

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS: Mme FRANCINE SIMARD, présidente
M. CHRISTIAN GIGUÈRE, commissaire
Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire
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 9

Séance tenue le 3 octobre 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 3 OCTOBRE 2024	
MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES ET OPINIONS :	
Mme Amy Darwish, Regroupement en aménagement de Parc-Extension.....	3
M. Jocelyn Perrier et M. Jean-Philippe Cloutier-Cyr, Les solutions recyclab	19
Mme Marie-Ève Parent, Mme Camélia Assameur et Mme Nour Yahyaoui, Groupe étudiant.....	32
Mme Anne-Claire Lefebvre et M. Kevin Robinson, Tribal Partners inc.	51
PAUSE	
M. Samuel Vanzin, Habiter Ville-Marie.....	69
Mme Tina Khan et M. Brian Fahey, Fahey et Associés	84
M. Mathieu Melançon et Mme Anne-Claire Lefebvre, Coopération Immobilière Jadco.....	104
M. Jean-François Gilker, Bâtir son quartier	118
Mme Geneviève Matte, Mme Karine Boucher, M. Sameer Haidari et Mme Camille Huppé, Groupe étudiant.....	134
Mme Jalina Ayeva, Mme Frédérique Boisclair-Basque, Mme Sandrine Ouellet et Mme Aya El Abdoulli, Groupe étudiant	149
M. Stéphane Febbrari, Table de quartier Peter-McGill.....	164
MOT DE LA FIN	176
AJOURNEMENT	

MOT DE LA PRÉSIDENTE

Mme FRANCINE SIMARD, présidente de la commission :

5 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. La séance va se dérouler en français. Toutefois, les personnes qui voudraient s'exprimer en anglais pourront le faire.

10 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 Marie-Claude Massicotte.

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, 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 et Laurent-Olivier Lord, et c'est Laurent-Olivier qui nous accompagne cet après-midi. Oui, bonsoir, bonjour.

35

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 nécessitant dix séances qui ont débuté le 24 septembre et qui se termineront ce soir.

40

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 discussion 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 entendrons dans quelques instants les présentations et chaque intervenant disposera de dix minutes pour exposer son opinion, après quoi, les commissaires auront quelques 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 glissent dans les interventions, les représentants du Service de l'urbanisme et de la mobilité 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

À 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. Je rappelle que les rapports de l'Office ont une valeur consultative, les décisions finales appartiennent aux élus.

75

Mme AMY DARWISH

Regroupement en aménagement de Parc-Extension

80

LA PRÉSIDENTE :

Alors avant de donner la parole à notre premier intervenant, je vous préciserai, Madame tout à l'heure lorsque je vous donnerai la parole, je vous demanderais de vous identifier pour les fins de l'enregistrement et de préciser l'organisme que vous représentez.

85 Ensuite vous disposez de dix minutes, après huit minutes, je vous ferai un petit
signe pour vous permettre de conclure et après quoi, nous pourrions discuter avec vous.
Alors voilà encore une fois bienvenue et la parole est à vous.

Mme AMY DARWISH :

90 Oui, bonjour, bien merci beaucoup de l'accueil. Je m'appelle Amy Darwish. Je suis
ici au nom du Regroupement en aménagement de Parc-Extension ou le RAMPE. C'est un
regroupement d'organismes locaux du quartier qui travaillent de concert afin d'améliorer la
qualité de vie de la population du quartier par le biais d'actions en matière d'aménagement
95 urbain et du développement communautaire. Il regroupe et rassemble une douzaine
d'organismes du quartier, y compris des groupes communautaires, des institutions
publiques.

100 Alors je suis ici de la part du RAMPE afin de nous prononcer sur certaines
dispositions du PUM. Tout d'abord, nous aimerions saluer la volonté du PUM de s'attaquer
à la crise du logement, en particulier en fixant des objectifs ambitieux pour des logements
sociaux et hors marché. De plus, nous sommes encouragés par l'intention du PUM de
réduire les inégalités sociales et l'exclusion.

105 Cependant nous craignons que les mesures présentées ne vont pas assez loin
pour garantir que le plan soit à la hauteur de ses objectifs et nous nous inquiétons que
d'autres dispositions, qui sont plus spécifiques à Parc-Extension, risquent d'alimenter la
spéculation immobilière et mener au déplacement des locataires à faible revenu du
quartier.

110 Alors nous souhaitons partager certains constats et réflexions concernant des
enjeux du logement et gentrification, de la mobilité et des locaux communautaires et de la
concertation et gouvernance, tout en présentant certaines revendications afin d'assurer

115

que ces initiatives favorisent le maintien des locataires dans le quartier et que leurs bénéfices soient ressentis par tous les résidents de Parc-Extension.

120

Alors pour ce qui est des enjeux du logement, nous travaillons dans le quartier de Parc-Extension. C'est souvent connu comme étant un des quartiers les plus pauvres au Canada, mais c'est aussi un quartier où existent beaucoup de réseaux communautaires et d'entraide.

125

Ces réseaux sont actuellement perturbés par la gentrification rapide du quartier qui a été aggravée par l'arrivée du Campus MIL et la gentrification des quartiers centraux avoisinants.

130

L'impact de la gentrification à Parc-Ex est dévastateur et quand même très bien documentée. Ça l'a pris la forme des hausses de loyer abusives, des évictions à la hausse, du harcèlement, de la discrimination ainsi qu'un appauvrissement croissant à des locataires dans le quartier.

135

À plusieurs égards, le déplacement des locataires et la vulnérabilité du quartier à la gentrification risque de changer complètement le visage du quartier comme étant un quartier populaire et immigrant.

140

Pour ces raisons, l'OCPM lui-même a appelé à un plan martial pour Parc-Extension dans son rapport de mars 2022 sur l'expansion du Campus MIL.

Pour faire face à la crise du logement ici à Parc-Extension, nous croyons que la construction de logement social est essentielle pour offrir aux locataires des logements décents et accessibles. À cet effet, nous saluons les efforts de la Ville pour fixer un objectif de 20 % de logements hors marché d'ici 2050.

145 Cependant, bien que cette cible soit ambitieuse et nécessaire, il n'est pas
totalement clair que ce que l'ont entend par logement hors marché et le logement social ne
représente que 75 % de ce montant.

150 C'est clair que nous avons besoin de tous types de logement, mais vraiment si
nous voulons offrir des options aux locataires qui vivent à faible revenu qui peinent à se
loger sur le marché privé existant, c'est vraiment les logements sociaux et
communautaires qui sont nécessaires et cet objectif devrait être revu à la hausse.

155 Nous sommes également préoccupés par un certain nombre de dispositions pour
Parc-Extension lui-même, en particulièrement nous notons que la Ville souhaite désigner
un secteur autour des avenues Beaumont, Jean-Talon et avenue du Parc comme étant un
secteur d'opportunité et d'échelle à impact métropolitain de quartier qui vise une
densification dite intermédiaire et des bâtiments d'une hauteur maximale de 18 mètres.

160 Nous craignons que cela va potentiellement attirer des investisseurs immobiliers et
d'entraîner une spéculation accrue dans un secteur du quartier qui est déjà confronté à
une gentrification importante.

165 Nous croyons que c'est très important que la Ville agisse en assujettissant des
sites pour le droit de préemption de faire valoir le droit de préemption et de réserver des
terrains pour le logement social.

Le PUM prévoit également la construction d'un tramway sur l'avenue du Parc d'ici
2040 et sur le boulevard Acadie d'ici 2050. Par ailleurs, il vise également à créer un
corridor vert le long de la voie ferrée à l'extrémité est du quartier.

170 C'est certain que ces mesures peuvent offrir un meilleur accès au transport en
commun et un répit aux îlots de chaleur dans un contexte d'un climat changeant. À la

même fois, elles peuvent aussi rendre le quartier plus attrayant aux résidents plus nantis et cela pourrait inciter des propriétaires à augmenter les loyers, à expulser des locataires de longue date.

175

En l'absence de mesures frein, visant à freiner la gentrification, notamment un investissement majeur dans le logement social et la mise en place de protections pour les locataires, il est fort probable que les locataires actuels de Parc-Extension soient déplacés et ne profitent pas des bénéfices de ces mesures de mobilité et de verdissement.

180

Au-delà de la question des tramways et des implications sur la gentrification du quartier, plusieurs projets de mobilité et d'aménagement structurant, on pense notamment aux pistes cyclables, ont fait l'objet de controverses importantes à Parc-Ex, notamment en raison du manque de concertations qui sont adaptées aux réalités sociodémographiques du quartier.

185

En raison de l'enclavement du quartier ainsi que le fait que beaucoup de locataires du quartier doivent voyager à une certaine distance en raison du travail, c'est certain que l'automobile individuelle occupe une plus grande place à Parc-Extension et souvent les mesures pour réduire le nombre de stationnement sont perçus comme, et vécus comme par les résidents du quartier comme étant un aspect d'écogentrification dans le quartier.

190

C'est certain qu'une transition vers les transports actifs et le transport en commun c'est nécessaire dans un contexte de changement climatique, mais il faut que cela se fasse en prenant compte les enjeux sociodémographiques dans le quartier.

195

Nous estimons que les résidents du quartier seront plus nombreux à utiliser les transports en commun lorsqu'une véritable tarification solidaire sera mise en place en fonction des revenus et non pas seulement à l'appartenance à une tranche d'âge, par exemple la gratuité pour les personnes de 65 ans et plus.

200

Par ailleurs, le métro Parc et le métro Acadie restent inaccessibles aux personnes à mobilité réduite et leur accessibilité universelle devrait également être quelque chose sur l'ordre du jour.

205 Une autre question particulièrement importante pour Parc-Extension c'est celle des espaces communautaires. Comme de nombreux quartiers à Montréal, Parc-Extension est confronté à une grande incertitude en raison de la reprise du Centre William-Hingston par la Commission scolaire de Montréal, et le Centre William-Hingston c'est vraiment le cœur de la vie communautaire à Parc-Ex. L'incertitude autour du complexe William-Hingston
210 c'est quelque chose qui pèse très lourdement sur le quartier où plus de 30 % des résidents...

LA PRÉSIDENTE :

215 Deux minutes.

Mme AMY DARWISH :

220 Wow, O.K. ... vivent à faible revenu. Pour cette raison c'est important que la Ville se donne des objectifs clairs au maintien et préservation des nouveaux espaces communautaires et se donnent également des moyens pour soutenir les projets.

225 Pour ce qui est de la consultation et gouvernance, c'est une bonne nouvelle que le PUM établit une volonté d'encourager une planification concertée pour des projets d'envergure, mais je pense, nous pensons également que cela doit être systématisé, pas juste pour des projets d'envergure, mais pour tout projet d'urbanisme qui peuvent perturber l'équilibre du quartier.

230

Nous croyons également que les groupes communautaires et les résidents du quartier devraient être consultés tout au long du processus et que les consultations devraient être adaptées aux réalités du quartier et notamment en offrant la traduction et de l'éducation populaire.

235

À la lumière des constats qui ont été partagés, le RAMPE tient à soumettre certaines recommandations.

240

Premièrement pour le logement et la gentrification, nous croyons que c'est important que des initiatives de mobilité et de densification de verdure soient accompagnées dès le début par des mesures telles que l'acquisition de terrains pour le logement social et la mise en place de mesures pour limiter des évictions, pour favoriser le maintien des locataires dans le quartier.

245

Nous voulons également que la proposition de logements sociaux soit revue à la hausse. À défaut d'un programme provincial, nous souhaitons que la Ville mette en place un programme d'acquisition d'immeubles existants afin de les sortir du marché ainsi que de bonifier le Règlement de Métropole Mixte pour éliminer les échappatoires et favoriser les logements sociaux sur le site.

250

LA PRÉSIDENTE :

Je vais devoir vous demander de conclure.

255

Mme AMY DARWISH:

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

260 Vous avez 30 secondes.

Mme AMY DARWISH :

265 Parfait. Et puis finalement nous demandons que la Ville intensifie ses représentations afin de revendiquer des investissements significatifs dans leur construction de logement social et de mettre en place des mesures anti-spéculation. Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

270 Merci. Je sais que c'est un peu cruel, mais enfin c'est le...

Mme AMY DARWISH :

275 C'est nécessaire, je le comprends.

LA PRÉSIDENTE :

... les mêmes conditions pour tout le monde. Alors quelques questions pour vous.

280 **Mme AMY DARWISH :**

Oui, absolument.

285

LA PRÉSIDENTE :

290 En fait, vous avez parlé de souligner l'importance de la mise en place de mesures de protection pour les locataires. À quoi vous pourriez penser? Qu'est-ce que vous pourriez suggérer?

Mme AMY DARWISH :

295 Je dis à l'échelle de la Ville de Montréal, je dirais par exemple des mesures pour restreindre l'émission des permis qui pourraient potentiellement mener à des évictions. Nous pensons notamment par exemple les permis pour les agrandissements, subdivisions et changements d'affectation, par exemple.

300 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

Mme AMY DARWISH :

305 Une limitation, une limite, une interdiction des plateformes d'hébergement touristiques comme Airbnb, de bonifier l'escouade qui les surveille, de doter de plus d'inspecteurs afin de faire ce type de travail.

310 Nous avons également pensé par exemple à la mise en place d'un registre des loyers. C'était quelque chose qui était supposé de faire partie de la certification propriétaire responsable, mais la Ville a décidé de ne pas aller de l'avant. Nous pensons que ce sont tous des options à la disposition de la Ville. Il faut que la Ville ait la volonté de les mettre en place.

315

LA PRÉSIDENTE :

Et est-ce qu'il y aurait des particularités à l'échelle de Parc-Extension ou ce seraient les mêmes mesures en fait?

320

Mme AMY DARWISH :

Je dirais en particulier à Parc-Extension nous voyons de plus en plus de locataires qui se font expulser pour des raisons de soi-disant agrandissement de l'immeuble, le propriétaire dit qu'il veut le prolonger en arrière, de fusionner deux logements ensemble.

325

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

330

Mme AMY DARWISH :

Nous avons vu, rencontré au moins une trentaine de ménages/locataires qui étaient à risque d'éviction pour ce type d'éviction.

335

LA PRÉSIDENTE :

Et j'ai pour vous une deuxième petite question rapide. Vous précisez que la réduction d'espace de stationnement, elle est perçue comme une mesure d'écogentrification. Alors si vous voulez m'expliquer un petit peu ce que vous voulez dire?

340

345 **Mme AMY DARWISH :**

Oui, absolument. La controverse autour de l'implantation des pistes cyclables est bien connue à Parc-Extension. C'était une perception du quartier que la création de la piste cyclable n'était pas quelque chose qui visait à la sécurité des résidents existants de Parc-Extension, que c'était quelque chose qui a été mis en place pour accommoder des nouveaux résidents du quartier qui sont souvent plus nantis. C'était une des raisons pourquoi c'était perçu comme étant une mesure d'écogentrification.

355 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord, merci beaucoup. Marie-Claude?

LA COMMISSAIRE :

360 Bien je vais prendre la balle au bond. À ce moment-là, si c'est perçu comme une mesure d'écogentrification, quels seraient les processus qu'on pourrait mettre en place pour baliser certaines implantations de pistes cyclables dans ce sens-là?

365 **Mme AMY DARWISH :**

Alors ce que... Je dirais de notre côté, nous ne disons pas que des mesures de verdissement ou des mesures d'adaptation aux changements climatiques, c'est forcément quelque chose qui devrait être évité. Ce que nous avons, notre perception de la situation c'est qu'il faut que les mesures soient adaptées aux réalités des résidents du quartier, qu'il y ait une consultation qui prend en compte les réalités du quartier.

Par exemple, peut-être enlever 250 places de stationnement, ce n'était pas forcément la chose à faire. Il y aurait eu peut-être d'autres options au niveau d'où implanter la piste cyclable qui aurait pu répondre aux inquiétudes.

375

Je pense aussi si les résidents du quartier ont été impliqués dans le processus dès le début s'il y avait eu un processus d'éducation populaire, s'il y avait eu des séances d'information où la traduction a été présente, si les groupes communautaires et les résidents ont été consultés et avaient l'impression que leurs réflexions ont été prises en considération, je ne pense pas que cela aurait suscité la controverse qu'elle a eu finalement.

380

Et nous croyons que c'est vrai pour tous les différents types de projet, de verdissement, de transport en commun, que ce ne sont pas des mauvaises choses, mais il faut qu'ils répondent aux besoins du quartier.

385

On parle souvent de l'équité territoriale, mais je ne pense pas que l'équité territoriale c'est d'implanter ce qui existe au Plateau Mont-Royal dans un quartier comme Parc-Extension. Il faut tenir compte des réalités du quartier. C'est un quartier où vivent beaucoup de personnes immigrantes et des familles multigénérationnelles. Il faut prendre en considération ces réalités en faisant la planification.

390

LA COMMISSAIRE :

Est-ce que c'est dans ce sens-là que vous parlez aussi de planification concertée, seulement pas de grands projets, mais de projets plus spécifiques aux quartiers comme tels?

395

400

Mme AMY DARWISH :

Exactement.

405 **LA COMMISSAIRE :**

Est-ce que c'est ça?

410 **Mme AMY DARWISH :**

C'est ça.

LA COMMISSAIRE :

415 D'accord. Je vous remercie.

LE COMMISSAIRE :

420 Merci. Est-ce que vous pouvez être plus explicite sur la recommandation 1, vous parlez d'acquisition de terrains et d'immeubles par la Ville?

Mme AMY DARWISH :

Oui.

425

LE COMMISSAIRE :

Pouvez-vous détailler un petit peu?

430 **Mme AMY DARWISH :**

Alors c'est certain qu'il y a eu plusieurs acquisitions au niveau du logement social à Parc-Extension et dans les secteurs avoisinant au cours des dernières années. C'est certainement, ces acquisitions ont fait effet soit par le droit de préemption, soit par une acquisition gré à gré.

Ce sont des très bonnes nouvelles, mais il faut que la Ville aille plus loin, particulièrement si elle souhaite intensifier, densifier plus le secteur et mettre en place des projets d'envergure comme les tramways, comme les pistes cyclables.

Alors ce que nous, nous entendons par ça, c'est d'identifier et assujettir plus de terrains et de sites aux droits de préemption, de faire valoir du droit de préemption lorsque les sites sont mis en vente et afin de les retirer du marché spéculatif et de les réserver pour la construction de logement social et communautaire.

Nous croyons également que cela devrait être élargi d'être pour, non seulement pour les terrains et bâtiments commerciaux, mais également, et pour la nouvelle construction des logements sociaux, mais également pour les logements existants.

Par exemple, il y en a plusieurs immeubles du quartier, souvent des conciergeries où des logements sont souvent... ont été occupés pendant longtemps, sont souvent à un niveau de loyer plus abordable, souvent ils sont mis en vente et achetés par des spéculateurs immobiliers qui procèdent souvent à des évictions de masse afin de faire des rénovations et de relouer plus cher.

Nous aimerions également que ces immeubles soient retirés du marché et qu'ils soient pris en charge en partenariat par exemple avec des OBNL ou avec le SHTM afin de

protéger le maintien des locataires et éventuellement d'améliorer des conditions de logement aussi.

460

LE COMMISSAIRE :

O.K. Merci. Est-ce qu'à l'extérieur du marché vous avez réfléchi à d'autres modèles pour financer l'acquisition d'immeubles et de terrains? OBNL vous venez de le mentionner, pouvez-vous nous expliquer davantage?

465

Mme AMY DARWISH :

Oui, certainement, c'est, une des options par exemple que nous explorons à Parc-Extension c'est d'établir des partenariats avec des organismes, des OBNL, par exemple on pense notamment à SOLIDE, à... Je bloque un petit peu sur les noms, mais il y a des OBNL, sociétés d'habitations de Montréal qui commencent de plus en plus d'acquérir des immeubles existants et en collaboration avec la Ville et d'autres bailleurs de fonds, d'acquérir ces immeubles pour qu'ils deviennent des projets de logement social.

475

LE COMMISSAIRE :

Merci.

480

LA PRÉSIDENTE :

C'est bon?

LE COMMISSAIRE :

485

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

C'est bon? Alors merci beaucoup d'avoir pris...

490

Mme AMY DARWISH :

Merci beaucoup.

495

LA PRÉSIDENTE :

... le temps de venir nous rencontrer pour partager avec nous vos idées. Alors bonne fin de journée et merci encore.

500

Mme AMY DARWISH :

Merci beaucoup. Bonne journée.

505

LA PRÉSIDENTE :

Au revoir.

510

Mme AMY DARWISH :

Merci.

515

LA PRÉSIDENTE :

Nous revenons dans un petit instant.

M. JOCELYN PERRIER et M. JEAN-PHILIPPE CLOUTIER-CYR

Les solutions recyclab

520 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour et bienvenue. Je vais vous donner la parole dans quelques instants et je vous demanderai à ce moment-là de vous identifier et de préciser l'organisation que vous représentez.

525

Je vous rappelle aussi que vous disposez de dix minutes pour votre présentation, après huit minutes, je vous préciserai justement qu'il vous reste deux minutes pour conclure, période après laquelle nous aurons la chance de vous poser des questions et de discuter un peu avec vous, c'est bon? Alors je vous souhaite encore une fois la bienvenue et je vous cède la parole.

530

M. JEAN-PHILIPPE CLOUTIER-CYR :

Bonjour, je m'appelle Jean-Philippe Cloutier-Cyr et je représente Les solutions recyclab.

535

M. JOCELYN PERRIER :

Jocelyn Perrier et je représente aussi Les solutions recyclab.

540

M. JEAN-PHILIPPE CLOUTIER-CYR :

Donc la manière la plus simple de décrire l'organisme qu'on est en train de démarrer, c'est d'offrir une voix, une solution, un véhicule à tous les avant-gardistes qui

545 veulent travailler en équipe et s'organiser sous une même structure, une même bannière pour faire une différence par rapport à l'environnement, mais tout dans l'optique de réduire le gaspillage.

550 Donc, Recyclab a pour objectif d'affronter, si on veut, tous les phénomènes de gaspillage sans discrimination. Donc, on va parler d'habitation, d'alimentation, d'éducation, de transport, on peut même parler de récréation, d'événements, d'art, en fait tout est possible dans l'univers de Recyclab tant qu'on adresse le phénomène de gaspillage.

M. JOCELYN PERRIER :

555 Oui, puis bien pour le PUM 2050, un des aspects qui nous avait intéressé, c'était les lieux transitoires parce que nous on veut faciliter, on aimerait beaucoup que la Ville nous aide là-dedans, à faciliter l'occupation des lieux transitoire à Montréal qui sont des lieux gaspillés selon nous, des lieux qui sont des fois voués à la démolition ou qui sont en
560 attente d'un autre permis commercial ou qui sont entre deux, peut-être qu'il y a une action qui va être réalisée dans cinq ans par le propriétaire, mais en attendant ce lieu est gaspillé.

Il y a beaucoup d'OBNL, il y a beaucoup d'organismes communautaires qui pourraient occuper ces lieux. Malheureusement, actuellement, les lois en vigueur pour les
565 permis d'occupation sont si complexes surtout pour des petites structures communautaires que c'est souvent très décourageant et c'est un gaspillage énorme de ressource et d'espace pour les habitants et les habitantes de la Ville de Montréal et le Québec aussi, mais là c'est Montréal qui nous intéresse.

570 Et nous ce qu'on veut faire, c'est justement soutenir ces organismes. C'est un de nos aspects, comme il disait, on a plein d'aspects et c'est un de nos aspects de soutenir ces organismes, d'occuper ces lieux transitoires.

575 On est d'ailleurs dans un projet pilote qui s'appelle le Centre de médiation culturelle dans Hochelaga, qui occupe un lieu transitoire actuellement et c'est un projet absolument pirate dans le sens... bien dans le sens qu'il n'y a pas... ça n'a jamais été fait, en fait.

580 On a le soutien du propriétaire. On cherche des soutiens de la Ville, mais on veut que ce modèle soit répliquable et facilité par la Ville de Montréal dans l'acquisition de lieux transitoires qui ne feront pas peur aux propriétaires vu que ce n'est pas un lieu qui est pour durer de façon permanente. Donc, le propriétaire devrait être facilité à louer ces espaces-là et la Ville devrait faciliter les permis d'occupation pour ces lieux transitoires.

585 **M. JEAN-PHILIPPE CLOUTIER-CYR :**

590 Donc, la vision de Recyclab pour commencer ses opérations est de l'ordre de l'éducation parce qu'on apprend à la communauté à s'organiser ensemble pour créer une structure et d'adhérer à un système de gouvernance qui permet à une telle organisation d'exister et d'avoir son impact.

595 Et pour se financer, on est allés observer un peu comment fonctionnaient les écocentres et on a, à travers nos recherches dans l'univers des écocentres au Québec, trouvé un paquet d'informations, de bouées si on veut, des indications qu'il y avait quelque chose qui se produit au Québec, une transition socio-écologique, et on a envie de se mettre au centre de cette transition-là.

600 On a vu, on a observé des difficultés par rapport à la consigne qui est en changement. On a observé des besoins des écocentres en milieux urbains qui sont plus coûteux qu'en milieu rural.

Donc, on a pensé à une méthode, d'adapter nos services en offrant quelque chose qui pourrait être dans l'ordre de la consigne pour pouvoir amener ses... des consignes dans un lieu transitoire, mais même d'être un service de proximité à l'écocentre.

605 Ce qui est un frein pour nous, pour l'instant, c'est que les plans d'urbanisme ne permettent pas d'avoir des lieux de dépôt temporaires à l'écocentre et même en tant que Bottle Depot, qui est une entité qu'on retrouve dans les autres provinces canadiennes, quelque chose que, il me semble, mais qui semble aussi aux Solutions Recyclab, qui va devenir un enjeu pour les québécois.

610 Donc, Recyclab aimerait commencer ces opérations dans ces lieux transitoires là en offrant des lieux de dépôt de consignes alternatives temporaires, ponctuelles. Ça peut aussi être une alternative à l'écocentre pour ceux qui ne sont pas en mesure de s'y rendre avec leur véhicule, de pouvoir libérer les rues des encombrants qui sont jetés et de créer
615 un espace communautaire où les gens peuvent venir, s'organiser, discuter et d'amener les solutions que Recyclab fait la promotion de.

M. JOCELYN PERRIER :

620 Puis bien justement c'est ça, c'est dans cette optique-là que le dépôt de bouteille, le dépôt de canette, le dépôt d'objet deviennent une porte d'entrée dans ces lieux transitoires. On est en discussion avec une infirmière à la maîtrise qui veut ouvrir des cliniques mobiles à Montréal, qui pourraient vraiment justement profiter de ces lieux transitoires et de les combiner avec nos solutions, de faire un dépôt de canette.

