

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS: Mme FRANCINE SIMARD, présidente
M. CHRISTIAN GIGUÈRE, commissaire ad hoc
Mme LISE GAGNÉ, commissaire ad hoc
M. MARC-ANDRÉ LAPOINTE, analyste
Mme SORAYA BOUCETTA, analyste
M. LAURENT-OLIVIER LORD, analyste

PUM 2050 : PLAN D'URBANISME ET DE MOBILITÉ

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 3

Séance tenue le 26 septembre 2024, 13 h
Bureaux de l'OCPM
1550, rue Metcalfe, 14^e étage, salle CE
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 26 SEPTEMBRE 2024

MOT DE LA PRÉSIDENTE..... 1

PRÉSENTATION DES OPINIONS ET DES MÉMOIRES :

M. Renaud Valade et M. Asher Waldman, 9222-3181 Québec inc. 3

M. Charles Bennett et Mme Francesca Corneli, Goldmanco 16

Mme Nafila Karatas, CARI Saint-Laurent..... 31

M. Peter Sobczyk et M. Charles Bennett, Groupe Petra Ltée..... 46

M. Michel Maletto, citoyen..... 63

PAUSE

M. Martin Masse et M. Karl Brochu, ADM Aéroports de Montréal 79

Mme Shaen Johnston, citoyenne 95

Mme Anne-Claire Lelièvre et Mme Audrey Girard, Lemay..... 111

M. Howard Teller, M. Charles Bennett et M. Adam Adamakakis,
Bristol Realty Co. Ltd..... 127

M. Brian Fahey et M. Eric Burns,
Consortium pour le redéveloppement du secteur Bridge-Bonaventure 138

Mme Vanessa Mueggler et M. Charles Bennett, Cadillac Fairview 153

MOT DE LA FIN..... 163

AJOURNEMENT

MOT DE LA PRÉSIDENTE

Mme FRANCINE SIMARD, présidente de la commission :

5 Alors, Mesdames et Messieurs, bonjour. Bienvenue à cette séance d'audition des opinions réalisée dans le cadre de la consultation publique sur le PUM, le Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 de la Ville de Montréal.

10 La séance va se dérouler en français, toutefois, les personnes qui voudraient s'exprimer en anglais pourront le faire. This session will be conducted in French, but if you wish to address the commissioners in English, you are welcome to do so.

15 Je m'appelle Francine Simard et je suis commissaire à l'Office de consultation publique de Montréal. Monsieur Philippe Bourke, président de l'Office, m'a confié la présidence de cette consultation.

 Je suis accompagnée par les commissaires Lise Gagné.

Mme LISE GAGNÉ, commissaire :

20

Bonjour.

LA PRÉSIDENTE :

25

Et Christian Giguère.

M. CHRISTIAN GIGUÈRE, commissaire :

Bonjour.

30

LA PRÉSIDENTE :

Nous sommes appuyés dans nos travaux par l'analyste Marc-André Lapointe, qui vous dit bonjour de l'arrière.

35

Alors, au nom de mes collègues et de l'Office, je vous remercie de l'intérêt que vous portez à nos travaux depuis le début de cette consultation. Un total de 94 personnes et représentants de divers groupes ont manifesté le désir de présenter oralement leur opinion devant les commissaires.

40

Nous les entendrons au cours de dix séances qui s'échelonnent à partir d'avant-hier, jusqu'au 3 octobre. Ces opinions présentées oralement s'ajoutent à celles qui nous ont été soumises par écrit jusqu'à présent. De même qu'aux nombreuses opinions recueillies par le biais des questionnaires en ligne et via interception sur site.

45

La commission a aussi recueilli les suggestions et commentaires de la part de nombreuses personnes et organismes qui ont participé aux divers groupes de discussions tenus depuis le début des travaux.

50

Un grand merci à toutes les personnes qui ont pris le temps de participer à cette consultation.

55

Nous allons entendre maintenant les présentations. Chaque intervenant disposera de dix minutes pour exposer son opinion. Après quoi, les commissaires auront aussi dix minutes pour échanger avec les intervenants.

La séance est Webdiffusée en direct et sera également disponible dès demain sur le site de l'OCPM à la page de la consultation. Les transcriptions des présentations seront également mises en ligne dans les jours qui suivront.

60

Si pour une raison ou une autre, des inexactitudes se glissaient dans les interventions, les représentants du Service de l'urbanisme de la Ville de Montréal pourront user de leur droit de rectification par écrit dans les 48 heures. Les rectifications seront disponibles sur le site de l'Office à la page de la consultation.

65

A la suite des séances d'audition des opinions, les commissaires procéderont à l'analyse de l'ensemble de l'information soumise dans le cadre de la consultation, ils en feront rapport et formuleront des recommandations.

70

Le président de l'Office soumettra le rapport à la mairesse de la Ville de Montréal, rapport qui sera rendu public deux semaines plus tard.

75

Je rappelle que les rapports de l'Office ont une valeur consultative, les décisions finales appartiennent aux élus. Alors, sans plus tarder, nous accueillons nos premiers intervenants et je vous demanderais de vous présenter s'il vous plaît et de préciser l'organisation que vous représentez.

M. RENAUD VALADE ET M. ASHER WALDMAN

9222-3181 Québec Inc.

80

M. RENAUD VALADE :

85

Oui, bonjour, je m'appelle Renaud Valade, chargé de projet en urbanisme chez Fahey et associés. Et je suis accompagné du propriétaire du lot Elmhurst/Sherbrooke, monsieur Asher Waldman.

LA PRÉSIDENTE

90 Alors, bienvenue. Donc, vous connaissez les règles, dix minutes, dix minutes. Avez-vous besoin que je vous indique lorsqu'il reste deux minutes ?

M. RENAUD VALADE :

95 Ce serait apprécié, si possible.

LA PRÉSIDENTE :

100 Alors, ce sera fait. Et je vous précise aussi que nous avons lu le document que vous avez soumis à la consultation. Alors, nous vous écoutons.

M. RENAUD VALADE :

105 Super, merci. En fait, oui on vient vous présenter le mémoire qu'on a déposé à l'OCPM qui vise à promouvoir la réflexion entourant le secteur de la gare de train Montréal-Ouest, notamment pour le lot Elmhurst/Sherbrooke.

110 Donc, notre site, c'est un site vacant qui est vacant depuis plusieurs années déjà. Il accueillait avant une station d'essence, ce qui fait en sorte qu'aujourd'hui, il nécessite une décontamination pour pouvoir accueillir des usages sensibles comme des résidences.

115 C'est un site avec une localisation assez intéressante et stratégique au niveau de son offre en transport structurant. On est localisé directement et de façon adjacente à une station de train, la station Montréal-Ouest. Également, on est adjacent au terminus Elmhurst qui offre une diversité de lignes de bus qui desserrent le territoire, on a sept lignes qui sont directement, qui bordent notre terrain.

120 Egalement, quelque chose qui est intéressant sur ce secteur-là c'est qu'il y a plusieurs activités structurantes. On retrouve, entre autres, l'université Concordia, le campus Loyola qui accueille 10 000 étudiants et plusieurs écoles secondaires dans le secteur. Ils représentent ensemble environ 2 000 étudiants et membres du personnel. On a également un grand secteur d'emploi qui est juste au sud du site.

125 Quelque chose qu'on voit aussi pour ce site-là, c'est que les besoins vont s'accroître dans les prochaines années, notamment l'université Concordia prévoit dans son plan directeur qu'ils vont faire des projets à grande échelle sur site-là. Donc, dans le but d'acquiescer de nombreux nouveaux étudiants dans les prochaines années.

130 En contrepartie, le secteur a peu d'opportunités pour créer du nouveau logement. Entre autres, il y a la CMM qui a publié une étude, une analyse du TOD Montréal-Ouest qui dit qu'il n'y a seulement même pas 3 % de sites vacants dans le secteur, incluant notre site. Et à voir que c'est un des sites aussi qui a le plus grand potentiel pour répondre à ces besoins-là étant donné sa localisation aussi bien située.

135 Donc, si on regarde les paramètres qui sont présentement applicables pour le site, on voit qu'il y a une affectation du sol résidentielle. Dans le PUM, ça dit que ces secteurs-là ne présentent généralement pas d'opportunité de mutation du tissu urbain.

140 On a un niveau d'intensification doux, ce qui nous permettrait d'atteindre quatre étages à cinq peut-être sur un site. Et 80 logements à l'hectare, au même titre que les secteurs déjà développés de part et d'autre.

145 Donc, le mémoire vise, entre autres, à montrer que le site présente tout à fait les caractéristiques pour avoir des paramètres plus adaptés à sa localisation stratégique, accueillir un peu plus de densité, mais aussi tout en s'intégrant bien au contexte existant des alentours.

Entre autres, on voit que, bien que le site soit déjà adjacent à une station de transport collectif existante, il y a également le prolongement de la ligne de métro bleue qui est prévu dans la vision de la ville 2050, qui croise la ligne de train Montréal-Ouest.

150 Donc, on peut voir que dans le futur en 2050, ce lieu-là aura vraiment une vocation multimodale avec la station de train, une station potentielle de métro et le terminus Elmhurst directement adjacent au site.

155 Egalement, on voit que dans la forme urbaine autour du site, que c'est propice à moduler la densité. On a un site quand même d'une grande superficie. On voit également qu'il est bordé par des emprises importantes qui méritent aussi une réflexion sur le bon encadrement à mettre sur ces rues-là.

160 Entre autres, Sherbrooke Ouest qui est l'avant-lot, on a 30 mètres qui séparent le bâti existant de la ligne de lot. Et à l'arrière du terrain, bien en fait on a l'emprise ferroviaire, une rue – la rue Harley – qui sépare le terrain des résidences à l'arrière.

165 Egalement, en termes de bâti environnant, le site est adjacent à une tour de 13 étages, mais le bâti environnant est caractéristique de trois à quatre étages. L'environnement est quand même propice à moduler la densité sur le site. On peut penser, notamment, à avoir un nombre d'étages sur la rue Sherbrooke Ouest qui reprend un peu les hauteurs caractéristiques du secteur, mais en se rapprochant de la gare de train, de la très grande emprise de 80 mètres et de la tour de 13 étages.

170 Bien en fait qu'il y a l'opportunité de juste moduler les hauteurs pour bien s'inscrire aussi dans cette logique-là où est-ce qu'on est dans un lieu très stratégique avec une desserte de transport structurant et avec un bâti déjà existant qui mériterait aussi à avoir cette transition harmonieuse-là avec ce qu'il y a d'existant et notre site.

175 Egalement, pour des sites localisés directement dans une station de transport collectif et structurant, c'est toujours bien aussi de pouvoir lire l'environnement urbain. Que quand on est piéton, on peut savoir qu'il y a un équipement collectif structurant juste en regardant aux alentours puis en sachant que « Ah bien oui, là il y a quelque chose de structurant pour la collectivité. »

180 Donc, au final, on note que le PUM s'est doté d'une vision qui est vraiment plus verte, qui est plus résiliente, qui vise à la densification intelligente, qui vise à prendre action sur des problématiques concrètes comme la crise du logement, l'étalement urbain.

185 Mais, bien que le site présente tout à fait les caractéristiques propices à répondre à cette vision-là, bien en fait la philosophie qui est amenée par le PUM n'est pas vraiment appliquée pour l'instant à ce site.

190 On voit que le site peut amener plusieurs solutions à cette vision-là. Il peut très bien s'inscrire en continuité d'approche aménagement, transport qui est mise de l'avant par le PUM, étant donné sa situation adjacente à une station de train, éventuellement de métro, un terminus d'autobus.

195 Sa localisation aussi, c'est un des derniers espaces disponibles dans ce TOD-là pour le développement puis pour répondre aux besoins en logement qui vont s'accroître dans le secteur avec le plan directeur de Concordia.

200 Et également, c'est un site qui est contaminé. Donc, à la base, il faut des paramètres qui rendent viable une opération de redéveloppement pour pouvoir voir un projet évoluer sur ce site-là dans le futur.

 Donc, au final, nos recommandations sont basées un peu sur notre analyse de d'autres secteurs similaires dans le PUM. Donc, on a regardé ce qui s'appliquait pour des

205 sites qui sont adjacents à des gares de train, qui sont vacants ou bien qui ont le potentiel d'être développés. Et, entre autres, on propose un niveau d'intensification élevé pour le site.

210 Entre autres, ce qui est intéressant avec ce niveau d'intensification là, c'est qu'il y a un paramètre qui prévoit déjà qu'un nouveau projet doit assurer une transition de la forme urbaine harmonieuse adaptée à son contexte. Ce qui est tout à fait souhaitable pour le site, en fait.

215 On propose aussi une affectation du sol mixte. Dans le PUM, l'habitation mixte a comme philosophie d'encourager le rapprochement des activités pour favoriser la mobilité durable, ce qui fait tout à fait du sens pour un site localisé autour de toute cette offre en transports collectifs structurants là.

220 Et finalement, un seuil minimum moyen de densité résidentielle de 200 logements à l'hectare. Ça aussi on s'est basé sur des secteurs similaires du PUM avec des caractéristiques et une forme urbaine qui sont similaires à celles qu'on a ici.

On a mis également quelques exemples dans le mémoire qu'on a déposé à cet effet-là. Donc, au final, on vous remercie. On pense que c'est un site qui a un beau potentiel de répondre à des besoins du secteur.

225 **LA PRÉSIDENTE :**

Même pas eu besoin de vous faire signe, il vous restait deux minutes et demies, alors...

230 **M. RENAUD VALADE :**

Ah super, génial.

LA PRÉSIDENTE :

235 Alors, merci beaucoup. Je vais vous amener sur une question plus générale, parce
qu'en fait, c'est une proposition de plan d'urbanisme et de mobilité qui est, à toutes fins
pratiques, différente du PU qui existe depuis 2004.

240 Qu'est-ce que vous pensez de cette idée, justement, de joindre mobilité et
urbanisme ?

M. RENAUD VALADE :

245 A mon avis d'urbaniste, c'est essentiel pour le développement du territoire.
Notamment, la Ville elle veut promouvoir la mixité, la compacité à des endroits qui font du
sens de la faire. Elle veut promouvoir aussi la mobilité durable, donc quand on a des sites
aussi propices à pouvoir engager dans ces cibles-là et dans ces objectifs-là, bien il faut, selon
moi, il faut aller de l'avant.

250 **LA PRÉSIDENTE :**

255 Mes collègues ont des questions à vous poser spécifiquement sur certaines de vos
recommandations, mais j'aimerais qu'on continue sur le plus global. Est-ce qu'il y a des
choses qui vous ont étonné lorsque vous avez pris connaissance du Projet de plan
d'urbanisme et de mobilité ?

M. RENAUD VALADE :

260 Par rapport au...

LA PRÉSIDENTE :

Comme urbaniste, bien sûr.

265

M. RENAUD VALADE :

Oui, par rapport au site, oui on était quand même assez impressionnés de voir que... parce que de façon générale, le PUM vraiment promeut cette approche-là d'aménagement en transport. On voit que dans, où est-ce qu'il y a des stations de transports collectifs, ils ont identifié des secteurs d'opportunité où est-ce qu'il y a du potentiel de vraiment densifier de façon intelligente certains lieux.

270

Egalement, à l'extérieur de ça, quand il y a des, à l'extérieur des secteurs d'opportunité, il y a tout de même, aux endroits où il y a des stations de transports collectifs existantes, des lieux identifiés à des niveaux d'intensification élevée, des affectations mixtes et une certaine densité qui reflète le potentiel de ces lieux-là.

275

Donc, oui c'était étonnant de voir qu'un site avec autant de potentiel avait un niveau de densification qui ne représente pas vraiment cette approche-là, cette philosophie-là de densifier intelligemment autour des stations de transports collectifs.

280

LA PRÉSIDENTE :

Bien, merci. Lise ?

285

LA COMMISSAIRE :

Oui, j'y vais plus spécifiquement sur vos recommandations. Par exemple, qu'est-ce qui arriverait si, bien en fait, je vais reprendre ma question. Vous demandez, à la

290

recommandation 1, de passer de résidentiel à mixte. Pour quelle raison vous demandez cette modification-là ?

M. RENAUD VALADE :

295

Oui. Déjà les usages étaient déjà intéressants dans le résidentiel. Donc, il y avait résidentiel et commercial qui sont prévus à cette affectation-là. Cela dit, il est indiqué pour l'affectation résidentielle que c'est généralement mis pour des secteurs d'intensification douce à moyenne.

300

Tandis que mixte, c'est vraiment dans la philosophie de la compacité, densification intelligente et tout ça. Donc, c'est plus dans cet esprit-là que le site mérite plus d'être considéré comme dans une affectation mixte.

305

LA COMMISSAIRE :

O.K., j'ai une deuxième question. Puis concernant les recommandations 2 et 3, si on pose par hypothèse qu'elles ne sont pas retenues, qu'est-ce qui adviendrait de votre projet ?

310

M. RENAUD VALADE :

2 et 3 étant élevé et mixte ?

315

LA COMMISSAIRE :

Oui, bien plutôt de passer de douce à élevée puis les 200 logements à l'hectare.

320

M. RENAUD VALADE :

Si je peux me permettre, le site a déjà des contraintes qui ne sont pas comme tous les autres sites, il a besoin d'être décontaminé, ce qui représente des coûts et des investissements assez massifs, surtout en post-pandémie, là.

325

Donc, c'est certain qu'il faut des paramètres qui permettent de rentabiliser une opération de redéveloppement pour pouvoir voir un nouveau souffle donné à ce site-là. Ça fait que c'est certain.

330

M. ASHER WALDMAN :

Si c'était rentable pour bâtir cette place, avec le prix que ça va coûter pour décontaminer, avec quatre étages, ça serait fait déjà. C'est il y a plus que 20 ans que le site est là sans rien parce que c'est impossible pour faire quelque chose de rentable. Si on va avoir les changements de zonage, ça va faire un beau projet pour tout le monde. La Ville maintenant elle reçoit juste 100 dollars par année de taxes. Au lieu de ça, ça va être 200 000 par année, minimum.

335

Et il y a beaucoup d'étudiants qui prennent l'autobus pour aller au centre-ville, pour descendre, ils ne sont pas capable de rester là. Et ça c'est aussi un site unique. Beaucoup de TOD sites, il y a juste un paramètre, il y a les trains, il y a les... Et là, vous avez les trains, les autobus et trois lignes pour nos bicyclettes qui viennent à ce coin-là, qui passent par N-D-G.

340

C'est une, it's a great place to have a project.

345

LA COMMISSAIRE:

350

Mais est-ce que, par exemple, une intensification intermédiaire pourrait être un compromis ?

M. RENAUD VALADE :

355

On l'a bien sûr étudié, puis en fait, avec les paramètres qui sont là, on voit que le potentiel du site n'est encore pas atteint avec ces paramètres-là. On peut peut-être aller jusqu'à sept étages, mais reste qu'avec l'environnement propice comme on pouvait le mentionner tantôt, on peut reprendre des hauteurs caractéristiques du coin sur Sherbrooke et monter un peu plus en hauteur. Mais encore là, atteignons-nous le potentiel et aussi la rentabilité du site avec aussi peu d'opportunités ?

360

LA COMMISSAIRE :

365

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Christian, est-ce que tu as une question ?

370

LE COMMISSAIRE :

Oui. Mais ma collègue a abordé les questions en lien avec les recommandations 2 et 3. Mais si – et je vous le dis tout de suite, là, je ne suis pas un spécialiste de la mécanique entre le PUM et les arrondissements. Mais c'est sûr que ça prend, pour modifier des niveaux d'intensité, ça nécessite un travail entre les cibles et les travaux dans l'arrondissement.

375

Comment vous voyez cette relation-là entre le PUM, la Ville et l'arrondissement ?

380 **M. RENAUD VALADE :**

385 Au niveau du site, bien c'est sûr que pour voir un projet de gare sur le site, dans le PUM, c'est là qu'on doit avoir les bases pour le faire. Donc, si on ne peut pas atteindre un niveau d'intensité qui permet de faire développer un projet, bien le site ne pourra tout simplement pas connaître un deuxième souffle.

390 Encore là, le site a eu une belle histoire en termes de collaboration avec l'arrondissement. Il y a déjà eu des projets qui ont failli éclore à ce niveau-là. Notamment, avec le terminus Elmhurst qu'il y a à côté, il y a eu des collaborations avec l'arrondissement et la STM pour faire éclore, à un certain point, un projet qui montait aussi plus en hauteur que le niveau d'intensification présentement prévu. Si je ne me trompe pas, c'était huit étages dans le temps.

395 A cause du financement qui était difficile pour la STM, le projet n'a pas pu aller de l'avant. Donc, nous voici aujourd'hui...

M. ASHER WALDMAN :

400 Mais l'arrondissement est encore intéressé pour louer deux étages pour avoir 80 stationnements pour le monde qui vont venir pour utiliser les autobus et les trains. Maintenant, il n'y a presque pas de parking dans ce coin-là. Ce projet va, la Ville voulait avoir peut-être une dizaine de char – how do you call it, des cars, des rent by the hour.

405 **M. RENAUD VALADE :**

Oh, Communauto.

M. ASHER WALDMAN:

410 Yeah, Communauto. They want to put some Communauto and they want also to rent two floors to have more access to the train and the bus.

M. RENAUD VALADE :

415 Dans le fond, l'arrondissement voyait qu'il y avait des besoins quand même assez importants en demande de stationnement. Ils voyaient aussi un potentiel du site de répondre à ces besoins de mobilité là aussi.

LA PRÉSIDENTE :

420 Alors, merci, le temps est écoulé. Merci beaucoup d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer et de discuter avec nous, alors bonne fin d'après-midi.

M. RENAUD VALADE :

425 Merci beaucoup à vous.

LA PRÉSIDENTE :

430 Alors, nous revenons dans quelques instants.

M. ASHER WALDMAN :

Merci.

435

M. CHARLES BENNETT ET Mme FRANCESCA CORNELI

Goldmanco

440 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, bienvenue. Je vais vous demander de vous présenter et de ne pas oublier de préciser l'organisme que vous représentez. Alors ?

445 **M. CHARLES BENNETT :**

Bonjour, Charles Bennett, je suis urbaniste, vice-président chez Fahey et associés. Aujourd'hui, on représente Goldmanco inc., je suis accompagné de ?

450 **Mme FRANCESCA CORNELI :**

Francesca Corneli, professionnelle en urbanisme, qui travaille aussi pour Fahey et associés.

455 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, bienvenue.

460 **M. CHARLES BENNETT :**

Merci.

465 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, vous l'avez entendu, mais je dois le répéter. Vous disposez de dix minutes pour votre présentation initiale. Après quoi, les commissaires disposeront également de dix minutes pour converser avec vous.

470

Nous avons déjà lu le document que vous avez soumis. Est-ce que vous avez besoin d'un petit signe qui vous indique qu'il vous reste deux minutes ?

475 **M. CHARLES BENNETT :**

Oui, si vous pouvez...

475

LA PRÉSIDENTE :

480 Vous en avez besoin, d'accord, ce sera fait.

M. CHARLES BENNETT :

Merci.

485

LA PRÉSIDENTE :

Alors, la parole est à vous.

490

M. CHARLES BENNETT :

495

Bon, merci beaucoup de nous donner l'opportunité de s'exprimer. Comme on vous l'a dit, aujourd'hui on représente Goldmanco inc., un de nos clients qui ne pouvait pas se présenter.

500

Goldmanco est propriétaire basé à Toronto, principalement de propriétés commerciales, pharmacies, épicerie, et cetera. Mais comme la tendance, pour plusieurs, là, ils se diversifient, son offre de propriétés est le portefeuille et il y a deux propriétés spécifiques qu'on veut vous présenter aujourd'hui avec les enjeux liés avec l'adoption du projet de PUM de la Ville.

505

Une propriété sur l'avenue du Parc dans le Plateau et une propriété au centre-ville sur la rue Sainte-Catherine, au coin de Guy.

510

Pour ce qui est de l'avenue du Parc, c'est le terrain situé au coin de Milton et Parc, justement, qui accueillait, jusqu'en 2013 la boulangerie/pâtisserie Chez Gauthier, pour ceux qui connaissent. Ça fait plusieurs, plusieurs années qu'il y a du travail d'élaboration pour développer ce site-là, c'est un terrain qui a beaucoup, beaucoup de potentiel. Vous voyez l'espace libre au sol et le bâtiment en L en plein cœur du Plateau-Mont-Royal, à proximité du centre-ville.

515

Donc, pour ce qui est de prévu au Plan d'urbanisme et de mobilité, l'affectation mixte avec un niveau d'intensification intermédiaire, logement à l'hectare de 250 logements minimum, puis dans un secteur patrimonial comme l'ensemble de l'arrondissement du Plateau.

520

Un élément qui est intéressant et pertinent à soulever c'est qu'il est dans le secteur emblématique du centre-ville. Puis ce n'est pas indiqué dans les diapositives, mais il fait

partie du territoire du centre-ville aussi à la Stratégie Centre-Ville que la Ville de Montréal a adopté en janvier 2024.

525

Donc, il y a un terrain qui a beaucoup de potentiel qui est exprimé d'une certaine façon dans le Plan d'urbanisme et de mobilité, mais il y a certaines préoccupations qu'on voit qu'on veut soulever avec vous, puis nos recommandations visent plutôt à pousser le potentiel un peu plus loin, considérant la localisation du site.

530

Un des éléments aussi à ajouter c'est dans la vision de développement du réseau de transport collectif structurant qui est indiqué au PUM, il y a un tramway de projeté sur l'avenue du Parc, là, qui va mener du boulevard René-Lévesque jusqu'à Jean-Talon – donc en remplacement des autobus expresses qui sont présentes et accordéons.

535

Puis est situé au cœur du quartier Milton-Parc, entre le parc du mont Royal et le quartier des spectacles et centre-ville. Donc, je répète, une localisation qui est très stratégique, là, pour la redensification de Montréal.

540

Je vous parlais de la boulangerie/pâtisserie Chez Gauthier. Donc, un bâtiment existant qui est vacant depuis 10 ans – un peu plus, je pense fermée en 2013 – avec des caractéristiques patrimoniales qui sont indéniables, qui sont intéressantes, mais qui peuvent limiter le potentiel de développement.

545

L'intention ici c'est oui de faire un rappel des éléments patrimoniaux dans un potentiel redéveloppement, mais la façon que le PUM est rédigé, les restrictions au document complémentaire en termes de démolition, nous limiteraient dans les opportunités de redéveloppement puisqu'il y a des intentions de garder l'ensemble des étages et des planchers.

550

Puis avec les nouveaux codes de construction, les coûts des matériaux, et cetera, bien c'est des enjeux qui sont notables, là, dans la planification d'un futur projet.

555 L'autre élément, sur les photos de droite, bien c'est actuellement, l'intensification intermédiaire telle que c'est proposé au PUM, il faut se fier à la séquence urbaine qui est à mettre en place par les arrondissements ; l'arrondissement du Plateau dans ce cas-ci, éventuellement, ce qui enlève la prévisibilité.

560 Considérant qu'on est sur l'avenue du Parc, avec des bâtiments déjà de grandes hauteurs, qui est en lien direct avec le centre-ville, nous, notre demande c'est de modifier l'intensification pour avoir une intensification élevée qui permettrait d'aller chercher le plein potentiel.

