is basically a risk to our community, and I think that there's simply no way that you can consider doing that until all the details of this has been rebuilt. So that is our first recommendation.

900

905 One other final detail about that – how do I go back? Ah, sorry, I found it. One other concern: as you all know, highway exists and road planners, they may have one idea of where cars are going to go when they open an exit or open a road, but they don't really necessarily control what finally happens to the traffic.

910 Another danger, another risk for our community with the opening of the new exit – there it is again, on Addington coming down to De Maisonneuve – is that, in the context of when a lot of work is going to start on Turcot, and last for the next seven years – and there will be ramp closures during that seven years, at different times, to different extents –, notice that there's already an exit at Sherbrooke; they have built a new exit at De Maisonneuve, one block further. And even if they didn't mean to do this, it creates a massive capacity to get off the 15 southbound just before the Turcot Interchange, and any delays that might be occurring over the next seven  
915 years, and you see how these automobiles, this traffic would then get either downtown, you see, they get off on Sherbrooke, and they just take Sherbrooke all the way downtown.

920 But now it's been added also, as they get off on De Maisonneuve, and because of the new movement that's been allowed here, they can get back to Décarie and then they can just keep going along De Maisonneuve to Claremont and then down along Sainte-Catherine, and along Sainte-Catherine all the way downtown. Or cars trying to get down to the Champlain Bridge, if there's closures in Turcot: once again, off at the new exit, the fastest shortcut will be off at the new exit to Décarie, then you right-turn, that they're so keen on creating by closing Upper Lachine, and right by the hospital, down Saint-Jacques to Saint-Henri, and down Saint-Rémi, and  
925 they're moving onto the Champlain Bridge. So we all know what traffic is like, and the cars will seek out and use these shortcuts to the detriment of our community.

930 That closes the first segment of my presentation. My second segment concerns another long stated request or dream of the community, hopefully to become a reality soon, is a safe way for bicycles over the whole dangerous intersection.

One of the things I want to make clear to you, I'm not sure if you're from the West End or you realize exactly how many cyclists are potentially going to use these bridges. The De



935 Maisonneuve bike path is not just one small path to serve one school, or something, it is the main  
east-west bicycle highway of the city. And cyclists from the entire West End, and that means all  
of NDG, Côte-Saint-Luc, Hampstead and Montreal West, their best way to go downtown, to ride  
downtown is along De Maisonneuve. If they take – we all know what Sherbrooke is like: it's a  
street with barely two lanes, and absolutely no bike lane, and of course, at Décarie, it also has all  
the highway exits, which are slated to remain. So Sherbrooke is even more dangerous than this  
940 intersection now.

We are talking thousands of cyclists, 2 to 3... at this time, in the last summer, the count  
was 2,000 cyclists a day during the summer, and that number will only increase. So a huge basin  
of cyclists are potentially using this, and that's one reason why we are focussed on the cyclists  
945 here rather than the cyclists from Saint-Raymond. I myself am a cyclist from Saint-Raymond, but  
Saint-Raymond is a smaller community and there are less cyclists at the moment. So there's not  
as many to go through their pedestrian underpass, but this bridge is critical to improve West End  
cycling for West End families and children, women and beginner cyclists.

950 Basically, we have to work with CP, as one of the presenters tonight earlier stated. We  
have a huge rail corridor that's six lanes wide, it's coming along and it's going to end here at  
Décarie. The MUHC and the City have built three tracks over the bridge. This diagram,  
unfortunately, is a little bit faulty there, it's really just the three tracks. So the corridor comes to an  
end here, anyway. So the first thing we want to do is appeal to CP, or the AMT who owns the  
955 tracks, to allow us to use the extra space on the Upper Lachine overpass; there's 25 feet of extra  
unused space right here, it comes to a dead-end right here. We feel that the AMT should allow  
the community to build a bicycle path over that part of that bridge.

960 Then, we get to the core of the matter, right here: the bicycle bridge over Décarie  
Boulevard that needs to be built. At the moment, this space is being used for the train detour,  
because the train, these are being rebuilt for the new bridge, the tracks, at the moment, deviate  
right starting about here, and come out in a sort of loop out here, and then cut back in before the  
building into the Vendôme station. So it turns out that the train detour is exactly where we need  
the bicycle and pedestrian bridge. The train detour is scheduled to be removed this summer.

965           So we feel it would be less expensive, *opportun*, the time to bite the bullet and build this  
bicycle and pedestrian bridge, at very minor cost, I mean, when you are cutting out the train  
detour, it's simply a matter of when you give the contract to cut it out. I mean, I'm sure just cutting  
it out is going to cost perhaps hundreds of thousands, even a million dollars; it's a very heavy  
structure. When you cut it out, just leave the embankments and then install a light, inexpensive  
970 bicycle bridge. You realize that bicycle and pedestrian bridges can be bought off the shelf at low  
cost from distributors around the world, because they're common, you see them on the Lachine  
Canal, for instance.

          Then we understand that... I agree that the situation between Décarie Boulevard and  
975 Claremont is very uncertain. We agree, I think on De Maisonneuve solutions, I don't think there is  
a solution. I think a lot of experts have looked at it, and especially the problem is in front of the  
metro station; you've got the buses that got to let people disembark, so it's very tricky.

          The obvious and immediate solution is behind the building here that the MUHC owns, I  
980 believe it's 5260 De Maisonneuve, and behind the metro station, and coming back to De  
Maisonneuve either at Claremont or just before their current building, but this plan has a number  
of flaws. The biggest problem it has is the fourth track of AMT. If indeed a fourth track does ever  
come there, then it will take that space. But we say: build the bicycle path there now.

985           If a fourth track comes, there are other options in the future. One of the options, and it's  
been coming up, and it came up yesterday, is, first of all, you see how the cyclists would get to  
the hospital, the loop, the 270 degree loop here, it goes right beside the 5260 building, and  
there's a 270 loop under the underpass of the new Saint-Jacques underpass, and then it can curl  
right up; there's going to be a bicycle path right along there, on that side of the track.

990           So as well as allowing people to go to the hospital, it would allow NDG cyclists potentially,  
if this was ever closed for a fourth track, to take the loop and ride on this side of the track, which  
would still be a lot safer than riding on De Maisonneuve, we believe. The cyclists could then  
return to De Maisonneuve either at the Westmount train station, which is at around Victoria,  
995 which apparently has an old tunnel, one possibility, or another possibility, which was evoked

tonight by madame Barsalou. The day may well come where CP or the AMT does allow pedestrian crossings, pedestrian and bicycle crossings over the track.

1000 You realize that at Montreal West train station, which has the same number of trains as here, as Vendôme, there's a car, bicycle and pedestrian cross at each end of the station. At the ends of the station of course is the best place to put a pedestrian crossing, because that's where the trains have to slowdown anyways in the station. So you would have potentially a pedestrian, a bicycle crossing right there. The platform in the station is about that long, and right here, and it could be a very interesting idea, because, for instance, cyclists from downtown and Westmount, 1005 instead of having to ride all the way to Décarie to get into the hospital grounds and come back to the hospital, which certainly benefit from an at-level pedestrian crossing here.

1010 You realize that a cyclist, even if they build the second entrance to the metro here, people are not going to take their bicycles through that second entrance to go into the hospital. So a level crossing for pedestrians and cyclists here is a very interesting idea that may come in the future.

1015 So given all these possibilities, either on the north side of the tracks, the south side of the tracks, we feel that build the bridge now. Now is the moment, the detour is going to be taken out, it's one thing that the MUHC and the City Center could do for NDG, this year. And I think, in the climate that we are experiencing in the city right now, with the bad news, with the difficulties, with the scandals, and even with, as we read just yesterday in the Gazette, the second entrance to Vendôme metro cancelled, I think it's extremely important that the City Center and the MUHC give one gift to the people of NDG, to show their good faith in coming into our community. So 1020 that's our second point.

The third point, very briefly.

**LA PRÉSIDENTE :**

1025 Yes, that's what I was going to say, because your time is almost over.

**M. PETER McQUEEN:**

1030 I'm not watching my time. Okay, I'll be extremely brief from now. The second entrance to  
the metro is critical, the station is at full capacity right now, the tunnel is tinny, so we  
strongly urge... On demande au gouvernement provincial du Québec, d'une manière ou d'une  
autre, d'un parti ou l'autre, s'il vous plaît, c'est absolument critique que la deuxième entrée du  
1035 métro soit financée, que tous les partenaires impliqués, la STM, l'AMT et l'Hôpital, qui ont déjà  
fait un design qui a l'air de fonctionner, assez élégant, qui assurerait l'entrée pour les gens à  
mobilité réduite, que le plan procède, et bientôt. Parce que si ce n'est pas prêt pour l'ouverture de  
l'hôpital ou assez tôt après l'ouverture de l'hôpital, nous avons peur que ça va être abandonné  
pour toujours; parce que si l'hôpital est ouvert et ce n'est même pas commencé, les gens vont  
s'habituer, d'une manière ou d'une autre, à ce bordel et possiblement, la construction va être  
plus difficile parce qu'il va y avoir plus de monde. Alors, ça, c'est mon troisième point.

1040 Last point: I would like to say again, Mr. Momesso was here yesterday, and he stated  
very clearly the wishes of the businesses of Saint-Raymond, and I would just like to say that we  
started a petition, working with Mr. Momesso, we did the petition on-line, of course, and we got  
about 3-400 signatures on-line, people of NDG, but it's not worthy, we made an effort to get the  
1045 petition in the businesses of Saint-Raymond, for people down here in Saint-Raymond who  
perhaps are not on Facebook or so much on-line, and we got another 6-700 signatures of  
people, down here in Saint-Raymond, who clearly are asking: you cannot close Upper Lachine  
while Saint-Jacques is down; it is absolutely impossible. So I can deposit that at the Commission  
and that's it for now. Thank you.

1050 **LA PRÉSIDENTE :**

1055 Thank you very much Mister McQueen. Yes, very briefly. Go ahead.

**Mme JUDY GOLD :**

1060 Yes, very. I would like to ask you to repeat something you had said regarding the construction of the new building, the new, the second entrance to the metro, to the hospital and the passing of the bike path, because, as you know, the institutional authorities have told us that the two aren't compatible.

1065 **M. PETER McQUEEN :**

Are not compatible, yes.

**Mme JUDY GOLD :**

1070 Yes. Can you repeat your solution, please?

**M. PETER McQUEEN:**

1075 Yes. I'll repeat the solution: it is correct that it is going to be extremely difficult, certainly during the construction of the second entrance, you will not be able to pass the bicycle path here. So I agree with that assessment. Once it's built, I've seen the drawings in detail and, again, the new entrance to the metro leaves space for the fourth track. So it would be... and if the fourth track doesn't come, it will still be possible to pass it there until the fourth track comes.

1080 **Mme JUDY GOLD:**

I understand. Okay. Thank you.

1085 **LA PRÉSIDENTE :**

Thank you very much.

**M. PETER McQUEEN :**

1090 Thank you.

**LA PRÉSIDENTE :**

1095 J'aimerais maintenant inviter madame Zahia El-Masri du ROMEL à venir présenter.

**Mme ZAHIA EL-MASRI :**

Bonsoir!

1100 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir!

