

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE  
DE MONTRÉAL**

**ÉTAIENT PRÉSENTS :** Mme Dominique Ollivier, présidente de l'Office  
M. Bruno Bergeron, président de commission  
Mme Danielle Landry, commissaire ad hoc  
M. Jacques Internoscia, commissaire ad hoc  
Mme Élise Naud, analyste

**FORUM CITOYEN NAMUR-HIPPODROME :  
QUARTIER INNOVANT ET DURABLE**

---

**PANEL 1 : QU'EST-CE QU'UN ÉCOQUARTIER? QU'EST-CE QU'ON ENTEND PAR  
CARBONEUTRALITÉ? QUELS APPRENTISSAGES PEUT-ON TIRER DES EXPÉRIENCES  
EXISTANTES ET COMMENT ENVISAGER L'AVENIR?**

---

Séance tenue le 23 janvier 2020  
Hôtel Ruby Foo's  
7655, boulevard Décarie  
Métro Namur

## TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 23 JANVIER 2020

PANEL 1 : QU'EST-CE QU'UN ÉCOQUARTIER? QU'EST-CE QU'ON ENTEND PAR CARBONEUTRALITÉ? QUELS APPRENTISSAGES PEUT-ON TIRER DES EXPÉRIENCES EXISTANTES ET COMMENT ENVISAGER L'AVENIR?

### PANÉLISTES :

M. Jean-François Lefebvre .....	3
M. Richard Morin.....	8
M. Christian Yaccarini.....	13

### PÉRIODE DE QUESTIONS :

M. Michael Shafter .....	23
Mme Louise Constantin .....	27
M. Charles Grenier.....	28
Mme Darby MacDonald .....	33
M. Ron Rayside.....	34
M. Ève Gauthier .....	35

AJOURNEMENT

**PANEL 1 :**  
**QU'EST-CE QU'UN ÉCOQUARTIER? QU'EST-CE QU'ON ENTEND PAR**  
**CARBONEUTRALITÉ? QUELS APPRENTISSAGES PEUT-ON TIRER DES EXPÉRIENCES**  
**EXISTANTES ET COMMENT ENVISAGER L'AVENIR?**

5

**M. AKOS VERBOCZY, animateur :**

10 Alors notre prochaine activité ici, c'est la table ronde sur les écoquartiers. Alors qu'est-ce qu'un écoquartier? Qu'est-ce qu'on entend par la carboneutralité? Parce que ça, c'est un des éléments qui a mis au jeu par la Ville de Montréal pour le développement du quartier. Et quel apprentissage peut-on tirer des expériences existantes et comment envisager l'avenir?

15 Et là, dans ce cas-là, on a pris des expériences plus locales, plus près de chez nous. Et il y a trois personnes qui vont nous en parler. Alors je vous les présente puis je vais leur demander de prendre place.

20 Alors tout d'abord, monsieur Jean-François Lefebvre qui est corédacteur de *Imagine Lachine-Est*. Assoyez-vous là.

Monsieur Richard Morin qui est professeur associé à la retraite au Département d'études urbaines et touristiques de l'UQAM.

25 Et finalement, monsieur Christian Yaccarini qui est président et chef de direction de la Société de développement Angus que j'invite aussi à prendre place.

30 Bienvenue. Servez-vous de l'eau, parce que vous allez peut-être en avoir besoin parce qu'on va vous demander de faire des présentations un après l'autre au lutrin, ici, et ça va être dans cet ordre-là que vous allez parler, dans l'ordre auquel je vous ai présentés.

You have the presentations and the bios of the people who are on the stage right now, and you're going to be able to ask questions, as before, in English, if you wish so.

35 Alors monsieur Lefebvre, on va vous écouter en premier. Je vais vous faire une petite présentation. Et votre diapo va apparaître par magie derrière vous.

**M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

40 Est-ce que j'ai à utiliser ceci?

**M. AKOS VERBOCZY :**

Oui, si c'est ce que vous désirez faire. C'est bon, vous allez vous débrouiller? Parfait.

45 Alors monsieur Jean-François Lefebvre enseigne en tant que chargé de cours au Département d'études urbaines et touristiques à l'École des sciences de la gestion de l'UQAM. Il a contribué à plusieurs travaux de recherche sur l'énergie des transports et l'aménagement, notamment au sein du Groupe de recommandations et d'actions pour un meilleur environnement, le GRAME communément appelé. Il est président fondateur de l'organisme Imagine Lachine-Est, lequel vise à faire la promotion des écoquartiers en général tout en oeuvrant à favoriser  
50 l'aménagement de véritables écoquartiers exemplaires et carboneutres dans le secteur de Lachine-Est.

55 Alors monsieur Lefebvre, on vous écoute, vous avez environ 10 minutes. On va faire les trois présentations une après l'autre et après, on va ouvrir la période de questions du public, si ça vous convient. C'est bon? Monsieur Lefebvre, on vous écoute.

**M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

60           Merci. Donc en fait, la présentation qu'on vient de voir était sur un aspect, beaucoup l'aspect social, mais le concept d'écoquartier est un concept, je dirais, encore plus englobant mais qui inclut le volet social.

65           Donc ici, j'ai commencé par dire « des écoquartiers carboneutres, piliers de la tension énergétique ». Je pense qu'on est rendu là. En fait, pas « je pense », nous sommes rendus là. D'abord, il faut peut-être préciser ce que n'est pas un écoquartier. Donc faire des bâtiments écoénergétiques dans un îlot isolé qui serait juste pour un groupe de personnes à revenus aisés, non, ce n'est pas le concept d'écoquartier en 2020.

70           Donc en 2020, on parle d'un milieu de vie. En fait, on parle de quartier durable, on parle de quartier complet. Le terme « écoquartier » tel qu'il est utilisé dans la francophonie maintenant, et non pas le programme écoquartier montréalais – donc je pense qu'il va falloir qu'on distingue les termes à certains moments – donc on parle d'avoir un quartier connecté à son environnement qui permet d'améliorer, en fait, de créer une nouvelle façon de vivre mais qui améliore les quartiers environnants et qui amène des solutions structurantes à long terme.

75           Donc on parle d'un modèle d'urbanisation qui permet d'avoir une meilleure utilisation des ressources et qui offre un mode de vie à ses habitants mais qui est conséquent avec nos objectifs environnementaux, notamment et principalement, la lutte aux changements climatiques.

80           Ici, j'ai mis des énumérations. Je ne passerai pas au travers, c'est juste pour indiquer. Ici, dans ce cas-ci, c'est une des approches qui est possible. Vivre en Ville a développé une approche où on y va par échelle : donc échelle de l'agglomération, échelle du quartier, de la rue, du bâtiment. Mais il y a des principes transversaux, en fait, au début, qui sont beaucoup plus fondamentaux : l'aspect équité, solidarité, c'est ce qu'on vient de voir, en fait, de la présentation précédente, mais tout l'aspect démocratie qui intègre le tout.

85

90 Oui, il y a des échelles puis ça nous amène des enjeux. Par exemple la marche, le vélo, et cetera, efficacité énergétique des bâtiments. Comme j'ai dit, c'était juste pour s'introduire. Et là, j'ai présenté la démarche proposée par Vivre en Ville. Je n'ai pas présenté la charte française tout simplement parce que je n'avais pas le temps. Mais dans le cas dans le cas de la France, c'est 20 recommandations, en fait, c'est 20 engagements qu'on devrait dire et les quartiers qui s'engagent dans la démarche écoquartier doivent travailler, répondre à ces 20 engagements. 95 Donc à ce moment-là, on n'y va pas par échelle, mais on y va par thème. On pourra y revenir par après.

100 Mais justement, puisque c'est impossible de faire une bonne présentation en quelques minutes de c'est quoi un écoquartier – parce que justement, il y a trop d'aspects – bien, ça m'amène à l'enjeu le plus fondamental, la clé c'est la gouvernance. C'est-à-dire ce qui a de plus fondamental, c'est le changement de processus. C'est-à-dire le fait d'avoir à la fois, ce que l'OCPM fait maintenant de façon systématique, ce qui était, je dirais, plus occasionnel avant, mais maintenant, ça fait plusieurs consultations qu'on a en amont des projets.

105 Et en deuxième lieu, il y en a résulté une démarche où la création, la rédaction du plan particulier d'urbanisme, ou en tout cas de la planification, se fait maintenant avec la population, avec les organismes communautaires, avec la Ville et l'arrondissement.

110 Donc ça, c'est déjà en cours dans plusieurs quartiers, puis bon, on peut supposer que Namur-Hippodrome, on s'en va vers ça, j'ai comme bien l'impression.

115 De mon côté, je peux parler quand même pendant quelques secondes de notre expérience puisque je suis de l'organisme Imagine Lachine-Est aussi, et on a tenu – puis bon, avec la collaboration avec l'OCPM, on s'inscrit à l'intérieur de l'ensemble du processus de consultation – on a eu un Sommet de Lachine-Est qui est un colloque similaire à ce qu'il y a aujourd'hui. Donc on a eu 200 participants et on avait d'ailleurs monsieur Alain Jund qui est le président de la Commission ÉcoQuartiers de la France qui est venu. Je pense que c'est un apport, en fait, c'est une démarche similaire, mais qui était un petit peu plus axée à ce moment-là

120 sur l'ensemble de la démarche écoquartier. Et ça a permis d'avoir un partenariat entre Lachine, l'arrondissement de Lachine et Strasbourg, qui a permis d'avoir une délégation de Lachine puis de la Ville de Montréal qui a été l'été dernier à Strasbourg et une délégation de la Ville de Strasbourg qui est venue rencontrer les gens de tous les grands projets de la Ville de Montréal en octobre dernier.

