



S'APPROPRIER LA VILLE LES CAHIERS DE L'OCPM

VOLUME 2

**BILAN 2006 - 2009 DES ACTIVITÉS DE L'OCPM ET
EXEMPLES D'AILLEURS EN CONSULTATION PUBLIQUE**

Juin 2010



OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

S'APPROPRIER LA VILLE LES CAHIERS DE L'OCPM

VOLUME 2

**BILAN 2006 - 2009 DES ACTIVITÉS DE L'OCPM
ET EXPÉRIENCES INNOVATRICES
VENUES D'AILLEURS**

Juin 2010



Pour tout renseignement additionnel, communiquez avec l'Office de consultation publique de Montréal à l'adresse suivante :

Cours Mont-Royal
1550, rue Metcalfe
Bureau 1414
Montréal (Québec)
H3A 1X6

Téléphone : 514 872-3568
Télécopieur : 514 872-2556
ocpm@ville.montreal.qc.ca
ocpm.qc.ca

Édition et diffusion
Office de consultation publique de Montréal

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2008
Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada, 2008
ISBN 978-2-923-638-69-0 (imprimé)
ISBN 978-2-923-638-70-6 (PDF)

ÉQUIPE DE RÉALISATION DE L'OCPM

SOUS LA DIRECTION DE

Louise Roy

RECHERCHE ET RÉDACTION

Laurent Lussier

Jimmy Paquet-Cormier

Catherine Vandermeulen

RÉVISION DES TEXTES

Lizon Levesque

CONCEPTION GRAPHIQUE

Louis-Alexandre Cazal

Jimmy Paquet-Cormier

PHOTOGRAPHIES

Richard Lefebvre

Jimmy Paquet-Cormier



TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	7
MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	9
SECTION 1 : LES EFFETS DU DÉBAT PUBLIC	10
1 - LA SOLIDARITÉ	14
1.1 - Le débat public et l'inclusion de logements abordables	16
1.2 - Un encouragement à l'ouverture	16
1.3 - Un modèle de développement	17
1.4 - La mixité sociale : quelques défis	18
1.5 - L'embauche locale : un thème émergent	19
2 - LA COHÉRENCE	23
2.1 - Une planification à l'échelle locale.....	24
2.2 - La densification de l'utilisation du sol	24
2.3 - Des dossiers plus complets	25
3 - LA CONVIVIALITÉ	28
3.1 - Diminuer l'offre en stationnement : des tensions.....	29
3.2 - Stationnement et logements sociaux	32
3.3 - Les nuisances liées à la circulation	32
3.4 - L'amélioration des pratiques	33
3.5 - Les espaces verts et le verdissement	35
3.6 - Augmenter la surface allouée aux parcs	35
3.7 - Le traitement du paysage	37
4 - CONCLUSION	38
RÉFÉRENCES	42
SECTION 2 : LES EXEMPLES D'AILLEURS	44
LYON CONFLUENCE	46
Coup d'oeil sur le projet	47
L'organisme mandataire des consultations publiques	47
Cadre légal et participatif	48
Les étapes de la consultation	49
FICHE 1: Toronto East Bayfront	54
FICHE 2: Seattle Central Waterfront Concept Plan	58
FICHE 3: Southeast False Creek (Vancouver)	62
FICHE 4: Portland's North Pearl District Plan	66
TABLE DES IMAGES	70
MÉDIAGRAPHIE	71

AVANT-PROPOS

Créé par l'article 75 de la Charte de la Ville de Montréal, l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a pour mission de réaliser des mandats de consultation publique relativement aux différentes compétences municipales en urbanisme et en aménagement du territoire et à tout projet désigné par le conseil municipal ou le comité exécutif de la Ville.

En vertu de l'article 83 de la Charte de la Ville de Montréal, l'Office a également pour mandat de proposer des règles visant à encadrer la consultation publique faite par une instance de la Ville afin d'assurer la mise en place de mécanismes de consultation crédibles, transparents et efficaces.

C'est dans ce contexte que l'Office décidait en 2008 de publier « Les cahiers de l'OCPM », qui se veut un instrument de diffusion et de réflexions sur la consultation et la participation publiques. Ce dernier vise aussi à faire connaître le travail de l'Office en exposant des pratiques de consultation d'ici et d'ailleurs qui peuvent servir d'inspiration à ceux et celles qui oeuvrent dans ce domaine.





OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

MOT DE LA PRÉSIDENTE



Jour après jour, la ville se construit. Un large éventail d'acteurs y contribue. La dynamique d'idéation et de collaboration qui résulte de leur mise en mouvement donne naissance aux projets dans la cité. Dans plusieurs agglomérations du monde, les espaces publics de discussion sur l'édification de la ville se multiplient et s'ouvrent à des publics toujours plus nombreux et diversifiés. Qu'il s'agisse d'enjeux de proximité ou d'enjeux métropolitains, les décisions gagnent en légitimité lorsqu'elles ont fait l'objet de consultations publiques transparentes et crédibles.

La première partie du cahier porte sur le bilan 2006-2009 des activités de consultation de l'OCPC. Ce bilan aurait pu être présenté de plusieurs façons. Nous avons choisi de l'aborder sous l'angle des valeurs qui font la ville pour les Montréalais. Plus précisément, nous avons cherché à savoir si les débats publics tenus par l'Office contribuaient à construire une ville plus solidaire, plus cohérente et conviviale. Ces trois valeurs, qui nous paraissent fondamentales, font partie de celles que les Montréalais ont exprimé au moment de l'élaboration des documents fondateurs que sont le Plan d'urbanisme, la Charte des droits et responsabilités ou encore les grandes politiques municipales.

Nous l'avons constaté, le débat public est l'occasion d'apprentissages multiples. Il entraîne des changements qui prennent plusieurs formes et ses effets dépassent largement les modifications aux projets de règlement soumis à l'examen public. Au-delà des arbitrages qui doivent être effectués par les élus au moment d'autoriser un projet, le débat public, tel que traité dans les rapports de l'OCPC, interpelle la Ville, les promoteurs et la société civile. Il est un révélateur de l'évolution des consensus et des tensions dans la mise en œuvre des politiques municipales. Ces tensions constituent autant de défis non seulement pour les urbanistes mais également pour tous ceux qui contribuent à construire la ville.

En plus d'aborder cette question des effets du débat public sur la construction de la ville, nous avons souhaité élargir notre connaissance des façons de faire, ailleurs dans le monde, pour associer la société civile, les experts et les promoteurs dans l'élaboration des grands projets. Leurs outils sont différents des nôtres. La deuxième partie de ce cahier décrit des expériences innovatrices venues d'ailleurs. Cinq villes ont été sélectionnées. Il s'agit de Lyon, Seattle, Toronto, Vancouver et Portland. L'expérience de Lyon est examinée dans le détail.

J'espère que toutes ces informations, qui viennent d'ici et d'ailleurs, sauront nous inspirer dans notre recherche de pratiques de consultation publique qui soient crédibles, efficaces et utiles à l'élaboration de bons projets.

Louise Roy
Présidente



OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

LES EFFETS DU DÉBAT PUBLIC

Comment les débats tenus par l'OCPM contribuent-ils à donner forme aux valeurs des Montréalais dans la ville ? Bilan 2006-2009

Depuis 2006, l'OCPM a consulté les Montréalais sur 32 dossiers, dont 25 projets métropolitains – des projets résidentiels et commerciaux, qui se distinguaient par leur importance pour l'avenir de Montréal (tableau 1). Dans chacun de ces dossiers, l'OCPM a procédé, selon la démarche qui le caractérise, en donnant d'abord l'occasion aux participants de s'informer puis d'exprimer leur opinion. Les consultations ont été tenues par une commission dont les membres sont neutres et encadrés par un code de déontologie. Les préoccupations des participants de même que les recommandations de la commission ont fait l'objet d'un rapport remis aux autorités municipales et rendu public par l'institution.

Plusieurs s'interrogent sur l'impact qu'ont les débats de l'OCPM sur l'évolution des projets. D'ailleurs, on mesure souvent l'intérêt du débat public à partir des effets qu'il produit.¹ La consultation change-t-elle quelque chose ? Pour les participants, il est toujours important de savoir qu'ils ne sont pas consultés en vain.

Discerner les effets de la consultation n'est pas, toutefois, un exercice aussi aisé qu'il pourrait sembler. D'abord, il n'y a pas, à Montréal, de mécanisme officiel de suivi des recommandations de l'OCPM.² Ensuite, il est difficile de cerner les effets du débat tant ceux-ci prennent des formes diversifiées : au-delà des effets directs sur la transformation des projets, le débat est une source d'apprentissage pour les participants, il influence les manières de faire des administrations publiques et des promoteurs; il fait émerger des enjeux, des acteurs et des partenariats.

Plutôt que de choisir l'un de ces aspects, nous avons décidé d'examiner quels étaient les grands messages récurrents formulés dans les propos des citoyens et de la société civile lors des consultations publiques et nous les avons reliés à certaines valeurs qui expriment la vision que les Montréalais se font de leur ville. Parmi ces valeurs, nous nous sommes intéressés, dans un premier temps, à la solidarité, à la cohérence et à la convivialité. En s'intéressant à des enjeux qui sont associés à ces valeurs, il est possible de se demander comment le débat public organisé par l'OCPM marque en général la construction de la ville.

Cet exercice sera consacré aux thèmes du logement abordable et de l'embauche locale du côté de la solidarité. Du côté de la cohérence, nous nous intéresserons aux thèmes de la planification locale, de la densification urbaine, ainsi qu'à la qualité des dossiers déposés par les promoteurs en consultation publique. Quant à la convivialité, elle sera abordée par le biais de la place faite aux piétons dans l'aménagement de la ville et par la question des espaces verts.

Quelques outils : règlements et modifications au Plan d'urbanisme

Entre 2006 et 2009, une quarantaine de modifications ont été apportées au Plan d'urbanisme de Montréal³; dans la même période, l'OCPM a mené 25 consultations sur des grands projets.

Il est important de ne pas confondre le Plan d'urbanisme et les règlements d'urbanisme. Le Plan d'urbanisme est un ensemble d'intentions organisées par thèmes et par échelles territoriales. On y définit des orientations qui se traduisent en actions plus ciblées. Ces actions passent par des investissements, par l'élaboration de politiques et de stratégies, de même que par l'adoption de règlements d'urbanisme.

Les règlements d'urbanisme sont étroitement liés au Plan parce qu'ils doivent, selon la loi, être conformes à celui-ci. Le Plan donne des balises générales quant aux règlements et indique certaines exigences minimales. Les règlements fixent notamment les hauteurs, les densités et les usages.

Presque tous les grands projets examinés par l'OCPM appelaient des modifications à un règlement d'urbanisme.⁴ La plupart impliquaient aussi des modifications du Plan d'urbanisme, mais pas tous : cinq projets parmi les vingt-cinq examinés par l'OCPM étaient conformes au Plan.⁵

Lorsqu'un projet appelle une modification du Plan d'urbanisme, il ne s'agit pas nécessairement d'une modification de ses orientations et objectifs. Ce sont plutôt les balises réglementaires quant à la hauteur, à la densité et aux usages qui sont susceptibles d'être modifiées. Modifier ces balises permet d'amender le règlement et d'autoriser le projet.