**Mme ZAHIA EL-MASRI :**

1105 Zahia El-Masri, je représente le ROMEL ce soir, un groupe de ressources techniques. Alors, évidemment, j'aimerais vous parler aujourd'hui de la situation, avec la venue du CUSM, de la situation du logement social ici dans le quartier.

1110 Les groupe de ressources techniques, les GRT, dont le ROMEL, font partie, bien ils sont nés d'un grand mouvement de revitalisation des quartiers des années 70 et surtout de la volonté des milieux de prendre le contrôle de leur condition d'habitat. Donc, nous adoptons une approche collective et communautaire : l'approche est collective parce que c'est centré sur le groupe et ses composantes; et communautaire du fait qu'elle est issue du milieu et axée sur la  
1115 recherche d'un rayonnement et d'un effet multiplicateur dans l'environnement, dont l'importance de discuter de ce qui va se passer au niveau du logement social dans ce quartier Saint-

Raymond, parce que c'est un quartier où les liens sont vraiment tissés d'une manière qui est très proche.

1120           Donc, le ROMEL a été fondé – c'est très important, juste pour faire cette nuance, parce  
que j'aimerais vous dire qui, qui a participé à la création du ROMEL pour savoir pourquoi on est  
inscrit dans cette démarche. Alors, ça a été fondé en 1984 par sept organismes du milieu  
communautaire de Montréal dont : l'ŒIL, le CLSC Côte-des-Neige, la Maison internationale de la  
1125 Rive-Sud, le YMCA International, l'Hirondelle et la communauté Laotienne du Québec et la  
Maisonnée.

          Ces organismes étaient préoccupés par les questions du logement social, au début, vis-  
à-vis les comités culturels et nous connaissons très bien que plus que 50 % des personnes qui  
habitent ce quartier ne sont pas nées ici au Canada et ne parlent même pas le français. La  
1130 langue française n'est pas leur langue première.

          La vocation première du ROMEL est d'informer les membres des comités culturels et la  
population large sur les programmes et services en matière d'habitation et de favoriser  
l'accessibilité des ménages en besoin sur ce qui est disponible sur le marché du logement. C'est  
1135 ainsi que nous avons créé les premières coopératives et OBNL dans le milieu de l'habitation.

          Alors, nos interventions visent l'amélioration des conditions d'habitat, la lutte à la  
pauvreté, l'exclusion et le troisième aspect, la lutte contre l'itinérance. Et ça, c'est un aspect qui  
est vraiment visé cette année par la Ville de Montréal et par la SHQ de lutter contre l'itinérance,  
1140 donc ça s'inscrit très clairement dans ce plan.

          Alors, tout ce que nous faisons, c'est vraiment pour créer du logement social, mais  
comme je vous dis, c'est une lutte continue. La demande du logement abordable et décent  
dépasse toujours l'offre disponible. Juste pour vous donner un chiffre, environ 38 000 ménages  
1145 sont inscrits aujourd'hui sur une liste d'attente pour du logement abordable. – Oui?

**M. PETER JACOBS :**

1150            Répétez, s'il vous plaît?

**Mme ZAHIA EL-MASRI :**

1155            38 000 personnes, 38 000 ménages, plutôt, sont inscrits sur une liste pour l'obtention d'un logement à loyer modique, d'accord? Et on s'entend très bien que l'offre n'arrive même pas, ni à peu près, à répondre à ce grand besoin, à ce besoin criant.

1160            Depuis 1987, le programme AccèsLogis nous permet de réaliser des projets, que ça soit sous forme de coopératives d'habitation ou bien des OBNL, des organismes à but non lucratif en habitation. Ces gestes concrets ont permis à beaucoup de familles d'obtenir un logement décent, donc un sens de sécurité; et l'aspect de sécurité, c'est toujours un aspect qui est soulevé. Juste entre parenthèses, le ROMEL aussi, nous siégeons sur une table de logement ici à NDG avec le Conseil communautaire NDG, dont nous saluons tout le travail qu'ils font sur ce niveau, et nous voyons vraiment le jour où ce besoin de se sentir en sécurité, que ça soit dans ce quartier ou  
1165            dans les autres quartiers dans l'entourage.

1170            Donc, le logement social est une source de lutte contre la pauvreté et la marginalisation sociale. Le dernier projet qu'on a vu ici en logement social date d'il y a 10 ans. Ça fait 10 ans qu'on n'a pas eu de projet en logement social et le projet est Benny Farm. Donc, c'est une situation assez pitoyable, à notre avis.

1175            Sachant que 82 % des résidents sont dans le locataire et que le revenu des ménages dans le quartier Saint-Raymond en est un parmi les plus bas, nous souhaitons fortement que le logement social ne soit pas considéré comme une arrière-pensée ou bien un projet à rajouter – parce que souvent, c'est le cas malheureusement –, mais que le logement social soit une partie intégrante du Plan d'urbanisme de la Ville et que la construction de ces projets – ça, c'est un affaire qu'on a vue aussi malheureusement assez souvent – reflète la fierté des résidents dans leur quartier.



1180           Donc, au lieu de stigmatiser ce type de logement, créant ainsi une attitude de NIMBY, *not in my back yard*. Puis comme je vous le dis, nous retrouvons souvent cette attitude, parce qu'on a des craintes : si on construit du logement social, qu'est-ce que ça va amener, parce qu'on a étiqueté le logement social comme étant des types de projets qui vont attirer, soi-disant, la mauvaise clientèle.

1185           Plus ou moins, plus que 200 000 ménages au Québec payent plus que 50 % de leur revenu envers le logement. Je vous donne un exemple : à Saint-Raymond, avec un revenu qui s'élève à peu près, tout ce qui est à peu près, à 34 000, si on prévoit payer 20 % de notre revenu envers le loyer, ce qui n'est pas du tout le cas en réalité, il faut envisager 578 \$ pour le loyer. Mais nous connaissons la réalité des loyers ici. Pour un deux CC, deux chambres à coucher, rien  
1190 inclus, on peut facilement envisager entre 700 et 780 \$.

**LA PRÉSIDENTE :**

1195           Entre 700 et?

**Mme ZAHIA EL-MASRI :**

1200           780 \$. Ceci dit, 46 % des personnes dans les ménages vivent sous le seuil de faible revenu ou dans les abords. Donc, vous avez une différence entre le 780 \$ qui est le maximum et ce qu'ils peuvent se permettre qui est 578 \$. Ça fait qu' imaginez quel genre de logement on peut imaginer avec ce genre de revenu et ce genre de rapport.

1205           Vous avez sûrement entendu parler des statistiques qui touchent le quartier, les faits saillants sur l'implantation du CUSM et vous allez sûrement en entendre encore plus. D'ailleurs, nous allons présenter aussi un mémoire conjointement avec un autre groupe de ressources techniques sur ceci. Mais ce que nous voulons souhaiter ou nous souhaitons communiquer ce soir, c'est vraiment le point de vue des familles qui rentrent tous les jours dans nos bureaux, parce que c'est ce qu'on reçoit, des familles de partout, y inclut NDG et y inclut le quartier Saint-

1210 Raymond, qui viennent à la recherche d'un logement abordable et un logement décent. C'est une problématique qui est évidemment vécue quotidiennement.

1215 Avec la venue du CUSM, ce que nous craignons, certainement, c'est la gentrification. Car ce processus risque de toucher et de mettre en risque une partie de la population la plus vulnérable, les aînés. Et c'est une chose qu'on ne veut absolument pas voir, mais que malheureusement, nous craignons que ça va arriver.

1220 Nous craignons aussi la spéculation foncière parce que ça met les groupes de ressources techniques, qui travaillent pour créer des projets pour le public, pour le logement social, dans une situation où on ne peut jamais rentrer en compétition avec les compagnies privées ou les propriétaires privés. Et nous craignons aussi l'augmentation de loyer, ce qui est un fait presque certain qui va arriver.

1225 Nous craignons de nous retrouver aussi dans des situations où les organismes qui contribuent au tissu social de ce quartier se retrouvent, du jour au lendemain, sans abris, comme le NDG Food Depot, par exemple.

1230 Donc, on dit qu'il faut construire afin de développer un sentiment vraiment de connexion et d'appartenance à ce quartier, et ne pas construire juste pour construire du béton, ce qui parfois est le cas, et c'est pour ça qu'on avait dit : on ne veut pas que le logement social, que ça soit rien qu'une arrière-pensée : « Ah, il faut faire. »

1235 Mais au-delà de cela, nous exigeons aussi, nous demandons que la politique de 15 %, et on a plusieurs organismes qui ont demandé – que la Ville effectivement applique, mais pas tout le temps – que ça soit vraiment une politique qui soit obligatoire, qu'on ne trouve pas des manières pour contourner cette politique, parce que malheureusement, c'est le cas. Alors que ça soit quelque chose de vraiment obligatoire.

Je vais vous laisser avec un exemple d'une histoire, *a success story*, disons, dans le quartier Côte-des-Neige, dans le fameux triangle. Grâce à cette politique d'inclusion de 15 %,

1240 nous avons pu mettre sur pied un organisme à but non lucratif de 98 logements, puis c'est toutes  
des personnes qui sont impliquées, c'est toutes des personnes qui... bien, la majorité des  
personnes se trouvait à risque d'itinérance, il y avait des personnes âgées, il y avait des mères  
monoparentales, des personnes à mobilité réduite qui avaient un grand besoin de logement, un  
1245 besoin criant; et grâce à cette politique d'inclusion, nous avons pu obtenir 98 unités pour créer ce  
type de logement. Donc, c'est une politique qui fonctionne, mais il faut juste s'assurer que cette  
politique, elle est effectivement mise en place.

**LA PRÉSIDENTE :**

1250 Où avez-vous dit que ça avait été créé?

**Mme ZAHIA EL-MASRI :**

Le triangle Jean-Talon.

1255

**LA PRÉSIDENTE :**

Ah, le triangle Jean-Talon, parfait.

1260

**Mme ZAHIA EL-MASRI :**

Et je vous laisse sur ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

1265

Oui, est-ce que vous avez quelque chose d'écrit?

1270 **Mme ZAHIA EL-MASRI :**

Oui, effectivement, nous allons le déposer cette semaine.

1275 **LA PRÉSIDENTE :**

Parfait.

**Mme ZAHIA EL-MASRI :**

1280 Parce que ça va être déposé conjointement avec un autre GRT, le Groupe de ressources techniques CDH.

**LA PRÉSIDENTE :**

1285 O.K. Parfait. Collègues? C'est bon?

**M. PETER JACOBS :**

J'aimerais bien le lire.

1290

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, oui, O.K.

1295 **Mme ZAHIA EL-MASRI :**

D'accord.