125 Et je pense que Montréal est vraiment due et prête comme ville pour avoir son propre programme écoquartier, donc son propre encadrement écoquartier qui va, en fait, être lancé par les expériences menées de façon innovante par les quelques quartiers qui sont actuellement en démarche de concertation là-dessus.

130 Bon, c'est quoi le label écoquartier en France? Les quatre étapes : un écoquartier en projet, en chantier, livré et confirmé.

135 Pourquoi j'ai dit « une démarche participative » plutôt que d'arriver avec une liste d'épicerie de mesures? C'est parce qu'il y a des mesures qui sont fondamentalement plus importantes et plus structurantes. Donc le programme LEED est intéressant, mais il ne faut pas qu'on s'arrête à aller chercher des points pour un robinet à débit réduit et qu'on passe à côté d'un programme extrêmement structurant à côté. Donc il faut faire l'inverse, c'est-à-dire qu'il faut asseoir les gens, faire le meilleur projet. D'ailleurs, monsieur Yaccarini, c'est un peu la démarche exceptionnelle qu'ils ont faite, un peu dans ce sens-là.

140 Donc j'amène quand même quelques éléments ici. Comme j'ai dit, je ne faisais pas de liste d'épicerie, mais je voulais souligner par exemple, à gauche, il faut maintenant qu'on pense la gestion de l'énergie pour les bâtiments à l'échelle du quartier. Il y a énormément d'opportunités qu'on peut aller chercher qu'on n'avait pas avec des systèmes de chauffage, climatisation séparés. Ça peut permettre la géothermie, et cetera.

145 Deuxièmement, aménagement axé sur les transports collectifs. Et là-dessus, je pense qu'un grand défi, c'est de développer un réseau de tramway à Montréal, parce que c'est le

moyen de transport qui permet d'amener à meilleur coût le plus de dessertes, le plus de kilomètres de dessertes qui est accessible.

150

Le troisième, c'est tout le verdissement qui peut être permis, le fait de réduire la place de l'auto en surface, mais également adopter des nouveaux outils comme le coefficient de biotope par surface.

155

Ensuite, les transports. Oui, tous les transports en commun ont un rôle à jouer, mais il faut quand même voir que ce qui nous manque actuellement dans notre panoplie d'outils, c'est le tramway qui est quand même dix fois moins coûteux que va l'être le REM ou le métro.

160

Et là, qu'est-ce qu'un écoquartier carboneutre? Bien, de façon plus spécifique, c'est de prendre l'enjeu des changements climatiques qu'on voit comme étant le plus grand défi environnemental, le plus grand défi, même je dirais, de notre société, mais que ça soit un élément clé de la prise de décision dans l'ensemble du processus, tout simplement.

165

Et là, pour illustrer, à droite, en haut, ça, c'est l'écoquartier Confluence à Lyon. Et en bas, c'est l'écoquartier Vauban à Fribourg en Allemagne, donc les deux autres diapos.

170

Dans les étapes, la dernière étape, ça va être le processus, je dirais, de certification et d'évaluation. On n'est pas encore au stade, je dirais, d'avoir une méthode. J'indique qu'il y en a plusieurs qui existent, et probablement que dans le cadre de projets pilotes qui se feraient cette année, ce serait l'expérience et une certaine flexibilité qui ferait que différents outils peuvent être utilisés à ce moment-là.

Et avec ça, j'ai terminé dans les temps. Voilà.



175 **M. AKOS VERBOCZY :**

Merci beaucoup. Vous avez été exemplaire sur le temps. Et beaucoup d'éléments là-dedans, notamment la définition de la carboneutralité, la définition des écoquartiers. Je pense que nous y reviendrons, notamment avec... Là, ne vous faites pas mal, monsieur Morin. Parce que Richard Morin, il est détenteur d'un doctorat en urbanisme et membre de l'Ordre des urbanistes du Québec.

180 Il a été professeur au Département d'études urbaines et touristiques de l'UQAM pendant 38 ans, aujourd'hui à la retraite.

185

**M. RICHARD MORIN :**

J'ai enseigné à monsieur Bergeron.

190 **M. AKOS VERBOCZY :**

Et vous avez enseigné à monsieur Bergeron.

**M. RICHARD MORIN :**

195

Et j'ai enseigné aussi à Jean-François et à Éric Gauthier.

**M. AKOS VERBOCZY :**

200 Alors ses principaux domaines d'enseignement et de recherche ont trait aux dimensions sociales de la ville, au développement local et communautaire, à la gouvernance urbaine, à l'habitation sociale, aux populations marginalisées, au développement urbain durable.

205 Alors il est auteur et coauteur de plus d'une centaine de publications et de près d'une centaine de communications et de conférences au Québec et à l'étranger dont la suivante. On va l'écouter maintenant. Monsieur Morin, bienvenue.

**M. RICHARD MORIN :**

210 Bon après-midi. Alors on m'a demandé tout récemment de vous parler d'une expérience de l'écoquartier existant et enfin, j'ai choisi de vous parler de l'expérience de Vauban parce que finalement, je l'ai vu très récemment à l'été dernier. Donc j'étais en colloque à Strasbourg, pour faire un lien avec l'exposé de Jean-François, et il y a eu une visite guidée à Vauban à 90 kilomètres de Strasbourg. Alors j'ai passé deux, trois heures dans le quartier, donc je n'ai pas une  
215 connaissance approfondie du quartier, mais j'ai beaucoup lu. Alors depuis trois semaines, j'ai beaucoup lu.

220 Alors la présentation va porter à la fois sur des observations dont témoignent certaines photos. Ces photos-là ne reflètent qu'une image partielle du quartier, mais j'ai beaucoup d'informations, peut-être trop. Alors je vais passer rapidement puis on pourra y revenir finalement dans la période de discussion.

225 Alors rapidement, Vauban est un des écoquartiers les plus cités – donc c'est facile de documenter – et des plus visités. Dans certains documents, on parle de 25 000 à 30 000 visiteurs par année de ce quartier. Vauban est située à Fribourg-en-Brisgau, donc une ville dans le sud-ouest de la France qui, souvent, est une des villes, qui est la ville la plus ensoleillée et la plus chaude dans certaines années. Tout ça pour insister sur le fait qu'il y a une énergie soleil qui est assez importante.

230 Alors c'est une ville de 230 000 habitants. Les emplois y sont surtout concentrés dans le secteur des services, donc services publics et services privés, universités, fonction publique. On y mène des recherches sur l'énergie solaire depuis plusieurs années. On y produit des panneaux photovoltaïques. On a innové, il y a déjà plusieurs années, en interdisant l'accès au centre-ville

235

aux autos. Donc ici, ce sont des photos de Fribourg. Donc vous avez le centre-ville où on ne trouve pas de voitures, mais des piétons, des vélos et des tramways.

240

Alors donc, on y fait un fort usage du tramway, du vélo et de la marche. Le coût du logement est cependant un des plus élevés en Allemagne. Et il faut noter que dans les années 70 et 80, il y a eu de fortes mobilisations antinucléaires, ce qui explique que Vauban est devenue, en fait, ce qui explique en partie que Vauban est devenue un des bastions du parti vert en Allemagne. Et les résidents de Vauban ont élu un maire vert en 2002.

245

Alors le quartier Vauban a été construit sur le site d'une ancienne base militaire qui était occupée par les forces françaises dès 1945 et c'est pourquoi on l'appelle le quartier Vauban, ça a été nommé par les Français comme tels.

250

Alors les Français ont quitté la base après la chute du mur de Berlin, donc ont quitté la base en 91. Le site a été racheté par le gouvernement allemand qui l'a ensuite revendu à la municipalité pour 20 millions d'euros. La construction résidentielle du site a démarré en 1998 et s'est terminée en 2015, pour un total de 2 000 logements et 5 600 habitants.

255

Alors le projet de développement du quartier Vauban se caractérise par son processus participatif, ses collectifs d'autoconstruction, l'accent mis sur les énergies renouvelables et sur la priorité au transport collectif et enfin, sur l'objectif de mixité sociale.

260

Alors donc, dès 1992, donc après que les Français eurent libéré l'espace, des étudiants, des militants écologistes et des personnes à faibles revenus ont occupé illégalement certaines casernes du site et ont aussi revendiqué que le site soit voué à un usage résidentiel à vocation sociale et écologique. Ces événements ont été suivis, en 1993, par la décision du Conseil municipal d'affecter la zone à une fonction résidentielle, par aussi le fait que l'université ait acheté six casernes pour loger 600 étudiants. Et aussi par le fait que le SUSI, qui est un collectif qui regroupait étudiants, militants, personnes à faible revenu, a pu acheter quatre casernes pour un total de 45 logements.

265 Et surtout, ça a été suivi, tout ça, par la création du Forum Vauban, qui est une association regroupant étudiants, militants, les premiers occupants et aussi futurs habitants, qui a été soutenue par la Ville et qui a été considérée comme partie prenante du processus d'aménagement et de développement depuis 1995.