625 On sait que souvent les itinérants n'ont pas accès aux soins de santé et non seulement parce qu'ils n'ont pas les ressources pour se rendre, mais que des fois ils ne veulent même pas s'y rendre. Donc, en le mixant avec un dépôt de canette, par exemple, bien ce lieu-là accueillerait les canettes des personnes en situation d'itinérance et il y

630 aurait du personnel infirmier sur place qui pourrait adresser les problèmes mineurs ou les
envoyer dans un centre plus spécialisé.

635 Donc, c'est aussi pour ça qu'on parlait de projet pirate parce que je pense que c'est
une vision très novatrice et qui n'a pas encore été expérimentée, en tout cas dans nos
recherches, on n'a pas vu d'équivalent et vu que c'est une vision jusqu'en 2050, on pense
que dans dix ans, on a la prétention de dire qu'on sera *leader* là-dedans parce qu'on va
être obligé de faire affaires avec nos poubelles.

640 Le volume des poubelles augmente sans cesse. Les solutions écologiques
commencent à s'amenuiser. Justement le dépôt des bouteilles et le dépôt des meubles,
est-ce que chaque objet peut-être un jour sera consigné pour qu'on doive le ramener.

645 On sait que d'ici 2028 les entreprises seront responsables des déchets quand ils
démoliront un objet, ils devront vraiment prouver qu'ils peuvent les recycler. Donc, on veut
arriver avant que tous ces règlements arrivent et avec le support de la Ville pour
l'occupation de ces lieux transitoires du côté de la Ville et des soutiens financiers
éventuellement. On veut que quand tout ceci sera rendu non pas utile, mais obligatoire, on
ait déjà des solutions.

650 **M. JEAN-PHILIPPE CLOUTIER-CYR :**

Je n'ai pas grand-chose d'autre à ajouter à notre présentation. On a appris à être
concis et directs et merci beaucoup d'avoir pris le temps de nous accueillir aujourd'hui.

655

LA PRÉSIDENTE :

660

Et vous facilitez mon travail, je n'ai pas besoin de vous faire de grands signes pour que vous puissiez conclure. Alors ça nous laisse du temps pour discuter avec vous. Première question, quel est le point de départ de votre réflexion? D'où c'est parti?

665

M. JEAN-PHILIPPE CLOUTIER-CYR :

Je me promène beaucoup à pied pour faire des trouvailles et je reste toujours abasourdi sur la proximité des alternatives pour récupérer les choses là où je trouve des objets dans la rue.

670

Étrangement, à moins de quelques coins de rue, il y a souvent un endroit qui va accepter les meubles et les objets que les gens jettent et il me semble qu'il manque une bannière et un emblème, une fédération en quelque sorte qui réunit toutes ces options-là pour communiquer efficacement l'information.

675

En fait, je ne pense pas que les gens sont mal intentionnés, mais qu'ils manquent de ressources d'informations, d'outils et que les activités proposées par Recyclab à travers le jeu, ont le potentiel de soulever l'intérêt à la récupération.

680

M. JOCELYN PERRIER :

Oui, bien c'est ça, c'est l'aspect ludification qu'on a peut-être un peu moins mis dans le... parce que justement déculpabiliser aussi le recyclage c'est important, que l'individu ne soit pas toujours responsable parce que c'est quand même les industries qui produisent ces déchets à la base, donc on s'est dit pourquoi pas en faire un jeu puis c'est pour ça qu'aussi que chaque espace pourrait devenir ludique.

685

690 Moi ce qui m'a intéressé au projet, en fait, c'est vraiment deux visions qui se sont rencontrées, je cherchais des lieux culturels dans des espaces transitoires et j'ai vu la difficulté d'occuper ces espaces. C'est quasiment insurmontable pour des petits organismes d'occuper ces espaces et même les propriétaires de les louer parce que quand on nous dit qu'il y a 200 jours avant d'avoir un permis d'occupation et que ce n'est pas sûr de l'avoir sans modifications, faire des modifications dans un lieu qui va être démolit dans cinq ans, ce n'est pas rentable économiquement.

695 Et puis on s'est rencontrés un peu par hasard et puis nos deux visions sont arimées là-dessus, lui vraiment puis j'ai toujours eu un soucis d'écologie aussi, mais lui c'était vraiment sur les lieux de dépôt et moi c'était sur les lieux culturels puis on a décidé d'essayer d'en faire un espèce d'hybride entre les deux.

700 **LA PRÉSIDENTE :**

705 Vous avez utilisé une jolie expression je dirais en fonction du gaspillage, vous avez dit : « Réduire le gaspillage sous toutes formes, sans discrimination. » ça m'a fait sourire, mais gaspillage, parce que c'est un mot qu'on utilise, mais c'est quoi du gaspillage en fait?

M. JEAN-PHILIPPE CLOUTIER-CYR :

710 Pour revenir à l'origine de cette proposition-là, on parle beaucoup de recyclage...

LA PRÉSIDENTE :

715 Oui.

M. JEAN-PHILIPPE CLOUTIER-CYR :

720 ... et le recyclage en soi est un procédé dans lequel on transforme la matière pour
en créer une matière de base pour construire quelque chose d'autre. Je pense que le
recyclage est mécompris. Je pense que les gens sont peut-être un peu désabusés de la
technologie, de la méthode de recyclage québécoise.

725 Et en fait, plutôt que d'adresser le recyclage qui est déjà teinté d'un phénomène
ennuyeux, on a décidé de contrer le gaspillage plutôt parce que c'est beaucoup plus
subjectif et ça nous donne beaucoup plus de liberté dans nos activités, ce qui ultimement a
le même résultat de valoriser des objets et de réemployer des matériaux, ce qui tombe
quand même dans l'univers du recyclage juste en le présentant d'une manière plus
compréhensible, plus approachable, plus accessible.

730

LA PRÉSIDENTE :

Ça vous permet d'explorer un peu plus l'aspect ludique dont vous parliez tout à
l'heure, à ce moment-là.

735

M. JEAN-PHILIPPE CLOUTIER-CYR :

Oui.

740

LA PRÉSIDENTE :

Bien, merci beaucoup. Christian?

745

LE COMMISSAIRE :

Oui, si je comprends bien, la stratégie c'est de mettre en place un lieu de dépôt qui est la porte d'ouverture au développement et la création de lieux transitoires?

750

M. JEAN-PHILIPPE CLOUTIER-CYR :

Oui.

755

LE COMMISSAIRE :

Vous avez parlé de, on a besoin de l'appui des propriétaires. La Ville joue un rôle, si je comprends bien, peut-être dans l'acquisition du terrain éventuel et dans la permission d'occuper les lieux, avez-vous réfléchi un peu au-delà de ça? Est-ce qu'il existe un modèle d'acquisition qui pourrait impliquer d'autres partenaires ou d'autres façons de faire?

760

M. JEAN-PHILIPPE CLOUTIER-CYR :

Je ne suis pas certain de comprendre ta question.

765

LE COMMISSAIRE :

Est-ce qu'on peut créer des lieux transitoires autrement qu'en allant chercher de l'argent, par exemple à la Ville, auprès des gouvernements? Est-ce qu'il existe des modèles qui nous permettraient d'acquérir des... qui vous permettraient d'acquérir des lieux transitoires?

770

775 **M. JEAN-PHILIPPE CLOUTIER-CYR :**

Je pense, peut-être qu'on ne comprend pas, j'ai mal compris ou que... mais je vais essayer avec le mieux de ce que je comprends. On ne veut pas créer des lieux transitoires, on veut les récupérer.

780

M. JOCELYN PERRIER :

Oui.

785 **M. JEAN-PHILIPPE CLOUTIER-CYR :**

On veut les utiliser pour faire en sorte qu'ils ne soient pas gaspillés, mais notre objectif ne se restreint pas aux lieux de transition. On veut bel et bien obtenir des buildings ou des infrastructures. On a un plan d'affaires dans lequel on va être capable d'occuper d'autres types d'infrastructures. On veut avoir l'opportunité de faire des cafés, si c'est ça que la communauté désire, on veut avoir l'opportunité de faire des *walk-in clinics* si c'est ce que la communauté se mobilise à faire.

790

Pour l'instant, c'est une belle approche de parler des lieux de transition, mais ça ne s'arrête pas là. Donc oui, pour répondre à ta question, si je comprends bien, oui on a un plan dans lequel on pourrait nous aussi en fait investir dans des lieux qui seraient autrement inutilisés et les récupérer tout à fait.

795

M. JOCELYN PERRIER :

Mais c'est ça, sur l'aspect lieu transitoire, le but ce n'est pas de les pérenniser par exemple et d'autres organismes auront peut-être cette mission-là. Nous c'est vraiment de permettre l'occupation de ces lieux-là par des organismes et c'est effectivement un des

800

805 aspects puis c'était celui-là qui nous semblait le plus pertinent de présenter à vous, mais effectivement notre plan est très large.

LE COMMISSAIRE :

810 O.K. Merci.

LA COMMISSAIRE :

815 Moi j'avais une question sur la structure, dans ces lieux de transition, qu'est-ce que ça vous prend comme installation, comme... qu'est-ce que... oui?

M. JEAN-PHILIPPE CLOUTIER-CYR :

820 On veut d'abord créer justement une structure, une espèce de gouvernance, mais à logique ascendante, donc les gens vont décider un peu en sociocratie. Ce que ça va nous prendre, on va le savoir dépendamment du lieu, de sa fonction, de ce qui est possible d'y arrimer, mais aussi de ce que la communauté qui le prend en charge a réellement besoin.

825 Donc, si c'est d'un café, bien on va aller demander à des commerçants de café de nous aider en nous donnant des machines qui sont désuets ou en étant nos financeurs de café, et cetera, puis on va créer le projet autour du besoin. Donc, on n'arrive pas avec une formule tout inclus qui dit : « Ceci est l'utilité du lieu transitoire. » mais plutôt : « Voici un lieu. Communauté, que désirez-vous voir se produire? »

830

LA COMMISSAIRE :

835 O.K. Donc de toujours maintenir ce lien-là avec la communauté pour voir les
besoins qui vont s'en suivre?

M. JEAN-PHILIPPE CLOUTIER-CYR :

840 Oui.

LA COMMISSAIRE :

845 Votre lien avec, vous avez parlé des écocentres. Pouvez-vous m'en dire un peu
plus? Comment vous arrimez avec les écocentres qui sont déjà présents sur le territoire?

M. JEAN-PHILIPPE CLOUTIER-CYR :

850 Donc, j'ai eu beaucoup plus de faciliter à m'arrimer avec les écocentres qui étaient
en milieu rural. J'ai eu beaucoup plus de difficulté avec ceux de Montréal. À Montréal, il y a
des écocentres qui ont déjà fait affaires avec des organismes pour récupérer des
matériaux. Donc, je pense que c'est Martin du Groupe Arté, qui a réussi à obtenir une
certaine entente de service pour pouvoir utiliser les espaces d'écocentres comme une
ressourcerie.

855
860 Ça n'a pas été fait ou répliqué sur la Rive-Sud. Donc, j'aimerais arriver avec un
modèle qui est très avantageux aussi pour les écocentres et je comprends que le besoin
de ces écocentres-là est d'avoir une ressource fiable, ponctuelle qui viendrait récupérer les
matériaux. Dans le cas contraire, les écocentres se retrouvaient à payer la main d'œuvre
pour devoir...

LA COMMISSAIRE :

D'accord.

865

M. JEAN-PHILIPPE CLOUTIER-CYR :

... pour devoir retrier tout ça. Donc, on a de l'aide dans notre groupe de chercheurs qui ont observé, qui ont fait le bilan des écocentres de leur viabilité et de leurs difficultés et de ce qu'ils récupèrent et pourquoi et comment, et cetera. Et on fait un grand travail, justement, pour mieux comprendre et comment fonctionne les écocentres et leurs besoins pour arriver avec un service qui est très adapté et qui prend ça en compte, finalement.

870

LA COMMISSAIRE :

Merci.

875

LA PRÉSIDENTE :

Alors ça met un terme au temps qui nous était imparti. Merci beaucoup d'avoir pris le temps de venir discuter avec nous et de nous expliquer votre projet.

880

M. JEAN-PHILIPPE CLOUTIER-CYR :

On va se revoir.

885

LA PRÉSIDENTE :

À bientôt.

890

M. JOCELYN PERRIER :

Oui, à bientôt, à très bientôt, merci.

895

LA PRÉSIDENTE :

Alors nous revenons dans quelques instants.

900

Mme MARIE-ÈVE PARENT, Mme CAMÉLIA ASSAMEUR et Mme NOUR YAHYAOU
Groupe étudiant

905

LA PRÉSIDENTE :

Alors dans quelques instants, au moment où je vous donnerai la parole, je vous demanderai de débiter en vous identifiant et en précisant l'organisme que vous représentez. Vous aurez dix minutes pour votre présentation.

910

Lorsque je vous fais un petit signe de deux minutes, ça veut dire qu'il y a huit minutes de passées, donc il vous reste deux minutes pour conclure. Période après laquelle nous disposerons, les commissaires, d'un peu de temps pour vous poser des questions.

915

Alors – et nous avons lu le document que vous avez soumis à la consultation. Alors encore une fois bienvenue et la parole est à vous.

920 **Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

Donc bonjour, mon nom c'est Camélia Assameur. On fait partie d'un baccalauréat en urbanisme à l'Université de l'UQAM.

925 **Mme MARIE-ÈVE PARENT :**

Mon nom est Marie-Ève Parent.

930 **Mme NOUR YAHYAOUI :**

Et moi c'est Nour Yah.

LA PRÉSIDENTE :

935 Donc toutes les trois à l'UQAM?

Mme NOUR YAH :

Oui.

940

Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :

Exact.

945 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est bon.

Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :

950

Parfait. Donc, tout d'abord pour débiter, on voulait, bien il était important de souligner l'effort remarquable qui a été réalisé dans le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 pour Montréal. C'est un plan qui est visionnaire, qui met de l'avant des objectifs ambitieux en matière de développement durable et de mobilité, puis en visant à ce que deux déplacements sur trois soient faits en transport collectif ou actif d'ici 2050.

955

Donc, le fait que Montréal s'engage formellement à une Ville plus verte et plus accessible à tous, c'est vraiment un plan qu'il faut qu'on félicite, puis c'est également une transformation qui est profonde dans nos habitudes de déplacement puis que ça engendre une réduction des émissions de carbone.

960

Par contre, aujourd'hui, on avait matière à discussion concernant l'intégration de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau dans la vision. En effet, monsieur Yves Beauchamps, qui est le PDG de l'aéroport de Montréal a présenté le 4 avril 2023 devant la Chambre de commerce de Montréal métropolitain un plan de vol 2028 qui semble entrer en contradiction avec le PUM 2050, mais également avec leur propre plan de durabilité 2040. Puis ce dernier avait pourtant pour objectif de réduire les émissions de carbone d'ici cette période-là.

965

Donc, d'un côté le plan de durabilité du YUL met de l'avant des objectifs tels que atteindre 20 % des parts modales en transport public d'ici 2030, viser 50 % des déplacements par un mode de transport alternatif à la voiture à essence également d'ici 2030.

970

975

Ce sont des cibles qui sont positives et alignées dans les principes de mobilité durable, mais d'un autre côté le plan de vol 2028 semble avoir une trajectoire qui est complètement opposée en suggérant par exemple ajouter environ 6 000 stationnements

980 supplémentaires, démolir le stationnement étagé pour construire un nouveau débarcadère à quatre voies, construire deux nouveaux débarcadères à quatre voies chacune sur deux niveaux avec des aménagements routiers prévus en 2027 et en 2028.

985 Puis ces projets mettent de l'accent sur l'expansion des infrastructures routières et l'ajout de stationnements, ce qui risque de renforcer la dépendance à la voiture au lieu de favoriser des modes de transport qui sont plus écologiques.

990 Puis ils ont également fait des analyses internes qui révèlent qu'environ 25 % des voitures qui circulent sur leurs débarcadères ne feront que tourner en rond pour attendre les voyageurs qui sont sur le point d'arriver et la solution qui a été proposée, c'est d'offrir 40 minutes de stationnement gratuit dans tous leurs stationnements et ils considèrent que c'est la solution pérenne pour, aux enjeux de congestion sur le site aéroportuaire. Entre guillemets, c'était une citation qui apparaissait.

995 Donc maintenant, est-ce que c'est vraiment la solution qui est durable que nous attendons? C'est vraiment des mesures qui peuvent répondre à des défis immédiats, mais ils ne sont pas allés dans le sens du PUM 2050 ni du développement durable que nous voulons pour Montréal, et on veut intégrer l'aéroport dans une vision qui est beaucoup plus large, qui intègre la mobilité et l'urbanisme de Montréal. Donc, je vais laisser la parole à ma collègue.

1000 **Mme NOUR YAHYAOUI :**

1005 Donc, aujourd'hui notre priorité est de tenter d'intégrer davantage les transports en commun à l'aéroport dans le but d'améliorer la qualité de la mobilité durable et aussi d'offrir une diversité de transports adaptés à la réalité et aux besoins futurs. Donc, on va vous présenter quatre enjeux qui ont été soulevés.

Donc le premier ça serait d'encourager les usagers à utiliser les transports en commun davantage afin de réduire la dépendance à l'automobile et aussi la congestion.

1010 Donc, l'objectif suite à ceci, ça serait d'inciter les individus à prioriser les modes de transport écologiques et le défis qu'on pourrait avoir, ça serait la non-concurrence du REM qui peut en effet être un obstacle en ce qui concerne les potentielles solutions.

1015 Pour le deuxième enjeu, ça serait de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Donc l'objectif serait de diminuer les dommages environnementaux et de lutter contre les changements climatiques ainsi que l'effondrement de la biodiversité. Et le défi ici ça serait les coûts financiers qui peuvent être un obstacle.

1020 Pour le troisième enjeu, ça serait de fournir diverses options de déplacement vers et aussi hors de l'aéroport pour tenter de faciliter et améliorer l'expérience des usagers. Donc l'objectif serait ici d'améliorer l'accessibilité à l'aéroport en augmentant la connectivité du réseau de transport. Et le défi serait l'opposition de la vision de l'aéroport de Montréal avec celle du PUM et aussi la privatisation de l'aéroport.

1025 Et pour le dernier enjeu, ça serait d'offrir un service plus rapide et efficace en ce qui concerne la durée des trajets que les passagers effectuent pour se rendre à l'aéroport, donc venant du Centre-Ville, donc de la station de métro Berri-UQAM.

1030 Et l'objectif ici ça serait d'optimiser la durée des trajets pour offrir aux passagers les meilleures conditions possibles lors de leur déplacement vers l'aéroport. Le défi ici ça serait la privatisation de l'aéroport, donc la ligne 747 serait supprimée en 2027 à la mise en service du REM.

1035

Mme MARIE-ÈVE PARENT :

1040 O.K. Donc pour les pistes d'action. Comme vous le savez, le REM va être implanté vers 2027 à l'aéroport et ça va être un acteur majeur pour assurer le transport, pour les arrivées et les départs. En plus, le REM va être un transport qui va être neutre en carbone. Cependant le REM a des limites, est-ce qu'on peut voir sur la mappe le plan du REM?

1045 En haut à droite, comme qu'on peut voir, le REM doit faire un grand détour par le nord pour assurer un transport au Centre-Ville de Montréal et pour le sud, ce qui n'est pas nécessairement logique pour les gens du sud. Afin de ne pas priver les voyageurs, il faudra assurer une connexion avec d'autres moyens de transport.

1050 Comme ma collègue a énoncé plus tôt, il y a un obstacle, c'est l'entente de non-concurrence entre le REM et l'ARTM, l'Autorité régionale de transport métropolitain, qui interdit de créer un service concurrent pour desservir l'aéroport de Montréal.

1055 Il interdit le service de transport express comme la ligne 747 entre l'aéroport et le métro Lionel-Groulx dans le sud-ouest de Montréal ainsi que de l'autoroute 13 jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue et ce pour les 99 prochaines années. C'est une entente qui représente un gros obstacle au détriment des citoyens.

1060 Nous proposons le tramway, implanter le tramway sur le territoire de l'aéroport qui serait en concordance avec les idées principales du PUM 2050. Le tramway a fait ses preuves en Europe déjà depuis plusieurs années.

Pour son implantation, en bas à droite, on propose d'utiliser la gare qui a été construite sous l'Hôtel Marriott, sur le territoire de l'aéroport. Elle a été construite en 2008 au coût de 25 millions de dollars et elle sert actuellement de stationnement pour des motifs de rentabilité financière. Et si on peut voir sur l'autre petite mappe, en ce moment, c'est le

1065 stationnement P4 en bas à droite, c'est le petit rectangle rouge, donc il est situé juste au sud de l'aéroport donc l'implantation du tramway pourrait se faire rapidement et à faible coût.

1070 Et troisièmement, on conseille de maintenir le service de l'autobus 747 express car il va être aboli dû à l'entente de non-concurrence. C'est un service très populaire, les dernières statistiques de 2015 démontraient qu'il y avait 5 300 usagers par jour qui l'utilisaient et c'est un service très rapide vers Lionel-Groulx, Berri-UQAM, la Gare Centrale ainsi que la Gare d'autocars.

1075 Le quatrième point, exemple et réalité pour Montréal, nos propositions. Simplifier le fonctionnement du bus 747 en l'intégrant au réseau régulier avec une tarification simplifiée et un paiement à bord, un peu comme à Laval.

1080 Implanter des péages, transpondeurs pour décourager l'usage des véhicules personnels et subventionner le transport collectif. Cela diminuerait le nombre de véhicules qui tournent en rond dans l'attente d'embarquer un passager, qui représente l'une des causes principales de congestion aux arrivées.

1085 Et finalement, améliorer l'information aux voyageurs en proposant une sorte de plateforme qui permet de consulter les temps d'attente, les options de transport en temps réel. Cette approche faciliterait la gestion des flux de passagers et améliorerait l'expérience globale à l'aéroport.

Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :

1090 Effectivement, il y a des solutions qui ont été mises en place dans d'autres aéroport Nord-américains tels qu'à San Francisco, il y a des zones désignées pour des services de covoiturage, éloignées des terminaux.

1095 Il y a également environ 1 200 voitures qui sont réorientées chaque heure pour éviter qu'il y ait de la congestion aux abords de l'aéroport. Pour ce qui est de l'aéroport de Boston, il y a des limitations au niveau de quand on peut faire les *drops off*, donc pour vraiment solliciter ou plutôt inciter les gens à utiliser les transports en commun aux moments critiques.

1100 Puis à l'aéroport John F. Kennedy, il y a également comme elle l'a suggéré, la possibilité d'avoir des applications qui peuvent voir en temps réels les options qui s'offriraient à eux pour avantager leur trajet.

1105 Et donc pour conclure, l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau joue un rôle vital pour Montréal, mais il est clair qu'il doit repenser sa stratégie de développement, le plan 2028 comme je vous ai dit, met de l'accent sur des solutions qui risquent d'accroître la dépendance à la voiture, ce qui va à l'encontre de l'objectif du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050.

1110 Si Montréal veut réellement encourager les modes de transport plus durables et résoudre les problèmes de congestion, il devient essentiel de repenser l'aménagement de l'aéroport en intégrant des transports collectifs et actifs dans ses futurs développements.

1115 Cela permettra non seulement d'améliorer la mobilité, mais aussi d'assurer une planification qui répond aux enjeux environnementaux et urbains du futur. Donc, merci pour votre attention puis est-ce que vous aviez des questions?

LA PRÉSIDENTE :

1120 Merci. Vous aviez dû répéter et vous saviez que seriez à l'intérieur du dix minutes peut-être?

Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :

1125 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1130 C'est ce que je pensais. Très très rapidement, ma collègue va vous parler de, je ne sais pas si on peut appeler ça un tunnel ou un garage sous l'Hôtel Marriott, mais en même temps, le projet de tramway, est-ce qu'on peut revoir la carte avec le... Bon, exactement, le circuit du REM. Votre projet de tramway il n'est pas rattaché au REM?

Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :

1135 Présentement, non, la gare, elle ne serait non-utilisée pour le REM également. Elle resterait un stationnement.

LA PRÉSIDENTE :

1140 Est-ce qu'il pourrait l'être, posons comme hypothèse dans un monde idéal, est-ce qu'il pourrait l'être?

Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :

1145 Oui, ça serait une possibilité. Est-ce que tu veux...

Mme MARIE-ÈVE PARENT :

1150 Si on revoit la clause, l'entente de non-concurrence qui a été faite entre l'actionnaire principal et la Caisse de dépôt, donc entre la société et l'ARTM si on peut,

avec la politique de la Ville de Montréal, revoir cette entente-là qui est prévue pour 99 années, bien à ce moment-là le tramway aurait le droit d'être sur le territoire de l'aéroport.

1155 **LA PRÉSIDENTE :**

Et il pourra être raccordé?

1160 **Mme MARIE-ÈVE PARENT :**

Bien, la gare, si on regarde le petit rectangle rouge, ça c'est le stationnement P4. La gare qui a été construite en 2008, c'est une coquille de gare. Elle a 13 mètres de hauteur si je ne me trompe, elle est prête et elle sert, elle abrite environ 5 000 véhicule qui sont stationnés là. Le tramway pourrait partir de là.

1165 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Marie-Claude, je te laisse explorer la gare parce que c'était ton idée.

1170 **LA COMMISSAIRE :**

Oui, bien c'est ça, on voulait avoir un petit peu plus de détails donc c'est l'ancienne gare de train qui a été construite en 2008. Comment vous voyez ça l'utilisation globale? Ça peut servir au niveau du tramway, au niveau de... Pouvez-vous m'en dire un petit peu plus comment qu'on peut à travers cette coquille-là, la joindre à ce réseau-là?

1175 **Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

Oui, parfait. Donc pour ce qui était de la gare de train, présentement ça pourrait permettre aux gens qui habitent déjà sur Montréal, qui n'ont pas besoin de faire le trajet

1180

comme vous avez pu le voir, qui fait l'ensemble du Centre-Ville pour se rendre à l'aéroport, ça serait des gens de Lachine ou encore de Verdun qui pourraient y être et ça serait accessible à ce niveau-là.

1185 C'est sûr qu'au niveau financier et puis la gestion de celui-ci, on n'est pas familières des procédures, puis là ça serait de voir s'il y aurait possibilité de peut-être revoir, comme ma collègue vous a dit, le contrat de non-concurrence puis peut-être essayer de parler avec l'aéroport de Montréal. Il y aurait probablement possibilité, mais au niveau de la logistique, on n'est pas familières malheureusement.

1190

LA COMMISSAIRE :

D'accord. À partir de cette ancienne gare-là qui serait réhabilitée, le temps de marche ou de se rendre jusqu'au terminal?

1195

Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :

Ça serait cinq minutes.

1200

LA COMMISSAIRE :

Cinq minutes?

Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :

1205

Oui.

1210 **LA COMMISSAIRE :**

O.K. Est-ce que vous prévoyez à ce moment-là de marcher ou il y a... c'est quoi, il y a-tu des services pour amener les gens ou?