565 Ce n'est pas au cœur du quartier du Plateau, c'est sur l'avenue du Parc, sur une artère qu'on considère qui est optimale pour accueillir ce type d'intensification-là. Dans les intentions de la Ville, dans la vision de développement du transport collectif structurant, l'intention d'avoir un tramway bien le démontre déjà qu'il y a une idée où cette idée-là d'avoir de la densification autour des airs TOD.

570 Puis à la dernière présentation, vous aviez soulevé le fait que le lien mobilité/urbanisme, bien c'est une occasion idéale là d'aller profiter de ce lien-là ou de bonifier le développement en fonction de la mobilité projetée.

575 Donc, je l'ai dit, intensification élevée qui est demandée pour en termes de recommandation. Les autres éléments, c'est dans les critères de démolition. Il y a plusieurs critères qui sont intégrés au document complémentaire puis on comprend très bien de protéger le patrimoine montréalais, mais il ne faut pas oublier que le patrimoine de demain, c'est ce qu'on construit aujourd'hui.

580 Donc, il ne faut pas empêcher des opportunités de développement parce qu'on veut
conserver l'ensemble des bâtiments. Donc, nous ce qu'on recommande, c'est d'ajouter des
critères qui vont tenir compte du potentiel de développement optimal des terrains, donc des
retombées économiques qui vont être à aller chercher pour financer l'ensemble des travaux,
infrastructures, équipement publics que la Ville vise via le PUM.

585 Puis aussi de considérer la proximité du réseau de transport collectif structurant pour
encourager, justement, une densification.

590 Puis enfin, si on veut un rappel du patrimoine, je sais qu'ils vont en parler, il y a en a
qui vont parler de façadisme, mais des fois il y a des opportunités de reprendre les façades
ou d'intégrer à la nouvelle architecture, puis je pense qu'il faut faire confiance à nos
architectes québécois de proposer des projets qui s'insèrent bien dans le contexte urbain puis
qu'ils sont capables de faire un rappel sur les intentions architecturales qui ont été mises en
place précédemment.

595 Je passe la parole à Francesca pour le deuxième site.

Mme FRANCESCA CORNELI :

600 Bonjour. Alors, pour le deuxième site qui est situé dans l'arrondissement Ville-Marie, à
l'intersection de Sainte-Catherine Ouest et de la rue Guy, ce qui est prévu dans le PUM pour
notre site c'est une affectation au sol mixte, un niveau d'intensification élevé. Un seuil minimal
moyen de densité résidentielle de 400 logements à l'hectare.

605 De plus, les corridors visuels exceptionnels limitent la hauteur maximale pour notre
site à 106 mètres de haut à partir du sol.

610 Ensuite, le site est situé aussi dans un croisement du parcours dynamique de la rue Sainte-Catherine et du corridor intéressant de la rue Guy, qui est proposé dans le PUM.

Le PUM aussi prévoit un tramway sur Sainte-Catherine et un autre sur Guy. Ça fait en sorte que notre site se trouve à une intersection où il y a deux tramways et une station de métro qui est Guy-Concordia, en plein centre-ville.

615 Alors, afin d'assurer que les paramètres du PUM permettent le développement du site à son plein potentiel, nous devons prendre en compte toutes les opportunités qu'il y a, telles que la position stratégique au centre-ville, le cadre bâti environnant et le potentiel du site en lui-même vu qu'il a une grande façade sur Sainte-Catherine et sur Guy.

620 Par contre, actuellement, le site est limité à une sur hauteur de 65 mètres et un coefficient d'occupation au sol de 9, ce qui risque de limiter la densification souhaitée et pourrait compliquer l'atteinte des 400 logements à l'hectare.

625 Cette contrainte est particulièrement préoccupante étant donné l'importance stratégique du site. De plus, les hauteurs des bâtiments environnants montrent que la hauteur maximale autorisée est souvent dépassée.

630 Donc, afin de mieux aligner les objectifs de densification avec les exigences de développement, il est recommandé que la Ville de Montréal, dans le cadre du PUM, établisse des échelles d'hauteurs et de COS adaptées au niveau d'intensification spécifique à chaque secteur.

635 Par exemple, pour un site situé au centre-ville, dans une zone d'intensification élevée, une hauteur minimale de 80 mètres et un coefficient d'occupation au sol d'entre 9 et 12, devrait être prescrit afin de répondre aux exigences de densité de 400 logements à l'hectare.

Cette vision permet, non seulement d'optimiser l'utilisation de l'espace urbain, mais aussi de garantir une meilleure prévisibilité pour les projets futurs, tout en assurant une intégration harmonieuse au tissu urbain.

640

Et pour conclure, on a trois recommandations. La première c'est de modifier le PUM pour classer le secteur le long de l'avenue du Parc dans une zone d'intensification élevée.

La deuxième, c'est d'ajouter des critères dans l'approbation de projets de démolition.

645

Et la troisième, c'est d'établir des échelles d hauteurs et de COS adaptées au niveau d'intensification spécifique pour chaque secteur. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

650

Je vais vous poser, comme tout à l'heure, une question très globale sur le projet de PUM puisqu'essentiellement, c'est l'objet de cette consultation. Qu'est-ce que vous avez pensé de cette idée d'intégrer mobilité et urbanisme et en même temps, est-ce qu'il y a des choses qui vous ont étonnés, déçus, surpris ?

655

M. CHARLES BENNETT :

L'intention est très bonne, je pense que le PUM dans son ensemble, les intentions de base sont très bonnes. Le lien mobilité/urbanisme découle du PMAD déjà où il y a les airs TOD dans le premier PMAD puis dans celui qui est à sortir la semaine prochaine. Il pousse encore plus loin avec l'intégration des axes structurants pour profiter des grandes artères où il y a un potentiel de transport collectif structurant.

660

665 Dans ce cas-ci, par contre, quand on analyse en détail, on remarque que les densités
minimales, que les intensifications ne tiennent pas nécessairement compte de la vision du
développement du réseau de transport collectif structurant.

670 L'enjeu étant qu'une fois qu'on a développé un site puis que ce n'est pas en
considérant le transport collectif structurant à venir, bien il est trop tard. Le site est développé,
le transport collectif structurant peut arriver après, mais il n'y aura pas d'occasion de
redévelopper.

675 Les équipements qui sont projetés, le réseau qui est projeté va nécessiter des
investissements considérables, puis il va falloir avoir des retombées économiques en
conséquence.

680 Une des façons de faire, c'est d'aller chercher de la densification à des endroits
stratégiques, puis justement pour limiter l'étalement urbain puis pour profiter du
redéveloppement sur la Ville à des endroits qui sont pertinents, optimaux et bien localisés.

685 Je pense que le site de l'avenue du Parc est un excellent exemple du fait que
l'intensification intermédiaire va nous faire rater une occasion d'aller chercher le plein
potentiel puis d'assurer des retombées qui vont permettre de financer l'ensemble des
investissements requis pour atteindre cette vision-là de mobilité durable et de lien
urbaniste/transport collectif.

LA PRÉSIDENTE :

690 J'aimerais vous amener sur les corridors visuels exceptionnels, parce que vous en
avez parlé aussi. Et en fait vous dites, bien ce n'est pas très, très pratique les corridors
visuels exceptionnels, parce que ça nous empêche d'aller à pleine hauteur.

695 Considérant le fait qu'il y a plusieurs, la Ville a perdu au fil des ans plusieurs vues sur la montagne – on le sait que c'est pour protéger les vues de et vers la montagne – il n'y a pas un risque à vouloir absolument oublier des corridors visuels exceptionnels ?

M. CHARLES BENNETT :

700 En fait, ce n'est pas de les oublier, c'est de poursuivre dans la façon de faire actuelle où il y a un traitement discrétionnaire. Donc, les corridors visuels sont là, mais de façon discrétionnaire on les interprète puis il y a possibilité de dépasser la hauteur ou la cote altimétrique tout en démontrant qu'on maintien les vues.

705 Le centre-ville il s'est développé dans les 10, 20 dernières années, puis je trouve que le profil actuel quand on arrive de pont Champlain, Victoria, répond très bien à la montagne puis il y a un lien qui est fait, malgré les grandes hauteurs ou surhauteurs qui ont été autorisées.

710 Il faut aussi trouver un équilibre entre protéger à tous prix l'existant – je peux ajouter à ça le patrimoine – puis empêcher le développement de la Ville pour répondre aux besoins collectifs.

715 Je le répète : il ne faut pas se cacher qu'il va y avoir des investissements qui vont être requis, il va y avoir des retombées. Ce qu'on dit, ce n'est pas d'empêcher la protection des vues ou des corridors, c'est juste que les corridors visuels exceptionnels empêchent toute flexibilité.

720 C'est fixé puis d'un autre côté, il n'y a pas de minimum sur les densités et les hauteurs pour tous les endroits où il n'y a pas de corridor visuel exceptionnel.

LA PRÉSIDENTE :

725 Est-ce que certains pourraient dire que cette flexibilité-là est rendue nécessaire
justement parce qu'il y a tellement eu de négociations et de dérogations, que c'est rendu
nécessaire d'être plus flexible et moins souple ?

M. CHARLES BENNETT :

730 Le plus sévère, le plus stricte vous voulez dire du fait qu'il y a une limite ?

LA PRÉSIDENTE :

735 Qu'est-ce que j'ai dit ? Absolument, excusez-moi j'ai répété, oui, absolument.

M. CHARLES BENNETT :

740 Bien, je ne suis pas tout à fait d'accord dans le sens où je pense que la Ville a réussi
à se développer dans les dernières années, malgré les discrétions puis ça n'a pas été à
l'encontre du développement du centre-ville ou des autres quartiers.

LA PRÉSIDENTE :

745 O.K.

M. CHARLES BENNETT :

750 C'est de plus en plus complexe de construire à Montréal. Les terrains qui sont
disponibles, juste le terrain avant, il y a la décontamination, les terrains sont restreints. Il y a
des infrastructures à apporter en termes d'égout, aqueduc, et cetera.

Il y a les enjeux climatiques qui sont à débattre. C'est pour ça que je rappelle qu'il y a un équilibre à trouver. Le plan d'urbanisme c'est pour 25 ans minimum, une fois qu'il est adopté, on est pris avec puis ça va influencer le reste de la ville.

755 Donc, il faut trouver l'équilibre, puis actuellement, il y a un risque qu'il y ait une perte d'équilibre puis que les gens ne puissent plus développer les terrains à plein potentiel. Puis on le dit, on va garder des terrains vacants comme l'avenue du Parc, au coin de Milton, qui n'est pas bénéfique pour la collectivité, qui n'est pas bénéfique pour le quartier, puis qui ne tient pas compte du futur de la Ville.

760

LA PRÉSIDENTE :

Donc, on était toujours sur les corridors visuels, hein ?

765

M. CHARLES BENNETT :

Les corridors visuels, mais... oui.

LA PRÉSIDENTE :

770

Merci. Christian ?

LE COMMISSAIRE :

775

Mais j'aimerais poursuivre un peu la réflexion sur les, je reviens sur les impacts de l'intensification élevée sur la préservation du patrimoine bâti. Vous nous dites : « Le patrimoine de demain se construit aujourd'hui. », j'ai retenu ce petit bout.

780 Alors si demain on démoli le patrimoine qu'on a construit aujourd'hui, alors qu'est-ce qu'on va préserver en bout – et je vous pose très candidement la question – comment on va préserver dans cette logique-là, un patrimoine ?

M. CHARLES BENNETT :

785 Je comprends, je comprends la préservation, puis sauf que ça a un coût. Puis là, notre préoccupation est qu'on nous demande de tout préserver jusqu'aux étages des bâtiments, puis l'avenue du Parc/Milton est un exemple où le propriétaire a été demandé à conserver l'ensemble du bâtiment de par son historique intérieur de l'occupation.

790 Sauf que d'un autre côté, c'est impossible de par les nouvelles normes de construction, de par les coûts qui nécessitent d'entretenir ça. Puis je reviens à l'équilibre où l'intensification élevée, un, donne plus de potentiel. En contrepartie, est-ce que la Ville peut aller chercher en échange une conservation un petit peu plus grande du bâtiment ? Possiblement.

795 Maintenant, avec une intensification intermédiaire qui ne nous permet pas d'aller chercher ce financement-là requis pour protéger le patrimoine, mais elle se trouve dans une situation où au final, le terrain reste vacant, le bâtiment reste vacant puis personne n'est plus avancé au final.

800 Le développeur n'a pas son projet, puis la Ville a un terrain vacant.

LA PRÉSIDENTE :

805 Lise, est-ce que tu as une question rapide ?

LA COMMISSAIRE :

810 Oh, une question rapide, oui. Bien vous avez pris évidemment connaissance du
nouveau PUM 2050. Moi, je vous rapporte à la question concernant l'immeuble sur Sainte-
Catherine. Le PUM propose des changements vers une nouvelle approche d'intensification
urbaine. Pourquoi proposez-vous, vous, de conserver les notions de COS et d hauteurs
815 minimales qui étaient dans, qui sont dans le PU actuel, là ? Pourquoi conserver ça puisqu'il y
a vraiment un changement qui est apporté par la Ville ?

Mme FRANCESCA CORNELI :

820 Je vais laisser Charles répondre pour moi.

M. CHARLES BENNETT :

825 En fait, c'est pour donner de la prévisibilité. Actuellement, dans les niveaux
d'intensification, on comprend, je pense que l'intention est bonne puis j'y reviens, là.
L'intention du PUM est bonne, mais quand on analyse – puis on a plusieurs propriétés à
analyser parce qu'on a plusieurs clients – puis quand on analyse dans le fin détail, on se
questionne de comment que ça va percoler puis on n'est pas dans une situation où on peut
estimer ou prévoir ce qui va être possible de construire.

830 Puis ajoutons à ça les délais ou une fois le PUM en vigueur, les arrondissements
devront adopter leur règlement de concordance, auront six mois. Mais considérant les
élections l'année prochaine, on peut comprendre que ça va prendre plus que six mois.

835 Donc, on se retrouve dans une situation où pendant un, deux, trois ans voir une
incertitude puis un manque de prévisibilité. Le fait d'ajouter des échelles, tout comme il y a
des ratios de stationnement dans le document complémentaire dans le PUM, qui ne seraient

peut-être pas requis. Pourquoi ne pas faire quelque chose de similaire pour donner la prévisibilité puis comprendre, en termes d'intensification, qu'est-ce qui se retrouve au centre-ville par rapport à qu'est-ce qui se retrouve dans les arrondissements qui sont en périphérie.

840

LA COMMISSAIRE :

Merci.

845

LA PRÉSIDENTE :

Merci. C'est ce qui termine malheureusement les dix minutes, ça va très, très rapidement.

850

M. CHARLES BENNETT :

Ah, je vais revenir.

LA PRÉSIDENTE :

855

D'accord. Merci infiniment d'être venus discuter avec nous et d'avoir pris le temps de nous rencontrer. Alors, bonne fin d'après-midi.

M. CHARLES BENNETT :

860

Merci à vous.

LA PRÉSIDENTE :

865

Et nous revenons dans quelques instants.

Mme NAFILA KARATAS

CARI Saint-Laurent

870

LA PRÉSIDENTE :

875

Bienvenue. Je vais vous demander de vous présenter, s'il vous plaît et de préciser l'organisme que vous représentez.

Mme NAFILA KARATAS :

880

Oui, bonjour, mon nom c'est Nafila Karatas, c'est écrit avec PH, mais c'est juste avec un F. Donc, Nafila Karatas et je suis conseillère en intégration sociale au CARI Saint-Laurent, et je suis intervenante auprès des femmes immigrantes, notamment les femmes qui vivent de la violence conjugale.

LA PRÉSIDENTE :

885

Très bien. Alors, je vous rappelle que vous avez dix minutes pour présenter. Et les commissaires disposeront ensuite de dix minutes pour discuter avec vous. Bien sûr, nous n'avons rien lu de ce que vous allez présenter puisque vous nous le présentez de vive voix et en personne. Alors, et avez-vous besoin d'un petit signe lorsqu'il vous reste deux minutes ?

890

Mme NAFILA KARATAS :

Oui, s'il vous plaît.

895 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vous ferai un petit signe avec les doigts. Alors, nous vous écoutons.

900 **Mme NAFILA KARATAS :**

D'accord. Oui, ça va être plus un échange, en fait, parce que c'était très pertinent la rencontre qu'on a eue au préalable avec madame Soraya. C'était très pertinent et moi, j'ai plus des questions, en fait, pour vous.

905 Je voulais savoir déjà dans un premier temps à quel degré ça va être pris en considération ce qui va être dit ou ce qui a été déjà partagé avec les personnes ? Ou c'est juste une autre présentation pour dire que voilà on a fait ça et puis on a consulté, mais est-ce que les décisions ont été déjà prises ?

910 Ce que je veux dire, est-ce qu'elles vont être prises en considération ou pas, c'est ça ?

LA PRÉSIDENTE :

915 Alors, théoriquement, c'est vous qui venez nous raconter des choses. Alors, on va voir si, dans quelle mesure on peut vous répondre. Mais je vous rassure tout de suite ; toute l'information qui a été recueillie jusqu'à maintenant via un grand nombre d'activités, dont entre autres des groupes de discussions et la rencontre que vous avez eue avec Soraya, tout ça est pris en compte.

920 Alors, toute cette information-là, toutes les informations font l'objet de comptes rendus qui seront, qui sont ou qui seront disponibles sous peu sur le site, sur la page Web de la consultation. Et bien sûr, dans l'analyse, les commissaires en tiennent compte. Absolument.

925 Il n'y a pas de décision prise jusqu'à maintenant, mais je vous rappelle que les rapports de l'Office sont consultatifs, nos recommandations ne sont pas, on recommande aux élus et la décision revient aux élus.

Alors, mais le rapport n'est pas écrit et les recommandations non plus, pour vous rassurer.

930

Mme NAFILA KARATAS :

935 Excellent, merci. Donc moi déjà je peux vous envoyer, c'est vrai que je ne l'ai pas envoyé parce que je ne l'avais pas terminé, mais j'ai tout un rapport. C'est comme une critique par rapport à ce document que vous nous avez envoyé, en PDF, donc ça je peux vous le renvoyer par la suite.

940 Mais j'ai comme un petit résumé final parce que moi je représente la diversité dans le centre culturel, interculturel au CARI Saint-Laurent, et j'aimerais, je vais parler des points qui ont attiré mon attention par rapport à ça.

945 Et notamment, l'orientation numéro 6 qui est de renforcer l'offre et l'accès des lieux de la vie collectif. J'ai trouvé que vraiment c'était bien de mettre en avant les lieux de la vie collective comme l'équité, le sentiment d'appartenance des citoyens.

Les objectifs étaient clairs pour moi, qui étaient l'augmentation des espaces verts, et d'accès de bibliothèques, et cetera, favorisant l'inclusion.

950 Mais ce que j'ai trouvé comme point d'amélioration c'est de détailler les mesures concrètes pour répondre aux vulnérabilités locales et aussi de préciser comment les acteurs locaux sont impliqués dans la création et la gestion de ces espaces-là.

Voilà. Par rapport à l'orientation numéro 7, c'était la valorisation du patrimoine et des paysages. C'est bien de reconnaître le patrimoine, la diversité architecturale comme élément identitaire et de clarifier comment ces secteurs sont sélectionnés, priorisés.

Mais je trouve qu'il n'y a pas d'éducation ou de campagne de sensibilisation qui est faite par la Ville à ce niveau-là.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous interromps puisque c'est une conversation, ça va ?

Mme NAFILA KARATAS :

Excellent, O.K.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, comment est-ce que vous verriez ça cette implication-là avec la Ville, avec l'arrondissement, impliquer tout le monde, comment vous pourriez nous...?

Mme NAFILA KARATAS :

Par exemple, nous le centre communautaire, on fait beaucoup d'ateliers de sensibilisation, on travaille avec le Centre des mémoires montréalaises, par exemple, même on travaille avec le Théâtre du Nouveau Monde pour, en fait, donner des ateliers, faire reconnaître le patrimoine.

En fait, créer une ligne de temps de, je pense que pour ça, c'est vraiment, pour faire la sensibilisation, nous on se base – et ça a été même une étude qui a été faite avec

l'université de Sherbrooke – on se base sur ce qui est l'intérêt commun entre le citoyen et entre la Ville.

985 Pour nous, on a trouvé que l'intérêt commun c'est de comment les gens vont se rappeler de ce patrimoine, comment, c'est de relier les années, en fait, de la construction de ce patrimoine avec les années que la...

990 Je veux dire, avec – comment j'appelle ça – les années qui marquent la personne. Et c'est comme ça qu'on essaie de vraiment, de faire une collection de photos. On a réalisé beaucoup d'ateliers, mais il faut vraiment trouver l'intérêt commun, pourquoi la personne elle vient, elle s'intéresse à ça, qu'est-ce qu'il y a derrière ça ?

995 Parce que parler de patrimoine, ce n'est pas tout le monde qui s'intéresse à ça, mais pourquoi on y tient tellement et pourquoi pour nous c'est important ? Donc, on a essayé vraiment de trouver des points en commun entre, ça dépend la cible, et puis voilà.

LA PRÉSIDENTE :

1000 Comment vous diffusez cette information-là ?

Mme NAFILA KARATAS :

1005 C'est ça. En fait, via le site Web, on diffuse avec la TCRI, la Table de concertation. On essaie de, sur les réseaux sociaux aussi. Mais on aimerait que la Ville aussi soit impliquée pour ce genre de diffusion.

1010 Par exemple, ce qui ne se fait pas. Je veux la Ville quand elle nous envoie une invitation, ça reste quand même très officiel et on ne voit pas qu'il y a cette collaboration, parce que nous, on fait l'éducation.

Je veux dire, nous, on a des subventions de la Ville pour faire cette sensibilisation, mais on sait que si les personnes qui voient les activités de la Ville, qui voient ce qui se passe à la Ville, voient ces publications-là, ils vont s'intéresser plus, on aura plus de monde.

1015 Et ça peut être à tous les niveaux aussi. Ça peut être dans les écoles, ça peut être...
Mais nous, notre, je veux dire, on travaille avec un public très particulier, on travaille juste avec les personnes immigrantes, ce qui n'est pas négligeant, surtout nouvellement arrivées.
Pour nous c'est...

1020 **LA PRÉSIDENTE :**

Moi j'ai toujours des questions à poser, évidemment. Est-ce que, géographiquement, est-ce que vous travaillez dans des secteurs plus névralgiques ou c'est à l'ensemble des 19 arrondissements ?

1025

Mme NAFILA KARATAS :

Oui, on travaille sur toute l'île de Montréal.

1030 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, dépendamment des arrondissements, c'est sûr que les clientèles sont différentes et les personnes ont des préoccupations, des expériences et des vulnérabilités différentes ?

1035

1040 **Mme NAFILA KARATAS :**

Tout à fait. Tout à fait. Mais notre, pour nous, l'avantage, je trouve et malheureusement aussi de le dire, parce que c'est... on travaille plus avec les femmes. Je veux dire, on a plus de participation de femmes que d'hommes.

1045

Pourquoi ? Bien ça, c'est une autre question. Mais c'est ça. Mais pour nous aussi, on dit que même si on ne veut pas discriminer aujourd'hui, on ne dit plus la langue maternelle, on dit la langue première. Mais on sait aussi quelque part que l'éducation, ça passe par la femme, par la mère.

1050

Donc, pour nous aussi, on privilégie ça, parce qu'on sait que la transmission elle va se faire par la suite.

LA PRÉSIDENTE :

1055

Est-ce que vous avez des hypothèses sur le fait que les participants sont plus féminins que masculins ?

Mme NAFILA KARATAS :

1060

Parce que c'est généralement dans les familles immigrantes quand la famille arrive, généralement c'est le père qui trouve un travail. Donc, la femme elle a plus de disponibilité pour participer.

1065

LA PRÉSIDENTE :

Ah, O.K.

Mme NAFILA KARATAS :

1070

Et puis notre centre, il n'est pas subventionné pour travailler les fins de semaine, par exemple, pour donner des activités, et cetera, ou par exemple, après les heures de travail, il y a ça aussi.

1075

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je vous laisse continuer, je vais sûrement avoir d'autres questions.

Mme NAFILA KARATAS :

1080

Oui, O.K., parfait. Donc, aussi par rapport au point 7 qui est l'affectation du sol, j'ai trouvé que la clarification des différentes affectations du sol pour orienter le développement urbain, c'était clair. La reconnaissance de la mixité des fonctions comme un atout aussi.

1085

Mais par axe d'amélioration, c'est de préciser encore une fois les critères d'évaluation pour chaque affectation et de fournir des données sur l'impact des affectations sur les communautés locales.

1090

Pour la stratégie de mise en œuvre, ça je vais en passer, je vais l'envoyer par la suite. Mais pour moi le, voilà, pour les prochaines étapes, il y avait quelque chose par rapport aux prochaines étapes.

1095

L'accent a été mise sur la consultation publique pour impliquer la communauté, l'engagement à continuer le dialogue avec les citoyens, mais j'ai trouvé aussi que ç'aurait été bien de préciser les méthodes de consultation, comment les retours seront intégrés et aussi, de fournir une chronologie des étapes des indicateurs de suivis et des actions mises en œuvre ; pour nous c'est très important de voir ça.

1100

Et finalement, je pense qu'il sera bénéfique d'intégrer des précisions sur les méthodes et les mécanismes, et aussi les indicateurs de performance avec une communication très claire et régulière avec les citoyens, les centres communautaires, toutes les personnes qui sont intéressées, ainsi qu'une collaboration active avec les acteurs locaux, sont essentiels pour garantir le succès de ce projet.

1105

LA PRÉSIDENTE :

Alors, mon collègue a une dernière question pour vous.

1110

LE COMMISSAIRE :

Rapidement. Vous avez parlé au point 6 et à la dernière, au tout dernier paragraphe, là, de la participation, l'importance du dialogue, localement, quels sont les obstacles à cette participation que vous identifiez actuellement ?

1115

Mme NAFILA KARATAS :

Par exemple, moi je dirais aussi la première fois quand j'ai participé lors de la rencontre, la première consultation qui a eu lieu il y a quelque temps ici, ça a été posé cette question : pourquoi pour vous c'est important, pourquoi ?

1120

A part la considération, et cetera, je veux dire, moi personnellement en tant qu'une personne immigrante qui vit depuis quelques années ici, je veux dire, on ne parle pas de nous sans nous ; c'est un petit peu ça.

1125

Je veux dire, et puis moi je trouve que c'est un point fort dans le sens où on, il y a ce sentiment d'appartenance avec cette ville. On veut construire quelque chose, mais ensemble. Je veux dire, c'est pour ça que cette implication, elle est très importante. Donc, je pense que

la représentation de la diversité dans ce genre de travail, elle est très importante, parce que c'est...

1130 On parle beaucoup de diversité, on parle, il n'y a qu'au Québec qu'on parle de l'interculturel. Mais il est où l'interculturel ? C'est ça ma question. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1135 Donc, vous ne le voyez pas l'interculturel ?

Mme NAFILA KARATAS :

1140 Pas complètement.

LA PRÉSIDENTE :

Vous ne le voyez pas ?

1145 **Mme NAFILA KARATAS :**

Pas vraiment.