270 Alors les apports du Forum Vauban sont très nombreux : organisation de la participation citoyenne; constitution de différents groupes de travail sur les énergies, les transports, l'architecture, la participation publique; diffusion d'information auprès des futurs acheteurs et résidents – donc information, par exemple, sur l'architecture écologique, sur les économies d'énergie – l'intégration au concept d'aménagement initialement adopté par la Ville qui prévoyait  
275 déjà une mixité fonctionnelle et sociale, le transport actif, les énergies renouvelables – donc trois éléments importants qu'on a rajoutés – l'absence de stationnement privé sur le site; la conservation du peuplement forestier et la transformation d'une caserne en maison de quartier comme on voit sur la photo.

280 Le Forum Vauban aussi a contribué à ce que la Ville donne préséance dans la vente des terrains à des collectifs d'achat construction qu'on appelle le Baugruppen qui sont en fait des groupes d'autopromotion, et à la place de donner finalement priorité aux promoteurs privés. Alors le Forum Vauban a cessé ses activités en 2003 et a été remplacé en 2005 par l'Association du quartier Vauban.

285 Alors les Baugruppen, qu'est-ce que c'est? Ce sont donc des groupes d'autopromotion qui regroupent 10 à 50 ménages, qui sont agréés par la Ville selon un système de pointage qui favorise les constructions écologiques, l'absence d'autos, certaines populations. Donc les gens achètent en groupe un terrain qui est divisé en parcelles, décident en groupe de l'architecture des  
290 bâtiments à construire, des modes d'énergie, des équipements qu'ils vont partager, des appels d'offres aux différents entrepreneurs. Ils sont accompagnés généralement d'un médiateur et d'un architecte. Ça favorise des relations sociales, le partage des coûts.

295 Une fois les constructions achevées, les modes de possession sont soit la copropriété en grande partie, soit le mode coopératif. En 2015, on dénombre 70 Baugruppen qui ont contribué à la majeure partie du développement du site, qui est un site très dense.

300 En ce qui concerne les énergies renouvelables, le système de pointage et les contrats qui avaient des clauses ont favorisé donc la construction à faible consommation énergétique. On retrouve trois types de maisons : des maisons à faible consommation aux normes de la Ville de Fribourg qui sont beaucoup plus basses que... en fait que les normes font en sorte qu'on consomme beaucoup moins qu'en Allemagne en général. Il y a des maisons passives à très faible consommation et il y a des maisons positives qui produisent plus que consommer et les surplus, finalement, sont versés dans le système de réseau de distribution publique.

305 Alors ce réseau public est alimenté par une centrale de cogénération, complété l'hiver par un système à copeaux de bois et par des chaudières à gaz.

310 La gestion des pluies. Donc on prévoit finalement que les pluies puissent s'infiltrer dans le sol. Sinon, les surplus sont absorbés par les toits végétalisés et les fossés de rétention. La végétation est luxuriante sur le site aussi apporte une fraîcheur l'été qui fait en sorte qu'on n'a pas besoin de climatiseur pour se refroidir.

315 Alors transport actif, priorité. Donc Vauban a été conçu comme un quartier de courtes distances. On favorise la marche et le vélo. Donc il y a absence de stationnement privé. Pour les résidents qui ont une auto, il y a deux grands stationnements collectifs. Sur les voies secondaires, la vitesse est limitée à cinq kilomètres et les voies secondaires donnent surtout priorité aux vélos, aux piétons, et aux jeux des enfants. On peut accéder à Fribourg par le tram et par trois lignes d'autobus. Et finalement, les résidents ont accès à un service d'autopartage.

320 La mixité fonctionnelle, bien sûr, elle est vue. Parce que si on veut un quartier à courte distance, il faut qu'il y ait des choses qui soient accessibles à partir de la résidence. Donc au-delà

325 des 2 000 logements, on a construit une école, des garderies, un centre commercial, une  
épicerie, une maison de quartier, un marché bio, des parcs. Au total, il y a 600 emplois sur le site  
dans le commerce et les services, l'artisanat.

330 En ce qui concerne la mixité sociale, en fait, là, l'observation que plusieurs font, c'est  
qu'on observe une forte homogénéité de la population. Donc une grande partie des résidents  
appartiennent aux classes sociales ou à l'intellectuel, donc des cadres, des professionnels  
d'origine allemande et surtout, copropriétaires. Ça s'explique par le coût élevé des terrains et les  
coûts élevés de construction. Il y a aussi le fait que les Baugruppen regroupent des gens,  
335 finalement, qui se ressemblent. Il y a peu de logements d'une ou deux pièces pour les  
célibataires.

Il y a quelques projets qui visent des ménages à faibles revenus, comme la coopérative  
SUSI ou comme la coopérative Genova qui vise une clientèle de personnes âgées et de  
personnes handicapées.

340 Finalement, en guise de conclusion télégraphique, Vauban, un contexte particulier : ville  
ensoleillée avec tradition écologiste, friche militaire à redévelopper, forte mobilisation sociale.  
Vauban, un écoquartier innovant en matière de participation citoyenne, d'attribution de terrains à  
des collectifs, d'énergies renouvelables, absence de stationnement privé, mixité fonctionnelle.  
Vauban, cependant, n'est pas nécessairement un quartier mixte, on observe plus une grande  
345 homogénéité. Vauban, une expérience reproductible, peut-être pas. Inspirante, probablement.

Merci.

**M. AKOS VERBOCZY :**

350 Merci, monsieur Morin. Mettez votre dernière... la suivante.

355 Donc juste pour que vous puissiez visualiser la conclusion de monsieur Morin qu'on remercie pour cette belle conférence. Faites-vous pas mal, personne. Je ne sais pas si on a des assurances, mais c'est pour votre santé.

Alors maintenant, c'est au tour de monsieur Christian Yaccarini qui, selon mes notes...

360 **M. CHRISTIAN YACCARINI :**

Ne faites pas bio, donnez-moi les minutes de la bio que je puisse vous parler. Vous êtes d'accord?

365 **M. AKOS VERBOCZY :**

Je vais quand même dire au moins votre titre. J'allais dire que vous venez de loin, de la Ville de Québec où vous êtes né. Et on vous connaît comme fondateur de la Société de développement Angus qui a donné naissance, qui est devenue une référence mondiale dans le domaine de redéveloppement de friches industrielles en quartier écologique.

370 On sait qu'aujourd'hui, sur le site du quartier Rosemont, on retrouve autant la mixité de fonctions qu'une mixité sociale. C'est un site qui accueille des entreprises, des emplois, des commerces indépendants, des entreprises d'économie sociale, et a obtenu une certification LEED platine. Je présume que c'est très bien.

375 Et vous allez nous parler de cette expérience notamment. On vous écoute.

**M. CHRISTIAN YACCARINI :**

380 Bonjour, tout le monde. J'ai deux contraintes : un temps impossible, 10 minutes, et quand je suis parti du bureau, mes gens de com m'ont dit : « Christian, tout va bien en ce moment avec

la Ville, avec Québec, avec les citoyens, ne fais pas de controverses. » Ça fait que je vais faire bien attention à ce que je vais dire.

385           Rapidement, on est un cas particulier, la Société de développement Angus est un organisme à but non lucratif, donc on est un OBNL qui ne développement pas un site. On n'est pas la Ville de Bordeaux, on n'a pas la réglementation, on n'a pas les moyens. On est juste un OBNL et on travaille à l'intérieur des cadres qui sont régis par les pouvoirs, la Ville, le gouvernement du Québec, gouvernement du Canada.

390           Rapidement, le Technopôle Angus, au moment où on se parle, il a développé le terrain qui était de 2 millions de pieds carrés, 2.4 millions de pieds carrés. Aujourd'hui, le terrain est développé à peu près à 50%. On y trouve 12 bâtiments, dont le premier bâtiment industriel écologique au Canada, et on a aujourd'hui la chance d'avoir monsieur Guy Favreau qui a été  
395 l'architecte de ce projet-là. Guy est probablement le premier architecte qui a intégré le développement durable dans la conception et c'est grâce à lui si Angus a pris cette tendance-là à l'époque.

400           Alors on a une douzaine d'édifices. On a 3 000 travailleurs. On a des entreprises d'économie sociale. On a des commerces locaux, effectivement. Et tout le site développé appartient maintenant, depuis un an, à une fiducie d'utilité sociale, la Fiducie foncière Angus. Donc tout ce qui est développé appartient à une fiducie, ce qui rend totalement inaliénable ce qui a été construit. Donc personne ne peut le vendre, c'est une propriété collective ad vitam aeternam puis comme dit l'autre : « L'éternité, ça dure longtemps, surtout vers la fin. »

405           C'est dans ce contexte-là, il faut le comprendre, on a deux CPE. Il faut comprendre que c'est dans ce contexte-là qu'on a parti une réflexion sur un grand terrain qu'on a sur le site, un terrain de 400 000 pieds carrés où on a parti une réflexion en disant : est-ce qu'on peut aller plus loin que ce qu'on a fait aujourd'hui?

410



Ah, c'est en anglais. Je ne sais pas comment ça se fait que vous l'avez en anglais. Moi, je ne l'ai même pas en anglais, en tout cas.

**M. AKOS VERBOCZY :**

415

C'est un service qu'on rend.