1215 **Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

C'est ça, il y aurait possibilité d'avoir des navettes, mais pour une aussi grande proximité, il y aurait probablement comme admettons Charles De Gaulle des tapis roulants qui permettraient de faciliter le transport des valises et des gens bien sûr.

1220

LA COMMISSAIRE :

Oui.

1225 **Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

Mais c'est l'endroit où il y a l'autobus 747, c'est là que son arrêt est. Donc, ça serait la même distance que le bus actuel.

1230 **LA COMMISSAIRE :**

O.K. Le REM va être en opération en 2027, c'est ce que vous mentionnez, d'ici ce temps-là, ça serait quoi la première préoccupation pour soit désengorger ou faciliter l'accès?

1235

Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :

1240

Donc, c'est sûr qu'on avait suggéré de premièrement utiliser, la possibilité d'avoir des péages à l'entrée de l'aéroport, quelque chose qui pourrait facilement se faire, de peut-être revoir le fait de démolir un stationnement pour rajouter des nouveaux débarcadères de quatre voies.

1245

On sait très bien que rajouter des voies fera juste inviter ou inciter les gens à utiliser leur voiture personnelle puis je pense que le plus important ça serait d'avoir une conversation avec l'aéroport, de voir pourquoi leur vision est vraiment accès sur la voiture solo et pas sur les transports en commun parce que c'est comme s'ils mettaient déjà de l'avant un échec des transports collectifs, donc...

1250

Puis nous avec le PUM 2050, mais juste avec le fait que Montréal est quand même assez accessible en transport collectif, pourquoi l'aéroport ne serait pas une option aussi à rajouter pour, par exemple, le 747. En ce moment c'est 11 dollars pour y accéder, mais c'est un 11 dollars fixe, il n'y a pas possibilité de payer avec une carte ou d'avoir la carte OPUS ou quoi que ce soit.

1255

Et pour par exemple des étrangers qui viennent, bien c'est sûr que ce n'est pas invitant de le faire. Ça a l'air compliqué. Oui, il y a une station pour aller chercher son billet, mais si on pouvait juste taper déjà avec le téléphone ou quoi que ce soit, il y aurait beaucoup plus de personnes qui seraient intéressées.

1260

LA COMMISSAIRE :

1265

Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

1270 Dans quelle catégorie vous placez les taxis?

Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :

1275 Les taxis, en ce moment, il y a une problématique parce qu'il y a des taxis illégaux et des Uber, mais...

LA PRÉSIDENTE :

1280 Oui, mais je parle des taxis légaux.

Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :

1285 O.K. Des taxis légaux, bien en ce moment ils ont déjà un débarcadère. Donc, nous on considérerait que ça serait quand même du transport... ils ont une ligne qui est collectif desservie.

LA PRÉSIDENTE :

1290 C'est ça, c'est collectif...

Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :

1295 Donc oui.

LA PRÉSIDENTE :

... ce n'est pas transport solo?

1300

Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :

Non, c'est ça. On ne serait pas en train...

1305

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :

1310

Non, non, non, les taxis travaillent pour déplacer les gens, donc non.

LA PRÉSIDENTE :

1315

D'accord.

Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :

C'est...

1320

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Christian. Merci de m'avoir laissé le temps.

1325

LE COMMISSAIRE :

1330 Mais avec plaisir, Madame la présidente. Toujours dans l'optique de diminuer la voiture, l'auto solo, vous proposez la gestion du trafic avec les technologies et la mise en place de permis. Pouvez-vous m'expliquer? La gestion du trafic par les technologies, est-ce que ça passe par notre téléphone ou?

Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :

1335 C'est sûr, bien en faisant nos recherches, on a vu qu'il y avait des compagnies qui permettaient de faire la gestion, aider à la gestion du trafic en voyant en temps réel comme par exemple pour Google savoir c'est quoi la durée du trajet. Mais elles pourraient permettre d'offrir, comment dire? Une possibilité instantanée de peut-être rediriger les voitures vers un stationnement un peu plus éloigné ou comme pour éviter que ça soit engorgé parce qu'il y a une voie pour se rendre à l'aéroport donc dès que tu rentres, t'es pris dedans, tu ne peux plus sortir ou quoi que ce soit.

1340

1345 Donc si on avait une technologie qui permettait de vraiment voir O.K., en ce moment il y a beaucoup de trafic, on va essayer de les rediriger vers un stationnement qui est peut-être un peu plus loin et offrir une navette collective qui pourrait permettre plus de personnes de se rendre à l'aéroport. C'est ça qu'on voudrait mettre de l'avant.

LE COMMISSAIRE :

1350 Donc une sorte de GPS qui nous permet d'éviter le trafic, de se rediriger vers un stationnement incitatif d'où on peut prendre le transport collectif?

1355 **Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

Exactement, oui.

1360 **LE COMMISSAIRE :**

O.K., ça je comprends bien. Puis même chose aussi pour l'information des passagers en direct via les vols ou les retards de vols, c'est dans la même...

1365 **Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

Exactement.

1370 **LE COMMISSAIRE :**

... catégorie de...

1375 **Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

C'est pour faciliter les gens à se déplacer, éviter qu'ils se retrouvent à marcher avec leur valise pour se rendre à l'aéroport parce qu'il y a eu congestion ou mauvaise planification...

1380 **LE COMMISSAIRE :**

O.K.

Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :

1385

... de leur part, oui.

LE COMMISSAIRE :

1390

Merci.

Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :

Avec plaisir.

1395

LA PRÉSIDENTE :

D'autres questions?

1400

LE COMMISSAIRE :

Non, ça va merci.

LA PRÉSIDENTE :

1405

Alors une dernière petite rapide, vous avez évoqué dans votre texte et oralement l'idée de péage. L'argent servirait à quoi?

Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :

1410

Ça serait pour promouvoir le transport collectif.

LA PRÉSIDENTE :

1415 Promouvoir. Promouvoir, ça veut dire?

Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :

1420 Bien ça serait probablement permettre de réduire le billet pour la 747, comme je vous ai dit plus tôt, elle est vraiment beaucoup plus élevée qu'un billet normal pour se déplacer. Donc, si on était capable de prendre l'argent des péages pour le remettre dans le transport collectif, ça pourrait même offrir un transport gratuit pour les voyageurs qui veulent se rendre au Centre-Ville.

1425 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Merci. D'autres questions? Alors merci vraiment d'être venues partager avec nous vos idées et vos suggestions. Alors bonne fin de journée.

1430 **Mme CAMÉLIA ASSAMEUR :**

Vous aussi, merci beaucoup.

Mme MARIE-ÈVE PARENT :

1435 Merci.

Mme NOUR YAHYAOUÏ :

1440 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Et nous revenons dans un petit moment.

1445

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE et M. KEVIN ROBINSON

Tribal Partners Inc.

1450

LA PRÉSIDENTE :

Alors bonjour et bienvenue. Dans quelques instants, je vais vous céder la parole. Gardez à l'esprit qu'il sera important de vous identifier et d'identifier, de préciser l'organisation que vous représentez.

1455

Vous disposerez de dix minutes pour votre présentation. Après huit minutes, je vous ferai un petit signe de sorte que vous prépariez votre conclusion et après cette période, nous disposerons aussi de quelques minutes pour vous poser des questions et nous avons pris connaissance du document que vous avez soumis. Alors encore une fois bienvenue, et je vous cède la parole maintenant.

1460

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

Merci. Alors je suis Anne-Claire Lefebvre. Je suis urbaniste et directrice de projet chez Fahey et Associés. Je représente cet après-midi l'entreprise Tribal Partners qui est un projet dans les arrondissements Lachine et Sud-Ouest.

1465

1470

M. KEVIN ROBINSON :

Bonjour, je suis Kevin Robinson. Je suis conseiller en développement et je représente aussi Tribal Partners ici à Montréal.

1475

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

Donc, Tribal Partners est une entreprise qui fait la gestion et la promotion de projets immobiliers principalement industriels et de bureaux. Ils sont présents à travers le Canada et ici au Québec, l'acquisition récente du 300 de la Berge-du-Canal est un premier site qu'ils souhaitent redévelopper au Québec.

1480

Donc le site, il est situé dans l'arrondissement Lachine et également dans l'arrondissement Sud-Ouest. Il est bordé par la rue Notre-Dame et canal de Lachine. À l'est, c'est l'avenue Saint-Pierre ou l'avenue Dollard, selon où on se retrouve dans quel arrondissement et à l'ouest, en fait je m'excuse, c'est à l'ouest c'est l'avenue Saint-Pierre et à l'est c'est le boulevard Angrignon qui détermine le... c'est un immense site qui a presque deux kilomètres de longueur, qui a toujours été utilisé à des fins industrielles.

1485

Ça fait plus de 100 ans que le site est là et il a été connu à une certaine époque par la, comme la Canadian Car and Foundry. Donc, il y a une intention de redévelopper le site à des fins industrielles, mais avant tout cela, il y a des enjeux qui ont été régularisés avec la Ville et avec les deux arrondissements et le dernier élément c'est toute la question de la décontamination qui doit être faite avant de pouvoir commencer les travaux de construction.

1490

1495

Donc, c'est un projet industriel qu'il est souhaité de faire. Un projet industriel axé sur la logistique et le transbordement, donc qui est parfaitement arrimé avec les préoccupations, les enjeux qui ont été soulevés par le projet le Canal 4.0, entre autres, qui

1500 est un organisme chapeauté par Montréal Grand-Sud-Ouest, donc on est parfaitement alignés avec ce qui est proposé par ces organismes-là.

Donc, pour nous c'est important de regarder qu'est-ce que le PUM proposait pour nous assurer qu'on... que notre projet de développement était toujours bien arrimé et pouvait se réaliser sans embuche par rapport au contenu du plan d'urbanisme. Donc, dans
1505 un premier temps, on reconnaît l'affectation industrielle pour le site. Donc, c'est tout à fait adéquat à ce niveau-là.

Le site est identifié dans un grand secteur qu'on appelle les secteurs économiques prioritaires dans le chapitre 2 du plan d'urbanisme et de là découlent quatre zones d'innovation métropolitaine à l'échelle de la Ville et le site fait partie d'une de ces quatre zones-là qui est le, justement, le canal de Lachine 4.0, c'est une des quatre grandes zones.
1510

Et on découle ensuite vers le chapitre 4 qui présente les secteurs d'opportunité. Il y a 96 secteurs qui sont présentés comme étant des secteurs d'opportunité et il y en a une vingtaine d'entre eux qui sont identifiés comme étant priorisés.
1515

Notre site fait partie du, le canal 4.0, il est d'échelle métropolitaine, mais il n'a pas été priorisé parmi la vingtaine de sites que le plan d'urbanisme identifie comme étant à prioriser. Et on est un peu surpris de voir que notre site n'est pas, tout le projet en fait ne soit pas priorisé.
1520

On a regardé les critères qui avaient été identifiés pour établir la priorisation et on se rend compte qu'on répond à la majeure partie des critères. Il y a des investissements majeurs qui sont faits par le privé. Juste pour la décontamination c'est plusieurs dizaines de millions de dollars. Au niveau de l'arrondissement et de la Ville, il y a aussi des investissements à prévoir. Il y a des échanges de terrain avec Parcs Canada, avec la Ville.
1525

1530 Bref, il y a vraiment un... c'est un énorme projet qui va créer 600 emplois pendant la construction et jusqu'à 1 500 une fois que le projet sera terminé. Donc, on se questionne sur la priorisation de ce secteur-là.

1535 Et dernier élément en lien avec ça, c'est on a dans les secteurs qui sont priorisés, c'est divisé dans quatre grandes zones à travers la Ville de Montréal et dans la zone Grand-Sud-Ouest, qui est la nôtre, il n'y a que deux terrains, deux secteurs qui sont priorisés alors que dans tous les autres arrondissements, il y a entre cinq et sept secteurs qui ont été priorisés. Donc, il y a peut-être un équilibre à aller chercher pour mieux représenter la priorisation des projets dans la zone du Grand-Sud-Ouest.

1540 Donc, c'était le premier élément qu'on souhaitait présenter concernant le redéveloppement du site. Le deuxième élément concerne les ratios de stationnement. Ce n'est pas ça. Attendez, c'est celui-là pour retourner, je m'excuse. O.K. Je reculerai, bon...

1545 Donc, concernant les ratios de stationnement, le document complémentaire impose un ratio maximal d'une case par 100 mètres carrés de superficie de bâtie pour tous les sites industriels à l'échelle de la Ville et on considère que ce ratio-là est très sévère, spécifiquement pour le site du 300 de la Berge-du-Canal.

1550 C'est un site qui est peu accessible à pied et à vélo, qui va l'être éventuellement par le transport en commun. Le tram, dans la vision, le tramway est censé passer sur Notre-Dame, mais c'est à vraiment à plus long terme qu'on prévoit que le tramway va y arriver.

1555 Et on a déjà travaillé avec quelques entreprises intéressées à venir sur le terrain, sur le site et un ratio d'une case par 75 mètres maximum serait davantage réaliste par rapport aux besoins, compte tenue du, comme je disais, le peu d'efficacité du transport en commun, le manque de sécurité, même à certains égards pour le piéton, il y a la 191, qui

est l'autobus qui passe sur la rue Notre-Dame à ce moment-ci, mais il y a des arrêtes d'autobus, mais sans aucun abri bus, sans aucune protection.

1560

Celui qui attend l'autobus, il n'y a même pas un trottoir c'est une bordure, donc il y a vraiment une insécurité qui est assez importante dans le secteur.

1565

Donc, oui on encourage le transport en commun évidemment, mais il y a peut-être une mesure transitoire qui pourrait être mise en place pour permettre un plus grand ratio de stationnement en attendant que le tramway soit en place.

1570

Le dernier élément qui est une petite information, mais qui nous apparaissait quand même importante à partager, concernant la décarbonation des bâtiments, on... il y a une cible dans l'annexe 1 concernant les cibles, justement, qui nous dit qu'en 2040, tous les bâtiments devront être carboneutres aux opérations et on s'est questionnés qu'est-ce que ça voulait dire être carboneutre aux opérations, on a fouillé à toutes sortes d'endroits puis plus on fouillait plus on avait de versions différentes.

1575

La question a été posée à la soirée d'information du 5 septembre et on nous a informés à ce moment-là que c'était essentiellement en matière d'énergie, que le zéro carbone était pour être imposé. Donc pour nous ça nous semble... J'ai presque terminé.

1580

Le zéro carbone, dans le fond, ce serait important que le document complémentaire ou en tout cas quelque part dans le plan d'urbanisme qu'on puisse préciser ce qu'on entend par le carboneutre aux opérations. Voilà ce qui complète ma présentation.

1585

LA PRÉSIDENTE :

C'était votre conclusion?

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

Oui.

1590

LA PRÉSIDENTE :

C'est bon. Alors si je reviens à votre question en ce qui a trait aux ratios de stationnement, que vous trouvez un peu court, mettons.

1595

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

Oui.

1600

LA PRÉSIDENTE :

Qu'est-ce qui arriverait, posons comme hypothèse que votre demande est agréée par, et que vous retrouvez les ratios différents dans ce cas-ci, dans le document complémentaire, qu'est-ce qui arriverait à terme avec cet espace qui devient un îlot de chaleur finalement parce que le tramway est arrivé, il y a du transport structurant, donc qu'est-ce qui arriverait avec ce stationnement-là?

1605

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

Le stationnement pourrait être transformé en aire d'agrément ou un équipement quelconque pour les employés, peut-être, dans la planification du projet, il y a un très long sentier qui longe tout le site, d'est en ouest. Mais au-delà de ça, de plus en plus on voit dans des grands pôles industriels semblables, on voit des aires de jeux, que ce soit du basket, du soccer ou des trucs comme ça. C'est peut-être des transformations qui peuvent

1610

1615 être envisagées pour réutiliser l'espace de stationnement qui ne serait plus nécessaire.
Vas-y.

M. KEVIN ROBINSON :

1620 On pourrait aussi utiliser ces espaces-là tout simplement pour avoir plus
d'infiltration pour la gestion des eaux de pluie. Alors il y a plusieurs solutions très simples
sans avoir à dépenser des gros sous qui sont très écologiques.

LA PRÉSIDENTE :

1625 Est-ce qu'il y a quand même, c'est vrai que c'est très industriel, est-ce qu'il y a du
résidentiel dans le...

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

1630 Pas du tout.

LA PRÉSIDENTE :

1635 Pas du tout.

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

1640 Non, le site a besoin d'être décontaminé pour être utilisé.

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

1645

Et on le décontamine pour accueillir de l'industrie et du commerce. Le décontaminer pour accueillir du résidentiel, ce serait des coûts...

LA PRÉSIDENTE :

1650

Absolument astronomiques.

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

1655

... encore plus vertigineux.

LA PRÉSIDENTE :

Mais autour...

1660

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

Oui.

1665

LA PRÉSIDENTE :

... plus loin...

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

1670

Du côté de Ville Saint-Pierre, bien en fait, je m'excuse de l'arrondissement de Lachine...

LA PRÉSIDENTE :

1675 Oui, oui.

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

1680 ... l'ancienne Ville Saint-Pierre, oui il y a du résidentiel à cet endroit-là. Et la création d'emplois permettrait justement d'offrir ces emplois-là, en tout cas, en priorité on le souhaite à ces gens-là puis c'est même dans le plan d'urbanisme, le secteur est identifié comme un secteur vulnérable, donc c'est une belle manière d'offrir de l'emploi du côté de Lachine aussi, il y a de la vulnérabilité au niveau résidentiel.

1685 **LA PRÉSIDENTE :**

Et une autre toute courte, vous avez dit : « Bien ce n'est pas priorisé. » vous avez été étonnés que dans la chapitre 4 ce ne soit pas priorisé...

1690 **Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1695 ... et vous avez dit : « Bon on répond à la majorité des critères. » Est-ce qu'il il y a des critères importants auxquels le site ne correspond pas?

1700

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

1705 À notre avis, non, on parle d'investissements publics et privés. On parle de... Je
peux peut-être revenir à la diapo que les critères sont là. Engagement et le choix, bien, ce
qu'on n'a pas, les engagements et le choix déjà énoncés de la part de l'administration, je
ne peux pas répondre.

LA PRÉSIDENTE :

1710 Oui.

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

1715 Mais autrement, l'autre c'est l'envergure et la portée en matière de transformation,
notamment les investissements municipaux réalisés et puis ensuite on dit les
investissements privés sont aussi, tout aussi importants.

LA PRÉSIDENTE :

1720 O.K., bien. C'est à toi Christian.

LE COMMISSAIRE :

1725 Oui, bien c'est un peu... merci, Madame la présidente, c'était un peu ça ma
question aussi, si vous répondez, si vous considérez répondre aux critères de la
priorisation, qu'est-ce qui expliquerait selon vous que le site ne figure dans les priorités?
Avez-vous une hypothèse ou une idée?

1730

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

1735 Non, bien c'est pour ça qu'on soulève la question parce qu'on ne comprend pas, en fait. On essaye de s'expliquer, surtout qu'il y a seulement deux zones qui ont été... deux secteurs qui ont été identifiés dans la zone du Grand-Sud-Ouest. On se questionne parce qu'on est... c'est vraiment, c'est un secteur économique prioritaire et une zone d'innovation métropolitaine. Il n'y a que quatre de ces zones-là à travers la Ville.

1740 Il y a le Centre-Ville. Bon évidemment, ce n'est pas un secteur d'opportunité le Centre-Ville. Il y a le Technoparc qui lui est identifié et l'autre zone prioritaire, je l'ai notée quelque part, je l'oublie, elle n'est pas identifiée, elle n'est pas dans les prioritaires je pense. C'est le Technoparc, le Canal, le Centre-Ville... Je ne l'ai pas dans mes notes, mais bref, il...

1745 **LE COMMISSAIRE :**

Vous avez sûrement fait des comparaisons entre ces secteurs-là et celui pour lequel vous faites les représentations et c'est les mêmes critères qui s'appliquent en fait?

1750 **Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :**

Oui, ce sont les mêmes critères qui s'appliquent pour le déterminer.

LE COMMISSAIRE :

1755 Alors...

1760 **Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :**

Et t'sais, on regardait entre autres le Technoparc dans l'arrondissement Saint-Laurent, la planification est en cours. On sait qu'il y a un nouveau programme particulier d'urbanisme qui va être mis en place, mais dans le cas du Canal 4.0, l'organisme est vraiment beaucoup plus avancé même que... en tout cas, selon les informations dont on dispose, le Canal de Lachine 4.0 semble être beaucoup plus avancé dans sa planification, dans son support aussi aux entreprises.

1765 **LE COMMISSAIRE :**

1770

Juste une question de précision, au point 2.3 « Résilience environnementale » à la toute fin, vous n'avez pas eu le temps beaucoup d'en parler, c'est lors de la séance, vous nous dites : « Lors de la séance publique du 5 septembre il a été précisé que les opérations se traduisent par l'alimentation énergétique des bâtiments, inclure cette précision à la cible dans le PUM. » Alors qu'est-ce que vous voulez dire au juste?

1775 **Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :**

Bien, en fait, ce que le plan d'urbanisme, ce que la cible indique c'est qu'il faut être, tous les bâtiments doivent être carboneutre...

1780 **LE COMMISSAIRE :**

Oui.

1785

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

1790

... aux opérations en 2040. On est tout à fait d'accord avec cette cible-là. C'est qu'on n'arrive pas à bien comprendre ce que ça veut dire que d'être carboneutre aux opérations.

1795

Comme je le mentionnais tantôt. On a fait des recherches sur le Web et il y a toutes sortes de réponses à cette question-là, mais le 5 septembre à la soirée d'information, il y a quelqu'un de la Ville qui a répondu que ce qui était ciblé dans ce cas-ci c'était essentiellement au niveau des énergies, c'est-à-dire chauffage...

1800

LA PRÉSIDENTE :

... Et ça correspond à l'information dont vous avez besoin tout simplement, c'est ça?

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

1805

Oui, oui, oui, effectivement.

LA PRÉSIDENTE :

1810

D'accord.

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

1815

C'est, on souhaiterait simplement que ce soit précisé ce que la Ville entend par être carboneutre aux opérations.

LA COMMISSAIRE :

1820 Moi, j'ai une question sur la décontamination. Est-ce que, dans un monde idéal, ça prend combien de temps faire ça la décontamination sur votre site?

M. KEVIN ROBINSON :

1825 Ça va être sur plusieurs années, donc...

LA COMMISSAIRE :

O.K.

1830

M. KEVIN ROBINSON :

... deux à trois ans probablement.

1835

LA COMMISSAIRE :

Deux à trois ans?

M. KEVIN ROBINSON :

1840

Oui.

1845

LA COMMISSAIRE :

1850

D'accord. Et à ce moment-là on parlait qu'il n'y a pas tellement d'accessibilité ou quoi que ce soit au niveau transport collectif, ça serait quoi la première mesure à mettre en place pour faciliter le transport collectif?

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

1855

On a fait faire une étude de circulation pour justifier les besoins tant en transport actif, collectif qu'automobile et il y a actuellement plusieurs entrées charretières tout le long de la rue Notre-Dame et l'autobus est là. Il y a le 191, son numéro a changé récemment, mais bref il y a toujours un autobus qui passe sur la rue Notre-Dame. La fréquence pourrait être probablement plus élevée et surtout de réaménager les arrêts d'autobus. En ce moment, comme je le disais tantôt, c'est une bordure de trottoir avec...

1860

M. KEVIN ROBINSON :

1865

C'est un terre-plein avec une clôture puis il y a peu près trois pieds entre la rue et le...

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

1870

Et il n'y a pas...

LA COMMISSAIRE :

1875

Faciliter l'accès.

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

... de traverse piétonne non plus.

1880

M. KEVIN ROBINSON :

C'est très dangereux.

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

1885

Dans le projet on propose trois, essentiellement trois nouvelles entrées charretières et à ces trois entrées-là, il y a les arrêts d'autobus idéalement devraient être à ces trois accès-là et éventuellement il y aura peut-être des feux de circulation, si les études le justifient, l'achalandage. Mais bref, ça serait à ces trois intersections-là de réaménager des arrêts d'autobus avec des abribus et une traverse piétonne plus sécuritaire. C'est, je pense c'est les gestes qui seraient à prioriser.

1890

LA COMMISSAIRE :

1895

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1900

Dernière petite question, vous l'avez mentionné tout à l'heure, mais je ne l'ai pas noté. À terme, on prévoit combien d'emplois?

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

1 500.

1905 **LA PRÉSIDENTE :**

1 500 et...

1910 **M. KEVIN ROBINSON :**

Et c'est un minimum.

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

1915 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Un minimum.

1920 **M. KEVIN ROBINSON :**

Oui.

1925 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Et pendant la phase de construction, disons?

1930 **M. KEVIN ROBINSON :**

On parlait d'à peu près 600 employés.

LA PRÉSIDENTE :

1935

O.K. O.K. Très bien. Merci infiniment. Alors le temps qui nous était imparti est terminé. Merci d'avoir pris le temps de venir partager avec nous...

M. KEVIN ROBINSON :

1940

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1945

... ce projet. Alors bonne fin de journée.

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

Merci à vous.

1950

M. KEVIN ROBINSON :

Merci à vous.

1955

LA PRÉSIDENTE :

Merci à vous et nous serons en pause pour les 15 prochaines minutes.

PAUSE

1960

M. SAMUEL VANZIN

Habiter Ville-Marie

1965

LA PRÉSIDENTE :

1970

Bonjour et bienvenue. Dans quelques instants, je vous donnerai la parole. À ce moment, je vous demanderai de vous identifier et de préciser l'organisation que vous représentez. Nous avons pris connaissance du document.

1975

Vous disposerez de dix minutes pour votre présentation. Après huit minutes, je vais vous faire un petit signe pour que vous puissiez conclure et ensuite nous disposerons de quelques minutes pour discuter avec vous. Alors une encore une fois bienvenue et la parole est à vous.

M. SAMUEL VANZIN :

1980

Super, merci. Mon nom c'est Samuel Vanzin. Je suis ici aujourd'hui comme représentant de la Table Habiter Ville-Marie. Habiter Ville-Marie c'est une table qui est un regroupement... juste, bon, O.K. Désolé.

1985

Donc, Habiter Ville-Marie c'est un regroupement d'organismes communautaires privés et publics et des tables de concertation, des tables de quartier qui a pour mission de susciter, appuyer et promouvoir le développement du logement social et communautaire dans l'arrondissement de Ville-Marie, justement, puis on priorise les besoins des quartiers, les besoins qui sont identifiés justement par les tables de quartier et par nos partenaires.

1990

Dans nos partenaires, il y a, comme je disais, il y a les tables de quartier, Peter-McGill, CDC Centre-Sud et Faubourg Saint-Laurent, mais aussi des groupes de

ressources techniques comme Atelier habitation Montréal, le groupe CDH, les institutions publiques que sont l'OMH et les différentes fédés de coop ou OSBL d'habitation autant que Rayside-Labossière comme aide urbanistique.