1300 **LA PRÉSIDENTE :**

Écoutez, je trouve ça assez intéressant, parce que depuis le début de nos travaux, déjà, au comité d'orientation, on se préoccupait de la question du logement et on avait peu de possibilités d'obtenir des informations là-dessus, donc c'est intéressant. Toutefois, je ne sais pas si vous avez pris connaissance de la documentation qu'on a déposée sur le site, l'étude économique de la Ville de Montréal nous dit que – qui a été déposée par la Ville de Montréal – nous dit qu'on n'a pas constaté encore d'effets de gentrification dans Saint-Raymond et que même si on devait se développer, ils ne voient pas une grande, grande possibilité – vous souvenez-vous des chiffres exacts? Il me semble que c'est quelque chose comme 8 000, c'est ça, nouveaux? – Donc, il n'y avait pas vraiment de grands dangers dans le cas de Saint-Raymond. J'aimerais juste savoir, parce que vous avez parlé de craintes, mais est-ce que vous avez quoi que ce soit qui vous permet, comme indication, ça peut être très empirique, de dire que oui, ces craintes-là sont fondées?

1315 **Mme ZAHIA EL-MASRI :**

Effectivement, nous souhaitons que ça ne soit pas le cas, mais sur le terrain, d'après ce qu'on a vu dans d'autres quartiers, d'après ce qu'on voit, c'est que c'est sûr que c'est un grand risque.

1320 Maintenant, on n'a pas de chiffre, on n'a pas fait de recherche, mais ce qu'on voit puis le niveau des personnes qui vont rentrer comparé à ce qu'on trouve maintenant sur le terrain, c'est sûr que ça risque d'entraîner ce genre de gentrification. Mais en termes de recherche empirique, on n'a rien encore, comme concret, mais comme je vous dis, après ce qu'on voit d'habitude sur le terrain, c'est un grand risque qu'on entreprend.

1325 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Parfait. Judy ça va? Écoutez, bien merci beaucoup d'être venue nous en parler, on apprécie beaucoup d'avoir cette information et on attend votre mémoire écrit.

1330

**Mme ZAHIA EL-MASRI :**

Merci.

1335 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. J'aimerais peut-être vous proposer, si monsieur Roger Jochym du Westmount Walking and Cycling Association, s'il est là, qu'on procède tout de suite, compte tenu qu'on a beaucoup d'intervenants à entendre ce soir. Alors, bonsoir!

1340

**M. ROGER JOCHYM :**

Bonsoir!

1345 **LA PRÉSIDENTE :**

Si vous voulez vous présenter et présenter la personne qui vous accompagne?

**M. ROGER JOCHYM :**

1350

Oui. Good evening, my name is Roger Jochym, and sitting next to me is Dan Lambert, we are representatives from the Westmount Walking and Cycling Association. On behalf of our organization, I would like to express our gratitude on being heard in public; it is much appreciated.

1355

Our association is nearly four years-old. We are an advocacy group for reduced traffic and increased active transport, which we see as the key element of liveable communities, and an essential vector for the same communities in the desire to become more sustainable. The five issues I will outline this evening concern urban planning. Our organization considers all these issues as critical to our communities and to the reputation of the MUHC Glen.

1360

The first issue I bring to your attention has, by all accounts, been resolved: it is a dedicated second entrance from the Vendôme intermodal station to the MUHC Glen. Our organization was one of many voices which help propelled this issue to a certain resolution. I say a certain resolution for the following reason: the project is not funded.

1365

Early in 2013, at a Westmount public talk, I had questioned Mr. Jean-François Lisée about committing the Quebec government to funding this project. He replied that the project would happen, but that funding of this dedicated second entrance had to be negotiated with the MUHC; thus the resolution of this issue is still in limbo.

1370

This dedicated second entrance will not be opened at the most crucial time for mass transit success, that is when hospital staff establish their transportation patterns; it will not be operational on opening day. This can be seen as a statement of disregard for the foremost intermodal station in North America, the Vendôme. It can also be interpreted to indicate the low priority, given the primary means of access to the site, that of mass transit.

1375

In comparison, 95% of all vehicular infrastructures will be operational on opening day, and when one considers the actual dollar value of all the vehicular access works for this project and compares that dollar value to the expected 75 million dollar value for the dedicated second entrance, it is very discouraging.

1380

On many occasions, it has been stated that the MUHC Glen's intention to have 60% of its staff arrive at work by means other than the private vehicle; thus, it is incomprehensible to any citizen, not to mention any urban planner, how this dedicated second entrance from the Vendôme intermodal station to the MUHC Glen had not been the priority from day one of planning, given this stated objective. Why is financing being searched for at this point in time when it should have been one of the first constructions completed? So although this issue is resolved on paper, and in verbal agreement, no financing has been secured, no construction start date has been set; it is some distant add-on.

1385

1390

1395 The second issue concerns the De Maisonneuve cycling path; it is the essential east-west access of the cycling path network of Montreal. This key path is protected by either concrete dividers or bollards in residential areas, along its full length, except for this short dangerous zone between Décarie and Claremont, in front of the MUHC and Vendôme station. This stretch is key to any success in urban commuting by bike that will happen among the communities of Côte-Saint-Luc, Montreal West and NDG.

1400 When one considers the bike path designed for the Décarie - De Maisonneuve intersection that was proposed by the City of Montreal, and approved by the MUHC last November, one is alarmed to see that this essential cycling path route is left completely exposed. This is where traffic volumes are at present very high with complex movement patterns, and all this will rise significantly on opening day of the MUHC Glen, not to mention the emergency vehicles.

1405 Paint on pavement without physical separation through such a dangerous zone will be too risky for mainstream cyclists. We like to define mainstream cyclists as a young parent cycling with a trailer, going to daycare before work, or the senior citizen getting exercise, or the students on their way to class. It is important to keep in mind that this group is growing. By extrapolation from Montreal, the City of Montreal statistics, and Vélo Quebec, it is possible to expect, by the year 2015, the modal share for commuting by bike should be over 5%, and by 2020, will be over 11% in Montreal, if the present trend continues.

1415 Given all the above arguments, it is a basic requirement that the cycling path designed for the above-mentioned blocs provides cyclists with physical protection from lethal danger. In other words, mainstream cyclists should never need to worry about being hit by a car, truck or bus, no matter the weather, the speed of traffic or the volume of traffic. This protection for cyclists must be guaranteed by physical separation wherever a cyclist could potentially come into contact with a motor vehicle. By rational analysis, our Association considers the bicycle bridge with path, adjoining the railroad property, as others have proposed, as the best scenario.

1420



1425 The third issue we would like to raise is the lack of an active transport connection for walking and cycling from the Southwest borough to the MUHC Glen, across the Saint-Jacques escarpment. A new vehicular access route on the diagonal, across the same escarpment was constructed last year. And although construction of this access route was a joint MUHC-MTQ project, the decision to disallow active transport from its design was a definite MUHC decision.

1430 Through many channels, our organization has tried to advance the idea of using this opportunity of this new access road as a means of solving the isolation of the Southwest from this megaproject. We have lobbied for a parallel pedestrian sidewalk and a parallel protected cycling path to adjoin this new access road. We were partially successful. Our on-site observations have noted that there is a sidewalk for pedestrians and a very wide sidewalk that could be employed for urban cyclists, but that both were only partially built, being truncated partway up the escarpment, along this new access route.

1435 This lack of walking and cycling paths from the Southwest is a major urban planning failure. We are quite discouraged that the solution of this problem was begun from the base of the escarpment, but never completed.

1440 The fourth issue is that of the blockage of Upper Lachine Road at Décarie. It is seen as necessary for the efficient processing of vehicles accessing the MUHC from southbound Décarie Expressway. We see it as essentially the isolation of an existing community, Saint-Raymond, for the sake of car traffic to the MUHC. It is hard to describe this in any way as a good urban design decision. The Crowley proposal would be a permanent four-turn detour for this community. The reason the railroad underpass of Upper Lachine was built was to alleviate the urban isolation of the Saint-Raymond community. This community should not be taken back to an historical state of isolation.

1450 The fifth issue is a commentary on what is being, what is happening on the south side of De Maisonneuve, between Décarie and Claremont. The purchase of these properties by the MUHC, for the purpose of ambulatory services, a hotel and a conference center, will bring further traffic and environmental burdens to existing communities. These additional functions should

have been part of the original planning for the MUHC Glen. It is again incomprehensible urban planning practice that they are being imposed on the surrounding communities after spending 2.4 billion on the MUHC Glen campus.

1455

In conclusion, these five issues are of a critical nature for the successful integration of the MUHC Glen with the existing communities that are its neighbours. They must be resolved. All the stakeholders are jointly and severally responsible to find solutions. We believe the original team for the MUHC Glen which signed the contractual agreements within the PPP construction framework did not have a vision of urban integration that gave value to mass transit and active transport. Instead, it was based heavily on the private vehicle as means of access, with all others as possible add-ons.

1460

This opinion of ours has led our organization to ask this Consultation Board to consider recommending that a special overriding body be formed to coordinate resolution of these five critical urban planning problems amongst all the stakeholders. This body should orchestrate the stakeholders into a holistic solution, and it should have authority; to have authority, it should control financing and be seen as impartial and responsive to the existing communities surrounding this megaproject.

1465

1470

Given these requirements, we would suggest that this body be formed by the Quebec government. As such, it could take form under the jurisdiction of Minister Jean-François Lisée, Minister responsible for the region of Montreal. We hope that this consultation will have major beneficial effects. Thank you.

1475

**LA PRÉSIDENTE :**

Thank you very much. Questions?

1480

**Mme JUDY GOLD :**

1485 I do have a question, actually: regarding the closing of Upper Lachine, as the Walking and Cycling Association, the City's plan to make a user-friendly pedestrian and bicycle link under a closed Upper Lachine, do you think there's any potential in this at all?

**M. ROGER JOCHYM :**

1490 It could without even closing the Upper Lachine, without even closing Upper Lachine; it's a potential possibility.

**LA PRÉSIDENTE :**

1495 Could you elaborate on that, please?

**M. ROGER JOCHYM :**

1500 It need not, Upper Lachine need not be cut off at the railroad tunnel, so that a bicycle path and a pedestrian path would exist there. The pedestrian path already do exist.

**LA PRÉSIDENTE :**

1505 But they're very... We've been told that they are unsafe, that they're very hard to go through, that they... and people don't like it, and when we were looking at the proposal of the City, it seemed like an improvement. So what you're saying is that it's not necessary?

**M. ROGER JOCHYM :**

1510 Well, I had reviewed the presentation made by Women's Groups, I think yesterday evening, and I noticed that they had found that it could be a dangerous location for... Actually, the

combination of the three modes of transport, cycling, walking and traffic, make for the safest environment.

1515

**LA PRÉSIDENTE :**

Okay. Any more comments? Go ahead.

1520

**M. DAN LAMBERT :**

Excuse me. If I could just make a couple of quick comments: last night, and again today, there was mention of a detour in the bicycle path over onto the MUHC property, and hooking back around. I'd just like to say that, in Westmount, our experience is that cyclists, our primary concern is safety, and secondary concern is time. These are commuters who are late for work just like everybody else, and if the detour is very far, they're not going to use it; a significant number will just continue along De Maisonneuve, which is why the bike bridge option, I think is by far the best; that way, the detour is really quite limited.

1525

1530

Also, the situation right now is already very dangerous for cyclists in that stretch from Claremont to Décarie, and we think that this is an excellent opportunity for the City, during the construction period, the period that's left, is to actually test an option on De Maisonneuve by putting up, for instance, a concrete barricade to protect the cyclists, temporary concrete barricade, either with a two-way path on the north side, south side or a split, and to actually see if there're actually... We think that test will show that the bicycle bridge is really the necessary option, but that's something which could be done and which would help ensure the safety of cyclists during the construction period.