**M. CHRISTIAN YACCARINI :**

420

Voilà. Je viens de perdre une minute avec le bilinguisme.

425

L'idée était de dire : est-ce qu'on peut développer un écoquartier? Puis là, moi je n'embarque pas, je suis tout à fait d'accord avec la définition que fait Jean-François sur ce que doit être un écoquartier. Un milieu mixte, c'était ça qu'on voulait, où on allait avoir... on avait pris conscience que dans le quartier, un jeune couple qui gagne chacun 50 000 par année, qui est la moyenne des salaires au Québec – au Québec, on ne gagne pas 200 000 par ménage, on gagne entre 80 000 et 120 000 par ménage – on s'apercevait que dans notre quartier Rosemont, un jeune couple qui gagne 100 000, 120 000 était incapable d'acheter une habitation dans le quartier. Et on s'est dit : est-ce qu'on est, nous, capable d'offrir un produit compte tenu qu'on est un organisme à but non lucratif et qu'on n'est pas là pour faire du profit? Est-ce qu'on est capable d'offrir un produit qui va rencontrer ces besoins-là?

430

435

Donc on est partis sur cette idée-là : logement abordable, logement social. On est partis là-dessus, on a réfléchi. Évidemment, on a toujours notre mission qui est l'emploi. Et donc, on est arrivés avec un projet mixte, à peu près 300 000 pieds carrés de logement et 400 000, 450 000 pieds carrés de bureaux, entreprises, écoles et compagnies.

440

Une des raisons pourquoi aussi on voulait logements et entreprises, c'était au niveau de la gestion de l'énergie. Il y a énormément d'énergie qui est évacuée. Donc on a voulu mettre une boucle énergétique qui fait en sorte que l'énergie produite par les bâtiments, bureaux le jour, qui

normalement sort par la cheminée, à la place, on va le capter et on va le transférer vers les bâtiments résidentiels qui, eux, sont en demande d'énergie le soir et la fin de semaine. Donc c'était ça la boucle. Ce qui permet de faire en sorte qu'on réduit la consommation d'énergie de 40% et les gaz à effet de serre de 26%.

445

Même chose pour l'eau. On a travaillé énormément avec les architectes du paysage, ce n'est pas des grandes technologies – un écoquartier, ça ne veut pas dire technologies – où on récupère 95% de l'eau de pluie et on réutilise, on baisse la consommation d'eau potable de 40%.

450

On m'a demandé d'insister beaucoup sur qu'est-ce qu'on ferait autrement aujourd'hui. On est en construction, qu'est-ce qu'on ferait autrement? Et là, ça m'amène à parler plus du volet citoyen. J'ai un beau chiffre ici. Rosemont-Petite-Patrie, notre arrondissement, c'est 140 000 de population. On parlait tantôt de Bordeaux à 250 000, Vauban à 230 000. Alors Rosemont-Petite-Patrie, c'est 140 000 à peu près de population : à peu près 65 000 dans Rosemont, à peu près 5 000 habitants dans tout le quartier Angus et 190 personnes qui avaient droit de vote lors du référendum, s'il y avait un référendum.

455

Alors vous voyez déjà une dynamique où tu as 190 personnes qui ont pratiquement le droit de vie et de mort sur un projet dans un arrondissement de 140 000 et dans un quartier de 60 000 et dans un sous-quartier de 5 000.

460

Alors quand on parle de débat citoyen, participation et démocratie, il faut aussi placer les choses dans leur contexte. Angus – et là, je vois beaucoup de monde sourire, ça me fait plaisir – Angus, on a fait énormément de, pas juste de la consultation, consultation et participation en amont du projet pour arriver au projet dont je vous fais un peu état aujourd'hui. Donc assemblées, ateliers, rencontres, rencontres séparées, groupes communautaires, institutions, citoyens, et cetera. Tout allait bien. Tout allait bien, on avançait. On a dépensé 1.2 M\$ pour faire le plan d'aménagement – et je vous rappelle qu'on est un OBNL non subventionné – tout allait bien, jusqu'à temps où on arrivait proche du moment où on allait à l'arrondissement faire l'adoption du règlement.

465

470

Et les fameuses 210 personnes qui sont à côté, on a organisé une soirée juste pour eux, et là, ça a été la démolition en règle de notre projet. 210 personnes qui ont le droit de vote. En nous disant : « Vous faites, un, trop de hauteur... » Ah oui, c'est ça, c'est ça, non.

475

Nous, notre projet, c'était 20% de logements sociaux, 80% de logements abordables. On était là-dedans. Quand je vous disais qu'on voulait que ça soit la classe moyenne, 80 000, 120,000 qui achètent. Donc nous, on faisait du logement abordable et du logement social. Et on demandait un changement de hauteur pour passer à huit étages. Et là, j'exagère un peu, ce n'est pas tout le monde des 210 qui étaient là, mais il y avait 80 personnes qui sont venues et qui s'opposaient violemment – et quand je vous dis violemment, ça sortait des tripes, je vous le jure – au projet en disant : « Un, c'est trop haut, vous allez cacher notre vue du Mont-Royal. » Vous ne le savez pas, mais la charte de l'ONU assure à tout citoyen de Montréal la vue sur le Mont-Royal. C'est un droit fondamental à Montréal, la vue sur le Mont-Royal. « Vous allez nous cacher la vue sur le Mont-Royal. En plus, vous faites du logement abordable, ça va faire baisser la valeur de nos propriétés. Donc s'il vous plaît, réduisez la hauteur de vos bâtiments et faites des maisons à 700 000 à 800 000. Ça, ça va donner de la valeur à nos bâtiments. »

480

485

Alors évidemment, tu es pris au dépourvu, tu ne sais pas quoi faire, tu paniques, on passe au conseil d'arrondissement dans tant de temps. Puis là, ce monde-là, ils ont le droit de vote. Dans un effort de conciliation, j'ai eu une mauvaise idée ce soir-là. Alors quand Patrick m'a dit : « Qu'est-ce que tu referais? », j'essaierais d'éviter les mauvaises idées spontanées. J'ai dit : « OK, on va baisser de huit étages à six étages. » Six étages étant la hauteur maximum prévue par le règlement à l'époque. Donc, regardez, je ne demanderai pas de la hauteur, on va descendre à six étages.

490

495

J'ai fait de cet engagement-là puis on l'a respecté, mais il y a eu des effets dont je vais vous parler dans une minute si on me laisse le temps. Mais les personnes, même si je baissais de six étages, elles n'étaient pas d'accord avec le projet. Du logement abordable, ils n'en voulaient pas; du logement social, ils n'en voulaient pas; des résidences étudiantes, ils n'en

500

voulaient pas puis il y en a certains qu'ils ne voulaient même pas d'immigrants. Donc on s'est retrouvés complètement coincés, on se disait : si on continue comme ça, on ne passera pas au référendum.

505           Donc on a changé complètement la formule, on est allés en ce qu'on appelle en article 89, on a perdu un an. On est allé à l'Office, monsieur Bergeron était d'ailleurs le président de la consultation ce moment-là, et on a fini par avoir le règlement qu'on voulait. Sauf qu'on est passés de huit à six étages. Ça a l'air banal, ça, huit à six étages. Ça a fait en sorte qu'au lieu d'avoir ce qu'on voulait, 80% de logements abordables et 20% de logements sociaux, on a été obligés de  
510 réduire de moitié le logement abordable. Parce qu'à un moment donné, tu as un coût que tu n'es pas capable de rencontrer. Faire un ascenseur pour six étages ou faire un ascenseur pour huit étages, le coût est marginal.

515           Il y a plein d'éléments comme ça qui fait que la densité devient fondamentale si tu veux faire du logement abordable. Tu ne peux pas faire du logement abordable avec les coûts de construction aujourd'hui, avec les coûts de terrains aujourd'hui, à faible densité. C'est impossible. C'est mathématiquement impossible. On l'a essayé de toutes les façons. Nous, dans Angus, on va arriver *break even*. Ce que ça nous coûte, c'est le prix qu'on vend. Il n'y a personne qui fait ça au monde, de vendre à ton coûtant.

520           Alors s'il y a une chose que je ne ferais pas, c'est cette mauvaise idée que j'ai eue ce soir-là pour essayer de trouver un compromis de baisser la densité. C'était une erreur, puis mon équipe me la rappelle à toutes les semaines.

525           Ce que je veux vous dire, c'est que ça prend de la maturité puis de la réflexion quand on part une démarche comme celle qui est en train d'être partie – puis je vois nombre de personnes dans la salle, puis je me dis : wow, c'est bien parti pour le projet Namur – c'est d'avoir une réflexion globale et ne pas s'accrocher à une chose. Il y a des compromis qu'il faut faire et il faut les faire si on veut avoir à la fin un projet intéressant.

530

Il ne me reste plus de temps.

**M. AKOS VERBOCZY :**

535 Bien, c'est une bonne conclusion quand même. Merci beaucoup. Alors juste une petite période de questions. Bien, petite, c'est pour décourager les gens de sortir de la salle. Chacun a ses stratégies improvisées.

540 Alors oui, quelle leçon pour Namur-Hippodrome des expériences que vous avez présentées? Ou une autre façon de poser la question, c'est : par quoi commencer ou par quoi ne pas commencer quand on regarde les exemples que vous nous avez rapportés d'Europe ou de Rosemont?