1995

Donc, je veux aller directement au contenu. Donc, d'abord je veux juste faire une petite mise en contexte au niveau de la crise de logement dans laquelle on est encore et qui loin de là ne s'améliore pas du tout. Elle semble en fait peut-être même plus s'empirer.

2000

Donc tout d'abord, c'est ça, quand on parle de crise du logement, souvent on parle de taux d'inoccupation, point. Là le taux d'inoccupation pour le Grand Montréal a redescendu, on est retombé dans le 1,5 %, mais à Montréal même c'est pour le secteur Centre-Ville et l'Île-des-Sœurs qui est comme la SCHL des coupes et qui inclut la plus grande partie de Ville-Marie, c'est de 3,2 %.

2005

Par contre, quand on va dans les loyers, dans les logements qui sont abordables pour les trois premiers quintiles de revenu, donc les gens qui font 63 000 et moins, là le taux d'inoccupation tombe à 1,85 comme moyenne, puis il n'y a même pas les stats pour le premier quintile, donc c'est vraiment encore plus bas que ça.

2010

Donc, c'est juste pour dire que oui il y a une crise au niveau du taux d'inoccupation, mais il y a surtout une crise au niveau de l'accessibilité à des logements qui sont financièrement accessibles pour les ménages à faible et modeste revenu.

2015

Puis juste de rappeler qu'entre 2022 et 2023, la hausse détectée par le SCHL c'est de 7,9 %, ce qui est une hausse record depuis le début du siècle et quasiment le double de toutes les hausses des trois dernières années, où qu'on était en pleine crise du logement, en pleine crise de pandémie.

2020 On est dans une situation où c'est le double, c'est encore pire qu'en pleine pandémie et le taux d'inoccupation redescend depuis la pandémie. Donc, on peut se dire que ça va juste continuer à s'empirer pour les prochaines trois, quatre années et plus.

2025 Bon là, j'ai le prix des loyers moyens selon la SCHL. On parle de 1 382 pour un 3 ½ et 1 876 par mois pour un logement familial, donc un logement de trois chambres donc un 5 ½ comme on appelle communément.

2030 Et la SCHL a maintenant commencé à calculer la différence entre les logements nouvellement occupés, donc où il y a eu un changement de locataire, puis celle-là, ils sont 24 % plus haut que ceux où il y a déjà les mêmes locataires qui se perpétuent.

2035 Donc on voit que même les données de la SCHL sont probablement fortement sous-estimées pour si quelqu'un doit déménager. Ça fait que ce n'est pas une très belle situation au niveau de l'abordabilité du logement. Juste le petit graphique, t'sais, on voit que les hauses de loyers pour 2022 à 2023, ça va mal.

2040 Autre contexte pertinent à prendre en compte c'est le désengagement de l'État en matière de logement social. On a finit AccèsLogis, on vire dans le logement dit abordable et il y a un petite faute de frappe, ce n'est pas les compagnies à but lucratif, je voulais dire ouvert aux compagnies à but lucratif. Donc t'sais c'est de la manière que c'est défini c'est très vague selon les différents programmes et ça ne répond pas du tout aux besoins des ménages à faible et modeste revenu.

2045 J'ai pris un exemple, le programme de prêt pour la construction de logement, qui est un programme de la SCHL. Ce programme-là oblige le constructeur, qui est subventionné, à inclure au moins 20 % de logements dit abordables.

2050

Par contre, l'abordabilité est calculée selon le revenu médian de la région métropolitaine de Montréal, ce qui donne un revenu de 106 490 par année. Donc, ça donne des loyers qui vont être subventionnés puis considérés comme abordables qui peuvent monter jusqu'à 2 660 par mois.

2055

Moi dans ma tête ce n'est pas ce que j'appellerais un logement abordable puis pour comparer le revenu médian dans Centre-Sud c'est 54 000. Donc, on a du financement public qui sert à subventionner des logements qui sont le double du revenu médian dans certains quartiers parce qu'on ne prend pas en compte la réalité des quartiers et on base ça sur la région métropolitaine, donc on inclut Westmount, Rive-Nord, Rive-Sud, tout le Ouest Island. Ça change les chiffres pas mal.

2060

Tout ça juste pour dire que la prolifération de ce genre de projet dit abordable, ça va juste contribuer à augmenter le loyer moyen plutôt que de le ralentir. Ça va juste normaliser ces nouveaux prix-là.

2065

Donc pour ça, nous on trouve que la Ville elle doit continuer de revendiquer haut et fort un réinvestissement des gouvernements supérieurs dans le logement social parce qu'on sait que ce n'est pas la Ville elle-même qui peut faire ça puis là je sais qu'on est dans le cadre du PUM, mais pour pouvoir atteindre les cibles du PUM, il faut absolument qu'il y ait un effort supérieur des gouvernements supérieurs sinon on n'y arrivera jamais à ces cibles-là que le PUM s'est donné.

2070

2075

Donc justement, dans le PUM on parle d'atteindre un 20 % de logements hors marché, dont 75 % social d'ici 2050. Honnêtement, je me demande vraiment comment on va arriver à cette cible-là. Il faudrait que le développement du logement privé pendant les 25 prochaines années, soit très très petit parce qu'on a beaucoup de rattrapage à faire puis il y a beaucoup de privé qui va continuer à se construire. On est dans un moment où vu la crise, bien ça devient intéressant de construire du locatif.

Donc là, je vais rentrer directement dans les recommandations qu'on a données puis les outils qu'on trouve nécessaires pour se donner le moyen de nos ambitions pour atteindre cette cible-là de 20 % de logements hors marché.

2080

Donc la première chose, c'est de développer une stratégie foncière municipale audacieuse puis pour ça, on croit que la Ville doit créer une réserve de site qui va être dédiée au développement de logements sociaux puis d'équipements collectifs et que le centre communautaire et tout ça, tout pour faire des quartiers complets, mais aussi visant particulièrement les sites municipaux excédentaires, les gros ensembles institutionnels et publics.

2085

Pour faire ça, comme je disais tantôt, il faut absolument avoir une participation des gouvernements supérieurs que ça soit provincial et fédéral, au niveau du financement puis au pire qu'eux ils en rachètent certains aussi puis que t'sais... tout ça pour dire que ça prend une coordination entre plusieurs paliers de gouvernements.

2090

Puis on propose aussi des nouveaux outils de financement qui faciliteraient le développement de logement social par la Ville. On parlait de taxes sur les flips, d'augmenter les taxes sur les logements inoccupés et puis il y a une autre recommandation que je n'ai plus de mémoire, mais c'était les 3 à 5 dans notre mémoire.

2095

Puis un autre aspect qui nous semble important, on voit dans le PUM beaucoup d'emphase sur le développement des aires TOD, le développement du transport structurant, mais on sait aussi que quand un secteur, un quartier devient plus attrayant, bien les valeurs foncières augmentent, ce qui rend la création de logement social et communautaire encore plus difficile.

2100

Il y a peu de financement, il y a beaucoup de besoin, plus les terrains sont chers plus c'est difficile de développer. Donc, nous on pense que la Ville devrait se mettre des

2105

2110 cibles claires et plus hautes dans ces sections-là. Puisqu'on le rappellera aussi que justement les gens à faible et modeste revenu, bien c'est les gens qui sont les plus dépendants du transport collectif. Donc si on les met dehors de leur quartier pour développer du transport collectif puis qu'ils n'ont plus accès à ça, bien on rate deux cibles en même temps. Donc c'est quelque chose qu'il faut qui soit gardé en tête dans le développement de ces secteurs-là et que le PUM devrait prendre en compte. Malheureusement je n'ai pas la solution magique, mais c'est quelque chose que la Ville va devoir réfléchir et essayer d'intégrer.

2115 Donc juste pour donner des petites stats rapides, au niveau du logement social dans tout ce qui s'est construit à Montréal, entre 2016 puis 2022, c'est moins d'un logement sur dix qui était social puis dans Ville-Marie pour les mêmes années, c'est 2,2 %. L'année passée, on était à 0,9 %, on a eu une pas pire hausse à date, mais est-ce que ça va se maintenir et il faut rattraper surtout beaucoup.

2120 Donc, encore une fois pour atteindre ces cibles-là, il faut que la Ville demande au gouvernement du Québec et du Canada d'adopter des politiques complètes en matière d'habitation qui incluraient des programmes d'acquisition pour les municipalités aussi, qui leur permettraient d'atteindre de façon réaliste cette cible-là, donc plus d'investissement encore.

2125 Et que dans le PUM on devrait donner des lignes claires et impératives pour accélérer le développement des sites hospitaliers excédentaires comme l'Hôpital de la Miséricorde, l'Hôtel Dieu, le Royal Vic, l'institut des Sourds-muets. Nous dans Ville-Marie on a l'Hôpital...

2130 **LA PRÉSIDENTE :**

Et il faut penser à votre conclusion.

2135 **M. SAMUEL VANZIN :**

... Oui, c'est ça, c'est pour ça que j'essaye d'y aller vite là. Nous dans Ville-Marie, on a l'Hôpital de la Miséricorde et puis on voit à quel point c'est compliqué, ça prend des millions pour restaurer ça. C'est patrimonial, c'est vraiment quelque chose qui prend une plus grande réflexion.

Au niveau des outils règlementaires, on pense qu'il y a des modifications à apporter au Règlement pour une métropole mixte qui exclut la possibilité aux promoteurs de plus de 100 logements de ne pas faire du logement social in situ. Selon moi l'analyse que moi j'avais fait en décembre 2023 pour la consultation, c'était 5 sur 16 qui avaient fait du in situ et puis aussi que la Ville doit trouver une manière de prendre en compte d'où les revenus viennent et de les réinvestir dans ces endroits-là aussi.

Nous on a peur que Ville-Marie soit un peu la vache à lait des autres arrondissements puis dans les ententes RMM, il y avait 9 % qui était signé, qui était dans Ville-Marie, mais ça comptait pour 17 % de tout le financement obtenu. Donc, il faut aussi prendre ça en compte.

Puis on trouve que le zonage différencié c'est une bonne idée. Il faudrait y aller avec ça et au niveau de la densification, nous on favoriserait la méthode par rapport à la largeur de rues puis on pense qu'il y a une réflexion à avoir sur comment favoriser le nombre de logements familles dans les cibles de logement par secteur parce que...

2160 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est tout.

M. SAMUEL VANZIN :

2165

C'est bon.

LA PRÉSIDENTE :

2170

C'est tout. Merci, merci beaucoup. Mes collègues ont des questions sur des éléments précis liés au logement...

M. SAMUEL VANZIN :

2175

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

2180

... et au financement, mais moi je vais vous amener sur d'autres petits terrains.

M. SAMUEL VANZIN :

2185

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2190

Votre recommandation 17 où vous aimeriez que le maire ou la mairesse de Ville-Marie soit élu au suffrage universel et abolir les conseillers désignés et les remplacer par des conseillers d'arrondissement élus. Qu'est-ce que ça changerait?

M. SAMUEL VANZIN :

2195 Oui. Selon nous ce que ça changerait c'est qu'il y aurait une plus grande voix pour
les résidents de Ville-Marie et qui pourraient se prononcer sur des projets selon est-ce que
ça convient à leurs besoins ou non. Là, considérant que la Mairie de Montréal a l'égalité
des voix et que le vote du maire ou de la mairesse brise l'égalité, donc a le contrôle total
de l'arrondissement de Ville-Marie, bien on voit très bien le risque de se faire imposer des
2200 gros projets qui ne répondent pas aux besoins, qui ne respectent pas la trame urbaine puis
bien il n'y aurait absolument personne qui pourrait se battre contre parce que c'est la
Mairie de Montréal qui décide tout ce qui se passe à l'arrondissement de Ville-Marie. Il n'y
a aucune opposition possible.

2205 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Et recommandation 32, vous suggérez d'inciter la Ville et la direction régionale
de santé publique à se doter d'un plan ambitieux pour la création de ressources en
itinérance à bas seuil. Qu'est-ce que c'est que des ressources en itinérance à bas seuil?
2210

M. SAMUEL VANZIN :

Bas seuil. Ça, moi je suis un peu moins expert sur tout ce qui est itinérance.

2215 **LA PRÉSIDENTE :**

Tiens, je comptais sur vous.

2220

M. SAMUEL VANZIN :

2225 À ma compréhension, par contre, ce qu'on veut dire c'est d'éviter les gros refuges, disons, dans Ville-Marie...

LA PRÉSIDENTE :

2230 Oui.

M. SAMUEL VANZIN :

2235 ... on en a déjà vraiment beaucoup. On pourrait dire qu'il y a une certaine saturation au niveau de ces ressources-là, mais on voit quand même des projets qui se développent qui sont, disons, du logement transitoire d'une dizaine d'unités ou des choses comme ça.

2240 Donc, ça serait plus des projets comme ça qui s'insèrent mieux dans les quartiers résidentiels que faire des refuges comme Guy Favreau, on l'a vu dans le Quartier Chinois qui a créé quand même beaucoup d'enjeux. Donc, c'est vraiment plus...

LA PRÉSIDENTE :

2245 Est-ce que vous savez où on pourrait trouver de l'information parce que notre ami Google n'a pas beaucoup d'information?

M. SAMUEL VANZIN :

2250 Je ne sais pas trop, je dirais peut-être... je sais...

LA PRÉSIDENTE :

Santé publique?

2255

M. SAMUEL VANZIN :

Oui, probablement au niveau de la santé publique...

LA PRÉSIDENTE :

2260

Peut-être.

M. SAMUEL VANZIN :

2265

... peut-être les CIUSSS...

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

2270

M. SAMUEL VANZIN :

... le RAPSIM aussi est quand même beaucoup impliqué dans ce type d'enjeu-là.
Je pense ça serait peut-être pas mal les...

2275

2280

LA PRÉSIDENTE :

Et le dernier, dernier, recommandation 23, vous dites donner dans le PUM des lignes directrices claires et impératives pour accélérer le développement des sites hospitaliers et vous en avez parlé tout à l'heure. Comme quoi par exemple?

2285

M. SAMUEL VANZIN :

Bien je pense ça serait de participer, t'sais de donner une vision d'ensemble ou de dire quel besoin qu'identifie, qu'ils veulent qui se fasse développer. Là c'est sûr que dans un cas où si c'est des promoteurs privés qui acquièrent le terrain, il y a peu de marge de manœuvre pour faire ça, mais en même temps tant qu'à changer du plan d'urbanisme au PUM, ce n'est pas mal le meilleur moment pour penser à comment on peut avoir un contrôle sur ça.

2290

2295

Par contre, j'avoue que je n'ai pas la solution miracle à ça, mais je pense que ça va être de, c'est ça, c'est vraiment de penser au niveau du PUM quel contrôle on a le droit de se donner. Ça peut être aussi du zonage différencié justement, de dire, bon, si vous voulez aller plus haut oui, mais en échange de ça on va vouloir que vous fassiez du logement social aussi.

2300

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

2305

M. SAMUEL VANZIN :

Ça, ça peut être un des éléments, mais...

LA PRÉSIDENTE :

2310

Oui, merci.

M. SAMUEL VANZIN :

2315

... matière à réflexion.

LA PRÉSIDENTE :

2320

Christian.

LE COMMISSAIRE :

2325

Oui, merci. Dans la stratégie, dans votre recommandation, les premières recommandations, tout ce qui touche la stratégie de... foncière, municipale audacieuse.

M. SAMUEL VANZIN :

2330

Hum, hum, oui.

LE COMMISSAIRE :

Alors ça concerne notamment la réserve de terrains, de bâtiments excédentaires et aussi évidemment l'implication des gouvernements du Québec et du Canada.

2335

M. SAMUEL VANZIN :

Oui.

LE COMMISSAIRE :

2340 En l'absence de ce type de financement, Québec/Ottawa, avez-vous réfléchi ou avez-vous regardé les possibilités d'autres modèles de développement, de construction de logements qui permettraient d'atteindre l'abordabilité que vous souhaitez? D'autres types de...

2345 **M. SAMUEL VANZIN :**

Oui.

LE COMMISSAIRE :

2350 ... de façon de faire.

M. SAMUEL VANZIN :

2355 Sans un financement des gouvernements supérieurs, honnêtement je pense la seule manière que moi je vois ça c'est qu'il va falloir que la Ville se dote de nouveaux outils de financement ou de nouvelles manières d'augmenter ses revenus.

2360 Là encore une fois, pour faire des nouvelles méthodes de financement, ça prend des changements législatifs au niveau supérieur, mais sinon t'sais c'est peut-être, on avait parlé un peu que t'sais, disons, les taxes sur les flips immobiliers ou que l'argent des bâtiments qui sont abandonnés, qu'ils doivent payer plus de taxes, les amendes données aux propriétaires pour des logements insalubres ou des choses comme ça, que cet argent-là soit réinvesti dans le développement de logement social.

2365

Donc qu'on prenne l'argent des nuisances à l'urbanisme puis des nuisances à l'abordabilité puis que l'argent qu'on est capable d'extraire de ça, soit peut-être mis dans un fond qui servira exclusivement à financer du logement social et abordable puis ensuite on peut investir ou des choses comme ça.

2370

Mais c'est, il faut créer des revenus. Il n'y a pas d'autres... soit avoir du financement, soit créer des revenus, je ne vois pas d'autres manières ou dans le cas actuel, que ça soit financièrement viable.

2375

C'est sûr que t'sais, c'est d'utiliser les terrains qui ont déjà aussi, c'est sûr qu'ils peuvent sauver de l'argent comme ça, mais ensuite il faut l'argent pour construire, il faut l'argent pour décontaminer puis ça c'est des choses qui ne sont pas simples.

LE COMMISSAIRE :

2380

Est-ce qu'il pourrait y avoir des partenaires privés par exemple qui investiraient?

M. SAMUEL VANZIN :

2385

Oui, il pourrait y avoir des partenaires privés, c'est sûr. Je pense que par contre il faut, surtout sur un terrain qui est public, c'est de leur dire t'sais ceci est un terrain public, vous votre part du privé ça va peut-être être justement 20/40 %, t'sais de renverser le rôle puis s'ils ne sont pas intéressés, bien là je ne sais pas, ils vont pouvoir essayer de voir, mais en même temps d'après moi s'ils continuent de construire à Montréal, c'est que ça vaut la peine. Sinon ils construiraient ailleurs.

2390

2395 **LE COMMISSAIRE :**

Juste une petite dernière, sur la question des revenus de la taxe, le modèle de la Colombie britannique, je ne l'ai pas compris. Comment ça fonctionne?

2400 **M. SAMUEL VANZIN :**

Bonne question, honnêtement...

2405 **LE COMMISSAIRE :**

O.K.

M. SAMUEL VANZIN :

2410 Moi personnellement je ne la connais pas très bien cette taxe-là. Laissez-moi juste aller relire vite vite la...

LA PRÉSIDENTE :

2415 On pourra vérifier...

LE COMMISSAIRE :

On pourra vérifier effectivement si...

2420

M. SAMUEL VANZIN :

La 3...

LA PRÉSIDENTE :

2425

Bien. Merci.

LE COMMISSAIRE :

2430

Merci.

M. SAMUEL VANZIN :

Oui.

2435

LA PRÉSIDENTE :

Marie-Claude?

2440

LA COMMISSAIRE :

Oui. Vous avez mentionné dans votre présentation que des cibles plus claires et plus hautes pourraient être émises dans les aires TOD, qu'est-ce que vous entendez par là? Ça serait quoi les cibles plus hautes, plus claires?

2445

M. SAMUEL VANZIN :

Donc t'sais, si... Bien justement, je pense que pour l'instant déjà il y a une cible annoncée d'avoir 20 % d'hors marché en 2050, mais il n'y a pas de détail de cible précise sur comment on va se rendre là.

2450

LA COMMISSAIRE :

2455 Oui.

M. SAMUEL VANZIN :

2460 Donc, surtout dans les aires TOD, il faudrait qu'on se dote d'un taux de logement social puis dire, disons, dans les aires TOD, il faut qu'il y ait au moins 40 % de logement social parce que si on veut rattraper, si on veut atteindre 20 %, il faut que dans ce qui se construit, ça soit plus haut que 20 %. Sinon, on ne rattrapera jamais. C'est juste mathématiquement impossible.

2465 Donc, on pense que les aires TOD ça peut être un aire pertinent ou dire qu'à ces endroits-là en particulier on veut qu'il y ait au moins 40 % de social dans les nouveaux développements.

2470 Là on a d'autres recommandations où est-ce qu'on suggère que justement la STM soit mis à contribution.

LA COMMISSAIRE :

2475 J'y arrivais justement.

M. SAMUEL VANZIN :

2480 Bon bien O.K. Je vais vous laisser y aller.

LA COMMISSAIRE :

2485 Vous me devancez. Dans votre recommandation 7 : « Conclure des ententes avec la STM pour la densification de ses sites qui soient destinés à la mixité sociale et à l'inclusion. » Avez-vous des exemples? Est-ce qu'il y a des...

M. SAMUEL VANZIN :

2490 Oui, bien oui, je peux...

LA COMMISSAIRE :

2495 ... amorces que vous pouvez nous mentionner?

M. SAMUEL VANZIN :

2500 Je pourrais faire peut-être un parallèle avec un projet de coop que nous on soutient dans le district de Sainte-Marie qui est la coopérative du Havre Frontenac. Cette coop-là était supposée faire partie du complexe immobilier Frontenac, qui était supposé se construire là, avec la SHDM qui était impliquée, avec Transgesco qui était impliqué aussi.

2505 Malheureusement, le projet a failli, n'aura pas lieu ou en tout cas est mis sur pause indéfiniment et malheureusement, bien le fait que le projet d'ensemble a tombé, fait en sorte que la coop du Havre Frontenac a perdu deux financements différents qui totalisent 40 millions de dollars. Ça fait que c'est 40 millions de dollars que la coop aurait pu avoir, mais qu'à cause du reste du projet qui n'a pas levé, bien ils ont perdu.

2510 Ce financement-là n'existe plus maintenant. Puis là nous ce qu'on se disait c'est bien au pire est-ce qu'ils auraient pu juste donner le terrain où la coop était supposée être

faites à la coop puis de dire : « Bien là, nous, notre projet plante, pogniez votre partie de terrain puis vous construisez avec l'argent que vous avez. » Bien ça n'a pas eu lieu parce qu'on n'a aucune poigne sur la STM et sur Transgesco, donc 40 millions perdus, une coop qui ne lève pas.

2515

LA COMMISSAIRE :

Merci.

2520

LA PRÉSIDENTE :

Alors c'est le temps qui nous était imparti. Merci beaucoup d'avoir accepté de participer, de partager tout ça et je vous souhaite une bonne fin de journée.

2525

M. SAMUEL VANZIN :

Parfait et merci à vous de nous avoir donné cette occasion.

2530

LA PRÉSIDENTE :

Mais je vous en prie.

2535

M. SAMUEL VANZIN :

Bonne journée.

2540

LA PRÉSIDENTE :

Nous revenons dans un petit instant.

2545

Mme TINA KHAN et M. BRIAN FAHEY

Fahey et Associés

2550

LA PRÉSIDENTE :

Alors bonjour et bienvenue. En fait, dans quelques instants je vous donne la parole et juste avant je vous dirai que vous disposerez de dix minutes pour votre présentation. Je ne l'ai jamais répété depuis deux semaines, alors de dix minutes pour votre présentation. Après huit minutes, je vous ferai un petit signe, vous comprendrez qu'il vous reste deux minutes pour conclure.

2555

2560

Nous avons lu le document que vous avez soumis et finalement, bien, on aura quelques questions à vous poser bien sûr à la fin et dès le début je vous demanderai de vous identifier et de préciser l'organisation que vous représentez. Alors encore une fois bienvenue et la parole est à vous.

2565

Mme TINA KHAN :

Bien merci beaucoup pour nous accueillir cet après-midi. Mon nom c'est Tina Khan. Je suis vice-présidente développement chez Fahey et Associés. Je suis avec Brian Fahey, président de la firme. On est une firme de conseil en urbanisme, architecture de paysage et design urbain, et on a été impliqués sur plusieurs projets immobiliers au travers de Montréal.

2570 Donc, avec notre expérience dans le développement immobilier, on pense qu'on a assez d'expérience pour comprendre et peut-être donner des recommandations par rapport au PUM proposé aujourd'hui.

2575 Donc, je veux aussi dire qu'on est ici aujourd'hui dans une approche positive et constructive parce qu'on aime notre Ville puis on veut voir le succès dans l'avenir. Donc, on va parler de nos quatre grands constats par rapport au PUM.

2580 Si on parle de la densification, on voit que c'est beaucoup axé sur la forme urbaine au détriment de réseau de transport collectif existant et projeté, quand on parle de patrimoine et paysage urbain, on trouve qu'il y a une complexité d'encadrement réglementaire qui peut nuire à l'objectif de la mise en valeur du patrimoine.

2585 Pour tout ce qui est les coûts liés à la réalisation de la vision 2050, on trouve qu'il y a un impact direct sur l'abordabilité des logements, donc il y aura moins de logements donc la crise va augmenter. Puis finalement, la mise en œuvre du PUM 2050 via la concordance peut créer une pause au développement qui va nuire à la situation d'aujourd'hui.

M. BRIAN FAHEY :

2590 Donc, le premier sujet qu'on voulait aborder était celui de densification. On accueille favorablement le fait que dans le PUM on retrouve une projection 2050 de l'extension du réseau de transport collectif structurant, c'est une très bonne idée. C'est une très bonne qu'on intègre la planification à cela.

2595 Toutefois, les seuils minimaux de densité résidentielle qui sont établis dans le PUM sont généralement bas, plus bas que ce qui est existant et ils varient de 15 à 250 logements à l'hectare à l'exception du Centre-Ville qui est 400.

2600 Donc, ces niveaux de densification là sont à notre point de vue, insuffisants pour les sites prenant en place aux abords des équipements de transport collectif, tant actuels que projetés.

2605 L'expérience des dernières années nous démontre que les groupes de citoyens s'opposent à la densification et donc l'utilisation de seuils minimaux qui sont déjà trop bas, risque de devenir des seuils maximums et conséquemment inadéquats pour supporter un réseau de transport collectif structurant.

2610 Le réseau de transport collectif qui est proposé par la Ville, à notre point de vue, ne pourra pas se développer sans une masse critique suffisante de résidents et d'usagers pour justifier des infrastructures coûteuses.

2615 Enfin, l'absence de paramètres définis pour la consolidation de la densification urbaine le long des futurs corridors de transport collectif, risque de compromettre l'atteinte de l'objectif qui vise de moduler l'intensification et d'en maximiser les co-bénéfices.

2620 Il y a une carte sur laquelle on superpose les futurs corridors, les futurs tracés de transport collectif. C'est ce que vous voyez en rouge, et comme vous pouvez le voir, la majorité de ces corridors-là sont dans des secteurs où on voit en mauve pâle. Le mauve pâle équivaut à ce que le PUM identifie comme étant intensification douce.