1535

1540

You asked a question earlier about how could the bicycle path, would it not be impossible with the new entrance, to the second entrance to the subway. Currently, cyclists coming along the bike path have to go down Décarie, approximately, I think four or five meters, and then back up again. A very simple solution: keep them on a bike bridge at the same elevation, and simply run the bicycle path up and over top of the new subway entrance, which is going to have a height

1545 of approximately between three and four meters. So actually, it would be less of a rise for cyclists than currently going along Décarie.

And finally, we'd like to know, I think you have mentioned that the bicycle bridge option has been examined and rejected; have you seen such a report or not?

1550 **LA PRÉSIDENTE :**

No, we haven't.

1555 **M. DAN LAMBERT :**

You haven't, okay.

**LA PRÉSIDENTE :**

1560 No, we haven't.

**M. DAN LAMBERT :**

Okay. We've heard...

1565

**LA PRÉSIDENTE :**

We heard exactly like you that it was...

1570 **M. DAN LAMBERT:**

Same as us, yes.

**LA PRÉSIDENTE :**

1575

... that it was actually examined and rejected.

**M. DAN LAMBERT :**

1580

Yes, but you haven't seen the report yourselves, what are the reasons.

**LA PRÉSIDENTE :**

1585

No, we haven't had a copy of the report, no.

**M. DAN LAMBERT :**

What are the reasons, what are the reasons they rejected that. I understand

1590

**LA PRÉSIDENTE :**

Okay.

**M. PETER JACOBS :**

1595

I think it's a logical follow-up to what I think is an intriguing suggestion that we do some experimental mock-ups of what may or may not happen. I'm a little bit curious though, even if there were a concrete separation along De Maisonneuve, between the bike path and the vehicular traffic, how would you propose to resolve the conflict of the bus entry and exit from the metro station on Vendôme?

1600

**M. DAN LAMBERT:**

1605

Yes. Well, you know, there's really three options for the bicycle path: two-way on the north side of De Maisonneuve, split like it is now, or one way, a two-way on the south side. If it's two way on the south side, you've got a problem with the in-and-out traffic from the Vendôme, and the solution that is used in many parts of the world are what's called bus islands, and basically, what you do is you have the buses letting passengers off onto an island, with a divider and crossing points, and the bicycle path goes behind that; that's used in many, many countries as a solution. That's one solution for the Vendôme, which is a big problem.

1610

1615

You know, if the bicycle path, if it were on the north side, then you have a problem, of course, of cars going up and down those streets. So the intersections are a problem, but for sure, and there's two bus stops on De Maisonneuve as well, on both sides, and those could, we think, be relocated, the ones by Claremont could be relocated around the corner onto... excuse me, the ones near Claremont could be relocated around the corner onto Claremont, or onto Sainte-Catherine Street, and the one on the north side, across the metro station, that one bus could, we think, be circuit... you know, sent into the loop.

1620

So it's messy. There's no neat solution except the bicycle bridge for cyclists. But for sure, this is an opportunity to test and demonstrate over the next year or two.

1625

**LA PRÉSIDENTE :**

Yes. You've mentioned also that it was a very dangerous intersection at this point.

1630

**M. DAN LAMBERT:**

Excuse me, not intersection, a zone.

1635 **LA PRÉSIDENTE :**

A zone, yes, sorry.

1640 **M. DAN LAMBERT :**

From Décarie to Claremont, yes.

**LA PRÉSIDENTE :**

1645 Yes, you're right, it's the right thing, zone.

**M. DAN LAMBERT:**

Yes, yes.

1650

**LA PRÉSIDENTE :**

1655 But when we asked the City that specific question, they said that most of the accidents that were reported were between buses and pedestrians, not between buses or cars and cyclists; do you have any evidence otherwise?

**M. DAN LAMBERT:**

1660 Well, I think the thing is... Yes, I think the main thing really, all of these communities, whether it be Côte-Saint-Luc, NDG, Montreal West, Westmount, what we all want are less cars and more active transportation; that's what we want. And, you know, the way you should think of it probably is like a curve that goes like this: the more you increase the safety, the more you're going to have people, like the people all sitting in this room tonight, riding their bicycles. If it's dangerous, you're going to get bike couriers very assertive, what I would call cyclists riding on



1665 their bicycles. But there's no way that the mother pulling her two children on a trailer is going to go through and feel safe going through here. So what you're going to do is the cities that are trying to promote these policies or these objectives of less traffic and more active transportation are...

1670 It's like a barrier, you can think, what we think of now as the Claremont to Décarie strip is like a barrier to mainstream cyclists. We want a place like – there's many places in Europe, 40% of the commuters get to work every day on their bicycle; we're less than 2% here right now. The reason is because they don't feel safe. So you have to make those people feel... Would you, Madame Commissioner, or would you, President, ride your bicycle through there, daily?

1675

**LA PRÉSIDENTE :**

I used to live in NDG.

1680

**M. DAN LAMBERT:**

Did you ride through there?

**LA PRÉSIDENTE :**

1685

Not very often, I would say.

**M. DAN LAMBERT:**

1690

No, but if there was a completely protected bicycle path, and you felt safe from motor vehicles, would you have done it? Maybe more. Anyway, there's a lot of people who are like that, and the safer you make it, the more cyclists you get.

1695

**LA PRÉSIDENTE :**

No, I understand that you're talking about perceived safety, basically.

1700 **M. DAN LAMBERT:**

Whether somebody, for somebody to make that decision to get on their bicycle, they have to feel safe. They don't care if there were ten accidents last year, they just know that going through there, I'm going to risk getting hit by a car.

1705

Today, we were out there doing counts: just on the bicycle path, the way it is right now, in 30 minutes, 10 cars stopped on the bicycle path. There's only one small stretch where it's not bus stops or park cars where it's actually a bicycle path, 10 cars parked on that in 30 minutes, to pick up people or drop people off at the metro, and what does a cyclist then has to do? Swirl out in the traffic to get by these vehicles. Very dangerous manoeuvre. The same thing parked cars. Right now? Parked cars, no-dooring zone: you're riding your bicycle and any minute somebody could open their door, you get flipped over, and sent into the adjoining lane and hit by the next oncoming car, which is how most fatalities occur when your door...

1710

1715 **LA PRÉSIDENTE :**

Okay, point taken. Thank you very much. We will take a small brake now and reconvene at 9 o'clock. Alors, je vous suggère qu'on prenne une petite pause maintenant et on revient à 9 h 05 pour entendre madame Marlo Turner, merci.

1720

**PAUSE**

1725

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir!

1730 **Mme MARLO TURNER :**

1735 Bonsoir! Good evening, Monsieur et Mesdames les commissaires, l'équipe de l'OCPM, puis les résidents de Saint-Raymond et les sympathisants. Je m'appelle Marlo Turner Ritchie et je suis résidente de NDG depuis 1998. J'étais locataire pendant deux ans sur Melrose et deux ans comme membre et locataire dans la coopérative d'habitation Clifton, les deux situées entre Upper Lachine et Saint-Jacques. Donc, je connais très bien le quartier.

1740 Je suis impliquée au sein de l'Association des résidents de Saint-Raymond, un groupe ad hoc d'environ 125 citoyens qui s'impliquent dans l'amélioration de la qualité de vie de notre quartier depuis 2007. Je représente, je crois, une nouvelle vague de personnes, jeunes professionnelles, qui trouvent leur milieu ici, à Saint-Raymond et à Notre-Dame-de-Grâce, puis qui voudraient s'impliquer dans le développement communautaire, le développement local. J'avais assisté au lancement du Quartier vert, en santé, en novembre 2011 et cela m'a beaucoup encouragée de devenir plus impliquée.

1745 Also, I found the charettes, at the research done by students from the CURA Group, making megaprojects work for communities very inspiring, and I would encourage you to also look at those, if you haven't already.

1750 Je m'identifie aussi comme leader rassembleur, car je travaille dans le secteur communautaire d'une manière intersectorielle depuis 2002, à NDG. Je suis l'ancienne directrice générale de « À deux mains – Head & Hands » et vous allez bientôt écouter la présentation de Jon McThedran Waitzer, le directeur courant, puis dans ce temps-là, quand j'étais à Head & Hands, on a développé un projet qui s'appelait « Projet Médian » puis ça visait les jeunes les plus écartés, marginalisés du quartier Saint-Raymond, suite à un jeune homme qui a été fusillé et tué.

1755

1760 So out of the most tragic circumstances and in the most difficult places, new projects can come to fruition, and hope can be born. That project now serves as a model for future social economic projects in our neighborhood, and if you'd like more information about that, I can provide it in the future.

1765 Malgré tout cela, j'ai pris la décision très difficile, récemment, de quitter ce quartier. C'est pour trois raisons que j'ai quitté le quartier, puis c'est directement en lien avec les changements qu'on voit, les retombées, disons, pas trop positives du site Glen : 1) l'augmentation du bruit et pollution causée par le travail routier et l'anticipation d'une nouvelle vague de 12 000 personnes, 4 100 voitures, en 2015, avec l'ouverture du site Glen; tout cela, combiné avec la pollution causée par la présence des industries au bord ouest de ce secteur de consultation.

1770 I'm sure you've already seen people talking about or heard people referring to the couvreurs, the tar and roof factories, the wind blows in a certain direction, that can't be changed, and as a result, residents are bathed regularly in this pollution.

1775 Entre parenthèses, one of the sites that is being targeted is the potential site for social housing, is right downwind and right in the middle of this high pollution zone, and I don't recommend that, I think that's a terrible site; it's the interchange Upper Lachine-Saint-Jacques.

1780 Deuxièmement, la deuxième raison pourquoi j'ai quitté Saint-Raymond : l'enclavement social, économique et géographique et le fait que les développements récents dans le quartier n'indiquent pas une ouverture de planification basée sur les principes de durabilité, mixité sociale, économie sociale, et cetera. Un exemple, les condos, fameux condos Tony Maggi.

1785 Troisièmement, la peur que toute l'énergie investie jusqu'à maintenant, lors des séances du Conseil de l'arrondissement, des comités de bon voisinage, les séances publiques ne porteraient pas grand fruit. Vous avez entendu la frustration, à plusieurs niveaux, des résidents du quartier. Donc, le résultat, c'est qu'il y a des personnes qui commencent à quitter le quartier, il y a aussi des personnes qui vivent quotidiennement, qui n'ont pas le choix, qui n'ont pas les options de quitter, puis qui vivent toutes ces retombées négatives.

1790

Finale, je voudrais devenir parent un jour, moi-même, et j'ai des inquiétudes majeures de ce que tout cela pourrait représenter pour un tout petit qui commence sa vie dans le quartier.

1795

Donc, mes trois recommandations, attentes et espoirs : premièrement, that we all have to work together across a differences in history, in mission, in economic capacity whether it's the MUHC, whether it's the borough, whether it's community groups, and we have to prioritize environmental and social projects that are developed by and for residents in the neighborhood, and by the neighborhood, I'm talking about extending it to Saint-Henri and Westmount, obviously.

