

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

COMMISSION: M. JEAN BURTON, président
M. ALAIN DUHAMEL, commissaire
Mme IRÈNE CINQ-MARS, commissaire

**CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE
PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE LA VILLE DE MONTRÉAL**

BIEN VIVRE DANS UNE VILLE COMPACTE

PARTIE 1

4^e SESSION

Séance tenue le 5 juin 2013, 9 h
Centre Mont-Royal
2200, rue Mansfield
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'AVANT-MIDI DU 5 JUIN 2013

	MOT DE LA PRÉSIDENTE DE L'OFFICE , Mme Louise Roy	1
5		
	<u>CONFÉRENCIERS:</u>	
	M. David Brown, ex-directeur de l'École d'urbanisme de l'Université McGill	4
	Mme Francine Dansereau, professeure, INRS.....	34
	M. Alexandre Turgeon, président exécutif Vivre en ville	37
10	Mme Marie-Hélène Armand, cheffe d'équipe-Volet aménagement et transport actif, Centre d'écologie urbaine de Montréal	45
	M. Jacques Vincent, co-président, Groupe Prével	52
	PÉRIODE DES QUESTIONS	
15	Mme Florence Paulhiac	14
	Mme Marie-Josée Corriveau - FRAPRU	21
	M. Ron Rayside	25
	Mme Sophie Lanctôt - Société Logique	26
	Mme Geneviève Dorval-Douville - CDEC Rosemont-Petite-Patrie	29
20	M. Pierre Guillot-Hurtubise - Octane Stratégies	31
	M. Robert Hajaly.....	66
	Mme Priscilla Ananian.....	72
	M. Yvon Provencher - Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain.....	78
25	Mme Louise Hodder - Vivacité Montréal.....	83
	M. Pierre Guillot-Hurtubise - Octane Stratégies	86
	Mme Marie-Odile Trépanier	90
30	AJOURNEMENT	

MOT DU PRÉSIDENT

MME LOUISE ROY, président de l'Office de consultation publique de Montréal :

35

Bonjour, bienvenue à ce forum sur le thème *Bien vivre dans une ville compacte*. Ce forum se tient dans le cadre du mandat de consultation publique confié à l'Office par le comité exécutif de la Ville sur le projet de Plan de développement de Montréal. Mon nom est Louise Roy, je suis présidente de l'Office de consultation publique. D'entrée de jeu, permettez-moi de vous présenter mes collègues qui sont membres de la commission.

40

Jean Burton est biologiste. C'est celui qui est assis au centre – pour ceux qui ne voient pas son marque-place – il possède une vaste expérience dans le domaine de l'environnement du développement durable en tant que conseiller et planificateur scientifique. Il est commissaire à l'Office depuis déjà plusieurs années et c'est lui qui assumera la présidence de la commission.

45

Irène Cinq-Mars a assumé les fonctions de vice-rectrice de l'Université de Montréal dans les années 90 et, par la suite, de doyenne de la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal où elle était professeure titulaire. Elle est architecte du paysage.

50

Alain Duhamel a fait une longue carrière comme journaliste, domaine dans lequel il est toujours actif et il est politologue et il est diplômé de l'Université d'Ottawa et de l'Université Saint-Paul.

55

Ici, à la table de l'Office, il n'y a que Ginette qui est là mais je vais vous identifier qui fait partie de l'équipe de la commission. Donc Ginette Thériault agit comme secrétaire de commission, Michel Agnaïeff comme conseiller senior et Elise Naud et Stéphanie Wells comme analystes.

60

Permettez-moi aussi de présenter – là je vais aller chercher ma feuille par exemple parce que de mémoire, je ne le sais pas – les représentants de la Ville. J'ai déjà un peu de difficulté à les mettre dans la bonne division, alors si je n'ai pas la feuille... Alors Sylvie-Anne Duplantie.

65 Madame Duplantie, vous voulez dire bonjour? Sylvie-Anne Duplantie, chef de Division aménagement et projets urbains; madame Monique Tessier, qui est conseillère en aménagement et chef d'équipe dans la Division planification urbaine. Danielle Lussier est chef de division dans l'équipe environnement et développement durable; madame Suzanne LaFerrière est conseillère en développement dans l'équipe qui travaille sur l'habitation; madame Johanne Derome – est-ce qu'elle est là, madame Derome? – oui, elle est directrice sports et activité physique; madame Louise Guillemette-Labory est directrice associée aux Bibliothèques.

70 Alors comme à l'accoutumée, la consultation de l'Office se déroule en deux phases. Nous en sommes à la quatrième session de la première phase réservée à l'information du public. Toutes les sessions sont webdiffusées. J'en profite pour vous dire que depuis le 3 juin au soir, il y a plus de 500 personnes, 500 individus qui nous ont suivis à un moment ou à un autre sur le web et on en est très contents. Donc pour la seconde fois de son histoire, l'Office diffuse sur le web en direct tous les 75 événements de la consultation publique et effectivement, je voudrais saluer les Montréalais et les Montréalaises qui nous suivent aujourd'hui.

80 Il vous est possible d'émettre des commentaires et de discuter avec les autres participants via la page Facebook de l'Office ou encore en utilisant le mot *clic#pdm* sur Twitter. Pour les participants dans la salle, n'hésitez pas à consulter le personnel de l'Office responsable de l'animation de notre communauté web – près de la régie, il y a Mathieu qui est là – pour vous connecter au réseau sans fil.

85 Sur le site internet de l'Office, vous allez trouver une carte compilant l'ensemble des projets cartographiables inscrits au Plan de développement et un ensemble d'informations les concernant est aussi disponible donc sur le même site, sur notre site, tout comme un questionnaire destiné à tous les Montréalais. Si ce n'est pas déjà fait, je vous encourage fortement à y répondre.

90 La consultation marque également le lancement d'un outil participatif unique en son genre : la plateforme web de cartographie 3D appelée *YouSayCity*. Alors le nom de la plate-forme, c'est un nom en anglais, mais c'est un logiciel qui aide à bâtir la ville et je vous invite à aller voir. C'est un logiciel qui a été conçu à Montréal, qui est maintenant utilisé par certaines villes et qu'on compte

presque déjà exporter. Et donc pour nous, c'est un projet pilote mais si ça vous intéresse ce genre d'outil là, allez voir sur le site internet de l'Office.

95

Alors la webdiffusion des forums, le questionnaire ainsi que la plate-forme 3D demeureront à votre disposition tout l'été, et ce, jusqu'en septembre prochain au moment de la tenue de la deuxième phase de la consultation. Cette deuxième phase sera l'occasion de présenter devant la commission vos commentaires ou vos propositions sous forme de mémoire ou de présentation orale, à compter du 4 septembre.

100

Tous les échanges sont enregistrés comme à l'accoutumée, vous le savez, à l'Office, pour la postérité et seront déposés sur le site internet dans les jours qui viennent.

105

Nous débutons cette journée du 5 juin avec une thématique qui est au centre du débat sur le développement des villes parce qu'elle réfère à un mode d'organisation de la Ville reconnu comme étant davantage écologique et économique que l'étalement urbain qui s'est intensifié dans la dernière moitié du 20^e siècle.

110

Le Plan de développement de Montréal, à l'instar du Plan métropolitain d'aménagement et de développement – le PMAD – comprend un choix clair en faveur du développement de ville plus compacte. Des stratégies de densification et de priorisation du transport collectif en sont le cœur. Vous le saviez peut-être, 60 % de la population et des emplois de la région sont concentrés dans un rayon de 15 kilomètres autour du centre-ville. Le rythme de croissance démographique de Montréal tend cependant à diminuer. Selon les projections qui ont servi de référence au PMAD, la région de Montréal devrait accueillir 320 000 ménages d'ici 2031 dont 123 000 seulement sur l'île.

115

Cet enjeu de la densification et de la compacité des villes et des quartiers est devenu plus critique ces dernières années et ces dernières décennies en raison de l'augmentation des gaz à effet de serre et de ses impacts sur les climats, l'environnement et la santé des populations. Mais aussi à cause d'un réseau routier de plus en plus congestionné qui complique l'accès aux services commerciaux, culturels et autres de la métropole et de son centre-ville et d'une volonté plus grande des citoyens de mieux intégrer les lieux de résidence, de travail et de loisirs.

120

125 Montréal dispose d'acquis mais des choix restent encore à faire. Montréal peut construire sur certains acquis, notamment une ville relativement concentrée, un réseau de transport collectif assez performant, un réseau de pistes cyclables en développement et un centre-ville dynamique.

130 Mais opter pour une ville compacte, ça veut dire quoi? De quelle densité parle-t-on? Comment organise-t-on la densité? Quelle place fait-on aux différents modes de transport dans les quartiers? Comment gère-t-on la mixité sociale? Et favorise-t-on la cohabitation? Comment s'assure-t-on d'une convivialité des espaces et des ambiances? Le PMAD prend acte de ces enjeux dans la partie de son document appelée *Vivre et grandir autour de deux orientations : consolider et améliorer les quartiers existants et assurer la croissance résidentielle*.

135 Nous avons invité ce matin plusieurs personnes-ressources pour échanger sur le thème *Bien vivre dans une ville compacte*. Monsieur David Brown nous adressera la parole en premier. Il est professeur et ex-directeur de l'École d'urbanisme de l'Université McGill. C'est à lui que nous confions la tâche de mettre la table sur cette question de l'organisation de la densité. Par la suite, quatre panelistes s'attaqueront au thème de l'équité et de la cohabitation ainsi que de la convivialité. Je vous les présenterai au fur et à mesure de leur intervention. Alors accueillons monsieur David Brown qui est notre conférencier d'ouverture.

145 **M. DAVID BROWN :**

150 Merci bien. C'est un grand plaisir d'être ici pour cet événement, de participer dans cette première session d'aujourd'hui. Alors je vais parler du titre qui est vraiment sur l'écran maintenant. - Je vais voir si je peux... oui. La table des matières pour le petit discours, on va parler des précédents, des TOD, ça veut dire développement orienté vers le transport. On va regarder une étude qui fait une évaluation des TOD existants et on va regarder un peu le potentiel des TOD ici à Montréal et finalement, on va toucher les leçons apprises.

Comme introduction, je vais traiter un peu des formes alternatives urbaines et des principes des TOD. Premièrement, pour les formes urbaines, la première forme qu'on a eue dans l'histoire,

155

c'était une ville très centralisée. Évidemment, ça marche jusqu'à un certain moment et ensuite, ça ne marche pas parce qu'il y a trop de personnes qui veulent se rendre au centre par le même point.

160

Autre option, c'est Los Angeles, et c'est un peu comme ça avec beaucoup, beaucoup de dépendance sur l'automobile. Autre idée, ici, c'est pas dans un espace très urbain mais on voit cette tendance très naturelle de voir une trame urbaine ou une trame de village qui est tout en bordure du long d'une route. Ici, c'est Champlain, Québec, ce genre de développement commence à être vraiment un grand problème quand c'est trop dense parce que les personnes qui entrent et qui sortent tout le temps sur la route principale et, tout à coup, la rue principale ne marche pas du tout et il faut imaginer une autre solution.

165

Autre forme de développement linéaire, c'est le boulevard. Ici, nous sommes à Budapest mais on peut imaginer Toronto. Toronto a des grandes avenues, et les avenues à Toronto sont vraiment une zone, et les corridors où la Ville veut vraiment densifier finalement pour qu'on puisse voir les zones linéaires finalement avec des arrêts réguliers, avec les bâtiments sur le boulevard qui est à haute densité et derrière le corridor, derrière le boulevard, des bâtiments d'autre densité.

170

Et on peut imaginer des cités satellites. Ça, c'est un plan pour Bangkok et c'est une forme d'expansion qui est utilisée beaucoup en Asie, en particulier avec la Chine, c'est un très, très bon mode d'agrandir la ville.

175

La dernière forme que j'ai voulu toucher, c'est ce qu'on appelle ici le réseau hiérarchique des noyaux urbains. Et dans un sens, on peut commencer peut-être avec – c'est ici - de Christaller, qui est un graphique qu'il a fait avec l'idée que nous avons des villes de grande taille, des villes de petite taille et il y a des liens très, très forts entre ces villes.

180

Ici, c'est l'image, une analyse qui a été faite d'une forme urbaine de CREET, et ici c'est un de mes diagrammes favoris, de Patrick Geddes, ça vient de Patrick et le diagramme qu'il a fait en 1915 et ça, c'est inspiré par la biologie. On a toutes sortes de noyaux qui sont ici avec des liens horizontalement et verticalement avec autre chose et chacun de ces noyaux a une certaine auto-organisation et une auto-gouvernance dans un système imbriqué.

185

Alors là, c'est vraiment pour moi le modèle qu'il faut suivre parce que c'est le modèle qui est très, qui donne de la valeur au niveau local mais qui garde cette idée qu'une ville, c'est une place d'échanges entre les petits et les grands, et entre les petits et les petits, et les grands et les grands et tout ça. Alors ça, c'est vraiment un modèle qui est vraiment dynamique, je pense.

190

Quelques définitions très succinctes d'un TOD. La plus facile, c'est un: *mixed use community that encourages people to leave near transit services and to decrease their dependence on driving*. Ça c'est la plus simple. Ici, on ajoute autre chose. On ajoute l'idée qu'on peut avoir une meilleure qualité de vie dans un TOD, on ajoute l'idée qu'on peut sauver de l'argent et on ajoute l'idée qu'on peut avoir une mixité d'habitations, de population et on peut réduire les impacts environnementaux et, tout ça, c'est vrai.

195

200

En effet, le gars qui a inventé le mot TOD, qui est Peter Calthorpe, dans les années 80, a dit que c'est la redéfinition du rêve américain. Il a trouvé que la façon de développer qu'ils ont faite pendant les derniers 60 ans ne marche pas. Il faut repenser à ça et il a pensé que les idées de TOD sont une solution pour ça. Et moi, je suis plus ou moins d'accord.

205

210

Les principes de TOD qu'il a annoncés sont finalement de commencer au niveau régional, de voir la croissance régionale et de voir où on peut mettre une densité dans cet espace régional. De favoriser la circulation piétonnière mais aussi une grande mixité des services, des usages, des parcs, des emplois, c'est pas juste une zone résidentielle. Prendre soin des piétons, en particulier de dire qu'on veut évidemment ce qui est très, très bon pour les piétons. D'offrir une variété de logements, de densités et de coûts. De préserver l'environnement. Et là, c'est une autre chose. Si on densifie autour des nouveaux noyaux ici et là et là, on peut laisser des espaces entre ces zones développées pour être dans la nature finalement. De vraiment travailler beaucoup avec les espaces publics parce qu'ils ont une grande valeur. Ici encore une fois, on densifie les choses, le monde veut des grands parcs aussi, on veut des places où on peut aller avec les enfants. Et on veut encourager la densification où il y a déjà une trame urbaine existante.

215 Voici le modèle de Calthorpe. C'est répété souvent partout. On a un petit arrêt de transit là-bas. On a une zone commerciale, on a des bureaux, on a des industries, on a un espace public, on a beaucoup de logements dans cet espace et c'est une variété de logements, c'est pas juste des logements de haute densité.

220 Bien sûr, quand on parle d'une région, il y a toutes sortes de situations. Il y a des TOD qu'on peut imaginer pour le centre-ville, il y a des TOD qu'on peut imaginer pour un quartier quelque part, pour une banlieue, pour un centre urbain, et dans chacun de ces cas, on doit penser d'avoir une densité, une mixité, un design, qui est différent dans chaque cas. Parce que le contexte est différent. Ce n'est pas nécessaire d'avoir le même objectif pour tous les TOD.

225 Il y a beaucoup d'avantages des TOD en plus que simplement chercher des clientèles pour les systèmes de transport. On peut, par exemple, faire mieux pour les personnes tout le long de leur vie, pour les enfants, pour les personnes âgées, pour les personnes d'âge moyen et tous ces genres de choses. On peut améliorer la qualité de vie. On peut réduire la consommation d'énergie.
230 On peut réduire l'empreinte écologique. On peut réduire les coûts des infrastructures. On peut augmenter les revenus pour les agences de transit et tous ces genres de chose qui sont sur l'affaire ici. Ça, c'est des observations, j'ai données les auteurs là, parce que c'est la recherche qui a montré que toutes ces choses sont possibles avec un TOD qui est bien dessiné.

235 Précédents. On peut commencer avec le grand Ebenezer Howard qui a publié son livre sur la *Cité Jardin* en 1898. Ici, nous avons l'idée ici, on a un centre-ville et on a des *garden city* comme on voit ici qui sont à peu de distance de ça et il y a un paysage, peut-être une forêt, peut-être des champs, entre les deux. Il y a un système de transport très efficace qui fait le lien entre ces places. Quand on regarde dans la *Cité Jardin* elle-même, l'accent est mis sur l'idée de jardin, un système de
240 transport qui arrive juste à l'extérieur de cet espace, une station... si on regarde là, il y a une station de train qui est accessible à tout le monde. Ça, c'est l'idée au complet : on a des habitations ici et une variété d'habitations. Le monde a accès à toutes sortes de verdure, le monde a accès au travail, le monde a accès au centre-ville et c'est facile arrangé de cette façon.

245 Ici, c'est un exemple qui a été créé juste quelques années plus tard en 1908 par Olmsted, le gars qui a fait notre mont Royal, et ça c'est à New York, à Queens, l'idée ici, c'est qu'encore une fois, nous avons une station de train qui est juste ici et on a une zone avec beaucoup d'accent sur l'espace piétonnier.

250 Ici, un autre exemple et peut-être vous savez déjà où ça se trouve. Oui, Ville Mont-Royal. Alors ça a été construit, le plan pour ça a été commencé en 1911 et ça a été créé pour la compagnie CN parce qu'ils voulaient vendre des terrains pour payer pour le fait qu'ils ont construit le tunnel dans la montagne. Or, l'idée du plan, c'est qu'il y a un rail ici et avec ce rail, on a trois stations, et autour du centre, une zone commerciale et un très grand parc qu'il y a ici. Autour de ces choses, on
255 peut avoir, et nous avons l'hôtel de ville, des zones institutionnelles, des appartements, une bibliothèque, ce genre de choses. Ce plan a été fait par ce gars.

Est-ce que vous savez son nom? Todd, voilà. Et ça, c'est presque magique parce que le mot « TOD » n'existe pas comme concept de développement dans City Park. Alors monsieur Todd
260 a construit le premier TOD sans le savoir. C'est juste dommage qu'il n'ait pas ajouté un troisième D sur son nom, parce que s'il l'avait fait, ça aurait été parfait pour TODDD parce que ça va être les trois D d'un TOD : *Density, Diversity et Design*. Mais c'était un projet assez formidable. Je dois dire que ça ne marche exactement comme un TOD au total maintenant mais cette section au centre, je pense, marche très bien. J'ai visité pour prendre quelques photos qui sont ici. Ça semble très actif
265 quand j'étais là, mais c'est vrai que c'est une grande zone, la Ville Mont-Royal inclut beaucoup plus des aires de très basse densité et beaucoup de personnes utilisent leurs autos même dans Ville Mont-Royal.

Autre précédent. Ça c'est une chose qui a été faite en 1947, c'est à Copenhague, et l'idée
270 d'un *Fingerplanen*. Et l'idée, c'est qu'on voit au centre un très grand centre fort comme ça et on suit les doigts, le pouce comme ça comme l'image, le fond, et à chaque jonction, on peut voir par exemple des TOD. Alors l'idée, c'est qu'on peut avec ce centre avoir des liens de transport et on peut aussi faire des liens un peu comme ça pour avoir un système très, très efficace. Ça marche pas mal bien parce qu'en particulier, on a un espace entre les doigts et c'est là où on peut regarder

275 les rivières, les zones sensibles, écologiques et tous ces genres de chose. Ça, c'est une façon d'apporter la nature vers le centre.

On a un autre exemple qui n'a pas été construit qui était le bureau d'aménagement réseau express Mirabel et, en fait, c'était un projet sur lequel j'ai travaillé moi-même au début de ma carrière et l'idée ici, c'est de voir un train qui passe de Bonaventure, en tunnel, jusqu'à du Parc, ensuite en surface dans une emprise du CP, du CN jusqu'à Mirabel. Mais l'idée à cette époque, c'était de construire des TOD, même si encore une fois on n'utilisait pas ce mot.

285 La logique pour ça, c'est que quand ils ont fait l'analyse des clientèles, ils ont trouvé que la partie blanche de ce graphique, ça c'est au centre, ça c'est le trafic vers Mirabel elle-même; le reste, c'est le trafic régional. Alors on voit qu'un train comme ça peut avoir une grande importance en termes de desservir vraiment la région régulière. Alors ils ont planifié à Concorde une station, un terminus qui est un peu comme ça, élevé, et il y a évidemment beaucoup de stationnements mais pas juste ça. Il y a beaucoup de bureaux, garderies, des choses qu'on a besoin tous les jours, ici en train de marcher, et beaucoup d'habitations et une zone piétonnière dans tout cet espace. Ça, c'est le plan et on voit exactement comment c'était réalisé ou c'était supposé d'être réalisé. Et je pense que ça marche très, très bien.

295 Même chose à Sainte-Thérèse, l'idée de voir encore une fois un TOD et aussi d'avoir assez d'espace pour accommoder le trafic des personnes qui viennent avec leur voiture et ensuite prennent le train.

300 En termes d'évaluation du succès des TOD, nous avons une étude qui a été faite à McGill par Angela Brinklow. Ce qu'elle a fait, c'est qu'elle a étudié toutes ces études de cas, quelques-uns à San Francisco – ce sont des TOD qui sont associés avec BART, quelques-uns à San Diego, Portland, Vancouver – c'est le seul exemple au Canada – New Jersey et Arlington. Et elle a utilisé des indicateurs de transport et autres types d'indicateurs. Et je vais passer vite sur le genre d'indicateurs qu'elle a utilisés parce que je pense que ça vous donne une idée du genre de chose qu'on peut mesurer finalement, des objectifs qu'on peut avoir pour un TOD.

305

310 Alors, premièrement, évidemment, on veut augmenter le nombre de personnes qui utilisent un système de transport, on veut réduire le *vehicle miles traveled* par les personnes; on veut réduire, on pense qu'on peut réduire le nombre de personnes qui ont une automobile ou deux automobiles; on veut promouvoir l'accès à la station et au parking; on veut un succès pour l'espace résidentiel, commercial et pour le détail, bureaux, tous ces genres de choses, une mixité des fonctions; on veut avoir un certain pourcentage de logements qui sont abordables pour qu'on puisse avoir une mixité dans l'endroit; une diversité de types et de grandeurs de logements, encore une fois pour une mixité de la population; un sens communautaire et on peut créer au même effet des mesures pour chacune de ces choses.

315 Finalement, il y a des indicateurs de design physique, et là, c'est là qu'on parle encore une fois des trois D : densité, parce que c'est plus dense; mixité, ça veut dire *diversity* dans un sens; et design et en particulier l'expérience des piétons dans cet environnement.