2625 Donc ça veut dire que tous ces axes de transport structurant là, dans un avenir rapproché, dans les règlements de concordance, tout ce qu'on pourra faire c'est ajouter une étage à la moyenne établie dans le secteur. Donc, ce n'est rien qui va favoriser une densification accrue le long des axes de transport. Une fois que le bâtiment va être construit, le sol va être brûlé donc pour nous il y a un élément important.

2630 On a fait l'exercice de regarder les affectations avec l'intensification et la densité, toujours en lien avec le transport collectif. À gauche, on voit que c'est une affectation mixte, on félicite. Au centre, on voit une affectation, une intensification intermédiaire dans l'axe de la ligne orange donc avec le mauve foncé, sauf que la densité à droite, elle, elle est répartie sur l'ensemble du secteur et non pas concentrée le long de l'axe. Donc pour nous, encore une fois, la densité minimale qui est proposée va s'étaler sur le territoire plutôt que se concentrer dans les axes.

2635 Donc, deux recommandations principales en lien avec cela c'est de rehausser les paramètres d'intensification et les seuils minimaux de densité résidentielle le long des axes de transport dans une optique d'assurer la viabilité économique des ces infrastructures. Et finalement d'accorder un niveau d'intensification élevé aux sites en bordures de ces axes de transport existants ou projetés; tout cela pour éviter une faible densité.

2640 **Mme TINA KHAN :**

2645 Donc, par rapport au patrimoine et paysage urbain, on voit ici sur l'écran la superposition de toutes les nouvelles restrictions par rapport à la protection de patrimoine et paysage urbain. Il y a des nouveaux éléments comme les repères emblématiques avec une zone tampon de 100 mètres, les corridors de vues exceptionnelles maintenant, avec des corridors de vues intéressantes, secteur patrimonial et secteur ensemble patrimonial institutionnel, ensemble industriel, quatre territoires emblématiques et encore une annexe 3 avec 158 pages d'immeubles d'intérêts patrimoniaux.

2650 Donc, on est d'accord qu'il faut souligner le patrimoine et le paysage urbain de notre Ville parce que c'est ça qui rend la Ville de Montréal unique, mais les intentions de PUM est aussi de rayonner notre Centre-Ville et d'assurer son plein potentiel et de travailler à résoudre les enjeux d'abordabilité de logement.

2655 Donc, on trouve que c'est un peu contradictoire d'ajouter un nombre aussi important de contraintes aux efforts de développement. C'est quoi la valeur ajoutée de toutes ces restrictions-là? C'est un alourdissement et une complexification des processus d'approbation qui va compromettre la viabilité de plusieurs projets et selon nous, aussi va nuire au potentiel de conserver et la mise en valeur des immeubles patrimoniaux.

2660 On travaille sur plusieurs projets des ensembles patrimoniaux institutionnels puis c'est évident qu'il faut les densifier ces sites parce que c'est cette nouvelle construction qui va financer tous les coûts pour la restauration et la mise en valeur des ensembles patrimoniaux.

2665 Donc, si on continue avec toutes ces restrictions-là, ça veut dire que la restauration et la mise en valeur de notre patrimoine ne sera pas réalisée et la dégradation de ces sites peut s'accroître. Un autre exemple, c'est les corridors de vues exceptionnelles qui limitent de manière significative la hauteur, notamment dans notre Centre-Ville, et donc nuire aux objectifs de la Ville en matière de logement et développement économique.

2670 Donc si on parle de nos recommandations, on veut éviter le dédoublement des protections sur les bâtiments déjà bénéficiaires des statuts patrimoniaux puis aussi maintenir la possibilité de dépasser les cotes altimétriques des corridors visuels exceptionnels avec une approbation discrétionnaire.

Par rapport aux finances et les redevances...

LA PRÉSIDENTE :

2680 Et je vous dirais que j'ai déjà le signe de deux minutes, il nous reste deux minutes.

Mme TINA KHAN :

2685

Deux minutes, O.K

LA PRÉSIDENTE :

2690

Déjà.

Mme TINA KHAN :

2695

Bien on va dire qu'avec le zonage incitatif on trouve que déjà ça ajoute au coût de développement qui est déjà vraiment complexe à Montréal. C'est déjà difficile à réaliser des projets, donc selon nos recommandations, on veut assurer que les outils introduits par le PUM ne créent pas des nouvelles charges pour les promoteurs et d'étendre les compensations de zonage incitatif à d'autres éléments que pas seulement des logements abordables ou hors marché, tel que les équipements publics, espaces verts, performances environnementales et restauration patrimoniale telle que le LAU nous permet.

2700

M. BRIAN FAHEY :

2705

Donc, en conclusion rapidement, est-ce que le PUM permet de répondre aux défis puis aux enjeux de Montréal en matière de pénurie de logement? Est-ce qu'il répond à cet enjeu-là? Est-ce qu'il répond à l'enjeu climatique de réorienter les investissements futurs pour faire face à cette crise climatique? Et finalement, eu égard aux fonds publics dans un contexte de rareté de fonds publics, est-ce que le PUM permet de rentabiliser adéquatement les dépenses futures en matière d'infrastructure publique?

2710

En matière de stratégie de densification le long des axes de transport, il n'y en a aucune qui favorise la densification et au contraire, on va se retrouver avec une sous-

2715 utilisation, sous-occupation de ces corridors-là. L'ajout des cônes de vues exceptionnelles ou de repères emblématiques avec des rayons de protection de 100 mètres, réduisent les potentiels de développement. On a fait une analyse rapide de trois sites dans le Centre-Ville, on perd 1 million de pieds carrés de plancher.

2720 Au même moment, la Ville de Vancouver, c'est dans un rapport de la SCHL, qui a des montagnes aussi, réduit ses cônes de vue pour être capable de permettre 73 000 nouveaux logements pour les 30 prochaines années.

L'augmentation des frais de parc...

2725 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous ne m'aidez pas là.

M. BRIAN FAHEY :

2730 ... L'augmentation des frais de parc, et finalement, les mesures comme Tina le mentionnait au niveau des bâtiments, au niveau patrimonial. Donc, selon nous le PUM va accentuer la crise du logement sans réorienter les futures dépenses pour contrer la crise climatique et sans prévoir une densité à la hauteur des investissements requis pour le transport en commun.

2735 **LA PRÉSIDENTE :**

2740 O.K. Deux petites questions rapides. Cette... est-ce qu'il y a juste des inconvénients à cette idée d'introduire cette nouvelle notion d'intensification? Parce qu'avant on ne parlait pas d'intensification. On parle maintenant d'intensification douce, intermédiaire, élevée et il doit y avoir des avantages à quelque part?

M. BRIAN FAHEY :

2745 De travailler sur la forme urbaine, ce n'est pas inintéressant d'un point de vue urbanistique, au contraire. Ce que l'on dit c'est qu'il y a des niveaux d'intensification qui ne sont pas adaptés. Donc pour nous, l'intensification élevée devrait être préconisée le long des axes de transport structurant plutôt que douce, comme on le voit.

2750 Donc d'emblée, le mettre élevé, donc l'autre élément c'est que ça reporte dans le temps les vraies règles du jeu qui vont arriver en matière de hauteur et de densité. Au moment où on se parle, personne n'est capable de nous dire pour tel site, en 2026, voici la densité, voici la hauteur.

LA PRÉSIDENTE :

2755 Parce que c'est la responsabilité de l'arrondissement?

M. BRIAN FAHEY :

2760 Exact et que les paramètres de cet exercice-là, ne sont pas suffisamment précis pour arriver à un résultat égal sur deux sites alors on a deux sites au moment où on se parle aujourd'hui, on a deux sites qui ont une intensification élevée, qui sont dans des sites de redéveloppement, il y en a un qui a 15 étages puis l'autre en a 24, un COS de 6...

2765 **Mme TINA KHAN :**

6. 6 et 5, oui.

2770

M. BRIAN FAHEY :

2775 Et puis l'autre peut aller avec un COS de 9 à 10. Donc, tout ce qu'on dit c'est que les paramètres qui sont destinés aux arrondissements, ne sont pas suffisamment précis pour nous permettre aujourd'hui au moment où on se parle d'être capable d'estimer et de prévoir quels vont être ces niveaux de densité et de hauteur.

LA PRÉSIDENTE :

2780 O.K.

M. BRIAN FAHEY :

2785 Donc ça donne de l'inconnu.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

2790 **M. BRIAN FAHEY :**

Et c'est ce qu'on disait au départ, on risque de mettre les choses sur pause en matière de développement tant qu'on ne saura pas qu'est-ce qu'il va se passer.

2795 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

2800 **M. BRIAN FAHEY :**

Et puis si on veut le savoir ça en 2026, pas avant.

2805 **LA PRÉSIDENTE :**

Bien les arrondissements, ils ont six mois...

M. BRIAN FAHEY :

2810 Six mois après juin 2025.

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça, exactement;

2815

M. BRIAN FAHEY :

Ça nous amène en 2026.

2820 **LA PRÉSIDENTE :**

Une autre question très rapide, vous avez parlé de patrimoine et vous avez listé un grand nombre de critères finalement ou de restrictions devrais-je dire, qu'est-ce qui serait un bon compromis parce que, on en donne, on en laisse, qu'est-ce qui serait un bon compromis?

2825

Mme TINA KHAN :

2830

Oui. Je pense chaque site est différent. Les enjeux de chaque site, l'état des immeubles est différent, donc je vais prendre l'exemple des ensembles patrimoniaux et institutionnels où, pour aller à un élevé, même si c'est indiqué élevé, ça tombe à douce par exprès parce que c'est un ensemble puis juste aller à élevé, ça prend un zonage incitatif puis il y a des critères qui sont assez strictes.

2835

Il y a 85 % du volume qui doit être conservé, mais ce chiffre-là n'a pas rapport avec l'état de l'immeuble. Un rapport d'une spécialiste de l'intérêt patrimonial de l'immeuble, donc ce chiffre-là est tellement restrictif.

2840

Donc je pense on peut, le fait de protéger on est tout à fait d'accord, mais de rendre ça plus discrétionnaire, la négociation, on est là aujourd'hui. On a plusieurs projets où on travaille en collaboration avec le ministère, la division de patrimoine, conseil du patrimoine, on est déjà là. Pourquoi rendre ça normatif à ce point-ci? Ça devient vraiment lourd.

2845

M. BRIAN FAHEY :

La personne qui nous a précédés...

2850

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

2855

M. BRIAN FAHEY :

... parlait du site de la Miséricorde.

LA PRÉSIDENTE :

2860 Oui.

M. BRIAN FAHEY :

2865 C'est un site qui a besoin de beaucoup d'amour, mais beaucoup d'investissements et si on vient limiter – puis c'est un niveau d'intensification douce – si on vient limiter le peu de potentiel de densification sur un tel site, comment on va trouver les sous pour être capable de refinancer ce que l'on veut conserver comme patrimoine?

2870 Comment on va faire pour introduire du logement social comme il devrait y en avoir sur ce site-là? Donc, il y a des coûts associés à la requalification des sites comme celui-là puis ça va être vrai tantôt pour l'Hôtel-Dieu, ça va être vrai pour l'Institut des Sourds et Muets.

2875 La Ville a renoncé d'acheter ces sites-là parce que ça coûtait cher. Si aujourd'hui on vient limiter le potentiel de redéveloppement... puis plusieurs des sites, le Silo numéro 5, il est dans un environnement... il est dans un site patrimonial du Vieux-Montréal classé par le Ministère de la Culture, c'est un bâtiment identifié d'intérêt patrimonial.

2880 Quelle est l'utilité d'en faire un repère emblématique quand on a tout ses niveaux de déjà de protection, quel est l'intérêt de venir ajouter? Et on pourrait en passer plusieurs bâtiments comme ça à Montréal, quel est l'intérêt d'ajouter des couches, par-dessus couche, par-dessus couche.

2885 Donc, quelque part, est-ce qu'on veut... Demain matin, il n'y a personne qui va être capable de démolir le Silo numéro 5. Au contraire, on veut tous travailler à en faire quelque chose d'intéressant. C'est un *landmark* à Montréal.

2890

Donc, ce besoin de mettre un repère emblématique, le Ministère de la Culture va intervenir, va devoir donner son autorisation. Donc pourquoi en faire, pourquoi superposer alourdir, parce qu'à chaque fois qu'on vient introduire ces mécanismes-là, on vient introduire des freins au redéveloppement.

2895

On est sur d'autres sites dans le Centre-Ville, la division patrimoine est là, le Ministère de la Culture est là. L'arrondissement est là, ça fait une multiplication d'interlocuteurs, une multiplication d'intérêts, une multiplication de besoins et de processus.

LA PRÉSIDENTE :

2900

Bien.

M. BRIAN FAHEY :

Ça veut dire du temps, ça.

2905

LA COMMISSAIRE :

2910

Oui. Vous avez mentionné que de rehausser certains paramètres au niveau de l'intensification, notamment dans les zones où est-ce qu'il y a quand même le transport collectif qui va se faire parce que vous avez démontré qu'il y a des endroits. Ça serait quoi les paramètres de plus que vous pourriez mettre? Il y a-tu une mixité qui peut se créer, il y a...

2915

M. BRIAN FAHEY :

2920 Bien dans le fond, ces axes-là on cherche tous le concept du quartier de 15 minutes, donc on cherche des quartiers complets. Alors ce qu'on préconise c'est que le long des axes de transport, ça pourrait être de la mixité qui soit préconisée d'une part.

2925 Puis d'autre part, de laisser ça à un niveau d'intensification élevé. Dans un corridor à tout le moins, si on ne veut pas aller au kilomètre, de 500 mètres de part et d'autre de ce corridor-là, d'avoir un corridor d'intensification élevé et d'être dans un niveau d'affectation mixte pour être capable d'avoir l'essentiel pour créer ces futurs quartiers de 15 minutes là.

2930 Ça prend du service, ça prend du commerce de proximité, mais ça prend une masse critique. Une épicerie, pour en mettre une en place, ça prend 15 000 personnes. Donc, pour être capable de faire vivre une épicerie. Donc, la mixité est nécessaire, mais ça prend une masse critique aussi en même temps.

LA COMMISSAIRE :

2935 Vous avez mentionné beaucoup d'impacts que ça peut créer sur les différentes couches qui s'ajoutent et le patrimoine et tout. Comment qu'on peut créer un maillage qui peut être quand même beaucoup plus fluide selon vous, tout en respectant certains énoncés qui sont mis dans le PUM?

M. BRIAN FAHEY :

2940 Écoutez, ils ont une annexe 3 avec une liste de bâtiments. Faut-il en ajouter plus que cela? À partir du moment où on a un bâtiment qui est identifié, on doit travailler avec. Est-ce qu'on doit ajouter des rayons de protection? Est-ce qu'on doit... Le fait d'ajouter cette identification-là – puis tantôt cette annexe 3 là va être bonifiée avec l'inventaire que

2945 la Ville est en train de réaliser en vertu de la loi culturelle, sur tous les bâtiments de 1940 et moins. Donc on va augmenter cette liste-là tantôt.

Moi je pense que le... puis le fait qu'ils soient identifiés là, amène ce qu'on appelle le PIIA, donc c'est un règlement discrétionnaire qui permet de travailler, moduler le redéveloppement avec le bâtiment existant puis le mettre en valeur.

Donc, je pense qu'on a déjà les outils règlementaires pour le faire puis on a une annexe avec une liste de bâtiments, ils sont tous là. Donc, faut-il encore une fois, faut-il ajouter d'autres choses? Ça, à notre point de vue, c'est suffisant pour donner à la Ville les leviers pour travailler à mieux mettre en valeur et préserver ce patrimoine-là.

LA COMMISSAIRE :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Alors nous aurions eu encore beaucoup de questions, mais malheureusement le temps...

M. BRIAN FAHEY :

Ne vous gênez pas.

LA PRÉSIDENTE :

... oui, mais le temps qui nous est imparti est terminé. Alors, merci beaucoup d'avoir pris la peine de...

Mme TINA KHAN :

2975

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2980

... venir discuter avec nous et de nous présenter vos idées. Alors bonne fin de journée.

M. BRIAN FAHEY :

2985

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Au revoir. Alors nous reprenons dans quelques instants.

2990

M. MATHIEU MELANÇON et Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE

Corporation immobilière Jadco

2995

LA PRÉSIDENTE :

3000

Alors bonjour et bienvenue. Merci d'accepter de discuter avec nous de votre projet, nous avons lu votre document. Lorsque je vous donnerai la parole, je vais vous demander de vous identifier et de préciser l'organisation que vous représentez. Vous disposez de dix minutes pour votre présentation, après huit minutes, je vous ferai un signe et vous saurez

que vous devez conclure. Et ensuite, nous aurons quelques questions à vous poser. Alors encore une fois bienvenue et la parole est à vous.

3005 **M. MATHIEU MELANÇON :**

Alors mon nom c'est Mathieu Melançon, je suis directeur du développement pour la corporation immobilière Jadco.

3010 **Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :**

Je suis Anne-Claire Lefebvre, je suis urbaniste chez Fahey et Associés, et j'agis à titre de directrice de projet pour Jadco.

3015 **M. MATHIEU MELANÇON :**

Alors d'abord pour présenter la compagnie corporation immobilière Jadco, c'est une compagnie, une entreprise familiale qui œuvre dans le domaine du développement immobilier depuis plus de 30 ans. On fait des projets qui répondent aux besoins de la communauté, qui s'adaptent aux secteurs, aux voisinages dans lesquels qu'on développe. On préconise des projets à développement durable, donc qui répondent aux besoins environnementaux.

Et on a acquis récemment un site qui est le Centre commercial de la Place Vertu. Place Vertu qui a un besoin de revitalisation, de modernisation et aussi on doit revoir la stratégie commerciale considérant, je pense que tout le monde est au courant de ça, la hausse de la popularité du commerce en ligne.

Et à travers tout ça, on veut consolider également une composante résidentielle, donc pour créer un milieu de vie complet, convivial et donc d'intégrer sur le site de façon

harmonieuse l'aspect commercial et résidentiel. Alors pour la suite, je laisserais la parole à Anne-Claire pour parler plus de règlement.

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

3035

Alors dans le PUM, on a identifié le secteur dans une affectation mixte, qui correspond tout à fait aux intentions du projet de redévelopper, en comparaison avec l'ancien projet... le plan d'urbanisme qui est toujours en vigueur, le résidentiel est autorisé, mais sous certaines conditions, donc là on reconnaît aujourd'hui que c'est autorisé de plein droit. Donc, on est heureux de voir cet ajustement-là dans le plan d'urbanisme.

3040

Il y a trois enjeux que je voudrais aborder dans le cadre de la présentation, la question du secteur d'opportunité du seuil minimal de densité. Il y a le niveau d'intensification et finalement les ratios de stationnement.

3045

Donc, pour la question du seuil minimal de densité, on est dans un seuil minimal identifié à 140 logements à l'hectare et on trouve que c'est relativement faible comme niveau, comme seuil minimal. On comprend que c'est un seuil minimal, mais conscient qu'il y a un projet de tramway qui est projeté oui, en 2050 qui devrait être opérationnel, mais c'est quand même un élément à considérer.

3050

Le site est déjà très bien desservi en transport en commun. On est à une certaine distance de la station Côte-Vertu, mais tout de même il y a le réseau de transport est quand même bien adapté.

3055

Le site présente un grand potentiel de développement. On a du côté est du boulevard Cavendish des tours résidentielles qui se sont construites dans la dernière décennie qui ont jusqu'à 12-13 étages dépassant largement la densité minimale de 140. On est conscients qu'à l'échelle de la Ville, les densités sont relativement faibles. Ce qui

3060 nous apparaîtrait plus réaliste dans le contexte où on se retrouve, ce serait d'avoir une densité de 200 logements à l'hectare minimum.

3065 Au niveau du secteur d'opportunité et le niveau d'intensification, on est dans un secteur d'intensification modéré et le site est tout un grand secteur qu'on appelle le secteur d'affaires de l'arrondissement. C'est un immense secteur qui... sa totalité est dans une intensification intermédiaire et quand vient le temps de traduire l'intensification intermédiaire en déterminant ça serait quoi la densité et la hauteur, on n'y arrive pas.

3070 En fait, si on regarde ce que le document complémentaire nous précise, c'est que quand on est un secteur à redévelopper, il faut regarder les séquences urbaines adjacentes à notre site.

3075 Les séquences urbaines adjacentes à notre site sont toutes vouées à du redéveloppement, donc on comprend que ce n'est pas des séquences urbaines de référence. Il faudrait aller voir ce qu'il se passe à l'extérieur du grand secteur d'opportunité et pour nous, on se questionne est-ce que c'est vraiment pertinent? Est-ce que c'est vraiment une référence que d'aller jusqu'à l'extérieur du grand secteur d'opportunité?

3080 Donc, c'est un peu, cette situation-là, elle n'est pas la seule, je pense, dans le PUM, mais elle est... on vit avec cette situation-là pour la Place Vertu et on ne comprend pas comment ça va se traduire et avec la question du seuil minimum de densité que je soulevais tantôt, concernant l'autre enjeu, bien on croit qu'un seuil de densité élevé pourrait... en fait, un niveau d'intensification élevé serait peut-être plus approprié pour le secteur. Quand on est dans un secteur d'intensification élevé, les paramètres sont quand même assez stricts à respecter.

3085 Ce sont des critères de PIIA objectifs, des critères de PIIA qui sont proposés dans le PUM et je pense qu'avec ces critères-là, on serait en mesure que notre site et

3090 l'ensemble du secteur pourrait être développé en respectant les enjeux d'intégration urbaine et de modulation, et cetera, donc ça nous apparaîtrait plus censé d'être dans un niveau d'intensification élevé ou en tout cas, à tout le moins que la question des séquences urbaines soit éclaircie.

3095 Mais encore là, même avec la séquence urbaine, notre inquiétude c'est tout le secteur et même le secteur environnement est quand même dans une faible densité, donc comment arriver à faire des projets comme celui qu'on retrouve sur Cavendish, entre autres, qui pour nous est notre référence, 12-13 étages de bâti résidentiel construit. Donc, intensification élevée et apporter des précisions aussi si ça reste intermédiaire, comprendre comment on peut définir notre COS et notre hauteur.

3100 Ensuite l'autre enjeu, c'est la question des ratios de stationnement. On est à l'extérieur des aires, des rayons de 750 mètres donc pour le site de la Place Vertu, pour le ratio résidentiel, une case par logement, c'est un ratio qui nous apparaît adéquat. On ne remet pas en question celui-là, mais pour le ratio commercial, c'est une case par 100
3105 mètres carrés de superficie qui est proposé dans le PUM et ce ratio-là, il est proposé partout dans la Ville, peu importe le secteur dans lequel on se retrouve, peu importe le type de commerce qu'on retrouve.

3110 Ce qui veut dire qu'on soit sur le Plateau Mont-Royal où il y a une densité quand même assez importante, versus Saint-Laurent ou même Lachine où on est beaucoup moins dense, c'est le même ratio qui s'applique. Donc pour nous il y a un arrimage qui devrait se faire pour considérer dans quel secteur on se retrouve et dans quel type de commerce on veut desservir.

3115 Oui on veut intensifier, amener une fonction résidentielle sur le site, donc tous ces résidents-là vont se déplacer à pied évidemment pour aller dans les boutiques parce que le centre commercial va rester en opération et on garde plus de la moitié des activités, et

c'est un centre qui est quand même mi-régional, que ce n'est pas le Carrefour Laval, mais il y a quand même en envergure et... Oui, d'accord.

3120

Et beaucoup de gens se déplacent en voiture pour aller à ce centre-là et vont continuer d'y aller. Les gens et les nouveaux résidents vont être à pied c'est évident, mais la clientèle actuelle va continuer d'y aller puis un magasin comme le Canadian Tire, bien généralement on va là en voiture en tout cas, on a besoin... à pied c'est plus difficile.

3125

Et l'autre élément par rapport aux ratios de stationnement, je soulevais le Canadian Tire, bien c'est un locataire qui dans son bail, a des engagements, des obligations en fait demande aux propriétaires de fournir juste avant qu'on se rend compte, l'exigence c'était de 5.4 cases par 100 mètres carrés et dans des négociations récentes, on a réussi à faire réduire le ratio de 4,3 par 100 mètres carrés.

3130

Donc, il y a un déséquilibre entre le une case par 100 mètres puis le 4,3. Je suis consciente que le 4,3 est peut-être élevé, mais c'est une condition dans un bail qui doit être respectée.

3135

Donc, est-ce que le projet de PUM peut prévoir des dispositions transitoires, d'une part transitoires en attendant que le tramway, qu'il y ait plus de densité, plus de service de transport collectif et qu'il y ait aussi une disposition dans un cas où on a un enjeu par rapport à un bail, bien qu'on autorise le respect du bail, mais qu'il y ait des mesures compensatoires qui puissent être mises en place, verdir le stationnement, c'est avoir des trucs...

3140

LA PRÉSIDENTE :

3145

O.K.

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

3150 ... plus pro développement durable pour compenser le ratio élevé dont les propriétaires sont obligés de respecter avec les locataires.

LA PRÉSIDENTE :

3155 Merci. Vous avez bien compris mes signes. Alors donc, si je comprends bien, parce que vous, je n'ai même pas besoin de vous poser la question, vous avez bien répondu, vous avez répondu des mesures compensatoires, ça pourrait être un bon compromis...

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

3160 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

3165 ... pour le stationnement.

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

Oui.

3170 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc comme du verdissement, qu'est-ce que ça pourrait être d'autre?

3175

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

Bien je ne sais pas, ça pourrait être le verdissement, ça pourrait être tout ce qui est relié à des aménagements écoresponsables sur le site.

3180

M. MATHIEU MELANÇON :

Bien en fait, un exemple, si on redéveloppe dans un îlot de chaleur, ce qui est préconisé bien sûr par les villes qui est une stratégie super intelligente, bien sûr ça demande de réduire le nombre de case de stationnement, donc ça va de soi qu'on doit revoir les baux de tous les locataires et parfois c'est impossible.

3185

Donc, c'est comme une contradiction, on ne peut pas redévelopper un site si on est pris légalement avec des ratios qui sont minimums. Donc, on doit faire, la majorité des temps certains stationnements étagés, mais qu'est-ce qu'on peut faire, c'est de couvrir les stationnements avec un toit, donc verdis, donc on élimine les îlots de chaleur, on a plus de case, mais en même temps on s'assure qu'il y ait du verdissement puis qu'il y ait moins d'îlots de chaleur sur le site. Donc, c'est compensatoire par rapport à garder un ratio qui est plus élevé que le 1 dans 1 000 qui ne serait pas viable.

3190

3195

LA PRÉSIDENTE :

Et toujours à propos du stationnement, comment vous pourriez négocier avec des locataires qui ont certaines exigences?