1800

We need to prioritize social housing, I think that was a fantastic presentation by ROMEL, pistes cyclables, amélioration de la falaise, les augmentations d'espaces verts et la verdure, nouveaux sites de rassemblement pour les résidents de tous âges et les mesures pour calmer le trafic. À cet égard, je soutiens, comme membre et comme résidente de NDG, les recommandations présentées par Projet Montréal, Action Communautaire, le Dépôt alimentaire NDG et NDG Women's Group, and Head & Hands.

1805

Deuxième recommandation, que nous travaillions ensemble pour s'assurer un engagement clair pour le désenclavement géographique de Saint-Raymond, et social. Par exemple, l'amélioration de l'accessibilité surtout pour les piétons et cyclistes, redoing the famous Melrose tunnel, revisiting the proposed closure to Upper Lachine and revisiting the options for Turcot.

1810

En lien avec cette demande, je soutiens les mémoires présentés par la NDG Cycling and Pedestrian Club, Mobilisons Turcot, Westmount Walking and Cycling Association et le Groupe de recherche Aubin.

1815

Troisièmement, finale recommandation: that the decision makers open up the books. We are calling for this all across Montreal right now, and this should not be an exception. We know that there are millions of dollars at play here, why are we not seeing the numbers? Why are

we not seeing what could be invested, clearly, for social housing and for bike paths and for mixed development projects?

1820

On veut plus de transparence au niveau des montants budgétaires qui seraient investis de la part de CUSM, de l'arrondissement, du MTQ, de la STM, pour s'assurer les meilleures retombées possible et l'infrastructure nécessaire pour le voisinage qui accueille ce projet, qui représente vraiment plus que 1,5 milliard de dollars, ou quelque chose de même.

1825

Pour conclure, j'étais très soulagée de voir que l'arrondissement de Côte-des-neige-NDG avait demandé que l'OCPM lance une consultation, étant donné ce projet grandiose.

1830

Despite the fact that I made the difficult decision to leave this neighborhood, I will remain active and I'm very concerned about the future. Côte-des-Neiges-NDG is still my home, and this is, this site has the potential to be a vibrant, warm, welcoming body for this new multimillion dollar heartbeat, but the body needs to be healthy.

1835

Nous espérons que votre présence va faire en sorte que la promesse de l'ancien maire de l'arrondissement, Michael Applebaum, porte fruits. Lui, il nous avait déjà promis d'une manière très publique : « Yes, you're going to have social housing, you're going to have economic development, you're going to have bike paths, you're going to have jobs, jobs, jobs! » We'll believe it when we see it. Okay?

1840

Donc, merci beaucoup pour votre attention, pour votre encouragement, puis j'espère que cela va porter des fruits. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1845

Merci. Est-ce que vous nous avez déposé quelque chose? Votre présentation? Parfait, merci beaucoup. Je voudrais maintenant appeler monsieur Jon McThedran Waitzer. Est-ce que j'ai bien prononcé? Relativement.

**M. JON MCTHEDRAN WAITZER :**

1850

Assez bien, je dirais.

**LA PRÉSIDENTE :**

1855

Vous savez que c'est vous. Bonsoir!

**M. JON MCTHEDRAN WAITZER :**

1860

So, hi, thanks for having me this evening. My name is Jon McThedran Waitzer, I'm the director of a community youth organization called Head & Hands, À deux mains. Head & Hands has been in this community for over 40 years now, since 1970, and since 1970, we've been following an approach that's centered in looking for the needs of youth that are least being met through other services, and shaping our services and our programs to meet those needs. And as an outcome of that approach, we find ourselves really seeing the patterns of need and the patterns of activity and just the patterns, the social patterns that shape the young population of this city, and have shaped that young population over several generations. So we consider ourselves to be in a privileged position to share that information, and so we're happy to have the opportunity to share it tonight.

1865

1870

In terms of how that has guided our approach to our work in a way that we hope will inform this much larger project, we have come to really see a chief element of our mission as being insuring accessibility. So again, looking for the needs that aren't being met currently, and finding ways of taking the services that they could meet those needs and making them truly accessible to the people who need them. And that's something that we think could be pursued a lot more deeply and a lot more successfully in the planning around this project right now.

1875

So I'm going to lay out six points that we see in our community as recommendations for the future of this project. The first is: accessibility in a very simple physical sense, creating a larger expanded Vendôme metro, as, you know, has been suggested by many in the community,

1880 expanding bus service, so that, you know, several thousand extra daily passengers can be  
accommodated on this system, which we're already seeing at full capacity. The 105 bus runs  
passed our location every day and, you know, many people in the audience can share horror  
stories of being crowded on that bus, and we can only imagine what it would be like with all the  
traffic of the new site.

1885

Similarly, increased bike and pedestrian infrastructure, as has also been mentioned  
several times, that includes both bike lanes, and also bike bridges, and also signalling, and safety  
at key intersections that have been brought up in other presentations.

1890

Safety. Safety around Vendôme metro and the super hospital to make sure that it's  
accessible to everyone in the community, including those who don't feel fully safe and secure and  
autonomous on their own at night, is a key issue for us. As many in the community know, a  
young woman was raped very nearby behind our current MNA, Kathleen Weil's office, five years  
ago. There are proposals to close, the proposals to close all traffic to Upper Lachine would create  
a zone where there are less eyes on the street in an area where many people would be tempted  
to take that zone as a pedestrian walkway to access Vendôme metro and we fear that would  
create a situation of unsafety. So our recommendation would be to look at how to get more eyes  
on the street, around those areas.

1895

1900

Another area that we would really recommend the project to focus on is harmonizing its  
services with what exists already in the neighborhood, NDG is a neighborhood that, for many  
historical and cultural reasons, has developed a very strong local support system and support  
network, and it would be a real shame, we think, for such a huge new project to not harmonize  
itself with that existing network. There are existing *tables de concertation, des regroupements*  
that focus on the health and social needs of youth in the neighborhood, and you know, we'd love  
to see something, for example, such as a clinical roundtable, clinical committee to look at how  
the MUHC site can harmonize services with community groups like ours, as well as the CLSC  
and CSSS.

1905



1910 Two more. The fifth recommendation concerns jobs, jobs and internships for youth. As  
Marlo mentioned, we heard around the earlier planning stage of this project that there would be  
des *retombées importantes* in terms of local jobs, and yet we haven't seen any targeted  
recruitment initiatives that actually reach out to the youth in this neighborhood who face structural  
unemployment and who face barriers to accessing employment, and who would need truly  
1915 targeted recruitment measures to give them access to this job market.

And finally, we strongly recommend that the Planning Committee look into creating space  
for organizing local events by community organizations within the MUHC site or around the  
MUHC site. We, for example, contribute beyond the individual services we offer, contribute to the  
1920 cultural health of our community by organizing a large number of events in the community, and  
often, the events we organize can't actually take place physically in this community because of a  
lack of accessible, affordable event space, and we think it would be beautiful to facilitate the  
clinical and service integration of this project with clinical services and programs offered by  
community groups, alongside the spatial integration of these two different service providers  
1925 through event spaces and others. So thank you very much.

**LA PRÉSIDENTE :**

1930 Thank you. I have a question: I heard what you just said about your six  
recommendations, that there would be room, and I know that you – je cherche le terme – que  
vous militez...

**M. JON MCTHEDRAN WAITZER:**

1935 Bien, on peut se parler en français, si vous voulez.

**LA PRÉSIDENTE :**

1940 Si on parle en français, c'est parfait... que vous militez pour que la décision de fermer  
Upper Lachine soit reconsidérée; mais est-ce que vous pensez que l'espace qui serait créé,

admettant qu'on le ferme, est-ce que vous pensez que l'espace qui serait créé là pourrait présenter une opportunité pour, justement, constituer un endroit où il pourrait y avoir une certaine animation artistique et un certain coin pour les jeunes?

1945 **M. JON MCTHEDRAN WAITZER :**

C'est-à-dire un endroit extérieur?

1950 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, extérieur, intérieur, en fait dans l'aménagement qui est proposé à l'heure actuelle?

1955 **M. JON MCTHEDRAN WAITZER :**

1960 Mais, pour moi, en fait, there are two separate issues: there's the issue of safety and the issue of accessible event space, and I personally don't see sort of the two combining to create, you know, I respect where you're trying to go, I love the idea of, you know, killing two birds with one stone, but for us, the answer to safety, in outdoor public spaces, is really sort of continuity of eyes on the street, and so, you know, occasional events taking place in that space doesn't address the safety problem on an ongoing basis.

1965 **LA PRÉSIDENTE :**

Okay. Fair enough.

1970 **M. PETER JACOBS :**

If I could, I'd like to ask you one quick question about retention: to what extent to the youth, in this area, develop a sense of *appartenance*, belonging, and as they grow up, go to college, et cetera, do you find that they're coming back or is it a kind of a thing where having

worked with the youth, having seen them grow, they're now beginning to contribute to the community, do you find that happening?

**M. JON MCTHEDRAN WAITZER :**

1975

Where it's possible, absolutely. I think that there is a definite question of employability in the area, but, you know, speaking, as I mentioned, you know, from the position of an organization that's been working with youth for several generations, we absolutely see both, you know, even within our individual services, multiple generations of families who have referred one another to our services, and who have come back as volunteers; in our cultural programming, we see artists who were, you know, had their very first experience, performing at one of our small shows, coming back as established performers and artists, and performing at our larger public showcases. And then just as part of the community, we absolutely see even folks who frankly move away, as Marlo is a beautiful example of that, people who move away physically from the community still maintain an incredible connection in their heart to this community. And that's why we think it's so important to make sure that this project, that will have such an impact on the physical and social fabric of the community, really be done right.

1980

1985

**Mme JUDY GOLD :**

1990

I also have a very quick question: have you approached the MUHC yet regarding employment of local youth or harmonization of services, or sharing of spaces, have you approached them?

1995

**M. JON MCTHEDRAN WAITZER :**

We have not approached them, no.

**Mme JUDY GOLD:**

2000

Okay.

**M. JON McTHEDRAN WAITZER :**

2005 And that's really, you know, to be totally frank, that's because being a community service  
oriented organization and one where we've seen the demand for our services rise consistently  
over the last several years, without any available increase in resources, even just making a space  
to come here and engage in this process, where the structure and the process was so clearly laid  
out, and, you know, the protocols for engagement and the payoff for, you know, like meticulously  
laid out, so as to convince people to come and make the depositions, even that was a stretch for  
2010 us, in our resources. And so to – just to finish – and so to engage with a body like the MUHC,  
which hasn't, you know, as far as we can tell, made the effort to welcome or invite that kind of  
engagement, it doesn't feel like a good use of our resources to sort of knock on a door that's not  
opened.

2015 **Mme JUDY GOLD :**

Okay. Thank you.

**LA PRÉSIDENTE :**

2020 I have one last question: still talking about your cultural venues or... we're trying to see if  
there were room to do stuff at the hospital; what about what's happening on Sherbrooke Street,  
you used to be in the cinema, if I remember correctly?

2025 **M. JON MCTHEDRAN WAITZER :**

That's right, yes, we moved 11 years ago, yes.