Vous voulez y aller, monsieur Morin?

545

**M. RICHARD MORIN :**

550 Bien, c'est sûr comme je l'ai dit en conclusion que le cas de Vauban est un cas très spécifique et un contexte vraiment qui lui est propre. Cependant, ce qu'on peut retenir, c'est quand même les principes. La participation citoyenne. On avait un outil qui était le Forum Vauban, donc qui est un outil qui était propre aussi à ce quartier-là. Il y avait le principe aussi des économies d'énergie. Donc on a beaucoup misé sur le solaire, parce que c'est une ville très ensoleillée.

555 Ici, il y a une autre façon finalement d'avoir des économies d'énergie. On a aussi favorisé un quartier avec priorité aux piétons et aux vélos. Donc c'est un autre principe. Donc on est allé jusqu'à interdire les stationnements privés. Il reste que le quartier est resté très attractif pour même des nouveaux résidents qui ont peu, finalement, d'automobiles ou qui n'en ont pas du tout.

560 Puis finalement, je pense qu'il y a la question de la verdure. On le voit sur les photos et  
quand on arrive à Vauban, par rapport à d'autres quartiers, écoquartiers que j'ai visités, on dirait  
qu'on est en forêt. Je veux dire, on a préservé le couvert forestier et on a beaucoup planté et ce  
qui fait que c'est un quartier qui est très agréable sur le plan, finalement, pour l'été.  
Nécessairement, il y a la fraîcheur, mais qui est un quartier, finalement... C'est pour ça finalement  
565 que beaucoup de gens veulent y vivre, parce que la verdure, finalement, procure ce confort, je  
dirais, ce rapport à la nature qui est fort important.

Puis en dernier lieu, je pense qu'il y a la question de la mixité fonctionnelle. Ça, je pense  
que du côté finalement d'Angus, on a beaucoup misé sur ça. Il y a d'abord des emplois et  
570 ensuite, de la résidence. À Vauban, bien, on a misé sur les deux, parce que dès les premières de  
construction de résidences, on a construit une école et des garderies. Donc comme je l'ai dit,  
pour faciliter un quartier aux courtes distances, mais encore faut-il que les gens puissent aller  
d'un point à l'autre et qu'il y ait un intérêt à y aller. Et donc c'est pour ça que ça prend un quartier  
avec des services, des commerces et des parcs, et cetera.

575 La question de la mixité, effectivement, c'est un objectif du départ. Il y a beaucoup d'écrits  
qui finalement constatent que, comme je l'ai dit, qu'on assiste plus à une homogénéisation de la  
population. Donc la mixité est discutée, mais disons que ce n'est pas un échec total, mais ce  
n'est pas ce qu'on visait initialement. Donc comment créer de la mixité? On n'est pas en France  
580 comme on l'a vu. Au Québec, les financements dépendent beaucoup des gouvernements fédéral  
et provincial puis quand il y a des chicanes entre les deux, bien, ça retarde aussi l'octroi des  
financements.

585 Donc la difficulté finalement de créer véritablement un quartier mixte, je pense que c'est  
une des leçons de Vauban.

**M. AKOS VERBOCZY :**

Merci. Monsieur Lefebvre?

590

**M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

595

Pour faire suite à monsieur Morin, il a parlé du verdissement, je dirais la clé qui a fait la différence dans les écoquartiers – puis je vais dire les écoquartiers – c'est la réduction de la place occupée par l'auto. C'est une condition fondamentale. Quand on laisse entre le tiers et la moitié de la surface de nos villes pour l'auto, bien, on enlève tout l'espace pour la qualité de vie. Donc c'est un élément fondamental. Évidemment, pour rendre ça acceptable, c'est pour ça justement que le fait d'intégrer du transport collectif et généralement le tramway est fondamental.

600

Là, je pense qu'il y a un petit élément aussi sur le fait qu'on a vu des exemples, mais comme ça donne l'impression un peu que, oui, il y a quelques exemples. Je dois souligner, c'était dans ma présentation, mais l'ai fait vite, en France, en 2019, ils ont célébré le 10<sup>e</sup> anniversaire de leur programme écoquartier, ils sont rendus à 600 quartiers certifiés ou en voie de l'être. Donc ce n'est pas marginal. Et on parle d'autres pays, j'ai visité le quartier Vauban, j'ai visité aussi à Malmö également, en Suède, puis bon...

605

610

Et pour finir, pour ne pas étirer, dernier point que je dirais majeur. Je reviens à l'enjeu de changement climatique, l'écoquartier Royal Stockholm Seaport, un immense quartier portuaire à Stockholm. Ils ont déjà prévu que ceux qui vont rentrer dans le quartier – puis je l'ai visité, il était en construction – c'est 2 tonnes de gaz à effet de serre maintenant et ils ont prévu qu'ils soient carboneutres pour 2030. C'est-à-dire que tout est pensé dans la conception du quartier pour faire en sorte qu'on a limité l'impact de ceux qui allaient y vivre. Et là, on parle d'un quartier de plusieurs dizaines de milliers de personnes.

615

**M. AKOS VERBOCZY :**

C'est intéressant. Monsieur Yaccarini?

**M. CHRISTIAN YACCARINI :**

620

Deux choses. Je ne sais pas c'est quoi la dynamique qui est autour de l'hippodrome, de Namur-Hippodrome, je ne sais pas comment la Ville compte le développer, est-ce qu'elle compte le faire elle-même, je ne sais pas c'est quoi la dynamique de développement.

625

Ce que je dirais, c'est quand on travaille avec les citoyens, il faut s'adresser à l'intelligence des gens et d'amener tous les faits sur la table. Entre autres, quand on fait des quartiers comme ça, quand on développe des quartiers comme ça, l'argent est un élément. Dans les consultations publiques, on ne parle jamais d'argent. On fait des projets puis l'argent, ce n'est pas là. Alors qu'elle est au cœur des développements. La question financière, elle est là.

630

Bien, toi, tu parlais de Vauban, tu disais : « Le gouvernement a vendu à la Ville le terrain pour 22 millions d'euros. » Bien, ça a un coût puis la Ville a été obligée de le rentabiliser puis peut-être, je ne le sais pas, mais peut-être une des raisons pourquoi il n'y a pas beaucoup de mixité sociale, c'est que le coût du foncier était trop élevé pour faire du logement social ou du logement abordable, alors que là, c'est une transaction entre pouvoirs publics. Je veux dire, il y a quelque chose qui n'a pas marché quelque part là-dedans.

635

**M. RICHARD MORIN :**

640

J'ajoute qu'effectivement, il y avait aussi une forte décontamination à faire. Donc ça coûtait très cher.

**M. CHRISTIAN YACCARINI :**

645

Alors juste de dire que, quand on travaille sur des projets, il faut avoir – comme citoyen, je parle – la question de l'argent pour pouvoir réfléchir avec intelligence en disant : oui, c'est vrai que j'aimerais ça que ça soit quatre étages, mais là, compte tenu des coûts, je préfère avoir sept



étages puis avoir une mixité qu'avoir quatre étages puis avoir juste du monde qui gagne en haut de 150 000 dans le quartier.

650

Donc d'amener cette notion-là d'argent en amont, OK. Parce que les développeurs – j'en suis un – quand on a dépensé 1,2 M\$, quand on a passé à travers tous les processus de la Ville et qu'on se ramasse en consultation, on est à genoux. On a tout fait, on est à genoux. Alors si les citoyens n'ont pas participé à ce processus-là et qu'ils viennent questionner ton affaire, tu deviens comme un ça, là, tu deviens comme un chat en disant : « Eille, eille, eille. Ça, là, on m'avait dit de ne pas faire ça, vous ne pouvez pas me dire aujourd'hui de le refaire. »

655

Donc de dire on s'adresse à l'intelligence des gens puis on leur dit : « Oui, on pourrait faire ça, mais l'impact de ce que vous demandez, c'est cela. » Puis là, on fait des choix collectifs puis après ça, les développeurs peuvent travailler en ayant une feuille de route qui est cohérente.

660

**M. AKOS VERBOCZY :**

Merci beaucoup. J'ai déjà vu tout à l'heure quelques personnes se présenter au micro. Monsieur, on vous écoute.

665

**M. MICHAEL SHAFTER :**

My name is Michael Shafter, the organisation is the ABM, A Better Montreal. We are all ecofriendly, we are all environmentally friendly, and we want the best construction and layout for the huge Blue Bonnet Hippodrome site, a site that has never been developed in Montreal. The subject is transportation.

670

I went to the Montreal Auto Show like many other people and I saw the many, many more models of electric cars that were on display of all prices, from low to high, and what every manufacturer representative said was that we are selling more cars than the year before, and every year, a few more cars. And I said : « Well, I don't quite see it. » He says : « Yes, the big

675

680 breakthrough will come with the five-minute full charge. That is, you go into a gas station and they can charge your electric vehicle, which is environmentally friendly, within five minutes. » And I said : « Are they working on it? » He said : « It's the trillion dollar question. Yes, they are. Hydro-Québec is working on it, every think tank is working on it, the battery manufacturers, the car manufacturers. » And I said : « You mean isrealtechnology.com as well? » He said : « Absolutely. »

685 So what I say to you is welcome the cars onsite. Within five years, there will be electric vehicles. We can control the speed of the vehicle simply with a sign that says « 30 KM/h », 36 double dollars sign. You have just told them there is no speeding permitted, it is safe for our children, it is safe for our families, and we must plan for it today, before we do construction under the streets, under the buildings, under the parks, wherever that we have  
690 sufficient parking for the people that will rent, buy, whether it's affordable or high-end or social housing, because my heart is big-time in social housing.