320 Exemple : le village *Collingwood* à Vancouver, on a trouvé ça un plus ou moins grand succès comme TOD. Ici, on voit qu'il y a la station ici et ensuite des bâtiments de haute densité de côté et même ici, et ça a l'air après ça comme image en surface. Et ici, nous avons les statistiques qu'on a trouvées. Alors on voit que par exemple en termes de nombre de pourcentage de personnes qui prend le système de transport, il y a 56 versus 11 pour les personnes dans les régions en général. Les personnes qui conduisent seules dans leur auto : 44 et 77 pour la région. Les personnes qui n'ont pas une voiture : 23 au lieu de 16. Le temps d'aller au travail ou à l'école, ce genre de chose : moins que 30 minutes au lieu de plus qu'une heure. Mais en même temps, c'est très populaire, on trouve que la valeur des condos, c'est un peu plus haut, même les revenus des personnes qui sont là, des ménages, sont un peu plus hauts. Et la grandeur des ménages, un peu plus bas.

335 Évidemment, ce n'est pas le cas que tous les TOD ont du succès. Et ce cas, celui de BART, un TOD qui a cette image. Alors là, il n'y a pas un accès très facile à la station pour les piétons. Tout ça, c'est des voitures. Tout ça. Il y a des bâtiments et ici, tu vis ici, il y a un quartier ici où il y a des personnes qui vivent; si tu veux y aller, tu dois marcher tout ce temps dans un parking, e même un parking n'est pas très beau. Alors ça, ça ne marche pas. On voit que BAREM est un beaucoup

meilleur concept que cette approche. Ils ont essayé d'avoir les deux avantages d'avoir le parking qu'il faut mais aussi d'avoir une accessibilité, une densité autour de la station.

340 La CMM. La CMM a fait un plan, le PMAD, et ce plan est vraiment centré sur les TOD. Il y a 154 TOD dans leur plan. Beaucoup de ces TOD sont ici à Montréal et beaucoup de ces TOD sont simplement où se trouvent des stations de métro. Mais il y a aussi des TOD sur tous les rails qui sont dans la banlieue de tous les côtés.

345 Un étudiant à McGill a fait une étude de tous ces 154 TOD pour voir où ils sont maintenant en termes d'objectifs de la CMM pour densité et pour développement. Et il a trouvé – les choses qui sont un peu orange ici, ce sont des choses qui ne performant pas bien maintenant. Ils ont beaucoup à faire pour atteindre le niveau de densité que la CMM veut pour eux. Les choses en bleu sont des groupes performants, ils sont vraiment à la densité qu'il faut. Alors il a fait un travail avec toutes les
350 choses qui sont moins performantes pour voir ce qu'on peut faire, il y a 16 de ces TOD dans ce petit exercice, et ici, c'est la liste des évaluations des critères qu'il a utilisés pour ça. Ça, c'est un TOD qui va autour de l'autoroute 13 et le rail qui part de Deux-Montagnes.

355 Et les indicateurs – j'ai juste un avertissement pour son rapport parce que c'est un peu compliqué, je vous encourage de le lire, vous pouvez avoir accès à ce rapport simplement d'aller sur le web à *tram.mcgill* et de chercher les projets de recherche supervisée - en anglais, ça veut dire sur le site web, c'est *supervised research projects, tram.ca* – alors ici, il y a des indicateurs de performance, il y a des indicateurs de densité, de *diversity*, de design et il a fait une analyse de la capacité du système pour agrandir des choses comme ça.

360 Je pense que c'est une étude qui est très, très intéressante finalement parce que ça inclut tout, ça analyse ce qui marche bien, ce qui ne marche pas très bien maintenant. Alors ce qu'il a fait à la fin de cette étude, c'est d'avoir des recommandations de comment on peut procéder pour atteindre les objectifs.

365 Autre petit exemple, c'est le terminus Panama à Brossard. On a fait un petit atelier là-bas avec l'AMT, et on dit qu'on peut peut-être bouger les choses un petit peu. Ici, c'est le terminus, ici,

370 c'est le magasin *Loblaws*, ici c'est un petit centre d'achats, ici c'est le parking. Les étudiants ont imaginé ça : ils bougent le terminus ici, ils mettent le parking dans les structures, ils créent des espaces d'habitation, commerciaux, des bureaux et tous ces genres de choses qui rendent un petit peu de vie sur les rues dans cet espace avec peut-être ça comme inspiration pour le développement.

375 Ici, nous avons une image qui a été prise à Portland autour d'un TOD. Ce qu'on voit, c'est un type d'habitation assez dense, très agréable, avec des magasins ici et des habitations en haut de ça.

380 Même chose pour l'Acadie-Chabanel, même si ça inclut le Marché central – le Marché central, les propriétaires du Marché central sont très intéressés d'intensifier le site. Alors on a travaillé sur des options. C'est vraiment bon dans ce cas parce qu'il y a deux stations de train, deux métros à côté, et c'est possible d'imaginer d'avoir des projets de densification dans le Marché central lui-même.

385 Alors un petit exercice que j'ai fait pour moi que j'ai trouvé le *fun*. J'ai dit j'ai vécu à plusieurs places ici à Montréal pendant une période de temps – une période de temps – huit places et c'est juste pour dire que vous autres, vous pouvez faire ça pour vous-mêmes. Allez à *walkscore.com* c'est aussi simple que ça, mettez votre adresse dans ça et ça va sortir une carte comme ça.

390 Dans mon cas, j'ai commencé ici à Baie d'Urfé avec un *walkscore* de 33; j'ai vécu à l'Esplanade une fois près de Montréal, et c'était 92; j'ai vécu maintenant ici, à 83 mais ici, on voit aussi que même à Ville Mont-Royal de laquelle on parlait, il y a un *walkscore* très respectable de 72.

395 Dernière chose des petites leçons apprises. Première chose, c'est qu'il faut introduire un zonage intérimaire. Il faut que la Ville bouge pour protéger finalement les options avant de faire un plan détaillé, parce qu'il y a des personnes qui font des choses tout le temps, qui ont des... Il faut prendre le contrôle. Il faut avoir un cadre de planification qui mette l'accent sur la collaboration. Il faut trouver un équilibre entre les intérêts régionaux et locaux, et ce n'est pas toujours facile parce qu'on veut qu'un TOD, par exemple dans la région, serve beaucoup de monde qui sont dans toutes les places, mais aussi l'endroit local est très, très important. Il faut adopter des contrôles de

400 développement basés sur la performance, il faut penser également aux choses financières et pourquoi pas acquérir des terrains de temps en temps ou faire des négociations avec des propriétaires parce que c'est un *windfall* profit pour quelqu'un.

405 Et en dernier - c'est vraiment la dernière diapo - c'est ici, il faut planifier des communautés qui sont complètes, qui ont des emplois et qui sont sécuritaires, commodes, engageantes, conviviales, attrayantes, diverses, inclusives et écologiques. C'est tout. Merci.

Mme LOUISE ROY :

410 Merci, Monsieur Brown. J'ouvrirais maintenant une période de questions. Alors s'il y en a qui veulent se rendre au micro, il y a plusieurs questions qui peuvent être posées, j'imagine.

415 Peut-être pour lancer aussi la réflexion, Monsieur Brown, hier, monsieur Côté nous a parlé de l'importance d'avoir des systèmes en boucle à Montréal. Alors vous savez que dans le plan, il y a trois grands pôles de prévus d'intensification des activités et éventuellement de densification, j'imagine. Comment est-ce que vous entrevoyez ou quels seraient – en appliquant les leçons apprises – quels seraient les types de TOD qui s'appliqueraient le mieux à Montréal, d'après vous? Et ça voudrait dire quoi en ce qui a trait à l'évolution du système de transport en commun? - Venez donc ici. Moi, je suis équipée, je pourrais parler et j'aurais pas besoin d'être au micro. Au lutrin.

420 **M. DAVID BROWN :**

Je pense encore une fois qu'il n'y a pas juste une solution, un type de TOD qu'il faut avoir. Je pense que l'idée d'un TOD finalement, c'est qu'on peut donner à tout le monde. Ce n'est pas nécessaire de dire à tout le monde qu'il faut vivre en densité. On peut voir des maisons qui sont
425 complètement différentes et chacun de ces pôles devra être utilisé dans le local pour voir ce qui est bon pour cet emploi en particulier. Je pense qu'on n'a pas une seule réponse à cette question.

On peut parler, par exemple, des petits TOD comme Valois Bay. Il y a là une station de train. Il est possible de faire quelque chose de très intéressant en termes de TOD mais il y a
430 beaucoup de résistance des résidents autour de cette station. Ils ne veulent pas une densité. Alors ce qu'il faut faire dans ce cas, c'est de montrer comment un TOD peut être agréable dans ce contexte, qui est un contexte très différent que le terminus Panama ou autre place. Il faut trouver pour dans chaque cas un petit arrangement entre les intérêts régionaux et les intérêts locaux.

435 **Mme LOUISE ROY :**

D'accord. Madame Paulhiac, vous voulez bien vous identifier?

440 **Mme FLORENCE PAULHIAC :**

Oui. Florence Paulhiac, professeure au département d'études urbaines à l'Université du Québec. Merci, David, pour cette présentation. J'aurais deux réflexions ou deux questions à te soumettre pour le débat. La première, c'est à la lumière de l'évaluation qui a été faite de Collingwood, le village de Collingwood à Vancouver, il semble que les indicateurs démontrent une
445 grande performance de ce choix dans ce contexte-là, excepté peut-être sur les aspects sociaux, puisqu'il semble à la diapositive – on pourrait peut-être en reparler – il semblerait que ça ne soit pas très performant du point de vue de la mixité sociale ou pour résumer de façon un peu caricaturale, que ça soit l'occasion d'une gentrification et que peut-être les TOD seraient des lieux dans lesquels on retrouve des classes moyenne à moyenne supérieure.

450

En tout cas, j'aimerais savoir si dans les évaluations que tu as vues des TOD, cet aspect-là est récurrent ou si c'est une exception? Et j'aurais tendance à penser que ce n'est pas l'exception et ça pose une question *d'inclusivité* de mixité sociale. Ça, c'est mon premier commentaire.

455 Le second, c'est pour revenir sur le contexte proprement montréalais, du territoire de Montréal. Le PMAD prévoit un objectif de 40 % de la population dans les TOD. Or, c'est déjà le cas. Il faut savoir qu'il y a 40 % de la population dans la région métropolitaine qui habite déjà un TOD. Donc on a fixé comme objectif le statu quo. Première chose.

460 Deuxième chose, la croissance de la population à venir dans les prochaines années, on peut dire, est relativement faible dans la région métropolitaine et Montréal, la ville, et l'île de Montréal, présentent les territoires dans lesquels il y a le plus de TOD actuellement et qui sont les plus denses de la région.

465 Donc ma question, c'est où va-t-on faire de la densité dans Montréal? Et sous quelle forme possible? Tu viens juste d'évoquer le fait qu'il y a plein de formes possibles de densité et d'acceptabilité de la densité d'ailleurs, l'acceptabilité sociale. Mais la question reste. C'est-à-dire, dans le centre de l'île par exemple, a-t-on la possibilité de densifier actuellement?

470 **Mme LOUISE ROY :**

C'est très intéressant.

M. DAVID BROWN :

475

Merci.

Mme LOUISE ROY :

480

On commence avec le premier point sur la gentrification et les enjeux sociaux.

M. DAVID BROWN :

485 Oui. Dans le cas particulier de Collingwood, la chose, c'est vrai que le niveau de revenu est un peu plus haut pour les résidents de cette place, en moyenne. Mais aussi, il y a un autre petit chiffre dans ce graphique, c'est qu'il y a 20 % des logements qui sont abordables. Alors il y a une mixité même s'il y a un grand intérêt des personnes avec les moyens de choisir un condo dans cette zone, il y a une mixité des revenus.

490 On doit faire peut-être une analyse un peu plus forte mais je suis tout à fait d'accord qu'il faut avoir cette mixité sociale. Il faut être inclusif. Il faut que les TOD ne soient pas juste pour les personnes riches. Il faut trouver des solutions pour qu'on puisse avoir accès pour toute la population.

495 **Mme LOUISE ROY :**

Je vous pose la question à vous deux. Est-ce qu'il y a des cas où les TOD ont permis cette inclusion-là, ont permis d'avoir un éventail de logements pour un ensemble de clientèles sociales? Les deux.

500

Mme FLORENCE PAULHIAC :

505 Voilà. Il existe notamment - peut-être que je peux parler d'un contexte qui est différent que le contexte européen – des réalisations de quartiers articulés à des transports collectifs forts et structurants, qui ne s'appellent pas forcément des TOD, le TOD étant une appellation dont on se sert beaucoup mais finalement, il existe d'autres appellations pour ces mêmes formes du type *écoquartier* ou *quartier urbain durable*. Et oui, ça existe. Ça existe en France, ça existe à Grenoble par exemple et ça relève de ce que David Brown a souligné implicitement, ça relève d'une volonté politique de le faire et de programmer dans la composition des quartiers du logement abordable ou pas. Donc la leçon qu'on peut tirer de ces exemples d'écoquartiers ou de quartiers durables qui sont mixtes, c'est que dans le processus décisionnel, ça relevait d'une volonté politique d'imposer aux promoteurs immobiliers notamment, d'imposer des règles et d'imposer la mixité sociale.

510

M. DAVID BROWN :

515

Oui. C'est là qu'on veut des contrôles de performance finalement pour un TOD. C'est vraiment un point très, très important. Au moins, il y a 20 % des logements...

Mme FLORENCE PAULHIAC :

520

Ce qui est beaucoup, tout à fait.

M. DAVID BROWN :

525

... abordables là-bas. Mais évidemment, c'est – je trouve que l'autre chose, c'est qu'on voit que pour des personnes qui ont un grand choix où vivre, ces TOD sont très populaires. Le monde veut avoir cette possibilité de marcher, de prendre la bicyclette, de ne pas avoir une voiture, même s'ils sont à l'aise en termes d'argent. En termes de la deuxième question...

Mme LOUISE ROY :

530

Oui. La deuxième question, c'est où à Montréal on ferait de la densité?

M. DAVID BROWN :

535

Well, c'est vrai que nous avons déjà...

Mme LOUISE ROY :

540 Et de quelle densité on parle? Allez-y.

M. DAVID BROWN :

545 Je ne sais pas si je peux répondre avec ces précisions mais je peux dire que – j'ai parlé de Valois Bay, c'est une place où on peut voir une densité qui peut être très intéressante. Sur ce rail qui va dans cette direction, vers Sainte-Anne-de-Bellevue, on peut imaginer d'avoir des TOD à Sainte-Anne-de-Bellevue, à Pointe-Claire. On peut imaginer de voir toutes les stations là-bas.

Mme LOUISE ROY :

550 Est-ce que vous pouvez ramener votre diapo où on a du rouge et du bleu, des cercles rouges, des cercles bleus?

M. DAVID BROWN :

555 Oui. Je pense que je peux le faire par ici.

Mme LOUISE ROY :

560 Oui, celle-là.

M. DAVID BROWN :

565 Alors là, on voit qu'il y a toutes sortes de stations pour ce train; elles sont identifiées comme une possibilité pour un TOD. C'est vraiment possible d'avoir un TOD dans ces sections. Mais ça va être des TOD différents dans chacun de ces cas. Je pense que la chose que je regrette fortement – j'espère que c'est une réponse à cette question dans un sens – quand on pense à l'autoroute, à l'extension de l'autoroute 25 et on l'a simplement fait comme ça, sans penser à la structure urbaine

570 à côté, ça c'est une catastrophe. Si on pense d'avoir un train comme on a pensé pour Varennes, si on pense d'avoir des noyaux de densité à certaine distance, ça va être une place beaucoup mieux agréable à vivre et ça va fonctionner beaucoup mieux pour tout le monde. On peut avoir des BAREM, on peut avoir tous les services réguliers autour des stations et ça, c'est bon pour toutes les personnes qui sont autour des TOD et pas seulement dans le TOD.

575 **Mme LOUISE ROY :**

Mais si on regarde votre acétate, Monsieur Brown, ça veut dire que tous les cercles gris...

580 **M. DAVID BROWN :**

Oui.

Mme LOUISE ROY :

585 ... pourraient être des endroits où il y aurait de la densification. Oui, c'est ça?

M. DAVID BROWN :

Oui.

590

Mme LOUISE ROY :

595 Donc ça veut dire qu'au cœur de Montréal, il y aurait, d'après cette étude-là, pas mal de place encore pour de la densification.

M. DAVID BROWN :

Oui. Ça ça vient d'ici, c'est pas la personne qui l'a faite lui-même – ça, ça vient d'ici, cette carte qui a été faite par la CMM. Alors la CMM a trouvé ces 154 possibilités de TOD.

600

Mme LOUISE ROY :

Oui, Madame?

605

Mme FLORENCE PAULHIAC :

Avec des densités variables, comme on le voit sur la légende selon les endroits.

610

M. DAVID BROWN :

Exact.

Mme FLORENCE PAULHIAC :

615

La question peut-être qu'il faut poser en complément, c'est que vraisemblablement la croissance de la population ne permettra pas de faire 144 TOD.

Mme LOUISE ROY :

620

Non.

Mme FLORENCE PAULHIAC :

625

Donc il va y avoir une sélection à faire à l'échelle métropolitaine, et si je me mets du point de vue peut-être de la Ville de Montréal, il va falloir développer aussi une stratégie pour retenir des

populations dans les TOD de l'île de Montréal. Parce que peut-être qu'il y a un avantage différentiel à aller vivre dans un TOD en banlieue plutôt qu'un TOD dans l'île de Montréal.

630 Donc c'est pour ça que je te posais la question de quelle forme de densité, parce que les marges de manœuvre en banlieue ou en périphérie sont généralement plus larges parce qu'il y a moins de contraintes liées à la structure urbaine héritée. Donc les formes de la densité vont devenir primordiales dans le choix des résidents puisque évidemment, on va vouloir avoir une qualité de vie maximale.

635 **M. DAVID BROWN :**

 Je suis tout à fait d'accord. Il faut penser, il faut avoir des priorités. Il y a trop de TOD ici sur la carte, il faut voir les priorités et dire que ici et ça et ça, ça doit être en priorité. Moi, je suis dans une position maintenant de dire c'est quoi mes priorités. Il faut qu'il y ait une étude, you know, complète, 640 correcte qui soit faite et là, on peut avancer avec ça. Mais je suis tout à fait d'accord qu'on doit imaginer où on peut mettre les TOD sur l'île de Montréal en particulier et dans la Ville de Montréal en particulier parce qu'on parle d'un plan pour la Ville de Montréal ici.

645 **Mme LOUISE ROY :**

 Madame?

650 **Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :**

 Marie-Josée Corriveau du FRAPRU. J'aimerais ça qu'on revienne à l'intérieur des limites de la Ville de Montréal puisqu'on est ici pour discuter du Plan de développement de Montréal, pour en parler. Donc ça peut être intéressant pour tout ce que vous avez cité en bordure du fleuve dans l'ouest mais ce n'est pas Montréal. En tout cas, ça ne l'est pas encore. Ce n'est pas ça.

655 Nous, on se situe là où il y a le «*tapon*». Moi, j'aimerais ça que vous reveniez à la diapositive précédente, par exemple.

Mme LOUISE ROY :

660 Avec du bleu et du orange au lieu du gris.

Mme MARIE-JOSÉE CORRIVEAU :

665 C'est ça, exactement. Moi, ce que je constate effectivement, c'est que là où il y a des perspectives avec moins de contraintes, c'est tout ce qui pourrait s'articuler autour soit du train de banlieue qui se dirigerait vers Terrebonne ou, en tout cas, le moyen de transport qu'on trouvera... dans Rivière-des-Prairies, etc. Mais dans le cœur de Montréal, il y a du développement possible, de la densification possible, mais c'est là aussi où on retrouve déjà une densité de population importante. Le deux tiers des ménages montréalais sont locataires et sont particulièrement
670 vulnérables quand on parle de densification et d'organisation territoriale de ce type-là parce qu'ils n'ont pas de marge de manœuvre, ils n'ont pas de pouvoir pour pouvoir être maintenus dans les lieux.

675 C'est quoi les outils qu'il faudrait mettre en œuvre, selon vous, pour garantir que ce développement-là ne se fasse pas au détriment des gens qui habitent déjà dans le secteur et qui ont déjà des réseaux d'entraide familiaux, des réseaux d'entraide communautaire, et si on les expulse – parce que c'est ce qui se passe dans bien des cas, en tout cas, moi, c'est ce que j'ai constaté – c'est tout ça qu'ils perdent. Ça fait que non seulement, ils s'appauvrissent mais ils perdent leurs réseaux. Donc ils sont d'autant plus exclus. Comment est-ce qu'on fait face à cette difficulté-là dans un
680 territoire déjà construit où on retrouve, par ailleurs, des possibilités de densification mais qui ont des effets pervers?

Je reviens sur la question de la gentrification, parce que la réponse que vous donnez, je ne la trouve pas tout à fait satisfaisante à ce moment-ci quand on parle de ménages locataires.

685

M. DAVID BROWN :

Oui.

690 **Mme LOUISE ROY :**

Juste avant que vous répondiez. Madame, sûrement que les panelistes qui vont se joindre à nous tantôt vont aborder ces questions-là. Mais est-ce que dans les études entre autres ou à partir de votre opinion à vous, Monsieur Brown...

695

M. DAVID BROWN :

Ici, on joue sur les grands problèmes de la gentrification, c'est un vrai problème et il y a toutes sortes de façons d'essayer de traiter ça. Mais c'est vrai que quand on fait des améliorations dans un quartier, ça rend le quartier un peu plus agréable pour les personnes qui ont plus de moyens de venir. Si on met un système de transport dans un quartier qui n'est maintenant pas très accessible – on peut imaginer l'ancien Saint-Henri ou Pointe-Saint-Charles ou quelque chose comme ça – si on augmente beaucoup le transport, oui, il y a des personnes qui voudront y aller et acheter une maison et faire des rénovations et tout ce genre de choses. Ça, c'est un processus normal.

700

705

Ce qu'il faut faire, c'est de voir qu'est-ce qu'on peut faire comme politique pour que ça n'ait pas un impact très négatif sur les personnes qui sont là déjà souvent pour plusieurs générations. Et là, c'est des problèmes sociaux. Et j'espère que le panel va traiter ça. Je pense que cette question d'insister qu'il y ait un certain nombre de logements qui soient abordables, ça c'est une façon d'aider avec ça. Mais évidemment, il y a beaucoup plus qui change au lieu de juste le prix des logements. Il y a le type de magasins et les prix dans les magasins. Il y a tout qui est en train de changer. Il faut penser à beaucoup de ces autres aspects aussi.

710

715

Mais je ne veux pas vraiment dire qu'on veut garder un système en place simplement pour ne pas donner des meilleurs transports. On veut que les personnes qui ont besoin de transport aient du transport. Il faut une balance entre les choses.

Mme LOUISE ROY :

720

Donc il y a l'arbitrage entre faire arriver le transport dans un quartier avec les risques de gentrification et en même temps, comment faire pour faire en sorte que les gens qui habitent ce quartier-là ne perdent pas ce qu'ils ont déjà.

M. DAVID BROWN :

725

Oui, exact.