LA PRÉSIDENTE :

1150 Pas vraiment, O.K. Est-ce qu'il y a des choses au-delà de ce que vous avez expliqué tout à l'heure, est-ce qu'il y a des choses que vous auriez aimé voir préciser encore plus dans le projet PUM ?

1155

Mme NAFILA KARATAS :

Honnêtement, il y a beaucoup de points que j'ai mis ici, c'est tout, j'ai... je pense que mon document il est plus long que le vôtre. C'est pour ça...

1160

LA PRÉSIDENTE :

Oui, bien sûr...

1165

Mme NAFILA KARATAS :

... que je vais vous l'envoyer, c'est sûr.

LA PRÉSIDENTE :

1170

O.K., O.K.

Mme NAFILA KARATAS :

1175

Vous allez le lire et vous, on peut s'échanger par la suite. Je suis une médiatrice interculturelle, j'ai fait de la médiation interculturelle à l'Université de Sherbrooke et pour moi, la question de la diversité et tout ce qui est interculturel, c'est très, très important, parce qu'on ne peut pas parler de Montréal sans parler du vivre ensemble.

1180

On ne peut pas exclure ça et puis ça fait partie vraiment de l'inclusion à tous les niveaux. On a donné... Oui ?

1185 **LA PRÉSIDENTE :**

... et est-ce que la vision qui est proposée dans le PUM, donc pour 2050, c'est-à-dire une ville verte, juste et résiliente. Est-ce que ça correspond à ce que vous souhaitez ? Est-ce que ça correspond à l'inclusion dont vous parliez tout à l'heure, à l'interculturalisme dont vous parliez tout à l'heure ?

1190

Mme NAFILA KARATAS :

Bien c'est ça ce que j'ai dit, mais je trouve qu'il y a des, c'est pour ça que je suis là aujourd'hui, il y a des points à améliorer avant que ça soit trop tard. C'est pour ça que j'ai demandé au tout début : est-ce que ça va être pris en considération et à quel point ?

1195

Parce que je trouve qu'il y a quand même des choses vraiment à prendre, à ne pas négliger, à les prendre en considération. Parce que je me mets à la place de ces... Parce qu'on voit comment on peut améliorer, mais il faut prendre aussi les problèmes qui se passent ici à Montréal, à tous les niveaux.

1200

Donc, je pense que ce plan doit prendre en considération ça et on a parlé la dernière fois, c'est ça que j'avais dit, j'ai dit : j'ai l'impression que les institutions ici ne communiquent pas ensemble. On dirait que chaque institution fait son travail, on a un objectif à faire, on a des chiffres à donner et ça s'arrête là.

1205

Mais on dirait qu'on ne communique pas ensemble, parce que si on prend en considération les problèmes de la SPVM, les différents problèmes qui se posent dans la société, il faut les prendre en considération pour le prochain plan.

1210

Il y a des choses à améliorer, quand même. Puis je trouve qu'il y a quand même des, pas des lacunes, mais je veux dire, il y a un manque.

LA PRÉSIDENTE :

1215

O.K. Est-ce que, si vous aviez à établir deux priorités, quelles seraient-elles ?

Mme NAFILA KARATAS :

1220

Deux c'est peu, c'est simple, je dirais c'est... par exemple, on parle beaucoup de, par exemple pour les personnes à mobilité réduite. Je veux dire, le plan il est fait vraiment pour les personnes à mobilité réduite, mais on dirait qu'on exclut les personnes qui ont des maladies chroniques.

1225

On fait des parcs où il n'y a pas de toilettes. Les personnes diabétiques, elles doivent aller tout le temps aux toilettes et on sait ça. Donc, ça veut dire qu'une personne avec une maladie chronique, elle est exclue dans votre plan.

1230

Et une personne qui est diabétique, si elle a une hypoglycémie, il faut qu'elle prenne tout de suite son jus. Donc, est-ce que quand je vais dans mon parc, moi, est-ce que je trouve un distributeur de jus ou quelque chose comme ça ? Non, il n'y a pas ça.

1235

Dans ce cas-là, je dois mobiliser tout le monde, la personne elle va tomber dans la rue. Donc, je dois mobiliser moi, la santé publique, le 911, appeler l'ambulance, et cetera.

A quel point c'est pris en considération tous ces petits trucs, là, je veux dire, c'est large en fait, c'est pour ça que je vous dis que c'est un petit peu plus que ça.

1240

Et puis on parle de patrimoine aussi, mais on parle d'un nouveau visage de Montréal aujourd'hui. On parle de cette diversité, je veux dire, c'est, Montréal il y a 10 ans, il y a 20 ans, ce n'est plus Montréal aujourd'hui. Et j'imagine qu'en 2025, ce n'est pas Montréal, même si on est en train d'établir un plan ; c'est sûr qu'il va y avoir des (inaudible) plus tard.

1245

Mais à quel point, je veux dire, c'est quoi les priorités ? Les priorités qu'on dit aujourd'hui, est-ce que c'est vraiment les priorités de demain ? Donc, c'est pour ça que... en tout cas, j'ai tout mis ici, j'ai mis le maximum.

LA PRÉSIDENTE :

1250

Super.

Mme NAFILA KARATAS :

Après, c'est à vous de...

1255

LA PRÉSIDENTE :

Et ma collègue a une dernière question pour vous.

1260

LA COMMISSAIRE :

Bien question, plutôt commentaire ou compréhension. Dans le fond, je comprends que tout ce que vous nous entretenez depuis dix minutes, l'interculturalisme, l'inclusion, la diversité, tout ça, doit faire partie du PUM de façon transversale tout autant que l'économie, la culture, la mobilité, tout ce qui traverse le PUM, c'est bien ça ?

1265

Mme NAFILA KARATAS :

Oui.

1270

LA COMMISSAIRE :

O.K., merci.

1275

LA PRÉSIDENTE :

Alors, merci beaucoup d'avoir pris la peine de venir discuter avec nous. Nous attendrons le document et nous le lirons vraiment avec plaisir.

1280

Mme NAFILA KARATAS :

Merci à vous, c'était un plaisir.

1285

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je vous souhaite une bonne fin de journée.

Mme NAFILA KARATAS :

1290

Excellent, merci, à vous aussi, merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

1295

Et nous dirons à Soraya que vous aviez bien apprécié la rencontre avec elle.

Mme NAFILA KARATAS :

1300

Exactement. Elle aussi elle m'a encouragée de venir vous voir et de dire ça directement. Merci infiniment, et bon courage, bonne continuation. Au revoir.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, au revoir.

1305

M. PETER SOBCZYK ET M. CHARLES BENNETT

Groupe Petra ltée

1310

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour, bienvenue. Alors, je vais vous demander d'abord de vous identifier et de bien identifier le groupe que vous représentez. Alors ?

1315

M. CHARLES BENNETT :

Charles Bennett, vice-président urbanisme chez Fahey et associés. J'accompagne Peter Sobczyk, directeur de développement pour le Groupe Petra.

1320

LA PRÉSIDENTE :

Alors, bienvenue. Et merci de participer à cette consultation, je vous rappelle, vous le savez déjà, mais je dois vous le rappeler, que vous disposez de dix minutes pour présenter votre opinion. Et les commissaires disposeront ensuite de dix minutes pour avoir une conversation avec vous, en fait.

1325

Nous avons lu ce que vous avez déjà soumis. Avez-vous besoin d'un petit signe lorsqu'il restera deux minutes ?

1330 **M. CHARLES BENNETT :**

Oui, s'il vous plaît.

1335 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, d'accord. Alors, je ferai le petit signe. Alors, nous vous écoutons.

1340 **M. PETER SOBCZYK :**

Alors, dans un premier temps, nous aimerions vous remercier, l'OCPM et ses commissaires, pour l'opportunité que nous avons, qui est offerte pour pouvoir présenter aujourd'hui.

1345 Nous sommes conscients de l'importance de ce processus de consultation et comprenons l'ensemble des efforts ayant été déployés pour se rendre jusqu'ici.

1350 Alors, nous sommes avant tout un citoyen corporatif engagé vers le développement d'un avenir prometteur pour notre ville et nous sommes déterminés à maintenir nos actifs à Montréal et à y poursuivre nos investissements.

1355 Le Groupe Petra est une entreprise d'ici, qui depuis 1986, se concentre à améliorer les milieux de vie de ses locataires en leur offrant un lieu qui répond à leurs attentes. Nous sommes une société de gestion et de développement immobilier, spécialisée dans la préservation et la valorisation de bâtiments dans une perspective de détention à long terme.

De ce fait, nous détenons des propriétés commerciales, de bureaux, industrielles et résidentielles, dans 10 des 19 arrondissements de la Ville, et sommes propriétaire de plus de

54 immeubles, dont certaines des plus iconiques à Montréal, le 1000 de la Gauchetière, édifice Sun Life, la Place Victoria, la Tour CIBC, la Tour KPMG.

1360

Puisqu'une majorité de nos portefeuilles couvre des immeubles à bureaux, nous nous efforçons d'établir continuellement les programmes intensifs pour l'atteinte des certifications : LEED, BOMA et Wired score.

1365

De plus, soucieux de l'amélioration de la performance environnementale et la résilience des bâtiments, nos politiques ESG et plans de décarbonation prévoient des réductions importantes de consommation, autant en eau qu'en énergie, pour assurer d'offrir un meilleur environnement possible pour tous.

1370

Au niveau du développement résidentiel. On voit à l'écran que nous sommes tous ici présents à même de confirmer que la crise du logement est bien une réalité problématique à Montréal. Avec des taux d'inoccupation qui oscillent environ 1.5 %, selon les derniers rapports du marché locatif de la SCHL.

1375

De surcroît, selon le plus récent rapport automne 2024 de la SCHL qui vient tout juste de sortir ce matin, j'aimerais porter à votre attention le bilan des mises en chantier résidentielles à Montréal.

1380

On parle de 20 unités d'habitation par tranche de 10 000 habitants, ce qui est sous la moyenne historique. Cette réalité souligne davantage l'urgence du développement de logement pour équilibrer l'offre et la demande en habitation.

1385

Nous sommes ainsi convaincus qu'en obtenant une certaine prévisibilité en vue d'une planification à long terme, nous serons en mesure de réaliser des projets innovateurs d'envergure qui s'inscrivent dans les orientations générales du Projet de PUM 2050, sur certaines de nos propriétés ciblées à travers la Ville.

Nous souhaitons que nos projets s'intègrent dans le concept de « Ville 15 minutes », valorisant un milieu de vie dans lequel les gens peuvent vivre, travailler, s'amuser afin de développer le meilleur d'eux-mêmes.

1390

De plus, considérant que certaines de nos propriétés s'insèrent dans des séquences urbaines vouées à être développées ou redéveloppées, nous avons une rare opportunité d'aligner l'ensemble des meilleures intentions de tous, en ayant pour objectif commun un encadrement optimal de l'évolution de la forme et du tissu urbain de Montréal.

1395

A ce titre, nous voulons tout simplement nous assurer d'un arrimage entre le Projet du PUM 2050 et les futures réglementations d'urbanisme des arrondissements.

1400

Nous sommes donc devant vous aujourd'hui pour vous faire part de nos constatations et recommandations, fondées sur notre analyse du Projet de PUM et de certains de ses éléments urbanistiques techniques.

1405

Tout d'abord, nous recommandons d'autoriser davantage l'habitation et de favoriser sa complémentarité avec les fonctions économiques, en incluant la composante habitation à l'intérieur de l'affectation des activités diversifiées.

1410

Ensuite, d'encadrer clairement les niveaux d'intensification et de les orienter vers le transport collectif. En augmentant les seuils de densité minimaux sur les terrains localisés à un kilomètre ou moins d'une station ou d'une ligne du réseau de transport collectif structurant.

1415

Enfin, augmenter la prévisibilité afin de planifier adéquatement le Montréal du futur, en incluant dans le document complémentaire du PUM les échelles de densité et les hauteurs par niveaux d'intensification, selon le secteur, dans le but d'encadrer les règlements de concordance.

Je passe la parole à Charles.

M. CHARLES BENNETT :

1420 Je vais aller dans le plus technique, dans le mémoire qu'on vous a soumis, il y avait trois sites particuliers qu'on voulait traiter en plus des recommandations générales du Groupe Petra.

1425 Donc, un premier site, bien deux sites, en fait, dans l'arrondissement Pierrefonds-Roxboro, avec des éléments, bâtiments patrimoniaux. Puis deux sites dans l'arrondissement Saint-Léonard, un aux abords de la 40 puis l'autre au coin de Viau et Jean-Talon.

1430 Le premier site le plus complexe avec les plus grands défis de redéveloppement c'est le site de Villa Marguerite et de la Maison Mère des Sœurs du Bon-Pasteur, qui sont localisés à l'entrée de l'arrondissement Pierrefonds-Roxboro, sur le boulevard Gouin, tout juste après l'autoroute 13, à proximité du Parc-nature du Bois-de-Liesse, puis en bordure de la rivière des Prairies.

1435 Donc, une localisation avec des caractéristiques patrimoniales bâties et paysagères très intéressantes, et qui sont connues et où on aimerait les mettre en valeur dans un projet futur.

1440 Actuellement, au PUM, l'intensification qui est visée pour ce site-là c'est une intensification douce avec une densité minimale de 45 logements à l'hectare. J'en ai parlé précédemment, on en reparle.

L'intention ici c'est de donner une opportunité et de ne pas rater l'opportunité de redévelopper ces terrains-là, tout en réinvestissant des sommes pour la requalification, la

1445 restauration des éléments patrimoniaux les plus significatifs. Puis quand on parle de patrimoniaux, c'est autant le bâti que le paysager.

1450 En termes de mobilité, je tiens à souligner que la station REM Sunnybrooke va être localisée à moins d'un kilomètre de ces terrains-là, puis qu'il y a plusieurs outils discrétionnaires qui viennent encadrer le redéveloppement d'ensembles patrimoniaux, institutionnels comme les sites de Villa Marguerite et la Maison Mère des Sœurs du Bon-Pasteur.

1455 Donc, ce n'est pas d'être inconscient des caractéristique patrimoniales, mais de plutôt de voir comment le PUM peut favoriser un redéveloppement qui tient compte des enjeux financiers et de logements, comme Peter l'a soulevé, puis de l'intention de protéger et mettre en valeur le caractère patrimonial et paysager du site.

1460 Les recommandations pour ce site-là c'est un niveau d'intensification qui est plus élevé à intermédiaire pour donner la prévisibilité avec une densité minimale de 80 logements à l'hectare. La superficie et la dimension des sites le permettraient, si on permet une construction en hauteur qui limiterait l'implantation au sol, qui permettrait justement une mise en valeur des éléments pavillonnaires et verdis du site.

1465 D'aller dans une intensification douce, le risque, c'est qu'on utilise plus de territoire, qu'on affecte le couvert paysager, puis qu'on impacte l'ensemble pavillonnaire patrimonial des deux sites.

1470 Puis, on veut retirer l'intention du zonage incitatif. A ce stade-ci, l'intention, elle est bonne de zonage incitatif, sauf qu'on a aucune connaissance de quels seront les bonus qui seront donnés dans le développement.

1475 Puis le temps d'adoption de ces règlements-là va probablement prendre du temps. Donc, pour l'instant, c'est un élément qui devrait plutôt utiliser les outils discrétionnaires de PPCMOI qui peuvent être utilisés pour adapter les constructions sur ces terrains de ce type-là.

1480 Le deuxième site est le site du Doral, qui est un terrain actuellement qui accueille le siège social du Groupe Petra, localisé au coin de Jarry et du boulevard Langelier, en bordure de l'autoroute 40.

1485 C'est un terrain avec une affectation diversifiée, donc sans habitations actuellement au PUM, mais pourtant qui est localisé à moins d'un kilomètre de la future station Langelier de la ligne bleue. Qui est dans un secteur d'opportunités de la rue Jarry Est identifiée au PUM, puis aussi intégré dans le PPU qui est en cours d'élaboration par l'arrondissement Saint-Léonard.

1490 Donc, un secteur qui se trouve au cœur de planification stratégique, où l'opportunité de développer est présente. Le site est un site typique des années 80 avec une tour à bureaux puis plus de 800 espaces de stationnements extérieurs, donc qui offre une opportunité de redéveloppement mixte cohérent avec les intentions, autant sur la rue Jarry qu'autour de la 40. Mais, il faut autoriser de l'habitation pour y arriver, considérant sa localisation et la dimension.

1495 C'est ce qu'on exprime ici dans la carte où la mixité pourrait être le long de Jarry pour créer un environnement urbain à échelle humaine. Puis les activités économiques plutôt proches de la 40. Donc, on pense que l'habitation peut s'insérer très harmonieusement sur ce type de terrain là, on le voit ailleurs le long de la rue Jarry, d'ailleurs.

1500

M. PETER SOBCZYK :

Ainsi, on pourrait aussi éliminer un îlot de chaleur qui est assez important en date d'aujourd'hui.

1505

M. CHARLES BENNETT :

Enfin, le dernier site c'est au coin de Jean-Talon et de boulevard Viau, tout juste devant le futur édicule de la station Viau de la ligne bleue. Dans ce cas-ci, le PPU est annexé au Plan d'urbanisme et de mobilité, sauf que les intentions en termes d'hauteurs ne sont pas suffisantes selon nous.

1510

Donc, la recommandation est de modifier le PPU annexé pour autoriser des hauteurs de 8 à 14 étages, sur l'ensemble du site, considérant sa localisation en plein cœur de la future aire TOD et toujours en face de la station de métro de la ligne bleue, Viau.

1515

Puis, avec un seuil de densité minimal de 200 logements à l'hectare, les deux sites, dans le cas du Doral et de Jean-Talon, ce sont des sites avec un potentiel exceptionnel, il faut en profiter puis il faut que le PUM mette en place des bases qui assureront que les arrondissements le mettent dans leur réglementation.

1520

M. PETER SOBCZYK :

J'aimerais terminer. Pour terminer, je me permets de vous transmettre une petite anecdote personnelle, une petite seconde. Aujourd'hui marque le deuxième anniversaire de ma plus jeune fille. Je me suis donc présenté devant vous avec Charles, non seulement en tant que deux professionnels et citoyens corporatifs, mais aussi également en tant que papa qui dans quelques années, verront leurs enfants évoluer dans un monde que nous tentons de construire aujourd'hui.

1525

1530 En ce sens, nous avons tous, je pense, un devoir, voire une obligation morale de
mettre en place des projets prometteurs et collaboratifs qui assureront des milieux de vie
sains et durables pour les générations futures. On vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

1535 Merci à vous. Alors, c'est à notre tour. Alors, on a juste dix minutes, on va essayer de
ne pas déborder, c'est vrai, pas une minute de plus. Alors, dans votre document finalement,
plutôt la partie plutôt générale du mémoire à la page 4, sous le sous-titre « préoccupations et
recommandations », vous dites : « Malgré une plus grande présence de l'affectation mixte sur
1540 le territoire, considérant les enjeux en besoins de logement – et vous en avez parlé tout à
l'heure - le PUM retire l'autorisation d'inclure de l'habitation dans l'affectation activités
diversifiées, et ce même sous conditions. »

 Qu'est-ce que vous voulez dire « Et ce, même sous conditions. » ?

1545

M. CHARLES BENNETT :

 Actuellement, l'affectation « activités diversifiées » au plan d'urbanisme actuel,
l'habitation est autorisée sous conditions. Donc, ça se retrouve dans des secteurs où il y a
1550 des activités économiques qui ne sont peut-être pas compatibles avec de l'habitation, sauf
que sous conditions. Donc, il est possible d'autoriser de l'habitation pour s'assurer que les
contraintes ou les nuisances soient minimisées puis permettre une cohabitation, là, qui est
harmonieuse.

1555 Dans le nouveau PUM, mais là ce qu'on fait c'est qu'on retire tout potentiel
d'habitation dans plusieurs secteurs qui offrent une opportunité d'apporter de l'habitation.

LA PRÉSIDENTE :

1560

Alors, qu'est-ce que vous pourriez proposer qui serait à mi-chemin ?

M. CHARLES BENNETT :

1565

A mi-chemin ?

LA PRÉSIDENTE :

1570

A mi-chemin ?

M. CHARLES BENNETT :

A mi-chemin entre l'habitation et...

1575

LA PRÉSIDENTE :

Oui, non pas Michelin, à mi-chemin, oui ?

M. CHARLES BENNETT :

1580

Ce serait de revenir à l'affectation actuelle où l'habitation est autorisée sous conditions.

LA PRÉSIDENTE :

1585

Mais ça, ce n'est pas à mi-chemin, c'est revenir à ce qui était avant. Alors, entre ce qui est proposé maintenant et ce qui était, est-ce qu'il y aurait...

M. CHARLES BENNETT :

1590 Bien c'est de la, moi c'est de l'habitation, t'sais...

LA PRÉSIDENTE :

1595 Il n'y a pas de solution intermédiaire ?

M. CHARLES BENNETT :

1600 C'est... sous conditions, je trouve que c'est à mi-chemin entre ne pas en autoriser du tout, ou en autoriser complètement.

M. PETER SOBCZYK :

1605 Avec les mécanismes qui tiennent en ce moment, je pense par usages conditionnels. Donc, c'est une des recommandations : c'est vraiment de réinclure l'affectation habitation dans les activités diversifiées, telles qu'existantes.

LA PRÉSIDENTE :

1610 O.K. J'aurais une deuxième question très rapide et ensuite mes collègues prendront le relais. À la page suivante, donc 5, la page 5 de 6, vous parlez d'augmenter la prévisibilité afin de planifier adéquatement le Montréal du futur.

1615 Beaucoup de gens nous en ont parlé de la prévisibilité. Qu'est-ce que vous pourriez souhaiter en ce qui a trait à la prévisibilité ?

M. PETER SOBCZYK :

1620 En fait, ce qui est important, je pense, c'est l'encadrement et en fait, l'arrimage des orientations du PUM, avec l'encadrement qui va suivre avec la concordance des règlements. On est aujourd'hui devant un plan avec des affectations, des hauteurs, des intensifications qui nous donnent une certaine prévisibilité, mais on ne sait pas si demain, par contre, ça va tenir.

1625 Donc, pour nous, ces projets-là, surtout des projets d'envergure avec une planification compréhensive, là. On parle de vivre, de Ville de 15 minutes, c'est des usages mixtes, multiples bâtiments, des infrastructures qui nécessitent un investissement quand même assez important.

1630 Savoir d'avance et être capable de se permettre de se placer dans le temps, et au niveau financier et au niveau de la planification et au niveau de tout le séquençage des futures phases.

1635 C'est une question, je pense, qui revient assez souvent, je pense que je me répète, tout développeur, promoteur, cette prévisibilité nous est chère.

M. CHARLES BENNETT :

1640 Bien je pense qu'il a résumé...

LA PRÉSIDENTE :

1645 O.K., bien. Lise, je pense, c'est à toi.

LA COMMISSAIRE :

1650 Mais je vais revenir sur le – là j'anticipe sur ce que vous venez de répondre. La prévisibilité vous l'avez quand même déjà avec le PUM, parce que vous savez que les arrondissements vont prendre le relais sur, via la réglementation, donc vous avez cette prévisibilité-là, vous la savez ?

M. CHARLES BENNETT :

1655 Bien, en fait, on ne l'a pas tout à fait. Comme je dis, il y a des niveaux d'intensification qui sont établis, mais on n'a pas de coefficient d'occupation du sol, on n'a pas d hauteurs déterminées, sauf avec les corridors visuels.

1660 Puis on comprend l'intention de la Ville c'est de simplifier les potentielles modifications aux règlements d'urbanisme pour éviter de constamment devoir modifier le plan d'urbanisme.

1665 En contrepartie, on n'a aucune idée de comment vont être interprétées les intensifications par arrondissement. On ne sait pas si l'arrondissement Saint-Léonard va interpréter l'intensification élevée de la même façon que l'arrondissement Pierrefonds le ferait ; puis je donne ces deux exemples-là.

1670 Puis on a déjà des exemples récents où des PPU ont été adoptés, au Marché Central, puis des planifications dans Namur-Hippodrome, où dans le même type d'intensification en fonction du PUM, parce que les arrondissements ont déjà débuté à prendre en compte le PUM, là, évidemment.

Bien les hauteurs qui sont autorisées ne sont pas les mêmes, dans des contextes qui devraient être somme toute similaires.

1675 Donc, ça va, la... puis on ne demande pas de revenir à un endroit où c'est fixe, fixe, on trouve un juste milieu. Pourquoi d'un côté on a des ratios de stationnement maximums qui sont très clairs dans le document complémentaire, puis de l'autre côté, on se retrouve dans une situation où on n'a pas d'idée de exactement quels vont être les paramètres de densité et de hauteur.

1680

LA COMMISSAIRE :

 Mais avec les séquences urbaines, vous avez quand même une bonne idée de pouvoir...

1685

M. CHARLES BENNETT :

 ... Mais la séquence n'est pas déterminée encore, c'est aux arrondissements puis ma séquence est aussi bonne que la vôtre. Dans le sens où je peux regarder un secteur puis dire voici la séquence que je pense qui devait s'établir, mais au final c'est l'arrondissement et les élus qui vont décider.

1690

LA COMMISSAIRE :

1695

D'accord.

M. PETER SOBCZYK :

1700

 Si je peux simplement rajouter dans le cas concret de la propriété au coin Jarry, on a une séquence le long de la propriété, on a des étages, on a des bâtiments d'étage de 14 étages. En face, on a la station de métro. Et on a une séquence, une trame d'à peu près trois étages.

1705 Donc, je sais qu'il y a beaucoup de questions qui se sont posées dans les séances ultérieures et encore là, nous sommes à essayer d'avoir cette prévisibilité, de prévoir, est-ce que la trame, quelle trame va être utilisée ?

1710 Est-ce que ça va être une séquence concrète existante, est-ce que ça va être un hybride ? Donc, c'est un peu ça ce qu'on dit, puis c'est d'ailleurs une des recommandations d'inclure les échelles de densité et les hauteurs par niveaux d'intensification. C'est, les hauteurs pour nous, ça donne quand même un certain, une métrique qui a une importance.

LA PRÉSIDENTE :

1715 Bien. Christian ?

LE COMMISSAIRE :

1720 Non, Madame la présidente, ma collègue et vous avez abordé les questions que je voulais, donc c'est parfait.

LA PRÉSIDENTE :

1725 Ah, on a piqué ça.

LE COMMISSAIRE :

C'est parfait, parfait. Merci.

1730 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, Lise ?

LA COMMISSAIRE :

1735 Oui, bien moi j'avais une question précise sur le projet Dorval qui est situé là le long du boulevard Langelier, comme vous l'avez dit, et l'autoroute 40.

1740 Si votre demande là de zonage mixte vous est accordée, est-ce que vous craigniez que ce projet-là, dans lequel il va avoir des habitants, des résidents, ait des impacts sur la qualité de l'air pour ces résidents-là ?

M. CHARLES BENNETT :

1745 A cause de la présence de l'autoroute ?

LA COMMISSAIRE :

Oui, bien sûr.

1750 **M. CHARLES BENNETT :**

1755 Le fait, c'est là l'opportunité de la dimension du site, c'est qu'il y a opportunité de, le long de l'autoroute, de construire des bâtiments qui sont plus activités économiques, qui permettent de minimiser, de créer une zone tampon.