Un projet nécessitant que certains paramètres réglementaires soient modifiés peut néanmoins contribuer à la mise en œuvre d'un objectif du Plan. Le débat public est notamment l'occasion d'évaluer si un projet s'inscrit dans l'esprit du Plan, même s'il déroge à certains de ses paramètres réglementaires.

Tableau 1 : Projets métropolitains examinés par l'OCPM depuis 2006⁶

	Projet	Arrondissement	Type	Étape
2006	Percival-Molson	Ville-Marie	Stade	Construction
2006	265 Mont-Royal	Plateau-Mont-Royal	Immeuble résidentiel	Construction
2006	Ateliers Rosemont	Rosemont-Pte-Patrie	Complexe résidentiel	Construction
2006	Nordelec	Sud-Ouest	Résidences, bureaux, commerces	Approuvé
2007	CHUM	Ville-Marie	Hôpital	Approuvé
2007	Bleury/Mayor	Ville-Marie	Immeuble résidentiel	Construction
2007	CHU Ste-Justine	CDN-NDG	Hôpital	Approuvé
2007	Campus Outremont	Outremont	Campus universitaire	À l'étude
2007	Musée des Beaux-arts	Ville-Marie	Musée	Construction
2007	Contrecœur	Mercier-Hochelaga-Maisonneuve	Résidences et commerces	Construction
2008	Gare-hôtel Viger	Ville-Marie	Résidences, commerces, hôtel	Approuvé
2008	1800, René-Lévesque	Ville-Marie	Immeuble résidentiel	Approuvé
2008	CUSM – Hôpital général	Ville-Marie	Hôpital	Approuvé
2008	Carrière St-Michel	Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension	Centre commercial	À l'étude
2009	Site Radio-Canada	Ville-Marie	Résidences, bureaux, commerces	Approuvé
2009	Places l'Acadie et Henri-Bourassa	Ahuntsic-Cartierville	Complexe résidentiel	Construction
2009	1420, Mont-Royal	Outremont	Immeuble résidentiel	Approuvé
2009	Nouveau Havre	Sud-Ouest	Complexe résidentiel	Approuvé
2009	Îlot Séville	Ville-Marie	Immeuble résidentiel	Approuvé
2009	Quadrilatère Saint-Laurent	Ville-Marie	Bureaux	Approuvé
2009	2-22 Ste-Catherine	Ville-Marie	Bureaux	Construction
2009	Ancien Séminaire	Ville-Marie	Complexe résidentiel	À l'étude
2009	1475, René-Lévesque	Ville-Marie	Résidentiel	À l'étude
2009	Ateliers CN	Sud-Ouest	Résidences et industries	À l'étude
2010	Bonaventure	Ville-Marie/Sud-Ouest	Transport et fonctions mixtes	À l'étude ⁷



LA SOLIDARITÉ

1. LA SOLIDARITÉ

La solidarité fait partie des valeurs mises de l'avant dans les politiques de l'administration municipale. Elle apparaît notamment dans la Charte montréalaise des droits et responsabilités où elle est associée au respect, à la justice, à l'équité, à la démocratie et à l'inclusion sociale.

Depuis 2006, le thème du logement social et abordable apparaît de manière récurrente lors des consultations publiques sur les projets de développement résidentiel et mixte, autant de la part de représentants de la société civile que de la part de citoyens. Le thème de l'embauche locale occupe moins d'espace, mais il s'agit manifestement d'une idée en émergence déjà très présente dans certains arrondissements. Ces deux thèmes nous ont donc semblé être des repères particulièrement pertinents pour aborder la question de la solidarité.

Tableau 2 : Application de la Stratégie d'inclusion dans les projets métropolitains comportant 200 unités d'habitation et plus

Année	Projet	Inclusion de logement abordable			
		Avant-projet	Débat	Projet final	
1	2006	Ateliers Rosemont	Oui	Oui	Oui
2	2006	Nordelec	Oui	Oui	Oui
3	2007	Bleury/Mayor	Non	Non	Non
4	2007	Campus Outremont	Oui	Oui	À l'étude
5	2007	Contrecœur	Oui	Oui	Oui
6	2008	Gare-hôtel Viger	Non	Oui	Oui*
7	2008	1800, René-Lévesque	Non	Oui	Non
8	2009	Site Radio-Canada	Oui	Oui	Oui
9	2009	Places l'Acadie et HB	Oui	Oui	Oui
10	2009	1420, Mont-Royal	Non	Non	Non
11	2009	Nouveau Havre	Oui	Oui	Oui
12	2009	Îlot Séville	Non	Oui	Oui*
13	2009	Ancien Séminaire	Non	Oui	À l'étude
14	2009	1475, René-Lévesque	Non	Oui	À l'étude
15	2009	Ateliers CN	Oui	Oui	À l'étude
16	2010	Bonaventure	Oui	Oui	À l'étude

* Ces projets s'écartent des modalités d'inclusion identifiées par la Stratégie.

1.1 Le débat public et l'inclusion de logements abordables

Parmi les 17 projets métropolitains examinés par l'OCPM entre 2006 et 2009 ayant une composante résidentielle, il a été question de logement abordable durant le débat public dans 15 cas.

Toutes les discussions prennent comme point de départ la Stratégie d'inclusion de logements abordables adoptée par la Ville en 2005. Cette politique suggère, sans obliger, l'introduction de 15 % d'unités de logement social et de 15 % d'unités de logement privé abordable dans tous les complexes résidentiels de 200 unités et plus.⁸ Sur les 11 projets approuvés par les élus à la suite d'un débat public à l'OCPM, la Stratégie d'inclusion s'est appliquée dans huit cas.

Par ailleurs, des modalités de mise en œuvre qui divergent de l'application stricte de la Stratégie ont été introduites dans deux de ces projets. Dans le dossier de la gare-hôtel Viger, le promoteur s'est engagé à verser 750 000 \$ dans un fonds pour la construction de logements sociaux à l'intention des itinérants. Dans le dossier de l'îlot Séville, le promoteur a déposé une lettre de garantie bancaire de 1,3 million \$ assurant la construction de logements pour étudiants. Dans ces deux cas, le débat public a permis de soulever la question du logement abordable, alors que les promoteurs ne prévoyaient pas initialement participer à la Stratégie d'inclusion.

1.2 Un encouragement à l'ouverture

Sur l'île de Montréal, de nombreux projets résidentiels majeurs qui n'ont pas été soumis au processus de consultation publique de l'OCPM ont bénéficié d'une modification du Plan ou du Règlement d'urbanisme depuis 2006 sans contribuer à la Stratégie d'inclusion. C'était le cas du Vistal (310 unités) et du Symphonia (1 200 unités) à Verdun, du Elogia (293 unités) dans Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et du Faubourg Pointe-au-Prairie (1 500 unités) dans Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles. On remarque par ailleurs que, dans plus de la moitié des projets soumis à l'OCPM, le promoteur avait déjà réservé un certain pourcentage d'unités à des fins de logement social et abordable. On est tenté de croire que l'examen public large qui caractérise le

processus de l'OCPM favorise la mise en œuvre de la Stratégie d'inclusion. Le seul fait de l'existence d'un débat public rigoureusement encadré et précédant l'autorisation des projets incite les promoteurs à s'entendre d'avance avec, notamment, les groupes qui militent en faveur du logement abordable afin d'éviter des confrontations lors des audiences.

Le seul fait de l'existence d'un débat public rigoureusement encadré et précédant l'autorisation des projets incite les promoteurs à s'entendre d'avance avec, notamment, les groupes qui militent en faveur du logement abordable afin d'éviter des confrontations lors des audiences.

Dans de tels contextes, le promoteur, la Ville et les groupes d'intérêt se rencontrent pour discuter des objectifs et des enjeux soulevés. Parmi les projets répertoriés dans le tableau 2, tous ceux pour lesquels la Stratégie s'est appliquée avaient fait l'objet d'une démarche d'amont. Dans ces projets, l'enjeu du logement social et abordable est apparu de nouveau à l'étape de la consultation formelle et le débat public a permis assez souvent de bonifier les résultats de l'exercice d'amont (voir tableau 3).

Ainsi, la question du logement social et abordable s'est généralisée dans les débats publics tenus par l'OCPM. C'est en bonne partie dû au travail inlassable des groupes de militants qui ont conservé, dans l'opinion publique, l'enjeu du logement à prix modique pour les plus démunis lors de l'examen des grands projets immobiliers. L'analyse et les recommandations des commissaires ont agi comme un porte-voix tout en exerçant une fonction de veille dans l'application de la Stratégie d'inclusion.

L'apparition de ce thème dans le débat semble assez tributaire de la présence de groupes militant pour le logement social. Ainsi, on constate que l'enjeu n'a pas été soulevé dans le dossier du 1420, Mont-Royal dans l'arrondissement Outremont (2009), ni lors des consultations sur le chapitre d'arrondissement de Pierre-fonds-Roxboro (2007), deux arrondissements où les militants organisés sur l'enjeu du logement sont moins présents.⁹

De même, il faut constater que la question du logement abordable privé reste généralement absente du débat puisque les organisations en faisant la promotion sont rares. Cet aspect de la Stratégie profite donc des consultations de l'OCPM pour favoriser sa mise en œuvre, mais de façon moindre que le logement social.

1.3 Un modèle de développement

Une partie importante du débat concerne la quantité d'unités de logement abordable et social. On constate depuis quelques années que des participants mettent de l'avant des requêtes en faveur d'un nombre d'unités de logement abordable supérieur au 30 % prévu par la Stratégie d'inclusion.

Selon la Stratégie d'inclusion de logements abordables, l'inclusion de logements abordables privés fait partie des moyens pour réaliser une ville durable. Maintenir un stock de logements accessibles pour les ménages à revenus modestes¹⁰ évite d'exercer une pression trop importante sur les salaires et contribue à rendre la ville attrayante pour les employeurs. Cela permet d'éviter que les ménages qui souhaitent devenir propriétaires, particulièrement les jeunes familles, ne quittent la ville pour la banlieue. Le logement abordable privé contribue donc à diminuer la distance entre les lieux d'emploi et les lieux de résidence. Dans cette perspective, il s'agit d'un outil pour réduire la place de l'automobile et les impacts environnementaux qui y sont associés. De plus, la disponibilité de propriétés abordables en ville aide les entreprises et institutions montréalaises à conserver leur main-d'œuvre.

Dans le débat public, la question du logement abordable constitue donc plus qu'un geste d'inclusion sociale et de solidarité : elle fait partie plus largement d'un modèle de développement.

Dans le débat public, la question du logement abordable constitue donc plus qu'un geste d'inclusion sociale et de solidarité : elle fait partie plus largement d'un modèle de développement. Ce modèle de développement pourrait être porté par les écologistes et les grands employeurs, notamment.