Mme LOUISE ROY :

730

Qu'ils soient aussi bénéficiaires, vraiment.

M. DAVID BROWN :

735

C'est dans les nouvelles d'aujourd'hui, à Saint-Henri.

Mme LOUISE ROY :

740

Oui. Et je vous avoue que nous on rencontre ça dans les consultations publiques à toutes les sessions, à toutes les occasions, à chaque fois qu'il y a des projets puis que les réponses sont loin d'être claires. Monsieur Rayside?

M. RON RAYSIDE :

745 Une question concernant les TOD. Parce que, comme toute idée qui a un fondement
intéressant pour le développement d'une région, des fois, on crée les effets pervers de ça. Et
l'exemple, on a discuté de ça hier, et c'est vraiment du point de vue de Montréal, quand on parle du
quartier DIX30 et une connexion par rail directe, c'est quand une bonne idée devient un outil pour
750 siphonner l'activité de Montréal vers l'extérieur. C'est quoi la balance entre une consolidation
régionale qui est une bonne idée, puis on s'en sert – c'est un peu comme des fois le développement
durable, on s'en sert des fois à toutes les sauces pour défendre des fois les idées assez
catastrophiques. Qu'est-ce qu'on fait avec ça? Ça veut dire que la bonne idée qui devient dans
certains cas la très mauvaise idée.

755 **Mme LOUISE ROY :**

C'est toute la question de la compacité au fond qui est derrière la question de monsieur
Rayside. Jusqu'à quel point on concentre dans le centre, au cœur de l'île, par rapport à l'idée de
développer comme vous avez donné dans certains modèles, soit des doigts ou bien en tout cas des
760 fils de transport, des lignes de transport qui amènent les gens à l'extérieur. Et donc dans le contexte
montréalais, il y a des enjeux autour de ça. Est-ce que vous avez réfléchi à cette question-là?

M. RON RAYSIDE :

765 Peut-être juste aussi une sous-question. Ce n'est pas le même sujet. À Ville Mont-Royal,
vous savez que pour la question de densité au cœur, il y avait une forte opposition à ça avec une
résistance aussi beaucoup dans certaines zones, mais ce n'est pas le même sujet évidemment.

M. DAVID BROWN :

770 Juste pour prendre la deuxième question, premièrement, je pense qu'ils ont réussi à
augmenter la densité d'une façon très significative, et c'est souvent très difficile de le faire. Mais au

moins, ils ont réussi de construire des bâtiments de grande qualité. Il y a des choses en construction maintenant là.

775

Pour revenir à l'autre question qui est aussi très très importante. Je veux un grand centre. Je veux – pas un grand centre nécessairement mais un centre fort. Alors l'idée de ce plan de la main, c'est qu'on a cette partie de la main, et ça, c'est la partie qui est la plus importante. Quand on fait un plan régional, il faut garder l'épicentre, le centre. Il faut avoir un centre qui est très vital, qui est très excitant, qui est vraiment le plus important. Alors s'il y a une tendance – et ça, c'est la chose politique évidemment et difficile – parce que beaucoup de villes dans les banlieues autour de Montréal, il y a toujours un petit problème politique.

780

Je trouve que le plan PMAD n'est pas pire parce qu'au début, ils ont pensé de laisser les maires faire ce qu'ils voulaient, et dans les échanges qu'on a eus, on a commencé à parler des TOD et l'idée de ramasser le monde un peu comme ça. Et ça, c'est au centre du plan finalement. Et je pense que c'est une meilleure option pour Montréal et pour les banlieues que simplement de dire : O.K. on peut faire ce qu'on veut.

785

Je veux vraiment que Montréal ait un grand centre, fort. Et je pense qu'il faut que le maire de Montréal travaille très fort avec ses collègues pour le faire.

790

Mme LOUISE ROY :

Bon! Allez-vous vous présenter, vous, Monsieur Brown? Madame,

795

Mme SOPHIE LANCTÔT :

Bonjour! Sophie Lanctôt de Société Logique. On parle de mixité sociale et d'inclusion. Je veux juste rappeler que ça a plusieurs facettes, la mixité sociale. Oui, il y a la mixité économique mais aussi il y a la mixité en termes d'âge, les personnes âgées, les personnes qui ont des limitations fonctionnelles. Donc c'est très large la mixité sociale, il ne faut pas le perdre de vue. L'inclusion, ce n'est pas juste l'inclusion des ménages à plus faible revenu.

800

805 En ce sens, nous, ce qu'on met de l'avant, c'est l'accessibilité universelle, un moyen de répondre aux besoins de tous, incluant les besoins des personnes handicapées. Pour arriver que ça fonctionne bien l'accessibilité universelle, c'est sûr que dans le Plan de développement de Montréal actuellement on parle beaucoup d'accessibilité universelle du domaine public. Donc tous nos parcours, les rues, les places publiques, les trottoirs, tout ça c'est une excellente chose.

810 On ne le mentionne pas explicitement pour ce qui est de l'habitation, des espaces commerciaux, tout ça, c'est comme sous-entendu, mais comment on peut faire pour que les promoteurs puissent – imposer aux promoteurs cette vision-là de mixité plus large et y inclure l'accessibilité universelle?

815 C'est quoi les outils que la Ville a à sa disposition pour être capable dans les TOD qu'on veut faire, puis les TOD qui sont déjà en milieu qui sont développés, comment on peut faire pour garantir cette mixité-là qui ne soit pas uniquement une mixité économique pour tous les aspects qu'on veut?

Mme LOUISE ROY :

820 Peut-être que la Ville pourrait nous aider là-dessus. Est-ce qu'il y a quelqu'un de la Ville qui est en mesure de répondre aux outils dont la Ville dispose dans ses liens avec les promoteurs pour assurer une accessibilité universelle? Ou Monsieur Brown, si vous avez des exemples ailleurs, ne vous gênez pas.

825 -On va s'arrêter, il n'y a personne d'autre, je ne prendrai pas de questions plus que ceux qui sont déjà au micro. On va prendre la pause puis on a encore plein de choses intéressantes à entendre et une période aussi de discussion après le panel. Allez-y.

M. DAVID BROWN :

830 Je pense que la réponse simple, c'est qu'il faut exister, il faut – et dans le *Code du bâtiment* déjà il y a certaines lois qui disent qu'il faut faire telle, telle chose. Alors ça, c'est pour des nouvelles constructions. Pour refaire les constructions existantes, évidemment c'est beaucoup plus compliqué.

835

Mme SOPHIE LANCTÔT :

Bien, vous savez comme moi que le *Code du bâtiment*, c'est un minimum pour toutes ces composantes, tant sécurité, salubrité, stabilité des bâtiments. Pour les questions d'accessibilité, c'est la même chose.

840

M. DAVID BROWN :

Oui.

845

Mme SOPHIE LANCTÔT :

On traite de façon minimale les besoins des gens qui se déplacent en fauteuil roulant seulement. Donc il y a des choses qui sont nécessaires pour bien répondre. Et l'accessibilité universelle, on le mentionne déjà dans le Plan d'action municipal pour les aînés, la Ville a une politique d'accessibilité universelle, donc on a une vision qui est plus large. Sauf qu'il faut qu'on le retrouve dans l'ensemble des éléments qu'on va mettre en place.

850

Parce que si on construit des bâtiments au minimum dans des zones où on veut densifier, autour de stations de métro qui ne sont pas accessibles, il y a actuellement deux stations du réseau de train de banlieue qui sont accessibles, donc...

855

Mme LOUISE ROY :

Quand vous dites « accessibles », c'est accessible aux gens qui ont une mobilité réduite.

860

Mme SOPHIE LANCTÔT :

C'est ça.

865

M. DAVID BROWN :

Je suis tout à fait d'accord que cette mixité de toutes sortes de choses est très importante. Et moi j'essaie – je suis un grand-papa - et j'imagine, et je le fais – de marcher avec un enfant de trois ans. Un enfant de trois ans, s'il y a une place qui est juste plate, il pleure, *nnothing*, aucun problème, il ne trouve pas ça intéressant, il ne peut pas marcher plus que 40 pieds ou quelque chose comme ça, il faut voir quelque chose qui est dans le chemin, qui donne un peu *d'excitement*. Mais pour les personnes âgées comme moi, je veux que ce soit facile pour marcher. Mais même si on pense des trottoirs, par exemple, on peut imaginer un trottoir qui est assez agréable de marcher et ensuite, il y a une petite place où on arrête, on passe un moment à s'asseoir, une place pour l'enfant de trois ans de monter quelque chose et, de cette façon, on peut marcher dans la ville.

870

875

Mme LOUISE ROY :

Les gens de la Ville, si vous voulez réagir, vous me donnez un petit signe. - Madame Duplantie, non? Non. Alors on y reviendra tout à l'heure avec les panelistes. Madame. Vous voulez vous identifier, s'il vous plaît?

880

Mme GENEVIÈVE DORVAL-DOUVILLE :

Bonjour! Geneviève Dorval-Douville. Je suis agente de développement à la CDEC Rosemont-Petite-Patrie. En fait, dans le concept de TOD, ce qu'on en comprend entre autres, c'est que c'est pour que les gens puissent se déplacer en transport en commun entre autres pour aller au travail, c'est ce qu'on comprend. Puis actuellement, ce qu'on observe beaucoup, c'est que les objectifs par exemple que le PMAD se donne à cet égard-là, c'est beaucoup des objectifs de densification en termes résidentiels mais il n'y a pas vraiment d'objectifs qui sont donnés en termes

885

890

d'inclusion d'autres fonctions dans ces TOD-là. C'est évoqué mais ce n'est pas – il n'y a pas d'objectif à cet égard-là.

895 Puis actuellement, on observe que dans la région métropolitaine, 70 % des nouveaux emplois se créent à l'extérieur de l'île de Montréal actuellement. Puis on voit que le Plan de développement de Montréal est axé sur trois pôles, dont le centre-ville évidemment qui est un pôle qui est très bien relié en transport en commun, mais les deux autres pôles ne le sont pas actuellement.

900 C'est sûr qu'on sent dans le Plan de développement de Montréal une volonté de développer les transports en commun vers ces sites-là qui sont vraiment excentrés et qui ne sont pas reliés actuellement par autre chose que des autobus. Mais par contre, je ne sais pas s'il y a des exemples à l'étranger d'autres façons dont ils ont organisé la ville pour redonner une place aussi à l'emploi dans cette perspective-là et non seulement de l'axer sur l'aspect plus résidentiel qu'on sent beaucoup dans les planifications urbaines à Montréal.

905 **Mme LOUISE ROY :**

910 Oui, le lien zone d'emplois.

M. DAVID BROWN :

915 C'est très important de penser à chacun de ces TOD et de dire c'est quoi le pourcentage qu'on va avoir en termes d'objectifs pour le résidentiel et pour les autres fonctions. Les autres fonctions, ça peut être un centre d'achats, ça peut être des industries, ça peut être toutes sortes de choses, et les TOD peuvent être une destination et pas seulement des places d'orientation, des voyages.

920 Dans le système *SkyTrain* à Vancouver, il y a des endroits où c'est juste finalement un parc industriel et là, le *SkyTrain* arrête et les employés sortent, ils vont au travail et ça marche très, très bien. Mais dans une autre situation, on peut avoir la mixité de résidences et d'emplois. Et je suis tout

à fait avec vous que le plan même peut-être ne met pas assez l'accent sur autre chose que la densité résidentielle dans les objectifs des TOD.

925

Mme LOUISE ROY :

On comprend que c'est ça le message que vous êtes en train de nous livrer à travers votre question.

930

Mme GENEVIÈVE DORVAL-DOUVILLE :

Mais en fait, je me questionne sur ça parce qu'on le voit beaucoup en termes résidentiels mais je me demande quelle place, puis s'il y a d'autres outils qui ont été développés ailleurs à cet égard-là.

935

Mme LOUISE ROY :

La réponse, c'est oui. La réponse est oui. Il y a d'autres outils qui ont été développés ailleurs. Alors éventuellement, peut-être que si vous avez des – vous pouvez nous aider à mettre sur le site internet de l'Office des exemples, je vous le dis, on va vous trouver très sympathique. Monsieur?

940

M. PIERRE GUILLOT-HURTUBISE :

Pierre Guillot-Hurtubise, je travaille chez *Octane Stratégies*. J'ai eu à accompagner soit des promoteurs, soit des municipalités dans plusieurs projets de densification, certains s'inspirant de TOD, d'autres étant beaucoup plus près de TOD et d'autres qui sont tout simplement des projets immobiliers d'une certaine densité. Et le message que je voudrais livrer, c'est que moi je suis très en faveur d'une densification, notamment aux abords des stations de métro, de gare, etc. C'est un beau débat théorique mais ce n'est pas entré dans le cœur des citoyens et des citoyennes.

945

950

955 Quand on débarque sur le terrain et qu'on essaie de rencontrer les gens, qu'on est porte-parole de projets, on se rend compte que dans des quartiers où la densité n'est pas très présente ou disons qu'elle est présente comme dans l'ancien modèle, de duplex jumelés, triplex jumelés, dès qu'on arrive avec la densité, particulièrement en hauteur, il y a souvent un ressac de la population qui est très difficile à gérer. Je ne veux pas dire que c'est du « pas-dans-ma-cour » parce que c'est plus compliqué que ça. Il y a des préoccupations qui sont légitimes mais il reste que ce n'est pas rentré dans le cœur des gens.

960 Et moi, ce qui me questionne beaucoup sur les enjeux de densité et de compacité, c'est comment on passe de la théorie à la pratique? Comment on va réussir des projets? J'ai personnellement appelé énormément de groupes environnementaux, par exemple, dans un projet sur lequel j'ai travaillé pour dire : « Est-ce que vous pouvez venir dire que la densité, c'est 965 intéressant, c'est une nouvelle façon de développer la Ville dans des consultations publiques », etc. Et on est trop occupé, on n'a pas le temps, ce n'est pas dans notre mandat, on ne veut pas se mêler de projet spécifique ou le projet n'est pas tout à fait parfait, etc. On se retrouve dans le fond avec des citoyens, des citoyennes qui disent : « On veut notre quartier comme avant. » « On veut notre modèle comme avant. » « On veut le système comme avant. » et pas de voix pour faire le 970 contrebalancement de ces voix-là.

Alors est-ce que vous avez réfléchi à des moyens concrets de la réussir, cette densification-là, pas juste évidemment d'en faire des modèles comme on fait en planification urbaine qui sont importants, mais comment on peut la réussir sur le terrain?

975 **M. DAVID BROWN :**

980 Moi, je pense que c'est une question de communication et c'est en partie pourquoi j'ai monté les *walkscore* de tout ce que j'ai vécu ici à Montréal. J'ai choisi ces places, pas parce que je suis environnementaliste ou je veux être bon pour le monde et l'atmosphère et tous ces genres de choses, j'ai choisi ces places parce que j'ai voulu avoir une place qui est plus confortable pour moi-même. Et je pense que ça, c'est les choses qu'ils vous vendent.

985

Si tu vis dans une place où tu peux marcher et tu peux avoir accès à toutes sortes de choses que tu as besoin chaque jour et il y a de l'espace vert à côté, ça c'est très agréable. Moi, je n'ai pas de voiture depuis douze ans et je trouve que c'est magnifique. Je ne manque pas la voiture, c'est pas nécessaire, je vis dans une ville où on peut marcher.

990

Alors les choses très pratiques je pense qu'on peut faire, c'est de vraiment vendre l'idée de cette notion d'accessibilité au lieu de simplement de mobilité qu'il y a des routes avec des voitures ou des choses comme ça. On veut avoir l'accessibilité. Alors je pense que ce que la Ville a fait il y a des années avec *Habiter Montréal*, ils ont montré sur l'écran de télévision des images des individus qui ont choisi de revenir en ville et ce qu'ils font dans le jour, juste une petite image ici et là et là, comment ils utilisent le quartier. Je pense que ce genre de publicité peut être très, très bonne pour convaincre le monde de prendre la chance d'avoir une expérience. Franchement, ce n'est pas difficile quand on a la chance d'y vivre dans un TOD.

995

Mme LOUISE ROY :

1000

Vous savez, il y a un des panelistes, je sais, puis sinon deux ou trois qui vont aborder la question des récompenses de la densification. Ça, vous allez être intéressé par ça. Parce que je pense que ce que vous soulevez comme problème est réel. Alors je vous inviterais à remercier avec moi notre conférencier et on s'en va à la pause.

1005

M. DAVID BROWN :

Merci beaucoup.

PAUSE – REPRISE

1010

Mme LOUISE ROY :

Vous savez, quand on a commencé à travailler sur cette thématique *Bien vivre dans une ville compacte*, on s'est demandé comment on allait faire pour introduire tous les sous-thèmes que

1015 ça peut inclure : l'habitation, la mixité, les transports, la question de l'accessibilité universelle, la
question de la sécurité, les équipements collectifs, le verdissement. Ce matin, vous avez vu David
Brown couvrir certains enjeux et on a fait le choix d'inviter pour vous quatre panelistes qui ont
chacun et chacune des expériences différentes de cette question du *Bien vivre dans une ville
compacte*.

1020 Alors je vous les présente très rapidement et puis, ils vont par la suite faire chacun, ils
auront chacun dix minutes pour faire leur présentation. D'abord, madame Francine Dansereau.
Madame Dansereau est professeure à l'INRS Urbanisation Culture et Société, et elle est spécialisée
dans ces questions de mixité sociale entre autres – entre autres – de mixité sociale et d'habitation.

1025 Alexandre Turgeon, président exécutif de *Vivre en ville*. C'est exact? Je ne me suis pas
trompée? Alors président exécutif de *Vivre en ville*. Marie-Hélène Armand à l'extrémité gauche de la
table, chef d'équipe à l'aménagement, transport actif, Centre d'écologie urbaine. Et finalement, on a
voulu aussi avoir l'opinion du promoteur, alors on a invité pour vous Jacques Vincent qui est co-
vice-président chez Prével et un investisseur important entre autres dans Griffintown.

1030 La première à nous adresser la parole, ça sera madame Francine Dansereau. On vous
écoute, Madame Dansereau.

Mme FRANCINE DANSEREAU :

1035 J'ai accepté ce défi de raconter quelque chose en dix minutes. Je vais donc lire le petit
papier que j'ai préparé pour vous. Ça s'appelle : « Habitat, diversité et mixité sociale : les conditions
d'une cohabitation réussie » Réflexions sur le thème *Bien vivre dans une ville compacte*.

1040 En guise de préambule, permettez-moi de soulever quelques doutes que m'inspire
l'étiquette, le label de « la Ville compacte ». Il ne s'agit certainement pas d'une absolue nouveauté,
les dénonciations des méfaits de l'étalement urbain – *urban sprawl* – remontant déjà à plusieurs
décennies. Mon malaise tient au caractère binaire des oppositions du type étalement versus
compacité. C'est un peu comme si le remède au mal qu'on déplore, qu'on veut dénoncer résidait
1045 tout simplement dans son contraire. Alors si c'est étalé, faisons compact, ça ira mieux.

1050 Alors la thématique qui m'a été proposée « *Habitat, diversité et mixité sociale* » présente un peu le même caractère, c'est-à-dire que la mixité s'oppose à la ségrégation, ceci en raison des maux engendrés par cette dernière. Quels sont ces maux? Concentration des ménages pauvres qui favorise la reproduction des inégalités et plus globalement la transmission d'une culture de la pauvreté. Je crois bien que les gens qui sont ici connaissent bien cette chaîne d'argumentation. Alors ces maux – m-a-u-x – se rangent dans la catégorie générale des effets de milieu – ou *neighborhood effects* – qu'on dit aux États-Unis, effets de milieux qui renvoient, d'une part, à des caractéristiques physico-spatiales – exemples : localisation, densité, enclavement du site, taille des

1055 bâtiments, taille des ensembles, etc. et, d'autre part, des caractéristiques sociales : profil des familles, genre de ménages, statut d'occupation du logement, taux de chômage et de dépendance de l'aide sociale; niveau de revenu, etc., etc.

1060 Enfin, il est courant dans la discussion des processus de transformation de la composition sociale des quartiers d'opposer les anciens – ceux qui étaient là avant – qui sont globalement perçus, étiquetés comme étant des personnes à revenu modeste, faible scolarité, famille monoparentale, personnes âgées captives, etc., qui sont – alors il y a le bloc des anciens – ils sont chassés par les nouveaux. Les nouveaux, c'est qui? Les *yuppies*, les gentrificateurs mieux nantis dont l'afflux est synonyme d'érosion de l'offre de logements locatifs à prix abordable, c'est connu, archiconnu, le pattern a été maintes fois constaté.

1065

1070 Mais dans la réalité, il faut voir que ces deux blocs sont plus complexes, plus différenciés, impliquent des acteurs divers incluant des spéculateurs, des promoteurs privés mais aussi des promoteurs sociaux, des organisations communautaires, sans oublier bon nombre d'auto-rénovateurs ou d'auto-constructeurs.

1075 Ceci me mène à aborder la question des conditions de réussite. Deux éléments qui interpellent directement les responsables municipaux me paraissent centraux. Premièrement, il convient d'assurer une gamme d'espaces publics et semi-publics aptes à favoriser, défendre, diversifier l'appropriation de leur milieu par les résidents. Parce qu'ils ne sont pas tous pareils, ils n'ont pas tous les mêmes besoins, les mêmes envies, les mêmes – vraiment les mêmes

perceptions de leur rapport à la nature et aux êtres humains qui sont autour d'eux, qui sont souvent catégorisés.

1080 Alors ça m'amène à parler d'une recherche qu'on a menée à l'INRS sur le thème
Cohabitation interethnique et vie de quartier. C'est une recherche qui date de la première moitié des
années 90 qui a été publiée en 95. Alors dans cette recherche-là, dans ce programme de recherche,
nous avons passé de nombreuses heures à observer les usagers des espaces extérieurs de
1085 diverses échelles, allant de la ruelle au terrain de baseball ou de football en bonne et due forme, en
passant par les jardins communautaires, des parcs de tailles et de vocations variées et comportant
des équipements de repos, de jeu, etc., plus ou moins séparés les uns des autres. En fait, on a
habituellement des zones.

1090 Alors dans ce cadre-là, moi je me suis trouvée personnellement très sensibilisée aux
questions qui entourent la fourniture d'une gamme d'espaces libres qui puissent favoriser des
formes diversifiées, parfois grinçantes les unes avec les autres, des formes diversifiées
d'appropriation par les résidents de leur milieu de vie. Ça me semble un élément clé. Mais il ne faut
pas oublier que ces espaces sont aussi bien susceptibles de représenter des terrains de
1095 construction d'identification positive que des lieux d'expression de conflit latent.

1100 Alors à ce propos, signalons les tensions observées sur plus d'un site entre des jeunes,
c'est-à-dire des adolescents, des préadolescents et des personnes âgées, tensions qui nous
amènent à penser que la mixité des groupes d'âge à petite échelle, à échelle très fine, n'est pas
toujours souhaitable. Et cela d'autant plus lorsqu'à la variable *âge* s'accolle la différence
1105 ethnoculturelle. Je pourrais donner beaucoup, beaucoup d'exemples. Vous en connaissez sans
doute quelques-uns. Alors de là, la nécessité de formes diverses de médiation, d'accompagnement
social qui est dévolu aux gestionnaires et intervenants de terrain dans des programmes disons de
redéveloppement concerté.