2030

**LA PRÉSIDENTE :**

2035 Yes. And everything that's happening on that corner of the street, we noticed that... we thought, actually, when we started the process, that people would bring out the cultural life a lot, and that it would go back into that section of the street, that zone between Girouard and Melrose.

**M. JON MCTHEDRAN WAITZER :**

2040 En face du parc.

**LA PRÉSIDENTE :**

2045 En face du parc, where a lot of activities are happening; have you made any attempt to talk to the new project, for example, the cinema?

**M. JON MCTHEDRAN WAITZER :**

2050 I mean, well, the new project is, you know, has I guess yet to really take shape in a way that we feel it would make sense for us to engage with them directly.

**LA PRÉSIDENTE :**

2055 Okay.

**M. JON MCTHEDRAN WAITZER:**

2060 And also, you know, even once it does take shape, it seems that the project that was selected will have much less of a focus on engaging with the community in diverse ways than, you know, others that were proposed. But in terms of, you know, reanimating that section of the neighborhood, absolutely, I mean, one thing that we did just last summer was bring back an old

2065 tradition, it used to be called Sunday in the Park, and it was revived as Samedi in the Park, last summer, which was an outdoor music festival, sort of like what you're describing as, you know, an animating public spaces that brought 1,000, more than 1,000 people into the park on Saturday August 18<sup>th</sup> of last year, and we hope to continue that, and to continue animating public spaces and bringing different elements to the neighborhood together, and we'd love for the hospital to be able, be a part and be a contributing partner in that kind of activity.

2070 **LA PRÉSIDENTE :**

Okay. Thank you very much.

2075 J'inviterais maintenant monsieur Maxime Denoncourt, s'il vous plait, à prendre la parole.  
Bonsoir.

**M. MAXIME DENONCOURT :**

2080 Bonsoir! Écoutez, je suis ici à titre de citoyen, ça va faire deux ans que j'habite Saint-Raymond. C'est un quartier effectivement pour faire du pouce sur ce que Marlo disait tantôt, où est-ce que les gens ont le goût de s'investir parce qu'il y a déjà un sens de la communauté dans le secteur, donc ça facilite l'intégration.

2085 Je suis venu, en fait, parler de transport actif pour ce quartier et du besoin d'augmenter les liens avec le restant de NDG, parce que présentement, en termes de transport actif, disons à pied, les seuls accès nord se trouvent à Girouard, Melrose, Grand et Cavendish. Entre Grand et Melrose, il y a huit rues; entre Melrose et Girouard, il y a à peu près la même chose. Donc, on est très loin entre les accès pour aller vers le nord. Les accès qui existent présentement sont... celui à Grand est fort acceptable, il est fort intéressant en hauteur, la pente est relativement douce, il est accessible et il peut être déneigé l'hiver, donc la Ville réussit à passer un petit tracteur de trottoir pour le déneiger, ce qui fait qu'il est ouvert à l'année.

2090

2095 Si on regarde, par contre, au niveau du tunnel à Melrose, je ne sais pas si vous y êtes allé, j'espère que la Ville vous y a amenés, je sais que ma copine ne peut pas prendre le transport en commun à la 105, parce qu'elle ne veut pas le traverser le soir, ce tunnel-là, et je la comprends.

2100 Donc, pour moi, il y a un problème quand il y a une zone dans mon quartier où est-ce que ma copine ne se sent pas à l'aise d'aller le soir, on a un problème. Et au cours des années, on a essayé plusieurs approches pour ce tunnel-là, qu'on me disait. Les gens qui habitent ici depuis des années m'ont parlé de caméras de télé qui ont été installées, enlevées.

2105 Pour moi, il y a une question de sécurité qui doit être là en deux temps : il y a une sécurité plus active, effectivement, probablement un détecteur de mouvements une manière d'indiquer s'il y a quelqu'un dans le tunnel. Un truc un petit peu plus passif en termes de miroir, peut-être, parce que présentement, debout devant l'entrée du tunnel, il n'y a aucune manière de vois le fond du tunnel. Je dois être dans le tunnel pour voir ce qu'il y a à l'autre bout. Donc, un miroir peut-être pour faciliter les choses?

2110 Ceci étant dit, d'une manière plus active, si on y va d'une manière un petit peu plus passive, la sécurité, c'est aussi de créer un endroit où les gens ont envie d'être. Donc, ce tunnel-là, présentement, avec les graffiteurs, ça semble être devenu une espèce de compétition avec qui va repeinturer le plus vite entre la Ville et les graffiteurs. Ça en est ridicule parce qu'il y a des graffitis qui coulent tellement que la peinture sur laquelle elle est faite, elle est fraîche. Les gens se salissent leur manteaux et font des graffitis pour demander de ne pas salir, vous voyez l'idée, là?

2120 Il existe toutes sortes de projets de murales à plusieurs endroits dans NDG; est-ce que le tunnel, ça serait une belle place pour investir et refaire le tunnel par une murale? On a invoqué aussi des idées de murales en mosaïques, en céramique, bref une œuvre d'art pour investir ce tunnel-là, pour nous donner envie d'y aller. Mais aussi, présentement dans son état, c'est des marches de béton peinturées. Je ne sais pas si vous savez, mais dans la neige, c'est spécialement glissant. La rampe pour descendre, c'est une énorme rampe à laquelle il est très

2125 dur de se tenir. Donc, tout l'aménagement fait que les gens ont de moins en moins envie d'y aller.

2130 Cet hiver, pour le déneigement, ça a été très difficile, parce qu'il n'y a aucun moyen de le faire autrement qu'avec un employé, à la pelle, donc ça devient glissant, c'est restreint, et il n'y a spécialement aucun accès pour les gens qui ont plus qu'eux même à transporter; que ça soit un vélo, que ça soit un charriot d'épicerie, à roulette, pour ramener son marché, parce que le transport actif c'est aussi vivre sans voiture ou se promener, aller à l'épicerie, aller chercher les enfants, revenir avec une poussette.

2135 Donc, comment est-ce qu'on fait pour affronter ces marches-là, seul? Si on avait une rampe, une espèce de gouttière à vélo ou juste une rampe inclinée sur laquelle on peut faire rouler toutes ces choses-là, ça serait une amélioration majeure. Si on pouvait enlever ces marches de béton là, les remplacer par une structure, disons, en métal, ouverte, ce qui fait que ça serait beaucoup moins glissant, beaucoup plus facile à déneiger l'hiver et ça ne serait pas un investissement majeur.

2140 C'est sûr que je crois au besoin d'avoir plus d'accès nord, donc en rajouter un peut-être à la rue Hampton et au coin du parc, ici, qui serait à peu près dans le milieu de ce qui existe déjà, réduire le temps de trajet, ça contribuerait à ramener ce quartier à un quartier où est-ce qu'on veut venir s'installer.

2145 Et puis, effectivement, toute la question du passage à Upper Lachine m'inquiète. L'envie de la Ville de le fermer, ce qui nous est présenté comme une question qui a déjà été réglée, je trouve ça un petit peu inquiétant. On revient aux mêmes idées de ne pas vouloir passer là la nuit et je rajouterais une couche : quand la Ville a refait le boulevard Saint-Laurent, on nous avait trouvé tout plein d'infographies géniales comme de quoi que ça allait devenir un milieu de vie  
2150 extraordinaire où est-ce que tout le monde avait envie d'aller.

Les travaux sont finis, ça ne ressemble pas à ça. Donc, vous comprendrez mon scepticisme devant les infographies avancées par la Ville dans ce projet-ci pour le vendre.



2155 On a besoin d'un petit peu plus de garantie que les budgets sont là pour le réaménagement, pour les activités qu'ils veulent proposer, et je supporte cette idée de si la décision est prise de le fermer, au moins garder un accès de transport en commun, parce qu'on rallonge énormément le transport en commun pour aller au métro Vendôme.

2160 Donc, moi, ça conclut.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, Monsieur Denoncourt.

2165

**M. PETER JACOBS :**

2170 Je pense que vous avez très bien formulé la problématique des traverses de chemin de fer. Que ça soit en dessous, au-dessus, c'est à peu près... ça amène des problèmes. Avez-vous une solution à vous proposer par rapport à l'arrimage des deux côtés des rails?

**M. MAXIME DENONCOURT :**

2175 Dans un monde idéal, je vous parlerais de traverse à pied, mais le CP annonce déjà son opposition dans d'autres secteurs de la ville, donc on a un secteur à densité un petit peu plus grande pour les trains et ça va être refusé.

2180 Le compromis qui a été trouvé à Grand, en termes de structure en hauteur qui est rajoutée sans même, à la limite, empiéter sur l'emprise du CP, qui peut être mis en bout de rue, qui est assez haut, donc ça ne limite pas le CP, c'est plus haut que leur structure existante, c'est une manière de sécuriser les gens parce que ce qui se passe sur le pont est visible de tout le monde, il y a moyen de l'éclairer comme il faut et, justement, il peut être déneigé, entretenu. Donc pour moi, ça, c'est vraiment des solutions. Si on ne peut pas avoir de traverses au niveau du sol, comme une traverse à piéton ordinaire, les structures en hauteur sont vraiment  
2185 privilégiées plus que le tunnel.

**M. PETER JACOBS :**

Merci.

2190 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Ça va? Merci beaucoup. Je demanderais à madame Line Larocque, s'il, vous plait, de venir. Est-ce qu'elle est là? On est un petit peu en avance sur notre... Non? Est-ce que monsieur Zovilé est ici? Oui? Alors, peut-être, Monsieur Zovilé, on va vous inviter à prendre la parole tout de suite.

**M. PIERE ZOVILÉ :**

2200 Bonjour! Alors, je suis citoyen de Saint-Henri, je reste en bas de la côte, dans le célèbre 780, St-Rémi, qui est le bâtiment qui va être démolit par l'échangeur Turcot, un séchoir à tabac qui date de 1922 qui, pour moi, est la représentation du dynamisme économique de ces années-là. Mais ce n'est pas de ça dont je suis venu vous parler.

2205 À l'occasion du projet Turcot, j'ai rencontré monsieur Brisset, et puis il s'est développé une espèce de complicité ce qui fait que maintenant, on est devenu un peu collègues. Et donc, je suis là en tant que citoyen parce que j'ai travaillé au premier mandat qu'on a eu aux Grues HM, sur l'intersection Décarie-De Maisonneuve, et quand j'étais là, à la soirée d'information, je n'avais pas prévu de déposer de mémoire parce que tout mon travail se retrouve dans le document de  
2210 Projet Montréal et puis une partie aussi dans les choses de monsieur Brisset. Mais quand j'ai entendu la dame de la Ville de Montréal déclarer que l'espace qu'on allait créer en dessous du viaduc de chemin de fer sur Upper Lachine était un lieu dédié au transport actif, j'étais assis, donc je ne suis pas tombé à la renverse, mais si j'avais été debout, c'est probablement ce qui serait arrivé.

2215 Je vais commencer la présentation de ce que j'ai préparé de manière très rapide et je vais passer vite, parce que ce sont des choses dont vous avez entendu parler plusieurs fois.