Le logement social et le logement abordable sont complémentaires et ne devraient pas être perçus comme étant en concurrence l'un avec l'autre. Dans la pratique, toutefois, des tensions sont observables.

Les prises de position concernant la présence de logement abordable s'expriment dans des points de vue que les commissions de l'OCPM doivent mettre dans la balance. Au terme de leur analyse, les commissions recommandent parfois d'augmenter le nombre de logements abordables, parfois de répartir différemment le pourcentage de logement social et abordable, et parfois carrément d'appliquer la Stratégie à des projets qui ne prévoyaient pas de place pour ce type de logement. Dans leurs analyses, les commissaires restent attentifs à la marge de manœuvre financière des promoteurs.

Les aspects qualitatifs de l'inclusion sont aussi souvent discutés : on s'intéresse aux logements pour les aînés et pour les familles en particulier. La révision du design du projet est parfois suggérée pour mieux intégrer les logements sociaux à l'ensemble du complexe immobilier.

Dans plusieurs cas, ces recommandations ont eu un effet sur les projets. Dans sept cas, la commission a émis des recommandations qui appelaient des modifications importantes aux modalités d'inclusion. Dans trois cas, celles-ci ont été suivies. Les pourcentages respectifs de logements sociaux et abordables ont été modifiés dans le projet du site Radio-Canada (2009). Dans le dossier Nordelec (2006), le projet de règlement a été modifié

pour permettre la construction d'étages supplémentaires dans un projet de coopératives d'habitation. Dans le projet Contrecœur (2007), le design a été modifié pour mieux intégrer les logements sociaux. Mais les recommandations d'une commission peuvent rester sans effet : c'est ce qui s'est produit notamment dans le cas du 1800, René-Lévesque (2008), où la commission avait recommandé d'appliquer la Stratégie.

Tableau 3 : Modifications des aspects liés à l'inclusion de logements abordables dans les projets après le rapport

Année	Projet	Modifications recommandées	Projet modifié
1 2006	Ateliers Rosemont	Majeures	Non
2 2006	Nordelec	Majeures	Oui
3 2007	Bleury/Mayor	Aucune	Non
4 2007	Contrecœur	Majeures	Oui
5 2008	Gare-hôtel Viger	Majeures	Oui, en divergeant du rapport
6 2008	1800, René-Lévesque	Majeures	Non
7 2009	Site Radio-Canada	Majeures	Oui
8 2009	Places l'Acadie et HB	Mineures	Non
9 2009	1420, Mont-Royal	Aucune	Non
10 2009	Nouveau Havre	Mineures	Non
11 2009	Îlot Séville	Majeures	Oui, en divergeant du rapport

1.4 La mixité sociale : quelques défis

En plus de répondre aux besoins des plus démunis et de contribuer à la création d'une ville durable, l'inclusion de logements abordables¹¹ est aussi un moyen de favoriser la mixité sociale. La mixité sociale est un objectif explicite du Plan d'urbanisme et de la Stratégie d'inclusion de la Ville de Montréal.

Les recherches tendent à démontrer que la mixité de types de logements ne signifie pas que les individus de couches sociales diverses vont spontanément socialiser.¹² De plus, la mixité sociale ne permet pas de combattre directement les facteurs d'exclusion sociale comme le manque d'accès à l'éducation et à l'emploi. Par contre, elle permet d'éviter les phénomènes de ségrégation extrême qui, eux, aggravent considérablement la situation des plus démunis. Ainsi, « pour les démunis, la mixité sociale n'est peut-être pas un "bien" absolu, mais la ségrégation sociale est certainement un "mal" absolu ».¹³

Les politiques de mixité sociale font généralement consensus, puisque peu de gens vont se dire partisans de la ségrégation sociale. Toutefois, des tensions apparaissent à l'occasion et celles-ci peuvent prendre plusieurs formes. Les riverains d'un nouvel ensemble résidentiel peuvent autant souhaiter que le profil social de leur nouveau voisin reflète celui qui caractérise déjà leur quartier, que s'opposer à la concentration des catégories sociales, qu'ils assimilent à un processus de ghettoïsation. Par exemple, à Pointe-Saint-Charles, des résidents sont venus s'opposer à l'implantation de logements autres qu'abordables afin de consolider « l'identité ouvrière » du quartier. Dans Mercier-Est, des résidents se sont inquiétés de l'arrivée de logements sociaux, rappelant qu'on en trouvait déjà une concentration importante dans ce secteur de la ville.

Il est clair que la mise en œuvre du concept de mixité sociale pose des défis importants pour les urbanistes. En outre, le sens de l'expression varie grandement selon les personnes qui l'utilisent. Les urbanistes héritent de la tâche difficile de préciser, dans le débat et la pratique, le sens à donner à ce concept.

1.5 L'embauche locale : un thème émergent

Le concept d'embauche locale apparaît dans les débats sur des projets en partie commerciaux ou industriels. Le principe est d'assurer des retombées économiques dans le milieu d'implantation en réservant un pourcentage d'emplois aux résidents du secteur.

La Ville de Montréal ne s'est pas dotée d'une politique sur l'embauche locale. Le concept n'apparaît pas non plus dans la Stratégie de développement économique, mais il est porté par des organismes comme les Corporations de développement économique et communautaire (CDEC). Le débat public a particulièrement contribué à la visibilité de cet enjeu. Toutefois, celui-ci est moins systématiquement présent que celui du logement abordable et reste souvent absent des débats publics sur les projets au centre-ville.

La Ville ne peut forcer un pourcentage d'embauche locale par le biais de la réglementation. Comme dans le cas de l'inclusion du logement social et abordable, c'est plutôt au terme d'un accord de développement conclu avec le promoteur qu'est fixé cet engagement. Dans tous les cas où des dispositions sont apparues dans l'accord de développement¹⁴, elles avaient fait l'objet de discussions entre le promoteur et les groupes locaux en amont de la procédure de consultation formelle tenue par l'OCPM. Des mesures étaient prévues dès l'avant-projet. Le débat public a ramené le sujet à l'avant-scène et poussé plus loin la discussion.

Le processus d'amont mené sur les terrains du CN (2009) illustre bien cette situation. Le thème de l'embauche locale était absent de la proposition initiale du promoteur. Les discussions qui ont suivi ont fait émerger cet enjeu qui s'est retrouvé parmi les principes mis de l'avant par la commission et a été traduit, par la suite, dans le projet d'accord de développement que le promoteur a accepté de présenter. Il semble plus difficile, toutefois, de prévoir des mesures pour l'emploi local que d'inclure du logement abordable parce que, souvent, le promoteur du projet n'est pas lui-même un employeur.

Conclusion

Depuis 2006, dans les débats suscités à l'occasion de l'examen public des projets soumis à l'OCPM, la pratique de la solidarité passe par l'habitation et par l'introduction de logement social et abordable dans les projets de grands ensembles immobiliers.

On le constate, la mise en œuvre de ces valeurs dépend de la présence de plusieurs éléments : des politiques publiques qui fixent des orientations, une société civile qui se mobilise pour demander des gestes concrets et un débat public rigoureusement encadré qui stimule la tenue en amont d'exercices de concertation. L'étape de la consultation permet d'améliorer certaines dimensions qualitatives des projets. L'ensemble des engagements se retrouve le plus souvent fixé dans un accord de développement.

De plus, les consultations de l'OCPM sont l'occasion de renouveler la mobilisation autour des enjeux de solidarité. L'attention portée par les commissions à l'application de la politique municipale les concernant, permet de rappeler que l'accès pour tous à un logement décent, la mixité sociale et le développement local constituent des orientations de première importance pour concrétiser les valeurs de solidarité, de justice et d'équité qui devraient servir à modeler la ville.

Quelques outils : accords de développement et de bénéfices à la collectivité

Les accords de développement prennent de plus en plus de place dans le débat public. Simultanément, le concept d'accord de bénéfices à la collectivité est en train de se diffuser ici.

Un accord de développement est un contrat signé à l'intérieur du processus d'approbation réglementaire dans lequel un promoteur s'engage à assurer certaines retombées pour la communauté. Cette pratique existe à Montréal depuis plusieurs décennies. Mais les accords de développement semblent évoluer progressivement pour inclure des retombées de plus en plus diversifiées pour la communauté.

Il y a une dizaine d'années, ce genre d'entente se concentrait sur la réalisation de travaux d'infrastructure, la décontamination des sols, le partage des responsabilités et du financement entre la Ville et les promoteurs. Récemment, de nombreux objets se sont ajoutés dans les ententes. Par exemple, plusieurs accords prévoient l'inclusion de logements sociaux, d'espaces d'auto-partage ou l'atteinte de normes environnementales comme la norme LEED. L'accord du Nouveau Havre (2009) réserve des terrains pour l'implantation d'activités d'économie sociale, en partenariat avec des organismes locaux. Il prévoit aussi un système de gestion écologique des eaux de pluie. Puisqu'il s'agit d'ententes contractées entre la Ville et un promoteur, elles peuvent aborder n'importe quel objet qui relève d'une compétence municipale.

Afin de s'assurer de leur mise en œuvre, les accords de développement exigent généralement du promoteur qu'il dépose un montant substantiel en garantie.

Les accords de bénéfices à la collectivité (ABC) sont apparus en Californie il y a dix ans. Il s'en est signé depuis un très grand nombre aux États-Unis, de même qu'à Toronto et à Vancouver. Ici, de tels accords semblent émerger dernièrement dans le discours de la société civile sur les grands projets.¹⁵

Un ABC est un contrat passé entre un promoteur et une coalition de groupes de la société civile dans lequel ces derniers s'engagent à ne pas s'opposer à un projet, en échange de quoi le promoteur promet d'offrir certaines retombées pour la communauté. Les ABC peuvent toucher à une diversité de questions : l'embauche locale, l'inclusion de logement abordable, le salaire minimum, l'embauche de minorités ou le financement des services communautaires, par exemple.¹⁶ Puisqu'il s'agit d'un accord négocié directement entre les groupes et le promoteur, les bénéfices peuvent prendre n'importe quelle forme jugée souhaitable par les parties.

Aux États-Unis, on constate que l'émergence d'un ABC dépend de la capacité de la société civile à former une coalition disposant des ressources nécessaires – financières, professionnelles – pour mener les négociations et accompagner le projet dans ses différentes phases. La possibilité de voir apparaître un ABC reste donc limitée à certains contextes bien spécifiques.

À Montréal, il pourrait s'avérer intéressant d'adapter le concept de bénéfices à la collectivité en tenant compte des outils et des pratiques qui sont les nôtres.



Plan d'urbanisme de Montréal



LA COHÉRENCE

2. LA COHÉRENCE

Dans le Plan d'urbanisme de Montréal, la notion de cohérence apparaît de manière plus explicite dans deux contextes. D'une part, on privilégie le développement d'une approche cohérente entre la planification des transports et l'aménagement du territoire urbain. Dans cette perspective, le développement urbain devrait être orienté de manière à rentabiliser les infrastructures existantes et à favoriser le transfert modal vers le transport en commun. Cette idée occupe un rôle central dans le Plan d'urbanisme et le Plan de transport.