1105 Deuxième point. Il est souhaitable de créer les conditions d'un dialogue gagnant-gagnant
associant une pluralité d'intervenants locaux. Là, je vous le dis, mais ce n'est pas écrit dans mon
texte, je pense à ce qu'on a fait pour transformer Les Habitations Jeanne-Mance en un lieu de vie

1110 dynamique tout à fait vivable et viable après une période, disons, de difficultés énormes. Alors je pense ici aux travailleurs sociaux, aux bénévoles qui habitent sur le site ou non – parce qu'il y en a aussi – aux partenariats qui associent des organisations de loisir sportif ou culturel, aux clubs d'emplois, cuisine collective, jardins communautaires, etc.

1115 Donc il s'agit pour terminer d'instaurer des canaux de communication, des processus démocratiques, transparents, pour assurer la crédibilité des interventions proposées ou des interventions amorcées, qu'elles émanent d'associations citoyennes ou d'autorités plus officielles. Et surtout, il faut prioriser des interventions aptes à valoriser les parties prenantes aux statuts souvent mal assurés qui risquent de décrocher si leurs tentatives modestes ou apparemment peu pertinentes sont écartées. Je fais référence ici au fait qu'il y a des dominants, des dominés, il y a des à moitié, etc. Voilà, c'est terminé.

1120

Mme LOUISE ROY :

Merci beaucoup, Madame Dansereau. Alors le prochain intervenant est Alexandre Turgeon.

1125

M. ALEXANDRE TURGEON :

1130 Merci beaucoup pour l'invitation. Je vais commencer rapidement – ce n'est pas une nouvelle présentation que je vous fais aujourd'hui, alors désolé pour ceux qui auraient déjà eu cette présentation-là, c'est rare qu'on ne fait pas des nouvelles présentations mais aujourd'hui, c'est un condensé d'une présentation qu'on a faite à l'invitation d'Owen Rose du Centre d'écologie urbaine où Marie-Hélène travaille et de l'Agora citoyenne.

1135 On va aller très vite comme à l'habitude, une moyenne de huit acétates par – non, une acétate aux huit secondes. Mais comme à l'habitude, on rend toujours nos présentations disponibles. Alors vous pourrez regarder tranquillement, faire un arrêt sur l'image et bien analyser ce qui vous intéresse dans la présentation. - J'arrête de tricher, je prends ma présentation pour avoir mon compteur qui part. Alors le temps est maintenant parti.

Mme LOUISE ROY :

1140

On va vous laisser un petit trois minutes de plus.

M. ALEXANDRE TURGEON :

1145

Alors des messages avant de commencer. Pourquoi on doit changer nos façons de faire? Et j'aime à rappeler dans les formations, les conférences qu'on donne, une citation d'Andrés Duany, urbaniste et architecte américain, qui dit qu'à regarder la plupart de nos villes, on pourrait penser que la première valeur de nos sociétés en Amérique du Nord principalement, c'est que les voitures doivent être heureuses.

1150

À *Vivre en ville*, on pense qu'on doit se mettre, quand on fait des outils de planification, quand on travaille au développement de projet, dans la tête que notre priorité devrait être les citoyens, devrait être les humains et donc de créer des milieux à leur échelle, à l'échelle du piéton, à l'échelle du cycliste et non pas à l'échelle de et toujours penser en standard de combien de voies de circulation on pourrait avoir, combien de stationnements qu'il faut avoir pour avoir ces nouveaux milieux de vie.

1155

Le deuxième message qui est un peu une mise en garde, c'est que ce que je vais présenter, ce n'est pas juste une approche pour comment on construit de nouvelles friches urbaines mais bien comment on construit la ville sur la ville. Donc ce n'est pas juste une approche qui peut être applicable à des friches du style de *Blue Bonnets* mais également à des petites insertions, à des endroits où on peut ajouter de nouveaux logements, créer des places publiques. Et j'aime – au cas où je ne le ferais pas dans la présente présentation – rappeler qu'un de nos exemples préférés de requalification de petite densification et de création de place publique, c'est toute la requalification du secteur de place Valois dans Hochelaga-Maisonneuve. Si vous ne connaissez pas cet exemple-là, il faut aller voir cet exemple-là.

1160

1165

Deux messages dans cette présentation-là que je vais faire, importants : la densité, ce n'est pas une fin en soi et vous allez voir pourquoi, mais un moyen qu'on doit utiliser pour offrir une

1170 nouvelle et une meilleure qualité de vie que ce qu'on a été capable d'offrir autant depuis 60 ans, depuis le développement autour de l'automobile, qu'avant la Deuxième Guerre mondiale où on faisait le développement autour des tramways avec des milieux très denses à 100 logements à l'hectare.

1175 Deuxième message : les moyens de mise en œuvre sont fondamentaux. C'est quoi les stratégies employées par les villes pour avoir une diversité et une accessibilité et incluant le rôle de l'auto promotion qui est au cœur des succès de plusieurs nouveaux quartiers qui ont été développés depuis 20 ans en Europe. Et ça, c'est à la fin de la présentation, ça fait que ça se peut que vous soyez obligés de revenir avec des questions pour savoir de quoi il s'agit.

1180 À *Vivre en ville*, on est des gens qui travaillent en aménagement du territoire. On est des spécialistes des nouvelles pratiques. Allez voir notre site internet pour en savoir davantage. On travaille à différentes échelles, du bâtiment à l'agglomération, mais nos deux échelles préférées, c'est vraiment à l'échelle de la rue et du quartier.

1185 Pourquoi on veut densifier? D'abord, parce qu'il faut arrêter de gaspiller le territoire. Vous avez sur l'acétate les coûts énormes en infrastructures, mais la première donnée, c'est différentes données de développement qu'on observe dans différents développements. Je veux parler de densité, juste donner quelques références. 5 à 15 logements à l'hectare, c'est beaucoup de densité, des quartiers unifamiliaux qu'on développe depuis 50, 60 ans. Nos quartiers de triplex à Montréal sont plus vers le 100 logements à l'hectare alors que moi, je vais beaucoup utiliser aujourd'hui des exemples mitoyens, 50, 60 logements à l'hectare.

1195 Donc c'est très coûteux de faire le développement comme on l'a toujours fait. Alors si on cherche à avoir une meilleure accessibilité, bien nécessairement, il faut travailler à mieux développer nos quartiers parce que ça coûte fondamentalement moins cher de faire de la densité. Dans l'exemple que vous avez au tableau, jusqu'à six fois moins cher en coût en infrastructure pour le même nombre d'unités de logement.

1200 La densité, ça permet également de décupler l'accessibilité et ça, c'est fondamental. C'est la ville des courtes distances qu'il faut chercher à faire. Et l'ensemble des services qu'on peut avoir besoin, soit dans une journée ou dans une semaine minimalement, devrait être à proximité de marche des milieux où on vit.

1205 Pourquoi il y a beaucoup de réticence par rapport à la densité? Bien, c'est souvent – qu'est-ce que les gens associent à la densité? Vous avez ici une image – ce n'est pas pris en Union soviétique, c'est à Anjou – c'est très dense, mais ce que vous voyez, qu'est-ce qu'il y a autour des bâtiments? Que du stationnement, que des grandes artères de circulation, donc très peu de moyens de répondre aux aspirations des citoyens.

1210 Ça, c'est des nouveaux condos à Québec le long de Robert-Bourassa. Ça devait être un quartier viable, mais comme les gens sont fortement dépendants de l'automobile, bien nécessairement tous les espaces extérieurs sont consacrés au stationnement. Et quand le stationnement devient envahissant comme ça – en passant, ça, c'est près de la rue de Laverdure, on ne l'a pas inventé – évidemment, on a une qualité de vie qui est amoindrie, on a une perception négative de la densité, on ne rencontre pas les différentes aspirations des citoyens et dans la tête des citoyens, bien nécessairement, la maison individuelle avec la grande cour devient pour eux la seule façon de répondre à leurs besoins.

1220 Ça, c'est la septième merveille du monde pour le maire de Québec, Régis Labeaume, c'est à l'angle de l'Église et Laurier, un nouveau complexe. Le promoteur doit dire : *hey*, une collectivité vierge, nous on rencontre tous les standards là-dedans. On a de la densité, on a de la mixité des fonctions, vous avez même des commerces de proximité, services financiers, la SAQ, des restaurants, des bureaux, donc des fonctions de travail, des logements, un hôtel. Vous avez les axes majeurs de transport en commun qui passent à ça, puis vous voyez même une petite *Communauto*, il y a un stationnement juste en face. Ils ont tout. Mais en même temps, est-ce que c'est ça le type de milieu de vie qu'on veut offrir pour tous les types de besoins des ménages québécois? Nous, on pense que non.

1230 C'est pour ça que – puis là, je remercie le Centre d'écologie urbaine, pour avoir fait venir
souvent des gens de Jan Gehl, architectes, pour nous rappeler c'est quoi des densités à l'échelle
humaine. Jan Gehl nous rappelle que cinq étages, ça devrait être le maximum en termes de hauteur
pour avoir un – et quand on dépasse ça, devrait être exceptionnel parce que c'est une location très
stratégique, mais en bas de cinq étages, si on veut avoir un rapport à la rue intéressant avec des
1235 unités d'habitation, ça devrait être notre maximum.

Or, il faut faire autrement. Et faire autrement, on a toute une gamme de possibilités : de la
maison unifamiliale en rangée, comme vous avez à gauche de l'acétate ici, avec duplex qui est
juste à côté, où on est capable de voir des petites cours privées mais également des cours
1240 partagées où les gens se mettent ensemble pour se doter d'équipements qu'ils ne seraient pas
capables souvent de se doter individuellement. Souvent parce qu'on collectivise certains espaces,
on se donne des espaces et des équipements de meilleure qualité.

C'est important également d'avoir des rues qui sont à échelle humaine et que la rue, ce
1245 n'est pas d'avoir un espace de circulation d'abord pour l'automobile mais un espace de transit pour
les piétons, un espace de jeu aussi – Marie-Hélène va peut-être nous parler de la rue partagée, je
ne l'aborderai pas davantage.

Alors comment assurer cette échelle humaine? Ça, ce que j'aime bien de cette acétate-là,
1250 c'est trois façons d'exprimer la même densité : 75 logements à l'hectare. Donc je vous rappelle
Plateau-Mont-Royal : 100 logements à l'hectare; nos banlieues, 5 à 15 logements à l'hectare. Donc
ici, on est entre les deux. Alors vous avez la façon grosse tour, un peu comme le projet à Québec
que je vous ai montré. Ici, vous avez que des maisons en rangée avec des petites cours privées et
ici, vous avez un mixte de petites maisons et de plex qui permet d'avoir un peu plus de grands
1255 espaces collectifs partagés que dans cet exemple-là.

Pour nous, entre ces deux réalités-là se situent sans doute les milieux de vie les plus
agréables en termes de qualité et c'est pour ça qu'il faut qu'on réussisse à créer des quartiers qui
sont compacts, qui sont complets, où on retrouve un ensemble de services comme on a dans

1260 l'exemple que j'avais au début entre Bernard et Saint-Viateur, près de la rue du Parc, un ensemble de services qui répond à nos besoins. Et pour ça, ça prend des transports actifs.

Le problème de la stratégie TOD à Montréal et des transports collectifs, le problème de la stratégie TOD, c'est que nos réseaux d'infrastructure de transport collectif sont fortement saturés.
1265 Donc nécessairement, si on veut développer des nouveaux quartiers, ça va aussi prendre des nouvelles infrastructures de transport collectif. Ça prend des équipements de type garderie, de type école, équipements communautaires, différents commerces de proximité et quand la Ville a un équipement public à installer, une bibliothèque publique comme dans cet exemple-ci, bien où on le met? Est-ce qu'on s'en sert pour dynamiser et améliorer la qualité de vie d'un quartier? Ou si on
1270 vient l'installer sur le bord d'une bretelle d'autoroute et donc forcément condamner les gens qui veulent utiliser cet équipement-là à utiliser l'automobile.

Je vais passer vite sur cet exemple-là en termes de nos grandes surfaces. Est-ce qu'on est obligé d'avoir ça? Pas vraiment. Alors l'exemple de *The Rise* à Vancouver nous montre que même
1275 un *Home Depot* qui prend 4.25 hectares pour lui seul à Laval, il y a moyen sur un terrain de moins d'un hectare – c'est un ancien concessionnaire automobile ici à Vancouver – d'avoir non seulement un *Home Depot* mais un marché de grande surface, un *Winners*, plusieurs petits commerces et cafés qui animent la vie sur rue plutôt qu'avoir un mur aveugle et 92 logements sur le toit, maisons et logements avec petite cour privée, cour partagée, espace potager. Donc mieux rentabiliser nos
1280 espaces.

Même chose avec nos chaînes commerciales. Est-ce qu'on est obligé de condamner un terrain à un *MacDonald*? Non. Il y a moyen de – d'ailleurs, il était développé comme ça dans le passé. La Ville de Vancouver les a forcés. « Vous voulez rester là? Il va falloir que vous développiez le site pour permettre du logement aussi. »
1285

Répondre à des besoins diversifiés de la maison unifamiliale et la compacité, on l'a par nos petites rues, par des petites marges avant avec des petites cours privées. C'est comme ça qu'on va chercher une plus grande densité mais tout en créant une meilleure qualité de vie jusqu'aux plex.
1290

1295 La diversité architecturale, j'en dis un mot, j'en ai parlé au début des groupes d'autopromotion, comment on favorise plusieurs acteurs qui interviennent sur un même quartier? Dans certaines villes en Allemagne, ils vont exiger d'avoir deux à cinq promoteurs par îlot. Et comment qu'on favorise aussi l'autopromotion pour favoriser un meilleur accès à la propriété? J'y reviendrai si vous me posez des questions là-dessus.

1300 Je vous parlais de ne pas condamner un terrain à un seul usage. Ici, vous avez l'espace qui est en jaune, une garderie sur deux étages. Par-dessus, vous avez en blanc des maisons en rangée de deux étages et demi, il y a huit maisons en rangée desservies par une coursive. Alors il faut aussi innover dans les types architecturaux. Et quand on parle de répondre aux aspirations, bien ce n'est pas grand-chose souvent. C'est d'être capable d'offrir une petite cour privée, des espaces de jeux pour les enfants qui sont sécuritaires et quand on répond aux besoins des familles, en général, on répond à toute une gamme de besoins au niveau de la population parce que ça devient sécuritaire pour toutes les autres couches de la population.

1305 Les gens aspirent à avoir des espaces privés extérieurs de qualité. Donc les galeries, il ne faut pas avoir des galeries de quatre pieds. Il faut avoir des galeries qu'on peut faire des activités dessus, c'est fondamental. Et si on est capable de les *fenestrer*, on augmente le nombre dans nos climats nordiques, le nombre de mois qu'on peut les utiliser dans une année. Et l'automobile, les gens veulent avoir une automobile mais il y a différentes façons de faire en sorte que ça ne soit pas omniprésent, que ça n'envahisse pas nos territoires.

1315 Alors je vais passer rapidement sur la partie *Assurer la qualité du cadre bâti*, mais je l'ai dit, ça se fait en favorisant une multiplicité d'intervenants qui vont pouvoir intervenir, construire différents types de logements qui vont répondre à leurs aspirations. Ici, huit personnes qui se mettent ensemble pour construire leurs huit maisons en rangée, qui engagent leur architecte. Ici, des plex, des coops d'habitation. Et c'est de cette façon-là qu'on répond aux besoins, non seulement des familles, mais des personnes âgées, des personnes qui ont besoin de différents services de la collectivité.

1320

1325 Finalement, la densité, ça doit s'associer à des espaces publics de qualité. Et l'espace public de qualité, le premier, le plus important pour nous, c'est la rue. Au lieu de prendre des rues très larges à 20 mètres de large, qui sont strictement faites pour l'automobile, faisons des rues plus étroites qui sont d'abord des espaces de jeux, des espaces où on peut déambuler dans nos quartiers, ou que les enfants peuvent s'approprier, qu'on circule en toute sécurité plutôt que ce type d'environnement là qu'on nous crée *ad nauseam* depuis une vingtaine d'années, donc pire, donc pire que les banlieues qu'on faisait dans les années 60-70.

1330 La densité, c'est aussi une occasion de créer des espaces verts. Il ne faut pas que – souvent, quand on fait de la densité au Québec, on y va à l'extrême : on pense tout de suite aux 200 logements à l'hectare et là, on oublie que ça prend aussi des espaces verts, que ça prend des équipements qu'on peut se donner collectivement à coût abordable pour chaque citoyen et qu'on doit aussi penser aux places publiques qui sont des lieux qui peuvent être utilisés à différents usages, notamment pour la présentation d'activités de loisir ou encore un marché public itinérant qui vient augmenter la diversité de l'offre commerciale dans le quartier.

1340 Alors je termine avec quelques apprentissages. Ne pas abandonner le développement aux promoteurs immobiliers. Il faut que les villes apprennent à mieux contrôler le foncier. Il y a des mécanismes que les villes ont accès, même au Québec, pour faire ça. S'assurer de laisser la place à plusieurs intervenants, plusieurs types de promoteurs. J'ai parlé des groupes d'autopromotion. Aménager des espaces publics de qualité pour rendre la densité tout à fait agréable. Et réapprendre à faire nos villes, nos milieux de vie pour les gens plutôt que pour les automobiles.

1345 On a plusieurs publications à *Vivre en ville*, notamment *Vers une charte des écoquartiers*. C'est une version *Beta*. Vous êtes invités à aller là-dedans, sur notre site internet et la commenter. C'est la version *Beta*. Il y aura une version 1.0 peut-être à l'automne et ensuite 2.0 en 2014 et suivantes. Servez-vous-en pour savoir, d'une part, qu'est-ce que c'est un écoquartier et pour bonifier notre approche. Si on fait des conférences comme celle-là, c'est grâce à nos partenaires financiers, entre autres le gouvernement du Québec. On a des bureaux à Québec, Montréal et 1350 Gatineau. On est là pour vous aider. On a une trentaine d'employés.

1355 J'ai trois autres acétates que je ne présente pas maintenant, j'arrête, elles sont tout de suite après cette acétate-là de clôture, sur le processus de planification, comment qu'on peut faire, comment on doit s'y prendre pour privilégier des milieux de vie de meilleure qualité, c'est quoi l'approche municipale qu'on observe dans plusieurs cas européens mais aussi nord-américains. Alors s'il y a des questions là-dessus, je pourrai y revenir. Merci.

Mme LOUISE ROY :

1360 Merci, Monsieur Turgeon. Alors là, il y a un petit changement d'ordinateur qui va prendre 30 secondes, m'a-t-on dit, et on va entendre madame Marie-Hélène Armand du Centre d'écologie urbaine.

Mme MARIE-HÉLÈNE ARMAND :

1365 Bonjour tout le monde! Je suis Marie-Hélène Armand, je travaille au Centre d'écologie urbaine. Pour ceux qui ne nous connaissent pas, nous sommes un organisme à but non lucratif installé ici à Montréal et notre mission, c'est de développer et de proposer des pratiques et des politiques urbaines qui contribuent à créer des villes écologiques, démocratiques et en santé. Donc on fait différents projets dans le but d'informer et de proposer des solutions, mais surtout d'expérimenter sur le terrain et de mettre en pratique nos idées.

1375 Donc depuis 2008, on a été particulièrement actifs à Montréal pour soutenir la création de quartiers verts, comme le prévoyait d'ailleurs le Plan de transport qui a été adopté en la même année en 2008 et au cours des quatre démarches de quartier vert que vous voyez à l'écran, que le Centre d'écologie a portées avec des partenaires du milieu municipal et du milieu communautaire, on a développé une expertise pour repenser l'aménagement des quartiers, les espaces publics des quartiers, pour accroître la qualité de vie et favoriser les déplacements actifs.

1380 Donc c'est à la lumière de nos expériences terrain à Montréal que je vais vous présenter des solutions concrètes qui répondent aux besoins des citoyens et des acteurs locaux des quartiers afin de vous inspirer, d'inspirer les élus, de favoriser le passage à l'action.

1385 Donc la vision et les principes de développement, puis les actions prioritaires qui sont prévues dans le Plan de développement de Montréal nous semblent porteurs. Parmi les quatre actions prioritaires qui ont été établies dans le plan d'action quinquennal, dont deux ont un impact majeur sur la qualité de vie et la mobilité des gens, l'action 2 : améliorer la qualité de vie des collectivités et des quartiers, ainsi que l'action 3 : accroître l'utilisation du transport collectif et actif.

1390 Donc ces actions-là nous semblent incontournables pour améliorer la qualité de vie des Montréalais et pour aménager une ville compacte à échelle humaine. Mais pour que les gens acceptent de vivre dans une ville compacte et dense, il est très important – et les autres présentateurs l'ont mentionné – il est très important d'offrir en contrepartie des récompenses à la densité pour assurer des milieux de vie de grande qualité.

1395 En plus de ce qui a été mentionné précédemment, ça implique aussi la réduction des impacts liés à la place de la voiture, la possibilité de se déplacer à pied et à vélo de manière sécuritaire mais aussi conviviale et efficace. Et l'accès à des espaces publics de très grande qualité. Parce que peu importe le mode de transport choisi, à un moment donné dans nos déplacements, on est tous piétons en ville.

1400 Donc aménager la ville pour la marche, c'est un geste d'inclusion qui vise à favoriser la mobilité de tous, puis à générer des bénéfices qui sont individuels ou collectifs, des bénéfices qui sont connus et nombreux. Et puisque les déplacements actifs se font surtout sur de courtes distances, bien la planification à l'échelle des quartiers est particulièrement pertinente et c'est ce qu'on a expérimenté dans les démarches de quartier vert actif et en santé.

1405 Je l'ai mentionné précédemment, on se réjouit des principes de développement des actions qui sont proposées dans le Plan de développement de Montréal qui vont dans ce sens, mais les actions proposées nous semblent toutefois toujours très générales et des engagements beaucoup plus forts ont déjà été pris par la Ville de Montréal, notamment en termes de mobilité dans son Plan de transport en 2008.

1415

Pourquoi on le rappelle? C'est que parmi les 21 chantiers du Plan de transport qui sont, en fait, des projets prioritaires, les cinq chantiers que vous voyez à l'écran visent à favoriser les déplacements et les cyclistes et à améliorer la qualité de vie dans les quartiers. Puis d'après le calendrier établi par le Plan de transport, la majorité de ces interventions pour les piétons aurait dû être réalisée en cinq ans. Et le bilan effectué en 2013 montre que beaucoup reste à faire. Donc il nous semble incontournable que le Plan de développement de Montréal intègre à ses actions prioritaires, ses actions qui concernent les piétons et les cyclistes incluses dans le Plan de transport.