Puis le long de Jarry, d'avoir des unités d'habitation avec des commerces, services de proximité au rez-de-chaussée qui s'inscrivent bien dans le développement d'un quartier mixte.

1760

LA COMMISSAIRE :

1765 N'empêche que même s'il y a des bureaux du côté plus, disons où il y a plus de circulation, la qualité de l'air autour du bâtiment quand même peut être, va être la même.

Mais sinon, est-ce que vous avez fait des études de qualité de l'air avant de...

M. CHARLES BENNETT :

1770

... Non.

LA COMMISSAIRE :

1775

... de pouvoir faire ce projet-là, de faire la conception du projet ?

M. CHARLES BENNETT :

1780

Pour information, il y a déjà des résidences le long de la 40...

LA COMMISSAIRE :

Oui, derrière...

1785

M. CHARLES BENNETT :

1790

Qui ont été autorisées récemment par l'arrondissement, ce n'est pas nouveau. Donc, t'sais, c'est peut-être de l'activité diversifiée sous conditions, comme on l'explique, mais on pense que le site a la dimension suffisante pour atténuer les nuisances.

LA COMMISSAIRE :

Ça peut rester une préoccupation. O.K., merci.

1795

LA PRÉSIDENTE :

Alors, merci beaucoup. C'est déjà, on n'a pas pris plus de dix minutes. Alors, merci beaucoup d'avoir pris la peine de venir discuter avec nous et de partager vos opinions et vos préoccupations. Alors, bonne fin de journée. Au revoir.

1800

M. PETER SOBCZYK :

Merci.

1805

M. CHARLES BENNETT :

Merci.

1810

M. MICHEL MALETTO, citoyen

LA PRÉSIDENTE :

1815

Alors, bonjour. Bienvenue. Je vous demanderais d'abord de vous présenter et de préciser le groupe que vous représentez. En fait, je vois que vous êtes là à titre de citoyen ? D'accord.

1820 **M. MICHEL MALETTO :**

Oui. Alors, Michel Maletto, je suis consultant en développement organisationnel, comme (inaudible), j'ai fait ça pendant 50 ans, je suis encore en pratique. J'ai, et j'ai été, dans le fond, interpellé je veux dire par tout ce qui se passe actuellement.

1825

Que ce soit bon beaucoup par le tramway, entre autres. Et en tant que consultant, j'ai découvert que les organisations qu'on a accompagnées étaient soit en état de survie, en état de maintien ou en état de développement.

1830 **LA PRÉSIDENTE :**

Permettez-moi de vous interrompre 30 secondes, parce que je ne vous ai pas dit que vous aviez dix minutes pour présenter.

1835 **M. MICHEL MALETTO :**

Oui, ah, excusez-moi, c'est bon. Mais je le savais, mais c'est bien de le rappeler, voilà.

1840 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça. Est-ce que vous avez besoin que je vous indique lorsqu'il vous reste deux minutes ?

1845 **M. MICHEL MALETTO :**

Oui, au cas où, oui.

LA PRÉSIDENTE :

1850

Je le ferai. Et je vous préciserai que nous avons lu le document que vous avez soumis et voilà. Ensuite, nous discuterons avec vous pendant dix minutes. Alors, la parole est à vous.

1855

M. MICHEL MALETTO :

C'est bien. Bon, comme vous l'avez lu, je vais aller brièvement, en fait, moi je suis interpellé surtout par comment on va laisser l'auto solo d'une certaine façon. Et comme j'ai fait humblement ma carrière entre autres en gestion de changements, je me suis dit est-ce que ça serait utile que je leur présente ma réflexion ?

1860

C'est uniquement le but. Si c'est pertinent, c'est bien. Si c'est non pertinent, je me serai au moins exprimé. Et je dois vous dire, c'est la première fois que je m'exprime, on va dire publiquement dans des projets de société.

1865

O.K., alors c'est ma première expérience, j'ai 82 ans. Donc, le déroulement, d'abord comprendre ce qui se passe, vous avez lu, donc je vais aller directement au premier PowerPoint, là. Je ne sais pas si le mot mandarin vous l'avez déjà vu à quelque part parce que j'ai publié un livre puis ça m'avait frappé parce que mes parents étaient d'origine italienne, j'ai grandi dans trois langues à Lachine. Et entre autres, je connaissais le tramway moi quand j'étais enfant puis je parcourais l'île de Montréal en tramway. Donc, on revient à nos sources.

1870

Et donc, vous savez, comme je disais, tous les changements contiennent des dangers et des opportunités. Mais ce qui nous a frappés, c'est que tant que les gens ne traitent pas la partie danger, c'est difficile pour eux de voir la partie opportunité.

1875

1880

Et tous les changements contiennent des dangers et des opportunités. Tous les changements contiennent des pertes, même des changements volontaires. On décide de déménager, on perd des bons voisins. Donc, ça c'est évident.

1885

La terminologie comme je dis, pour nous, le mot changement, par exemple un déménagement ou un projet, ça a une date fixe, mais il y a un processus psychologique, donc de transition, et ça, ça commence avant, pendant et souvent après, comme j'ai dit dans le mémoire. Tant qu'on dit vous viendrez chez moi, ça veut dire que le processus est complété.

1890

On a aussi découvert quelque chose et je vous l'ai dit rapidement, mais le mot résistance, c'est un mot qu'on n'a pas le droit de résister dans notre société. Mais on s'est rendu compte que si on ne traitait pas les préoccupations des gens, c'est ce qui créait de la résistance, donc l'idée : travaillons sur les préoccupations.

1895

On a tous voyagé, j'avais décrit la notion des fuseaux horaires. Je pense que je ne reprendrai pas peut-être tout en détail, je vais peut-être insister sur certains points parce que j'ai dix minutes.

1900

Mais actuellement, je crois qu'on est dans une zone de fin. C'est-à-dire qu'on commence à dire « il va falloir délaissier l'auto. » Le processus psychologique sur le plan sociétal est amorcé.

1905

Mais ce qu'on a découvert, c'est que si on accompagnait les gens, la zone de fin et la zone de transition, les gens prenaient trois fois moins de temps à la traverser puis étaient trois fois moins inconfortables. Puis pour ça on a développé ce qu'on appelle « rencontre 1, rencontre 2, rencontre 3 », naturellement, on simplifie les choses.

Une chose, c'est qu'on s'est rendu compte aussi, souvent on a appris avec les années, c'est des décennies là d'observation, j'ai travaillé ici, j'ai travaillé en France. On a vu que même indépendamment des cultures, c'est le même processus.

1910 Les changements ont une raison d'être, on ne s'apprend rien. Il y a un niveau organisationnel et il y a un impact humain.

1915 On s'est rendu compte que la communication est nécessaire et incontournable pour les deux premières parties, mais ne fait pas changer les comportements des gens. C'est autre chose qui fait changer le comportement des gens, puis peut-être que je fais juste mettre des mots sur votre expérience.

1920 L'auto solo, parce que je me suis concentré sur ça, mais surtout par rapport à faire ses courses. Je suis moi-même dans le processus. Je m'observe voir comment je suis en train de changer mes comportements et je documente ça pour mon propre plaisir.

Et ce qui m'intéresse, c'est les comportements humains. Je peux vous demander combien de minutes qu'il me reste pour...

1925 **LA PRÉSIDENTE :**

Il vous reste six.

1930 **M. MICHEL MALETTO :**

Bon, c'est bon. On sait que, merci, vous savez, encore là, je vous en ai parlé, on est passé de la société agricole à industrielle informationnelle, mais on est passé du temps naturel au temps structuré, on est en temps réel actuellement. Donc, c'est évident que délaissier sa voiture, le rapport au temps n'est pas neutre.

1935 J'ai lu énormément aussi par rapport à ça. C'est sûr que le rapport au temps va interpeler les gens, moi-même je l'expérimente actuellement. Le rapport au statut social puis c'est une ère de confort, je ne vous apprend rien, bon parce que c'est l'extension de notre maison.

1940 Mais en réalité, c'est un choix de vie. Puis c'est ça qui m'a interpellé, je me suis dit : « C'est quand même incroyable. » Et j'ai vécu des expériences – avant d'aller dans les mécanismes – je vais dire tout de suite, un moment donné dans une organisation...

1945 Bien deux choses, dans une organisation, on s'est rendu compte qu'on avait *mergé*, je dirais en anglais, regroupé, c'était pour des services de paie, O.K., des gens de différentes entreprises, ont changé la technologie, les gens devaient déménager et ils devaient s'adapter à une nouvelle approche clientèle. Il y avait quatre changements, on est avec 200 personnes.

1950 Et les gens se sont braqués. On est arrivés, on s'est assis avec les gens – et là je vais à l'essentiel – on a découvert une chose, c'est que les gens avaient déchiré ce qu'on appelle le contrat psychologique. C'est-à-dire que dans un travail, on a un contrat de travail, mais il y a un contrat psychologique.

1955 Je veux dire, les gens sont libres d'aller chercher leur emploi, à quel endroit, avec telle technologie. Alors, ça veut dire que quand on gère des changements, il y a une partie inconnue avec laquelle on travaille et je trouve que c'est ça qui m'a interpellé par rapport à délaisser la voiture parce que ce n'est pas seulement qu'une question de gagner du temps puis bien sûr il y a tous les enjeux sociaux qu'on connaît.

1960 Et c'est surtout ça que je vous dirais qui m'a frappé, c'est que les études de Sébastien Boiler, je ne sais pas si vous le connaissez, mais ça, ça a mis des mots sur notre expérience. Eux, ce qu'ils expliquent c'est que dans le fond, dans le cerveau – je ne veux pas faire trop de théorie – le striatum, c'est le mécanisme qu'on a actuellement pour survivre.

1965 Nos ancêtres étaient comme ça. Pour manger, se reproduire, monter dans l'échelle de la meute ou du clan, gérer son énergie et gérer l'information pour les traces. Quand on adopte ça – puis je vais aller à l'essentiel – on explique comme ça le fait de la malbouffe qu'on n'arrête pas de manger parce qu'il n'y a pas de stopper là-dedans.

1970 Mais le point qui m'a frappé, c'est par rapport au statut social. C'est-à-dire que nos ancêtres, et on fonctionne encore comme ça, c'est que probablement pour beaucoup de personnes, avoir une BMW, ça donne un statut et ça va faire partie du changement ça de quitter la BMW.

1975 Et je vais vous ramener à une expérience qui nous avait frappé, j'ai déjà travaillé dans les fusions municipales il y a plusieurs années, et entre autres, j'ai, dans une région que je ne nommerai pas, les chefs de police – il y en avait plusieurs – il n'y en a qu'un seul qui allait devenir chef de police.

1980 Donc, tous les autres perdaient un statut. Mais dans cette culture-là, perdre un statut, ce n'est pas rien. Je les ai accompagnés et ce que j'ai découvert pour beaucoup de personnes, c'est que ça les affectait dans leur estime personnelle. Ils étaient quelqu'un parce qu'ils avaient un statut.

1985 Donc, je reviens, donc c'est tout ce fonctionnement du cerveau. Je me dis, si on ne comprend pas les gens qui délaissent leur voiture, il y en a ça va être le rapport au statut social, disons, par rapport au temps, et cetera.

1990 Mais il y a un mécanisme quand même de développement, je l'ai décrit dans le livre, et c'est pour ça que si on a une bonne information puis une bonne éducation, on va dire de l'ensemble des citoyens, ça peut aider à faire des choix.

Il me reste combien de temps, deux minutes. Alors, je vais donc aller tout de suite puis vous pourrez me poser des questions. Ah, il y a une chose que je veux dire.

1995

On a découvert aussi non seulement qu'il y avait des études de survie, mais il y a des leaders de survie puis il y a des leaders de développement. Les leaders de survie, ils font pression et la morale pour que les choses changent. Il n'y a pas de pérennité.

2000

Les leaders de développement, ils donnent des données probantes et ensuite, ils offrent un accompagnement. Et là, on passe trois fois moins de temps dans ce que je disais dans la *ending zone* puis la *neutral zone*.

2005

Il y a donc – là je n'irai pas, vous l'avez dans le livre – mais je pense qu'il faut aller par des périodes, si j'avais une suggestion à faire, par des périodes de transition. Moi, je pense qu'il faudrait peut-être commencer par dire « On va sauver du kilométrage avant de sauver les voitures. »

2010

Moi-même, je ne prends pas ma voiture plus que cinq jours semaine. J'ai des amis avec qui ils sont réunis, ils sont dix familles, deux personnes vont faire les courses pendant une journée, il n'y a pas dix voitures sur la route. Je ne vais pas aller dans le détail technique, ça, je pense que ça pourrait être utile.

2015

Une période d'adaptation, bon gérer... parce que je veux aller à, on a, j'ai décrit rapidement tantôt parce que vous poserez des questions, rencontre 1, rencontre 2, rencontre 3. L'image que j'ai, c'est que si on avait une vidéo qui décrit aux gens le rappel des enjeux, les données probables, le « prend le tramway », bon, et cetera, on revient, c'est de l'information, ça ne fait pas changer les comportements, mais le point crucial – puis je vais terminer là-dessus – c'est que dans le fond, je me prends moi personnellement là O.K., comme un des citoyens. Je me dis si j'identifie les besoins que j'ai pour faire mes courses, je

2020 trouve les alternatives. Je sais qu'un mécanisme combien de kilométrage je fais par mon bidule dans la voiture. Combien que ça me coûte d'essence.

2025 J'ai des, parce qu'on ne peut pas changer les comportements sans élever le champ de conscience des gens. Et avec des activités d'accompagnement, je m'arrêtera sur ça pour respecter le temps.

Et donc, comme vous avez lu mon mémoire. Voilà.

LA PRÉSIDENTE :

2030 Merci, merci beaucoup. Vous m'aidez beaucoup dans la gestion du temps, merci. En fait, j'ai une première question : pourquoi est-ce que l'auto solo c'est l'angle mort de la gestion du changement ? Je reviens à votre titre.

2035 **M. MICHEL MALETTO :**

Oui. Bon, effectivement, ce n'est pas le, en fait, l'angle mort, d'après moi – et d'ailleurs, je ne vous ai pas dit, je ne connais rien dans la mobilité durable, O.K., je ne suis pas expert là-dedans.

2040 Mais ma propre réflexion c'est que pour aller de la résidence au travail, le transport en commun, c'est parfait. O.K. Si on veut aller sortir dans les Laurentides avec notre famille puis les jouets, ou *whatever*, c'est un peu plus compliqué, mais ça se fait. Comme j'ai écrit, il y avait le petit train du Nord autrefois.

2045 Mais faire ses courses, moi j'évalue que je fais une dizaine d'arrêts par semaine. Est-ce qu'on a les données de ça ? Moi, je suis en train de réfléchir et ça, c'est l'angle mort, c'est

ça que j'appelle l'angle mort, de délaissier l'auto solo. Ce n'est pas du point A au point B, puis avec tout le reste. Et on n'entend pas parler de ça ou ça n'est pas tombé.

2050

Mais je me dis, non, mais il faut absolument évaluer de façon chirurgicale, je dirais, et avoir un plan pour agencer les alternatives organisationnelles, avec les préoccupations humaines que les gens ont. Et si je répons à votre question, c'est ça l'angle mort.

2055

LA PRÉSIDENTE :

Vous avez dit, d'entrée de jeu, que dans votre esprit, selon votre observation, on est déjà dans la phase finale de l'acceptation du processus ?

2060

M. MICHEL MALETTO :

Non. Le *ending zone*, c'est quand on annonce – vous savez, on vient d'annoncer Northvolt en Suède, qu'il va y avoir 1 600 personnes. Les employés, je suis sûr actuellement qu'ils sont dans l'*ending zone*. Dès qu'on annonce qu'il va y avoir un tramway à Montréal, donc c'est ça que j'appelle l'*ending zone*...

2065

LA PRÉSIDENTE :

On est dedans ?

2070

M. MICHEL MALETTO :

On est, actuellement, je crois qu'on est dans l'*ending zone* de notre rapport à l'auto.

2075

LA PRÉSIDENTE :

Parce qu'on sait qu'il y a une alternative ou des alternatives qui seront faites...

2080

M. MICHEL MALETTO :

... Non, parce qu'on a des données sur l'impact de l'environnement, O.K., parce qu'on sait qu'il y a des plans qui sont en cours, puis qu'on sait qu'un moment donné, on ne sait pas quand puis on ne sait pas comment, qu'on va peut-être être amenés à laisser notre voiture.

2085

Moi, je suis dans l'*ending* zone actuellement.

2090

LA PRÉSIDENTE :

O.K., O.K.

LE COMMISSAIRE :

2095

Monsieur Maletto, merci beaucoup pour votre présentation. J'aimerais faire du pouce sur ce que vous venez de dire avec notre présidente. C'est-à-dire que dans nos modes, dans la séquence, là, des changements de comportement, moi ce que je comprends c'est que l'*ending* zone, c'est plus qu'une prise de conscience, on est comme rendus à...

2100

Mais pour passer à la deuxième étape, là, vous sembliez dire tantôt qu'il faut calculer son kilométrage, mettons que c'est ça. Qu'est-ce que ça nous prend pour passer à la deuxième étape ?

2105

M. MICHEL MALETTO :

2110 Oui, O.K., je reprends. Mais là, je vais aller dans nos expériences d'entreprises. On s'est rendu compte que les gens, quand on annonce un changement, O.K., la rencontre 1, elle est très brève parce qu'on sait que les gens sont sur la partie danger, ils sont – j'ai oublié, j'ai sauté ça – ils sont psychologiquement à Vancouver, si vous revenez dans le mémoire.

2115 Comme ils sont là, ils n'ont pas d'oreille, O.K. Donc, la rencontre 1 est brève. La rencontre, puis même on leur dit, vous avez des préoccupations... moi si j'étais en Suède, là, je dirais aux gens on va vous donner le plan de qui... mais on va vous rencontrer parce que vous avez des préoccupations là par rapport à la perte d'emploi.

2120 Alors, ce qu'on a observé, le fait de prendre le temps d'entendre les préoccupations, comme vous faites aujourd'hui, sans jugement, O.K., parce qu'on fait confiance à l'expérience des gens, on s'est rendu compte que psychologiquement, ça amenait les gens de Vancouver ou du *ending zone* au *neutral zone*. Donc, ils bougent psychologiquement.

2125 Si on les écoute, puis on l'a tellement fait de fois, et qu'on reflète ça puis on dit – puis là je n'entre pas dans les détails techniques – mais on a des alternatives à vous proposer ou des activités d'accompagnement, est-ce que ça va vous aider ?

On s'est rendu compte que le seul fait que les gens sont entendus pour vrai, je répète pour vrai, O.K., les gens sont dans le *neutral zone* ou en état de maintien, on va dire.

2130 Mais ce qu'on a remarqué c'est quand on propose les activités d'accompagnement, O.K., et qu'on a les résultats des activités d'accompagnement, là les gens sont en période de développement ou dans le nouveau départ, si je prends dans le...

C'est vraiment un processus, on l'a fait des centaines de fois.

2135 **LE COMMISSAIRE :**

Donc, les gens sont dans le changement à partir de là ?

2140 **M. MICHEL MALETTO :**

Ils sont dans le changement. Ils sont dans, et moi, ce qui me fascine, c'est qu'on a fait des changements incroyables. Moi, je ne pensais pas qu'on y arriverait, c'était la méthode, je dirais, de le faire. Elle est simple, mais il faut comprendre le processus des, suivre le processus psychologique des gens.

2145

Puis moi, c'est ça qui m'a interpellé pour dire, là c'est une brève présentation, mais je me dis, moi j'aimerais ça échanger avec des gens qui gèrent ces contenus-là, comme nous on a fait avec des informaticiens ou avec ceux qui fusionnaient des entreprises ou *whatever*. Je n'ai pas de compétence de fusion d'entreprise, mais c'est le même processus.

2150

Alors, je ne sais pas si je répons à votre question, puis je suis dans le temps, toujours, oui.

2155 **LA COMMISSAIRE :**

2155

On a encore un petit peu de temps. Vous nous avez parlé brièvement de votre projet pilote, sur papier, c'est très intéressant. Donc, si on présume que ce projet pilote-là fonctionne, de quelle façon on fait le transfert modal auprès de l'ensemble de la communauté urbaine ? Ça c'est donc dans votre...

2160

M. MICHEL MALETTO :

2165

Je vais dire comme des gens disent : « bonne question ». Non, c'est que justement on a découvert quelque chose un moment donné, on a travaillé avec 10 000 personnes, on a pris les préoccupations de trois groupes que je ne nommerai pas parce qu'on va identifier l'entreprise peut-être, là.

2170

On a pris trois groupes avec une méthode, là, c'est technique, là. On a filmé ça, on a présenté ça à la direction. Ils ont écouté ça et on leur a dit : « Non, vous autres aussi vous allez être filmés. »

2175

On a fait une synthèse des quatre, on a réuni les trois groupes de 15, et la direction, et on a présenté, par sur vidéo, mais on a présenté le résultat de notre consultation et là on a fait une vidéo de 20 minutes avec ça – et on n'avait pas l'expérience d'aujourd'hui – on a présenté ça à 250 employés au prorata dans l'entreprise, O.K., pour voir si quelque chose nous avait échappé.

2180

Il y a eu un *standing ovation*. Les gens se sont reconnus à travers les autres, c'était des cassettes à l'époque, mais on a envoyé, il y avait 150 magasins dans le... On a envoyé des cassettes partout, ça a fait la job.

2185

Donc, votre question si on mesure toutes les choses puis on se filme, mais qu'après, là il y aurait deux, trois petites étapes, je dois vous dire, mais qu'après là on généralise ça. Puis le dernier point que j'avais mis là-dedans, il y a une norme implicite dans tous les groupes, dans toutes sociétés.

2190

La cigarette actuellement, moi quand j'étais jeune, les gens fumaient dans les classes, bon, c'était ça la norme, je veux dire. Aujourd'hui, t'sais, bon il y a des règlements. Mais s'il y a une masse critique, on le voit dans la gestion de changement, s'il y a une masse

critique des gens qui commencent à dire « ça fait du sens », O.K., pour rester dans le groupe, ils embarquent dans le mouvement.

2195

Mais si la masse critique des gens disent « non, on n'embarque pas là-dedans », mais les gens pour rester dans le groupe, ça n'a pas rapport avec le contenu. Vous savez, c'est des dimensions... un de mes collègues appelait ça la sous-conversation. Alors, il faut aller voir la partie du (inaudible) qu'on ne voit pas là. Voilà.

2200

LA PRÉSIDENTE :

Peut-être que vous allez me corriger, mais est-ce que, si on disait qu'il y a trois temps, un premier temps qui est la résistance ou le déni ?

2205

M. MICHEL MALETTO :

Oui.

2210

LA PRÉSIDENTE :

Un deuxième temps qui serait la zone neutre ?

M. MICHEL MALETTO :

2215

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2220

Et un troisième temps qui nous dirige vers l'acceptation ?

M. MICHEL MALETTO :

Ah, tout à fait.

2225

LA PRÉSIDENTE :

Vous êtes d'accord avec ça ?

2230

M. MICHEL MALETTO :

Tout à fait. L'idée, c'est la façon de le faire ; on peut accélérer ce processus-là ou pas. Puis je dirais que c'est l'essentiel de ma présentation.

2235

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup d'avoir pris le temps, Monsieur Maletto, de venir discuter avec nous, surtout que c'est la première fois que vous présentez une opinion.

2240

M. MICHEL MALETTO :

Bien justement, oui.

LA PRÉSIDENTE :

2245

Mais peut-être que ça va vous donner le goût. Alors...

M. MICHEL MALETTO :

2250

On ne sait jamais.

LA PRÉSIDENTE :

On sera très contents de vous revoir, merci beaucoup.

2255 **M. MICHEL MALETTO :**

Bien ça m'a fait plaisir, merci beaucoup, bonjour.

LA PRÉSIDENTE :

2260

Bonne fin de journée, au revoir. Alors, nous revenons. Nous prenons une petite pause et nous revenons dans 15 minutes.

PAUSE

2265

M. MARTIN MASSE ET M. KARL BROCHU

ADM Aéroports de Montréal

2270

LA PRÉSIDENTE :

Alors, bienvenue. Merci beaucoup d'être là, je vais vous demander, dans un premier temps, de vous présenter et de préciser l'organisation que vous représentez, s'il vous plaît.

2275

M. MARTIN MASSE :

Alors, bonjour, Martin Masse, vice-président affaires publiques, communications et durabilité.

2280 **M. KARL BROCHU :**

Bonjour, Karl Brochu, vice-président exploitation et développement aérien chez Aéroports de Montréal.

2285 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors bienvenue, encore une fois. Je vous précise que nous avons déjà lu l'opinion que vous avez soumise. Vous disposez de dix minutes pour présenter votre opinion, après quoi, les commissaires disposeront de dix minutes pour discuter avec vous.

2290

Est-ce que vous avez besoin que je vous indique les deux minutes, le moment où vous devez terminer ?

M. MARTIN MASSE :

2295

S'il vous plaît.

LA PRÉSIDENTE :

2300

Alors, je le ferai avec plaisir. Donc, la parole est à vous.

M. MARTIN MASSE :

2305

Bien merci beaucoup de nous recevoir, Madame la présidente, Madame la commissaire, Monsieur le commissaire. Donc, YUL Aéroport Internationale Montréal-Trudeau est le plus grand générateur de mouvement de l'île de Montréal et à titre de plaque tournante internationale, l'aéroport contribue significativement à la vitalité et au développement économique de la métropole.

2310 D'ailleurs, l'Institut du Québec le citait dans un rapport, comparant Montréal à 14 autres grandes villes de taille similaire et je les cite : « Sans l'apport sur les résultats de sa forte activité aéroportuaire et son bon taux d'emploi, Montréal serait en dernière position pour l'activité économique. », fin de la citation.

2315 Alors, à titre d'organisation impliquée dans sa collectivité, il est essentiel pour ADM de contribuer à la démarche de consultation du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050. Les défis de croissance du trafic de passagers, l'importance de l'intermodalité, les développements résidentiels dans les axes de piste, sont les principales préoccupations qui seront traitées dans notre témoignage.

2320 Nos recommandations porteront principalement sur les enjeux liés à l'ajout de secteurs résidentiels dans les axes de piste et le respect des limitations des hauteurs.

2325 Alors, qui est ADM ? Une corporation privée issue de sa communauté, sans capital-actions, c'est l'autorité aéroportuaire responsable de la gestion et de l'exploitation, du développement de YUL Aéroport Montréal Trudeau et d'YMX Aérocity Internationale de Mirabel, en vertu d'un bail conclu avec Transport Canada en 1992, venant à échéance en 2072.

2330 Nous sommes gouvernés par un conseil d'administration autonome formé de gestionnaires professionnels, indépendants. Nous ne recevons aucune subvention gouvernementale d'exploitation et finançons généralement nos projets d'infrastructures et autres à même nos fonds autogénérés et par l'émission d'obligations de dettes.

2335 Alors, qu'YMX à Mirabel est un aéroport tout cargo, mais particulièrement un pôle d'innovation avec la présence d'une industrie aérospatiale de calibre mondial. YUL, quand à lui, agit principalement comme plaque tournante du transport de passagers domestiques, transfrontaliers et internationaux.