3200

M. MATHIEU MELANÇON :

Bien en fait, c'est ça, les baux sont très, sont bien rédigés et dans plusieurs des cas, à moins qu'il y ait une bonne foi des locataires, ce n'est pas possible de réduire plus

3205 bas que les niveaux qui sont prescrits dans le bail. Et quand qu'on en a, c'est peut-être une chose, mais Place Vertu, qui se retrouve avec plusieurs dizaines, voire au-dessus de 100 locataires, revoir ça, passer de 4 à 1 par 1 000 c'est impossible. Donc, c'est quelque chose qui bloque complètement le développement.

3210 **LA PRÉSIDENTE :**

Et de 4 à 2, est-ce que ça pourrait? C'est faisable?

M. MATHIEU MELANÇON :

3215

On a déjà réduit, comme que Madame...

LA PRÉSIDENTE :

3220

Oui.

M. MATHIEU MELANÇON :

... Lefebvre elle a dit...

3225

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

3230

M. MATHIEU MELANÇON :

... de 5,4 à 4.

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

3235

4,3.

M. MATHIEU MELANÇON :

3240

4,3, oui, par 100 mètres carrés et ça a été très difficile. Donc à 2, ça ne serait pas viable, non.

LA PRÉSIDENTE :

3245

O.K.

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

Et il y a eu une compensation financière qui a été exigée par le...

3250

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Je comprends.

3255

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

C'est très très très dur...

LA PRÉSIDENTE :

3260

O.K.

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

3265 ... dans ce genre de contexte et les...

LA PRÉSIDENTE :

C'est ce que je comprends.

3270

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

.. Baux sont sur de très longues périodes aussi et ça reste des locataires intéressants aussi puis on a besoin de ces commerces-là.

3275

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

3280

M. MATHIEU MELANÇON :

Puis dans le secteur qu'on est, le 1 par 1 000 ce ne serait même pas quelque chose qui serait monnayable pour les locataires, ils ne voudraient juste pas s'aménager dans notre commerce parce qu'ils savent qu'il n'y aurait pas assez d'espace pour les gens pour venir à leur commerce. Donc, ce n'est même pas juste une question de monnayer par rapport au bail existant, il n'y aurait pas d'intérêt de leur part à venir s'implanter chez nous.

3285

LA PRÉSIDENTE :

3290

Christian.

LE COMMISSAIRE :

Ça va, merci.

3295

LA PRÉSIDENTE :

Ça va?

3300

LE COMMISSAIRE :

Oui.

3305

LA PRÉSIDENTE :

Marie-Claude?

LA COMMISSAIRE :

3310

Oui. J'en profite juste pour... Vous parlez de diversifier, encore une fois c'est j'entends d'avoir des balises un peu plus flexibles dépendamment non pas des projets, mais de secteurs, c'est un peu ça que vous voulez mentionner?

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

3315

Bien en fait...

LA COMMISSAIRE :

3320

Là je parle en termes de stationnement, on va dire.

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

Oui, oui, bien je pense que les deux aspects doivent être considérés, dans quel secteur on se retrouve dans la Ville et selon le type de commerce aussi.

3325

LA COMMISSAIRE :

Oui.

3330

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

Un magasin comme Canadian Tire, un magasin comme un marché d'alimentation, n'a pas nécessairement besoin des mêmes ratios qu'un café par exemple. Ça fait qu'il y a un exercice, une réflexion à apporter, mais...

3335

LA COMMISSAIRE :

Oui, d'accord, oui, O.K. Et en même en temps en termes de réalisation du transport actif et tout ça, c'est de phasage?

3340

Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :

Bien écoutez...

3345

LA COMMISSAIRE :

Est-ce que c'est ça?

3350 **Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :**

... les ratios pourraient être moins exigeants aujourd'hui, l'être un petit peu plus dans dix ans peut-être et quand le service de transport structurant arrive, bien là il y a encore une réduction qui pourra être amenée.

3355

LA COMMISSAIRE :

Merci.

3360 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors c'est bon pour nous. Merci beaucoup encore une fois d'être venus partager vos idées et vos projets avec nous. Alors bonne fin de journée.

3365 **Mme ANNE-CLAIRE LEFEBVRE :**

Merci.

M. MATHIEU MELANÇON :

3370

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3375

Au revoir.

M. MATHIEU MELANÇON :

3380

Au revoir.

LA PRÉSIDENTE :

3385

Et nous revenons dans un petit instant.

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER

Bâtir son quartier

3390

LA PRÉSIDENTE :

3395

Merci beaucoup d'être là. Au moment où je vous donnerai la parole, je vais vous demander de vous identifier s'il vous plaît et de préciser l'organisation que vous représentez. Bien sûr, vous disposez de dix minutes pour votre présentation. Après huit minutes, je vous ferai un petit signe, vous comprendrez qu'il faut conclure. Après quoi nous disposerons, nous, de quelques minutes pour vous poser des questions. Et nous avons lu le document que vous avez soumis. Alors nous vous écoutons.

3400

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

3405

Donc, Jean-François Gilker du groupe de ressources techniques Bâtir son quartier et en trois mots, le groupe de ressources techniques, c'est un organisme communautaire qui soutient la réalisation de projets d'immobiliers communautaires, beaucoup de logements, mais d'autres types d'immobiliers. Depuis une quarantaine d'années, on a fait un peu plus de 450 projets et 15 000 logements, donc vous comprendrez donc

qu'essentiellement notre présentation et notre mémoire portent sur l'habitation et particulièrement sur l'habitation communautaire et sociale.

3410

Donc sur le PUM de façon générale, bien on trouve que c'est un bon projet. Un projet qui en continuité de celui de 2004 et évidemment ce que l'on constate dans le présent PUM, c'était déjà présent en 2004 toute la question des changements climatiques est très présente puis vient structurer fortement le document. C'est une notion qu'on ne pouvait pas échapper, il fallait vraiment la mettre au cœur des réflexions et ça paraît à travers, dans ce document-là.

3415

De travailler sur les changements climatiques et sur les conditions de la transition écologique devait aussi implicitement amener la Ville à inclure dans son plan d'urbanisme toute la question du transport et de la mobilité, ce que l'on retrouve là. Je ne parlerai pas de transport et de mobilité, ce n'est pas notre force, ce n'est pas notre spécialité. Tout ce que je dirais c'est que c'est très ambitieux. Le réseau structurant de transport collectif qui apparaît dans ce document-là et qu'on vise pour 2050, tant mieux, on va souhaiter d'arriver à un tel réseau structurant.

3420

3425

Donc, au-delà de cette ambition qui apparaît au niveau du transport collectif, au niveau des cibles que le PUM se donne en matière de développement de logement communautaire et dit hors marché – puis là je vais dire hors marché même si on a été convaincus par Vivre en ville que ce n'était peut-être pas le terme le plus approprié, mais c'est celui qu'on utilise maintenant. Donc des cibles qui nous apparaissent intéressantes, même ambitieuses en termes de production de logement dit hors marché notamment de logements sociaux et communautaires où on annonce 75 %, que la cible c'est que 75 % de ces logements hors marché soient de nature sociale et communautaire.

3430

3435 Notre compréhension des définitions du logement social pour répondre essentiellement aux ménages des deux premiers quintiles, à peu de chose près selon les graphiques, donc grosso modo 40 % des ménages parmi les moins fortunés.

3440 Donc cette cible-là on la trouve ambitieuse parce que c'est à terme 20 % du parc qui serait hors marché, c'est le souhait. Ce qui implique grosso modo l'ajout de 160 000 logements sur l'horizon 2050 hors marché et là-dessus les proportions ça donnerait à peu près 105 000 logements sociaux, 56 000 autres logements hors marché, donc 6 000 logements par année, 4 000 sociaux, 2 000 hors marché.

3445 Et évidemment, la Ville de Montréal c'est un peu comme pour le transport collectif ou les réseaux structurants de transport collectif, ce n'est pas nécessairement elle qui a tous les moyens de faire les investissements qui sont requis dans ce domaine-là. Donc, a besoin évidemment pour atteindre ces cibles-là, que l'on partage, qu'on espère atteindre, mais évidemment on va avoir besoin de l'appui important des gouvernements supérieurs pour y arriver.

3450 Donc des cibles importantes, des cibles ambitieuses que l'on partage et évidemment qu'on est contents de voir apparaître. Ça nous apparaît, tout le monde le dit, on vit une crise du logement notamment une crise du logement abordable et abordable pour tous les ménages essentiellement et les ménages de premier quintile pour eux c'est encore un petit peu plus difficile d'y arriver.

3460 Donc, l'objectif de rendre des logements, mais abordables maintenant plutôt que dans 10, 15 ou 20 ans pour nous c'est un objectif important, donc essayer de produire des logements qui répondent aux besoins des ménages.

Quand on regarde un petit peu la composition des ménages, on voyait que plus de 45 % des ménages qui occupent des logements en 2020 sur le territoire de la Ville de

3465 Montréal, ont un revenu de moins de 60 000 dollars. Difficile d'imaginer qu'on deviendra propriétaire.

3470 Et à 60 000 dollars quand on regardait un taux d'effort de 30 %, ça correspond, grosso modo, à une capacité de payer un loyer de 1 500 dollars, ce qui correspond à peu de choses près, au niveau de loyers qui sont atteints dans des programmes de financement gouvernementaux comme le dernier programme du Gouvernement du Québec, là, le PHAQ, Programme d'habitation abordable du Québec.

3475 Donc ce qu'on constate, 45 % des ménages ont le besoin d'un soutien important de ce type-là pour être capable de se loger et si on imagine que 60 000 dollars c'est un revenu de ménage qui ne te permettrait pas l'accès à la propriété, je ne suis pas certain non plus qu'à 80 000 dollars on y arrive. Potentiellement peut-être même pas à 100 000, donc on voit que les besoins sont importants et que les capacités financières ne sont pas toujours au rendez-vous et que conséquemment, bien il faut prévoir aussi des outils qui sont adaptés.

3480 En termes d'outils, donc j'ai un petit peu parlé du financement. Il y a d'autres outils qui nous permettent aussi d'atteindre, de favoriser ces cibles et certains outils qui sont sous le contrôle de la Ville de Montréal, entièrement ou en tout cas largement, notamment des outils qui apparaissent dans le PUM.

3485 Donc quand on pensait à 2004, de les voir les recommandations qu'on faisait à l'époque et on disait : « Mon Dieu, en 2004 on n'avait même pas la stratégie d'inclusion. » Elle était en réflexion, mais elle n'existait pas, et évidemment pas le Règlement sur les métropoles mixtes.

3490 Ce que l'on constatait en 2004 quand on essayait de voir quelle façon la Ville peut soutenir l'arrivée de logements sur les terrains, dans un marché en compétition, à travers

3495

quelque chose qui allait ressembler à la stratégie d'inclusion, bien c'était effectivement de se dire, dans la mesure où il y a des grands projets qui se développent, si on a un zonage qui est un peu différent de notre vision du plan d'urbanisme.

3500

Donc, si on fait du down zoning, puis ça va devenir un outil intéressant pour permettre la mise en œuvre puis l'application de ce qui est devenu la stratégie d'inclusion du logement social dans les grands projets.

3505

En termes de volume, ça a fonctionné. Cette approche-là a permis de dépasser les cibles qui étaient visées à l'époque. En termes d'échéancier, ce n'est pas une méthode qui est très optimale, il faut le reconnaître. Donc toujours aller en négociation et en modification de zonage, ce n'est pas le meilleur... la procédure la plus rapide pour faire avancer les projets.

3510

Donc on espère qu'avec le règlement sur les métropoles mixtes, la Ville s'est donné un outil qui lui donne plus de souplesse. Ce qu'on souhaite voir c'est effectivement une réglementation de zonage qui va peut-être être, ou en tout cas, qu'on constatera un peu moins d'écart entre le règlement de zonage et la vision qui va émerger du PUM.

3515

Dans les autres outils qui nous permettent peut-être ça, bien c'est effectivement le règlement le zonage incitatif, le zonage différencié va être des outils intéressants et la Ville de Montréal s'est donné des banques de terrain. Alors ce sont tout autant d'outils qui sont intéressants et qui peuvent faire en sorte qu'on va arriver à arriver à des processus, je dirais des processus de mise en œuvre des projets qui vont peut-être être un petit peu plus rapides.

3520

Évidemment, j'entendais les présentations antérieures où on parle de la notion d'intensification qui est une nouvelle notion qui va demander à tout le monde de réfléchir, essayer de trouver la meilleure façon de se l'approprier et ça va être tout un défi dans les

3525

arrondissements de mettre en œuvre ces notions-là dans leur nouvelle réglementation de zonage, mais c'est possiblement aussi des outils qui vont nous permettre d'arriver avec des projets dont la volumétrie va être plus intelligente, plus harmonieuse en fonction des secteurs d'insertion où elles vont se présenter. Voilà.

LA PRÉSIDENTE :

3530

Merci beaucoup. Alors avant de céder la parole à mon collègue, vous avez parlé d'hors marché et je fais le geste...

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

3535

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

3540

Parce qu'il y a eu beaucoup, on a beaucoup entendu parler de discussions d'hors marché versus sans but lucratif, logement sans but lucratif. Alors on nous a proposé justement cette appellation-là plutôt que l'appellation hors marché. qu'est-ce que vous en pensez, vous?

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

3545

Bien ce que je comprends de l'intention quand on parlait d'hors marché c'était effectivement de parler de logements à but non lucratif.

LA PRÉSIDENTE :

3550

Et d'adopter l'appellation sans but lucratif, est-ce que c'est...

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

C'est la vieille appellation.

3555 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est la vieille appellation...

3560 **M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :**

OSDL qui est devenue OBNL.

LA PRÉSIDENTE :

3565 ... alors qu'on nous l'a présentée comme étant nouvelle.

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

3570 Oui, oui, oui, c'est ça. En fait, non, non. Donc les OSBL, il y a 50 ans on parlait des OSBL, des organismes...

LA PRÉSIDENTE :

3575 Oui.

3580 **M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :**

... sans but lucratif pour toutes sortes de raisons, notamment de dire, moi je suis un organisme qui n'a pas de but, les gens trouvaient ça un peu étrange alors c'est devenu des OBNL...

3585

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

3590 **M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :**

... des organismes à but non lucratif.

LA PRÉSIDENTE :

3595

Oui.

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

3600

Ceci étant dit, donc oui j'ai l'impression que quand on parle d'hors marché, on parle de propriétés détenues par des organismes à but non lucratif dont l'objectif n'est pas de remettre en vente la propriété, ni de maximiser un quelconque rendement, mais simplement d'offrir le meilleur logement possible au meilleur coût possible.

3605

LA PRÉSIDENTE :

Donc ça veut dire exactement la même chose?

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

3610

Tout à fait.

LA PRÉSIDENTE :

3615

Parce que certains proposent d'utiliser sans but lucratif, mais on y reviendra.

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

3620

Oui, c'est ça. C'est ça, on y reviendra.

LA PRÉSIDENTE :

On y reviendra.

3625

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

Mais c'est...

LA PRÉSIDENTE :

3630

Merci. Christian?

LE COMMISSAIRE :

3635

Oui merci. Vous disiez donc à la presque toute fin de votre présentation, la nécessité qu'on réfléchisse ensemble avec les arrondissements sur la notion d'intensification, comment... Je pense qu'effectivement il y a des cibles d'intensification qui

vont devoir réfléchir comment on va réfléchir avec les arrondissements? Et il y a-tu un mécanisme auquel vous pensez?

3640

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

Bien de toute façon, un mécanisme c'est justement t'sais relativement rapide puis j'entendais la présentation qui était faite sur notamment Place Vertu. Oui, c'est vrai qu'il y a des choses dans cette nouvelle approche qui pourra potentiellement, n'est pas tout à fait en cohérence avec la réalité et la réalité du terrain puis avec les objectifs qui sont poursuivis derrière ça.

3645

Par ailleurs, j'ai l'impression que de façon générale, puis là quand je regarde les secteurs d'intensification douce, tous sont les 5^e avenue dans Rosemont, bon, essentiellement un secteur d'intensification douce ça ressemble à ça et c'est tout à fait correct, adéquat. Je veux dire, de façon générale bien on prend ce qu'on voit sur la 5^e avenue puis on va aller à un étage de plus puis ça va s'arrêter là puis ça m'apparaît tout à fait correct. Ça ne veut pas dire que ça va fonctionner partout...

3650

3655

LE COMMISSAIRE :

Exact.

3660

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

... et qu'effectivement il y aura potentiellement à l'occasion des ajustements. Ce qui n'empêchera pas d'aller en modification de zonage, ce qui n'empêchera pas d'aller... sauf que l'idée c'est ça, plutôt que ça devienne presque la norme, quand on veut faire quelque chose, de dire, bien il y a à peu près plus rien qui est conforme au zonage, puis le zonage n'est absolument pas conforme au plan d'urbanisme non plus, bien

3665

potentiellement on est en train de zoner des outils qui ont plus de finesse, comme le Règlement sur la métropole mixte, comme le zonage incitatif, comme le...

3670 Donc, des outils beaucoup plus fins qui vont faire en sorte que j'espère, donc ce que je disais, le zonage va être beaucoup plus proche de la vision énoncée puis présentée dans le plan d'urbanisme et avec le recours à des processus de modification réglementaires qui vont devenir plutôt l'exception que la norme.

3675 Et c'est pour ça que je trouve que l'approche de l'intensification douce, intermédiaire ou élevée, même si elle est compliquée, puis je suis d'accord quand on regarde certaines séquences urbaines, on se dit je ne vois pas comment ça va s'appliquer non plus, mais...

3680 **LE COMMISSAIRE :**

 Mais vous êtes d'accord avec le...

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

3685

 Avec l'approche?

LE COMMISSAIRE :

3690

 Oui, l'approche.

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

3695

 ... puis t'sais, il y a 20 ans quand on parlait du plan 2004 on se disait, il faudrait trouver une manière de travailler sur des bonus de hauteur et de densité pour essayer de

respecter des volumes qui sont plus intéressants. Généralement, ce n'est pas la superficie totale de plancher à construire avec laquelle on n'est pas à l'aise, c'est de la façon dont cette superficie-là puis les volumes se présentent dans le paysage urbain.

3700 C'est tout un exercice qui a été fait dans le sud-ouest autour du PPU Griffintown pour effectivement ramener ces notions-là en disant « hey là, là, là, avec le zonage qu'on a actuellement, on arrive avec des projets qui maintenant sont de plein droit avec des volumes qui ne sont pas brillants. » Les promoteurs eux-mêmes disaient : « Là vous m'obligez à faire ce genre de chose-là alors qu'avec les mêmes superficies à construire,

3705 on pourrait dégager des espaces, amener de la lumière, donner du rayonnement. »

Donc voilà, c'est un peu ce que je vois dans cette intention de travailler, d'amener la notion d'intensification douce, intermédiaire et élevée, mais évidemment c'est tout un nouveau langage à apprendre, à s'approprier puis ça va prendre le temps que ça va

3710 prendre pour le faire, mais je pense que ça va dans la bonne direction et oui, donnons-nous des mécanismes de révision qui vont nous permettre de faire en sorte que la lettre suive l'esprit, ce qui ne sera pas nécessairement une évidence dans un premier temps.

LA PRÉSIDENTE :

3715 As-tu une autre question?

LE COMMISSAIRE :

3720 Rapidement, vous avez parlé dans la première partie de la nécessité que les gouvernements s'impliquent davantage dans la construction de... dans l'abordabilité, disons ça comme ça. Est-qu'en l'absence de ces investissements-là attendus, c'est quoi la solution? Qu'est-ce qu'il va y avoir comme modèle? Est-ce que par exemple le privé pourrait être impliqué? Comme, avez-vous...

3725 **M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :**

Donc, tout le monde cherche des chemins, on ne prend pas nécessaire toujours les mêmes chemins qu'il y a 20 ans, 25 ans ou 30 ans. Il y a quelque chose qui demeure, par ailleurs. Si on veut être capable d'offrir des logements, des deux chambres à coucher à 1 000 dollars de loyer, on ne s'en sort pas et il va falloir que les gouvernements soient au rendez-vous; ça c'est sûr et certain.

Et après ça, de voir de quelle façon ça peut se moduler, de quelle manière, mais de regarder des prêts patients, des prêts à super longs termes, ce que j'énonce c'est pour faire un logement un deux chambres à coucher qui va coûter 1 000 piastres de loyer par mois, ça prend de l'argent gratis quelque part. Ça fait que ça peut être un prêt de 100 ans, mais ce n'est pas loin d'une subvention.

Donc, mais il y a, après ça l'approche qui est en place depuis que Montréal a commencé à réfléchir sur son chantier, Montréal abordable, la réflexion par rapport au quintile, bien elle a quelque d'intéressant. Tout le moins, de présenter par segment les besoins puis les mesures pour soutenir certains segments, ce ne sont pas nécessairement les mêmes et c'est correct d'accorder à chacun des segments, un soutien qui peut être différencié puis qui est proportionnel aussi à la réalité de ces besoins-là.

Ce que je souhaite amener, c'est-à-dire il faut que tout le monde soit capable de se loger à Montréal, pas juste les pas riches puis pas juste les gens plus fortunés. Il faut que la Ville continue. Ce n'est pas mal le sens de la Ville de Montréal, c'est pas mal ce qui fait son caractère une peu unique. La Ville offre à tout le monde une place pour se loger adéquatement – en tout cas à ce jour – il faut faire attention que cette réalité demeure dans le temps et il faut donc s'assurer de trouver une manière de ne pas déshabiller Paul pour habiller Jacques, Jacqueline, Pierrette ou qui que ce soit. Voilà.

LA COMMISSAIRE :

3755

Oui, une petite question, dans une de vos recommandations, je vais vous la lire rapidement : « Que la Ville développe un programme structurant destiné à favoriser les projets d'équipements collectifs tels des pôles et des centres communautaires qui permettraient aux organismes communautaires le coût de se loger adéquatement pour offrir leur service de proximité aux usagers. » Dans quelle mesure? Où est-ce que vous pourriez prioriser ces pôles-là en termes de réalisations, selon vous?

3760

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

3765

Pour moi, ces pôles-là doivent suivre la population, donc assez clairement, là où se trouve la population aujourd'hui et là où elle va se trouver dans l'avenir, tout simplement. Donc c'est ça.

LA COMMISSAIRE :

3770

Est-ce qu'il y a des secteurs en particulier que vous pouvez nommer ou?

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

3775

Bien l'ensemble des quartiers montréalais, en fait, quand on parle de ça souvent on parle des organismes communautaires, associations diverses et groupes qui soutiennent...

LA COMMISSAIRE :

3780

Oui, qui soutiennent.

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

3785 ... la vie, donc à l'intérieur des quartiers on a déjà des regroupements puis des tables de quartier qui réfléchissent beaucoup à ces aspects-là. La plupart des groupes de ces quartiers-là, ont un enjeu maintenant par rapport à leurs locaux.

3790 Donc comment on doit répondre aux besoins de ces organisations-là? Les services municipaux de la Ville sont bien au fait des besoins de ces organismes-là. Tout ce qu'on dit c'est qu'il faut s'assurer de les loger là où ils sont déjà et bien on a de la population qui s'en vient dans certains secteurs qui vont être redéveloppés, il faut s'assurer aussi que ces secteurs-là vont être capable d'accueillir.

3795 Quand on parle des nouveaux sites et des grands sites, souvent on se dit c'est de valeur que les écoles soient planifiées juste une fois que les logements sont construits, bien c'est un peu la même chose pour les autres types d'espace.

LA COMMISSAIRE :

3800 Donc ça serait peut-être les secteurs plus en déficit que vous...

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

3805 Notamment.

LA PRÉSIDENTE :

3810 Bien.

LA COMMISSAIRE :

Merci.

3815

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup et merci beaucoup d'avoir accepté de venir discuter avec nous et de partager vos idées. Alors je vous souhaite une bonne fin de journée.

3820

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

Merci, à vous également.

3825

LA PRÉSIDENTE :

Et merci encore. Au revoir.

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

3830

Au revoir.

LA PRÉSIDENTE :

3835

Alors nous revenons dans un petit instant.

3840

**Mme GENEVIÈVE MATTE, Mme KARINE BOUCHER, M. SAMEER HAIDARI et Mme
CAMILLE HUPPÉ,**
Groupe étudiant

3845

LA PRÉSIDENTE :

3850

Alors bonjour et bienvenue. Je vous donnerai la parole dans quelques instants, en attendant je vous informe que vous disposez de dix minutes pour votre présentation. Après huit minutes, je vous ferai un petit signe et vous comprendrez que vous devez conclure. Et période après laquelle, les commissaires disposeront de quelques minutes pour vous poser des questions. Et nous avons lu le document que vous avez soumis à la consultation. Alors encore une fois bienvenue et la parole est à vous.

3855

Mme CAMILLE HUPPÉ :

3860

Bonjour, donc on voulait tout d'abord vous remercier de nous accueillir aujourd'hui. Nous sommes un groupe d'étudiants du baccalauréat en urbanisme à l'UQAM. Donc je nous présente. On a Karine, on a Sameer, on a Geneviève et moi-même, Camille.

3865

Donc, aujourd'hui nous allons vous présenter notre projet sur la connectivité entre Laval et Montréal, ainsi que la Couronne Nord. Parfait. Donc, c'est sans surprise, on vit dans un contexte où les défis sociaux et environnementaux sont omniprésents. Donc, la transition écologique et le développement durable devient une priorité.

On soutient tout ce qui est mentionné dans le PUM 2050 et on vise surtout, là, à la carboneutralité. Donc, en ce sens, ce qui nous pousse, dans le fond, à trouver des

3870 solutions pour réduire la dépendance à la voiture, mais aussi favoriser un transfert pour un transport qui est beaucoup plus actif et collectif.

Donc comme je l'ai mentionné, nous sommes fortement en accord avec le PUM 2050. Cependant, on y retrouve là des lacunes au niveau de la connectivité entre Montréal, Laval ainsi que la Couronne Nord.

3875

Donc, au niveau de nos propositions, elles reposent surtout sur le concept de l'intermodalité qui, dans le fond, permet aux passagers de passer d'un mode de transport à un autre de manière beaucoup fluide et efficace.

3880

Donc, pour vous aider à visualiser le tout, donc la carte qu'on a créée juste pour vous aider à la comprendre, ici les lignes qui sont en continu, c'est le réseau qui est existant et les lignes en pointillés, c'est nos propositions.

3885

Donc, on a la première proposition qui est en orange, dans le fond, c'est on propose de prolonger la ligne orange de métro. On a aussi la deuxième proposition qui est en verte, celle-ci dans le fond c'est on propose une nouvelle ligne de tramway. On aurait aussi la troisième proposition qui est en jaune ici, qui serait de favoriser la connexion de Laval et le train de l'est, et on aurait aussi comme dernière proposition, qui est en brun sur la carte, favoriser une connexion des transports collectifs au niveau du pont Pie-IX.