1420

En plus, ça permettrait par la réalisation, la mise en œuvre de ces actions, ça permettrait à la Ville de Montréal de se fixer une cible de transfert modal vers des transports actifs plus ambitieuse que celle qui est actuellement fixée de 18 % pour 2020, qui semblerait, dépendamment des interlocuteurs, déjà atteinte.

1425

Donc c'est à la lumière de ces expériences-là sur le terrain qu'on a énuméré différents principes, onze principes, pour soutenir la mise en œuvre de quartiers *marchables* et cyclables et c'est ce qu'on va vous présenter afin de guider la prise de décision par les élus.

1430

Premier élément, premier principe : réduire la vitesse de circulation réelle dans les quartiers en priorisant les rues résidentielles et les lieux de fréquentation, parce que pour réduire une vitesse de circulation qui est souhaitée, la signalisation ne suffit pas et c'est d'abord par l'aménagement physique des rues qu'on peut obtenir des changements réels. Et comment procéder? En identifiant les lieux de fréquentation où les marcheurs sont les plus nombreux; en priorisant les lieux fréquentés par les piétons les plus vulnérables, comme les enfants, les aînés, les personnes à mobilité réduite; et mettre en place des aménagements physiques pour apaiser la circulation.

1435

1440

Deuxième élément : repartager équitablement l'espace public sur rue pour favoriser les déplacements de l'ensemble des usagers. Alexandre en a parlé précédemment. Donc créer des rues partagées ou des rues complètes dépendamment de l'appellation. Donc on souhaite que la Ville élabore rapidement premièrement son plan directeur de circulation qui est prévu au Plan de transport de la Ville de Montréal pour identifier les rues où un repartage est possible; ensuite, sur les rues à fort débit, mettre en place des infrastructures de transport collectif efficaces pour fournir une

1445

alternative réelle à la voiture pour les déplacements longue distance; puis de réduire conséquemment la capacité routière sur les rues locales et réaménager l'espace qui est gagné au profit de la marche, du vélo et du verdissement.

1450

L'exemple à l'écran est intéressant et démontre qu'avec peu d'énergie, par des mesures simples et peu coûteuses, on peut rapidement avoir un impact sur le repartage de l'espace sur la rue.

1455

Troisième principe : aménager les artères. Quand on parle d'artères, on parle d'artères, de grandes artères urbaines selon la hiérarchie du réseau routier, donc aménager les artères en cohérence avec le type de milieu de vie qu'elles traversent. Donc lors des démarches d'apaisement de circulation, souvent l'approche qui est privilégiée, c'est de rediriger les déplacements de transit sur le réseau artériel qui est alors aménagé pour favoriser la fluidité automobile. Évidemment, ce choix d'aménagement crée un effet de frontière physique pour les usagers des déplacements actifs qui doivent absolument y circuler parce que les artères, dans le cas de Montréal, sont souvent et aussi des milieux de vie. On y retrouve de nombreux lieux de destination comme des écoles, des équipements publics, des hôpitaux. Et donc nos choix d'aménagement doivent refléter cette réalité.

1460

1465

En plus des outils de planification qui existent déjà, deux autres outils permettant de repenser l'aménagement des grandes artères urbaines sont mentionnés dans le Plan de développement de Montréal : un plan de mise en valeur et de développement des artères commerçantes, et un programme dédié aux grandes artères qui sont, selon nous, deux importantes opportunités à saisir dans le cadre d'une planification qui se veut intégrée.

1470

Quatrième principe : sécuriser la traversée de la rue pour accroître la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes. Il nous paraît important de revenir à la cible initiale du Plan de transport qui est de sécuriser 50 intersections par année, qui n'a pas été – que la Ville n'a pas réussi à remplir, à l'exception de la première année. Miser d'abord sur l'implantation de mesures physiques pour sécuriser la traversée de la rue et améliorer le bilan routier, puis compléter ensuite par des mesures d'éducation et de sensibilisation, d'information, de coercition. Et une première étape serait

1475 d'assurer systématiquement le dégagement visuel des intersections, notamment par l'application du *Code de la sécurité routière* et par le dégagement des trottoirs aux abords des intersections.

1480 Cinquième principe : c'est de mettre en place des liens piétonniers et cyclables les plus directs possible entre les lieux de fréquentation, séparés par des frontières physiques. La Ville et les arrondissements doivent faire un effort soutenu pour réduire l'effet d'enclavement des quartiers, limiter les frontières physiques qui influencent grandement la sécurité ou le sentiment de sécurité des marcheurs et des cyclistes, premièrement en identifiant les frontières physiques, que ce soit des artères, des viaducs routiers, des voies ferrées et identifier les obstacles majeurs qui limitent la capacité à se rendre à pied ou à vélo aux lieux de fréquentation ou qui génèrent des détours importants; puis aménager ensuite des liens piétonniers et cyclables les plus directs possible entre
1485 les lieux de fréquentation en portant une attention particulière aux design et parcours pour qu'ils soient jugés sécuritaires de jour comme de nuit.

1490 Ensuite, principe 6 : d'intégrer aux rues et autres espaces publics des aménagements écologiques, du verdissement, de l'agriculture urbaine lors de toutes les interventions sur le domaine public ou lors des travaux de repartage de l'espace public sur rue; d'évaluer systématiquement le potentiel de verdissement et d'implantation d'aménagement écologique pour améliorer le cadre de vie et lutter contre l'effet des îlots de chaleur; en ville, il y a une large proportion de l'espace public qui est dédié à la voirie et au stationnement. Donc on recommande donc un meilleur arrimage des travaux des différents services municipaux pour qu'une grande proportion des interventions dans
1495 les quartiers serve à verdir et embellir nos rues.

1500 Septième principe : c'est de valoriser le caractère identitaire des quartiers, la créativité des citoyens dans la conception d'espaces publics. Parce que Montréal est reconnue à titre de ville UNESCO design, c'est important que la créativité locale se reflète davantage dans nos choix d'aménagement. Pour le faire, traduire l'histoire, la valeur, la culture dans l'aménagement de l'espace public pour renforcer le sentiment d'appartenance des citoyens envers leur quartier, puis contribuer à faire des lieux publics vibrants, dynamiques et attrayants; et soutenir des interventions du secteur privé ou des institutions publiques comme celle du *Musée McCord* que vous voyez à l'écran qui est un exemple plutôt intéressant.

1505

Le huitième principe, vous ne serez pas surpris, c'est d'assurer une densité à échelle humaine. On l'a mentionné, pour que les gens acceptent de vivre dans une ville compacte et dense, c'est extrêmement important d'offrir des récompenses qui assurent des milieux de vie de grande qualité. Donc la densité à l'échelle humaine, ça doit répondre aux besoins en matière de services et commerces de proximité pour faire une ville des courtes distances et donc favoriser également les déplacements, les transports actifs et collectifs; favoriser la mixité sociale dans l'habitat; favoriser un contact direct entre le bâti et la rue – Alexandre l'a mentionné.

1510

1515

Nous, ce qu'on privilégie également en termes de densité, c'est plutôt du trois à quatre étages pour s'assurer qu'il y ait toujours un contact possible entre la personne qui est sur la rue et la personne qui est l'individu qui est dans le bâtiment. Et également, fournir des espaces publics de grande qualité où les gens des quartiers auront envie de s'y retrouver.

1520

1525

Trois derniers principes qui concernent davantage la planification et la mise en œuvre. Le principe 9 qui est de favoriser la participation active de l'ensemble de la communauté aux prises de décision lors de la planification et de la mise en œuvre des aménagements en mettant en place des vrais processus participatifs qui impliquent la population et les acteurs locaux lors de l'analyse des besoins et des problèmes et du choix des solutions. Si on souhaite un changement de paradigme, un changement de penser la Ville, il faut inclure la population à toutes les étapes du processus dans la réflexion.

1530

Puis un dixième principe : se doter d'un plan d'action clair qui inclut un échéancier de réalisation et un processus de rétroaction à la population. Donc d'établir collectivement des priorités locales pour orienter le passage à l'action; privilégier, quand c'est possible, des transformations progressives des espaces publics en débutant par des projets pilotes ou des mesures temporaires qui sont facilement réalisables, peu coûteuses; assurer le suivi de la mise en œuvre du plan d'action; mettre en place un mécanisme de rétroaction auprès de la population; et prévoir des périodes d'évaluation et ajuster les actions jusqu'à l'atteinte des cibles.

1535 Dernier principe : se donner les moyens de mettre en œuvre les mesures qui favorisent les déplacements des piétons et des cyclistes. Donc produire le plan directeur de circulation dont j'ai parlé précédemment mais aussi le guide d'aménagement durable des rues de Montréal dont onze des douze chapitres restent toujours à publier pour offrir des balises d'aménagement pour la mise en œuvre des projets; se donner les moyens de nos ambitions. Par exemple, on estime que la mise en œuvre du Plan de transport exigera des dépenses de 8 G\$ sur 20 ans. Il nous paraît évident au Centre d'écologie que la Ville devra augmenter les sommes dédiées au transport actif dans les prochaines années pour réussir à respecter ses engagements et vraiment favoriser un transfert modal qui est souhaité.

1540
1545 En conclusion. Dans le contexte actuel d'urgence et de pénurie; dans le contexte où les ressources financières des municipalités sont plus que limitées, il est surtout important de saisir toutes les opportunités pour modifier l'environnement bâti dans lequel nous vivons. Une opportunité intéressante et incontournable qui est mentionnée dans le Plan de développement de Montréal se présente dans le cadre de la modernisation des infrastructures. La Ville va profiter de la planification et de la réalisation des projets urbains et de travaux majeurs de réhabilitation des réseaux d'aqueduc et d'égout pour requalifier les grandes artères de Montréal. Donc ça nous paraît une opportunité à saisir. Je vous remercie.

1550

Mme LOUISE ROY :

1555

Merci beaucoup, Madame Armand. On va entendre la réaction du promoteur maintenant. Alors ça va être aussi intéressant. Vous voulez rester assis à la table, Monsieur Vincent?

M. JACQUES VINCENT :

1560

Oui, je préfère.

Mme LOUISE ROY :

1565

Allez-y, on vous écoute.

M. JACQUES VINCENT :

1570

Pour ceux qui ne connaissent pas Prével, rapidement, on réalise cinq projets en milieu urbain centre-ville ou près du centre-ville : le Séville, l'Impérial, Lowney, les Bassins du Havre et le 21^e arrondissement. C'est des projets à plus haute densité que ce dont on vous a parlé jusqu'à maintenant mais pour nous, la densité, c'est la clé à une ville intéressante à vivre. On a souvent perçu la densité comme étant presque un péché, parce qu'à chaque fois qu'on arrive, c'est : « Oh! C'est dense. C'est dense. C'est dense. » Mais à l'inverse, nous croyons que la densité permet la création d'une richesse collective importante qui, elle, permettra de faire plein de projets pour la communauté à tous points de vue, que ce soit des logements sociaux, que ce soit des investissements dans les équipements publics. Il faut cependant faire bien les choses. Créer un cadre de vie intéressant.

1575

1580

On m'a demandé si j'avais des idées, des conseils – le mot « conseil » est grand – mais s'il y en avait un seul qu'on me demanderait de donner à la Ville, ça serait d'investir dans les équipements urbains. J'ai bien employé le mot « investir » et non le mot « dépenser » parce que ce qu'on met dans les équipements urbains, ça rapporte à tous points de vue, en termes de valeur, en termes de taxation, en termes de qualité de vie.

1585

Dans les années 70, c'était l'unifamiliale pour tous; dans les années 80, on s'est mis à aménager l'intérieur et un peu d'architecture extérieure; dans les années 90, on s'est mis à faire des plans d'ensemble; dans les années 2000, il y a eu des changements importants. Une chambre à coucher dans notre projet du quai de la Commune, ça avait 975 pieds carrés. Dans les années 1590 2000, une chambre à coucher a 550 pieds carrés. Donc sont apparus tous des éléments hors les murs de l'appartement. On est sorti des murs de l'appartement pour créer du *lifestyle*, pour donner une qualité de vie. Ça s'est répercuté dans les terrasses, les piscines, chalets urbains, spas. Ce sont devenus des lieux de rencontre, des lieux de vie sociale, une extension à son logement.

1595

Dans les années 2010, dans nos projets, on est allé encore plus loin. On est sorti du bâtiment. Le *lifestyle* est une extension à l'extérieur du bâtiment par une offre commerciale. Peut-être le meilleur exemple, c'est notre projet du 21^e arrondissement où on a créé un square autour duquel on veut implanter épicerie fine, fleuriste, boulangerie, fruiterie, traiteur, café, bistro, pour vraiment améliorer la qualité de vie des résidents.

1600

Nous croyons que la Ville se doit dans les années futures de contribuer à cette amélioration de la qualité de vie de son milieu et c'est ce qui fait qu'elle va être compétitive et qu'elle va attirer du monde. Et qu'on pense en termes d'investissements passés, qu'on pense à des investissements comme la piste cyclable, l'achalandage qu'il y a là, la qualité de vie que ça a donné aux Montréalais, le Vieux-Port, le Quartier international. Je vous parle de grands projets, de grands investissements. 1605 La densité permet ça. Mais aussi, on peut faire des projets à l'échelle plus de quartier, mais ces grands projets, ces grands investissements publics ont vraiment différencié Montréal de la banlieue. C'est à une autre échelle complètement. La banlieue ne peut pas venir faire un Vieux-Port.

1610

Je vous donnerais l'exemple du village Saint-Louis. Le Village Saint-Louis, ça n'a pas été fait il y a un an, ça n'a pas été fait il y a cinq ans, pas dix ans; ça a été fait il y a vingt-cinq ans. Et probablement aujourd'hui, si vous allez voir ce projet-là – il est à Lachine – le mérite, on ne le prend pas, je le donne à qui de droit, qui était le maire Guy Décarie qui avait déjà beaucoup investi dans sa ville et qui est venu nous voir, on s'intéressait à un site dans sa ville, il dit : « Si vous faites les choses correctement puis vous faites du développement de qualité, architecture contrôlée... » 1615

1620 Lachine, il y a trente ou quarante ans, ce n'était pas la ville par excellence qu'on pouvait démontrer en termes de planification urbaine, il dit : « La Ville va faire sa part, va investir dans un parc. » Aujourd'hui, Village Saint-Louis, c'est un parc linéaire avec ruisseau, gazebo, jeux, bancs, qui crée une vie absolument exceptionnelle pour les résidents et une valeur foncière quant à tout le quartier environnant.

1625 Cet exemple, j'ai rencontré à un moment donné une personne qui y vivait et qui voulait s'en venir – la famille était élevée – voulait s'en venir plus au centre-ville et sa principale préoccupation, c'est de dire : « J'arrive pas à laisser mon parc. On y a rencontré nos voisins, on y a élevé nos enfants. Aujourd'hui, c'est encore notre milieu social, le parc. »

1630 Quelques autres considérations que l'investissement des équipements urbains. Je n'oserais pas appeler ça des conseils mais des remarques. Montréal est en compétition. Montréal, on n'est pas dans le système soviétique où on fait, on taxe. On me disait que dans la fiscalité, l'atelier sur la fiscalité municipale, hier, on disait qu'il y a encore de la place pour la taxation à Montréal. Si on était un régime soviétique, peut-être, mais le jour où vous avez le choix entre une auto, une *Lada* ou une autre auto, vous allez peut-être choisir autre chose.

1635 Ne perdez jamais de vue – puis d'ailleurs, je pense que vous en êtes conscients, parce que sans arrêt, ce qu'on dit, c'est qu'on a une déperdition de notre population vers la banlieue. Donc c'est ça notre compétition. La guerre, on ne l'a pas gagnée. Je ne dirais pas qu'on l'a perdue mais il y a des efforts à faire pour la gagner.

1640 Lorsqu'on est en compétition, les coûts sont importants. Attention de ne pas surcharger vos citoyens, les gens, les acheteurs, parce qu'ils vont quitter votre ville. Puis on n'est pas en train de dire qu'on ne veut pas comme développeur contribuer à ça. Mais il faut le faire. Il faut faire des priorités. Les coûts que vous imposez aux développements, ils sont transférés aux citoyens, à vos citoyens. Qu'on parle de logement social, qu'on parle de logement abordable, qu'on parle de logements familiaux, qu'on parle de développement durable, on est d'accord avec le
1645 développement durable mais le LEED qui est l'exemple qu'on retrouve dans beaucoup d'accords de développement, qui augmente le coût des logements de 5 à 10 % est absolument – les clients,

l'énergie au Québec ne coûte pas cher, donc les clients ne trouvent pas *What's in for me?* Ils ne le trouvent pas. De sorte qu'il faut faire du développement durable mais le LEED n'est pas approprié pour le résidentiel, il faut trouver d'autres formes pour appliquer le développement durable.

1650

Nous on pense que tous les projets devraient faire une contribution pour le logement social. C'est peut-être une bonne nouvelle pour vous. On trouve inéquitable que c'est les logements de 200 unités et plus qui doivent contribuer au logement social. On est d'accord à contribuer. Moi, si je fais d'un côté de rue 200 unités, je fais une contribution au logement social, mon compétiteur fait un logement de 190 unités de l'autre côté, il n'est pas obligé de le faire. On trouve ça inéquitable. Tout le monde, même celui qui va demander un permis pour une unifamiliale devrait contribuer à un fonds pour le développement du logement social. L'équité pour tous.

1655

1660

Aussi, il faut revoir certaines choses. Il faut s'adapter. Mon client qui achète un 550 pieds, qui vit dans un 550 pieds carrés, aujourd'hui, paie pour le logement social qui va avoir 650 pieds carrés et plus. J'ai dit tantôt que le logement est passé d'une chambre de 975 à 550 pieds carrés dans le privé. Peut-être que le logement social pourrait revoir aussi ses normes pour adapter à la nouvelle réalité.

1665

Une autre remarque. Je demanderais aux gens de Montréal de respecter ceux qui ont choisi Montréal. Le corridor Dalhousie, on me dit c'est fini, c'est passé. Mais ça a existé, puis ça a duré assez longtemps, puis c'est un jeu politique qui a fait que ce n'est plus là. On n'entrera pas dans ces considérations-là. Vous êtes un client, vous avez choisi Lowney, on vous a dit que c'est un quartier qu'on voit au développement et qu'on changeait la vocation industrielle. Vous y avez cru. Vous êtes venu comme pionnier dans un environnement déstructuré et on vient vous faire passer 1 600 autobus devant le nez. Ça, c'est pourquoi? Pour transporter les gens pour qu'ils puissent aller en banlieue pour payer la moitié des taxes que vous payez. Choisissez le citoyen de Montréal. On veut qu'ils viennent parce qu'ils animent – on ne veut pas que les gens de la banlieue ne viennent plus à Montréal, ils animent notre ville. Mais soyons respectueux de celui qui a choisi Montréal.

1670

1675

L'autobus, faisons-le passer à la bonne place.

1680 La rue Montfort. Il y en a qui m'ont entendu conter ça bien des fois, mais je vais encore la conter parce qu'il y en a d'entre vous qui ne l'ont pas entendue. C'est une toute petite rue à Montréal. La majorité d'entre vous ne la connaissent probablement pas. Elle a été construite il y a 40 ou 50 ans. Elle n'a pas été retouchée mais aujourd'hui, il y a 1 000 citoyens qui vivent autour de ça. On l'a *patchée*. On l'a *patchée*, rassurez-vous, mais elle n'a pas été refaite encore. Il y a 1 000 citoyens. Ils payent leurs taxes plein tarif. Ils vivent dans une zone de guerre.

1685 Quant aux familles, on me parle beaucoup des familles. On n'a pas comme promoteur la prétention de régler toute la situation des familles. Il y a des familles à faible revenu. Je pense qu'il y a les logements sociaux pour ça et je n'ai pas la solution totale. Mais de vouloir faire entrer dans un logement de 400 000 \$ quelqu'un qui paye 6 à 700 \$ de loyer par mois, c'est très difficile. Et dans la remarque que je faisais au début, c'est de dire : surchargez pas trop votre citoyen parce que vous allez le perdre au profit de la banlieue. La meilleure façon d'avoir des familles à Montréal, c'est
1690 d'appliquer la maxime : *Petit deviendra grand*. Qu'est-ce que ça veut dire ça? Les jeunes qui vivaient en banlieue, qui sont venus étudier à Montréal, essayons de les garder. Et là-dessus, il y a déjà des efforts intéressants qui sont faits.

1695 Un exemple d'un couple que j'ai rencontré dans un *focus group*. Deux personnes qui ont acheté un petit logement à Lowney II. Ils se sont rencontrés à la terrasse, ils ont acheté un plus grand logement à Lowney IV ou V. Ils étaient assis dans un *focus group* pour dire : « Nous autres, on veut vivre dans le quartier, puis vous n'avez pas l'offre pour la famille qu'il faut. » Ils ont les moyens là. Ils se sont créé un patrimoine. Ils ont accumulé un certain patrimoine et puis ils sont venus nous dire qu'est-ce qu'ils aimeraient comme logement. Ils voulaient un deux chambres. J'ai
1700 dit : « La famille, pour vous, c'est un enfant? » Ils ont dit : « Non. Ce qu'on a fait depuis le début, on vit selon nos moyens. Quand on voudra un deuxième enfant, on vendra notre deux chambres, puis on achètera un trois chambres. » C'est ça la famille à Montréal. Dans ce contexte-là, les petits logements, ça n'a pas la peste. On garde les jeunes chez nous. Subventions pour les logements abordables dans ce contexte sont très, très positives.

1705 En conclusion, la Ville, c'est comme une entreprise en compétition et la compétition, comment est-ce qu'une entreprise en compétition assure son succès? C'est par des investissements. C'est la meilleure garantie pour assurer son futur. Merci.

Mme LOUISE ROY :

1710

Merci, Monsieur Vincent.

Mme LOUISE LANCTÔT :

1715

Louise Lanctôt de la Coopérative de solidarité du quartier Sainte-Marie. D'abord, j'aimerais remercier l'Office pour cette mise en place de la suite qui se poursuivra en septembre je pense, par la qualité des conférenciers que vous nous laissez entendre, c'est très intéressant. Je suis contente qu'à la fin de votre propos, Monsieur Vincent, vous avez abordé la question des familles parce que justement, hier, monsieur Côté de SECOR a amené cette problématique-là de conserver et d'attirer

1720

les jeunes familles à Montréal. Et bon, comme solution qu'il proposait, une des solutions entre autres, c'était que peut-être il faudrait qu'il y ait une politique d'habitation, ce qui n'est pas prévu dans le Plan de développement de Montréal. Et il amenait aussi la solution de dire peut-être qu'on pourrait recycler, utiliser les maisons unifamiliales qui se rendent disponibles, parce que les personnes plus âgées laissent et tout ça. Est-ce qu'il y aurait moyen de récupérer ça? C'est une façon, une nouvelle façon, oui, pourquoi pas?

1725

Il y a aussi Louise Hodder, une collègue de *Vivacité*, qui a aussi un projet pour essayer de garder les familles dans les plex existants, puis tout ça. C'est très intéressant parce que c'est innovateur, c'est des choses que, en tout cas, on n'a pas vues jusqu'à maintenant, puis on veut trouver des nouvelles façons. Ça, c'est en ce qui a trait à l'existant.