D'autre part, le Plan d'urbanisme insiste sur l'insertion cohérente des projets dans l'environnement urbain. Le Plan distingue, pour toute la ville, des secteurs à construire, des secteurs à transformer et des secteurs établis. Dans les secteurs établis, le Plan prévoit que les projets viennent consolider les caractéristiques existantes des quartiers pour renforcer leur identité et créer à travers la ville une diversité d'expériences. Le même principe ne s'applique pas aux secteurs à transformer. Ceux-ci étant « sous-utilisés », des « changements radicaux »¹⁷ sont à prévoir. Parmi les grands projets examinés par l'OCPM, près des deux tiers se situaient dans des secteurs établis. (Voir tableau 4)

Tableau 4 : Projets selon les secteurs du Plan d'urbanisme

Projet	Secteur établi	Secteur à transformer	Secteur à construire
Percival-Molson	√		
265 Mont-Royal	√		
Ateliers Rosemont		√	
Nordelec	√		
CHUM		√	
Bleury/Mayor	√		
CHU Ste-Justine	√		
Campus Outremont		√	
MBA	√		
Contrecœur			√
Gare-hôtel Viger	√		
1800, René-Lévesque	√		
CUSM	√		
Carrière St-Michel		√	
Site Radio-Canada		√	
Places l'Acadie et HB	√		
1420, Mont-Royal	√		
Nouveau Havre		√	
Îlot Séville	√		
QSL	√		
2-22 Ste-Catherine	√		
Ancien Séminaire	√		
1475, René-Lévesque	√		
Ateliers CN		√	
Bonaventure		√	
Total	16	8	1

2.1 Une planification à l'échelle locale

Dans les secteurs qui sont soumis à des transformations majeures, les participants au débat public réclament souvent de la Ville qu'elle formule une vision du développement à l'échelle du quartier ou de plusieurs quartiers limitrophes. La demande de planification locale est un moyen pour les acteurs du débat public de rechercher une meilleure cohérence territoriale à l'échelle du quartier — une échelle qui leur est familière.

Lors de l'étude du projet de construction du CHUM au centre-ville, la société civile a demandé le dépôt du chapitre d'arrondissement de l'arrondissement Ville-Marie et du programme particulier d'urbanisme (PPU) qui devait être développé pour le Quartier de la santé. À de multiples reprises, les participants aux consultations publiques ont réclamé une vision du développement de la partie est du centre-ville, du Quartier de la santé jusqu'au pont Jacques-Cartier. À l'occasion de l'examen du projet au 1475 René-Lévesque, la pertinence de l'implantation d'une tour de 36 étages a été remise en doute en l'absence d'une vision de la revitalisation du secteur Bishop-Crescent. Lors de l'examen des projets du Quartier des spectacles, alors que s'annonçait la construction d'un édifice à bureaux de 12 étages, c'est la disparition de la vocation traditionnelle de divertissement du secteur Saint-Laurent/Sainte-Catherine qui a été questionnée.

Les recommandations émises par les commissions pour ces projets mettent généralement en garde contre le « développement à la pièce » d'un secteur. L'augmentation récente du nombre de programmes particuliers d'urbanisme (PPU) et d'autres formes de planification locale vient, en partie, répondre à ces appréhensions.

2.2 La densification de l'utilisation du sol

Les projets examinés par l'OCPM comportent souvent des hauteurs et des densités supérieures à ce que permet le règlement — c'est d'ailleurs la raison pour laquelle ils nécessitent une modification du cadre réglementaire. Dans le débat, l'idée générale de densifier la ville n'est pas remise en question et les avantages de la densification sur le plan de la durabilité urbaine sont valorisés. Ce qui suscite l'opposition, c'est plutôt l'effet concret de la hauteur et du gabarit des projets. Les augmentations de hauteur et de densité peuvent aisément, selon les participants, entrer en contradiction avec la qualité de vie dans les quartiers et la consolidation de l'identité de ceux-ci. Les modifications aux paramètres de densité et de hauteur sont fréquemment perçues par les citoyens comme une atteinte au paysage urbain plutôt que comme une contribution à la réalisation des objectifs du Plan d'urbanisme et cela, autant dans les secteurs établis que dans les autres secteurs.

Dans l'ensemble, les propos tenus en consultation tendent à valoriser la construction d'ensembles bâtis cohérents, c'est-à-dire en continuité plutôt qu'en rupture avec le quartier existant.

avec le quartier, perte de vues sur des composantes clés du paysage. Dans l'ensemble, les propos tenus en consultation tendent à valoriser la construction d'ensembles bâtis cohérents, c'est-à-dire en continuité plutôt qu'en rupture avec le quartier existant.

Cette tendance se traduit dans des commentaires sur la hauteur, le gabarit et le langage architectural des projets. Les commissions recommandent rarement de diminuer la hauteur d'un projet. Dans l'échantillon de 10 projets que nous avons examinés¹⁸, les commissions n'ont recommandé explicitement de réduire la hauteur que dans le cas du projet de l'îlot Séville (2009). Cette recommandation a d'ailleurs été suivie dans la version révisée du règlement.

Dans l'ensemble des projets, les mêmes impacts négatifs sont associés à la densité : perte d'ensoleillement et d'intimité, effets éoliens, augmentation de la circulation, effet d'écrasement des espaces libres et des bâtiments avoisinants, effet de coupure

Le plus souvent, les recommandations liées à la cohérence visent plutôt à améliorer l'insertion des projets. Dans ce but, elles proposent des révisions de la volumétrie ou de la distribution des bâtiments sur un site, de même que la réalisation d'études supplémentaires. Sur neuf projets pour lesquels des recommandations de ce type ont été émises, sept ont subi des modifications inspirées du débat public. Dans le projet Contrecœur (2007) par exemple, la transition avec le quartier existant a été adoucie, en éloignant des maisons existantes les constructions plus hautes. Dans les projets de la gare-hôtel Viger (2007) et du site de Radio-Canada (2009), l'émission de permis a été assujettie à la réalisation d'études d'impact supplémentaires, pour répondre à certaines préoccupations.

Les modifications peuvent survenir même après l'adoption du règlement. Des changements importants ont été apportés au projet du 2-22 Sainte-Catherine (2009) plusieurs mois après l'adoption du règlement qui en permettait la réalisation. Ces modifications visaient d'abord à ramener le coût du projet à des niveaux compatibles avec le financement disponible¹⁹, mais la révision du concept a été l'occasion d'intégrer dans le design des recommandations émises par la commission. Ainsi, la commission avait jugé dans son rapport que la façade sur le boulevard Saint-Laurent ne recevait pas un traitement qui en exprimait l'importance et que celle-ci brisait la continuité commerciale sur la rue. Dans la version révisée du projet, l'entrée principale du bâtiment a été déplacée sur le coin de la rue Sainte-Catherine et du boulevard Saint-Laurent, donnant aux deux façades une importance égale.

Le plus souvent, les recommandations liées à la cohérence visent plutôt à améliorer l'insertion des projets.

Comme les derniers exemples permettent de le constater, le débat public contribue à la cohérence de la ville en apportant des correctifs quant à la hauteur, à la volumétrie et au traitement architectural des projets. Les effets sur la hauteur sont toutefois plus rares. Le plus souvent, les commissions jugent la densité des projets appropriée, considérant que le Plan d'urbanisme de Montréal mise sur la densification pour rendre la ville plus durable. Les recommandations des commissions cherchent à contrôler les principaux impacts négatifs que celle-ci peut entraîner. Ces recommandations se traduisent par des ajustements du design, des études supplémentaires ou l'ajout de critères pour l'émission de permis de construction.

En adoptant cette position, les commissions tentent de concilier la rentabilisation des infrastructures de transport en commun et la consolidation de l'identité des quartiers — les deux approches de la cohérence que le Plan d'urbanisme met de l'avant. Les participants au débat semblent aussi, avec les années, réussir de mieux en mieux à jongler avec ces concepts. En outre, il est possible que l'argument de la proximité du transport en commun rende la densité de plus en plus acceptable aux yeux du public.

2.3 Des dossiers plus complets

Le débat public ne porte pas sur la justification de la densité mais sur ses impacts négatifs. Pour apprécier ces impacts, les commissions de l'OCPM et les participants qui s'expriment ont à leur disposition diverses études réalisées par le promoteur. La capacité de tous les acteurs du débat à jauger les impacts d'un projet dépend de la richesse du dossier que dépose un promoteur. Plus les dossiers permettent de comprendre les impacts des projets, plus le débat public peut jouer son rôle dans le développement d'une ville cohérente.

L'OCPM n'exige pas le dépôt d'études : il n'en a pas le pouvoir légal. Mais on constate que certaines études font généralement partie du dossier des promoteurs. En outre, comme on peut le noter dans le tableau 5, certaines études se sont faites plus fréquentes au cours des années, notamment les études patrimoniales²⁰, historiques²¹, paysagères²², de même que celles sur les impacts éoliens.

Une comparaison entre les dossiers déposés à l'Office entre 2002 à 2006 et ceux déposés entre 2007-2009 montre une nette amélioration. Des dossiers très peu étoffés, comme ceux du pavillon de l'ÉTS (2002) ou de Tennis Canada (2003) trancheraient fortement, aujourd'hui, avec les pratiques habituelles. De même, l'ampleur du dossier présenté pour l'Hôpital Juif en 2003 est sans commune mesure avec celui présenté par l'Hôpital général en 2008. Vraisemblablement, un projet comme celui de l'Hôpital Juif aurait été beaucoup plus documenté s'il avait été présenté cinq ans plus tard.

Le débat public semble donc avoir entraîné une évolution dans les manières de faire; il s'agit ici d'un impact majeur. Dans le futur, d'autres documents pourraient être plus régulièrement diffusés à l'étape des consultations. Ainsi, on constate que les accords de développement ont été rendus publics en 2009 dans trois projets : l'Ancien Séminaire, le 1420 Mont-Royal et les Ateliers du CN. Il pourrait devenir habituel de diffuser une version préliminaire de l'accord, ce qui permettrait d'en commenter directement le contenu. Il serait également souhaitable que des études d'impacts socioéconomiques se fassent plus fréquentes.

Conclusion

Le Plan d'urbanisme propose de consolider l'identité des quartiers. En même temps, il privilégie autant que possible la densification de la ville, particulièrement en fonction de la desserte en transport en commun. Densification et consolidation sont deux facettes de la cohérence qui se manifestent dans le Plan de même que dans les débats publics sur les grands projets. En fait, le débat est l'occasion de chercher à concilier les deux.

L'OCPM permet à la valeur de la cohérence de s'incarner dans le développement de la ville en favorisant la recherche de moyens pour que des projets qui contribuent à la densification s'intègrent mieux dans un milieu bâti. Les recommandations des commissions cherchent à corriger les excès de hauteur, à protéger les vues et à contrôler les impacts négatifs de la densité. Ces recommandations ont souvent un effet dans la version révisée des projets.