We've got to do it, we've got to prepare for it. Let's make this project work. We should not, when it's finished, have a billion-dollar debt. We should not have something like the Big O that  
695 pales in comparison like a mouse. We can make money with this, we can provide for everything that we need, but we need a compromise of transport, public transport, private vehicle, you know, bikes, everything. If you have any comment on it, can we plan for that?

**M. AKOS VERBOCZY :**

700 Alors une question sur la place de l'automobile dans un écoquartier, plus spécifiquement dans un futur quartier Namur-Hippodrome. La place des voitures électriques qui s'en viennent, qui vont être rechargées plus facilement. Donc on peut prévoir qu'à l'avenir, ce serait l'alternative des citoyens. Est-ce que la place de la voiture devrait être limitée?  
705

**M. CHRISTIAN YACCARINI :**

710 Je vais répondre. Non, non, mais on veut être dans la vraie vie, parce qu'il faut être dans la vraie vie. On vient de vendre 120 unités familiales sur Angus, 90% du trois chambres à coucher, donc des familles avec des enfants. À peu près tout le monde qui avait des enfants, qui ont acheté qui avait des enfants, ils avaient une auto. Moi, avant d'avoir mon petit, je n'avais pas d'auto, je n'avais pas de micro-onde, je n'avais pas de laveuse à vaisselle. Le petit est arrivé, l'auto, le lave-vaisselle puis le micro-onde. En ce moment, c'est ça la réalité des gens. On peut faire semblant que ça n'existe pas, mais si je n'avais pas eu des stationnements pour ce monde-  
715 là, ils n'auraient pas acheté leur unité familiale chez nous, ils auraient été en banlieue. Parce que c'est ça qu'ils auraient fait. Parce que nous, c'était du trois chambres à coucher pour garder le monde chez nous. Si je n'avais pas eu de stationnement, ce monde-là serait allé en banlieue, ils auraient favorisé l'étalement urbain.

720 Sur Angus, on est très mesquin sur le nombre de places de stationnement qu'on donne gratuitement aux entreprises, on n'en donne vraiment pas beaucoup, en disant : « Nous, ce qu'on va vous donner à la place, c'est une carte OPUS à tous les mois pour vos employés. »

725 Ceci dit, quand une entreprise vient chez nous, elle me pose deux questions : combien ça coûte le loyer, puis combien de place de stationnement que j'ai? C'est ça la réalité. Alors on a réduit énormément. Oui, les voitures électriques, mais si on remplace une auto à gaz par une auto électrique, OK, c'est correct, il y a moins de gaz à effet de serre, mais c'est une auto pareille, puis là, la question du *parking* se pose pareil. Qu'elle soit électrique ou pas, il faut la *parker* quelque part. Ce n'est pas simple, c'est ça que je veux dire, ce n'est pas simple.

730 Si j'avais fait mes 120 condos en disant : « Je n'offre aucune place de stationnement » – en plus que dans l'écoquartier, la rue est piétonne, ce n'est pas une rue où on peut stationner, donc tous les stationnements sont souterrains – je n'aurais pas vendu mes condos. Alors que je faisais des condos abordables pour des familles. Ça fait que ce n'est pas simple, c'est juste ça.

735

**M. AKOS VERBOCZY :**

Un élément de réponse de votre part aussi?

740 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

Oui. Bien, je voudrais compléter.

745 We don't have the choice to go to electric vehicles. Bon, it's one thing. But electric vehicles are acceptable only if we reduce our car dependency. Si on devient moins dépendant des autos, on n'a pas le choix. We have to think about the greenhouse gas emission of the fabrication of the battery.

750 Dans ce contexte-là, oui, on n'a pas le choix d'avoir peut-être certains espaces, mais ce qui doit être changé. If we give two spaces for parking, people won't take public transit.

755 On peut réduire le coût des logements en réduisant la dépendance, l'espace occupé par l'automobile, mais il faut mutualiser les espaces de stationnement. Il ne faut pas que ça soit chacun a sa case de stationnement. Il faut faire en sorte qu'on a, dans les écoquartiers que j'ai visités, dans Vauban, dans celui de Malmö, vous avez un garage à l'entrée pour les voitures à ce moment-là, et le reste du quartier est sans auto. Un quartier sans auto ne veut pas dire qu'il n'y a aucune accessibilité en auto, mais ça veut dire qu'on n'a plus l'espace privé pour deux, trois voitures qui fait en sorte que ça augmente le coût des logements, mais en même temps, je veux dire...

760

À Lachine, le promoteur vient de faire un premier développement, il annonçait des publicités avec des arbres. Bien, avec les grosses entrées, des gros driveways, there is not enough place to put one tree in front of the house.

765 **M. AKOS VERBOCZY :**

Ce qu'ajoutait monsieur avant de passer à la prochaine question, c'est que comme disait monsieur Yaccarini, pour vendre des unités, le stationnement est un incitatif de vente important pour les promoteurs.

770

**M. CHRISTIAN YACCARINI :**

Surtout pour les familles.

775

**M. AKOS VERBOCZY :**

Surtout pour les familles. Alors nous avons, il nous reste environ 15 minutes pour cette période de questions, vous êtes cinq au micro, vous allez tous pouvoir poser vos questions. Peut-être j'en prendrais deux questions à la fois et après, on ouvrira les réponses en même temps pour accélérer les choses.

780

Alors je vous écoute.

**Mme LOUISE CONSTANTIN :**

785

Bonjour. Louise Constantin de la Fédération des coopératives d'habitation du Montréal métropolitain. Je crois que ma question s'adresserait peut-être plus à monsieur Lefebvre, mais sûrement que...

790

**M. AKOS VERBOCZY :**

Sûrement.

**Mme LOUISE CONSTANTIN :**

795

Je ne veux pas vous empêcher de répondre non plus. En fait, c'est un élément de réflexion. On a parlé de certaines controverses, mais il y en a une qui a surgi, je dirais, assez récemment qui s'appelle l'opposition à l'éco-gentrification.

800

Alors là, vous avez parlé de plusieurs exemples d'écoquartiers qui sont des nouveaux quartiers, mais la question qui se pose, c'est toujours l'arbitrage. Quand il y a un quartier plus vert, l'attrait du quartier augmente, donc la valeur augmente et ça attire, comme vous l'avez mentionné, une population plus aisée.

805

En fait, ma question, c'est plus : est-ce qu'il y a des réflexions, des exemples, des moyens de contrer ça?

810

Puis je rajouterais une sous-question ou un petit commentaire. Les villes se sont beaucoup exprimées à la dernière Agora de la Communauté métropolitaine de Montréal sur la question de l'écofiscalité. En fait, plus une ville verdit, plus elle est pénalisée du fait que bon, les espaces pour la construction, la fiscalité des villes repose sur la construction et le résidentiel et non pas sur la protection des espaces verts.

815

Alors j'ajoute ça dans la réflexion et je vous invite à commenter. Je vous remercie.

**M. AKOS VERBOCZY :**

Alors on a noté vos deux questions. Et on passe à la question suivante.

820

**M. CHARLES GRENIER :**

Oui. Bien, au départ, ça va plus être une mise en contexte. En fait, je vais me présenter d'abord, Charles Grenier du Groupe de ressources techniques Atelier habitation Montréal.

825 D'abord, le message de monsieur Yaccarini au niveau des coûts de construction, on fait du développement immobilier, on le comprend, et c'est très difficile de faire rentabiliser des projets avec le coût de construction actuel, avec le coût foncier. Mais qu'est-ce qui est vraiment intéressant avec l'hippodrome, c'est que la Ville de Montréal est propriétaire du terrain. Donc contrôle le foncier et surtout, peut contrôler le développement.

830 Donc on espère que ce futur quartier-là, ce futur écoquartier-là va pouvoir permettre des constructions écoénergétiques, surtout que le nouveau programme AccèsLogis va permettre le financement de meilleurs bâtiments, en fait, et donc un meilleur éco... une meilleure efficacité énergétique, voilà.

835 Ma question, en fait, elle est très précise, c'est au niveau de la présentation de monsieur Morin au niveau du quartier Vauban. Je me demandais, vous avez parlé en fait qu'il y avait des groupes de personnes de 30 à 50 personnes, en fait, qui avaient acheté le terrain, dans le fond, pour faire le développement, je me demandais qui était le maître d'oeuvre, en fait, de ce développement-là. Est-ce que c'était la Ville, est-ce que c'était un OSBL? Comment ça fonctionnait, tout ça?

840

**M. RICHARD MORIN :**

845 C'est-à-dire que c'est la Ville, finalement, qui a parcellisé son territoire, donc qui vend finalement des lots, lesquels sont parcellisés en plus petites parcelles encore. L'idée, c'est qu'il y a comme une espèce de *master plan*, mais finalement que la construction se fait de façon très *bottom up*, c'est-à-dire que soit qu'on fait des appels à autopromotion ou que des autopromoteurs se présentent à la Ville. Mais pour arriver à acheter et à construire, il faut qu'ils reçoivent un agrément de la Ville. Et l'agrément, finalement, c'est le site de pointage dont je parlais.