1730

Maintenant, pour ce qui est de construction neuve, parce que je pense qu'à Montréal, puis je pense que monsieur Vincent va être content d'apprendre que, oui, de la construction neuve, on en veut encore, je suis résidente de Montréal, puis je pense que oui, une densité, c'est important et il y a de la place pour construire. Il y a eu Griffintown, il y a eu des grands projets urbains, il y aura *Blue Bonnets*, il y aura toute l'utilisation des espaces laissés libres par – justement on en a parlé aussi hier – par le secteur hospitalier autour du mont Royal. Bon, il y en aura toujours des espaces pour développer.

1735

1740 Moi, je demeure dans le quartier Sainte-Marie. Dans le quartier Sainte-Marie, on a une
horreur qui est un grand terrain vague à la sortie du pont Jacques-Cartier. Ça fait des années qu'il y
a eu différents projets qui se sont – et ce n'est toujours pas construit. C'est de la place à construire.
C'est de la place à construire tout proche du centre-ville, donc pour favoriser les familles qui ont des
1745 enfants, qui peuvent laisser les enfants à la garderie, qui peuvent aller travailler. On peut même le
faire à pied. Bon, alors il y aura toujours du développement à faire à Montréal.

 Je pense que qu'est-ce qui nous manque, c'est qu'on a beau dire, oui, les familles préfèrent
aller en banlieue; oui, les grands terrains et ainsi de suite. Mais j'ai l'impression qu'on n'a pas encore
trouvé – pas juste une impression, je suis convaincue – qu'on n'a pas encore trouvé un produit, une
1750 offre – vous l'avez aussi mentionné – qu'est-ce qui fait, qu'est-ce qui différencierait Montréal des
différentes villes, qu'est-ce que Montréal pourrait offrir aux jeunes familles, qu'est-ce qu'on peut
penser comme design, aménagement urbain, de certains espaces? Et là, je parle autant au niveau
physique, au niveau du logement en question, que ce soit logement locatif, logement qui accueille
des propriétaires, de deux chambres, trois chambres, qui soit intéressant pour des familles?

1755 Qu'est-ce qu'on peut penser au point de vue espace collectif comme mentionnait monsieur
Turgeon tantôt, espace collectif, espace commun, que ce soit pour garer les vélos, que ce soit des
salles de jeu communes, en tout cas. Il me semble qu'à Montréal, il y a suffisamment de gens, que
ce soit dans les différentes directions de la Ville, que ce soit dans les universités – on l'a dit hier, oui,
1760 pourquoi pas utiliser les universitaires, les différents partenaires comme ceux qui réfléchissent et qui
proposent des nouvelles façons de faire – alors comment ça se fait qu'on n'a pas trouvé le produit,
qu'est-ce qui ferait que les familles diraient : « *Wow!* Je suis contente de vivre à Montréal. » Alors
tout ça...

1765 **Mme LOUISE ROY :**

 On va aller chercher une réaction?

Mme LOUISE LANCTÔT :

1770

Oui, mais c'est parce que j'aimerais – ce que je veux dire par rapport à ça, c'est il me semble que la Ville a un rôle important à jouer. Il faut qu'il y ait une décision politique à ce niveau-là. Le Plan de développement ne va pas assez loin là-dessus. Alors quant à moi, c'est à la Ville de réunir ça, de réunir les gens, et de faire en sorte que ça se développe et que ça se développe concrètement et pour que Montréal ressorte.

1775

Mme LOUISE ROY :

1780

Alors qu'est-ce qui distinguerait Montréal des banlieues pour les familles et qu'est-ce qui la rendrait suffisamment attrayante? J'imagine qu'on va avoir plusieurs réactions. Qui est-ce qui veut commencer? Monsieur?

M. JACQUES VINCENT :

1785

Moi, je pense que votre question, déjà comme promoteur, on offre des produits familiaux mais le grand problème, c'est le problème économique auquel je faisais état dans mon propos. C'est que le jour où vous avez quelqu'un qui paye un logement 600 \$, puis vous voulez lui faire acheter un condo de 400 000 \$, parce qu'au niveau du privé, c'est ça là. Un logement familial, c'est un logement de 900-1 000 pieds carrés, puis des fois, les attentes sont plus grandes. C'est un enjeu économique.

1790

1795

Parce qu'on est capable de designer des bons logements, puis il y a des projets où on arrive à faire comme des maisons familiales au rez-de-chaussée et puis on a des familles qui viennent mais c'est des familles qui ont des revenus plus importants. Ça se vend 450-500 000 \$ un logement dans une maison. On a des logements familiaux qui sont un peu moins chers que ça aussi mais c'est facilement minimum 350 000 \$.

1800

Moi, je pense que le comment faire des logements – puis on a essayé d'en faire des logements plus petits parce que dans nos moyens de faire des logements à trois chambres dans 900 pieds carrés, on n'a pas eu preneur. Les gens ne voulaient pas vivre dans un 900 pieds carrés.

Pour nous, il y a un enjeu économique d'abord. Je pense que les promoteurs, on est capable d'offrir un produit de qualité, c'est l'enjeu économique.

Mme LOUISE ROY :

1805

Ça c'est intéressant. En fait, il y a des caractéristiques que les familles recherchent dans les logements, puis là, vous venez d'en donner une qui est la dimension. Ça serait intéressant aussi d'avoir des réactions éventuellement de la Ville là-dessus. Monsieur Turgeon?

1810

M. ALEXANDRE TURGEON :

Il y a deux éléments que votre question m'a amenés. Le premier, c'est comment on fait pour rendre la vie plus agréable pour les résidents de la ville? Et beaucoup des exemples que Marie-Hélène a présentés s'inscrivent dans cette voie-là et sont assez fondamentaux pour enlever les irritants de la vie en ville et qui ne sont pas souvent causés par ceux qui y vivent mais par ceux qui y transitent. Alors je pense que c'est un des premiers éléments.

1815

L'autre élément, c'est de quelle offre on parle pour les familles à Montréal? Il y en a mais c'est marginal. Et comme c'est marginal, comme Montréal – Montréal est un milieu recherché. On n'est pas Montréal dans les années 70-80 où on avait un exode et qu'il y a un abandon des quartiers. Les quartiers les plus recherchés sur le plan foncier sont les quartiers bien desservis en services, bien desservis en transport collectif. Ce sont des quartiers du cœur de Montréal.

1820

C'est ça qui fait mal aux jeunes familles. Parce que si vous créez un logement à cet endroit-là qui est très recherché, bien il est en compétition avec plein d'autres gens qui veulent l'avoir. Comme on fait beaucoup plus de petits logements que de grands logements pour des raisons économiques que monsieur Vincent vient d'exprimer, bien l'offre reste trop petite. Alors nécessairement, un jeune ménage qui fait mal les calculs souvent sur le coût de la deuxième et la troisième auto que va lui coûter la vie en banlieue, bien va choisir de payer moins cher en périphérie.

1825

1830

Alors moi, je pense que le défi pour Montréal, c'est qu'il y en ait une offre pour les familles, que quand on développe des nouveaux quartiers, quand on développe des nouveaux produits, on pense en bonne partie aux jeunes familles.

1835

Et la stratégie d'intégration sociale est assez fondamentale. Si on n'a pas – parce que j'entendais dans la partie précédente des questions sur comment qu'on fait pour éviter la gentrification? C'est un peu inévitable. Si vous réussissez à créer un milieu de vie de qualité, qui offre une meilleure qualité de vie pour les citoyens, qui est davantage à l'échelle humaine que les autres quartiers qui existent depuis 40, 60 ans, 100 ans, bien nécessairement il va y avoir un attrait plus grand pour ce quartier-là, les prix du logement quand il va y avoir des ventes vont être de plus en plus chers.

1840

Alors la seule façon de s'assurer que – il y a des mécanismes pour le premier acheteur qui permettent d'avoir un meilleur accès à la propriété, puis que ça coûte moins cher, mais sinon, c'est pour ça aussi que c'est fondamental d'avoir beaucoup de logements sociaux au départ, parce que c'est la seule façon pratiquement de pérenniser un accès abordable à plusieurs quartiers, surtout si on crée une qualité de vie qui devient synonyme de quartier prisé.

1845

1850

Mme LOUISE ROY :

Vous avez parlé tout à l'heure de gens qui se mettent ensemble et qui construisent leurs maisons. Est-ce qu'il n'y a pas une voie là aussi, à part le logement social, pour aller chercher du logement abordable dans l'autoconstruction, dans l'utilisation de groupe comme les GRT pour aider à développer ce phénomène-là? Puis je pense au logement.

1855

M. ALEXANDRE TURGEON :

Oui.

1860

Mme LOUISE ROY :

Qui pourrait se comparer à du logement social et à du logement abordable. Oui?

1865 **M. ALEXANDRE TURGEON :**

1870 L'approche des *Baugruppen* en Allemagne, des groupes d'autopromotion – en fait, monsieur Vincent ne m'aimera peut-être pas parce que c'est vraiment une forme qui compétitionne les promoteurs dans l'offre de logements – et l'idée fondamentale, c'est de dire, au lieu d'être condamné à regarder c'est quoi qui existe sur le marché qu'on nous offre, et d'acheter un condo où on a déjà la convention de propriété, les règlements sont faits, puis c'est ça le produit qui m'est offert, c'est l'idée de dire, les gens, on leur offre la capacité de se mettre ensemble au départ à huit, à douze, à trente-deux, et de définir ensemble ça va être quoi leur milieu de vie, ça va être quoi les services communs qu'ils vont se donner, de choisir leur architecte, de choisir leur entrepreneur qui va réaliser leur construction.

1875 C'est une démarche qui est reconnue en Europe pour économiser des coûts, même si les gens ont moins d'expérience en termes de construction, ils réussissent à éviter la plus-value foncière qui est associée souvent à une des bonnes localisations, les marges de profit des promoteurs et c'est une méthode qui est reconnue donc pour permettre un meilleur – non seulement une plus grande diversité architecturale, des produits de meilleure qualité, mais en même temps aussi des produits à moindre coût.

1880 Vous avez parlé des GRT. Effectivement, moi, je pense que les GRT devraient s'intéresser davantage – les groupes de ressources techniques – à ce type de formule-là...

1885

Mme LOUISE ROY :

Il y en a mais il n'y en a pas beaucoup.

1890

M. ALEXANDRE TURGEON :

... parce qu'il faut aussi des gens qui développent cette expertise-là d'accompagner des groupes. Dans les grandes villes en Allemagne comme Hambourg, on exige 35 % de groupes d'autopromotion minimum, mais dans les plus petites villes de 100 à 200 000 habitants dans le sud de l'Allemagne, on voit des développements de 90 à 100 % des quartiers qui sont développés par des groupes d'autopromotion. Puis souvent, quand on ne le sait pas, on visite le quartier, mais on se dit : qu'est-ce qui fait la qualité de ce quartier-là? Puis c'est en grattant qu'on se rend compte, O.K., les gens ont construit leur quartier, ils ont construit leur milieu de vie.

1895

1900

Mme LOUISE ROY :

Juste peut-être une réaction de la part de la Ville. Madame LaFerrière, sur l'exode des jeunes familles, est-ce qu'on a des chiffres récents? Et comment est-ce que vous voyez ça, vous, l'offre que Montréal peut faire aux familles et qui la rendrait Montréal vraiment spéciale?

1905

Mme SUZANNE LaFERRIÈRE :

Écoutez, sur l'offre, sur la question de l'exode, c'est un phénomène qui ne fait aucun doute. On est toujours avec une espèce de moyenne d'une perte d'environ – c'est vraiment environ – 5 000 familles par année. Ça ne veut pas dire que Montréal perd sa population en général mais quand on fait le bilan dans les échanges avec les régions voisines, ça représente environ 5 000 familles par année qu'on perd par rapport à ce qui rentre.

1910

1915

Là-dessus, en fait, on a sondé les ménages, on a sondé les familles, parce que je pense que c'est d'abord leur message qui est important pour comprendre d'abord ce qui les motive à quitter et qu'est-ce qui les intéresse aussi dans le choix de rester à Montréal. La question des coûts,

1920

elle est fondamentale. C'est clair que c'est un effet de la centralité. Montréal est victime de cette popularité, donc il faut le prendre d'une façon positive. C'est une sorte d'attestation, une preuve qu'il y a un intérêt pour la ville. Les gens veulent rester.

1925

On a sondé des gens avec lesquels – dans le cadre de collaboration avec les grands employeurs du réseau de la santé. On a eu des messages d'amour pour Montréal. Il y a une volonté chez les jeunes ménages, les gens qui n'ont pas encore d'enfant ou ceux qui en ont déjà, de rester à Montréal. On est prêt à faire des compromis un peu sur la forme mais évidemment, la question des coûts, c'est une donnée majeure.

1930

Je commencerais d'abord sur la forme. Les gens nous disent : oui, de grands espaces; oui, trois chambres à coucher. C'est un message qu'on entend beaucoup. Oui, il y a peut-être des espaces évolutifs. Oui, on est peut-être prêt à commencer à se serrer un peu, un petit peu comme monsieur Vincent le dit, se serrer un peu au début, mais éventuellement, ça va prendre un peu plus grand. On veut avoir des espaces de rangement. Il y a un mode de vie urbain, le vélo. On ne pas le mettre dans un condo n'importe où. Il faut avoir de la place. On veut un accès pour les jeunes familles à l'extérieur, ça peut être sous la forme d'une terrasse. Monsieur Turgeon parlait des terrasses de qualité, c'est ressorti de façon importante dans nos sondages dans nos *focus group*. Donc des éléments de qualité de vie qui peuvent se vivre en ville.

1935

1940

Maintenant, ça peut atterrir dans deux situations. Puis le Plan de développement le dit très bien : il y a les quartiers existants et il y a les quartiers à développer. Dans les quartiers existants, c'est clair qu'on a un enjeu de soutenir la demande, c'est-à-dire de façon inflationniste pas l'accroître mais soutenir financièrement les acheteurs à cause de la réalité des prix. D'ailleurs, c'est un peu ça que la Ville fait présentement avec ses programmes d'aide à l'accession à la propriété. C'est un phénomène, je dirais, ça c'est vraiment lié à la centralité.

1945

L'autre facteur, en fait l'autre situation, c'est dans le cas des quartiers à développer. Ce qu'on a identifié dans le plan, c'est la nécessité d'avoir des designs familiaux, mais ça va poser la question des surcoûts pour avoir cette qualité d'aménagement famille dans les futurs quartiers qu'on va créer. Donc l'enjeu a été nommément identifié dans le Plan de développement et ça va être le

1950

défi pour nous au cours des prochaines années de trouver des réponses pour permettre le développement de produits familiaux dans tous les futurs quartiers qui se développeront. Quand je dis « quartier », ça peut être des petits voisinages à redévelopper ou des grands, grands projets.

1955

Et tout ça, ça nous renvoie en fait aussi aux outils d'habitation qu'on va devoir mettre en place, des programmes qui devront exister pour tenir compte des caractéristiques particulières du marché montréalais qui est, de fait, trop cher pour certaines catégories de la population, les ménages à faible revenu, un pan aussi de la population des familles, des jeunes familles. Donc la question des programmes va devenir – en fait, elle est déjà présente comme enjeu. Elle va continuer de l'être pour la période de mise en œuvre du plan, autant dans les quartiers existants où il va falloir aider les gens à y demeurer et se porter acquéreur pour ceux qui le veulent, et dans les quartiers qu'on va créer, l'enjeu d'avoir les outils nécessaires pour développer un design familial intéressant. On a déjà un carnet de commande de la part des familles. Les gens nous ont dit vraiment ce qu'ils veulent mais il va falloir avoir les outils pour pouvoir le faire.

1960

Mme LOUISE ROY :

1965

Ça, les outils, c'est quoi? C'est des subventions?

Mme SUZANNE LaFERRIÈRE :

1970

Bien, on peut parler d'une gamme d'outils. Ça va être à créer en grande partie. On a déjà des programmes, je dirais, de nature classique qui sont des programmes d'aide à la construction. On en a déjà une panoplie, autant dans la palette abordable que dans le registre du logement social. On va peut-être devoir réfléchir à des mesures de type fiscal. En fait, le travail reste à faire en partie pour identifier l'ensemble des outils. On est prêt à commencer à travailler déjà avec ce qu'on a en mains mais le plan est quand même sur une durée de vie – en fait, il a une bonne portée. Donc on va devoir en développer davantage d'outils à mesure que le temps va passer, que le marché aussi – on va devoir s'ajuster aux réalités du marché.

1975

Mme LOUISE ROY :

1980

Il y avait madame tout à l'heure du FRAPRU qui parlait du locatif. Est-ce qu'on parle encore du locatif à Montréal? J'ai vu à un moment donné une annonce chez un promoteur qu'il avait l'intention de construire du locatif. Est-ce que c'est encore... Oui? À 1 200 \$.

1985

M. JACQUES VINCENT :

C'est malheureusement ça. On parle encore d'économie, mais en même temps, du locatif pour les promoteurs, c'est très difficile à développer. C'est une question économique face à l'offre qu'il y a à Montréal. Mais il y a quand même, lorsqu'on fait un condo, la personne qui rentre dans le condo, elle quitte un logement, souvent, souvent, souvent. En tout cas, dans notre cas, dans un projet comme Lowney, c'est un locataire. Donc c'est une façon de mettre à la disposition de la Ville de Montréal des logements locatifs.

1990

1995

Il ne faut pas voir les condos comme étant – parce que souvent, le condo pour les riches, c'est un discours, moi, je pense qu'il y en a mais ce n'est pas rien que de ça. Quand quelqu'un rentre dans un logement de 550 pieds carrés, il n'est pas nécessairement riche mais il libère un logement qui est peut-être un logement à 6 ou 700 \$ et il faut voir que c'est un apport positif à la contribution du parc locatif. Il faut favoriser l'accès aux condos pour ça.

2000

Mme LOUISE ROY :

O.K. Alors, monsieur ici. Vous voulez nous rappeler votre nom?

2005

M. ROBERT HAJALY :

Oui. My name is Robert Hajaly. I live in the western part of downtown and we have some unique green spaces there where density can actually be the enemy of good living. I'd like to explain the problems very briefly and ask you if you have any solutions or reactions to what I'm saying.

2010

We have a policy which I think was eluded to that, in new developments, condo developments for example, the developer is supposed to set aside 15 % of the development for

2015

social housing and 15 % for affordable housing. So far as I know, no development, and there is been many of them in the last ten years has followed this rule. The price for a family home, family apartment of three-bedrooms is beyond, well beyond, the reach of most families. The buildings that are built are in any case far too tall to have any kind of convivial atmosphere or an environment that would be suitable for families. And virtually every space that could have been used for green and recreational purposes has been allowed by the City to be developed. So that there are no recreation or spaces whatsoever in the western part of downtown, despite the fact that there are 30 000 people living there.

2020

One of the justifications given for this by the City is « We're promoting density. » But in my view, the real truth is the desire for taxes and the influence of promoters. And they've created an environment which is thoroughly unpleasant for the people living there. I'd like your reaction to this and what you think if anything can be done about it.

2025

Mme LOUISE ROY :

2030

Donc toute la question de la mise en réserve des sous qui sont supposés d'aller au développement durable, le 15 % -15 % de la Stratégie d'inclusion et aussi jusqu'à quel point les promoteurs ont des contraintes ou en tout cas sont encouragés fortement à développer des espaces verts au moins autour de leur investissement. Après ça, je reviendrai à la Ville. Oui, Monsieur – Prével, j'ai toujours tendance à vous appeler Monsieur Prével – c'est Monsieur Vincent.

2035

M. JACQUES VINCENT :

2040

Moi, je pense qu'on ne peut pas mettre tout sur le dos des promoteurs. À un moment donné, en tout cas dans nos projets, nous, on fait 15 % de logement abordable et on fait de l'inclusion en logement social dans certains cas; dans d'autres cas, on ne le fait pas mais on fait une contribution. Le jour où on a fait une contribution, ce n'est plus de notre ressort. Le jour où on fait un projet qui est une certaine densité, puis qu'avant, c'était un environnement qui était déstructuré si on amène 500 logements qui vont payer, je ne sais pas en fiscalité par année un montant important, mettons qu'ils paient 4 000 \$ par unité de logement ou 3 000 \$ par unité de logement, on apporte,

quand je dis « on apporte » la contribution qu'on apporte, nous, c'est que la Ville a 2 M\$ de taxation de plus qu'avant. Outre le logement social et le logement abordable. Ce que la Ville en fait là, vous ne pouvez pas nous mettre ça sur le dos.

2045

Mme LOUISE ROY :

Est-ce qu'il n'y a pas une partie d'espace vert que normalement vous devez assurer?

2050

M. JACQUES VINCENT :

Dans des projets où on fait des nouveaux développements, des nouveaux zonages, oui. Mais souvent, c'est une contribution qui est donnée parce que ça se prête pas toujours à ça. Regardez les projets qu'on fait. Ils sont souvent – le terrain, c'est souvent un espace qui est relativement restreint, mais il y a des contributions. Puis il y a quand même la taxation qui est là.

2055

Mme LOUISE ROY :

Oui.

2060

M. JACQUES VINCENT :

Moi, je pense, on veut bien en prendre notre part, puis je ne vous dis pas que les promoteurs, il n'y en a pas qui exagèrent mais à un moment donné, la Ville a à prendre ses responsabilités. Où il va ce 2 M\$ là? Moi, je ne le sais plus. Je vous invite à adresser ça plus à la Ville qu'aux promoteurs.

2065

Mme LOUISE ROY :

2070 Je ne sais pas qui chez vous pourrait répondre mais le suivi qui est donné au fonds qui vient de la Stratégie d'inclusion ou justement au pourcentage d'espace vert qu'on demande aux promoteurs de subventionner sinon d'intégrer. Madame LaFerrière?

Mme SUZANNE LaFERRIÈRE :

2075 On se partagera la réponse. Madame Tessier va enchaîner sur la question des espaces verts et du domaine public et autre sujet.

2080 En matière d'inclusion, je pense qu'il faut rappeler que la stratégie, pour l'instant, elle n'est qu'incitative. La Ville n'a pas la capacité de l'exiger, donc d'implanter une application plus uniforme de cette stratégie-là. Monsieur Vincent l'a signalé, on est avec une application modulée, inégale, qui peut être un problème autant pour les requérants qui ont besoin de logement abordable que pour les promoteurs qui voient des inégalités dans les demandes qui leur sont faites.

2085 Donc là-dessus, je pense que pour l'instant, tout le monde est au courant du caractère incitatif de la stratégie. Je me limiterais à rappeler que la Ville a fait la demande au gouvernement du Québec, dans le cadre des débats sur la refonte de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, pour que la Ville dispose du pouvoir d'exiger l'inclusion, que ce soit de logements familiaux ou abordables ou sociaux. Donc pour l'instant, on est encore en attente de réponse à cette demande-là
2090 mais la position de la Ville là-dessus a été très claire.

2095 Concernant l'inclusion, je veux aussi rappeler que même si ce n'est pas possible quand on négocie une entente d'inclusion, même si ce n'est pas possible d'avoir l'inclusion sur le site pour des raisons architecturales parfois très évidentes, la perception d'une contribution à l'inclusion nous permet de développer des logements sociaux, soit dans le périmètre du projet ou à l'intérieur de l'arrondissement.