La qualité des études déposées par le promoteur est une variable déterminante dans la conduite d'un débat public fructueux. Il importe donc que les données soient transmises sous une forme synthétique et compréhensible qui permette au public de visualiser la situation future. Lorsqu'un secteur se transforme rapidement, toutefois, les études disponibles ne suffisent pas pour comprendre l'impact cumulatif de tous les projets. Les participants requièrent alors des plans particuliers énonçant une vision d'ensemble pour leur secteur. Sans ces informations, il est difficile pour les Montréalais de prendre part à la recherche de cohérence à laquelle les convie le Plan d'urbanisme.



LA CONVIVIALITÉ

3. LA CONVIVIALITÉ

Le concept de convivialité désigne différentes caractéristiques : à l'origine, il servait à décrire des rapports positifs entre des personnes; puis, on a qualifié de convivial un outil simple à utiliser. Maintenant, on parle souvent d'espaces urbains conviviaux. Appliqué à la ville, le concept de convivialité décrit des rapports positifs entre le milieu bâti et les personnes qui l'utilisent. Une ville conviviale doit offrir des espaces hospitaliers pour les personnes. Dans les débats publics menés par l'OCPM, cette idée s'est incarnée particulièrement dans la place faite aux piétons et la présence d'espaces verts.²³ Augmenter la place faite au piéton signifie généralement diminuer, en contrepartie, celle accordée à l'automobile. Quant aux espaces verts, ils font partie du réseau mis à la disposition des piétons pour leurs déplacements, en plus de faire partie intégrante de notre idée d'un lieu hospitalier.

Cette idée de la convivialité urbaine est largement diffusée parmi les Montréalais. La ville, lorsqu'on la représente sous un jour positif, comprend des arbres en abondance, peu de voitures et des gens qui investissent l'espace public. Cette image apparaît dans les demandes de la société civile. On la reconnaît aussi dans les illustrations qui accompagnent les politiques de la Ville et dans les croquis qui donnent à voir les projets immobiliers.²⁴

Plus de piétons, moins de voitures et plus d'espaces verts : c'est dans ces termes que se manifeste le plus fortement le concept de convivialité dans les débats publics organisés par l'OCPM. Pour étudier comment le débat public contribue à mettre en œuvre la valeur de convivialité, nous nous sommes donc intéressés à la question des déplacements dans leur ensemble, de même qu'aux espaces verts.

3.1 Diminuer l'offre de stationnement : des tensions

Diminuer l'offre de stationnement est un moyen efficace de réduire la circulation automobile. L'action 3.5 du Plan d'urbanisme de Montréal vise d'ailleurs à favoriser la mise en valeur du territoire ainsi que l'utilisation du transport collectif et du vélo en agissant sur l'offre de stationnement. On y lit que les conditions de stationnement influencent grandement le choix d'un mode de transport, particulièrement pour les déplacements liés au travail.²⁵ Le Plan de transport décrit la diminution du stationnement comme un outil pour réduire la dépendance à l'automobile.²⁶ Dans les débats sur les grands projets, tout le monde s'accorde généralement pour donner plus de place aux piétons, mais offrir peu d'espaces de stationnement suscite souvent des résistances.

L'exemple du CHUM (2007) illustre bien cette tension. Alors que l'étude d'impact avait évalué les besoins en stationnement à 2 250 places, le projet en offrait 1 174. Certains participants ont craint que le stationnement ne déborde sur les rues avoisinantes alors que d'autres proposaient de réduire le nombre total de cases à 400.

En fait, la question du stationnement place les voisins du projet devant un dilemme. C'est ce que montre l'exemple du CHU Sainte-Justine (2007). Selon certains participants à la consultation, le stationnement sur les rues locales à proximité du CHU Sainte-Justine était saturé du fait d'un nombre élevé d'employés qui utilisaient ces espaces. Parallèlement à cette constatation, la majorité des participants considéraient que le projet offrait trop d'espaces de stationnement, et de ce fait, incitait à une utilisation plus intensive de l'automobile notamment par les employés.²⁷ Offrir plus de places de stationnement évite les débordements, mais cela augmente également les déplacements sur les rues avoisinantes. Dans le débat sur les projets Nordelec (2006) et Séville (2009), des oppositions semblables sont apparues. Dans le projet du site Radio-Canada (2009), certains ont demandé de diminuer le nombre de places, tandis que d'autres ont suggéré que les résidents du quartier puissent accéder au nouveau stationnement.

En somme, chaque quartier connaît des dynamiques de transport qui lui sont propres et l'application de solutions universelles s'avère difficile. Le débat public resitue la question du stationnement dans son contexte et fait apparaître des nuances dans les analyses.

Les commissions examinent le débat en s'appuyant sur les objectifs du Plan de transport de Montréal. Dans notre échantillon de 19 projets²⁸, les commissions n'ont, dans aucun cas, recommandé d'augmenter le nombre de places de stationnement qui était proposé. Elles ont recommandé de le diminuer dans 8 cas sur 19 (voir tableau 6) suggérant plutôt, dans l'esprit du Plan de transport, de répondre aux besoins en améliorant la desserte de transport collectif ou en faisant appel à d'autres mesures de gestion des déplacements.

Parmi les 8 cas où les commissions ont recommandé de réduire le nombre de places de stationnement, on dénombre 3 cas où l'offre de stationnement a été modifiée dans les règlements adoptés (voir tableau 6). Ces modifications peuvent prendre plusieurs formes.

Dans le cas du Nordelec (2006), la commission a recommandé la réalisation d'un plan de déplacement qui permettrait de cibler un minimum plus modeste de places de stationnement. Dans le règlement adopté, le nombre total de places a été diminué, mais le nombre de places de stationnement en surface a été légèrement augmenté. Dans le cas des Ateliers Rosemont (2006), la commission a recommandé, à cause de la proximité du métro, de diminuer le nombre de places sur l'ensemble du site, mais les diminutions ont été limitées aux logements sociaux.

Dans le cas de la gare-hôtel Viger (2008), c'est le maximum d'unités permises qui a été réduit. Le promoteur souhaitait pouvoir construire 1 600 places afin de les louer aux visiteurs du secteur. Le règlement d'urbanisme en vigueur en aurait permis environ 1 000. La commission a recommandé de s'en tenir aux 1 000 places permises. Le règlement final autorise 1 300 places.

À la lumière de cet échantillon, les recommandations de l'OCPM semblent avoir peu d'effet sur l'évolution de l'offre de stationnement. Quand elles ont un effet, elles n'entraînent que des réductions partielles du nombre de places. Il faut noter, cependant, que certains projets arrivent en consultation avec un nombre déjà inférieur à ce que le règlement exige. Dans le projet CUSM – Hôpital général (2008), par exemple, on prévoyait un agrandissement de l'hôpital qui augmentait de 30 % le nombre d'usagers sans ajouter, pour cela, de places de stationnement — en fait, le nombre de places diminuait légèrement. Dans ce projet comme dans d'autres, la commission a invité le promoteur à faire un effort supplémentaire, sans que cela se répercute dans le règlement. L'effet en aval du débat public sur la convivialité se situe donc ailleurs que dans la réduction des places de stationnement.

Tableau 6 : Effets du débat sur le nombre de places de stationnement

	Recommandations	Résultats
Percival-Molson		
265, Mont-Royal		
Ateliers Rosemont	√	√
Bleury/Mayor	√	
CHUM		
Nordelec	√	√
CHU Ste-Justine	√	
Musée des Beaux-arts		
Contrecoeur		√
Gare-hôtel Viger	√	√
CUSM	√	
1800, René-Lévesque		
Quad. St-Laurent		
2-22, Ste-Catherine		
Nouveau Havre		
Îlot Séville	√	
Places l'Acadie et HB		
Site de Radio-Canada		
1420, Mont-Royal	√	

Tableau 7 : Bonification des conditions de déplacement selon les projets

	Recommandations	Résultats
Percival-Molson		
265, Mont-Royal		
Ateliers Rosemont		
Bleury/Mayor	√	
CHUM		√
Nordelec	√	√
CHU Ste-Justine	√	√
Musée des Beaux-arts		
Contrecoeur	√	√
Gare-hôtel Viger	√	√
CUSM	√	√
1800, René-Lévesque	√	√
Quad. Saint Laurent	√	
2-22, Sainte-Catherine		
Nouveau Havre	√	
Îlot Séville	√	
Places l'Acadie et HB	√	√
Site Radio-Canada	√	
1420, Mont-Royal	√	

3.2 Stationnement et logements sociaux

Les débats publics ont aussi mis en lumière une tension entre l'offre en stationnement et la possibilité de construire du logement social.

La Ville de Montréal souhaite adapter le nombre de places de stationnement aux besoins anticipés des résidents de logements sociaux.²⁹ Un sondage a montré en 2003 que les occupants de coopératives possèdent, en moyenne, 0,66 voiture/ménage, tandis que les occupants de HLM et de logements relevant d'un OBNL possèdent respectivement 0,28 et 0,33 voiture/ménage, en moyenne.³⁰

Dans le débat sur les Ateliers Rosemont (2006), les organismes œuvrant en habitation ont demandé, avec succès, à ce que le nombre de places de stationnement exigé soit abaissé pour la partie du projet consacrée au logement social de manière à favoriser sa viabilité financière.³¹ Dans le débat sur les Places l'Acadie et Henri-Bourassa (2009), les futurs résidents se sont plutôt inquiétés du nombre limité de places offertes pour les logements sociaux. Un sondage montrait que le taux de possession de voiture chez les personnes susceptibles d'être logées dans les logements sociaux à venir était supérieur à l'offre de stationnement.³² Les organismes d'habitation ont toutefois défendu le nombre de places proposé, expliquant qu'augmenter le stationnement compromettrait la viabilité financière du projet.

On le constate, les participants adoptent sur l'offre de stationnement des points de vue qui dépendent du contexte. Pour les commissions, l'enjeu présente entre autres un volet économique, où la rentabilité des projets comportant une portion de logements sociaux peut être mise en cause par l'obligation de maintenir un ratio de stationnement, notamment souterrain, de même qu'un volet de service, lié à la réponse à des besoins en transport et à la présence d'alternatives de transport en commun.

3.3 Les nuisances liées à la circulation

Au-delà du stationnement, on constate que la question des déplacements est le plus souvent abordée dans le débat public sous l'angle des nuisances liées à la circulation. Les critiques s'inscrivent à l'intérieur d'un regard sur la ville qui valorise d'abord la convivialité.

Le débat public se conclut souvent par l'ajout de mesures qui viennent bonifier les conditions de déplacement dans le secteur du projet.

On le voit dans le débat public, l'idéal urbain de l'heure est fait de milieux tranquilles et accueillants où s'épanouit la communauté. On espère partout bâtir des milieux de vie verts, paisibles, où l'on accède facilement à des services de proximité.