3890

Mme GENEVIÈVE MATTE :

3895

Premièrement pour la première proposition, on parle de prolonger la ligne orange. On s'est beaucoup basé aussi sur le plan de mobilité durable 2031 de Laval, qu'eux dans le fond ils proposaient deux stations, bien rallonger la ligne orange du côté Montmorency pour rajouter deux stations de métro sur les axes assez importants dont Daniel Johnson puis Saint-Martin.

3900

Puis ils voulaient aussi rajouter une ligne qui est perpendiculaire à celle-ci qui probablement va se connecter au réseau de Montréal, donc soit à la ligne orange ou à la ligne bleue. Ce n'était pas vraiment indiqué, mais on présume.

3905

Puis dans le fond nous, on trouve ça vraiment une bonne idée de rajouter des stations de métro, mais on trouve que ce n'est pas des points stratégiques nécessairement en raison d'un coût énorme, entre autres, pour la station qui passe en dessous de la Rivière-des-Prairies.

3910

Donc nous on proposerait de rallonger la ligne orange, mais du côté de Côte-Vertu, donc de Côte-Vertu à la station de REM Bois-Franc qui permettrait justement une connectivité entre les deux moyens de transport lourd qui est le REM et le métro.

3915

Puis notre deuxième proposition qui vient lier le tout, ça serait de rajouter une ligne de tramway qui part de la station Bois-Franc et qui se relierait soit à la future ligne de tramway de Laval puis si c'est, vu que c'est encore en décision, peut-être plus la mettre pour la relier à la station de métro Montmorency ou de la Concorde puis comme ça, ça pourrait permettre de créer une boucle au niveau des réseaux des transports.

M. SAMEER HAIDARI :

3920

Alors pour ce qu'il en est de la connectivité avec Laval puis la Rive Nord, le Plan d'urbanisme de Montréal devrait miser sur une approche qui est polycentrique avec des pôles émergents comme celui de Laval. Cela demande, entre autres, des infrastructures facilitant les déplacements inter-pôles justement.

3925

Historiquement, le PUM se focusse sur l'accessibilité au Centre-Ville de Montréal, un pôle économique et culturel qui est important, mais cependant ça, ça limite la population à une seule destination pour ces affaires-là.

Nous on pense qu'on est présentement dans une évolution polycentrique où il y a l'apparition de pôles secondaires comme justement celui que j'ai mentionné, celui à Laval qui apporte de nombreux logements, d'emplois et de scènes culturelles.

3930

Donc le défi actuel ça serait d'adapter nos infrastructures de transport pour faciliter non seulement l'accès à Montréal, mais aussi le déplacement inter-pôles, donc pas juste le pôle de Montréal, mais celui de Laval aussi par exemple.

3935

Un exemple de solution de ça, ça serait justement le train de l'est de Laval, qui partirait de la gare de la Concorde à Repentigny et qui se connecterait aussi au SRB Pie-IX renforçant ainsi la connectivité régionale.

3940

Le train de l'est miserait énormément dans le renforcement puis l'accessibilité. Le train de l'est de Laval améliore la connectivité régionale et offre aux résidents en périphérie du Centre-Ville de Montréal plus d'options. Donc des pôles secondaires ne viendraient pas enlever quoi que soit au pôle du Centre-Ville de Montréal, au contraire ça serait complémentaire, ça viendrait justement alléger par exemple les infrastructures de transport qu'on a, les désaturer et répartir ça uniformément sur l'ensemble de la région métropolitaine.

3945

Donc, il y aurait un impact économique, évidemment, le train de l'est soutient le développement économique de Laval en facilitant l'accès à des emplois, logements et ressources, la mobilité durable aussi.

3950

Donc, en ayant un tracé de train de banlieue qui se connecte de la Rive-Nord à Montréal, en passant par Laval, puis en s'arrêtant à la station de la Concorde, on viendrait diminuer la nécessité de stationnement incitatif. Les gens de la Couronne Nord pourraient directement prendre le train pour pouvoir se rendre, au lieu de devoir conduire jusqu'à une station de métro et laisser leur automobile là.

3955

Il y aurait aussi des avantages pour les résidents en périphérie. Ceux-ci sont restreints à peu d'options, ça, ça viendrait donner des modes de transport alternatifs au transport qui est déjà présent puis il y aurait une interconnexion stratégique en rejoignant le SRB Pie-IX et puis ça améliore aussi l'accès à Montréal.

3960

Mme KARINE BOUCHER :

O.K. Ça marche. Donc pour la quatrième et dernière proposition qu'on fait aujourd'hui, ça consiste à connecter les différents modes de transports collectifs afin d'offrir une meilleure connexion entre Montréal et Laval.

3965

Donc, ça consiste à un tramway au niveau du pont Pie-IX. Ça, dans le fond, ça l'a comme but d'établir une liaison directe avec le projet de tramway de l'est de l'ARTM avec Laval. Ce trajet aussi se connecterait aussi à des futurs projets envisagés par la Ville de Laval dont un projet de type tramway d'est en ouest sur le boulevard de la Concorde ou sur le boulevard Saint-Martin.

3970

Donc, sur l'image, c'est le petit trait en pointillés brun. Bien que le SRB soit déjà en place sur le boulevard Pie-IX, le tramway qu'on propose représente une avancée significative en matière de connectivité. Ça facilite notamment les déplacements transversaux de la population de Montréal-Nord vers les différents pôles urbains de la Ville de Laval, et ça facilite aussi les déplacements de la population Lavalloise vers les différents pôles d'emplois à Montréal par exemple.

3975

Puis ce mode de transport plus lourd que des autobus, par exemple, ça renforce l'intégration des différents modes de transports collectifs auprès de la population.

3980

Donc pour conclure, le manque de connectivité entre Laval et Montréal c'est un défi majeur pour la mobilité sur le territoire montréalais de Laval et aussi la Couronne Nord.

3985 Le PUM ne semble pas prendre suffisamment en compte l'importance de cette
liaison, en négligeant cette connexion, ça peut freiner le développement économique,
augmenter la congestion routière, la dépendance à la voiture ainsi que les GES,
l'augmentation des gaz à effet de serre. Donc, nos propositions viennent promouvoir une
mobilité durable et plus respectueuse pour l'environnement. Donc voilà, merci.

3990

LA PRÉSIDENTE :

Bien merci beaucoup, je pense que vous aviez répété, que vous saviez que vous
seriez à l'intérieur de dix minutes, je pense. Je n'ai pas eu besoin de vous faire de grands
3995 signes pour conclure. Alors merci beaucoup.

Juste une question technique de vous poser une autre question plus capitale peut-
être. Le tramway en fait, vous verriez le tramway sur le boulevard Pie-IX en remplacement
du SRB?

4000

M. SAMEER HAIDARI :

Bien dans le fond, on est, t'sais, on est conscient que le SRB vient desservir quand
même assez bien la population, cependant si par exemple je dis qu'il y aurait du trafic,
4005 admettons qu'il y aurait beaucoup de personnes à une station du SRB, tu aurais une
cinquantaine de personnes qui montent dans un bus, les autres ne vont pas monter dans
le deuxième évidemment, ils vont prendre leur chance avec le premier, ce qui va créer plus
de temps, t'sais débarquer le monde, faire rembarquer ce monde-là.

4010 Le second bus va peut-être arriver derrière lui et puis ça va créer un espèce de
tramway en tant que tel, donc nous on pense qu'on devrait relier Laval et Montréal par le
SRB et graduellement dans le futur de remplacer le SRB par ce tracé de tramway là qui
prendrait sa place.

LA PRÉSIDENTE :

4015

En utilisant la voie...

M. SAMEER HAIDARI :

4020

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

... en transformant la voie du SRB...

4025

M. SAMEER HAIDARI :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

4030

... avec des rails?

M. SAMEER HAIDARI :

4035

Oui, ça pourrait être une option.

LA PRÉSIDENTE :

4040

O.K. Mon autre question, vous, en fait vous voulez lier Laval, Montréal et la Rive Nord donc la Couronne Nord. Il y a une multitude d'intervenants, alors qui seraient les porteurs de projet dans un cas comme celui-là?

M. SAMEER HAIDARI :

4045 Alors je pense que chaque municipalité devrait s'y mettre dedans. C'est souvent
des questions qui sont soulevées, qui viennent freiner à ces projets-là. Je pense qu'on
peut créer des projets vraiment ambitieux puis souvent s'acharner à ces enjeux-là,
peuvent venir ralentir ces projets-là justement, mais je pense qu'il devrait y avoir une
meilleure... un meilleur discours entre chaque municipalité pour pouvoir rémunérer cette
4050 connectivité-là.

LA PRÉSIDENTE :

4055 Mais le *leadership* devrait être entre les mains de qui parce que si tout le monde
met l'épaule à la roue, ce qui est souhaitable, mais est-ce que quelqu'un devrait
chapeauter tout ça pour faciliter la réalisation et la mise en œuvre?

M. SAMEER HAIDARI :

4060 Bien en ce moment, t'sais c'est l'ARTM qui est au-dessus de pas mal la région
métropolitaine de Montréal...

LA PRÉSIDENTE :

4065 O.K.

M. SAMEER HAIDARI :

4070 ... je pense que ça devrait donc rester l'ARTM qui devrait se...

LA PRÉSIDENTE :

Bien, merci. Marie-Claude?

4075

LA COMMISSAIRE :

Oui. L'interconnectivité, donc on commence par quoi dans votre proposition? Ça serait quoi la première réalisation?

4080

Mme CAMILLE HUPPÉ :

Je pense que la première réalisation ça serait bien justement la réalisation numéro 1, donc de prolonger la ligne orange pour ensuite créer cette connectivité supplémentaire entre Montréal et Laval. Donc, c'est sûr que plus qu'on a de pôles justement plus qu'on a de liens qu'on peut créer, justement ça peut par le fait même créer cette connectivité-là davantage.

4085

LA COMMISSAIRE :

Oui, vous abordez le terme de polycentrique, donc des pôles de... ?

4090

Mme CAMILLE HUPPÉ :

Oui.

4095

4100

LA COMMISSAIRE :

4105 D'accord. Autre question, vous passez par des, ce qu'on appelle communément, des entrées de ville. Donc, est-ce qu'il y a quelque chose que vous voyez dans ce sens-là? Comment vous maillez tout ça?

M. SAMEER HAIDARI :

4110 Qu'est-ce que vous voulez dire pas entrées de ville?

LA COMMISSAIRE :

Bien tous les ponts, on passe...

4115 **M. SAMEER HAIDARI :**

Oui.

LA COMMISSAIRE :

4120 ... d'une ville à une autre. Est-ce qu'il il y a quelque chose que vous bonifiez à travers ça, à travers ce circuit-là?

M. SAMEER HAIDARI :

4125 Bien absolument, avoir un tracé de transport en commun, comme le tramway à l'est qui est représenté... pardon à l'ouest qui est représenté par le pointillé en vert, ça viendrait donner une option alternative à l'automobile qui passe par-dessus ces ponts-là.

4130 Les gens n'auraient pas besoin de zone de Montréal à Laval ou de Laval à Montréal en automobile et pourraient au lieu de ça miser sur le tramway, par exemple.

LA COMMISSAIRE :

4135 O.K. Peut-être une petite dernière dernière question.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, bien sûr.

4140 **LA COMMISSAIRE :**

Votre proposition est sur le transport collectif, comment qu'on maille le transport actif à travers ça?

4145 **Mme KARINE BOUCHER :**

4150 Bien dans le fond pour le tramway, c'est accessible universellement pour les personnes par exemple avec une poussette ou chaise roulante, c'est accessible à tous. Il n'y a pas d'ascenseur à prendre, il n'y pas comme le métro des fois ça peut être difficile de se rendre au métro pour une personne en chaise roulante, par exemple. Donc, c'est plus accessible à tous. Je ne sais pas si tu veux ajouter de quoi ou?

M. SAMEER HAIDARI :

4155 Si je peux me permettre d'ajouter, dans nos propositions on s'est plus axés sur le transport en commun. On n'a pas tant pris en considération le transport actif avec les propositions, mais je pense que par exemple, je vais reprendre encore une fois l'exemple

4160 du tramway de l'ouest entre Bois-Franc puis Laval, en diminuant la saturation du pont avec les automobilistes, on peut réutiliser ces voies-là justement pour par exemple mettre des pistes cyclables ou d'autres modes de transport comme pédestre pour accommoder la population.

LA COMMISSAIRE :

4165 Merci.

LE COMMISSAIRE :

4170 Est-ce qu'on pourrait revoir la diapo, pas la diapo, la page où on parle du prolongement Côte-Vertu juste pour que je comprenne bien?

Mme CAMILLE HUPPÉ :

4175 Celle-là?

LE COMMISSAIRE :

Est-ce qu'on peut reprendre cette explication-là?

4180 **Mme GENEVIÈVE MATTE :**

4185 Bien dans le fond, la ligne de métro pour rallonger dans le fond, on voudrait rallonger, c'est ça, de Côte-Vertu en rajoutant soit une ou deux stations. Dans le fond une qui serait à Côte-Vertu, une autre qui serait à mi-chemin et une qui serait dans le fond, avec Bois-Franc, avec le REM de Bois-Franc.

LE COMMISSAIRE :

O.K.

4190

Mme GENEVIÈVE MATTE :

... et comme ça, ça permettrait les utilisateurs du REM de ne pas utiliser nécessairement un autobus pour se rendre à la station de métro qui est Côte-Vertu et il y aurait un lien direct...

4195

LE COMMISSAIRE :

O.K.

4200

Mme GENEVIÈVE MATTE :

... entre les deux moyens de transport.

4205

LE COMMISSAIRE :

O.K. Je comprends mieux, merci.

4210

Mme GENEVIÈVE MATTE :

Oui.

4215

LE COMMISSAIRE :

4220 Il y a beaucoup de... On a parlé rapidement, vous en avez parlé rapidement du logement, de la construction de... l'effet bénéfique sur le logement, et il y a des intervenants qui nous disent que pour inciter les citoyens à laisser l'auto, on doit habiter proche d'une station, ce que vous appelez les pôles.

M. SAMEER HAIDARI :

4225 Oui.

LE COMMISSAIRE :

4230 Alors comment vous voyez ça le développement de logement autour de ces pôles-là, est-ce que...

M. SAMEER HAIDARI :

4235 Bien moi je pense que les municipalités comme celui de Laval devrait énormément miser sur les TOD qui sont les Transit-oriented development en se fiant sur le PPU du Centre-Ville de Laval, on voit que c'est sur ça exactement qu'ils misent. On voit une grande densification autour des stations de métro et d'autobus comme le terminus Carrefour, le terminus Montmorency où est-ce qu'il y aura des changements au niveau du zonage.

4240

Mais sinon on le voit déjà arriver doucement. Par exemple, ils ont récemment densifié aux alentours de la station de Montmorency en créant l'espace Montmorency, en créant une scène culturelle aussi. Je pense que c'est dans cette direction-là, dans cette optique que les municipalités devraient se loger.

4245 **LE COMMISSAIRE :**

Et j'imagine que si c'est bon pour Laval c'est aussi bon pour Montréal?

4250 **M. SAMEER HAIDARI :**

Oui, bien sûr comme je l'ai mentionné, avoir un pôle secondaire émergent, par pôle je veux dire un espèce de centre-ville. Pour l'instant Laval n'a pas de centre-ville, mais envisage d'en créer un doucement en faisant justement ces changements-là au niveau de la densification, du zonage puis du transport en commun.

4255

LE COMMISSAIRE :

Merci.

4260 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors merci beaucoup. C'est le temps qui nous était imparti alors encore une fois merci d'avoir, vraiment d'être venus, de vous être penchés, c'est bon ça?

4265 **LA COMMISSAIRE :**

Oui, c'est ça.

4270 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, oui, sur le projet d'urbanisme et de mobilité de la Ville de Montréal. Alors merci infiniment, au revoir.

M. SAMEER HAIDARI :

4275

Merci.

Mme CAMILLE HUPPÉ :

4280

Merci à vous.

LA PRÉSIDENTE :

Et nous prenons une petite pause de quelques secondes.

4285

**Mme JALILA AYEVA, Mme FRÉDÉRIKA BOISCLAIR-BASQUE, Mme SANDRINE
OUELLET et Mme AYA EL ABDOULLI**

Groupe étudiant

4290

LA PRÉSIDENTE :

4295

Bonjour et bienvenue. Je vais vous donner la parole dans quelques secondes. À ce moment-là, je vous demanderai de vous identifier et de préciser le groupe que vous représentez, bien sûr. Nous avons lu le document que vous avez soumis à la consultation.

4300

Je vous le répète, même si vous le savez, vous disposez de dix minutes pour votre présentation. Je pense que vous avez dû le répéter, mais après huit minutes je vous informerai qu'il reste deux minutes donc pour conclure. Et période après laquelle les commissaires disposeront de quelques minutes pour vous poser des questions, c'est bon? Alors encore une fois bienvenue et la parole est à vous.

Mme FRÉDÉRIKA BOISCLAIR-BASQUE :

4305 Bonjour, pour commencer on vous remercie de nous recevoir. Moi, c'est Frédérika.
Ici c'est Jalila, Sandrine puis Aya. Nous sommes un groupe étudiant de l'UQAM en
deuxième année du bac en urbanisme et aujourd'hui on souhaite partager nos opinions et
points de vue concernant l'effet de la privatisation sur les transports, plus précisément le
REM et le freinage que ça représente pour nos moyens de transport actuels puis les
4310 opportunités futures.

D'après les propositions du PUM, on comprend qu'en 2050 Montréal est beaucoup
plus connectée, verte et desservie par une multitude de transports collectifs. Si on se fie à
la vision présentée, le REM ainsi qu'un possible tramway prendra une place importante
4315 dans cette transition écologique et accessible.

Pour cette présentation, on a décidé de se pencher spécifiquement sur ces deux
modèles de transport afin de dresser une brève analyse sur leurs retombées ainsi que nos
recommandations.

4320 Donc, pour commencer, abordons le REM. Le REM est le plus grand projet de
transport public entrepris au Québec au cours des 50 dernières années. Présentement il
comprend cinq stations fonctionnelles, mais en prévoit un total de 26 qui ensemble vont
lier Montréal, la Rive-Sud, Deux-Montagnes, Laval ainsi que l'aéroport Trudeau.

4325 Ce projet d'envergure a été possible grâce à un partenariat public/privé. Pour
mettre un peu la table sur les PPP, qui est l'acronyme, ceux-ci sont une collaboration dans
le but de financer, construire et exploiter des infrastructures ou des services publics. Les
PPP sont diversifiés en fonction de la répartition des risques, des compétences et du
financement.

4330

Selon un modèle DBFO, une multitude de combinaison d'acronyme est possible où chaque lettre indique les différentes responsabilités transférées aux partenaires privés. Parmi ces responsabilités, on compte le design, la construction, le financement, l'exploitation, la propriété, l'achalandage puis l'immobilier.

4335

Dans ce modèle, le REM est classé comme un PPP de type DBFOORD, entre guillemets, ce qui signifie que le partenaire privé, ici la Caisse de dépôt et de placement du Québec, détient l'ensemble des responsabilités possibles avec même une certaine influence sur les dimensions de développement immobilier. Notamment dans la capacité à capter des revenus fonciers liés au développement immobilier autour des stations.

4340

Donc d'après ce modèle, le REM se rapproche d'une privatisation maximale, ce qui lui confère une grande autonomie et un pouvoir décisionnel significatif sur l'orientation des projets puis l'exploitation future.

4345

Mme JALILA AYEVA :

Pour faire suite au point amené par ma collègue, je pense qu'il est maintenant important de souligner les principales retombées du modèle de gouvernance du REM et ses impacts sur le réseau de transport de Montréal.

4350

L'un des aspects les plus problématiques du REM, c'est la clause de non-concurrence qui est actuellement imposée par la Caisse de dépôt et de placement du Québec, donc CDPQ-Infra. Cette clause empêche la mise en place de services de transport concurrents sur les trajets desservis par le REM, ce qui va à l'encontre du modèle multimodal dit cocktail de transport de la grande région de Montréal.

4355

Dans le cadre de cette révision du plan d'urbanisme, la Ville privilégie un système de transport en commun diversifié permettant aux usagers de choisir entre plusieurs

4360 moyens, comme le train, le métro, les autobus et la marche selon leurs besoins. Donc, on parle ici d'une intermodalité qui est assurée.

En revanche, on constate une certaine cannibalisation, si je peux me permettre l'expression, au sein du système de transport. Un exemple frappant de ce cannibalisme ça
4365 serait la suppression éventuelle de la majorité de la desserte de la ligne de bus 747 vers l'aéroport qui offre actuellement un service direct et abordable entre le Centre-Ville et l'aéroport Montréal-Trudeau.

Cette décision réduit les options de transport pour de nombreux usagers. Qu'est-ce
4370 que je veux dire par la suppression de la majorité de la desserte? Dans le fond on parle ici d'une desserte qui se passerait uniquement la nuit quand le REM n'est pas service.

De plus, les lignes de train de banlieue, comme celle de Mascouche-Candiac et celle du Mont Saint-Hilaire, ont également été modifiées ou éliminées, ce qui affecte
4375 directement les usagers réguliers qui dépendent de ces services pour leur déplacement quotidien.

Ces suppressions ainsi que la centralisation des services autour du REM posent un risque pour l'accessibilité et la diversité des moyens de transport disponibles. En limitant les alternatives, le REM pourrait avoir des effets néfastes sur le transport modal et sur les
4380 efforts de Montréal pour encourager un usage accru des transports en commun.

D'autre part, la suppression de ces lignes, de certaines lignes de train, pourrait entraîner une augmentation des temps de trajet et une dépendance accrue au REM sans une réelle garantie d'une amélioration de service.

4385 Ainsi, bien que le REM soit un projet d'envergure et une avancée pour le transport collectif, il présente actuellement selon nous des défis majeurs pour l'intégration des

systèmes existants en compromettant la flexibilité et l'accessibilité du réseau de transport montréalais dans son ensemble.

4390

Mme SANDRINE OUELLET :

Donc, il est vrai que le REM s'inscrit dans une vision de ville verte et durable. Cependant comme Jalila l'a mentionné plus tôt, il apporte plusieurs défis et points négatifs. Cela dit, le REM est déjà en cours et est déjà bien avancé comme projet, donc ça serait irréaliste de l'ignorer. Donc toutefois, il y a plusieurs modèles à l'étranger qui proposent des alternatives avantageuses également en phase avec la vision écologique du PUM.

4395

Le premier exemple est celui de la renationalisation des chemins de fer en Grande-Bretagne. Un processus mis en place en réponse à des critiques croissantes sur l'inefficacité du modèle de la privatisation des rails.

4400

Donc ce changement a pour but d'améliorer les services ferroviaires, notamment en renforçant la responsabilité publique et en assurant une meilleure coordination entre les différentes compagnies. On pourrait s'inspirer de l'exemple britannique pour trouver une solution locale.

4405

En effet un réseau ferroviaire public unifié à Montréal pourrait améliorer l'accessibilité, de mieux intégrer la planification des transports et de répondre plus efficacement aux besoins des usagers. Adopter cette approche à Montréal ne viserait pas seulement à renationaliser les opérations, mais aussi à apporter des solutions ou des faits actuels en termes de mobilité et durabilité.

4410

Ensuite, nous avons l'exemple de la Ville de Lyon en matière de mobilité urbaine, qui est un exemple qu'on trouve particulièrement intéressant pour la Ville de Montréal.

4415

Donc, dans les années 1980, la Ville de Lyon a décidé d'ajouter des stations de métro en espérant diminuer sa dépendance à l'automobile.

4420 Cependant l'effet a été... ça n'a pas marché. Le nombre d'automobilistes a augmenté de 10 % entre les années 1986 et 1995. C'est alors qu'une décision a été prise, on décide d'implanter six lignes de tramway avec 92 stations. Cette expansion du tramway a joué un très grand rôle entraînant une réduction de la proportion d'automobilistes de 17 % et du taux de possession d'automobiles de 8 %.

4425 Donc, ces exemples donnent des pistes intéressantes sur comment améliorer l'accessibilité et la connectivité des transports collectifs et pourquoi c'est important pour Montréal, et bien avec les objectifs de mobilité qu'on veut avoir pour 2050, un réseau de tramway pourrait être une solution durable comme désiré dans le projet du PUM.

4430 **Mme AYA EL ABDOULLI :**

Donc, suite à nos arguments mentionnés précédemment, notre proposition pour vous serait de ralentir l'expansion du REM et plutôt favoriser l'implantation d'un tramway qui compléterait le réseau actuel.

4435 D'abord le tramway c'est une solution qui rend le transport collectif plus accessible aux usagers. Donc, contrairement aux stations fixes du métro par exemple, le tramway lui il peut se rapprocher davantage des zones résidentielles et des zones urbaines, donc ce qui réduit le temps de déplacement pour se rendre à une station. C'est donc beaucoup plus avantageux pour les quartiers où les métros sont moins accessibles.

4440

En matière d'infrastructure, le tramway a également des avantages non-négligeables. Il est moins invasif en termes de construction et d'impact sur l'environnement urbain contrairement à d'autres infrastructures comme le métro ou le REM.

4445 La simplicité du tramway permet une mise en place plus rapide sans monopoliser le marché des transports collectifs ni imposer des clauses de non-concurrences comme celles présentes dans le modèle du REM. Ce système est donc en parfaite harmonie avec les objectifs en mobilité durable; accessibles et intégrés tels qu'ils sont énoncés dans le PUM.

4450 Donc par ailleurs, le projet LÉEO, donc Lien électrique est-ouest, qui a été proposé par la mairesse de Longueuil, Sylvie Parent, illustre bien pourquoi l'implantation du tramway à Montréal serait une solution plus avantageuse que l'expansion du REM.

4455 Donc, contrairement au REM qui repose sur des infrastructures massives et coûteuses, le projet LÉEO, lui, propose une ligne de tramway électrique sur le boulevard Taschereau qui mise sur la proximité, la flexibilité et la durabilité, reliant ici deux infrastructures majeures, donc la station de métro de Longueuil et la station Panama du REM à Brossard.

4460

LA PRÉSIDENTE :

Il vous reste deux minutes, c'est bon?

4465 **Mme AYA EL ABDOULLI :**

Oui, parfait. Donc ainsi le projet LÉEO, lui, il démontre que l'implantation d'un réseau de tramway offre une solution de transport collectif mieux adapté aux besoins locaux et en phase avec les objectifs de mobilité verte de Montréal, par opposition au modèle de privatisation maximale que représente le REM.

4470

Donc pour toutes ces raisons, l'ajout d'un réseau de tramway en conjonction avec des projets comme le LÉEO ou les nombreux autres exemples à l'international, ça serait,

4475 bien serait un complément idéal au réseau actuel du REM favorisant un réseau de transport collectif, diversifié, durable et adapté aux besoins des Montréalais.