2100 Donc c'est une formule qui est relativement nouvelle. Dans Ville-Marie, c'est claire que c'est une formule qui va devoir être utilisée parce qu'il y a des sites qui se prêtent difficilement à la multiplication de projets sur un même site mais pour nous, ça, ça fait partie de l'approche de l'inclusion. Donc il ne faut pas l'exclure. Et là, je passerais, pour la suite des réponses, je passerais le flambeau à madame Tessier.

2105 **Mme LOUISE ROY :**

Oui, Madame Tessier?

Mme MONIQUE TESSIER :

2110 L'intervenant a parlé de la section ouest du centre-ville. C'est sûr qu'au niveau des espaces publics ou des espaces verts, reconstruire la ville sur elle-même, lorsqu'il s'agit de reconstruire un grand site en friche qui sera transformé, on peut dans le cadre d'une opération de planification prévoir les espaces verts ou les espaces publics en amont de la construction. Cependant, dans l'ouest du centre-ville, à certains endroits, les constructions neuves peuvent se faire en insertion, 2115 combler des dents creuses si on veut dans la trame urbaine. À ce moment-là, les opérations cadastrales datent de fort longtemps, les versements aux fins de parc en termes de terrain ont été faits il y a fort longtemps. Cependant, ça n'empêche pas la Ville d'agir d'autre façon.

2120 Par exemple, dans l'arrondissement Ville-Marie, il y a le PPU des grands jardins – je ne sais pas si monsieur habite dans le secteur – où même s'il y a très peu de parcs ou d'espaces verts publics, on prévoyait le verdissement d'espaces entre la voirie et les bâtiments. On avait même prévu dans le PPU certaines transactions avec les propriétaires pour verdir des anciens stationnements. Donc la Ville peut agir de différentes façons, selon les cas. Mais c'est certain que la partie ouest adjacente au centre-ville, c'est une partie construite depuis fort longtemps, puis comme 2125 disait monsieur Vincent, il n'y a pas toujours un versement aux fins de parc, c'est attaché aux opérations cadastrales. Mais la Ville intervient pareil par les opérations de planification, selon les tissus et de différentes façons.

Mme LOUISE ROY :

2130 Et pour l'avenir, qu'est-ce que le plan – parce que vous avez une bonne section sur le
verdissage des quartiers – qu'est-ce que le plan se propose de faire? Est-ce qu'il y a des cibles
auxquelles vous avez déjà pensé ou des stratégies auxquelles vous avez déjà pensé?

Mme MONIQUE TESSIER :

2135 Bien, le verdissage, c'est une chose, mais je crois que monsieur parlait aussi d'espaces
publics.

Mme LOUISE ROY :

2140 Verts, oui. Publics aussi.

Mme MONIQUE TESSIER :

2145 Donc le verdissage, ça prend toutes sortes de formes. À la Ville de Montréal, il y a un plan
d'action canopée qui a été mis de l'avant. Donc toutes les opportunités de planter sur le domaine
public des arbres, notamment pour lutter contre les îlots de chaleur, c'est déjà prévu. Dans le Plan
de développement de Montréal, c'est sûr qu'on parle beaucoup de l'aménagement du domaine
public en repensant, si on veut, la rue de façade à façade pour justement intégrer du vert, du
2150 verdissage, des plantations. Puis en revoyant la rue de cette façon-là, bien, c'est une façon
d'amener des espaces plus verts. C'est donc un partage, une façon de le repenser. Mais ça dépend
des opérations. Il y a toutes sortes d'éléments de prévus dans le plan.

Mme LOUISE ROY :

2155 Merci, Monsieur. Madame?

Mme PRISCILLA ANANIAN :

2160 Je suis Priscilla Ananian, je suis professeure au département d'études urbaines et
touristiques de l'UQÀM, nouvelle arrivante à Montréal. Donc Montréal est devenue ma ville aussi. Je
viens de Bruxelles. Et donc mon expertise sur la densité vient du cadre bruxellois et pour citer un
chiffre à Bruxelles, 70 % des opérations immobilières récentes sont des grosses opérations
immobilières, c'est-à-dire plus de dix logements. Dix logements et plus. Et 90 % des acteurs qui
2165 produisent le total de cette production sont des promoteurs immobiliers privés.

Alors ma question est, vous êtes majoritaire enfin dans la production, vous êtes responsable
aussi, la Ville et le promoteur, de véhiculer des niveaux référentiels de densité de projet. Donc on
avait parlé tout à l'heure avec la présentation de David Brown, comment on peut sensibiliser les
2170 gens, l'acceptabilité des gens par rapport à la densité. Donc ce que je voudrais savoir, qu'est-ce qui
est prévu en termes de suivi de la véhuculation de ces images entre la Ville et les promoteurs
immobiliers? Est-ce que ce sont deux acteurs qui sont tout à fait séparés dans le processus de
production de la Ville ou bien il y a des *focus group* ou d'autres mesures, mécanismes, qui
permettraient une meilleure interaction entre les acteurs privés et les acteurs publics.

2175

Mme LOUISE ROY :

Travaillez-vous avec la Ville en dehors de la production de votre projet? Ou avec d'autres
promoteurs immobiliers?

2180

M. JACQUES VINCENT :

Avec d'autres promoteurs, à l'occasion on a des partenariats mais on travaille à la semaine
longue, c'est ce que je fais, discuter avec la Ville.

2185

Mme LOUISE ROY :

Mais comme promoteur individuel.

2190 **M. JACQUES VINCENT :**

Comme promoteur, il y a des exigences. La Ville est là, que ce soit le Sud-Ouest où on travaille beaucoup, que ce soit Ville-Marie, on discute. C'est ça mon métier, moi, de discuter parce que je m'occupe plus du développement.

2195

Mme LOUISE ROY :

Mais je pense que le sens de la question de madame, c'est dans l'organisation de la densité, dans la production de la densité...

2200

Mme PRISCILLA ANANIAN :

Et l'acteur promoteur, en fait. Pas vous comme promoteur, monsieur Jacques Vincent, mais donc la catégorie promoteur comme producteur de la Ville.

2205

Mme LOUISE ROY :

C'est ça, Est-ce qu'il y a des contacts avec la Ville pour voir comment – même au fond dans un contexte de planification – comment est-ce qu'on va produire la densité à Montréal. Puis je reviendrais à vous deux, Madame Armand puis Monsieur Turgeon là-dessus aussi quand vous pensez à vos quartiers verts actifs et en santé, est-ce qu'il y a de ces contacts-là dans une perspective de planification sur la production de la densité à Montréal?

2210

M. JACQUES VINCENT :

2215

Moi, je pense quand vous dites « pas à titre individuel, à titre collectif » je pense à des choses comme ce qui se passe aujourd'hui, ça en est des places pour discuter de la densité et d'autres sujets. Il y a quand même de plus en plus – l'Office de consultation publique est là pour en témoigner – il y a de plus en plus de projets qui arrivent devant l'Office de consultation publique et même les plus petits projets font l'objet de consultation publique. Mais outre ça, je vous dirais qu'il n'y a pas de plate-forme où il y a des échanges.

2220

2225

Je répète qu'on en a quand même dans le quotidien qui finit par avoir la Ville sa réglementation, elle applique des recommandations et de plus en plus, les urbanistes, les gens de la Ville viennent influencer le développement, plus qu'avant parce que, bon, on peut dire on veut un changement de zonage, c'est facile, mais je pense qu'on profite du changement de zonage pour nous dire : « On va vous faire une fleur mais vous allez nous faire ça, ça, ça. » D'ailleurs, le logement social et le logement abordable passent en grande partie à travers ça, la négociation de dire O.K. pour le changement de zonage. Mais de plate-forme telle quelle pour échanger, ça n'existe pas.

2230

Mme LOUISE ROY :

2235

Mes deux producteurs de nouvelle densité, qu'est-ce que vous en pensez? Est-ce qu'il y a des exercices que vous connaissez, auxquels vous participez, qui vous aident avec la Ville à penser une nouvelle densité? Pas vraiment. Je te dis que ça a pas l'air de... ma question a l'air bizarre.

Mme MARIE-HÉLÈNE ARMAND :

2240

Peut-être que je peux commencer. Nous, les démarches qu'on a portées étaient portées davantage sur le repartage de l'espace public mais pourraient s'adapter tout à fait pour une des réflexions sur la question de la densité parce que pour amener les gens à vivre densément collés un sur l'autre, c'est clair qu'il faut mettre de l'avant – je l'ai mentionné – davantage les récompenses, puis démanteler un peu les mythes autour de la densité. Donc ça passe par un dialogue avec la

2245 population pour amener la population et tout type de population dans une réflexion, prendre en considération davantage les préoccupations des gens, puis valoriser les avantages de la vie urbaine.

2250 On a parlé tout à l'heure des potentiels de Montréal. Montréal est une ville très attrayante, très agréable à vivre. Peut-être qu'on devrait davantage valoriser les avantages de la vie urbaine, travailler davantage aussi qui dit compacité, densité, dit très grande qualité de l'espace public. Donc travailler davantage dans les quartiers à démontrer que c'est possible de créer de la qualité de vie dans l'espace public par des parcs mais sur rue également, de se déplacer autrement, d'aller – j'ai parlé de projets de démonstration – mais de se servir de toutes les occasions qu'on a pour transformer la Ville, pas seulement les grands projets urbains et d'aller de projets de démonstration pour donner le goût aux citoyens d'habiter la ville et d'entamer ce dialogue.

Mme LOUISE ROY :

2260 Quand vous avez parlé de vos quartiers verts et en santé, je sais que vous avez travaillé avec nous sur entre autres les alentours du CUSM, puis avec la Ville aussi, vous l'avez fait avec la Ville aussi, mais c'était dans un contexte de consultation publique. Alors donc ce processus-là de planification en collaboration, il peut exister et il n'existe pas, si je comprends bien, en soi mais il peut exister quand un projet tout à coup fait l'objet d'un exercice plus vaste de consultation.

2265

Mme MARIE-HÉLÈNE ARMAND :

Mais il existe. Nous, on a fait les quatre démarches de Quartier vert, des démarches de planification d'une...

2270

Mme LOUISE ROY :

Avec la Ville?

Mme MARIE-HÉLÈNE ARMAND :

2275

2280

Chacune des démarches, comme je l'ai présenté, je ne sais pas si vous vous souvenez de la carte de la Ville mais il y a quatre démarches qui ont été réalisées à Mercier-Est, Parc-Extension, Plateau-Est, NDG-Sud-Est incluant à chaque fois l'arrondissement et, au besoin, les services centraux et les groupes communautaires. Des démarches de planification d'un an, ces quatre démarches sont toujours actives et qui se mettent en œuvre tranquillement mais sûrement.

Mme LOUISE ROY :

2285

D'accord. Monsieur Turgeon?

M. ALEXANDRE TURGEON :

2290

Nous, ce qu'on dit, c'est qu'il faut que les villes reprennent le contrôle de leur planification et de la définition de l'offre en matière de logement et de la définition de c'est quoi la densité qu'on veut offrir aux citoyens. Il ne faut pas abandonner aux promoteurs, comme on le fait depuis 60 ans, le choix de l'offre résidentielle et le choix des modèles de densité. Et les promoteurs vont toujours vouloir y aller avec des gros gabarits, des gros ensembles résidentiels qui nuisent à la diversité dans le type d'offre de logement.

2295

J'ai ramené un acétate que je n'ai pas présenté. On y voit ici un exemple – ça, c'est dans le quartier français à Tübingen dans le sud de l'Allemagne. Vous avez un peu la planification à l'échelle d'un îlot. Vous voyez qu'il y a dix parcelles à l'échelle de cet îlot-là. Quand la Ville va aller en appel d'offres pour obtenir qui va avoir le droit de construire, non pas l'îlot mais chacune des parcelles, il va y avoir dix concours différents pour avoir qui une maison orangée pour le lot 30 et 34 et qui pour les plex pour les autres parcelles qui sont sur cet îlot-là. Et autrement dit, déjà en partant par le choix de planification, de design que la municipalité fait, elle impose un type de gabarit et ne se laisse pas – les promoteurs au Québec n'aiment pas du tout ça ce type d'approche-là. Eux autres, ils vont vouloir avoir le quartier au complet : « Je veux être le seul promoteur à l'échelle du quartier. »

2300

2305

Mme LOUISE ROY :

Et ça, c'est des terrains publics? On est sur un terrain public?

2310 **M. ALEXANDRE TURGEON :**

2315 Ils ne l'étaient pas au départ. Ça, c'est l'autre chose. Comment la Ville – exemple, *Blue Bonnets* n'appartenait pas à la Ville de Montréal il y a quelques années. La Ville de Montréal s'est portée acquéreur. Les villes européennes, on a souvent le préjugé de dire : « Ah oui, mais ils ont propriétaires du foncier. » Ils ne le sont pas au départ. Ça, c'est une ancienne friche militaire que la ville a rachetée du gouvernement allemand quand ça a été abandonné par les alliés à la suite de la chute du mur de Berlin. Dans un autre quartier, c'est une ancienne zone industrielle qui était propriété d'une banque, que la ville rachète. Elle se sert de ses outils d'urbanisme, les mêmes que nous on a, pour obtenir un meilleur prix possible pour l'achat du terrain et que la plus-value est à la ville, puis que dans son opération d'urbanisme, quand on va le faire.

2320 Donc, moi je pense qu'il y a un choix à faire. Et je pense entre autres au secteur Blue Bonnets, quand j'entends les autorités municipales de la Ville dire : « Il va y avoir là dans un terrain qui fait seulement 40 hectares, 5 à 8 000 logements » et qu'elle dit du même souffle : « On veut que ce soit un quartier pour les familles » je me dis, mais elle n'est pas consciente du type de densité que ça veut dire. Elle ne fait pas non plus les choix en termes de répartition des espaces publics, des espaces verts, qui permettent une densité davantage à échelle humaine. Et il faut que la Ville, les villes – pas juste la Ville de Montréal – se redonnent les moyens de faire de l'urbanisme, de faire du design urbain et qu'on définisse avec les citoyens – c'est le processus de planification qui devrait être le plus long et non pas le processus de construction.

2330 Actuellement, ça va relativement vite, même si les promoteurs trouvent que c'est trop long pour obtenir le permis de construction, puis après ça, le promoteur s'assoit sur son développement puis se donne dix ans pour développer ses 700 unités sur un terrain qui est de quatre hectares à six hectares qui est à sa disposition, alors que ce qu'on voit en Europe, on fait l'inverse. On prend six à neuf ans pour faire la planification avant de mettre en vente les parcelles. Mais par contre, on a des exigences extrêmement rapides. On veut que le quartier de quatre, cinq hectares soit construit de A

à Z en trois ans. On ne veut pas que le premier arrivant en subisse les conséquences et des dommages pendant une dizaine d'années.

2340

Alors où on met notre énergie? Où on met notre temps? Dans la planification ou dans la construction? Parce qu'en plus, quand on le met dans la construction, les besoins changent et là, on change le design du quartier, puis entre le début du quartier puis la fin du quartier, le design a changé huit fois. On a changé d'idée, puis ça fait des produits bizarres. Alors moi, je pense qu'il faut que les villes reprennent le contrôle. Je suis désolé pour les promoteurs, c'est pas leur job de définir c'est quoi la densité.

2345

Mme LOUISE ROY :

2350

D'accord. Merci, Madame. Alors, Monsieur?

M. YVON PROVENCHER :

2355

Bonjour! Je m'appelle Yvon Provencher, je suis du Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain mais je suis d'abord un citoyen. Et j'insiste là-dessus parce que lundi soir, j'étais ici et on parlait de faire de Montréal une ville notamment conviviale et inclusive. Ce matin, on le redit. Mais comme personne handicapée, actuellement, ma ville n'est pas complètement conviviale.

2360

Et vous êtes tous susceptibles – puis moi aussi là, j'ai une limitation pour le moment mais il n'est pas dit que j'en aurai pas d'autres – puis malheureusement, la vie est faite ainsi que quand on vieillit, les limitations apparaissent. Juste vous rappeler un petit chiffre qui a été publié récemment par l'Institut de la statistique du Québec : 85 % des personnes de 85 ans et plus ont des limitations.

2365

Alors ce matin, j'aimerais ça vous amener juste sur un élément pour approfondir votre réflexion sur le fameux terme « accessibilité universelle ». C'est convivial, c'est inclusif, ah oui, puis c'est universellement accessible. Non. C'est convivial, c'est inclusif parce que c'est universellement accessible. Il y a des endroits à Montréal où je peux prendre le métro mais quand je sors de la

2370

station de métro, je ne peux plus me déplacer tout seul. C'est pas ça de l'autonomie. C'est pas ça de l'accessibilité universelle. L'accessibilité universelle, ce que ça vise, c'est l'autonomie de tout le monde.

2375

Quand on fait des aménagements en accessibilité universelle, on est forcément dans le micro, bien sûr, parce qu'il y a des besoins particuliers dont il faut prendre compte. Mais tout le monde profite de ces aménagements-là. Je vous donne un exemple : les ascenseurs dans les stations de métro, ça n'a pas été fait pour les gens qui ont des poussettes. Ça n'a pas été fait pour des personnes qui sont vieillissantes. Ça a été fait pour des personnes qui se déplacent en fauteuil roulant. Qui utilise les ascenseurs dans les stations de métro? Tout le monde et c'est parfait comme ça. Et c'est comme ça que ça doit être.

2380

2385

Donc prenez garde à considérer l'accessibilité universelle comme un principe parmi d'autres dont on va faire une espèce d'équilibre pour dire : ah bien ça sera une affaire en prendre en compte parmi d'autres choses. C'est de l'autonomie des citoyens dont il est question. De se déplacer dans des endroits qui sont supposément conviviaux et inclusif, quand je suis obligé de me faire accompagner pour me déplacer dans cet espace-là, je m'excuse, mais ce n'est pas convivial et inclusif.

2390

Alors le but de ma réflexion de matin – et là, s'il y a des gens dans le panel qui ont le goût de réagir, c'est correct mais ce n'est pas obligé non plus, mon but, ce n'était pas de poser une question, c'est simplement de vous alerter sur le danger de considérer l'accessibilité universelle comme quelque chose qu'on ajoute pour tenir compte de besoins particuliers d'un groupe de monde, d'un groupe de citoyens. L'accessibilité universelle, ce n'est pas une fin en soi. C'est un moyen. Et ce que ça vise, c'est le développement de l'autonomie maximale des gens. Merci.

2395

Mme LOUISE ROY :

Merci, Monsieur Provencher. Est-ce que quelqu'un veut rebondir? On est d'accord? Madame LaFerrière?

2400 **Mme SUZANNE LaFERRIÈRE :**

En fait, oui, pour dire qu'on est d'accord mais que les bons vœux ne suffisent pas. À la Direction de l'habitation, on est douloureusement conscient de ça parce qu'on construit du logement pour les personnes qui ont des limitations et un des premiers *feedback* qu'on a, c'est que les gens dans leur logement, la vie collective est fabuleuse dans l'immeuble mais les obstacles commencent après que les gens soient sortis de la maison. Donc c'est clair que cette question-là, on la reçoit puis on la porte.

Je veux juste rappeler pour question d'information pour l'auditoire qu'il existe dans le cadre de la *Loi sur l'exercice des droits des personnes handicapées* une obligation qui est faite aux municipalités d'avoir un plan d'accessibilité universelle. Donc tous les services municipaux ont à produire sur une base triennale les objectifs, puis à rendre des comptes là-dessus. Donc les progrès sont sans doute trop lents pour les personnes qui vivent ça au quotidien mais les efforts, pour l'instant, il y a au moins cette visibilité de la problématique qui nous est ramenée constamment, des suivis annuels et une reddition de comptes qui se fait d'ailleurs dans le cadre d'une commission du conseil. Donc l'exercice public qui garde une saine pression pour l'atteinte des résultats.

2415 **Mme LOUISE ROY :**

2420 D'accord. Alors on va s'arrêter avec les intervenants qui sont déjà debout. Mon collègue, monsieur Duhamel avait une question à poser. Allez-y donc, Monsieur Duhamel.

M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :

Oui. Je voulais entendre nos panelistes sur deux absences. Les illustrations qui nous ont été montrées, qui étaient magnifiques, nous parlaient d'un Montréal au mois de juillet. Je n'ai vu aucune illustration, je n'ai entendu aucun propos me parler de Montréal au mois de février. Moi, le Montréal que je connais, dans lequel je vis, il y a du *frette*, de la glace, du verglas, de la neige, de la gadoue six mois par année. Alors une rue partagée au mois de février, ça ressemble à quoi? C'est la première absence.

2430

Mme LOUISE ROY :

O.K. La deuxième?

2435 **M. ALAIN DUHAMEL, commissaire :**

2440 La deuxième absence, elle a trait à l'autonomie des personnes comme mon concitoyen l'a soulevé tout à l'heure. Il y a de plus en plus de personnes âgées qui se déplacent avec des petites véhicules électriques : chaise, fauteuil, tricycle, etc., qui n'ont manifestement pas d'espace ni sur les trottoirs ni sur les pistes cyclables et forcément pas dans la rue. Et ces personnes-là, je vous le rappelle, sortent aussi en hiver. Le phénomène peut vous paraître marginal aujourd'hui, vous visiterez d'autres quartiers, vous verrez que c'est moins marginal, mais sur l'horizon de planification du plan 20 ans, on peut s'attendre à ce que la population vieillissant, il y ait de plus en plus de personnes qui se déplacent à l'aide de ces petits véhicules. Et ça sera un élément clé, un équipement clé de leur vie autonome. J'aimerais aussi vous entendre sur l'espace qu'on doit accorder à ces gens-là.

2445

Mme LOUISE ROY :

2450 Allez, l'hiver et le vieillissement de la population dans ses véhicules.

M. ALEXANDRE TURGEON :

2455 Alors si on avait pensé nos villes en fonction de l'hiver, si au début des années 50, un ingénieur, des gens de nos villes s'étaient dit : « Est-ce que le modèle de développement orienté autour de l'automobile, c'est compatible avec notre hiver? » Sans doute qu'on n'aurait jamais adopté ce modèle de développement là. C'est sans doute le modèle de développement le plus incompatible et le plus coûteux associé à notre condition hivernale et aux fortes précipitations qu'on connaît au Québec et qui sont relativement uniques dans le monde.

2460 J'ai ramené une photo d'une rue partagée en hiver mais il n'y a pas d'endroit dans le monde où on a autant de précipitations que nous. Oui, il va y avoir des tempêtes de neige de 20 à 30 cm quelques fois de façon occasionnelle, pas tous les ans dans ces villes-là, mais il y a aussi des redoux, comme nous d'ailleurs, mais plus fréquents qui font qu'ils ont somme toute moins d'accumulation.