Dans la plupart des projets, les résidents trouvent la circulation de transit problématique et ils craignent que l'arrivée d'un projet n'aggrave la situation. Le transit est perçu comme une menace à la tranquillité et à la sécurité, notamment à cause des vitesses souvent excessives des véhicules et des camions de marchandises qui traversent les quartiers. Lors de la consultation sur l'agrandissement du CHU Sainte-Justine (2008), plusieurs participants se sont plaints des automobilistes qui circulent sur les rues locales pour se rendre à l'hôpital. Dans le projet de gare-hôtel Viger (2008), des résidents ont dénoncé le caractère autoroutier des rues Saint-Antoine et Viger.³³ Ces problèmes débordent fréquemment la frontière du projet lui-même. Ils prennent diverses formes et appellent des solutions adaptées au contexte. Le débat public se conclut souvent par l'ajout de mesures qui viennent bonifier les conditions de déplacement dans le secteur du projet (voir tableau 7).

Les résultats peuvent se traduire de diverses manières. Dans le projet du CHUM (2007), le règlement a été modifié afin d'assurer que les accès véhiculaires et les débarcadères soient sécuritaires. Faisant écho à la commission qui recommandait de préciser la localisation des aires de stationnement, le règlement autorisant le projet Contrecœur (2007) a été modifié pour exiger des stationnements intérieurs pour les bâtiments de quatre unités et plus.

Parfois, les résultats ne sont pas contenus à l'intérieur du règlement. Après les consultations sur le projet des Places l'Acadie et Henri-Bourassa (2009), des démarches ont été amorcées pour sécuriser des intersections sur le pourtour du site. De même, des discussions ont eu lieu avec la STM afin d'augmenter le service d'autobus après les consultations sur le projet Nordelec (2006), et avec le promoteur et la Ville, après les consultations sur le projet du CHU Sainte-Justine (2007), pour mieux orienter les automobilistes vers les stationnements.

Une partie des résultats peut aussi prendre forme dans les accords de développement. Ainsi, dans le projet de la gare-hôtel Viger (2007), le promoteur, faisant écho à une recommandation de la commission, s'est engagé à créer un espace de location pour vélos.

Les retombées du débat public sur les aspects des projets liés au transport sont parfois marginales et parfois plus substantielles. Mais on peut dire qu'assez souvent, le débat public contribue de manière directe à apporter des bonifications au chapitre des déplacements.

3.4 L'amélioration des pratiques

En plus d'apporter des bonifications aux conditions de déplacement autour des sites de projets, le débat public, semble-t-il, participe à l'évolution des pratiques municipales en matière de transport. Sur ce point, l'amélioration des études d'impact constitue un exemple révélateur.³⁴

Le débat public a souvent été l'occasion de mettre à l'épreuve les études d'impact sur la circulation. Parfois, la critique a porté directement sur les résultats de l'étude. Dans le débat sur le CHUM (2007), les conclusions de l'étude étaient apparues tout simplement improbables à la commission et à plusieurs usagers du secteur. Mais la plupart du temps, c'est le territoire couvert par l'étude qui se trouve au cœur des critiques.

Le périmètre de l'étude a été contesté dans le débat sur le projet Nordelec (2007); dans le projet de la gare-hôtel Viger (2008), on a déploré l'exclusion de certains coins de rue. Dans les projets CHU Sainte-Justine (2007), Contrecœur (2007) et Carrière Saint-Michel (2008), l'étude d'impact a été critiquée parce qu'elle n'abordait pas l'effet du projet sur les rues locales.

Le projet d'agrandissement du stade Percival-Molson (2006) a offert un moyen de calmer les doutes sur les études d'impact puisque les impacts réels devaient être mesurés un an après la fin des travaux. En cas de dépassement des impacts prédits, le promoteur devrait apporter les correctifs nécessaires dans un délai de six mois.

À un autre niveau, les études d'impact sont aussi critiquées parce qu'elles ne permettent pas de saisir les impacts cumulatifs des projets. Dans le projet du CHU Sainte-Justine (2007), on a réclamé une étude qui engloberait aussi les effets du futur campus Outremont de l'Université de Montréal sur la circulation. Dans les projets du CHUM (2007), de la gare-hôtel Viger (2008) et du site Radio-Canada (2009), la commission a recommandé d'élaborer un plan de gestion des déplacements pour tout l'Est du centre-ville qui tiendrait compte des impacts cumulatifs des projets.

Quelques outils : les plans de gestion des déplacements

Les nouvelles normes apportent une autre modification notable : les études doivent maintenant détailler les impacts sur l'ensemble des déplacements, incluant les transports en commun, le vélo et la marche. De plus, la démonstration doit être faite dans le document que le projet favorise le transfert vers le transport en commun et les transports actifs au détriment de l'auto en solo. Cette démonstration s'appuie sur un plan de gestion des déplacements. On trouve dans ce plan l'ensemble des mesures envisagées afin de réduire l'utilisation de l'automobile : stationnements pour vélos, aménagement d'arrêts d'autobus, programmes de covoiturage, etc. Les projets présentés en consultation publique comprennent très souvent maintenant des mesures concrètes pour réduire l'usage de l'automobile.

Tableau 8 : Présence d'espaces pour l'auto-partage selon les projets et la présence d'un plan de gestion des déplacements (PGD)

Année	Projets	PGD	Projet	Résultat
2006	Percival Molson			
	265, Mont-Royal			
	Ateliers Rosemont			
2007	Nordelec			
	CHUM			
	Bleury/Mayor			
	CHU Ste-Justine			
	Campus Outremont			
	Musée des Beaux-arts			
	Contrecœur			
2008	Gare-hôtel Viger			
	CUSM			
	1800, René-Lévesque			
	Carrière Saint-Michel	√		
2009	Site Radio-Canada	√		
	Places l'Acadie et HB			
	1420, Mont-Royal			
	Nouveau Havre	√		
	Îlot Séville			
	Quad. St-Laurent	√		
	2-22 Ste-Catherine			
	Ancien Séminaire			
	1475, René-Lévesque			
	Ateliers CN	√		
Bonaventure				

Le tableau 8 illustre ce phénomène en se servant des places d'auto-partage³⁵ comme indicateur. Dans les grands projets, le promoteur peut décider de consacrer quelques places de stationnement à ce mode de transport afin d'accommoder ses usagers. À partir de la fin 2008, les projets incluent souvent d'emblée des espaces d'auto-partage.

En février 2009, les normes municipales s'appliquant aux études d'impact sur la circulation ont été révisées dans le cas des grands projets.³⁶ Dorénavant, l'étude doit présenter les impacts sur les quartiers résidentiels incluant la circulation de transit et le stationnement sur les rues locales. Dans le cas où une consultation publique est prévue, cet impact doit être évalué sur le territoire couvert par la consultation.³⁷ Cette formulation semble traduire la volonté d'étendre le secteur couvert par l'étude et en ce sens, les nouvelles normes font écho aux critiques maintes fois émises pendant les consultations.

Désormais, les projets, au moment de la consultation, sont assortis d'une variété de mesures qui améliorent localement les conditions de déplacement. Depuis la révision des normes de circulation, le débat public est moins souvent à l'origine de l'inclusion de nouvelles mesures puisque celles-ci sont maintenant prévues avant le débat. Ceci constitue une amélioration notable des pratiques, qui vient manifestement modifier la manière de débattre des projets.

3.5 Les espaces verts et le verdissement

La notion d'espace vert englobe des réalités variées. Dans les projets qui s'étendent sur une grande superficie, elle renvoie aux parcs et autres places publiques végétalisées prévues à l'intérieur des grands projets, de même qu'aux plantations en bordure des rues et à la création de corridors verts reliant plusieurs parcs à l'intérieur et à l'extérieur du site du projet. Dans les plus petits projets, on peut s'intéresser à l'aménagement des espaces privés en devanture des bâtiments. La présence d'espaces verts contribue à la convivialité de plusieurs manières : les espaces verts agrémentent l'expérience des piétons et ils offrent, notamment, des espaces de proximité aux habitants d'un quartier. À Montréal, même les habitants des quartiers qui bénéficient d'un accès aux parcs supérieur à la moyenne montréalaise semblent toujours souhaiter avoir plus d'espaces publics pour favoriser le contact avec la nature et les rencontres entre les résidents du quartier.

On note aussi une forte demande de verdissement des sites à développer ou à redévelopper, particulièrement lorsqu'il s'agit d'espaces peu hospitaliers et marqués par l'industrialisation. Au cours des quatre dernières années, l'OCPM a visité une carrière, des ateliers ferroviaires, un garage municipal et une gare de triage. Verdir ces environnements est sans doute le geste le plus percutant que l'on peut poser si l'on souhaite en faire des lieux accueillants. C'est aussi un moyen de combattre les îlots de chaleur, comme le remarquent souvent les participants. Ces dernières années, on a pu noter chez plusieurs promoteurs le désir de faire en sorte que leurs projets correspondent mieux à l'idée que se font les citoyens d'un immeuble ou d'un quartier agréable à vivre. Les approches de certification LEED Neighbourhood, de Quartiers verts ou de Villes et villages en santé, servent assez souvent d'inspiration dans le développement des concepts d'aménagement, car elles sont particulièrement attentives à la qualité de l'environnement physique et humain.

3.6 Augmenter la surface allouée aux parcs et les mettre en réseau

L'arrivée d'un projet dans un quartier est l'occasion pour la Ville de négocier, par un accord de développement, la contribution du promoteur à l'amélioration de la qualité de vie du secteur. De plus, la loi permet à la Ville d'exiger que le promoteur verse jusqu'à 10 % de la surface de son projet pour l'aménagement de parcs.³⁸ Cette contribution peut être réalisée aussi en offrant en argent l'équivalent de cet espace.

Fréquemment, la surface allouée aux espaces verts publics dans un projet apparaît insuffisante aux participants du débat. La situation s'est présentée à l'occasion des projets Contrecœur (2007) et Ateliers Rosemont (2006). Dans le projet Nordelec (2006) les participants ont demandé à ce que la cour privée au cœur du projet devienne plutôt un espace vert accessible au public; la commission en a fait une recommandation. Au terme

des discussions entre la Ville et le promoteur, la cour intérieure du projet est restée un espace privé, mais le promoteur a bonifié le montant qu'il devait verser pour l'aménagement de parcs dans le quartier. Jusqu'à maintenant, les recommandations visant à augmenter la superficie des parcs ou à revoir leur localisation a eu peu d'effet sur l'évolution du projet. Les bonifications ont pris une autre forme.

Mettre en réseau les espaces verts existants avec ceux qu'apporte le projet constitue une autre demande récurrente. La création de « corridors verts » reliant les parcs est un moyen de verdir davantage et d'améliorer l'accès aux parcs. C'est aussi souvent un moyen de franchir la barrière causée par des infrastructures majeures de circulation. Dans le projet des Places l'Acadie et Henri-Bourassa (2009), la commission a recommandé d'implanter une piste cyclable pour relier deux grands parcs séparés par un boulevard. Une idée semblable se retrouvait dans les débats sur les projets Contrecoeur (2007) et Nordelec (2006). Dans ce dernier cas, « un groupe a proposé de multiplier les liens piétonniers et cyclables [avec] le canal de Lachine »³⁹, lequel se trouve de l'autre côté d'une voie de transit importante.