2220           Donc, mon point, si vous voulez, au début le point majeur, c'est exactement comme le monsieur qui était juste avant moi, le transport actif; parce qu'à un moment donné, j'ai bazarde mon automobile et je me suis rendu compte que le fait de se déplacer à pied et en vélo, ça a changé beaucoup de choses. Et j'étais un automobiliste invétéré, je ne pouvais pas imaginer qu'à un moment donné, je n'aurais plus d'auto. Eh bien, ça s'est produit. Et vraiment, à mon grand étonnement, je trouve la vie beaucoup plus délicieuse sans automobile et puis j'essaie d'en faire la promotion. Donc, c'est dédié au transport actif.

2225           La première image... attendez, je vais essayer de me retrouver. Bon, on va y aller comme ça. La première image que vous voyez en haut, c'est le quart nord-est de l'échangeur Turcot. Ça, c'est l'image la plus dramatique qui est sortie de mon ordinateur et c'est une image que j'ai obtenue en superposant le document de la Direction de la santé publique qui monte la grosse trace bleue qui représente le 200 mètres dans lequel on a 30 % de chances d'aller à l'hôpital pour des problèmes cardiovasculaires et l'hôpital, que vous pouvez remarquer qu'il est dans cette zone-là, et donc, là, en partant, quand on regarde ce dessin-là, on a la certitude que la décision de choisir ce site pour implanter un hôpital, c'est certainement pas les conditions sanitaires du lieu.

2235           Si vous regardez bien, dans la partie basse, il y a une rose des vents. La rose des vents indique les vents dominants. À peu près dans tous les cas de figure, c'est ici. Le vent dominant principal c'est l'ouest et le deuxième en priorité c'est l'est. Dans un cas, c'est toute la pollution de Décarie qui va vers l'hôpital, dans l'autre cas, de la 720.

2240           J'arrête là, parce que je sais que ça, c'est un tabou. On ne parle pas des dangers pour la santé de la circulation automobile. C'est un tabou extrême. Le ministère des Transports a planté à deux reprises, sous ma fenêtre, de l'équipement avec un panneau solaire pour mesurer le bruit.

2245           Au BAPE, où j'ai participé en déposant un mémoire, il y a eu quatre ou cinq citoyens de Saint-Henri qui ont posé des questions sur la qualité de l'air. On ne leur a jamais répondu

autrement qu'en envoyant un spécialiste qui a déblaté des pourcentages pendant 15 minutes. Ce qui fait passer le citoyen pour une tarte, parce que... bon.

2250 Le deuxième dessin en bas, c'est la pollution NO<sub>2</sub>, le dioxyde d'azote. Ce dessin-là, il n'est plus à date, parce que le dioxyde d'azote c'est un composé qui provient du plomb qu'il y avait dans l'essence. Or, et c'est un document qui vient de l'Université McGill qui date de 2006. Depuis 2006, on a fait des progrès, mais malheureusement, il n'y a pas d'information qui circule sur la qualité de l'air.

2255 J'arrête pour ce qui est de ce chapitre-là, c'était juste pour faire une introduction qui va dans le sens de ce tout le monde a répété, enfin pas tout le monde, mais une bonne partie des gens : on a besoin d'améliorer la qualité de l'air et le choix du transport actif est une des façons qui va permettre de faire basculer certaines personnes de l'automobile au vélo ou à la marche à  
2260 pied, pour autant qu'on ait des conditions acceptables. La sécurité, comme l'ont fait remarquer les gens qui sont passés avant moi, c'est une des choses principales.

Donc, la première étude qu'on a faite avec monsieur Brisset, c'était l'implantation de la piste cyclable. À ce moment-là, les documents, le plan de circulation préliminaire positionnait une  
2265 double piste cyclable de part et d'autre de la voie de chemin de fer. J'ai les documents à la suite, O.K. – là, évidemment, c'est un petit peu petit. Donc là, c'était notre premier travail, on a déterminé que pour la piste cyclable, longer la voie de chemin de fer, c'était la meilleure solution, c'est quelque chose qu'on a, qui existe sur Des Carrières, Dandurand. Là, vous avez une piste cyclable là-bas, dans Rosemont... c'est Rosemont là-bas, oui? Puis un peu du Plateau aussi, et  
2270 puis on a ça aussi dans Saint-Henri.

Alors, évidemment, le goulot d'étranglement, c'est le passage entre la gare et l'édifice de la Standard Life; ça, si vous voulez, c'est exactement ici, le petit trait gris représente l'édifice de la  
2275 Standard Life qui est l'édifice qui se trouve entre la station Vendôme et l'intersection Décarie-De Maisonneuve. Donc, vous voyez ici, il n'y a pas énormément de place, mais si tout le monde fait un petit effort, on va être capable de rentrer tout le monde.

2280

Donc, à la suite, on a eu un deuxième mandat, c'était d'évaluer – on a compris qu'on n'aurait jamais l'autorisation d'utiliser les trains, l'espace du CP pour faire passer la piste cyclable, donc on a trouvé une solution en dehors. On a résolu ce problème-là avec deux passerelles. Ça a été une coïncidence, il y a eu une compagnie de la Rive-Sud qui a installé une passerelle quelque part à Montréal, puis ça a fait la une et on leur a demandé un prix pour savoir combien ça coûtait. Et la petite passerelle au-dessus de Décarie, avec les butées installées, construites : 480 000 \$. Ce qui m'apparaît un petit peu ridicule, même si c'est une somme que je n'aurais jamais dans ma poche, mais par rapport aux installations, c'est vraiment ridicule.

2285

2290

Quand on a vu que c'était à la longueur, bien, on s'est dit : on va essayer de faire des économies, parce que même 480 000 \$, il faut quand même les sortir et quand il était question de la deuxième, la deuxième, c'est pour ça qu'on l'a mise en biais, dans la deuxième solution, parce qu'on économise sur la portée.

2295

Le troisième mandat... ah oui, j'allais oublier ça. Dans l'approche qu'on privilégie aux Grues HM et en général avec les citoyens, on essaie de figurer une planification qui dépasse les quatre années. Normalement, l'aménagement urbain, c'est 50 ans, peut-être des fois 100, dépendant des infrastructures qu'on construit, mais je dois vous dire franchement que je trouve ça extravagant qu'au Québec, on dise qu'on ne peut pas construire des structures en béton qui durent plus que 30 ans. Ce qui est une bêtise. Je dois faire des efforts pour ne pas dire de gros mots.

2300

**LA PRÉSIDENTE :**

On l'apprécie.

2305

**M. PIERE ZOVILÉ :**

Il y a plein d'exemples, O.K.? Le barrage sur le Dniepr en ex-Union Soviétique en est un. Moi, je pense à la base de sous-marins qu'il y a à Brest, qui est en milieu salin sur l'Atlantique, donc quelque chose qui est exposé pareil que les infrastructures ici, qui a été construit par le

2310 régime du 3<sup>e</sup> Reich en 42 et puis qui est encore utilisé comme abris pour les sous-marins français.

2315 Donc, on regarde à grande échelle, on regarde dans le temps. La station Vendôme, elle dessert trois lignes de chemin de fer que vous voyez sur la carte, qui desservent la moitié de la couronne de Montréal. Je veux bien que le terminal soit Lucien-L'Allier, mais la station Vendôme, elle va avoir un accroissement de population qui est probablement beaucoup plus important que ce qu'on a dit jusque-là. L'hôpital est un autre facteur qui va amener beaucoup de monde et puis, bien, il ne faut pas oublier qu'à Montréal, il y a quand même, tous les ans, 20 000 voitures de plus.

2320 Donc ça, ça situe, si vous voulez, comment, à partir de cette petite intersection-là, comment elle fonctionne en communication avec les autres moyens de transport. Parce que, O.K., on étudie un quartier, on parle d'un quartier, mais il n'en reste pas moins vrai que ce quartier-là est inclus dans une ville où il y a énormément de mouvements et on ne peut pas considérer le quartier en faisant abstraction du reste.

2325 Pour ce qui est de votre questionnement, tout à l'heure, sur la surface du PPU, bien, je pense que c'est intéressant de rajouter deux rues de plus sur chacune des extrémités pour avoir un peu le feeling de qu'est-ce qu'il y a l'autre bord, de ne pas être à la fin du monde comme sur certaines de mes maquettes ou ça s'arrête droit. Donc ça, c'est un point, à mon avis, qui est important pour voir le reste.

2330

2335 On n'a pas parlé, et je ne veux pas faire un gros chapitre là-dessus, mais moi, de Saint-Henri, ce que j'ai, c'est le stationnement. Dans le stationnement, il y a 5 000 voitures. Il y a deux chiffres dans l'hôpital; donc on peut considérer qu'il y a, à plusieurs moments dans la journée, 2 000, 2 500 voitures qui sortent de l'hôpital et un autre 1 500 ou 2 000 qui rentrent.

L'implantation de cet hôpital-là, c'est vraiment la basse ville, la haute ville. Alors, les clients, ils rentrent dans la haute ville, les chirurgiens, les chercheurs aussi, et puis le petit monde qui travaille, bien, ils passent par Saint-Henri, comme ça, ils ne seront pas dépayés. Mais les

2340 gens de Saint-Henri, ils ne sont pas très contents de savoir qu'ils vont avoir 2 500 bagnoles qui vont débouler dans l'arrondissement, dans le quartier, je veux dire, deux fois par jour.

Alors, la troisième phase du mandat c'était d'essayer d'imaginer les différents circuits. Donc, je vous ai dit tout à l'heure, vous avez compris qu'en ce qui concerne l'idée de fermer le chemin Upper Lachine, évidemment, c'est une stupidité sans nom. On a l'habitude de dire, dans 2345 les problèmes d'aménagement urbain et d'architecture : lorsqu'on a réussi à déterminer la problématique, on a fait 50 % du travail. Parce qu'après, c'est juste de trouver la solution au problème.

2350 Mais là, dans cette situation-là, j'ai beau me creuser la tête, essayer de comparer avec ce que les gens de la Ville disent, je ne vois pas un problème plus flagrant que ce qu'on retrouve dans tous les quartiers de Montréal. Donc, présentement, la situation... bon, moi, j'écoute la Commission Charbonneau et puis j'apprends plein d'affaires, mais c'est en même temps quelque chose de très pénible parce que réaliser cette gabegie, c'est incroyable comment cette 2355 chose-là influe sur notre cadre de vie. On en souffre tous, d'autant plus que c'est, tout ça, nos taxes.

Donc, dans la situation actuelle, je pense qu'on devrait faire humilité, faire preuve d'humilité et se dire : comment peut-on régler les quelques problèmes qu'on risque d'avoir à faire face ici, sans péter le budget? En restant dans des choses très simples. Le guide que Peter 2360 McQueen m'a donné, quand j'ai commencé ce travail-là, il m'a dit : « On veut changer le moins de choses possible, on ne veut pas que ça coûte cher, on veut que tous les citoyens trouvent leur compte. »

2365 Alors, on a déterminé, on a commencé par déterminer les circuits d'accès et on a eu la surprise, avec la petite rue Crowley, j'ai des animations qui montrent ça assez bien, je vais essayer de... Donc vous voyez, là, on a réalisé que les citoyens, quand on leur fait voir un plan tout dessiné, bien, c'est un peu confus parce qu'il y a trop de choses. Mais lorsqu'on leur présente une petite animation, bien là, c'est plus simple.