850 Donc il faut que les gens acceptent de construire de façon écologique en permettant des écoénergies. Il faut que les gens... Ça, c'est à partir de contrats aussi, ça peut être privilégié, de ne pas avoir d'auto. Et il y a aussi, je ne me souviens plus, il y avait une troisième condition. Donc

855 finalement, c'est que les gens achètent et, par contrat, ils s'engagent à construire écologique, ils s'engagent à ne pas avoir d'auto, et cetera.

860 Donc ils achètent collectivement un terrain – on a vu ça au Québec avec Co-op Habitat – mais une fois que c'est construit, c'est-à-dire collectivement aussi, on construit, on décide des équipements à partager, donc c'est comme les expériences de cohabitation qu'on retrouve au Québec, notamment Québec, je pense, qu'il y en a eu. Mais une fois que tout ça s'est fait, bien finalement, chaque ménage possède son logement en copropriété. Il y a marginalement aussi des coopératives d'habitation.

865 Donc c'est très, très particulier à Vauban.

**M. AKOS VERBOCZY :**

870 Alors je rebondis là-dessus pour répondre à la question. Le fait que la Ville soit propriétaire des terrains pour le projet ici, quelle opportunité ça représente pour les objectifs d'un écoquartier?

**M. RICHARD MORIN :**

875 Bien, c'est-à-dire que dans le cas de Vauban, c'est que la Ville contrôle les acheteurs. Donc d'où le système de pointage. Mais on a vu que le système de pointage, finalement, initialement, il visait un quartier mixte, mais du fait que la Ville devait quand même rentabiliser son achat, rentabiliser la viabilisation des terrains et la décontamination des terrains. Donc il y avait un coût assez élevé, donc la Ville devait quand même vendre ses terrains au coût.

880 Et en plus, les autoconstructeurs, eux autres, devaient respecter des normes écologiques. Donc isoler une maison, mettre des panneaux solaires, avoir un système de cogénération interne, ça coûte cher. Donc globalement, il y avait quand même des économies d'échelle. Mais on estime entre 20 et 50%.



885 Mais il reste que le coût du logement est cher. Mais il faut dire que...

**M. AKOS VERBOCZY :**

Merci, j'allais dire. On vous écoute.

890

**M. CHRISTIAN YACCARINI :**

À votre question sur le fait que la Ville soit propriétaire du terrain, c'est un avantage  
extraordinaire si la direction des transactions immobilières ne fait pas l'analyse suivante :  
895 combien vaut mon terrain aujourd'hui et que je mette la valeur du terrain aujourd'hui dans le coût.  
Plutôt de partir de combien je l'ai payé et que je mette cette valeur-là. Parce que si tu dis : « Je  
vais une évaluation du terrain, bon, ça vaut 150 \$ le pied carré parce que c'est collé à un métro,  
parce que ci, parce que ça », bien là, tout ce que tu vas faire, c'est gonfler ton projet.

900 Je regarde sur Angus, on a payé le terrain 3,50 \$. Aujourd'hui, on est mort de rire à  
3,50 \$. Je veux dire, c'est fantastique. C'est ça qui nous permet de faire des choses qu'on ne peut  
pas faire ailleurs, parce que justement, le trois et demie, si je faisais une évaluation de mon terrain  
puis je le mettais à la valeur actuelle, je serais à 60 \$ le pied carré. Bien là, je n'en ferais pas de  
logement social puis de logement abordable.

905

Ça fait que la Ville, elle a une chance unique, c'est qu'elle a un foncier qui, j'imagine, à  
l'époque, ne lui a pas coûté cher, et elle est maître d'oeuvre.

**M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

910

Je vais répondre à la première question pour ne pas renchérir sur la deuxième, pour  
laisser le temps aux autres.

**M. AKOS VERBOCZY :**

915

Merci.

**M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

920

Donc je vais commencer par la fin de l'intervention de madame pour dire : est-ce que la Ville serait pénalisée par le vert? Actuellement, ce qui nous pénalise, c'est d'occuper entre 30% et 50% de l'espace pour l'automobile. Le fait d'enlever de cet espace-là, le fait de verdir n'enlève pas. Au contraire, on vient de rajouter et on peut permettre à ce moment-là de rendre acceptable la densification. C'est-à-dire qu'on peut rendre plus acceptable d'ajouter des étages, parce que

925

justement, on a mis un quartier avec une meilleure qualité de vie.

Là-dessus, je dois mentionner, je parlais dans ma présentation le coefficient de biotope par surface, ce qui est important, c'est un coefficient de verdissement qui donne une grande liberté, mais qui inclut le verdissement des toits et des murs aussi. Donc ça veut dire qu'on peut

930

ajouter énormément de verdure à ce moment-là, en améliorant la qualité. Et comme disait monsieur Yaccarini, on peut augmenter la densité, on peut rentabiliser des logements sociaux à ce moment-là.

Il y a des études qui sont sorties tout récemment qui démontrent justement que ce n'est pas le fait d'ajouter des parcs qui est associé au problème d'embourgeoisement. C'est si vous ne faites que trois, quatre parcs dans un grand secteur, surtout si c'est proche du centre-ville, oui, ce secteur-là va prendre une valeur rajoutée énorme comparée au reste.

935

Si vous plantez des arbres et vous mettez des parcs partout, à ce moment-là, vous réduisez les effets pervers, vous avez des effets bénéfiques pour tout le monde.

940

L'effet est par contre un peu plus grand quand vous avez un grand parc linéaire, parce que les gens comprennent qu'un grand parc linéaire va permettre du développement de façon un peu plus linéaire. Mais encore là, ça doit être accompagné de politiques appropriées.

945

Puis le dernier élément. Il y a des gens, par exemple, qui ont manifesté dans certains quartiers contre des commerces qui étaient associés à des classes plus aisées, par exemple. Il faut développer des places publiques. Si la personne se sent rejetée parce que c'est trop cher pour elle aller dans ce bar où il y a une belle terrasse, bien, il faut qu'il y ait une terrasse publique à côté qui est accessible à tout le monde avec un terrain de jeux pour les enfants, qui rend possible pour tout le monde de profiter de l'espace et qui fait en sorte que ça devient acceptable pour tout le monde. C'est ça la vision d'ensemble.

950

**M. AKOS VERBOCZY :**

955

Merci. Alors trois autres personnes, trois autres questions. On va écouter les trois en même temps, un après l'autre, je veux dire. En même temps, ça serait plus vite, mais ça serait moins efficace.

960

**Mme DARBY MacDONALD :**

Darby MacDonald de Projet Genèse. Moi aussi j'ai une question sur l'éco-gentrification et quand éviter la possibilité de trop favoriser un côté du développement, soit le loyer plus cher, et sacrifier la communauté et le quartier dans le processus.

965

Alors peut-être je peux parler sur les effets des quartiers autour que vous aviez parlé et comment on peut faire les connexions plus fortes entre la mixité et l'environnement?

**M. AKOS VERBOCZY :**

970

D'accord. Monsieur?

**M. RON RAYSIDE :**

975

Ron Rayside, Rayside Labossière, impliqué avec le milieu communautaire depuis 2007 pour l'avenir de Blue Bonnets, juste pour donner une perspective historique.

980

Mais ma question, c'est : quand on parle de développement durable, j'aurais pu poser une question par rapport à la mixité sociale, mais quand on parle de développement durable, on a une longue histoire, au Québec, de parler beaucoup en termes de l'ambition du développement durable et fournit très peu en termes de soutien financier.

985

Ça fait que je voulais juste savoir, je ne veux pas les exemples en Europe, je veux vraiment les exemples au Québec. Est-ce qu'il y a les signes que la situation commence à s'améliorer? Parce que toute l'image de l'hippodrome, ce n'est pas une manière de soutenir un certain nombre de ces mesures-là. C'est la même chose, parler comme ça puis livrer comme ça. C'est ça ma question.

990

Ça, c'est ma question.

**M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

Il y a une dernière question.

995

**M. AKOS VERBOCZY :**

Merci, monsieur Lefebvre.

**Mme ÈVE GAUTHIER :**

1000

Ève Gauthier, je suis de l'équipe de santé publique du CIUSS Centre-Ouest. Moi je voulais, j'avais une question sur la gouvernance. Vous avez parlé de la participation citoyenne et puis de la gouvernance qui était un élément essentiel des écoquartiers. Je pense, comme on l'a dit, ça fait de nombreuses années qu'on travaille sur Blue Bonnets. Le dialogue est très bien engagé avec l'arrondissement, la Ville, le milieu communautaire, les partenaires institutionnels. On est en train de regarder un petit peu justement des modèles de gouvernance. On regarde un petit peu du côté de Louvain, de ce qui se fait près de nous.

1005

1010

Est-ce que vous avez des éléments, vous avez déjà parlé de tout mettre sur la table, des conseils qui pourraient nous aider à développer notre propre modèle?

**M. AKOS VERBOCZY :**

1015

D'accord. Alors là, comment on va faire, ça va être votre mot de la fin. Alors vous répondez aux questions, aux éléments de questions que vous avez retenus et un après l'autre. Alors monsieur Yaccarini, on commence avec vous.