2340 YUL c'est quoi ? C'est 50 000 emplois soutenus au Québec, 6.8 milliards de PIB. Plus de 200 entreprises sur le site, c'est un véritable moteur d'activités économiques.

2345 Donc, jusqu'en 98, pour les vols commerciaux. En 2004, pour les vols qu'on appelait à l'époque nolisés. Le marché du transport aérien du Grand Montréal était divisé entre les deux plateformes. Cette division a largement contribué à réduire l'attractivité de Montréal pour les transporteurs internationaux. Il a fallu des décennies pour rattraper le retard que cette situation a occasionné.

2350 Montréal est ressortie gagnante donc du regroupement des vols passagers sur une seule plateforme, et une augmentation de la desserte en vols directs favorise non seulement le voyageur, mais également, tout le tissu économique de la région.

2355 En matière de gestion du climat sonore, notre organisation se démarque alors que nous complétons un important processus de consultation, YUL est le premier aéroport en Amérique du Nord à proposer d'utiliser ce qu'on appelle la signature acoustique, plutôt que le poids des aéronefs pour restreindre les opérations nocturnes.

2360 Le nouveau système proposé accélèrera le renouvellement des flottes d'avions à YUL, puisqu'on priorisera les avions de nouvelles générations qui sont plus performants, tant au niveau acoustique, écologique, économique et donc en termes d'émission de gaz à effet de serre.

2365 Historiquement, 1^{er} septembre 1941, l'Aéroport de Dorval est inauguré, rapidement classé comme aéroport international. Aujourd'hui, deux pistes parallèles, la piste nord qui est opérée depuis le début, 1941, prolongée dans les années 50. Et la piste Sud depuis 1958.

2365 Contrairement à bien des grandes villes où on priorise le développement industriel sous les trajectoires aériennes et les développements résidentiels dans les secteurs latéraux

du site aéroportuaire, à Montréal les secteurs résidentiels ont été construits sous les axes de trajectoires aériennes.

2370 Alors, la gestion du climat sonore pour nous, c'est une responsabilité partagée, parce qu'autour des aéroports, cette gestion-là est régie au Canada par la Loi sur l'aéronautique et le Règlement de l'aviation canadienne.

2375 Les critères acoustiques d'utilisation, les procédures d'atténuation du bruit spécifiques à chaque aéroport, sont approuvées par le fédéral et publiés dans le manuel qu'on appelle le Canada Air Pilot, et le Supplément de vol Canada.

2380 Transports Canada est l'organisme réglementaire chargé de veiller au respect de l'application des règles de contrôle et d'atténuation du bruit généré par le trafic aérien, et a le pouvoir d'imposer des sanctions aux pilotes et aux transporteurs qui contreviennent à ces règles.

2385 Les responsabilités d'ADM en matière de gestion du climat sonore sont précisées dans son bail avec Transports Canada, il incombe, notamment à ADM, d'élaborer des plans de gestion du climat sonore, de mettre sur pied un comité de gestion du climat sonore et de traiter les plaintes relatives au bruit.

2390 Alors, quels sont les organismes ou les entités qui se partagent cette responsabilité ? D'abord il y a NAV Canada qui est responsable de la prestation de service de navigation aérienne, donc les contrôleurs aériens.

2395 Les transporteurs, évidemment, qui sont responsables des opérations de leurs vols, de l'acquisition des flottes aériennes et du respect des procédures et horaires de vol à YUL, et bien sûr, les municipalités riveraines de YUL, dont la Ville de Montréal qui siège à notre communauté consultatif sur le climat sonore.

Ce comité constitue un forum efficace d'échange d'informations, de discussions et de consultations sur toutes questions relatives au climat sonore et particulièrement sur toutes propositions de changement aux critères acoustiques d'utilisation et aux procédures d'atténuation du bruit.

2400

Les municipalités sont particulièrement interpellées quant à l'utilisation effective et projetée du territoire riverain à YUL et notamment, les projets de développement résidentiel à proximité.

2405

Maintenant, le nombre de mouvements, parce qu'on entend beaucoup de choses. Vous savez, YUL a repris et même dépassé son achalandage pré-Covid, même que c'est le grand aéroport ayant la plus grande croissance au Canada.

2410

Mais ce qu'il est faux de dire, en fait, c'est qu'il n'y a plus d'adéquation entre le nombre de passagers et le nombre de mouvements, ça ne s'applique pas à YUL. En effet, YUL connaît donc une importante croissance du nombre de destinations, ainsi que du nombre de passagers, mais ça ne se reflète pas dans le nombre de mouvements.

2415

Je vous donne deux exemples. En 1967, pour 5 millions de passagers, 240 000 mouvements. En 2023, donc l'an dernier, 21 millions de passagers, donc plus de quatre fois plus, pour 200 000 mouvements, donc 20 % de moins de mouvements.

Il est donc faux de prétendre que le nombre de mouvements est en croissance.

2420

Le modèle de croissance de YUL est davantage axé sur l'international. Donc, ça fait en sorte qu'il y a des avions qui ont de plus grandes capacités, qui ont des améliorations technologiques à la fine pointe et qui sont plus performants au niveau acoustique.

2425 Alors, maintenant, comment qu'on concilie la densification urbaine et la présence d'un
aéroport international ? Deux considérations doivent être prises en compte dans une saine
gestion de planification pour concilier la densification urbaine et la présence d'un aéroport
international.

2430 D'abord, le climat sonore et ensuite, la limitation pour les hauteurs. Alors, du côté du
climat sonore, les citoyens, principalement ceux résidant dans les axes de piste, sont
susceptibles d'être affectés par le survol des avions.

2435 Une vision du développement urbain de la métropole aurait dû et devrait tenir compte
de la présence d'un aéroport international. Elle devrait s'articuler en trois axes.

Premièrement, chercher à éviter de construire de nouvelles habitations sur les
trajectoires aériennes situées dans les axes de piste. Et si la décision de construire est
maintenue, on doit alors mitiger par différentes mesures – dont des exigences en matière
d'insonorisation – mais également, on doit s'assurer d'informer adéquatement les futurs
2440 résidents.

L'octroi de permis de construction d'édifices résidentiels sur ces terrains devrait être
assorti de mesures de mitigation, notamment en matière d'insonorisation. D'ailleurs,
l'arrondissement Saint-Laurent a adopté en 2015 de telles mesures. D'autres villes dans le
2445 monde ont également adopté de telles mesures.

2450 Sur les hauteurs, le développement de structures verticales et d'obstacles dans le
voisinage des aéroports est un enjeu. Au Canada, quoique les promoteurs et les
municipalités soient encouragés à soumettre des demandes à Transports Canada pour
s'assurer que les plans d'aménagement n'ont pas d'incidence sur la sécurité aérienne, il
n'existe aucune obligation légale.

2455

Alors, avec l'intensification des développements immobiliers dans la région, nous craignons que certains développements puissent affecter la continuité des opérations, ça arrive ailleurs au Canada. Alors, le Plan d'urbanisme et de mobilité devrait donc tenir compte des ces limitations.

2460

Et je veux aussi vous parler de mobilité. Alors de nombreux projets de mobilité sont en élaboration et des connexions avec les aéroports sont évaluées. A titre d'exemple, le grand Sud-Ouest.

2465

Alors, bravo. Bien qu'ADM souhaite que YUL soit connecté et intégré dans cette vision, le site aéroportuaire n'a pas la capacité d'absorber, d'accueillir des infrastructures de transport.

2470

Alors, déjà on aura la station du REM en 2027, mais ce que nous croyons, c'est que nous devons constituer un pôle d'intermodalité plus près de l'autoroute 20, donc près du rond-point Dorval, où l'éventuel TGF, les trains de VIA, le grand Sud-Ouest, les trains d'EXO, les autobus de la STM devraient se retrouver.

2475

Alors, essentiellement ce qu'on dit, c'est que minimalement le PUM 2050 devrait au moins reprendre des recommandations de ce qui était déjà inclus dans le plan d'urbanisme de 2004 de la Ville à ce moment-là. Et malheureusement, plusieurs de ces recommandations-là du plan d'urbanisme ne font pas partie de la version qui est devant nous aujourd'hui.

2480

Alors, en conclusion, YUL est là depuis 80 ans, c'est un acteur clé pour le développement économique. C'est 45 millions de dollars d'enjeu de taxes. Si on ajoute les entreprises, on est à 100 millions d'enjeu de taxes. On assure des liaisons directes partout dans le monde, on est impliqué dans la collectivité. C'est des entreprises, c'est des emplois, c'est 60 000 déplacements vers la plateforme.

Nous, on pense que Montréal doit être fière de la plateforme qu'est devenue YUL et donc, il est impératif que la Ville de Montréal, dans sa vision 2050, tienne compte de la présence d'un aéroport international. Merci.

2485

LA PRÉSIDENTE :

Merci, vous me sauvez la vie, parce que j'ai des grands signes derrière, alors. Alors, première question, en fait, je reviens aux six recommandations que vous souhaiteriez voir incluses à nouveau dans le PUM, dans le projet de PUM. Surtout la 4 : « Cohabiter avec l'aéroport. Donc, instaurer un mécanisme visant la signature d'une entente pour les acheteurs des nouveaux développements résidentiels reconnaissant la présence de l'aéroport et des potentielles externalités que peuvent générer un tel équipement. »

2490

2495

Qui fait signer quoi à qui ?

M. MARTIN MASSE :

Alors, et ça existe dans certaines anciennes villes devenues arrondissement depuis. Essentiellement, la question c'est : comment peut-on s'assurer qu'un nouvel acheteur ou même un locataire soit conscient qu'il est ou qu'elle est sous un corridor aérien ?

2500

Alors, dans le fond, le mécanisme, on ne le définit pas. L'objectif c'est vraiment l'information. Est-ce que c'est dans le cadre de l'acte notariée, est-ce que c'est dans le cadre de la publication, de l'affichage par exemple, de la vente d'une maison ? Est-ce que ça devrait être une clause qui est mentionnée ?

2505

On n'hésite pas à mentionner la proximité d'une école ou d'une station de métro, mais souvent, on ne mentionne pas que l'aéroport est à proximité.

2510

Alors, ce qu'on dit, c'est qu'il faut trouver une façon d'outiller le citoyen aspirant acheteur pour qu'il sache bien au moment où il fait l'achat, au moment où il signe son bail, qu'il est potentiellement dans un corridor aérien.

2515 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, ici on parle essentiellement d'information ?

2520 **M. MARTIN MASSE :**

Bien, tout à fait.

LA PRÉSIDENTE :

2525 Essentiellement. Donc, il n'y a personne qui est protégé de quoi que ce soit, là, c'est...

M. MARTIN MASSE :

2530 Bien c'est-à-dire qu'ensuite, est-ce qu'un particulier qui fait l'achat d'une maison et qui n'a pas eu connaissance par le vendeur qu'il est sous un corridor aérien, pourra tenter de faire valoir ses droits ?

2535 Mais nous, ce qu'on dit, c'est que si on veut protéger le nouveau résident ou l'aspirant résident, celui-ci doit être informé au maximum.

2540 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Vous avez aussi parlé tout à l'heure de signature acoustique. Est-ce que vous pourriez nous expliquer de quoi il s'agit ?

2545 **M. KARL BROCHU :**

2550 Je peux y aller. Donc, au niveau d'un aéronef, puis on parle de comment on va gérer le climat sonore dans le futur, donc plutôt par la signature acoustique que par le poids. Historiquement, Transports Canada dans les règles, nous permet de faire une ségrégation de qui peut voler entre telle heure et telle heure, en fonction du poids de l'aéronef, parce que dans les vieilles générations d'aéronefs, plus l'avion était pesant, plus il faisait du bruit.

2555 Ce n'est plus vrai aujourd'hui. Avec l'évolution de la technologie, l'évolution des moteurs, l'évolution même de, au niveau du fuselage, donc il peut y avoir des avions plus pesants qui font moins de bruit puisque ce sont des avions récents.

2560 Donc, dans le fond, on voudrait pouvoir faire la ségrégation, en fait, ce qu'on est en train de planifier, c'est gérer le climat sonore par l'effet sonore que les avions font et non pas par le poids qu'ils ont puisque c'est un petit peu... c'était vrai il y a quelques années, mais ce n'est plus vrai.

LA PRÉSIDENTE :

2565 Ça, vous avez besoin de la collaboration des différentes compagnies aériennes, je suppose, non ?

M. KARL BROCHU :

2570

Oui, tout à fait. Tout à fait. Donc, on l'a dit, c'est une responsabilité partagée la gestion du climat sonore, donc si on change notre façon, et c'est notre plan d'action de changer notre façon de gérer le climat sonore, il faut le déposer à Transports Canada.

2575

On est d'ailleurs actuellement en consultation avec toutes les parties prenantes pour pouvoir déposer notre plan à la fin de cet automne à Transports Canada. Et une fois approuvé, on pourra le déployer dans les prochaines années.

LA PRÉSIDENTE :

2580

Ah, merci. J'ai une autre question, mais je vais laisser mes collègues poser leurs questions et on verra si on a encore du temps. Christian ?

LE COMMISSAIRE :

2585

Oui. J'ai vu que vous associez, donc, bien je présume que vous associez la direction des vents ou le changement de direction des vents qu'on pressent aux changements climatiques. Il doit certainement y avoir un lien entre les deux, je vais vous laisser intervenir là-dessus. Et est-ce que ces changements-là on peut anticiper un impact sur le climat sonore et également un impact sur le citoyen acheteur éventuellement. Donc, les vents finalement, est-ce que ça peut avoir un impact sur toute la chaîne ?

2590

M. KARL BROCHU :

2595

La réponse c'est oui. Donc, de quelle façon ça va évoluer, puis on n'est ni un, ni l'autre, là, des scientifiques de la météo, mais ce qu'on s'aperçoit avec les statistiques qu'on a

– puis on l'a mis dans le mémoire – historiquement, 70 % des vents dominants proviennent de l'ouest. Donc, les avions qui vont décoller ou atterrir vont le faire face à l'ouest.

2600 Ce qu'on s'est aperçu dans les dernières années, puis je vous dirais probablement dans les quatre dernières années, c'est qu'on dirait que l'historique n'est plus suivi. Donc, ce pourcentage-là diminue.

2605 Ce qui veut dire qu'il y a un plus grand pourcentage de vents qui viennent de l'est et ça veut nécessairement dire que les avions qui vont atterrir et décoller en plus grand nombre, vont survoler d'autres municipalités, hein. C'est soit le secteur de, je vais dire Dorval, Pointe-Claire, Saint-Laurent. Sinon, on est plus vers Ahuntsic, donc on est plus vers la ville, vers le centre de la ville.

2610 Donc, effectivement ça va affecter les citoyens différemment, mais aujourd'hui, on n'a pas de données qui nous prédisent que dans cinq ans ou dans dix ans le pourcentage va avoir varié. Cette étude-là, à notre connaissance, elle n'existe pas encore.

M. MARTIN MASSE :

2615 Mais quand on dit d'autres municipalités, c'est au niveau de la fréquence, parce qu'on n'a pas changé les corridors...

M. KARL BROCHU

2620 ... Oui, on ne change pas les corridors. Merci, tout à fait.

LE COMMISSAIRE :

2625 C'était l'autre question. Les corridors ne sont pas modifiés ?

M. MARTIN MASSE :

Non.

2630

M. KARL BROCHU :

Non, pas du tout.

LE COMMISSAIRE :

2635

Est-ce que donc ça a un impact sur la proposition 4 qui est d'implanter des, ce que notre présidente parlait, les ententes entre acheteurs, citoyens acheteurs et les promoteurs ?

M. MARTIN MASSE :

2640

Non, puisque les corridors aériens sont les mêmes depuis 80 ans.

LA COMMISSAIRE :

2645

Je vais vous amener sur le point de la carboneutralité, parce que vous nous avez bien expliqué que vous avez diminué le nombre de mouvements, mais que les passagers ont augmenté à cause que vous avez de plus gros avions maintenant, avec une capacité plus grande de passagers.

2650

Donc, votre modèle de croissance est axé sur les avions de grandes capacités, puis comment vous conciliez ça avec l'augmentation de passagers avec l'objectif de carboneutralité de la Ville de Montréal ?

2655 **M. MARTIN MASSE :**

Alors, on est très, très fiers d'être l'aéroport qui émet le moins de GES au Canada. Déjà aujourd'hui. Nous avons un plan de durabilité qui est très, très robuste qui prévoit ce que nous avons appelé la carboneutralité versus net zéro carbone. Donc, la carboneutralité en 2660 2030 où nous aurons réduit par rapport à 2010 nos émissions de 86 %.

Alors, on parle évidemment d'émissions portée 1, portée 2. Au niveau de la portée 3, on est très, très fiers d'avoir investi plus de 500 millions de dollars pour l'éventuelle station du REM, c'est payé par ADM. C'est la seule station qui n'est pas dans l'entente avec la Caisse 2665 de dépôt et les gouvernements. Justement, non seulement pour évidemment bien servir la clientèle, mais également pour réduire les émissions de scope 3 sur, en fait, comment nos passagers et nos employés arrivent sur la plateforme.

Ensuite, le renouvellement de flotte, il faut comprendre qu'environ 25 % 2670 présentement, des vols, se font avec des appareils de nouvelle génération, dont plusieurs d'ailleurs sont bâtis à Mirabel avec le A220.

L'industrie – maintenant je sors de l'aéroport – mais l'industrie s'est donné un objectif de carboneutralité en 2050. Cet objectif-là sera rempli que si le carburant d'aviation durable 2675 est fourni sur, en fait, je devrais dire au Canada, parce que présentement, on a un retard dans tout le pays sur la production de, ce qu'on appelle de SAF, dans le langage, donc le carburant d'aviation durable.

Donc, ça c'est la première étape. Pourquoi ? Parce que l'avion qui vole aujourd'hui, 2680 est déjà certifié pour voler avec 50 % de SAF dans son réservoir. Alors, la façon la plus rapide de réduire l'émission de GES c'est en produisant donc ce carburant-là.

2685

Et à plus long terme, ADM est engagé, avec entre autres Airbus et ZeroAvia, deux, évidemment Airbus on les connaît, ZeroAvia qui sont britannique, on est présentement en train de faire une étude sur toute la question de l'hydrogène. Alors, comment la plateforme aéroportuaire peut s'adapter à l'utilisation de l'hydrogène dans les avions ou dans certains grands équipements au sol, peut-être entre autres le déneigement, ou des choses comme ça. Donc, on est déjà à ce niveau-là dans les études.

2690

Donc, je vous dirais que c'est un peu – puis évidemment, il y a toute l'électrification du tarmac, alors on a de plus en plus, les petits véhicules que vous voyez, assis dans l'avion, là, de plus en plus, ils sont électrifiés. De plus en plus, nos autobus entre l'aérogare et les avions, sont électrifiés.

2695

De plus en plus, les navettes entre les stationnements et l'aérogare, sont électrifiées. Donc, on a des objectifs très clairs dans notre plan de durabilité jusqu'en 2030 pour une électrification de l'équipement au sol. Le résiduel, ce sera beaucoup les équipements de déneigement où là on est, on fait un peu, c'est un peu différent qu'ailleurs au Canada, on a des réalités climatiques et on s'inspire de ce qui se fait ailleurs dans le monde. Mais je vous dirais que c'est peut-être les derniers équipements qui seront plus difficile à rendre carboneutre.

2700

LA COMMISSAIRE :

2705

À votre décharge, c'est seulement six mois par année, pour déneiger ?

M. MARTIN MASSE :

2710

Oui, oui, tout à fait.

LA PRÉSIDENTE :

2715 Alors, j'avais une autre question, mais malheureusement on m'indique qu'il faut
couper. Alors, merci beaucoup d'avoir pris tout ce temps-là pour venir discuter avec nous et
d'avoir, de nous avoir proposé votre opinion. Alors, je vous souhaite une bonne fin de
journée, au revoir.

M. MARTIN MASSE :

2720 Merci pour l'opportunité.

M. KARL BROCHU :

2725 Merci.

Mme SHAEN JOHNSTON, citoyenne

2730

LA PRÉSIDENTE :

Un tout petit instant, je vais vous demander de vous identifier, s'il vous plaît et je crois
que vous vous présentez à titre de citoyenne. Alors, s'il vous plaît vous présenter.

2735

Mme SHAEN JOHNSTON :

Shaen Johnston.

2740

LA PRÉSIDENTE :

Très bien, bienvenue. Et je vais vous dire que – do you want us to speak in English or you will speak in French...

2745

Mme SHAEN JOHNSTON :

Ça va être français.

2750

LA PRÉSIDENTE:

Français, we will manage.

Mme SHAEN JOHNSTON :

2755

Ma langue préférée.

LA PRÉSIDENTE:

2760

You will have ten minutes in order to present your opinion and then, we will have, us commissioners, ten minutes in order to discuss with you. Do you want me to show you a sign when you will have two minutes before the end?

Mme SHAEN JOHNSTON:

2765

Yes, please.

2770 **LA PRÉSIDENTE:**

Okay. And I also want to tell you that we read your document. And you certainly notice that my English is not fluent, but I will manage. So, welcome and it's your turn.

2775 **Mme SHAEN JOHNSTON :**

2780 Ça me fait plaisir de vous revoir et j'apprécie énormément votre dédication. Bon, dans le PUM 2050, il y a beaucoup de bonnes choses et je parle des réseaux de bicyclette, fermons les rues aux véhicules motorisés, bike package delivery, things for the last kilometers, rapid transportation by buses. But it doesn't seem to address the emergency we're in.

2785 If we look at what's been produced by the intergovernmental panel on climate change, we look at NASA, they are saying we're in very deep trouble, and this does not accelerate at the speed we need to be doing it at.

And I understand there is public acceptability, like how can you drag them into this? But we need to change our tactics.

2790 We need to educate our public as quickly as possible, they don't understand. Most of them don't and a lot of politicians don't seem to have a handle on it either and I am not saying that as a pretention, I have been an environmental activist for... and also, for social and economic justice for 50 years. We need a blitz in all the public areas, in buses, on the trains, in our public spaces, in our government buildings, in our hospitals.

2795

We need to inform simply with pictograms, with diagrams, with photographs that we get the message across. So I am going to run through something that I am assuming you all know.

2800 Alors, les calottes glacières are our world's thermostats. And they have controlled the temperature of our hearth for a long, long time and they reflected the excess of the sunlight and the heat back out into space, which kept our climate going pretty well.

2805 Now, due to the production of énormément de gaz carboniques, il y a une couche de gaz carbonique, comme vous savez, qui fait le tour de la terre. Et en conséquence, on ne rejette plus cette énergie solaire dans l'atmosphère à une quantité qui a du bon sens.

2810 En conséquence, on a une grande fonte des calottes polaires and that is causing a speeding up of the melting of the ice. And the ice contains dead matter from thousands of years that is now producing methane gas. Methane gas is 80 times more important than carbon dioxide. So, that is speeding up the melting of our ice 80 times. So, we're in big trouble.

2815 97 % of scientists around the world recognize that humans are responsible for climate change. Il faut agir avec urgence si on veut essayer de sauver un peu de cette terre et quelques individus. C'est grave, grave, grave.

2820 Based on 40 years of observations and documentary around the world, the International Panel on climate change is saying what we need to do, but I don't see that we're doing it. We have had a lot of forest fires in Québec recently. We lost 5.1 million hectares, which is eight times greater than anything in the last 10 years. The Amazon jungles are in fire.

2825 Changing to health. 50 years ago, the Cancer Society of Canada said Montréal air was the equivalent of two packs of cigarettes a day, being smoked by man, woman and child. Where do you think we are today?

So, health problems coming from this, principally from vehicles, but also from industries, of course. Itchy eyes, coughing, many cardio, breathing and lungs diseases, even

dementia, leaving to hospitalisation, cancer, premature deaths, that would be very reduced with something like trams.

2830

So, our solutions and actions are education, the stick and the carrot, pour mener les gens, the tram and a cocktail of transportation actifs et communs – pas le REM – et des écoquartiers avec de l'énergie géothermique.

2835

Traffic congestion, tax, planter un arbre par citoyen, permaculture, agriculture urbaine, et cetera.

2840

Combiner écoquartier et tramway est une condition sine qua non d'une transition juste de mobilité. Je cite Jean-François Lefebvre qui a écrit ça en urbanité : « *La résilience est associée avec le verdissement, la création d'écoquartiers, le transport collectif structurant. Contrairement au REM et le métro, le tram ne fait pas des éco embourgeoisements.* »

2845

D'après Luc Gagnon, qui a écrit Doomed, Unless, on a dix fois plus de rails en tram qu'en métro pour chaque milliard de dollars. Dix fois plus de place pour redévelopper des écoquartiers et densification, à cause de la manière que c'est fait en ligne, au lieu d'être un TOD avec les lieux privilégiés tout autour.

2850

On peut avoir des lignes expresses aussi pour les gens qui viennent de plus loin. Trams have been successful for 35, 40 years. Montréal had street cars, 1861 to 1959. Helsinki, the capital of Finland, produces several lines, start to finish in under three years, low budget and ahead of time; I challenge Québec to do the same.

2855

Verdissement. One liter of gas uses seven times more oxygen than a human. We have to get the vehicles off the road; we have to increase the production of oxygen. Two big cities worldwide have congestion tolls that have been in place for since 2019. Belgium has

had since 2016, their trucks over 3.5 tons pay a tariff base sur pollution, le temps sur la route et la distance couverte.

2860 Automobilsts have profited from the autoroutes, routes, streets, stationnements, payés par tout le monde. C'est le tour des automobilistes de payer pour le tram et les trams trains. C'est une solution pour le transport, l'environnement et des problèmes de budget.

2865 Verdissement. Knowing that oceans are dying, knowing that the forest fires are continuing, knowing that we are losing the Amazon jungle, knowing that an adult uses 550 liters of oxygen a day, one adult tree produces enough oxygen for two adults.

2870 Il ne suffit pas les parcs éponges, nouveaux égouts, bassins de rétention. They're good, they're necessary, but il faut réduire et refaire les stationnements, il faut verdir avec les arbres, permaculture, agriculture urbaine, buissons, et cetera.

Ou des pelouses décoratives, garder les pelouses des parcs, des terrains de jeu, des cours arrières des résidences, toutes ces pelouses décoratives sont nécessaires pour produire le maximum d'oxygène.

2875 We're going to be in trouble, we already are. They produce water vapor, qui réduit la température, qui fournit l'ombre, et les racines absorbent pour les déluges. Les pelouses ne font pas de ça du tout, ça ne marche pas. Ça retient le sol aussi pendant les déluges.

2880 La Nouvelle-Zélande has been using public land for a long time for trees, for agriculture and productivity, and food security, it's also food security.

LA PRÉSIDENTE:

Two minutes left.

2885 **Mme SHAEN JOHNSTON:**

We're good, I'm good. So, the public buildings and so on. We now need to invite private property and industries to join us to green up. There's lots of space for it and we need it desperately. For me, we need to provide these trees to the citizens, they don't have the money, they don't have the expertise, most of them – some may – but we need to put all our funds not into making Mount-Royal more beautiful, into saving our skin.

2890
2895 Alors, je réitère, education, tram cocktail, écoquartiers, géothermie, trafic down, congestion tax, planter des arbres et beaucoup de plantes, et pour la sécurité et pour l'oxygène et plein d'autres choses que j'ai nommées. Ça y est.