La mise en réseau est un aussi moyen de rendre plus accessible un espace vert majeur situé à proximité. Dans le projet du CUSM – Hôpital général (2008), le règlement prévoyait la création d'un passage piétonnier sur le site, sans préciser son emplacement. La commission a proposé que le nouveau sentier passe par le bois des Bénédictins dont, par ailleurs, elle recommandait la restauration et l'entretien.

Cette proposition s'est répercutée directement dans l'accord de développement. À la suite des consultations, le promoteur s'est engagé à aménager un lien dans cette portion de sa propriété. Par la suite, dans le projet de l'Ancien Séminaire (2009), la commission a suggéré de créer un sentier sur le site, lequel serait relié au sentier prévu sur le site du CUSM : « une promenade vers la montagne, aménagée à travers le site du Séminaire de philosophie, pourrait [être] un jalon supplémentaire [...] de la "coulée verte" proposée [dans le projet du CUSM] ».

Le traitement des espaces verts dans le débat public se concentre donc autour de deux pôles : on demande de verdir plus et de mettre les espaces verts en réseau, mais on aborde rarement de manière concrète l'aménagement de ces espaces. La raison est simple : lorsque le promoteur d'un grand projet crée un parc sur son site, il cède, en fait, le terrain à la Ville qui conçoit le parc, le réalise et l'entretient. Au moment de la consultation sur le projet, l'identité du parc est souvent mal définie.

Le caractère imprécis des propositions d'aménagement a été noté par les commissions dans les projets du site Radio-Canada (2009) et de la carrière Saint-Michel (2008). Dans les projets du Nouveau Havre (2009) et du campus Outremont (2007), le débat a été l'occasion de s'interroger sur le design d'un futur parc.

Dans le projet du CUSM – Hôpital général (2008), la commission avait jugé le plan d'aménagement trop modeste et imprécis; les améliorations qu'elle a proposées ont été reprises dans l'accord de développement. Ainsi, le CUSM s'est engagé à élaborer, dans les 9 mois suivant la signature, un plan de restauration et d'entretien du bois des Bénédictins et un plan d'aménagement qui comprend le sentier évoqué plus haut. Le CUSM devait aussi mettre en ligne le plan d'aménagement et faire part des commentaires reçus et des ajustements apportés 12 mois plus tard.⁴⁰

3.7 Le traitement du paysage

Les règlements qui encadrent les projets sont peu éloquents sur le paysage. En ce moment, l'encadrement du paysage se limite essentiellement aux vues vers le mont Royal et à partir de celui-ci, lesquelles sont répertoriées dans le document complémentaire du Plan d'urbanisme. Dans la présentation des projets et dans les règlements, peu d'attention est accordée aux plantations et autres aménagements paysagers qui définissent notre cadre de vie quotidien. Cette approche avait été critiquée dans le cadre des consultations sur le Plan de protection et de mise en valeur du mont Royal parce qu'elle ne suffirait pas pour « améliorer la protection des paysages plus ordinaires auxquels sont attachés les habitants ».⁴¹

En somme, pour l'instant, les aménagements paysagers sur le domaine privé et sur le domaine public sont peu détaillés lors des consultations et l'encadrement de la question du paysage se limite souvent au contrôle des vues emblématiques. Le débat public est surtout l'occasion de demander de verdir plus et de raffiner les propositions d'aménagement.

L'évolution des sensibilités par rapport au paysage pourrait néanmoins faire émerger cette question plus clairement dans les discussions sur les projets.

Conclusion

On le constate dans le débat public, les Montréalais aspirent à une ville paisible et verte. Ce désir est d'ailleurs renforcé par de nombreuses images dans les documents de l'administration municipale, dans les médias et dans la publicité des projets immobiliers.

Cette aspiration des Montréalais se manifeste notamment lors des consultations sur les grands projets. Les principales contributions du débat public sur les questions de convivialité relèvent de la bonification des propositions quant aux conditions de déplacement et quant à l'aménagement des espaces verts. Ces bonifications sont de natures diverses, selon le contexte du projet. La place faite au piéton et le verdissement dépassent largement le règlement en cause lors d'une consultation. Les questions soulevées dans ce cadre concernent un territoire plus vaste et un réseau d'acteurs plus étendu. Des composantes de la Ville sans lien direct avec le projet, comme les travaux publics, les transports et les parcs, en plus de la STM, peuvent toutes être invitées à poser des gestes après la consultation.

Du côté du promoteur, les gestes à poser s'inscrivent le plus souvent dans un accord de développement. À ce titre, les questions de déplacement et d'espaces verts ne sont pas abordées de la même manière. Les propositions quant aux espaces verts sont vagues dans les projets déposés par les promoteurs et peuvent se préciser dans l'accord de développement, comme l'a démontré le cas du CUSM – Hôpital général (2008). Du côté du transport, on trouve maintenant, grâce aux plans de gestion des déplacements, une abondance de mesures en faveur des piétons dans les projets. Toutefois, les engagements concrets du promoteur quant à la mise en œuvre de ces mesures se trouvent dans l'accord de développement. Dans les projets du site Radio-Canada et Nouveau Havre (2009), par exemple, on a pu voir qu'une partie seulement des mesures présentées dans l'étude d'impact ont été reprises ensuite dans l'accord de développement. Sur cette question, le débat public conserve donc toute sa pertinence afin d'assurer que les mesures significatives fassent l'objet d'engagements fermes de la part du promoteur.



CONCLUSION

4. CONCLUSION

En considérant successivement les demandes d'inclusion de logements abordables, d'embauche locale et de planification locale, la densification du territoire, la place faite aux piétons et aux espaces verts, tout comme la pertinence des dossiers déposés par les promoteurs, nous avons pu constater que les débats tenus par l'OCPM ont clairement eu des effets sur l'évolution des projets. Ces effets prennent différentes formes : ils se manifestent (1) sur les projets eux-mêmes, (2) sur le contexte des projets, ainsi que (3) sur la pratique de l'urbanisme.

(1) Les réticences des participants par rapport à la densification du territoire urbain et à la hauteur des immeubles ou des complexes immobiliers aboutissent à des recommandations qui visent à mieux intégrer les volumes bâtis dans les quartiers existants. Ces recommandations inspirent généralement des modifications.

(2) Dans le but de donner plus de place aux piétons et d'augmenter la part d'espaces verts, des recommandations sont émises pour créer des espaces plus conviviaux. Celles-ci se manifestent notamment dans des accords de développement qui permettent de mettre en œuvre une variété de mesures en faveur des modes de transport alternatifs ou de proposer des interventions sur les aménagements paysagers.

(3) Les projets qui sont présentés à l'OCPM prévoient le plus souvent d'inclure des logements abordables. En prévision des consultations publiques, des ententes à ce sujet sont esquissées pendant l'élaboration du projet, lors de démarches de consultation du promoteur. Des ententes du même genre, quoique moins fréquentes, sont prises sur l'embauche locale. De plus, les dossiers en appui aux projets sont de mieux en mieux documentés par les promoteurs avant de les présenter lors des consultations publiques. En outre, les normes municipales en matière d'étude d'impact sur les déplacements ont substantiellement évolué.

La consultation publique tenue par l'OCPM sur un grand projet fait partie du processus d'adoption d'un règlement qui modifie les règlements d'urbanisme et souvent, certains aspects du Plan d'urbanisme. Mais le projet de règlement n'est qu'un des aspects abordés par le débat. Ce résumé montre que les effets du débat dépassent largement les outils règlementaires sur lesquels porte la consultation.

D'une part, les participants s'intéressent fortement à la planification locale détaillée et aux études d'impacts cumulatifs. Ils appellent souvent de leurs vœux une intervention plus forte de la Ville, lui demandant de proposer une vision de l'aménagement des quartiers et de suivre de près sa mise en œuvre.

D'autre part, les participants craignent que l'arrivée d'un projet n'entraîne l'aggravation de problèmes locaux et, à l'inverse, souhaitent que le projet soit l'occasion d'améliorer le quartier. Bien que les améliorations demandées ne relèvent pas toujours du promoteur du projet, celui-ci peut s'engager à poser certains gestes pour contribuer à l'amélioration de la qualité de vie. Ces engagements prennent forme dans un accord de développement. Par la même occasion, la Ville et les autres parties en cause sont sensibilisées à certains problèmes et leur intervention est sollicitée.

La planification du développement et l'accord de développement sont donc deux pôles complémentaires à la réglementation qui retiennent particulièrement l'attention. Ces deux pôles correspondent aussi à deux modèles fort distincts de la pratique de l'urbanisme. Dans un cas, l'administration municipale prend l'initiative du développement et les promoteurs adaptent leurs projets au cadre qui leur est imposé. Dans l'autre cas, l'administration municipale négocie avec les promoteurs afin de s'assurer que le projet apporte les retombées nécessaires aux communautés.

Bien que la Ville prenne l'initiative dans certains dossiers, la pratique montréalaise se situe plutôt du côté du deuxième modèle. Les promoteurs sont placés dans une position où ils doivent négocier les retombées qu'ils offriront à la collectivité (logement abordable, embauche locale, etc.) en échange de la dérogation aux règlements qui leur est accordée. Ces retombées sont déterminées au cas par cas et modelées, bien souvent, par les demandes des organismes locaux. L'OCPM joue un rôle essentiel dans ce processus : il donne une voix aux organismes locaux, il éclaire les impacts du projet et il assure, au fil des dossiers qui lui sont confiés, une certaine cohérence dans l'analyse des gestes qui sont attendus. Dans ce contexte, l'OCPM joue un rôle clé pour que les Montréalais continuent de voir leurs valeurs s'incarner dans le développement de leur ville.

Au-delà de ce constat, le bilan de la période 2006-2009 nous invite à lancer une réflexion. À la lumière de ce qui a été réalisé, il faut s'interroger sur les effets concrets des retombées consenties par les promoteurs. En outre, on constate que l'évolution des projets au gré de leur mise en œuvre complexifie le suivi de ces engagements.

On remarquera qu'à ce jour, aucun projet parmi ceux que l'OCPM a examinés n'est complètement réalisé.⁴² En fait, tous les projets n'évoluent pas au même rythme. Certains se mettent en chantier rapidement, d'autres prennent plusieurs années avant de démarrer. De plus, ils n'arrivent pas tous en consultation durant la même phase de leur élaboration. On consulte parfois sur des projets très détaillés, parfois sur des concepts d'aménagement. Enfin, certaines consultations portent sur des plans directeurs d'aménagement de sites à revaloriser ou à consolider.⁴³

Dans ce contexte, les projets sont fortement susceptibles d'évoluer après la consultation et même après les modifications au cadre réglementaire qui rendent possible leur réalisation. Les projets récents dans le Quartier des spectacles illustrent bien cette situation : le Quadrilatère Saint-Laurent et le 2-22 Sainte-Catherine (2009) ont été substantiellement revus quelques mois après que les modifications demandées au cadre réglementaire aient été apportées. Le projet que l'on prévoit construire n'est donc plus le même que celui qui a fait l'objet d'un débat.