**M. CHRISTIAN YACCARINI :**

1020

Bien, d'abord la question de Ron. Oui, il y a des programmes d'efficacité énergétique avec Hydro-Québec, ça aide un peu, mais ce n'est pas des programmes qui permettent de développer des vraies infrastructures importantes au niveau énergétique.

1025

Dans le cas d'Angus, les infrastructures globales sur le site, la boucle énergétique, les places publiques qui nous servent pour capter l'eau, les eaux de ruissellement puis les eaux de pluie, c'était autour de 40 millions. On a réussi, nous, à obtenir le financement par le gouvernement du Québec de la moitié. Donc on a eu 20 millions sur 40 millions. Si on n'avait pas eu ce 20 millions-là, on n'aurait pas pu faire la boucle énergétique qui coûte 14 millions.

1030 Alors il n'y a pas de vrai programme, mais il y a peut-être moyen d'aller en chercher.

Madame qui était ici, qui parlait de l'éco-gentrification. Je vais radoter, moi je pense que dans le cas de Blue Bonnets, le terrain appartient à la Ville. Donc le foncier appartient à la Ville, elle a une capacité là. Et s'il y a une densité, on est capable de faire du logement abordable, qui va faire en sorte que c'est des gens du quartier qui vont pouvoir aller là ou, du moins, des gens qui ont le même niveau de vie que les gens qui sont autour. Il y a moyen de trouver si on se met à l'appeler densité, densité, densité. Et le fait que le terrain appartient à la Ville.

1040 **M. RICHARD MORIN :**

Bien moi, je peux essayer de répondre sur les modèles participatifs en revenant encore à l'exemple de Vauban.

1045 J'ai évoqué finalement le rôle du Forum Vauban, une association qui a regroupé jusqu'à 300 à 400 personnes qui était mandatée par la Ville pour diffuser de l'information, pour tenir différents groupes de travail sur des sujets finalement qui portaient soit sur les énergies, le transport, et cetera.

1050 Donc le groupe était partie prenante du processus d'aménagement et de développement. En même temps, il y avait un représentant du groupe qui siégeait sur le comité du Conseil municipal Vauban. Donc des élus du Conseil municipal qui avaient un groupe de réflexion. Et il y avait aussi le service d'urbanisme qui a son propre groupe Vauban. Et il y a eu des tensions, des conflits. Souvent, le Forum proposait des choses que le service d'urbanisme n'avait pas entrevues ou que le service d'urbanisme proposait. Tout ça, se décide au niveau du Conseil municipal. Donc  
1055 il y avait un comité d'élus avec un élu de Vauban.

Donc il y avait une dynamique participative qui n'était pas sans conflit, mais qui a fonctionné. Ce qui est intéressant, c'est que le Forum Vauban était partie prenante, non

1060 seulement de la conception initiale du site, mais finalement, de la planification et du développement jusqu'en 2003, jusqu'au temps où il a cessé ses activités.

1065 Mais c'est un modèle qui est propre à Fribourg, et j'évoquais finalement les longues mobilisations écologistes antinucléaires qui ont donné lieu, finalement, au fait que les verts ont été un parti important à Fribourg. Donc ça relève aussi d'une histoire. Mais je sais qu'à Côte-des-Neiges, Notre-Dame-de-Grâce, il y a quand même une histoire de mobilisation aussi.

1070 Donc je ne pense pas qu'on puisse calquer quelque chose qui vient de l'extérieur, mais s'inspirer finalement des dynamiques locales pour voir comment on peut faire pour avoir un processus où il y a à la fois des échanges et éventuellement, des discussions qui sont sérieuses, mais qu'on aboutit à des compromis qui permettent finalement de satisfaire la plupart des parties.

**M. AKOS VERBOCZY :**

1075 Merci beaucoup. Monsieur Lefebvre, ça sera à vous de terminer cette partie de la journée.

**M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

1080 Je vais terminer avec deux exemples pour montrer qu'il faut penser en dehors de la boîte. Donc on parle d'enjeux environnementaux, mais on parle d'enjeux sociaux.

1085 Si on regarde le plan de transport de la Ville de Montréal de 2008, qui est encore celui en vigueur, le premier chantier du plan de transport est un tramway sur Côte-des-Neiges qui se rend jusqu'aux portes de l'hippodrome. Bon, ce n'était pas encore en projet, il faut juste continuer quelques mètres.

J'amène ça pour dire : une façon d'aider les gens, et quels que soient leurs revenus, à partir du moment où permettez à une famille de se passer d'une voiture, vous venez d'augmenter de plusieurs milliers de dollars leurs revenus disponibles pour tout le reste. Donc c'est une chose.

1090            Ensuite, le projet qui a été fait donc par monsieur Yaccarini avec le Technopôle Angus, je le dis tout de suite, c'est un projet que je trouve admirable. Mais où ils ont fait le maximum dans les contraintes qu'ils avaient puis comme pionnier à ce moment-là. Je pense qu'à ce moment-là, ça veut dire c'est merveilleux, mais là...

1095            **M. CHRISTIAN YACCARINI :**

                 Allez-y, allez-y.

**UNE PERSONNE DANS LA SALLE :**

1100            Il y a un « mais ».

**M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

1105            Non, mais le « mais » n'est pas contre vous, c'est qu'on peut aller plus loin, OK. C'est des nouveaux modèles maintenant de financement qui doivent être développés pour que ça ne soit pas les promoteurs nécessairement qui aient à assumer le volet géothermique. En fait, ce qui manque dans votre boucle, moi j'aurais rajouté un peu plus de géothermie puis ça aurait augmenté le bénéfice, mais on peut l'envisager.

1110            Et une évaluation préliminaire qu'on a faite avec la Coalition climat Montréal, on arrivait que si on implante la géothermie communautaire dans tous les nouveaux développements pour la région de Montréal d'ici 25 ans, c'est un 1 million de tonnes de gaz à effet de serre en moins sur une base annuelle et une redevance pour les villes de 150 à 200 M\$ par année.

1115            Donc prenez le tiers de ça pour en fait une redevance pour aider les gens moins favorisés puis faire une transition énergétique équitable, je pense qu'on a un modèle d'affaires extraordinaire qui doit être développé.



1120 **M. AKOS VERBOCZY :**

Je pense qu'il y a un oubli de votre mot.

1125 **M. CHRISTIAN YACCARINI :**

J'insiste beaucoup pour qu'on soit toujours sur le plancher des vaches. Je vais vous raconter deux anecdotes puis après ça, on va prendre le café.

1130 **M. AKOS VERBOCZY :**

Vous avez droit à une anecdote.

1135 **M. CHRISTIAN YACCARINI :**

Deux, deux, vous allez voir. Les îlots de chaleur. Il y avait la personne du CIUSSS tout à l'heure, bien, les îlots de chaleur et tout. Alors à un moment donné, on dit : « OK, sur Angus, on va faire des stationnements, au lieu de les faire en asphalte, on va les faire avec des alvéoles où tu as du gazon à la place de l'asphalte. » Bon, ça coûte deux fois et demie plus cher que de l'asphalte, mais on dit : « OK, on va lutter pour les îlots de chaleur et tout. »

1140

On fait le stationnement du CLSC tout en alvéoles, on est content, on est fier. On reçoit même un prix pour ça. Et là, un jour, j'ai le directeur du CLSC qui me téléphone, directeur du CIUSSS, qui me téléphone en me disant : « On a un problème avec le stationnement. Quand il fait chaud, le talon haut des femmes se prend dans le gazon et c'est un problème. » Et là, tu es au téléphone, tu ne peux pas dire au gars : « Bien, dis à tes femmes de ne pas mettre de talon haut. » Tu ne peux pas dire ça.

1145

1150 Mais je veux juste vous donner ça comme exemple. On fait quelque chose puis là, oups, ça te rebondit dans la vraie vie.

1150

1155 On installe un système de covoiturage. Nous, on a 12 bâtiments, 60 entreprises, donc l'idée c'est de paier monsieur qui, lui, travaille dans le bâtiment A et qui vit dans le quartier B puis de trouver la personne équivalente dans une autre entreprise. On achète un logiciel, on met tout ça en place puis on fait passer un questionnaire : où vous vivez, à quelle heure vous partez puis on avait mis « fumeur », « non-fumeur ». Mais on n'avait pas mis « quel poste de radio vous écoutez? », on n'avait pas mis « quel parfum vous mettez? » Ça a pété là-dessus. C'est sûr. Toi, là, le matin, tu es tranquille, tranquille puis tu as l'autre qui met Normand Brathwaite à fond la caisse, tu ne veux plus y aller.

1155

1160

Notre système de covoiturage est tombé sur ces choses-là. C'est des anecdotes, mais c'est juste pour dire que, dans la réalité, on se retrouve toujours confronté à ces petites réalités-là.

Merci.

1165

**M. AKOS VERBOCZY :**

Merci. Alors juste pour vous dire, merci beaucoup. Merci aussi pour votre participation attentive. Alors il y a une petite pause d'une dizaine de minutes. Vous pouvez vous lever, marcher un petit peu et peut-être qu'à l'extérieur, il y a des choses aussi qui vous attendent.

1170

**AJOURNEMENT**

\* \* \*

1175

Je, soussignée, Marie-Eve Dugas, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription fidèle et exacte des témoignages et opinions pris dans cette audience au moyen du sténomasque.

Marie-Eve Dugas

1180