LA PRÉSIDENTE :

2900 Merci beaucoup, thank you very much. I have a question for you, in your paper, you mention the cohabitat. I don't know what it is in English, what is it in English? But you like français, so?

Mme SHAEN JOHNSTON :

2905 Cohabitation, pour moi c'est un peu comme, il y a un projet à Lachine en ce moment, je suis de Lachine, qui s'appelle un Village en ville. Et puis ce qui se passe c'est que là-dedans, on a une mixité de générations, on a – oui, mon appartement est à moi – mais mon voisin et moi, on peut aller à une cuisine communautaire. J'ai une cuisine chez moi, mais j'ai la disponibilité de voir des ateliers, un lieu pour les bicyclettes, ce qui est essentiel aussi pour tout ça.

2910 Pour cuisiner, pour créer la communauté. La communauté a été détruite par le modernisme, ça c'est toute une autre thèse, mais on a besoin de recréer ça. Et l'écoquartier

2915

permet ces cohabitations et ce lien créé qui donne un sens à la vie, qui donne la communauté, qui a été très importante dans notre jeunesse et toutes les générations antérieures.

LA PRÉSIDENTE :

2920

Is there a negative impact?

Mme SHAEN JOHNSTON :

2925

Cohabitation?

LA PRÉSIDENTE:

Yeah?

2930

Mme SHAEN JOHNSTON :

2935

Let's put it this way, if you're antisocial, it wouldn't be good, mais je trouve que la mixité, moi je suis en train d'adopter non officiellement un petit fils. Parce que ma fille n'est pas prête – c'est une autre question – mais c'est que ce lien me donne de la joie, m'énergise, cette interaction avec quelqu'un que je sais qui est dans ce projet.

2940

J'ai connaissance d'un jeune, tout jeune avec un petit enfant, puis je suis grand-maman. Alors, j'ai jamais été grand-maman, mais à un certain âge, on est prêt à. Pas tout le monde, mais une bonne partie du monde.

Alors, cette interaction entre les différentes générations a été perdue. Et les gens de mon âge, c'est comme : « À quoi on sert là » ? On nous regarde ridés et ils disent : « ah, c'est qu'est-ce que c'est ? »

2945 Je ne corresponds pas aux gens avec les, qui restent jeunes éternellement. J'ai pas honte d'avoir mon âge, je suis fière d'avoir survécu jusqu'ici et ce n'est pas cet artifice qui m'intéresse, c'est des vraies relations avec le monde.

Et ces cohabitations créent...

2950

LA PRÉSIDENTE :

Permettent...

2955

Mme SHAEN JOHNSTON :

... des vraies relations entre les gens qui sont le noyau d'une société saine. On a une isolation dans les vieillards, on a une isolation dans les jeunes ; ça va mal.

2960

LA PRÉSIDENTE :

En fonction de ce que vous avez lu dans le projet de PUM, est-ce qu'à votre avis il manque quelque chose d'important ?

2965

Mme SHAEN JOHNSTON :

Mais c'est ça. Je veux dire, je trouve que tout ce qu'ils ont fait, c'est magnifique, mais ça ne va pas assez loin pour ce qui est de la situation urgente. Il faut avoir un effort massif pour le transport en commun parce qu'on a prouvé...

2970 **LA PRÉSIDENTE :**

Tout de suite.

2975 **Mme SHAEN JOHNSTON :**

... que les choses comme les REM ont changées. Je pense, est-ce que j'ai dit ça dans ça qu'on avait la preuve de ça, oui, je pense que j'ai oublié de le dire.

2980 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

Mme SHAEN JOHNSTON :

2985 Oui, je l'ai dit, O.K. Alors, on a prouvé que ça marche, que les gens au début, d'après les sondages disaient « hum, hum, hum », et puis après coup c'est comme oui, on approuve 100 %, ça marche.

2990 Mais sachant que ça marche là-bas, on peut fournir ça et dire oui, ça marche, regardez, embarquez avec nous. Parce que les gens sont pris avec leurs chars ; c'est ma liberté, c'est, je suis le cowboy de l'ouest. Alors, c'est comme, il faut changer cette mentalité et ce n'est pas, on ne peut pas contourner, certains gens on ne va pas convaincre.

2995 Mais il faut faire reconnaître l'urgence, avoir la verdure et le transport et l'écoquartier qui fait la densification et tout ça, au même temps. Ça c'est lié avec ça, avec le transport public, alors c'est comme, c'est un tout qui fonctionne ensemble.

LA PRÉSIDENTE :

3000

Avant de donner la parole à mes collègues, vous venez de parler du REM, moi j'ai compris que dans votre opinion, vous n'aimez pas l'idée de REM ? Vous ne voulez pas d'autres REM ?

3005

Mme SHAEN JOHNSTON :

Non, non. C'est que le BAPE, ils ont eu un 100 % ou quasiment 100 % contre tout, une énorme consultation publique avec une consultation qui a eu énormément de professionnels de toutes les sortes et puis le BAPE a dit : « On ne propose pas ce projet », et le Québec a dit : « On s'en fout ».

3010

LA PRÉSIDENTE :

O.K., bien. Merci. Alors...

3015

Mme SHAEN JOHNSTON :

On n'ose pas en parler en public, c'est interdit. Et moi je faisais partie d'un groupe qui était contre avec énormément de professionnels, nous étions bâillonnés, on ne pouvait pas parler en public, on n'avait aucune ouverture dans la démocratie pour avoir une opinion autre que l'énorme machine REM.

3020

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Lise, je crois que tu as une question.

3025

LA COMMISSAIRE:

3030 Yes, I have a question about tolls, traffic tolls. You are saying in your document that Montréal can find funds for the trams en imposant tolls for all the traffic. So do you see any like negative impacts of paying tolls from everyone?

Mme SHAEN JOHNSTON :

3035 Mais les gens ne veulent pas.

LA COMMISSAIRE:

3040 No, of course. And so what's...

Mme SHAEN JOHNSTON :

3045 Les gens ne veulent pas. Mais ça c'est une fois encore, il faut commencer doucement et pas trop doucement, mais il faut informer. C'est pour ça qu'il faut que ça soit placardé partout. C'est à cause de ça qu'on doit faire ça. On ne le veut pas, mais c'est nécessaire. C'est la vérité, c'est nécessaire si on veut survivre.

3050 Et franchement, notre survie est en suspend sur un petit bout de fil. Je ne perds jamais la foi, c'est pour ça que je suis toujours ici parce que je crois qu'il faut se battre jusqu'à la fin.

LA COMMISSAIRE:

3055 So it's more an information. But you remember in – I don't know – like 50 years ago on the Pont Champlain, we paid tolls to get in... so nobody, like, they paid it. So, it's...

Mme SHAEN JOHNSTON :

3060 Il y en a sur la rive Nord pour passer à Laval, il y en a, puis personne en parle. Ma
nièce, je voyage des fois avec elle et elle va là-bas, puis c'est comme, elle n'y pense même
pas, elle ne pense pas « je peux prendre un autre pont », ou quoi que ce soit.

LA COMMISSAIRE :

3065 C'est un changement de comportement avec informations ?

Mme SHAEN JOHNSTON :

3070 C'est ça, mais il faut comme, comme je dis : « la carotte et le bâton. » Et you must
encourage people and we can even encourage them monetarily, you are going to plant a
plan, when it's your private property, we'll give you the tree, we'll help you with it, but you are
responsible for keeping this tree alive. That's your responsibility. You know, it's like...

LA COMMISSAIRE:

3075 Hum, hum, yes.

Mme SHAEN JOHNSTON :

3080 Et l'argent qui vient pour une infraction, ça va à l'autre pour l'applaudir.

LA COMMISSAIRE :

3085 Oui. Merci.

Mme SHAEN JOHNSTON :

Ça se voit que j'étais enseignante.

3090

LA COMMISSAIRE :

Merci.

LE COMMISSAIRE :

3095

Oui, merci pour votre présentation. Vous parlez beaucoup de verdissement.

Mme SHAEN JOHNSTON :

3100

Oui.

LE COMMISSAIRE :

Je pense que ça fait partie des choses que vous aimez bien dans le Projet de PUM ?

3105

Mme SHAEN JOHNSTON :

Oui, oui, oui, absolument.

3110

LE COMMISSAIRE :

Vous parlez aussi beaucoup de l'importance de la communauté, de tisser des liens avec la communauté tissée serrée, vous faites ça comme ça. Alors, comment on fait pour atteindre des, comment on fait pour verdier plus, hein, au sein de nos communautés ?

3115 Vous demeurez à Lachine, vous dites, dans votre communauté, comment vous faites concrètement pour verdir plus, prendre un petit bout de rue, peut-être, prendre un bout de ruelle, prendre... et convaincre les gens qui prennent la voiture, comment on fait ça ?

Mme SHAEN JOHNSTON :

3120 Mais je, je pense, ce qui est très important c'est aller vers les gens. On a fait des conférences, on a fait ci, on a fait ça, pour moi ça fonctionne comme ci, comme ça. Il faut aller vers les gens, trouver des points en commun, créer une relation – c'est long – créer une relation et après ça, on peut parler des choses.

3125 Alors, je parle un peu de ci, je parle un peu de ça. Ça fait seulement deux années que je suis à Lachine, alors je suis avec Imagine Lachine Est, je suis dans l'hôtel de ville tout le temps pour les projets de construction.

3130 Pour moi, c'est une question d'éducation et moi, je ne peux pas arriver à instruire tous ces gens moi toute seule. C'est pour ça je parle, de c'est très important de fournir cette information d'une manière simple, accessible et ça va marcher.

LA PRÉSIDENTE :

3135 D'où l'importance du cohabitat dont vous parliez tout à l'heure ?

Mme SHAEN JOHNSTON :

3140 Mais oui, parce que c'est, moi je suis jalouse de mon amie qui a décidé d'aller là-bas – je n'ai pas les moyens – mais jalouse par rapport, c'est un lieu qui porte mes valeurs. Mais les gens portent beaucoup plus de valeurs qui le pensent, parce qu'on n'a pas discuté de

philosophie. La philosophie est sous-entendue dans beaucoup de choses qu'on fait, mais ce n'est pas présent nécessairement dans notre esprit quand on parle.

3145

Je pense que la majorité des gens sont bienveillants, je crois. Mais ils ne se rendent pas compte de l'impact de leurs comportements. Des fois, je tape sur la porte de quelqu'un et j'explique, je dis : « votre moteur produit des gaz carboniques puis c'est en train de démolir l'atmosphère et faire compétition avec notre besoin d'oxygène. »

3150

Puis d'habitude, les gens ferment puis ils disent merci. De temps à autre, on ferme la fenêtre dans mon nez.

LA PRÉSIDENTE :

3155

Alors, il me reste moi à vous dire merci.

Mme SHAEN JOHNSTON :

3160

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

3165

A vous remercier infiniment d'avoir pris la peine de partager avec nous votre opinion et vos idées. Alors, bonne fin de journée. Au revoir.

Mme SHAEN JOHNSTON :

3170

Merci beaucoup. J'espère que vous gardez l'idée que c'est urgent et l'urgence n'est pas dans le PUM. C'est des petits pas ; on n'est plus au stade petits pas.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Merci beaucoup.

3175

Mme ANNE-CLAIRE LELIÈVRE ET Mme AUDREY GIRARD

Lemay

3180

LA PRÉSIDENTE :

Alors bonjour et bienvenue. Je vais vous demander, dans un premier temps, de vous identifier et de préciser le groupe que vous représentez, s'il vous plaît.

3185

Mme AUDREY GIRARD :

Enchantée, Audrey Girard, je suis urbaniste, designer urbain, associée chez Lemay. On est ici au compte de Kindred Works qui sont nos clients, un groupe de développements immobiliers.

3190

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

3195

Mme ANNE-CLAIRE LELIÈVRE :

Et Anne-Claire Lelièvre, je suis également urbaniste chez Lemay.

3200

LA PRÉSIDENTE :

3205 Alors, bienvenue, encore une fois. Je vous rappelle que vous disposez de dix minutes pour votre présentation, que nous avons lue avec attention, d'ailleurs. Et ensuite, les commissaires disposent également de dix minutes pour discuter avec vous. Est-ce que vous avez besoin que je vous fasse un signe au moment où il vous reste deux minutes, par exemple ? Alors, je le ferai avec plaisir. Alors, la parole est à vous.

Mme AUDREY GIRARD :

3210 Donc, bonjour. Dans un premier temps, on est enchantées d'être ici, on est donc, comme je disais, on représente Kindred Works, mais Lemay étant une firme multidisciplinaire d'aménagement, on est bien intéressés par le PUM, on l'a lu quand même dans toutes ses dimensions, mais aujourd'hui on a un angle un peu particulier, puisqu'on représente un de nos clients.

3215 Donc, Kindred Works est un développeur de logements, principalement locatifs. Il œuvre essentiellement dans les développements, dans les contextes un peu plus urbains que suburbains. Donc, ils s'intéressent beaucoup à des projets assez complexes de leurs natures et interviennent aussi notamment dans des projets patrimoniaux sur des sites donc sensibles, urbains et apportent une vision très innovante de l'aménagement urbain.

3220 Donc, ils tiennent en compte la carboneutralité, l'innovation, l'aménagement de logements locatifs abordables. De maintenir aussi des équipements sur place dans les projets qu'ils développent.

3225 Donc, c'est un client avec lequel on est heureux de représenter là aujourd'hui dans le cadre de représentations du PUM.

3230 Donc, comme je disais, Lemay est une firme transdisciplinaire. Donc, Anne-Claire et moi-même sommes en design urbain, urbanisme. Donc, on a regardé évidemment le PUM un peu de façon, je ne dirais pas trop technique, mais quand même assez... on est allées regarder en détail.

3235 L'idée était d'un peu regarder, là, dans le contexte de projet de développement immobilier quelles contraintes on voyait, quelles contradictions à priori. On constate qu'il y a beaucoup d'objectifs qui sont très louables dont on partage essentiellement les idées.

3240 Donc, notamment, la densification, la préservation du patrimoine, la résilience, la carboneutralité, pour en nommer quelques-uns. Donc, le regard qu'on a eu c'était pour un peu mieux comprendre les contraintes qu'il allait y avoir réellement à la réalisation de projet, avec certains des paramètres qui étaient proposés, notamment dans le document complémentaire. Donc, Anne-Claire va regarder plus en détail, là, thème par thème.

3245 Donc, c'était de regarder comment ces objectifs-là se manifestaient un peu plus dans le détail puis comme quelle contradiction on voyait, là, pour la mise en œuvre du document. Puis notre objectif, c'était vraiment de bien, on veut tous que ce soit un document qui soit porteur, qui fasse en sorte qu'on puisse réaliser, là, des projets novateurs ancrés dans les objectifs même que le PUM dicte.

3250 Donc, comment on peut assurer d'éviter les contradictions dans ce document-là puis de palier la route. Donc, je laisserais Anne-Claire présenter chacune des thématiques qu'on a regardées. Donc, on a un axe un peu préservation du patrimoine, parce que ce qu'on constate c'est que dans des projets, évidemment, on refait la ville sur la ville, donc on est
3255 dans un contexte urbain.

Plusieurs des objectifs se superposent. Donc, on a évidemment intégré une certaine abordabilité du logement, là on a une crise essentiellement aujourd'hui, donc on comprend l'urgence d'offrir des logements pour tous.

3260

Mais dans un contexte où on a une inflation, où on a la préservation du patrimoine, où on a des contraintes d'hauteurs, des contraintes d'où on veut des objectifs de développements durables, donc tout ça s'additionne et on constate aussi que les processus sont assez lourds.

3265

Et donc quand ces couches de contraintes s'additionnent, on a une difficulté finalement à innover, à faire des projets, finalement, qui sont dans les objectifs qu'on veut, donc qui sont bénéfiques pour tous, donc la notion de cobénéfices essentiellement.

3270

Mme ANNE-CLAIRE LELIÈVRE :

Donc, si j'aborde la première thématique sur la préservation du patrimoine, le PUM a une vision et elle dédie un axe spécifique qui est le patrimoine et le paysage, un ancrage pour l'évolution de la Ville.

3275

Et cet axe, il va être décliné dans une orientation spécifique, l'orientation numéro 7, de valoriser le patrimoine et les paysages qui participent aux caractères plurielles de l'identité montréalaise.

3280

Donc, cette vision et ces orientations sont des éléments très importants, c'est louable. Nous, on a regardé aussi un peu une approche sur le territoire emblématique du centre-ville où on a aussi du patrimoine très important.

3285 Ce qu'on a pu voir, en fait, dans le cas du document complémentaire, c'est qu'on a un certain nombre d'éléments qui viennent bloquer le potentiel de développement aux abords des secteurs patrimoniaux, notamment la notion d'intensification urbaine.

3290 Parce qu'à partir du moment où on est dans un site patrimonial classé ou identifié – alors ça, je trouve ça plutôt normal d'avoir une couche de protection assez importante – mais on a aussi la notion d'immeubles patrimoniales de type lieux de culte avec des niveaux d'intérêt. Il y a : incontournable, exceptionnel ou non-évalué. Quand on est dans ces secteurs-là, on doit faire d'eux l'intensification douce.

3295 Donc, intensification douce, ça veut dire notamment – après on va le voir un peu plus tard – des hauteurs plus faibles, des potentialités qui font qu'on a une possibilité très limitée de développer des nouveaux logements.

3300 Donc, nous les recommandations qu'on avait c'était vraiment de prendre en compte le contexte réel des sites, de développer une approche un peu plus flexible que juste la notion d'intensification douce, d'avoir quelque chose de plus permissif en fonction des objectifs et notamment, la plus-value que peuvent apporter ces développements potentiels.

3305 Parce que si on vient créer du logement à proximité ou dans un secteur patrimonial, l'idée ce n'est pas juste de créer du logement, en tout cas, pour dans la vision de notre client, c'est vraiment aussi de mettre en valeur et de pérenniser ce patrimoine-là.

3310 Donc, c'est vraiment ces cobénéfices aussi de le client peut faire du logement, mais participe aussi à la préservation et la mise en valeur du patrimoine. Ce qu'il faut voir aussi c'est qu'il faut prendre en compte la réalité économique et les aspects de viabilité financière dans l'élaboration des mécanismes réglementaires, parce que si on fait un niveau d'intensification douce, c'est sûr que les promoteurs vont peut-être moins venir faire des

projets parce qu'il y a une notion de masse critique pour pouvoir réaliser des projets de logements.

3315 Donc, si on permet une évolution très faible et très douce, il n'y aura peut-être pas forcément de développement de logement, ce qui n'est peut-être pas forcément – mais ce qui peut être bien pour la mise en valeur du patrimoine – mais la mise en valeur du patrimoine, ça a aussi un certain coût, et on ne peut pas forcément préserver juste le patrimoine en disant on le préserve, mais il faut aussi qu'on ait les moyens de préserver et de mettre en
3320 valeur ce patrimoine.

 Plus spécifiquement, la notion d'intensification urbaine et d'hauteurs, on allait regarder, donc le PUM introduit cette notion d'intensification urbaine qui est un peu un concept phare et une nouvelle approche, à travers notamment la vision et l'orientation 2 où
3325 on dit de moduler l'intensification urbaine afin d'en maximiser les cobénéfices.

 Ce qu'on a pu voir, c'est qu'on définit la notion de séquence urbaine. Cette séquence urbaine aujourd'hui, elle va être laissée à l'appréciation de chaque arrondissement et de même que quand on regarde vraiment techniquement, la séquence urbaine après les notions
3330 d'hauteurs minimums ou moyennes d'hauteurs, vont aussi être à l'appréciation des arrondissements. Et globalement, ce qu'on a regardé dans les niveaux d'intensification douce, les hauteurs sont très, très faibles.

 Donc, nous ce qu'on recommande en tout cas, c'est vraiment de nuancer l'utilisation
3335 du principe de séquence urbaine, toujours dans cette optique d'amener une flexibilité de conception, de favoriser une approche sensible au contexte et on ne veut pas que la notion d'intensification soit uniquement liée à la hauteur, ce qui est aujourd'hui le cas dans le cadre du document complémentaire.

3340 L'objectif, ce serait de prioriser une approche qui permet d'intervenir sur des sites patrimoniaux de manière active, on prend en compte les sensibilités des secteurs, mais on permet aussi de révéler ou de mettre en valeur le patrimoine à travers des projets qui soient innovants.

3345 Et l'objectif c'est vraiment de développer des cobénéfices. On ne veut pas juste faire du logement pour faire du logement, le logement est là aussi pour répondre à la crise du logement, mais aussi pour mettre en valeur le patrimoine et peut-être aussi proposer une efficacité énergétique, des usages plus collectifs qu'on pourrait retrouver in situ. Développer vraiment des milieux de vie collectifs.

3350 C'est un peu un des aspects qu'on traite dans la troisième thématique qui est l'inclusion et volet communautaire en contexte patrimonial. Donc, le PUM souhaite intégrer la dimension humaine de l'aménagement, notamment on va retrouver dans l'orientation 6 du PUM le fait de vouloir renforcer l'offre de l'accès à des lieux de vie collectifs comme soutien à l'équité et à la vie de quartier.

3355 Donc, le PUM définit cette orientation-là, mais derrière le document complémentaire avec toutes les contraintes qu'on vient de voir précédemment, ça ne permet pas, en fait, de mettre en œuvre des projets mixtes, créateur de milieux de vie complets, parce qu'on est très contraints sur le développement de, bien la masse critique de logement.

3360 L'avant-dernier point, c'est l'intégration et le développement du logement en contexte patrimonial. Donc, on veut moduler l'intensification urbaine, on veut bâtir les conditions d'une abordabilité pérenne et d'une qualité de l'habitation, mais là toujours, bien on a une approche qui selon nous n'est pas assez flexible pour transformer les sites patrimoniaux, dans l'objectif

3365 de maximiser les cobénéfices.

3370

Là aussi la mise en place d'un mécanisme réglementaire clair, par exemple, on a aujourd'hui un zonage incitatif qui est défini pour la création de logements abordables ou sociaux, on trouverait intéressant de définir un zonage incitatif sur le plan du patrimoine, pour maximiser ces cobénéfices.

3375

Le dernier point, c'est vraiment les processus d'approbation et de négociation. Aujourd'hui le PUM propose quelques pistes réparties un petit peu dans le document, mais il n'y a pas d'orientations claires sur les processus et les délais d'approbation des projets.

3380

Donc, nous on recommanderait d'intégrer au PUM une stratégie vraiment claire sur les processus d'approbation et de négociations, qu'est-ce qui est de la responsabilité de la ville centre, qu'est-ce qui est de la responsabilité de l'arrondissement ? Et surtout, une simplification des processus municipaux pour favoriser une meilleure collaboration et une meilleure, assortir plus facilement des projets de logement.

3385

Donc, en conclusion, le PUM, ça constitue un outil de planification qui est vraiment novateur et ambitieux, mais avec des améliorations à apporter sur la possibilité de créer des logements dans des sites patrimoniaux et de donner des directives plus claires sur les processus d'approbation.

LA PRÉSIDENTE :

3390

C'est pas drôle lorsqu'on sait qu'on est dans les dernières secondes et... vous ne voyez pas le spectacle que moi j'ai derrière quand même. Alors, je sais que mes collègues ont plusieurs questions à vous poser, moi j'en aurais, bon, une plus globale.

3395

Vous parlez de séquence urbaine, vous référez à l'intensification qui est plutôt liée aux hauteurs, mais qui est aussi liée au nombre de logements par hectare, il y a aussi un lien. Et vous dites, partout je retiens que vous demandez une approche plus flexible ou des

approches plus flexibles. Comment est-ce que vous voyez ça dans la mesure où on sait que la ville centre et les arrondissements, ils ont une responsabilité partagée à ce chapitre ? Comment vous voyez cette flexibilité-là, où est-ce que vous la voyez ?

3400

Mme AUDREY GIRARD :

Bien c'est plus dans la contradiction qu'on remarque, entre les orientations. On a retiré les densités, les hauteurs qui étaient dans le plan d'urbanisme préalable. Puis là, donc on semble vouloir simplifier certaines choses, mais là on adosse le PUM avec un document complémentaire qui est très technique dans certains aspects.

3405

Donc, on vient arriver avec des normes qui sont des normes obligatoires, donc qui obligent les arrondissements à intégrer ces normes. Puis bien ces normes, contrairement, selon nous, aux anciens éléments d'hauteurs et de densité, il y a quand même quelque chose qui est peu clair, il y a une incertitude par rapport à comment ces normes-là vont être interprétées, comment qu'elles vont se traduire ?

3410

Donc, pour des gens qui sont dans l'investissement qui veulent faire des projets, l'incertitude c'est une des choses qu'ils sont le plus allergiques, donc ils ont du mal à comprendre c'est quoi en fait qu'on vise à faire.

3415

Puis la notion de séquence urbaine, par exemple, c'est par rapport aux hauteurs autour. Donc, si le contexte change avec le temps, les normes changent, t'sais il y a quelque chose qui est peu claire, c'est peut-être un peu, oui un processus flexible, mais un processus aussi qui est plus limpide par rapport aux acteurs du développement immobilier.

3420

3425

LA PRÉSIDENTE :

Donc, je comprends, avant de laisser la parole à mes collègues, que c'est beaucoup dans le document complémentaire que vous voyez des contraintes...

3430

Mme AUDREY GIRARD :

... C'est très rigide et très normatif.

3435

LA PRÉSIDENTE :

... rigides. Très bien. Merci beaucoup. Christian ?

3440

LE COMMISSAIRE :

Vous suggérez de prioriser une approche permettant d'intervenir sur des sites patrimoniaux de manière active. Vous en avez parlé rapidement tantôt. Je vous ramène un petit peu à cette idée ou à ce concept d'intervention active. A quoi ça ressemble, c'est quoi les critères qui définissent une intervention active sur le site ?

3445

Mme AUDREY GIRARD :

Bien je vais peut-être... intervention active ou t'sais dans le sens du patrimoine vivant. Donc, le patrimoine n'est pas ancré dans le temps et figé. Donc, les choses doivent être, quand on parle de résilience, on parle d'adaptation, on parle aussi de nos actions. Donc, le patrimoine, selon ma compréhension d'une approche qui se dirait active, voudrait aussi prendre en compte de l'évolution de ce patrimoine-là puis de l'évolution de la Ville et des besoins des citoyens.

3450

3455 Et donc, de prendre en compte le besoin aussi de ce patrimoine, d'évoluer pour répondre à des nouveaux besoins puis à des nouveaux paradigmes. Donc, peut-être une approche qui est un petit peu plus vivante et plus adaptée selon nos besoins.

LE COMMISSAIRE :

3460 Puis est-ce que cette approche-là nécessite, par exemple, de mobiliser des parties prenantes ?

Mme AUDREY GIRARD :

3465 Aussi. Evidemment, puis évidemment là on parle au nom de Kindred Works, mais c'est dans les, dans ses principes fondateurs que de travailler avec les parties prenantes. Donc, souvent dans les milieux patrimoniaux, dans les secteurs patrimoniaux, c'est des secteurs qui sont fortement identitaires où il y a déjà une appropriation par des citoyens, par des communautés.

3470 Donc, essentiellement, c'est sûr que ça va être des sites qui vont nécessiter l'intégration de tout plein de parties prenantes dans le développement des projets, puis ce n'est pas quelque chose qui est vraiment étranger aux approches de Kindred Works dans d'autres des projets qu'ils ont développés. Donc, évidemment, ça peut faire aussi partie de la solution.