2370            Voyez-vous? Ça, c'est l'accès qu'on privilégie par la rue Crowley. La rue Crowley, elle nous permet, dans ce mouvement-là, de prendre, d'éviter un virage à gauche sur Décarie et donc, d'avoir moins de mouvements à l'intersection, un temps, à l'intersection, beaucoup plus court, ce qui favorise autant les piétons que les automobilistes. Les cyclistes, on n'en parle pas parce que les cyclistes, on les a sortis du paysage. Ils sont sur la piste en haut, dans un lieu  
2375 dédié en toute sécurité.

                 Il y a les circuits de sortie et les circuits d'entrée et de sortie. Et ça, je vous invite à faire l'exercice de passer une ou deux minutes à regarder chacune des animations, puis vous verrez que ça tient bien la route. Enfin, ça tient bien la route... nous avons soumis ça à différentes  
2380 personnes et on a eu des commentaires, il y a des choses qu'on a dû changer, mais tout a fini par passer. On a même réussi à mettre monsieur Brisset d'accord parce qu'à un moment donné, on n'était pas tous d'accord.

                 Et puis la dernière animation c'est, je voulais savoir maintenant qu'on a réduit les virages à gauche, les virages à droite, simplifié les entrées, qu'est-ce que ça donne au niveau de la séquence de la lumière, du feu tricolore, O.K.? Alors, je ne veux pas vous faire de démonstration avec ça, ça pourrait être un peu long, mais il y a des boutons qui vous permettent de revenir à certaines étapes et puis avec ça, on a un bon outil qui permet de présenter aux citoyens, les options qu'on a prévues.  
2385

                 J'ai compris, ça fait déjà un bout de temps, qu'il y a un énorme problème de transmission de la matière urbaine et les dessins qui sont fondamentaux, dans certains cas, ne sont pas suffisants. Je vais retourner à mon PDF. Donc, j'ai quelques commentaires sur chacun des circuits.  
2390

                 Les piétons. Les piétons, en faisant ce dessin-là, je l'ai eu en pleine face, l'intersection Décarie-De Maisonneuve est un incontournable pour tous les gens qui habitent à l'ouest du boulevard Décarie et qui veulent rentrer sur le réseau de transport en commun et dont la porte d'entrée est la station Vendôme. Ils ne peuvent pas ne pas passer par l'intersection Décarie-De  
2395  
2400 Maisonneuve. Alors, tous les chiffres que les autres intervenants ont donnés sont tous... il y en a



certains que j'ignorais, mais je n'ai pas passé de temps à me préoccuper des chiffres parce que je savais qu'il y avait beaucoup de monde et que de toute façon, dans cinq ans, dans 10 ans, il y en aurait 30 %, 50 %, deux cents fois plus, je ne sais pas, mais de toute façon, c'est quelque chose qui va aller à la hausse.

2405

La piste cyclable, bien, comme on a dit tout à l'heure, Peter a très bien expliqué comment ça se passait, les circuits d'autobus aussi, on n'a pas de changement. L'intersection, c'est celle que vous avez déjà vue plusieurs fois. Ce plan-là, vous l'avez vu aussi, voilà les documents sur lesquels nous nous sommes basés qui datent de 2007. Alors, depuis 2007, et particulièrement la semaine passée, j'ai vu arriver la troisième voie, la quatrième voie, j'ai vu arriver la deuxième sortie qui, certes, était planifiée, mais tout ça, c'est des choses, on a vraiment... moi, je suis content de voir qu'il y a un intérêt au niveau de la Ville, d'avoir l'opinion des citoyens.

2410

Là, où ça se corse, c'est lorsqu'on veut avoir un document. Monsieur Brisset vous a dit quelle misère il a eue pour avoir ce plan-là. Il ne vous a pas dit, par contre, qu'on ne l'a pas laissé rentrer dans une réunion du comité de bon voisinage. Ce qui, à mon sens, est complètement stupide parce que monsieur Brisset est à sa retraite, c'est un citoyen qui est une véritable encyclopédie en matière de circulation d'autoroutes et puis tout ça, et l'avoir dans les parages, c'est comme avoir le bon génie qui vous permet de progresser vraiment rapidement, et ça, c'est une faute grossière.

2415

2420

Alors, je vais terminer sur ce magnifique espace qu'on nous promet comme étant le lieu d'épanouissement du transport actif. Je ne ferai pas les commentaires qui, il me semble, ont froissé la dame de la Ville de Montréal, la dernière fois, quand je lui ai dit que ça allait probablement sentir l'urine dans son endroit. Je persiste, j'ai regardé, hier soir en revenant, de quoi ça avait l'air, et puis encore ce soir.

2425

Je vais citer Jan Gehl – vous avez eu un beau cadeau, c'est un livre magnifique –, je pourrais faire la suggestion que la Ville de Montréal se cotise pour acheter une licence électronique de ce livre-là et le distribue à tous ses fonctionnaires, parce que c'est un livre magnifique. Il rassemble toutes les bonnes idées et tous les arguments de base.

2430

2435 Pour vous donner un exemple, il dit : « Dans nos villes conviviales, on a besoin d'avoir plus d'espace commun, en plus grand nombre et de plus grande qualité. » Et là où il est très intéressant, c'est qu'il explique c'est quoi un espace de qualité; qu'est-ce qui fait d'un espace urbain, un espace de qualité.

2440 Alors, la première chose, c'est qu'il faut qu'il y ait quelque chose à regarder. Il faut que ça soit suffisamment grand; il donne l'exemple d'une place, et il situe la taille de la place à peu près à 80 mètres, parce que 80 mètres c'est la limite à partir de laquelle vous n'êtes plus capable de reconnaître la physionomie de quelqu'un qui vient au loin. Donc, au niveau des contacts sociaux, ça, c'est crucial. Bon. Là, on n'a pas 80 mètres. On l'a peut-être dans une direction, mais pas dans l'autre. Il n'y a rien à regarder, même si c'est...

2445 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vais vous demander de...

**M. PIERE ZOVILÉ :**

2450 Oui, j'ai presque fini.

**LA PRÉSIDENTE :**

2455 Allez-y, allez-y.

**M. PIERE ZOVILÉ :**

2460 Il n'y a rien à regarder, pour l'instant, quand on voit les dessins de la Ville. Bon, oui, les infographies, c'est l'art de bien vendre n'importe quoi si on a décidé que c'était comme ça. Moi, j'en fais des images numériques depuis plus de 30 ans, O.K., puis, bien, des fois, il faut faire des images qui mentent et d'autres fois, on fait des images qui donnent la réalité.

Donc, Jan Gehl dit : il faut qu'il y ait de l'activité. Alors, l'activité, ça peut être un bac à sable avec des enfants qui jouent, un terrain de pétanque... quand il y a des gens qui ont une activité, il y a automatiquement des gens qui vont s'arrêter pour les regarder.

2465

La troisième chose, il dit : bien, il y a les commerces, il y a les activités, une terrasse et toutes ces choses-là. Bon, je n'ai pas retrouvé la station exacte, je voulais la mettre, malheureusement, je n'ai pas eu le temps, il y a encore deux ou trois choses de plus, mais quand on regarde ça, on se rend compte que l'espace de la Ville ne correspond à rien. Il n'y a rien pour nous là-dedans, sauf peut-être les « squidgy » qui pourront avoir un lieu de travail avec un espace attenant, parfaitement adapté à ce que le reste de la famille, avec les nombreux chiens, puisse continuer à faire la manche dans le passage.

2470

Malheureusement, c'est juste ce que je vois dans cet espace-là. Et ça a été présenté d'une façon où on avait l'impression qu'on voulait camoufler que, finalement, il n'y avait pas de problème dans ce coin-là et que là, on s'inventait des problèmes pour condamner un passage...

2475

**LA PRÉSIDENTE :**

Je vais vous demander de conclure parce que votre temps..

2480

**M. PIERRE ZOVILÉ :**

...qui a dû coûter une fortune, de par sa géométrie, et qui à mon sens ne devrait pas être fermé, de même qu'on devrait absolument avoir la piste cyclable qui se promène le long de la voie de chemin de fer, de façon à ce que le geste de la Ville rejoigne ses propos en matière de développement durable et de quartier dynamique et en santé.

2485

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, Monsieur Zovilé. Vous avez un peu dépassé votre temps.

2490

**M. PIERE ZOVILÉ :**

2495 Bien, écoutez, je suis le dernier client, là.

**LA PRÉSIDENTE :**

2500 Peut-être pas le dernier, je ne sais pas, je vais quand même... j'avais madame Line Larocque qui était prévue à 22 h, est-ce qu'elle est venue entretemps? Non? Bon, malheureusement. Voilà. Question?

**Mme JUDY GOLD :**

2505 Non, je n'ai pas de question, mais merci beaucoup, c'est bien apprécié.

**M. PIERE ZOVILÉ :**

2510 Bienvenue.

**LA PRÉSIDENTE :**

Voilà.

2515 **M. PETER JACOBS :**

Encore une fois, je trouve l'animation assez intéressante.

**M. PIERE ZOVILÉ :**

2520 Bon, merci.

**M. PETER JACOBS :**

2525 Parce que je partage votre point de vue qu'il est très difficile de comprendre les enjeux de transport sur une carte, même s'il y a des couleurs et ça nous informe de façon, je pense, assez convaincante de ce que sont les enjeux. Les solutions sont peut-être encore à rechercher, mais j'apprécie énormément cet effort que vous avez pris et je pense que ça va nous aider, en tant que Commission.

2530

**M. PIERE ZOVILÉ :**

Ça me fait beaucoup plaisir.

2535

**M. PETER JACOBS :**

À mieux comprendre les points qui sont questionnés.

2540

**M. PIERE ZOVILÉ :**

2545

Bien, je vous remercie beaucoup, ça me va droit au cœur, d'autant plus que c'est vraiment quelque chose sur lequel j'ai mis beaucoup d'effort et c'est tout en ligne sur mon site, là. Il y a aussi tout un tas d'autres choses. Je pense que ça serait effectivement une bonne chose si ça pouvait être versé dans les pièces à conviction du dossier et que les utilisateurs puissent avoir un lien direct pour rejoindre ces...

**LA PRÉSIDENTE :**

2550

Je pense que ça l'est déjà. Oui, parce qu'une fois que vous nous l'avez remis, effectivement, ça va se retrouver sur le site.

**M. PIERE ZOVILÉ :**

2555           Merci. Je m'excuse d'avoir un peu abusé de ma dernière position.

**LA PRÉSIDENTE :**

2560           Non, ce n'est pas très grave. Écoutez, comme vous dites, vous étiez le dernier client. Alors, bien, écoutez, ça conclut puisque madame Larocque n'est pas parmi nous, donc ça conclut cette phase ce soir. Je ne sais pas si la Ville souhaite se prévaloir de son droit de réplique? Non? Tout va bien?

2565           Alors, je vous donnerais, à ce moment-là, rendez-vous pour la troisième et dernière séance qui aura lieu lundi prochain, dans la même salle. Merci beaucoup et bonne soirée.

**AJOURNEMENT**

\*\*\*\*\*

2570           Je soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle, certifiée sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des propos recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout selon la loi.

2575           **ET J'AI SIGNÉ :**

---

**YOLANDE TEASDALE**