Mme SANDRINE OUELLET :

4480 Alors voilà notre présentation, on peut passer aux questions.

LA PRÉSIDENTE :

4485 C'est bon alors merci beaucoup. C'est bien ce que je pensais, vous l'aviez répétée?

Mme SANDRINE OUELLET :

Oui.

4490 **LA PRÉSIDENTE :**

4495 C'est ça. Bien. Juste, je vais vous poser une question plus générale, je sais que vous vous êtes penchés sur la mobilité, mais il n'en appert pas moins que la proposition de la Ville de Montréal c'est un plan d'urbanisme et de mobilité. Qu'est-ce que vous pensez de cette idée-là de joindre l'urbanisme et la mobilité? Vous avez dû y réfléchir quand même un peu.

Je ne veux pas vous mettre dans une situation, une mauvaise situation.

4500 **Mme SANDRINE OUELLET :**

Tu veux y aller?

Mme FRÉDÉRIKA BOISCLAIR-BASQUE :

4505 Bien je peux essayer de...

LA PRÉSIDENTE :

4510 Allez.

Mme FRÉDÉRIKA BOISCLAIR-BASQUE :

4515 Bien dans le fond nous c'est plus une vision qu'on amène, c'est dans le fond en proposant plus de s'axer sur le tramway, ça rend ça connectif. Ça rend ça connectif aux villes, donc à Montréal on parle vraiment peut-être du Centre-Ville de Montréal. C'est sûr que même plus ou moins aussi plus les autres stations de métro, c'est plus de connecter ça parce que déjà on a le réseau de bus qui est aussi une bonne alternative, mais le tramway ça donne plus de places, ça fait que c'est plus dans ce sens-là, d'amener ça puis vraiment de connecter.

4520

Mme JALILA AYEVA :

Si je peux rajouter par-dessus ça?

4525 **LA PRÉSIDENTE :**

Bien sûr.

4530

Mme JALILA AYEVA :

4535 Ça serait au niveau de la mobilité, je pense que ça serait incomplet de faire un plan d'urbanisme sans mentionner la mobilité. Pourquoi parler des habitations, la protection du patrimoine et compagnie, sans parler nécessairement de quelque chose qui est vraiment important, qui est la mobilité, tout le monde se déplace, tout le monde utilise des transports.

4540 Donc, je pense que l'initiative de faire un plan d'urbanisme qui inclut la mobilité, c'est quelque chose qui était vraiment nécessaire, c'est quelque chose qui est essentiel puis je ne vois pas pourquoi c'est quelque chose qui ne pourrait pas être inclus au PUM, donc c'est ça. La vision du PUM 2050 rejoint vraiment nos croyances.

4545 **LA PRÉSIDENTE :**

Quelque chose à ajouter là-dessus? Non? O.K.

LE COMMISSAIRE :

4550 J'avais une petite question, est-ce que le modèle... Vous avez fait référence au modèle anglais je pense, au début de la présentation. Est-ce que j'ai compris que ce modèle-là avait réussi à se coordonner avec le réseau privé/public ou pas du tout, ou j'ai mal compris?

4555

Mme JALILA AYEVA :

4560 C'est ça, c'est une information qui est nouvelle, je ne sais pas si on m'entend bien? C'est une information qui est nouvelle. C'est une dénationalisation qui est actuellement en cours, donc je ne serais pas bien placée...

LE COMMISSAIRE :

O.K.

4565 **Mme JALILA AYEVA :**

... pour donner les informations sur les partenariats publics, privés en Angleterre, mais oui. Non, je ne pense pas être capable de me prononcer là-dessus.

4570 **LE COMMISSAIRE :**

Bon. Mais quand vous parlez du tramway ici c'est en complément de l'offre qui existe?

4575 **Mme JALILA AYEVA :**

Exactement.

LE COMMISSAIRE :

4580

O.K. Donc on ne parle pas d'essayer de coordonner les deux réseaux?

Mme JALILA AYEVA :

4585

Non.

4590 **LE COMMISSAIRE :**

O.K. O.K. O.K. Bien je serais tenté de vous poser la même question que j'ai posée à vos collègues étudiants à la présentation précédente. Quand on parle justement de connectivité et de pôles différents pôles comme ça, là vous nous montrez la ligne de Longueuil évidemment qui traverse... la ligne de Longueuil qui a une connectivité vers Montréal, et cetera, donc il y a des pôles, il y a des endroits où on va devoir construire pour permettre aux citoyens d'avoir accès rapidement. Avez-vous pensé aux impacts de l'habitation, du logement dans ces différents secteurs-là?

4600 **Mme FRÉDÉRIKA BOISCLAIR-BASQUE :**

Bien je peux peut-être commencer. Dans le fond, pour les lignes de tram, c'est moins coûteux puis aussi c'est moins long. Oui, il y en a beaucoup à construire, mais si on se fie là-dessus c'est sûr qu'il faut y aller en étape, étape par étape, mais exactement c'est moins long puis surtout c'est ça, si on veut vraiment fournir rapidement, c'est mieux de se pencher là-dessus.

Pour l'instant on a les bus qui fonctionnent bien, mais c'est ça, au lieu d'avoir le REM parce qu'il ne pourrait pas nécessairement faire tous ces trajets-là pour aller connecter de ce côté-là, c'est pour ça que je pense qu'ils ont accès le tramway.

4610 **LE COMMISSAIRE :**

Est-ce que c'est une bonne idée de densifier à ces endroits-là, d'avoir plus de logements autour des stations par exemple, des stations soit de métro, soit de tramway? Est-ce que c'est une bonne idée de construire plus de logements?

Mme SANDRINE OUELLET :

4620

Personnellement, je pense que ça pourrait être une bonne idée de densifier autour où qu'il y a les pôles, mais c'est sûr qu'il faut quand même aller aider les populations qui ne sont pas dans ces pôles-là, qui sont plus loin. C'est pour ça qu'on voulait rajouter justement des lignes de tramway, pour pouvoir aider la population qui ne sont pas proches de ces pôles-là, mais la densification pourrait aider à ce qu'ils aient plus accès rapidement aux transports.

4625

Mme JALILA AYEVA :

4630

On parle notamment de la construction d'une aire TOD comme par exemple celle qu'il y a présentement à Brossard avec le développement résidentiel Solar Uniquartier par exemple, une densification dans ce sens-là. L'exemple de Brossard, oui.

LA PRÉSIDENTE :

4635

Marie-Claude?

LA COMMISSAIRE :

4640

Oui. Je posais à peu près les mêmes questions que votre groupe précédent donc l'interconnectivité, pas seulement à Montréal, mais à l'extérieur aussi, les entrées et sorties de Ville et tout, il y a un souci de ce côté-là, c'est ce que j'entends dans votre présentation, de raccorder, d'interconnecter?

4645

Mme JALILA AYEVA :

4650 C'est sûr que là dans le cas de nos recherches, on s'est surtout concentrées sur le
cas de Longueuil avec le projet de tramway LÉEO, mais c'est sûr qu'une connexion avec
le tramway justement de Longueuil et celui de Montréal ça serait quelque chose qui serait
le plus favorable selon moi, mais c'est ça. C'est sûr qu'il faut s'assurer d'avoir une
4655 connectivité non seulement avec la Couronne Sud, mais aussi la Couronne Nord, donc
Laval et ses environs.

LA COMMISSAIRE :

4660 O.K. Et l'autre question c'est on commence par quoi? Ça serait quoi la première
réalisation qui pourrait être faite, dans quel secteur?

Mme JALILA AYEVA :

4665 J'aurais envie de dire que la première réalisation c'est de s'assurer que tous les
projets qu'on entreprend en matière de transport soient accessibles, comme l'autre équipe
l'avait mentionné aussi. C'est sûr qu'on veut créer des liens avec la mobilité qui est
durable, donc tout ce qui est la marche, le vélo, la trottinette même si on veut le
mentionner.

4670 Je pense que ça serait commencer là, avoir des projets qui sont accessibles à tout
le monde, comme on l'avait mentionné dans l'autre équipe, les stations de métro ça
demande des ascenseurs, ça demande des infrastructures qui permettent aux gens qui
ont des limitations fonctionnelles d'y accéder.

4675 Donc c'est pour ça qu'on s'est surtout penchées sur la question du tramway parce
que les tramways sont accessibles, ils sont au niveau de la rue. Avec les bateaux pavés

des trottoirs on peut s'assurer qu'ils sont au même niveau, qu'ils sont alignés, donc je pense que ça serait de commencer par ça.

4680 **LA COMMISSAIRE :**

Est-ce qu'il y a un secteur dans la Ville où est-ce qu'il serait prioritaire?

4685 **Mme AYA EL ABDOULLI :**

Bien je dirais tous les secteurs qui sont quand même loin des stations de métro, donc ça rajouterait un nouveau moyen de transport pour les gens. Moi par exemple j'habite proche de Montréal-Nord, ça me prend, en hiver, à peu près presque une heure me rendre au métro, donc par exemple s'il y aurait un tramway sur cette région, ça serait beaucoup plus rapide puis dont ça aiderait plus les habitants de ce type de secteur.

4690 **LA COMMISSAIRE :**

Merci.

4695

LA PRÉSIDENTE :

Alors merci beaucoup d'avoir pris la peine de partager avec nous vos idées dans le cadre de vos travaux universitaires. C'est vraiment intéressant et rafraîchissant. Alors bonne fin de journée et merci encore.

4700

Mme JALILA AYEVA :

Merci beaucoup.

4705

Mme FRÉDÉRIKA BOISCLAIR-BASQUE :

Merci.

4710

Mme SANDRINE OUELLET :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

4715

Et nous revenons dans quelques instants.

M. STÉPHANE FEBBRARI

4720

Table de quartier Peter-McGill

LA PRÉSIDENTE :

4725

Alors, bonsoir et bienvenue. Je vous donne la parole dans quelques instants. En attendant, je vous demande de vous, au moment où je vous donnerai la parole, de vous identifier et de préciser le nom de votre organisation.

4730

Et vous disposez de dix minutes pour votre présentation. Période après laquelle nous disposerons, nous les commissaires, de quelques minutes pour vous poser des questions. Je vous précise que nous avons lu le document que vous avez soumis à la consultation et après huit minutes de présentation, je vous ferai un petit signe et vous comprendrez qu'il faut conclure.

4735 Alors, la parole est à vous maintenant, et bienvenue.

M. STÉPHANE FEBBRARI :

4740 Merci, merci de donner cet espace, là, pour parler un peu de ce qui se passe dans
notre centre-ville de notre métropole. Donc, j'ai déjà eu la chance d'être là par le passé
quand on a parlé, les groupes avaient été convoqués. Donc, très heureux d'avoir
l'occasion d'être à nouveau parmi vous pour vous parler un peu là de la situation de notre
centre-ville.

4745 Et un plaisir aussi d'être là devant monsieur Giguère pour qui j'ai fait du bénévolat il
y a 20 ans dans Rosemont au Centre de développement pour l'exercice de la citoyenneté.
Il va avoir un petit bout de ma présentation qui touche justement cet aspect-là dans toute
la démarche du PUM.

4750 Alors, bon donc mon nom est Stéphane Febbrari, je suis directeur à la Table de
quartier Peter-McGill. Notre mission c'est de rassembler les résidents, les groupes autour
d'initiatives qui visent à améliorer la qualité de vie, les services offerts, le sentiment
d'appartenance au centre-ville.

4755 Et bien notre constat c'est qu'on a la chance d'avoir un centre-ville habité par des
milliers de jeunes, des milliers de familles et d'aînés qui, comme partout ailleurs sur l'île,
recherchent une qualité de vie.

4760 Pour nous, l'image d'un centre-ville complet, convivial qui est proposé dans le PUM
doit également s'appliquer au centre-ville. Toutefois, notre expérience des 20 dernières
années démontre que le centre-ville ne répond pas à ces attentes-là et que les
infrastructures sociales comme les écoles, comme les espaces verts, les parcs, les
logements sociaux ne suivent pas le développement immobilier.

4765 Au cours des cinq dernières années, la population du district est passée de 35 à 45 000 personnes et auparavant, ça avait pris 30 ans pour avoir 10 000 personnes de plus. Donc, ça construit beaucoup au centre-ville.

4770 Et dans un même temps, on perd des infrastructures sociales, beaucoup de groupes quittent le centre-ville faute de pouvoir payer des loyers avec des coûts exorbitants. On a aucun terrain de sport intérieur ni extérieur à proximité au centre-ville pour nos jeunes et nos moins jeunes.

4775 Il n'y a pas d'école primaire publique non plus, très peu de parc de proximité et un seul projet de logements sociaux a vu le jour dans les 20 dernières années, ce qui constitue moins d'un pour cent des projets de construction dans Peter-McGill pour cette même période-là.

4780 Ça c'est notre réalité. Donc, l'expérience des dernières années démontre la grande difficulté de la Ville d'acquérir des terrains pour des vocations sociales. La Ville n'a tout simplement pas les moyens financiers de concurrencer le privé. C'est notre constat.

4785 Dans ce contexte, il nous apparait essentiel que le Ville se redonne un rapport de force envers les promoteurs privés avec des outils règlementaires forts. C'est pourquoi nous recommandons dans le prochain plan d'urbanisme et de mobilité, de réduire les hauteurs et densités le plus possible.

4790 Si l'on veut une mixité de population au centre-ville, si on veut des grandes unités abordables pour les familles, si on souhaite plus de parcs pour contrer les îlots de chaleur qu'il y a au centre-ville. Si on veut des terrains de sport pour nos jeunes et nos moins jeunes, et si on souhaite que les groupes communautaires puissent encore se loger au centre-ville pour les années à venir, la Ville doit se donner les pouvoirs réglementaires pour acquérir des espaces.

4795 Tant qu'elle n'aura pas une plus grande autonomie financière pour concurrencer le marché privé immobilier, elle a le devoir de réduire le potentiel de profit sur son sol.

Ce n'est pas qu'on soit contre la densification, mais celle-ci doit se faire d'une manière adéquate, selon nous. Donc ça, c'est un des points principaux du mémoire de la Table de quartier.

4800 Évidemment, il y a d'autres mesures qui sont importantes au niveau environnemental, alors on est pour les toits, les murs verts dans les nouveaux projets de construction. Des saillies végétalisées, plus d'agriculture urbaine, des ruelles vertes, des jardins communautaires, des pistes cyclables, des zones piétonnes. Et on encourage la Ville à aller dans ce sens-là.

4805 Un autre point important aussi qu'on tient à nommer c'est l'importance de la participation citoyenne dans toute cette démarche-là. Pour nous, le nouveau plan d'urbanisme, pour qu'il soit efficient, une participation citoyenne accrue est indispensable. Les citoyens et les citoyennes sont les véritables experts de leur quartier et de leur ville et il est crucial de les placer au cœur des décisions et des projets.

4815 Trop souvent les participants sentent que leur manque de connaissances techniques sur certains projets les empêche de contribuer pleinement. On recommande donc d'utiliser un langage simple et clair, de diversifier les modes de consultation, et ce, dans les deux langues officielles pour favoriser la participation de tous.

4820 La Table de quartier déplore que la Ville n'ait pas utilisé cette opportunité de la refonte du plan d'urbanisme pour aller dans les milieux de vie en amont pour sensibiliser les résidents sur l'importance de ce plan et l'impact qu'a le plan d'urbanisme sur le façonnement de leur environnement immédiat.

4825 Et en ce sens-là, on recommande de mettre en place un comité de suivi où il y aurait des acteurs de la société civile, des représentants de résidents et de la Ville pour assurer un suivi continu sur l'évolution du plan d'urbanisme et pour créer des conditions favorables pour la participation citoyenne et communautaire autour de ce plan-là.

4830 Enfin, on recommande que la Ville s'appuie sur sa population et la société civile dans sa lutte pour obtenir plus de financement des gouvernements, afin d'avoir une plus grande autonomie financière et de se donner les moyens d'acheter des terrains. C'est ensemble qu'on va y arriver. Les besoins sont locaux et l'argent n'est pas là.

4835 En conclusion, le district de Peter-McGill a beaucoup donné en matière de densification et notre témoignage vise surtout à vous sensibiliser sur les erreurs à ne pas répéter au centre-ville, mais aussi ailleurs sur l'île. Il est essentiel de trouver un équilibre entre densification et une qualité de vie, pour éviter toutes menaces du caractère vivant de nos quartiers.

4840 Cet équilibre n'est pas atteint présentement et le plan d'urbanisme représente une occasion unique de se donner une vision pour l'avenir de Montréal et de se donner des véritables moyens réglementaires pour avoir un équilibre entre tous. Donc voilà, ça conclut ma présentation.

LA PRÉSIDENTE :

4845 Donc, vous me facilitez la vie, je n'ai pas eu besoin de vous demander de conclure, alors merci beaucoup. Nous avons quelques petites questions. Dans un premier temps – et vous venez d'y revenir aussi et – vous estimez qu'il faut réduire les hauteurs et les densités le plus possible.

4850 Est-ce que le fait de réduire des hauteurs et des densités le plus possible peut venir contrecarrer l'atteinte des objectifs de création ou de construction de logements, puisqu'on parle d'autour de 225 000 logements à l'horizon de 2050?

M. STÉPHANE FEBBRARI :

4855 C'est sûr que c'est un énorme défi, puis je sais qu'avant le dernier plan d'urbanisme qui date de 2002, il n'y en avait pas de construction au centre-ville et c'était un problème. Et on a vu la courbe monter là de manière exponentielle à partir du moment où on a vraiment monté les hauteurs et les densités, on pourrait dire que c'est devenu un buffet.

4860 Il y a eu beaucoup de profits qui s'est fait sur le dos des citoyens du centre-ville et pour nous, c'est de retrouver une certaine forme d'équilibre, et je pense que c'est valable partout ailleurs sur l'île; c'est de trouver vraiment l'équilibre, pas être contre la densification, parce qu'évidemment ça amène une densité suffisante pour un bon développement économique, ça amène un équilibre dans la société, c'est important. Mais si c'est trop élevé, là, le déséquilibre se produit puis c'est ce que nous on vit en tout cas.

4870 Donc, alors on n'est pas contre, mais tant que la Ville n'a pas les moyens financiers de pouvoir lutter, je pense qu'il faut y aller avec douceur et parcimonie. Il faut être sage.

LA PRÉSIDENTE :

4875 Mais est-ce que vous estimez que ça peut avoir des impacts sur l'atteinte des objectifs de construction de logements?

M. STÉPHANE FEBBRARI :

4880

Je pense qu'il y a des façons d'y arriver autrement que sur le dos du développement urbain global de la Ville, c'est-à-dire il y a des façons d'aller chercher des fonds ailleurs pour des projets spécifiques, des projets d'envergure sans faire en sorte qu'à la base, quand arrive une opportunité, le marché privé saute sur les occasions puis
4885 que la Ville n'ait pas les moyens de concurrencer.

Donc pour moi, oui, il faut atteindre des objectifs, mais en même temps, pas au prix de ce qui se passe actuellement.

4890

LA PRÉSIDENTE :

Mais toujours en gardant à l'esprit l'idée de réduire les hauteurs et les densités le plus possible?

4895

M. STÉPHANE FEBBRARI :

Le plus possible, pour le moment. Tant que la Ville n'a pas les sous pour concurrencer.

4900

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Une autre question très, très rapide. On parle des différentes populations, vous dites ce serait important, c'est important de diversifier les modes de consultation. Avez-vous des idées de modes de consultation à privilégier ou des innovations à ce
4905 chapitre?

M. STÉPHANE FEBBRARI :

4910 Bien d'aller, quand on parle dans les milieux de vie, aller dans un centre de jour pour aînés pour parler de ça. Aller dans un centre d'hébergement pour parler de ça ou dans les groupes jeunesse. Essayer de se rattacher à toutes les activités qui ont déjà lieu, mais de venir dire « hey, on peut-tu prendre 15 minutes ou une demi-heure pour en parler parce que c'est important? »

4915 Pour que les gens sachent qu'ils ont un mot à dire dans le développement de leur environnement immédiat. Entre un parc et une tour de 50 étages, ça va transformer votre environnement pour les années et les siècles à venir. Donc, de ne pas manquer ces opportunités-là.

4920

LA PRÉSIDENTE :

Bien, merci. Marie-Claude?

4925

LA COMMISSAIRE :

Oui, mais si on continue au niveau des comités de suivi que vous avez mentionnés, à ce moment-là, est-ce que j'entends qu'il y a comme une récurrence à avoir autant en termes de planification que même quand le, comment je pourrais dire, l'aménagement est déjà fait, d'avoir une récurrence avec ces comités-là pour voir le suivi après tant d'années et tout? Est-ce que c'est ça que je comprends?

4930

M. STÉPHANE FEBBRARI :

4935 C'est-à-dire que ça peut se faire au niveau local dans les arrondissements parce que je pense qu'ils vont avoir eux-mêmes une certaine latitude, là, dans

l'application là du plan. Et puis ça peut se faire à un niveau plus global montréalais, le plan qui sera accouché, là, prochainement, bien c'est de pouvoir en assurer un suivi continu, donc à tous les niveaux le plus possible d'impliquer les citoyens, oui.

4940

LA COMMISSAIRE :

Vous avez mentionné que dans les développements immobiliers, par contre, par moment, les espaces verts ne suivent pas et ça peut entraîner, c'est ça, certaines allégeances de personnes. Ce serait quoi, ce serait quoi qu'on pourrait mettre en place pour que tout se combine ensemble?

4945

M. STÉPHANE FEBBRARI :

Je vais vous donner un exemple, de l'Hôpital de Montréal pour enfants, communément appelé le Children's, où l'OCPM avait elle-même émis une recommandation de faire sauter une des tours en disant que le site était beaucoup trop densément développé et au profit d'un espace vert beaucoup plus grand qui aurait été le double de ce qu'il est actuellement.

4950

4955

Malheureusement, l'administration à l'époque a autorisé le permis, je pense 6 ou 11 jours après le rapport de l'OCPM, donc n'a pas utilisé son pouvoir de négociation. Et on s'est retrouvés avec un projet extrêmement dense, dans lequel on a en plus perdu le logement social, l'école et puis on a été pris pour payer un centre communautaire après, à haut prix.

4960

Donc, l'idée c'est d'être le plus possible en amont, que la Ville ait peut-être des moyens aussi d'acquérir des terrains. Je pense qu'elle aurait pu acquérir et ensuite diviser le terrain pour en laisser une partie au privé, mais pouvoir en garder une, plutôt que d'avoir à la racheter à haut prix par après pour ses développements à fins sociales.

4965

Donc, c'est à ça que je fais référence, c'est-à-dire l'équilibre, en tout cas, au centre-ville, l'expérience du centre-ville c'est qu'il n'y en a pas d'équilibre, là. C'est beaucoup de tours pour très peu d'espaces verts actuellement.

4970 **LA COMMISSAIRE :**

Merci.

4975 **LE COMMISSAIRE :**

Merci, Monsieur Febbrari pour votre présentation. Je reviens un peu à ce que disait notre présidente de commission tout à l'heure, c'est-à-dire que si on a besoin de fonds, de la participation des gouvernements, le fédéral, le provincial pour que la Ville acquiert notamment des terrains. Mais en l'absence de fonds publics, en l'absence de non, qu'est-ce qu'on, comment on fait, par où on commence, quel est le modèle à préconiser?

4980

M. STÉPHANE FEBBRARI :

Je reviens en fait sur l'idée de réduire les hauteurs et les densités. Ce que ça permet aussi c'est que ça donne un pouvoir de négociation à la Ville de pouvoir dire « O.K., tu n'auras pas tes 50 étages, il y en a 30, mais si tu en veux 50, tu dois nous donner un petit bout de ce terrain-là pour que nous on puisse faire un parc ou une école ou autre. »

4985

Donc, c'est-à-dire en réduisant ça, on se donne un pouvoir de négociation, ce qui n'est pas le cas actuellement. Puis ça n'empêchera pas le développement immobilier. Si on trouve le juste équilibre, c'est-à-dire ne pas être contre la densification, mais de tenir compte de ces impératifs-là aussi de qualité de vie et de développement social qui doivent aussi composer les quartiers, les différents quartiers de l'île.

4990

4995

LE COMMISSAIRE :

Et une stratégie comme celle-là, est-ce que vous ne craignez pas une impossibilité à court, moyen, long terme d'ici 2050 disons, d'atteindre des cibles essentielles en termes de construction de logement?

5000

M. STÉPHANE FEBBRARI :

5005

Je dirais, en tout cas, les promoteurs à date ne se sont pas gênés beaucoup. C'est-à-dire que c'est à ce point haut que c'est très profitable pour eux, parce que sinon ça n'aurait pas été aussi vite, là. Ça s'est fait vraiment avant, je pense que, en 99, 1999, il y avait eu genre 191 constructions dans une année complète dans le territoire du centre-ville et là, on est plus à hauteur de 2 000.

5010

Donc, t'sais, c'est-à-dire ce n'est pas un problème en ce moment, là, ce n'est pas ça qui freine les promoteurs. Donc, de réduire un peu, après ça c'est à la Ville de faire ces calculs-là de juste où on peut quand même assurer un développement à la fois social et immobilier, sans trop pénaliser, c'est ça, le développement global.

5015

Il y a des calculs à faire, mais ce qui est recommandé, c'est une extrême vigilance parce qu'en ce moment, en tout cas, ça fait le profit des promoteurs privés le développement de la Ville.

LE COMMISSAIRE :

5020

Merci, merci encore.

M. STÉPHANE FEBBRARI :

5025

Bienvenu, merci à vous.

LA PRÉSIDENTE :

5030

Je, une dernière petite question, il nous reste une minute et demie, alors je vais en profiter. Quand vous précisiez, bien en fait, c'est une manière de négocier avec les promoteurs, donc vous pensez au zonage incitatif. Donc, en échange de cobénéfices, peut-être qu'on pourrait accorder un ou deux étages, ou trois étages supplémentaires, c'est à ça que vous pensez?

5035

M. STÉPHANE FEBBRARI :

Oui, bien ça peut être même, ça peut être pas des sites pour des espaces verts, mais ça peut être de dire deux étages à vocation social pour un gymnase ou de l'hébergement de groupe ou autre, là.

5040

LA PRÉSIDENTE :

Très bien, merci d'avoir confirmé tout ça. Alors, je vous remercie donc d'avoir accepté de discuter avec nous et à distance, ça s'est bien passé finalement, sans aucun problème je crois.

5045

M. STÉPHANE FEBBRARI :

Bien très bien pour moi, en tout cas, j'espère pour vous que vous m'avez bien entendu?

5050

LA PRÉSIDENTE :

5055 Et pour nous aussi. Alors 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.

5060 Enfin, merci à mes collègues commissaires et analystes, nous vous donnons rendez-vous à la prochaine séance qui débutera ce soir à 19 heures ici même. Merci.

AJOURNEMENT

5065

5070

5075

5080

5085

5090

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.

5095

Cindy Lavertu
Cindy Lavertu, s.o.