LE COMMISSAIRE :

3480 C'est bien, merci.

LA COMMISSAIRE :

3485

Oui, petite question, je vous, je suis toujours dans les, justement les lieux patrimoniaux à la page 9 de votre mémoire, deuxième colonne juste avant vos deux recommandations, vous parlez de risques, à ce moment-là.

3490

Première petite chose, je ne sais pas si c'est un typo, mais le point 4.2.5, je pense, que vous réferez à 7.2.5, si j'ai bien lu mon PUM, mais bon.

Mme ANNE-CLAIRE LELIÈVRE :

3495

Non, c'était 4.2.5 de notre mémoire.

LA COMMISSAIRE :

3500

Ah, de votre mémoire. O.K., je croyais que vous faisiez référence à... pardon. Bon, en tout cas, de toute façon, ce que je voulais mentionner, c'est que vous dites effectivement qu'il semble y avoir un gros risque lié au processus de négociation envisagé dans le cadre d'un zonage incitatif. C'est ce que vous mentionnez, parce que je crois que c'est permis, là, dans le cadre de projets patrimoniaux, même d'aller à des densités assez élevées, intensification élevée, mais ça vous pose un risque, hein, puis c'est ça ce que vous mentionnez ?

3505

Mme ANNE-CLAIRE LELIÈVRE :

3510

Dans les sites patrimoniaux, justement, on ne peut pas aller, c'est une intensification douce, même si la carte des niveaux d'intensification donne une intensification élevée, notamment au centre-ville, quand on est à proximité d'un site patrimonial ou d'un, par exemple, d'un immeuble de type lieu de culte non évalué, c'est forcément intensification douce avec des règles très, très contraignantes.

3515 Je pense que là ce qu'on voulait dire c'est que la négociation c'est que tout ce qui est zonage incitatif, c'est l'arrondissement qui va décider ou non de le mettre en place. L'interprétation des règles notamment, les séquences urbaines et les modules, la notion de calcul des hauteurs, c'est aussi les arrondissements.

3520 Donc chaque arrondissement aura son appréciation et sa traduction. Donc, c'est sûr qu'on est aussi dépendant de cette interprétation par les arrondissements. Donc, c'est un peu un risque aussi qu'on peut courir, selon les arrondissements, on n'aura peut-être pas les mêmes possibilités de réalisation de projet.

LA COMMISSAIRE :

3525 Merci de la précision.

LA PRÉSIDENTE :

3530 C'est bon ?

LA COMMISSAIRE :

Oui.

3535 **LA PRÉSIDENTE :**

3540 Je comprenais aussi puisque vous en avez parlé que, en fait, la question se posait entre le moment où l'immeuble patrimonial n'a pas encore été évalué et le moment où il sera évalué, c'est une forme d'incertitude aussi.

Mme ANNE-CLAIRE LELIÈVRE :

3545 Oui, tout à fait. Parce que quand on est non évalué, de fait, on a les contraintes maximales en termes d'intensification, alors que si finalement on obtient le niveau, je ne sais plus, le niveau exceptionnel, on a un niveau d'intensification intermédiaire possible.

3550 Donc, c'est sûr que ce n'est pas les mêmes possibilités de développement, notamment pour le porteur de projet, entre les niveaux d'intensification, il n'y aura pas les mêmes possibilités développement.

3555 Donc, le temps que l'immeuble soit évalué par l'arrondissement, parce que c'est aussi l'arrondissement qui a la charge d'évaluer le niveau d'intérêt, bien ça laisse aussi planer un certain doute ou une certaine incertitude pour le...

LA PRÉSIDENTE :

... et qu'est-ce qui serait souhaitable, à ce moment-là ?

3560 **Mme ANNE-CLAIRE LELIÈVRE :**

3565 Bien je pense que, en fait, nous l'incertitude qu'on a c'est sur le délai ou peut-être que s'il y a un porteur de projet qui voudrait faire un projet sur un site non évalué, est-ce qu'il a la possibilité d'aller voir l'arrondissement en disant : « voilà, est-ce que vous pourriez faire notre analyse peut-être prioritairement sur ce site-là pour qu'on ait une vision claire de vers où on peut s'en aller après sur notre projet ? », ça pourrait être une suggestion à ce niveau-là.

3570

Mme AUDREY GIRARD :

3575 Oui, puis je dirais, en termes de risque, on parle de préservation du patrimoine, donc il y a des enjeux de restauration, il y a des bâtiments patrimoniaux qui sont à risque de tomber, carrément. Donc, le délai est très important, donc, puis plus on attend, bien plus c'est les coûts qui sont liés à la restauration qui vont être importants.

3580 Donc, ce n'est pas nécessairement qu'un luxe d'avoir une certaine date butoir pour que ces informations-là soient disponibles pour, c'est ça, minimiser les risques pour les gens qui vont investir dans ce genre de projet qui sont à la base très complexes.

3585 Puis on parlait de parties prenantes. Donc, il y a tellement de facteurs à intégrer dans tous ces processus, il faut, je pense aider si on veut innover pour clarifier le processus puis donner des balises plus claires.

LA PRÉSIDENTE :

Il nous reste une minute, est-ce qu'il y a une autre question rapide ?

3590 **LA COMMISSAIRE :**

3595 Petite question rapide, vous recommandez de nuancer l'utilisation du principe de la séquence urbaine, vous l'avez mentionné à plusieurs reprises. Quelles seraient les nuances que vous proposeriez pour... ?

Mme AUDREY GIRARD :

Bien peut-être que ce n'est pas seulement que la hauteur, on trouve que la hauteur déjà c'est très restrictif en termes de calcul de potentiel de redéveloppement. Donc, parfois

3600 c'est le contraste qui fonctionne, donc est-ce que ça serait plutôt des cobénéfices, des objectifs qui pourraient guider le mérite d'un projet plutôt que la hauteur, tout simplement ou t'sais des barèmes qui sont, selon nous, difficiles aujourd'hui parce qu'on parle de plusieurs sites, là ? Donc, est-ce que ça peut être propre à chaque secteur où on a à établir qu'est-ce qui serait le plus louable finalement ?

3605 Est-ce que c'est le maintien de certaines vocations communautaires sur le site, est-ce que c'est la restauration sine qua non ? Donc, bref là on parle juste de séquence urbaine puis c'est comme ça qu'on définit le développement immobilier, le potentiel.

3610 **LA COMMISSAIRE :**

... ça peut dépendre de la... pardon.

Mme AUDREY GIRARD :

3615 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

3620 Alors, merci, merci beaucoup d'avoir pris la peine de venir discuter avec nous et de nous avoir proposé votre opinion. Alors, bonne fin de journée, au revoir.

Mme ANNE-CLAIRE LELIÈVRE :

3625 Merci.

Mme AUDREY GIRARD :

3630

Merci, au revoir.

M. HOWARD TELLER, M. CHARLES BENNETT ET M. ADAM ADAMAKAKIS

3635

Bristol Realty Co. Ltd

LA PRÉSIDENTE :

3640

Voilà, merci beaucoup et bienvenue. Je vous demanderais de vous présenter d'abord et de préciser l'entreprise ou l'organisation que vous représentez, s'il vous plaît.

M. HOWARD TELLER :

3645

Bon après-midi. Mon nom c'est Howard Teller. Je suis le président de Bristol Realty Company. On est des propriétaires de la propriété sur Sherbrooke et avenue du Parc.

LA PRÉSIDENTE :

3650

Bien.

M. HOWARD TELLER :

3655

Je ne pense pas qu'on a besoin de Google Maps pour le trouver.

LA PRÉSIDENTE :

3660 D'accord.

M. HOWARD TELLER :

3665 O.K., merci.

M. CHARLES BENNETT :

Charles Bennett, urbaniste, vice-président chez Fahey, j'accompagne Bristol.

3670 **M. ADAM ADAMAKAKIS :**

Adam Adamakakis, pour l'entreprise groupe AMA capital, on accompagne aussi monsieur Teller.

3675 **LA PRÉSIDENTE :**

3680 Alors, bienvenue. Je vous rappelle que vous disposez de dix minutes pour votre présentation. Nous avons déjà lu le document. Après dix minutes, nous disposerons, nous les commissaires, de dix minutes aussi pour discuter avec vous. Je suppose que vous avez besoin d'un petit signe lorsqu'il reste deux minutes ? Je le ferai avec plaisir. Et la parole est à vous.

3685

M. CHARLES BENNETT :

3690 Donc, rapidement, monsieur Teller l'a dit, mais le Groupe Bristol est propriétaire depuis 1940 quelque, du terrain au coin d'avenue du Parc et Sherbrooke, bâtiment, en fait qui accueille une épicerie et une pharmacie aujourd'hui, avec des bureaux.

3695 Donc, une propriété qui est stratégiquement localisée, comme monsieur Teller l'a dit, je pense que tout le monde est au courant d'où sont l'avenue du Parc et la rue Sherbrooke. C'est un bâtiment qui est mixte à proximité du Quartier des Spectacles, la Place des Arts puis dans l'axe menant vers le nord du parc du mont Royal.

3700 Rapidement, les intentions, en fait, l'objectif de la présentation aujourd'hui c'est de vous exprimer nos préoccupations et nos recommandations de ce qui devrait être modifié au PUM, là, pour permettre un plein développement de la propriété puis répondre aux enjeux et aux cibles qui sont identifiées au PUM.

3705 Actuellement, le site, tel que prévu au projet de plan d'urbanisme, est dans une zone d'intensification intermédiaire, avec une densité minimale de 250 logements à l'hectare. Sur l'image que vous voyez, vous voyez bien la carte des intensifications, puis dans la perspective 3D de Google Street View, vous voyez bien les niveaux d'intensification.

3710 D'un côté en rouge, vous avez l'intensification intermédiaire, de l'autre côté en vert, vous avez l'intensification élevée. Deux terrains qui se font face, mais on a l'impression, dû à la limite de l'arrondissement, que l'intensification ne peut pas déborder de l'autre côté de la rue Sherbrooke, quand dans le fond c'est un endroit stratégique qui se prêterait bien à la densification en hauteur.

3715 Je vous ramènerai à l'image du début qu'on ne voit pas ici, mais on voit très bien les tours sur l'avenue du Parc puis Sherbrooke qui militent pour une intensification beaucoup plus élevée.

3720 Encore une fois, dans la vision 2040, il y a ce projet de tramway et de transport collectif structurant sur l'avenue du Parc qui va nécessiter une densification élevée pour répondre aux cibles du PUM. Je pense juste à deux cibles en particulier qui sont identifiées, l'intention d'avoir 78 % des résidents à moins de 15 minutes de marche du réseau de transport collectif structurant, puis aussi de favoriser la proximité des services dans un rayon de 15 minutes de marche.

3725 Pour ça, bien il faut viser l'accueil de nouveaux logements dans des endroits stratégiques qui s'y prêtent bien, comme au coin de l'avenue du Parc et de la rue Sherbrooke.

3730 Encore une fois, la stratégie centre-ville, vous avez le secteur de centre-ville, le site est en plein cœur du centre-ville ou presque. C'est une stratégie qui est tout récente, adoptée en janvier 2024 par la Ville.

3735 Donc, pour nous, de par le réseau de transport collectif structurant et l'intensification élevée du centre-ville, logiquement, on pense que c'est un élément qui devrait percoler sur l'ensemble du centre-ville.

3740 Ensuite, beaucoup plus de facilité aux arrondissements pour adapter la réglementation en fonction du contexte urbain puis des véritables objectifs, là, d'accueil de logements.

L'autre élément du PUM qui nous préoccupe, c'est les corridors visuels exceptionnels. Il y avait déjà des corridors visuels, les vues protégées au plan d'urbanisme. Ce qu'on

3745 remarque, par contre, c'est que les cotes altimétriques ont été réduites de beaucoup sur le site puis l'image qu'on vous montre à l'instant c'est qu'il y a déjà des bâtiments qui bloquent la vue du site.

3750 Donc, ce qu'on demande c'est que soit que les corridors visuels reviennent à une approche discrétionnaire où il y a une opportunité de dépasser la hauteur pour s'assurer qu'on s'intègre et qu'on maintienne la vue.

Ou soit qu'on retire le corridor visuel pour le rapporter à une cote d'altimétrie de 126 mètres comme ce l'est actuellement.

3755 Encore une fois, on a une opportunité de planifier un projet de redéveloppement avec du commercial, du résidentiel, dans un endroit qui se veut stratégique puis logique pour le développement de haute densité.

3760 Je termine là-dessus. Où je l'ai dit et je le resoulève, on permettrait d'atteindre les cibles qui sont au PUM de développer des quartiers qui en 15 minutes de marche on a accès au réseau de transport collectif structurant et aux services, dans un endroit qui serait bénéfique pour la Ville et qui n'irait pas à l'encontre du type de développement qu'on retrouve dans le reste du secteur Milton-Parc. Puis qui s'insère bien dans l'intention générale de la stratégie centre-ville de venir dynamiser le centre-ville, accueillir des logements d'habitation et des résidents.

3765 Au final, je répète les recommandations, mais d'aller chercher une intensification élevée qui permettrait d'atteindre le plein potentiel de développement du site, en cohérence avec les objectifs et cibles de la Ville, puis en cohérence avec les investissements qui vont être requis pour le réseau de transport collectif structurant et les équipements publics à venir de la Ville.

3770

3775 Puis enfin, soit le retrait du corridor visuel exceptionnel ou sinon, la modulation des limites d'hauteurs telle que ça l'est actuellement avec les cotes altimétriques qui sont à un niveau comme ça l'est actuellement dans le plan d'urbanisme. C'est tout, on apprend à chaque présentation.

LA PRÉSIDENTE :

3780 ... tard cet après-midi, alors maintenant vous ne voulez pas dépasser. Très bien, merci beaucoup. En fait, le site, on sait que l'urbanisme et la mobilité, en fait, c'est une responsabilité partagée entre la ville centre et les arrondissements.

Vous êtes d'accord avec ça ?

3785 **M. CHARLES BENNETT :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

3790 Alors, et je vois aussi qu'à la page 4 de 13 – de toute manière, on le voit très, très bien – que le site il est finalement à la limite d'un arrondissement et à la limite de l'autre arrondissement. Est-ce que vous diriez que ça crée des difficultés supplémentaires dans le cas où justement un projet à développer, tel qu'il soit ?

3795 Bon, on a celui-ci en exemple, là, mais qu'il soit finalement sujet à des dérogations de, si le promoteur demande des dérogations ou si, par exemple, un arrondissement ne réagit pas nécessairement comme l'autre arrondissement. Comment est-ce que vous voyez que ça pourrait s'articuler ?

3800

M. CHARLES BENNETT :

3805 Bien, il y a clairement des risques que d'un arrondissement à l'autre, qu'il n'y ait pas la même interprétation. Dans ce cas-ci, si ça, si on conserve l'intensification intermédiaire, bien on s'insère dans une séquence urbaine. On en a parlé, les professionnels de Lemay juste avant en ont parlé aussi sur comment on peut tous spéculer sur le type de séquence urbaine qui va être développée.

3810 Le rôle, par contre, du plan d'urbanisme c'est de donner une vision globale de l'ensemble de la ville. Dans ce cas-ci lorsqu'on établit la limite en fonction de l'arrondissement, bien on va à contre-courant de cette intention-là de donner une vision globale, peu importe les limites de l'arrondissement.

3815 On devrait planifier en fonction du caractère du développement puis dans ce cas-ci, on se retrouve au centre-ville de Montréal, même si dans les faits, on est dans l'arrondissement du Plateau. Puis l'intention dans le plan d'urbanisme devrait être de transposer cette notion-là de désir de faire du centre-ville.

3820 Puis la Ville, dans sa Stratégie centre-ville a établi des limites qui outrepassent ses arrondissements, on devrait retrouver la même chose dans le plan d'urbanisme.

LA PRÉSIDENTE :

3825 O.K., ça rend les choses un peu plus compliquées, non ?

M. CHARLES BENNETT :

Pourquoi ?

3830 **LA PRÉSIDENTE :**

Je ne sais pas, si on redéfinie, là, on a des limites d'arrondissement, et là, on redéfinirait encore une fois. Là, ça serait, il y a les limites d'un arrondissement X et maintenant, vous souhaiteriez, vous dites, bon dans un cas comme celui-là, on devient le centre-ville, on est associé au centre-ville.

3835 **M. CHARLES BENNETT :**

On ne modifie pas les limites d'arrondissement, pas du tout.

3840

LA PRÉSIDENTE :

Non, non, effectivement, on ne les modifie pas...

3845 **M. CHARLES BENNETT :**

... sauf qu'on poursuit le développement de la Ville en cohérence avec le contexte existant puis du fait d'où on se retrouve. Le réseau de transport collectif structurant, par exemple, est planifié par la Ville pour répondre, à desservir l'ensemble de la Ville.

3850

Mais le développement de la Ville devrait être la même chose. Où on se retrouve dans une situation où le potentiel de développement s'insère beaucoup plus dans les intensifications élevées, de par sa proximité du centre-ville, puis aussi la localisation sur deux axes structurants que sont la rue Sherbrooke et l'avenue du Parc.

3855

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Christian ?

LE COMMISSAIRE :

3860

Bien un petit peu dans le même esprit, vous dites, dans votre conclusion : « Il incombe à la Ville, par le biais du PUM, de définir des paramètres qui garantiront un développement durable et financièrement réaliste sur le territoire. », juste à la fin, là, avant, vous reprenez les recommandations 1 et 2. Ça, ça va pour les recommandations.

3865

Mais juste pour préciser, puis essayons d'être précis, là, ça serait quoi le rôle de l'arrondissement si vous dites que ça incombe à la Ville de définir les paramètres ? Quel est le rôle de l'arrondissement ?

3870

M. CHARLES BENNETT :

Le rôle, dans ce cas-ci, on ne demande pas à la Ville d'outrepasser son rôle vis-à-vis l'arrondissement. L'arrondissement, c'est de traduire les intentions globales de la Ville pour un développement cohérent et durable de l'ensemble.

3875

Lorsqu'on met en place l'intensification élevée, de notre compréhension à la lecture du PUM, après ça, il va incomber à l'arrondissement de venir établir les coefficients d'occupation du sol et les hauteurs qui permettent de répondre à cette intensification-là.

3880

Si on maintient une intensification intermédiaire, bien là on sait déjà que les séquences urbaines, on n'a pas de garantie que l'arrondissement va déterminer une séquence urbaine qui est similaire à celle à laquelle on pense, à même celle à laquelle la Ville pense, à même celle à laquelle vous, vous pensez.

3885

On a tous notre vision de la séquence urbaine. Donc, l'arrondissement va toujours avoir la responsabilité de traduire les intentions de la Ville dans le règlement de par les classifications, implantations. La réglementation de PIIA, l'adoption des projets, et cetera.

3890 Donc, le rôle de l'arrondissement reste le même. Mais à haut niveau, la Ville devra avoir le portrait global de comment le développement devrait se faire puis où on devrait prioriser notre développement.

LA COMMISSAIRE :

3895 Oui, je vais vous amener sur justement la recommandation 2 sur le retrait des corridors visuels. Là, on est justement sur la même page ici. Vous proposez, dans ce cas-ci de retirer ce corridor-là. Vous savez que depuis, bien vous savez qu'il y a eu beaucoup de retraits de corridors visuels depuis un certain nombre d'années.

3900 Dans ce cas-ci, la Ville ne l'a pas retiré pour le PUM. Puis qu'est-ce qui justifierait que pour vous on le retirait pour votre projet ?

M. CHARLES BENNETT :

3905 En fait, on, on propose de retirer ou de revenir à la cote altimétrique de 126 mètres. On démontre qu'actuellement, la cote altimétrique de 126 mètres, on peut la respecter, il n'y a pas nécessité de la baisser.

3910 La vue est déjà cachée par d'autres bâtiments de plus grande hauteur. Puis il faut évaluer aussi – puis je l'ai déjà dit, là – il faut trouver l'équilibre entre protéger tout, puis je pense que le développement des 20 dernières années à Montréal le démontre qu'on a un équilibre, malgré les tours de grandes hauteurs.

3915 On maintient la montagne, la visibilité, puis on a un centre-ville qui est dense en son centre, puis qui descend vers les périphéries.

LA COMMISSAIRE :

3920

D'accord. Puis dans un cas comme dans l'autre, j'imagine que le, vous seriez capable de vivre avec le 126 mètres ?

M. CHARLES BENNETT :

3925

Oui, bien la demande est là, puis la modulation des hauteurs comme c'est là.

LA COMMISSAIRE :

O.K. Merci. Non, je n'ai pas d'autres questions.

3930

LA PRÉSIDENTE :

Alors, merci beaucoup d'avoir pris la peine de venir nous rencontrer. Bonne fin de soirée, au revoir.

3935

M. HOWARD TELLER :

Merci.

M. ADAM ADAMAKAKIS :

3940

Merci.

M. CHARLES BENNETT :

3945

On se revoit.

M. BRIAN FAHEY ET M. ERIC BURNS

Consortium pour le redéveloppement du secteur Bridge-Bonaventure

3950

LA PRÉSIDENTE :

3955 Alors bonjour. Dans un premier temps, je vous demanderais de vous identifier, s'il vous plaît, et de préciser l'organisation que vous représentez. Merci.

M. ERIC BURNS :

3960 Bonjour, je suis Eric Burns, vice-président acquisitions, développement chez Devimco. Je suis le représentant du Consortium pour le projet Bridge-Bonaventure.

LA PRÉSIDENTE :

3965 Bienvenue.

M. BRIAN FAHEY :

3970 Bonjour, mon nom est Brian Fahey, je suis urbaniste, fondateur de Fahey et associés et consultant pour le Consortium du développement du secteur Bridge-Bonaventure.

3975 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je me répète, bienvenue à vous deux. Et je vais me répéter encore en vous précisant que vous disposez de dix minutes pour présenter. Période après laquelle les commissaires disposeront également de dix minutes pour vous poser des questions.

3980

Nous avons lu le document que vous avez soumis. Question technique, avez-vous besoin que je vous fasse un petit signe au moment où il restera deux minutes ?

3985

M. BRIAN FAHEY :

Bien sûr.

LA PRÉSIDENTE :

3990

Alors, la parole est à vous.

M. BRIAN FAHEY :

3995

Alors, merci, Madame la présidente, Madame, Monsieur les commissaires. Donc, on parle du secteur Bridge-Bonaventure, c'est l'entrée de ville, tout le monde est habitué de rentrer par le pont Victoria dans ce secteur.

4000

C'est un site desservi également au cœur du réseau du REM, pour lequel une station a déjà été annoncée qu'elle sera implantée, en plus de la station Bernard-Landry.

Le secteur qu'on représente ce n'est pas tout Bridge-Bonaventure, mais une partie, donc c'est important de le préciser. La Pointe-du-Moulin, le secteur du Bassin Peel-Wellington, le triangle et le site de Ray-Mont Logistiques.

4005 Donc, nous représentons les gens de Devimco, Groupe Mach, Broccolini et COPRIM.
Et il y a eu la collaboration de plusieurs bureaux d'architectes, d'urbanistes qui ont travaillé dans ce dossier.

4010 On connaît tous les enjeux auxquels on fait face, puis je vous demande de bien garder en mémoire ces enjeux-là tout au long de la présentation, parce que notre pénurie de logement, c'est un incontournable, elle dure depuis longtemps. Tout le monde cherche du logement et ça a une incidence également sur toute la question des prix des logements.

4015 Une crise climatique qui est un incontournable également. On doit relever les défis pour le futur, on est d'accord avec ça. Et on a une faible croissance économique, donc que peut-on faire pour contribuer à cette croissance économique là ?

4020 Mais c'est surtout la question des finances publiques, les finances municipales. Difficultés pour les instances municipales, dont Montréal, dont le gouvernement du Québec, de voir au financement du développement des secteurs qui sont à être redéveloppés comme celui de Bridge-Bonaventure.

4025 Ce n'est pas la première fois qu'on se présente à l'OCPM. C'est un secteur qui depuis 2019 est en processus de planification à différents niveaux. C'est notre troisième présentation à l'OCPM.

4030 Quand on parle d'une crise de logement puis que ça fait cinq ans qu'on cherche à travailler à partir le développement d'un secteur, on voit que la notion de temps ici elle est importante et elle est imprégnée au secteur Bridge-Bonaventure.

4030 La vision du consortium, trois piliers : un milieu innovateur durable. Donc, on veut retisser la trame urbaine avec le milieu environnant. C'est un secteur, c'est une friche industrielle à plusieurs égards, sous-occupée.

4035

Donc, on veut retisser avec la trame urbaine. On veut créer un quartier mixte complet, on a une station REM, on planifie pour 10 000 logements. C'est-à-dire 15 000 résidents pour le secteur et ça prend une masse critique parce que si on veut – quand on dit un quartier complet – ça veut dire des services de proximité, que ce soit une épicerie, une pharmacie, un centre bancaire, on veut mettre une école.

4040

Donc, si on veut mettre des services de proximité, veut, veut pas, ça va prendre une masse critique pour être capable d'avoir une viabilité pour ces installations dans le quartier.

4045

Donc, 10 000 logements, mais également 500 000 pieds carrés d'activité économique.

Les cibles du PUM, donc on cherche, toute notre présentation, il y a une crise du logement et comment on peut aider et accélérer et alléger cette crise du logement-là ?

4050

Dans le PUM, il y a une cible de 10 mètres carrés d'espaces verts par résidents. 15 000 résidents, 10 mètres carrés, 150 000 mètres carrés d'espaces verts. C'est la cible qui est attendue. Dans un secteur industriel, je vous le dis, il n'y a pas de parc, là ; il n'y en a pas.

4055

Donc, est-ce qu'on peut penser que si on ajoute cette cible-là aux demandes pour être capable de développer le secteur, en quoi ça va con... oui, on en veut des espaces verts, il en faut, c'est évident. Mais 150 000 mètres carrés d'espaces verts, 1.5 millions de pieds carrés, c'est énorme.

Donc, il faut avoir des espaces verts pour desservir la population, mais il faut être à la hauteur, être capable de ne pas alourdir le fardeau du développement.

4060 Donc, on cherche à ce que 78 % des résidents soient à moins de 15 minutes de marche, c'est parfait, on a une station REM au coin de Bridge et Wellington, donc on est dans le rayon du 15 minutes de marche.

4065 207 000 nouveaux logements d'ici 2050, dont 20 % de logements hors marché. On introduit dans le PUM cette notion de hors marché, on en connaît la définition, on n'en connaît pas les paramètres. Comment vont se calculer, comment va être imposé le hors marché ? Ça c'est au-delà des exigences du RMM.

4070 Donc, pour nous, il y a lieu de, qu'il y ait un réel dialogue avec toute l'ensemble des parties prenantes avant d'arriver avec cette nouvelle notion de hors marché, pour être capable de bien connaître, au départ, quelles sont les règles du jeu.

4075 Donc, ce qui est proposé, une affectation mixte, c'est parfait. Ça nous permet des commerces de proximité, ça permet le logement, ça permet le bureau. Toutefois, il y a une légère partie où il y a une affectation diversifiée pour laquelle l'habitation n'est pas permise. On pense que, sous certaines conditions, il serait possible de regarder, d'envisager à permettre l'habitation au sein d'une affectation diversifiée.