2470 Ceci dit, la ville plus à l'échelle du piéton est beaucoup plus compatible avec un contexte d'aménagement agréable en hiver et est beaucoup moins coûteux. Moins que ma rue est large moins que j'ai de neige à enlever, c'est une règle au mètre carré et à aller transborder et donc c'est beaucoup moins coûteux. Ceci dit, il faut qu'on ait un déneigement qui est prioritaire pour ces modes de transport là. On parle beaucoup du piéton, du cycliste mais la personne qui est en chaise roulante – à Québec, il y a eu un accident d'un usager en chaise roulante qui, cet hiver au mois de janvier, était forcé de circuler dans la rue parce que les trottoirs étaient mal déneigés et l'automobiliste, son pare-brise était mal dégivré et il s'est fait frapper. Il a revolé sur plus de 2475 20 mètres. Heureusement, il n'est pas décédé mais ça, c'est parce qu'on n'accorde pas de priorité au piéton, à l'humain, aux gens qui se transportent autrement qu'en automobile.

2480 Alors qu'on ne vienne pas me dire le modèle plus viable, c'est incompatible avec notre contexte hivernal. Nous, on dit au contraire. Au contraire, ça coûterait beaucoup moins cher comme modèle d'aménagement et c'est beaucoup plus convivial comme milieu de vie. Puis il faut peut-être aussi arrêter jusqu'à un certain point de nier notre condition hivernale et de vouloir la faire disparaître, la neige, à tout prix très rapidement. Moi, on est-tu capable d'endurer des tempêtes de

2485 neige? Je sais qu'il y a des arrondissements de Montréal qui sont critiqués parce qu'ils le font mais moi, je pense que c'est au contraire la voie qui est à suivre. Arrêter de capoter dès qu'on a de la neige. Et il faut être capable de prioriser c'est où qu'on déneige en premier. Le trottoir, les pistes cyclables, c'est ça qui devrait être déneigé en premier.

Mme LOUISE ROY :

2490 Madame Hodder?

Mme LOUISE HODDER :

2495 Louise Hodder. Je profite de la matinée pour prendre le chapeau *Vivacité Montréal* qui est une nouvelle organisation pour essayer de trouver des solutions à du logement abordable perpétuel à Montréal, l'accès à la propriété, en fait. J'ai un commentaire en fait puis une question. Le premier commentaire, c'est peut-être qu'on pourrait réfléchir à Montréal – et ça, c'est vraiment la préoccupation qu'on a à *Vivacité*, réfléchir au lieu de donner de la subvention à l'individu, à la famille, à la personne pour qu'ils puissent habiter Montréal et rendre Montréal plus accessible, c'est 2500 de financer la propriété, pour que cette propriété-là reste à vie accessible aux gens qui sont moins fortunés ou qui n'ont pas les moyens aujourd'hui de mettre la mise de fonds nécessaire pour acheter une propriété.

2505 La deuxième chose que je voulais dire, c'est que je trouve que – en fait, c'est une bonne nouvelle que monsieur Vincent nous apporte et je me rappelle d'avoir entendu monsieur Vincent il y a dix ans l'apporter aussi, et je me questionne en fait, puis je pose la question aux panelistes – madame LaFerrière y a fait référence un peu – pourquoi est-ce que les règles d'inclusion ne sont pas obligatoires? Selon vous, qu'est-ce qui retient, y a-t-il des inconvénients qui m'échappent, qui retient le gouvernement du Québec à la rendre obligatoire pour tous les promoteurs, toutes les 2510 grandeurs de propriété? Je pense que monsieur Vincent parle de la question de l'équité, d'un genre de terrain juste et équitable, de compétition entre les promoteurs. Mais qu'est-ce qui retient le gouvernement du Québec que de passer ça et de permettre une obligation *sine qua none*.

Mme LOUISE ROY :

2515 Allez, la perception du promoteur de ce qui retient le gouvernement du Québec. Est-ce qu'il y a des lobbys très forts pour empêcher ce genre de décision?

M. JACQUES VINCENT :

2520 Je pense que la question s'adresse probablement plus aux villes. Moi, j'avoue que je suis loin du gouvernement du Québec.

Mme LOUISE ROY :

2525 Mais vous, qu'est-ce que vous entendez parmi vos pairs, les gens avec vous? Est-ce qu'il y a une très grande résistance à ça?

M. JACQUES VINCENT :

2530 Non. Moi, je pense... en tout cas. Évidemment, ceux que je connais, ils sont peut-être dans le même cas que moi. C'est plus du monde – on côtoie toujours les gens qui travaillent un peu dans le même environnement. Ceux qui font du 200 logements et plus, ils se disent : « Tout le monde devrait payer » et bon, je connais peut-être moins les petits promoteurs qui font dix, quinze ou vingt logements mais pourquoi pas? Puis ce n'est pas des montants nécessairement astronomiques.

2535 Moi, je ne pense pas que – c'est sûr que si vous allez voir l'Association des constructeurs, ils vont défendre l'idée de dire – mais l'iniquité pour moi, c'est pire que n'importe quoi d'autre. Quant à moi, c'est juste une question d'équité, c'est juste une question de... ce n'est même pas...

Mme LOUISE ROY :

2540 De règle du jeu. La règle du jeu est la même pour tout le monde. Madame LaFerrière.

Mme SUZANNE LaFERRIÈRE :

2545 Il faut rappeler une chose. C'est que la question d'inclusion, c'est quelque chose qui est
survenu relativement récemment dans l'histoire. Donc quand la Ville a commencé ses discussions
avec le gouvernement du Québec, c'était en 2003 environ, 2004, et on était en fait les premiers. La
question s'est posée très rapidement: est-ce que ça prend un pouvoir spécial pour Montréal ou est-
ce que ça prend un pouvoir à l'échelle du Québec? Évidemment, dès qu'on pose la question à
2550 l'échelle du Québec, on rentre dans un univers beaucoup plus complexe où là il y a des arbitrages, il
faut prendre en compte les réalités de diverses villes, les régions, ce qui fait que Montréal a constaté
que ça devenait très difficile pour le gouvernement d'avancer à la vitesse à laquelle on le souhaitait
et on a procédé à notre stratégie. On a mis en place notre Stratégie d'inclusion sur une base
incitative en 2005.

2555 Depuis ce temps-là, je pense que les idées ont cheminé et actuellement, on a eu des
messages du gouvernement du Québec qui nous disait qu'il y avait une ouverture à cette question-
là de permettre des pouvoirs de contrainte qui soient accordés aux villes qui le souhaitent, donc ce
n'est pas une inclusion obligée par le gouvernement du Québec qui était sur la table dans le projet
2560 de loi qui a été à l'étude en 2012, mais c'était un pouvoir qui serait dans le fond revendiqué par les
villes qui le souhaitent.

Donc je pense que la position du gouvernement, à la limite il faudrait peut-être lui demander
à l'heure actuelle où se situe ce dossier, mais les messages qu'on a reçus jusqu'à présent, c'est que
2565 les idées avaient fait leur chemin et qu'on avait trouvé dans le cadre de la réforme de la *Loi sur
l'aménagement et l'urbanisme* une formule qui permettait la souplesse nécessaire pour que les villes
qui souhaitent faire l'inclusion puissent avoir les pouvoirs nécessaires.

Mme LOUISE ROY :

2570 Ça va, Madame Hodder? Monsieur Hurtubise?

M. PIERRE GUILLOT-HURTUBISE :

2575 Pierre Guillot-Hurtubise, *Octane Stratégies*. Je remercie monsieur Turgeon et madame
Armand, leurs présentations m'ont particulièrement intéressé parce qu'on a vu plein d'images de
nouveaux types d'habitation, nouveaux types de quartier. Celle qu'on voit même à l'écran, moi,
franchement, je vivrais dans un quartier comme ça. Remarquez que ça ressemble, un peu en plus
moderne, à ce dans quoi je vis en ce moment dans Rosemont, des triplex jumelés, petite cour,
2580 petite ruelle, etc.

Par contre, dans vos présentations respectives, il y a quelque chose qui me chicote puis je
veux le dire en tout respect et je vais essayer de le faire de façon diplomatique, c'est cette espèce
d'idée que ce que monsieur Vincent construit avec son équipe de hauteur, c'est pas humain, ce
2585 n'est pas à échelle humaine. C'est comme si pour vendre cette idée de quartier qui peut être
intéressant, on était obligé de démoniser des promoteurs ou d'autres types d'habitation.

Moi, je suis un peu allergique à ça. J'ai fait des consultations publiques où j'ai eu l'air de
l'ennemi public no 1 parce que je voulais dénaturer un quartier et j'ai tellement entendu ça, comme
2590 si les gens qui habiteraient dans du dix étages seraient moins impliqués dans la communauté que
les autres, seraient moins humains que les autres, si je caricature un peu ce type de discours-là. Ce
que je me demande, c'est basé sur quoi cette idée-là que la hauteur – évidemment, la hauteur, si
vous nous montrez des blocs soviétiques avec des stationnements à la grandeur, pas de verdure,
pas de parcs centraux, je peux comprendre, mais n'y a-t-il pas des conditions qui font en sorte que
2595 de vivre dans une certaine hauteur, c'est aussi quelque chose qui peut être plus que de l'exception
comme monsieur Turgeon l'a dit?

Je me rappelle très bien, moi j'ai passé beaucoup sur la 20 entre Montréal et Québec, puis
tu vois le Camping Sainte-Madeleine, puis t'sais, tu dis – juste à côté de l'autoroute – puis tu dis :
2600 comment le monde font pour vivre là-dedans? Ils sont fous. Puis j'ai entendu quelqu'un à un
moment donné à la télévision dire : « Portez donc pas de jugement de valeur. Riez donc pas. Ils
trouvent probablement quelque chose qui les intéresse dans la vie communautaire, etc. » et je suis
resté marqué, puis ça m'a fait me questionner moi-même sur ces espèces d'a priori de modèles
parfaits hors desquels les autres modèles sont...

2605

Alors moi, j'inviterais les commissaires à se méfier de ce type de jugement-là, puis j'inviterais aussi les panelistes à me dire un peu : est-ce que c'est un simple jugement de valeur comme je l'ai perçu ou bien c'est basé sur quelque chose de tangible, le fait que quand on dépasse cinq ou six étages, on est dans une conception moins humaine de la Ville.

2610

Mme LOUISE ROY :

Madame Armand?

2615

Mme MARIE-HÉLÈNE ARMAND :

J'aimerais réagir, puis en plus, je pense que ça traduit aussi le malaise qu'on a face à la densité ou notre compréhension de la densité. Puis un des éléments que monsieur Brown a présentés en début de présentation d'avant-midi est intéressant de ramener l'idée de différentes typologies de densité en fonction – mais en s'appuyant sur les besoins, les goûts, les intérêts des populations qui y vivent.

2620

Ce n'est pas du tout le message qu'on souhaite porter de dire que la tour est complètement à proscrire. Elle peut être le modèle le plus intéressant dans différents secteurs. Il demeure qu'une majorité de gens qui, soit ont des enfants, vieillissent, souhaitent avoir une forme d'habitat où ils ont un contact assez direct avec l'extérieur, soit par le biais d'un contact direct parce qu'ils sont au rez-de-chaussée ou encore par une cour. Donc ils souhaitent habiter dans les échelles inférieures des bâtiments. On a parlé des rez-de-chaussée mais aussi du deuxième, troisième, quatrième étage. C'est ce qui est souhaité pour une majorité de population.

2625

2630

Nous, ce qu'on souhaite plutôt mettre de l'avant, c'est de dire : le quartier type montréalais, le quartier de Rosemont-Petite-Patrie de duplex, triplex correspond à un modèle de densité qu'on devrait valoriser et continuer à produire parce qu'il permet une densité et une concentration de population, une mixité de population, une mixité de commerces et de services et que ça permet la ville des courtes distances, la ville des transports alternatifs à la voiture. Donc loin de nous le jugement de valeur mais chaque chose au bon endroit.

2635

Mme LOUISE ROY :

2640 Monsieur Turgeon?

M. ALEXANDRE TURGEON :

2645 J'irais dans le même sens que Marie-Hélène. Je pense qu'il y a différents types de densité pour différents types de besoins. Ceci dit, on est-tu capable de faire un entre-deux? On est-tu capable de proposer des densités de 40 à 60 logements à l'hectare? Parce qu'actuellement, ce qu'on fait au Québec, on offre soit le modèle à faible densité en bas de 15 logements à l'hectare ou soit la très forte densité de 200 à 700 logements à l'hectare. Moi, je n'ai pas de...

2650 **Mme LOUISE ROY :**

Je pense que j'aimerais ça entendre monsieur...

M. ALEXANDRE TURGEON :

2655 Je trouve que la densité qu'on offre dans Griffintown est intéressante et tant qu'il y a une demande et des acheteurs pour ça, il faut dire tant mieux. Mais en même temps, ce n'est pas un type de densité qui est susceptible de répondre aux besoins de tous les types de clientèle. Et aujourd'hui, on parle des besoins pour – et si on veut faire du logement abordable, bien, je suis désolé, il faut aller probablement dans de la structure en bois, puis la structure en bois, bien c'est en bas de quatre, cinq étages. Et dans du logement qui va coûter moins cher.

2665 Donc il faut qu'on revoie nos échelles. Et c'est pour ça qu'on essaie de montrer qu'il existe autre chose. Il existe autre chose que le plus de 100 logements à l'hectare qu'on retrouve dans Rosemont qui est dense, c'est très dense le quartier Rosemont, c'est un milieu de triplex. Il y a moyen d'avoir différentes échelles de densité. Tant mieux s'il y a des gens qui sont prêts à aller vivre dans autre chose mais il faut qu'on soit capable d'aller chercher d'autres clientèles qui ont

2670 l'impression actuellement qu'il y a juste la maison unifamiliale qui peut répondre à leurs besoins. Et effectivement, comme l'intervenant vient de le dire, je ne connais pas grand monde qui irait marcher dans le quartier Baugrappen puis qui dirait pas : « Moi, je veux vivre dans un quartier comme ça n'importe quand. »

Mme LOUISE ROY :

2675 Est-ce que pour un promoteur comme vous, Monsieur Vincent, les images qu'on a vues de densité, vous savez l'image où on a la tour, puis on a le carré avec des petits arbres, puis après ça, *oups!*, ça baisse, on est rendu à quatre, cinq étages, mais il y en a partout sur le site. Est-ce que ça, c'est des approches qui sont rentables, qui peuvent être rentables?

2680 **M. JACQUES VINCENT :**

2685 Sûrement. Chaque quartier a son approche, a ses besoins. On en a fait des projets comme ça. Qu'on aille voir notre projet du Vieux-Rosemont où c'est vraiment – il aurait pu être donné en exemple ici. Au lieu de faire une rue, on a fait un ensemble avec un jardin au centre. On a fait Sault-au-Récollet. Mais là, on est dans Ahuntsic, on est dans Rosemont. Quand on est dans Griffintown, on est à côté du centre-ville, est-ce qu'on va gaspiller de la densité? Puis quand je dis « gaspiller » c'est pourquoi il y a plein de citoyens qui veulent venir vivre là, pourquoi on les empêcherait de venir vivre là? Puis ils veulent – moi, quand je vends des condos dans Griffintown, ils ne veulent pas le rez-de-chaussée, le deuxième, puis le troisième; ils veulent le dernier étage. À un moment donné, 2690 ce qui les ramène en bas, c'est le budget. Mais c'est des gens, il y a toutes sortes de clientèles. Il y a des familles, il y a des gens qui veulent vivre au deuxième étage, je les respecte. Ils peuvent aller vivre à Rosemont. Ils peuvent vivre aussi au centre-ville, il y en a un deuxième étage à nos bâtiments au centre-ville, même si nos bâtiments peuvent avoir jusqu'à vingt étages. Mais il y a une population puis il y a du monde qui sont des couples sans enfant, qui veulent vivre au 20^e étage, qui 2695 veulent marcher pour aller travailler. Dans un projet comme ça, à un moment donné, il y a une limite à ce que vous pourriez marcher.

2700 Vous allez mettre pas mal plus de population dans de la densité de vingt étages qui vont pouvoir marcher au centre-ville, que si on remplissait le centre-ville de ce genre de bâtiment là, ils ne pourront pas marcher jusqu'au centre-ville. Ils vont être obligés de prendre un autre transport en commun. Puis je pense que la grande qualité de la densité en centre-ville, c'est d'être à distance de marche de ton travail, des loisirs, de la culture puis de toutes ses activités. Je pense que chaque quartier a sa densité...

2705 **Mme LOUISE ROY :**

Sa personnalité.

2710 **M. JACQUES VINCENT :**

... a sa personnalité, puis il y a de la place pour faire du vingt et plus et puis il y a de la place pour faire du quatre à cinq étages. Chacun son quartier.

2715 **Mme LOUISE ROY :**

Vous êtes un beau consensus à la table là. Madame Trépanier, vous allez avoir la dernière question. Après ça ...

2720 **Mme MARIE-ODILE TRÉPANIÉRIE :**

2725 Marie-Odile Trépanier, ancien professeur d'urbanisme à la retraite. Ma question a été déjà pas mal abordée, elle touche la question de la modulation de la densité. Et je voudrais poser la question : est-ce que le PDM ou est-ce que d'après vous, le PDM devrait se prononcer plus clairement sur ça? Parce qu'on en a parlé beaucoup ce matin, ça préoccupe beaucoup les gens, il y a beaucoup de pression de la part des développeurs et de certains élus pour augmenter les densités, mais les tours, ce n'est pas une solution pour tout le monde et ce n'est pas une solution n'importe où.

2730

Donc est-ce qu'on ne devrait pas avoir davantage de balises pour une meilleure insertion dans le milieu, dans chacun des milieux, une meilleure insertion de la densité? Comme monsieur Vincent vient de le dire, la densité n'est pas la même – n'est pas appropriée dans tous les quartiers. Donc pour faire bref, le PDM, est-ce qu'il ne devrait pas aller beaucoup plus loin là-dedans et encadrer les arrondissements pour avoir une meilleure insertion de la densité et une densité adaptée à chacun des quartiers?

2735

Mme LOUISE ROY :

Alors est-ce qu'on peut faire le tour? Moi, j'aimerais ça vous entendre tout le monde.

2740

M. JACQUES VINCENT :

Le Plan d'urbanisme est là pour ça. C'est ce qu'il fait, le Plan d'urbanisme, le Plan d'urbanisme vient déterminer les densités à chacune des places. Et lorsqu'on veut changer ça, là, il y a un exercice qui est très, très long, disons.

2745

Mme LOUISE ROY :

Mais en termes de vision, parce que c'est un peu ce que madame Trépanier propose, le Plan de développement, il met quand même un cadre. Puis après ça, les règlements vont venir se coller à ça. Est-ce que vous pensez qu'on devrait avoir une vision de la distribution de la densité? Qui va plus loin que ce que le plan propose.

2750

M. ALEXANDRE TURGEON :

2755

Je vais être bien franc. Je ne connais pas le Plan de développement de Montréal.

Mme LOUISE ROY :

Quelle honte!

2760 **M. ALEXANDRE TURGEON :**

Est-ce que les villes doivent avoir une bonne vision d'où elles veulent faire leur densité? Moi, je pense que oui. Je pense que c'est fondamental. Par quel instrument ils doivent le faire? Ils ont différents instruments qui sont à leur disposition. Cependant, moi, je ferais une mise en garde. Souvent, ce que je vois, ce que j'observe, c'est dans des villes au Québec qui veulent densifier, elles se servent beaucoup entre autres des plans particuliers d'urbanisme pour venir modifier leur Plan d'urbanisme de façon particulière dans un secteur, permettent des plus fortes densités, ça fait en sorte qu'après ça, les citoyens ne peuvent pas bloquer les modifications au zonage, donc c'est un instrument qui est pratique pour les municipalités et pour les promoteurs.

2770

Ceci dit, tu viens de donner les clés de la plus-value à ceux qui vont acheter les terrains et tu perds l'occasion de négocier les services des équipements avec les promoteurs qui vont venir – avoir une plus-value parce que tu leur permets davantage de densité sur le terrain. Le concept de *bonus zoning* qu'on retrouve à peu près partout en Amérique du Nord, sauf au Québec, qu'on ne permet pas, à ma connaissance, au Québec avec l'actuelle *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, moi je pense qu'il faut qu'on trouve des moyens, des instruments pour que la densité soit payante pour tout le monde.

2775

À Vancouver notamment, dans le centre-ville qui est très dense, oui, on donne au promoteur la capacité d'avoir une plus-value, puis de construire de façon plus dense. Mais en contrepartie, il va offrir une piscine publique, pas juste une piscine réservée à ses résidents, il va offrir une bibliothèque, une garderie, une place, un espace public.

2780

Alors ce jeu d'échange-là, il ne faut pas que la plus-value qu'on donne à la propriété dans les outils de planification, bien on la crée, puis que la Ville n'ait pas de moyen de négociation de venir partager avec l'ensemble de la population cette plus-value-là qu'en accordant une densité à un terrain qu'on vient offrir.

2785

Mme LOUISE ROY :

2790

Madame Dansereau?

Mme MARIE-HÉLÈNE ARMAND :

2795 Est-ce que je peux...

Mme LOUISE ROY :

2800 Madame Dansereau. La dernière intervention, madame Armand. Madame Dansereau.

Mme FRANCINE DANSEREAU :

2805 Bien moi, je suis d'accord avec ce qu'il vient de dire. Je pensais d'ailleurs qu'il y avait toujours une négociation, je m'excuse mais je ne suis pas dans le monde – je ne suis pas opérationnelle dans le monde de l'urbanisme et de comment on applique les règlements de zonage ou de hauteur, etc. Je croyais qu'il y avait toujours une négociation sur les projets. C'est aux gens de la Ville de répondre.

M. JACQUES VINCENT :

2810 Simplement pour vous dire, oui, il y en a. Pas structurée mais il y en a, puis je peux vous dire qu'ils en profitent.

Mme LOUISE ROY :

2815 C'est vous qui le dites. Madame Armand.

Mme MARIE-HÉLÈNE ARMAND :

2820 Peut-être une simple réaction. On parlait justement de profiter des exercices de densification pour, au même moment, améliorer le domaine public. Je pense qu'une des clés du succès des projets TOD, c'est qu'au jour 1 du projet, avant pratiquement que les habitations soient

construites ou en tout cas habitées, c'est que le transport collectif soit mis en place pour que la clientèle qu'on attire soit une clientèle orientée vers les transports alternatifs à la voiture, mais on voit moins cette pratique-là quand on parle de densification dans les quartiers existants.

2825

Donc de s'assurer qu'à toutes les fois qu'il y a densification, en contrepartie au même moment, il y ait une bonification de l'espace public. Un embellissement, un verdissement, un repartage des rues me semblent une condition gagnante et ça, ça demande un travail de manière peut-être plus intégrée de la part de la Ville de Montréal où les gens de l'aménagement travaillent de concert avec les gens des grands parcs et des transports pour que, dans un secteur donné, les transformations se fassent au même moment.

2830

Mme LOUISE ROY :

2835

Alors je vais vous demander de remercier nos panelistes et puis on va aller manger.

AJOURNEMENT

2840

Je, soussignée, **LOUISE PHILIBERT**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

Et, j'ai signé :

2845

LOUISE PHILIBERT, s.o.