4080 Ça fait qu'on pense que c'est un ajout, une bonification qui devrait être visée au PUM pour qu'au cas par cas, on puisse évaluer la possibilité, la pertinence.

4085 200 logements à l'hectare, c'est faible. En fait, les densités qui sont visées dans le PUM, dans la majorité des cas, elles sont inférieures à la densité actuelle sur le territoire. Donc, évidemment ici on parle de 200 logements à l'hectare pour un secteur en friches industrielles, on en n'a pas de résidentiel.

Toutefois, pour être capable, on a des terrains contaminés, on a de la démolition, il y a des infrastructures à mettre en place, il y a des espaces verts, il y a des services à mettre en place. 200 logements à l'hectare, bien que ce soit un minimum, c'est très faible.

4090

Et surtout si on dit qu'on veut mettre en place un réseau de transport collectif, structurant, qui soit notre squelette du développement futur, de viser 200 logements à l'hectare, c'est très faible.

4095

Des corridors de vues, on en parlait avant qu'on arrive, d'autres ont fait cette remarque, il y a des corridors de vue intéressants, des corridors de vue exceptionnels. On peut reconnaître la pertinence de mettre des corridors de vue. On se souvient de la crise du logement, qu'est-ce qu'on peut faire pour bonifier notre logement ?

4100

Deux minutes. Donc, nous on pense que la question de rendre restrictifs les corridors exceptionnels, c'est très limitatif lorsqu'on veut favoriser des territoires à être redéveloppés.

4105

Je vais vite. Donc, on parle de zonage incitatif pour rehausser les densités. Le zonage incitatif n'est pas prescrit, il n'est pas obligatoire. Les arrondissements qui n'adopteront pas un règlement de zonage incitatif n'auront pas cette variante-là.

4110

Donc, de un. De deux, on veut être capable de connaître les règles au départ de ce qui va être requis pour utiliser ce mécanisme-là. Donc, pour le zonage incitatif, il est important de bien connaître les règles du jeu dès le départ.

4115

Il faut avoir, j'ai Eric qui va parler tantôt, on a besoin évidemment, j'en parlais tantôt, là, mais d'une certaine, il n'y a pas de prévisibilité avec les 200 logements à l'hectare. Je vous donne un exemple : on est dans un secteur de densification qui va être élevée. Le marché central a une hauteur de 15 étages, densification élevée.

Au coin de Décarie et Jean-Talon, densification élevée, on parle de 24 étages. Donc, la prévisibilité ici, il est difficile de l'avoir et pour être capable de développer ce territoire-là, il nous faut des COS d'équivalent de 6 à 9 aujourd'hui.

4120 **LA PRÉSIDENTE :**

On n'a plus de temps.

4125 **M. BRIAN FAHEY :**

Et finalement, dernier commentaire avant, on a identifié le Silo comme un site repère emblématique. Le Silo, il est dans le territoire protégé du Vieux-Montréal. Il est identifié comme un bâtiment d'intérêt patrimonial. Est-ce qu'on a besoin d'ajouter un troisième niveau de protection au Silo ? Je pense qu'il faut se poser la question. Lorsque les immeubles sont déjà protégés, pourquoi ajouter d'autres couches de protection ?

4130 **LA PRÉSIDENTE :**

4135 Je ne voudrais pas être pas gentille, donc merci beaucoup d'avoir compris l'état dans lequel j'étais, la situation dans laquelle j'étais. Merci. Quelques questions pour vous et peut-être que ça va vous donner la chance d'expliquer encore plus.

4140 Dans votre document, excusez-moi Jordan, j'ai fait du bruit. Dans votre document sous la rubrique « Rappel de la vision du Consortium », vous précisez un contexte de faible croissance économique et où les finances municipales ne peuvent plus à elles seules soutenir le développement de nouveaux quartiers tel Bridge-Bonaventure et Namur-Hippodrome. Le Consortium est ouvert à un nouveau modèle d'affaires. Qu'est-ce que ça veut dire ?

4145 **M. ERIC BURNS :**

Bien on a travaillé depuis plus d'un an, là, à mettre en place une société, là. Donc, une société dont la Ville de Montréal pourrait siéger puis l'objectif de cette société-là serait de financer en bonne partie les infrastructures publiques et elles se feraient repayer à même les nouvelles taxes que nos projets généraient. Donc, c'est un nouveau modèle d'affaires.

Brian l'a mentionné, la Ville de Montréal a des gros enjeux de financement, donc le secteur privé, secteur bancaire pourrait participer et la façon, comme j'explique, de repayer se ferait par l'entremise d'une partie des nouvelles taxes générées par les nouveaux projets qui seraient réalisés dans le secteur.

4155 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, quand vous dites « nouvelles taxes », je veux juste être sûre de comprendre, ce n'est pas une taxe additionnelle ?

M. ERIC BURNS :

Non.

4165 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est la taxe...

4170 **M. ERIC BURNS :**

La taxe, on va l'appeler la taxe foncière, là. Donc, la taxe foncière, il y aurait une partie qui reviendrait – plutôt que tout revienne à la Ville – il y a une partie qui reviendrait, sur une

4175 échéance, là, sur un amortissement de X nombre d'années pour que les investissements qui ont été défrayés par cette société-là soient remboursés.

LA PRÉSIDENTE :

4180 Et est-ce que c'est possible que ça fonctionne ? Quelles sont les possibilités... ?

M. ERIC BURNS :

4185 Bien nous autres on est convaincus que oui, oui on est convaincus que oui. Quand qu'on a élaboré cette société-là initialement, c'était pour les infrastructures, je dirais exclusivement. Mais il y a peut-être même une possibilité de pouvoir l'offrir même pour la, toute la question justement du logement, je vais dire hors marché ou abordable.

4190 Il y aurait également des possibilités là. On sait que la Ville a des cibles très ambitieuses pour tout le logement hors marché, mais je crois que c'est malheureusement utopique de penser que c'est exclusivement les subventions des gouvernements provinciaux et fédéraux qui vont être en mesure de combler les sommes d'argent requises qui sont énormes.

M. BRIAN FAHEY :

4195 Et si je peux me permettre, de tels mécanismes existent dans l'Ouest Canadien, aux États-Unis, en Europe. On a fait une revue des différents types de modèles de financement, et ce qui a été travaillé depuis deux ans, repose sur des modèles qui ont été mis à l'épreuve ailleurs qu'ici.

4200

LA PRÉSIDENTE :

4205 Est-ce que vous avez des exemples de pays ou de villes où ça a été mené...

M. BRIAN FAHEY :

4210 Bien, on pourrait vous envoyer de la documentation à cet effet-là. On avait travaillé aussi avec Suzanne Lévesque à l'époque qui est une ancienne sous-ministre aux affaires municipales et donc, on avait travaillé avec elle pour faire cette revue. Donc, on pourrait vous transmettre cette documentation-là.

LA PRÉSIDENTE :

4215 Ce serait super, merci beaucoup. Merci beaucoup. Lise ?

M. BRIAN FAHEY :

4220 Tout à fait.

LA COMMISSAIRE :

4225 Oui. Moi, je vous ramène à cote recommandation 8 sur réduire l'ensemble patrimonial industriel exceptionnel et d'enlever la minoterie versus le Silo. Pourquoi avoir fait ce choix-là ?

M. BRIAN FAHEY :

4230 La minoterie en question est à proximité du bassin, mais le site déborde de la rue Oak. Donc, va bien au-delà du bâtiment comme tel. Alors, ce qu'on se dit c'est si on veut

protéger le bâtiment, bien qu'on s'en tienne au bâtiment et non pas sur une ancienne tenure qui va bien au-delà du bâtiment comme tel.

4235 **LA COMMISSAIRE :**

O.K. Donc, vous n'êtes pas contre conserver le bâtiment, mais bien...

4240 **M. BRIAN FAHEY :**

Bien il est déjà identifié comme un bâtiment d'intérêt patrimonial.

LA COMMISSAIRE :

4245 Exact.

M. BRIAN FAHEY :

4250 Donc, on ne remet pas la chose en question. Ce que l'on dit c'est que l'affectation ensemble patrimonial est beaucoup plus large que les besoins que le bâtiment – c'est ce que je disais tantôt – il y a comme une surabondance là de niveaux de protection.

On ne voit pas pourquoi un repère sur le Silo, quand il est déjà protégé par l'ensemble patrimonial du Vieux-Montréal par le Ministère de la Culture.

4255

Il est déjà identifié bâtiment d'intérêt patrimonial, pourquoi ajouter une notion de repère emblématique ? Donc, la même chose pour la minoterie, pourquoi ne pas s'en tenir au site propre du bâtiment, plutôt que de déborder plus loin sur le territoire ?

4260

LA COMMISSAIRE :

D'accord.

4265

LE COMMISSAIRE :

Oui. A votre recommandation, la première recommandation, page... on est à la page 12, vous demandez de préciser dans le PUM les normes de remplacement en matière de zonage incitatif. Pouvez-vous me l'expliquer ?

4270

M. BRIAN FAHEY :

Bon, ce que, le zonage incitatif va permettre d'ajouter des étages, de la densité sur certains sites au bénéfice de logements sociaux hors marché. L'on ne connaît pas la recette, si je peux m'exprimer ainsi.

4275

Autrement dit, à partir du moment où on veut explorer cette avenue-là, on devrait connaître les règles du jeu avant de rentrer dans un tel processus. Si les règles du jeu conviennent, on va utiliser le mécanisme. Si les règles du jeu ne conviennent pas, bien il n'y a peut-être pas de raisons d'utiliser le mécanisme.

4280

Donc, le temps c'est de l'argent, donc de s'aventurer dans ce mécanisme-là sans connaître les règles du jeu de départ, c'est une perte de temps. Si d'emblée on... est-ce qu'on va gagner un seul étage, est-ce qu'on gagnerait deux étages, est-ce qu'on parle de 50 % ?

4285

Donc, on voudrait connaître les règles du jeu, parce que c'est aux arrondissements de mettre en place ce règlement-là, puis on peut comprendre – on va se reporter dans le temps.

4290 Il y a déjà eu une politique sur l'inclusion pour le logement social. Et chaque arrondissement appliquait la politique à sa façon, d'un arrondissement à l'autre. Ici, si on est pour appliquer le zonage incitatif, on aimerait connaître, au départ, quels sont les règles du jeu en matière de zonage incitatif, de bonification.

4295 **LE COMMISSAIRE :**

Rapide. Allons un peu plus loin. Recommandation 4, vous nous dites : « Prévoir un mécanisme prévisible pour la concordance du PUM et des règlements d'arrondissement. » Pouvez-vous nous donner un exemple de mécanisme ?

4300

M. BRIAN FAHEY :

4305 Bien, on donne certaines balises de référence pour ce qui est de la densification, l'intensification intermédiaire ou douce. Il n'y a pas d'autres paramètres que cela. Donc, ce qu'on souhaite, on ne pense pas qu'on va avoir un plan d'urbanisme avec des COS puis des hauteurs.

4310 Donc, on fonctionne avec le modèle qui est là d'intensification. On voudrait être capable de retrouver au même titre qu'on a donné certaines références pour l'intermédiaire et la douce, d'être capable d'avoir certaines références pour l'élever également.

M. ERIC BURNS :

4315 Puis, je pense que l'exemple que t'as donné tantôt du Marché Central...

M. BRIAN FAHEY :

4320

Ah bien, l'exemple du Marché Central, hein, que je vous ai donné tantôt. Marché Central, il y a deux gares de train au Marché Central, pourtant, on est venus limiter la hauteur à 15 étages avec un COS de 6.

4325

M. ERIC BURNS :

Intensification élevée...

M. BRIAN FAHEY :

4330

... élevée, alors qu'au coin de Décarie/Jean-Talon, on propose des COS moyens globaux de 10, c'est des hauteurs de 24 étages. Donc, comment arriver avec autant de disparité pour un même niveau d'intensification ?

4335

Ça fait que quelque part, il devrait y avoir certaines balises de référence à ce niveau-là.

LA PRÉSIDENTE :

4340

Au risque de me faire disputer...

M. BRIAN FAHEY :

4345

Mais ça ne sera pas moi qui va vous disputer, Madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

4350 J'ai une petite question. Vous avez parlé dans votre présentation d'affectations diversifiées. Et vous avez dit : « bien on aimerait bien sous certaines conditions que l'habitation soit permise. » Quels types de conditions ?

M. BRIAN FAHEY :

4355 Bien, il existe un mécanisme, un outil qu'on appelle les usages conditionnels. Donc, on pourrait introduire ce mécanisme-là qui ferait en sorte que l'usage, dans la mesure où c'est compatible avec des activités, puis qu'on puisse paramétrer cette activité résidentielle là au sein de l'aire diversifié, d'être capable de la permettre.

4360 Donc, de la retirer d'emblée, il y a des zones diversifiées, là, elles sont face à des parcs, face à des zones résidentielles.

LA PRÉSIDENTE :

4365 Mais il y en aussi qui servent de zones tampons ?

M. BRIAN FAHEY :

4370 Oui, tout à fait, je comprends. Mais tout ce que je dis c'est que de trancher aujourd'hui mur à mur à travers la ville de dire zone diversifiée, habitations, impossible, nous ce que nous disons c'est il serait peut-être intéressant et opportun de rendre cette possibilité-là via un outil qu'on appelle usage conditionnel.

4375

LA PRÉSIDENTE :

Là c'est vrai, si je continue...

4380

M. BRIAN FAHEY :

Mais j'en ai beaucoup à vous dire encore.

4385

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, beaucoup d'être venu discuter avec nous et d'avoir pris le temps de soumettre cette opinion. Alors, je vous souhaite une bonne fin de soirée, au revoir.

4390

M. BRIAN FAHEY :

Merci.

4395

Mme VANESSA MUEGLER ET M. CHARLES BENNETT

Cadillac Fairview

LA PRÉSIDENTE :

4400

Alors, bonsoir, est-ce qu'il est après 5 heures, je ne sais pas si je peux dire bonsoir ? Pas encore. Alors, bonjour et bienvenue. Je vous demanderais de vous identifier s'il vous plaît et de préciser l'organisation que vous représentez ?

4405

M. CHARLES BENNETT :

Charles Bennett, vice-président et urbaniste chez Fahey et associés. J'accompagne ?

4410 **Mme VANESSA MUEGGLER :**

Vanessa Mueggler de Cadillac Fairview, directrice de développement pour l'est du Canada.

4415 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, bienvenue. Je sais qu'on l'a déjà entendu, mais vous disposez de dix minutes pour présenter. Période après laquelle les commissaires disposent aussi de dix minutes pour discuter avec vous. Et nous avons déjà lu le document qui a été soumis.

4420

Donc, vous avez probablement besoin d'un signe lorsque ce sera le temps de conclure ? Je le ferai. Alors, la parole est à vous.

Mme VANESSA MUEGGLER :

4425

Alors, bonjour, bonjour. On vous remercie pour votre temps aujourd'hui, c'est presque fini, j'imagine, longue journée.

4430

Alors, mon nom c'est Vanessa Mueggler, directrice de développement pour Cadillac Fairview. Et juste un peu sur Cadillac Fairview, qui nous sommes. Depuis les années 1960, la société Cadillac Fairview est heureuse et fière d'être investisseur à long terme dans la province de Québec et plus spécifiquement la grande région de Montréal.

4435 On est détenu à 100 % par le régime de retraite des enseignantes et enseignants de l'Ontario, dont les actifs sous gestion s'élèvent à plus de 30 milliards de dollars. Cadillac Fairview gère plus de 36 millions de pieds carrés d'espaces locatifs dans 68 propriétés emblématiques au Canada, et comprend la Tour Deloitte et le Carrefour Laval.

4440 On a acquis la réputation de prendre des décisions audacieuses, à la suite de l'acquisition et du développement réussi de terrains adjacents aux régions centrales traditionnelles des villes.

4445 En développant des programmes d'investissement dans les quartiers à forts potentiel, toujours avec la mission de transformer les communautés pour un vibrant avenir. Et Charles va vous fournir plus de détails sur le développement de Quad Windsor et plus particulièrement, sur le 750 et le 600 rue Peel.

M. CHARLES BENNETT :

4450 Merci. Donc, le Quad Windsor, c'est un projet qui est en développement par Cadillac depuis près de 15 ans aujourd'hui. Ça a débuté avec la Tour des Canadiens I à côté du Centre Bell. Puis ça a été un précurseur des projets majeurs d'habitation au centre-ville, la première grande tour dans ce secteur-là.

4455 Ensuite, il y a eu les autres tours des Canadiens, la construction de la tour Deloitte puis évidemment la revitalisation de la Gare Windsor.

4460 Actuellement, il reste deux derniers sites à développer, le 750 Peel et le 600 Peel. Le 750 Peel, la première phase est en construction actuellement, au coin Jean d'Estrées et la rue Saint-Antoine. C'est un travail de collaboration avec l'arrondissement et la Ville qui perdure depuis le début.

4465 Ça c'est les échéances. En 2015, on était à la table aussi à l'OCPM pour l'adoption, la consultation pour l'adoption du PPU du Quartier des gares. Un PPU qui est annexé à même le PUM, mais dont il y a des modifications importantes qui impactent considérablement le développement des propriétés, dont le retrait, notamment, de la carte des hauteurs de 170 mètres, qui avait été adoptée à l'époque suite à une consultation publique.

4470 Donc, aujourd'hui, on est aux prochaines étapes pour la phase 2 du 750 Peel puis le redéveloppement du 600 Peel.

4475 Le 750 Peel, c'est deux tours qui sont projetées en construction, qui ont été planifiées en cohérence avec l'intention d'aller jusqu'à 170 mètres, ce qui était autorisé au plan d'urbanisme sous projets particuliers, par contre.

Puis le 600 Peel, c'est un potentiel jusqu'à quatre tours toujours en planification, mais ce sont tous des projets qui sont de notoriété publique auprès de la ville dans le sens où la planification et les discussions sur l'éventuel potentiel se font depuis plusieurs années.

4480 Le PUM, par contre, crée beaucoup, beaucoup d'incertitudes puis impacte considérablement le développement, surtout la propriété du 750 Peel.

4485 Actuellement, comme je vous le dis, c'est la carte des hauteurs qu'on voit actuellement, c'est celle qui est sur le plan d'urbanisme. Vous avez 170 mètres dans la portion nord, donc ce qui longe la rue Saint-Antoine. Puis pour le reste du site jusqu'à l'ÉTS, vous pouvez atteindre 120 mètres, avec un COS maximal de 12.

4490 Donc, dans la planification de la première phase de développement, mais ce sont les paramètres qui ont été pris en compte pour le planifier.

Les autres éléments en termes de seuils de densité, d'intensification, ce sont toutes des dispositions qui sont cohérentes et pertinentes avec la vision de développement du secteur, donc intensification élevée et le 400 logements à l'hectare.

4495 Il y a des corridors de vue, on va y venir, qui est le grand enjeu. L'autre élément qui est particulier, c'est le fait que le site, malgré son importance pour le centre-ville de Montréal, soit à l'extérieur du massif du centre-ville.

4500 Puis c'est l'intention qu'on essaie d'exprimer encore, c'est la vision du PUM devrait élargir ces limites-là du centre-ville au-delà des limites prévues initialement.

Puis enfin, c'est identifié comme secteur d'opportunités d'échelles métropolitaines pour le PPU des Gares.

4505 Donc, le grand enjeu c'est le corridor visuel exceptionnel qui a été mis en place, qui réduit la hauteur possible de 55 mètres. Donc, on passe de 170 mètres autorisés à 115 mètres, en fonction de la cote altimétrique, c'est une perte de 150 000 pieds carrés de superficie de plancher développable.

4510 Ce qu'il faut comprendre pour le 750 Peel, les deux phases sont interreliées. Donc, la densité de 12 et la hauteur étaient planifiées pour l'ensemble du site. Donc, par exemple, pour la première phase, c'est une densité de 3-4 pour aller récupérer le reste, donc atteindre le 12 avec la poursuite de développement.

4515 Ce qui arrive avec le corridor visuel exceptionnel, c'est qu'on ne pourra même pas atteindre le potentiel de développement de 12 parce qu'il y a une baisse de 55 mètres de potentiel de développement ; ce qui a un impact considérable.

4520 Puis au final, il y a peut-être possibilité, dans le sens où on peut tous réfléchir à des projets, mais ça ne sera pas un projet qui serait bénéfique pour le centre-ville, considérant les intentions de dynamiser l'espace sur rue, ce serait un projet qui s'insérerait mal dans le cœur du centre-ville.

4525 L'applicabilité des surhauteurs, puis la possibilité de dépasser les cotes altimétriques telle que ce l'est actuellement, nous permettraient de créer des projets, puis les autres tours au centre-ville – vous avez la vue, là – puis vous remarquez, là, la tour de 170 mètres, vous la voyez, là.

4530 Elle suit le profil du centre-ville puis elle s'insère parfaitement avec le reste des tours. Je le répète, il faut trouver l'équilibre entre bloquer tout développement, puis aller chercher des bénéfices pour la collectivité.

4535 Puis un des bénéfices pour la collectivité, très, très, très important puis très réel dans ce cas-ci, c'est la restauration de la gare Windsor qui est un joyau emblématique pour la Ville de Montréal.

4540 Cadillac a investi 50 millions de dollars pour retaper la gare Windsor, je vous invite à y aller si vous n'y êtes pas allés. Puis n'eut été le développement aux abords, donc la densification, ils n'auraient pas eu les moyens d'investir cette somme-là.

4545 Donc, c'est un exemple concret de protection de mise en valeur du patrimoine, arrimé avec un développement dense en cohérence avec le contexte urbain. On se retrouve au centre-ville en plein cœur du quartier des affaires. On a des tours de grandes hauteurs qui nous ont permis, de un, redynamiser un secteur, mais aussi de restaurer un joyau du patrimoine et de l'histoire de Montréal.

4550 Là, on se retrouve aujourd'hui avec un corridor visuel exceptionnel qui a un impact considérable sur le potentiel développement d'un site qui est en planification depuis plus de sept ans auprès de la Ville, la Ville est au courant, puis on arrive avec une situation où devant nous, on est face à un mur où la hauteur va être tapée à 115 mètres quand le potentiel réel est beaucoup plus élevé que ça.

4555 Donc, en termes, j'ai résumé rapidement. Je sais qu'il y a d'autres éléments dans le mémoire, mais on s'est concentrés sur l'élément le plus important et le plus préoccupant.

LA PRÉSIDENTE :

4560 Vous prenez de l'expérience. Alors, en fait, avant de laisser la parole à mes collègues, j'ai une seule demande de précision. Dans votre recommandation 8, je vais vous la lire – ah peut-être que vous l'avez devant vous, page 10.

M. CHARLES BENNETT :

4565 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

4570 En bas de la page, vous dites : « Offrir aux développeurs des mécanismes discrétionnaires permettant de bonifier les projets, et cetera. » Est-ce que vous pensez au zonage incitatif, parce que c'est prévu dans le PUM ?

M. CHARLES BENNETT :

4575 Ça peut être le zonage incitatif, sauf qu'il n'y a pas de dispositions claires sur c'est quoi le retour auprès des promoteurs.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

4580 **M. CHARLES BENNETT :**

On a l'intention, mais on ne comprend pas ce qui peut être fait...

LA PRÉSIDENTE :

4585

... d'accord. Et il faut que l'arrondissement adopte un règlement ?

M. CHARLES BENNETT :

4590

Et en plus.

LA PRÉSIDENTE :

4595

Et est-ce qu'il y aurait d'autres mécanismes discrétionnaires que vous voyez qui pourraient être...

M. CHARLES BENNETT :

4600

... bien actuellement, on fonctionne par projets particuliers dans beaucoup des cas à cause de la complexité, puis pour être franc, ça fonctionne relativement bien dans la majorité des cas. Pour les surhauteurs, c'est un exemple, puis la protection des vues protégées actuellement comment on peut trouver des situations où, à la discrétion de l'arrondissement et à l'adaptation des projets de développement, on peut répondre aux objectifs généraux de

4605 la Ville tout en permettant aux développeurs d'atteindre leur potentiel au bénéfice de la collectivité.

4610 Mais dans ce cas-ci, bien on se retrouve dans une situation où on n'aura même pas l'opportunité de discuter pour voir comment on peut ajuster le projet en fonction de l'intention de la Ville de protéger un corridor visuel.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Donc, particulièrement en ce qui a trait au corridor visuel ?

4615 **M. CHARLES BENNETT :**

Dans ce cas-ci, si l'impact est flagrant puis clair.

LA PRÉSIDENTE :

4620 O.K., bien, merci. Lise ?

LA COMMISSAIRE :

4625 Bien j'allais vous amener sur ce sujet-là, mais je pense que, puis vous poser la question du fait de quels seraient les impacts si effectivement la Ville demandait de conserver le corridor visuel ? Donc, à ce moment-là, j'ai très bien compris, vous avez bien expliqué les impacts.

4630 Souvent on parle d'impacts négatifs, mais si on se transpose, est-ce que vous verriez des impacts positifs ?

M. CHARLES BENNETT :

4635 A maintenir le corridor visuel exceptionnel ?

LA COMMISSAIRE :

4640 Oui ?

M. CHARLES BENNETT :

Non.

4645 **LA COMMISSAIRE :**

Aucun ?

M. CHARLES BENNETT :

4650 Non.

LA COMMISSAIRE :

4655 O.K.

LE COMMISSAIRE :

4660 Moi ça va.

LA PRÉSIDENTE :

4665 Il ne faut jamais m'ouvrir la porte. A la page 11, c'est ça. Donc, encore une fois, je
veux être sûre. La troisième recommandation en bas, donc : « Réinstaurer l'application de la
carte des hauteurs contenue au PPU des Gares. », uniquement pour le 750 Peel, c'est ça ?

M. CHARLES BENNETT :

4670 Bien en fait, c'est 120 mètres pour le reste du site. On a une intensification élevée
avec un 400 logement à l'hectare. Les cotes altimétriques, plus on descend, moins l'impact
est grand. Mais en fait, la carte des hauteurs du PPU devrait être réinstaurée dans le PPU
comme elle est dans d'autres PPU actuellement annexé au plan d'urbanisme, là.

4675 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K., bien. Alors, je n'ai pas d'autres questions, vous avez répondu à tout. Merci
beaucoup et je vous souhaite une bonne fin de soirée.

4680 **M. CHARLES BENNETT :**

A vous aussi.

LA PRÉSIDENTE :

4685 Ou une bonne soirée, merci.

4690 Donc, ceci met fin à cette séance d'audition des opinions. Je remercie toutes les
personnes qui se sont déplacées et qui ont participé à cette consultation et je salue
chaleureusement les personnes qui nous ont suivis en ligne.

Enfin, merci à mes collègues commissaires et analystes, nous vous donnons rendez-vous à la prochaine séance qui débutera ce soir ici même dans les bureaux de l'Office à 19 heures. Alors, merci.

4695

AJOURNEMENT

4700

4705

4710

4715


4720

4725

4730

Je, soussignée, Cindy Lavertu, sténographe officielle, certifiée 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 de la sténotypie, par visionnement Web et/ou piste audio et selon la qualité de ceux-ci.

4735



Cindy Lavertu, s.o.