D'autres exemples retiennent l'attention. Le projet de l'îlot Séville (2009) devait être consacré au logement étudiant. Le promoteur du projet s'était d'ailleurs engagé à remettre, au moment de la demande de permis de construction, une lettre de garantie bancaire au montant de 1,3 million de dollars que la Ville pourrait rediriger vers la construction de logements abordables si les logements construits ne s'adressaient pas à une clientèle étudiante. Au mois d'avril 2010, le promoteur a annoncé son intention d'offrir plutôt des copropriétés pour les premiers acheteurs.

Dans l'accord de développement du CUSM – Hôpital général (2008), le promoteur s'est engagé, dans un délai déterminé, à concevoir un plan d'aménagement paysager et à le diffuser sur son site Internet pour recueillir les commentaires. Le projet dans son ensemble a été réévalué après les modifications réglementaires. Les délais prévus ont été dépassés. On verra, dans l'avenir, si le promoteur sera tenu de réaliser son plan d'aménagement dans le contexte d'un projet révisé.

À Montréal, l'encadrement du développement urbain passe en grande partie par la négociation avec les promoteurs. À l'intérieur de ce processus, les débats tenus par l'OCPM interviennent de manière ponctuelle, alors que la réalisation des projets s'étend sur une période beaucoup plus longue. Les impacts et les retombées sont au cœur des négociations et de l'appréciation que font les participants d'un projet. Il est important que, dans les mutations successives des projets, les retombées promises se concrétisent effectivement et que les impacts négatifs ne soient pas démesurément amplifiés.

En contrepartie, les mutations successives des projets pourraient offrir plus de possibilités aux Montréalais de voir leurs valeurs s'incarner dans le développement. Le projet du 2-22 Sainte-Catherine (2009) constitue un bon exemple. Une révision du projet, motivée par des questions de financement, a été l'occasion d'intégrer des recommandations émises lors de la consultation. Il sera intéressant, dans les mois qui viennent, de suivre les dossiers de l'îlot Séville (2009) et du CUSM – Hôpital général (2008) pour observer comment ceux-ci évolueront.

De toute évidence, le débat public donne forme aux valeurs des Montréalais. Il parvient à s'arrimer étroitement aux projets et à les accompagner à des moments clés de leur réalisation. Le cadre actuel du débat permet en partie à réaliser cela. Dans son rapport 2007, l'OCPM a recommandé qu'une procédure de consultation en deux temps soit mise en place. Dans un premier temps, l'OCPM interviendrait pour identifier en amont les éléments de vision et les enjeux soulevés par les citoyens. Cette première consultation permettrait de bien situer les demandes et les souhaits des communautés concernées et de saisir comment les parties intéressées comprennent et interprètent le territoire. Au moment où le projet serait bien défini, l'OCPM interviendrait à nouveau pour permettre la discussion sur le projet du règlement.

RÉFÉRENCES

1. Cette question est notamment abordée dans REVEL, Martine et al. *Le débat public : une expérience française de démocratie participative*, Coll. « Recherche », Paris, La Découverte, 2007.
2. Après une requête à cet effet inscrite au rapport annuel 2008 de l'OCPM, notre répondant au comité exécutif nous a informés qu'une rubrique, comprise dans les dossiers décisionnels accessibles sur le système de gestion des dossiers décisionnels (GDD), fera état de ce suivi, et ce, de façon systématique. Cette mesure ne s'est pas concrétisée à ce jour.
3. Nous ne tenons pas compte de l'ajout des chapitres d'arrondissement dans ce décompte.
4. Le projet Bonaventure (2010) portait sur un plan d'aménagement qui n'était pas assorti de modifications au Plan d'urbanisme et au règlement. Dans le cas du 2-22 Saint-Catherine (2009), la modification au règlement a été examinée en parallèle lors d'une consultation menée en arrondissement.
5. Il s'agit de Percival-Molson (2006), du 265 Mont-Royal (2006), du CHU Sainte-Justine (2007), du CUSM (2008) et du 1800 René-Lévesque (2008).
6. Dans ce texte, les années de référence indiquées sont celles du dépôt du rapport de l'OCPM. La consultation a pu se tenir en tout ou en partie pendant l'année précédente.
7. La colonne étape correspond à l'étape de réalisation du projet le 20 avril 2010. L'expression « à l'étude » signifie que le règlement autorisant le projet n'a pas encore été adopté par la Ville de Montréal.
8. Lorsqu'on parle de logement social, il s'agit d'unités subventionnées appartenant à une instance publique, à des coopératives ou à des organismes à but non lucratif (OBNL). Quant au logement privé abordable, il s'agit d'unités pour lesquelles des subventions aux premiers acheteurs sont disponibles. Le concept de logement abordable recouvre ces deux notions.
9. Dans ces secteurs, aucun groupe n'est répertorié sur la liste des membres du FRAPRU [<http://www.frapru.qc.ca/spip.php?rubrique14>].
10. En 2005, des revenus situés entre 35 000 \$ et 55 000 \$ pour un ménage étaient qualifiés de modestes par la Stratégie.
11. La notion de logement abordable renvoie autant au logement social qu'au logement abordable privé.
12. DANSEREAU, Francine et al. *La mixité sociale en habitation*, Rapport de recherche réalisé pour la Direction de l'habitation de la Ville de Montréal, mai 2002
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/habiter_v2_fr/media/documents/mixi_habit.pdf
13. THIBERT, Joël. *Inclusion and Social Housing Practice in Canadian Cities: Following the Path from Good Intentions to Sustainable Project*, Canadian Policy Research Networks, août 2007
<http://www.cprn.org/doc.cfm?doc=1781&l=fr>
14. THIBERT, Joël, op. cit., p.10.
15. Carrière Saint-Michel (2008), site Radio-Canada (2009), Nouveau Havre (2009), Ateliers du CN (2009).
16. Notamment lors de la consultation sur le site Radio-Canada (2008), de même que dans les demandes de la Concertation Inter-quartier (CIQ) sur le Centre universitaire de santé McGill (CUSM) (voir BORNSTEIN, Lisa et PEARL, Daniel. *Making Megaprojects Work for Communities : synthesis of research*, Montréal, Community-University Research Alliance/Alliance de recherche université-communauté, 2009. [www.mcgill.ca/files/urbanplanning/CURA.Booklet.Final.pdf]) et dans le Mémoire des CDEC de Montréal sur le bilan de la stratégie de développement économique 2005-2010 de l'agglomération de Montréal, 3 septembre 2009, p.9 [www.lescdec.qc.ca/data/downloads/bilan_strategie_dvteco.pdf].
17. SALKIN, Patricia et LAVINE, Amy « Understanding Community Benefits Agreements: Equitable Development, Social Justice and Other Considerations for Developers, Municipalities and Community Organizations », *Journal of Environmental Law*, volume 26, 2008.
http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1272795.
18. VILLE DE MONTRÉAL, Plan d'urbanisme de Montréal, 2004, p.6.
19. Nordelec (2007), Nouveau Havre (2009), Îlot Séville (2009), Quadrilatère Saint-Laurent (2009), 2-22 Sainte-Catherine (2009), Site Radio-Canada (2009), Places l'Acadie et Henri-Bourassa (2009), Contrecœur (2007), Musée des Beaux-arts (2007), et gare-hôtel Viger (2008). L'échantillon exclut les projets encore à l'étude.
20. AUBIN, Henry. « Tremblay's signature project is delayed too », *The Gazette*, 23 février 2010, p.A13; LÉVESQUE, Kathleen. « Le nouveau 2-22 évitera la consultation populaire », *Le Devoir*, 20 mars 2010, p.A2.

20. Une analyse visant à déterminer la valeur d'un bâtiment ou d'un ensemble bâti (l'argument autour de la valeur est central dans un tel document).
21. Une présentation sur l'histoire du secteur (c'est-à-dire, d'un territoire dépassant le bâtiment visé). On y retrouve généralement une synthèse de l'évolution morphologique du secteur ainsi que des activités et du rôle du secteur à l'échelle de la ville.
22. Une analyse qui s'intéresse aux conditions d'insertion du projet, en se basant sur les unités de paysage, les vues, l'identité paysagère du site, etc.
23. La troisième orientation du Plan d'urbanisme, « Un centre convivial et habité » met notamment de l'avant la simplicité des déplacements piétons et la présence de la nature comme deux qualités majeures du centre. On trouve d'autres références au concept de convivialité dans les documents suivants : VILLE DE MONTRÉAL, Portrait et diagnostic, 2005, p.46; VILLE DE MONTRÉAL, Charte du piéton, 2006, s/p [mot du maire]; VILLE DE MONTRÉAL, Charte du piéton : portrait et diagnostic, 2006, p.1.
24. Voir par exemple le dépliant de présentation du Plan d'urbanisme (2005) et la page couverture du Plan de transport (2008). La diffusion de concepts comme les quartiers verts participent aussi à ce mouvement (voir notamment BONNEAU, Danielle « Montréal : des quartiers à transformer », La Presse, 8 décembre 2009).
25. VILLE DE MONTRÉAL, Plan d'urbanisme, 2005, p.59.
26. VILLE DE MONTRÉAL, Plan de transport, 2008, p.141.
27. OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL, Projet de règlement P-06-044, projet de modernisation du CHU Sainte-Justine (Centre hospitalier universitaire Sainte-Justine), Rapport de consultation publique, 2007, page 14.
28. Il s'agit des 19 projets étudiés entre 2006 et 2009 qui ont été approuvés (voir Tableau 1).
29. VILLE DE MONTRÉAL, Stratégie d'inclusion de logements abordables, 2005.
30. VILLE DE MONTRÉAL, Exigences relatives au nombre d'unités de stationnement dans les projets de logements sociaux et communautaires, 2004.
31. Les ratios exigés étaient de 1 place pour 4 logements et 1 place pour 6 logements selon les clientèles pour les unités d'habitation sociale. Elles étaient de 1 place pour 2 logements pour les logements privés. Dans sa version révisée, le règlement n'exigeait plus qu'environ 1 place pour 10 logements et 1 place pour 8 logements pour les mêmes clientèles. Les ratios dans la portion privée sont restés inchangés.
32. Le ratio pour la partie sociale était de 1 place pour 4 logements. À la différence des Ateliers Rosemont, ce projet ne bénéficie pas de la proximité du métro.
33. OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL, Projets de règlement P-04-047-47 et P-07-038, Projet de réaménagement de l'ancienne gare-hôtel Viger, Rapport de consultation publique, 2008, page 45.
34. Voir aussi la section 2.3 sur les dossiers de consultation.
35. L'auto-partage est ce mode alternatif d'utilisation de la voiture, porté ici par l'entreprise Communauto, où plusieurs personnes se partagent l'utilisation d'un parc automobile.
36. C'est-à-dire, essentiellement, les projets générant en pointe au moins 300 déplacements à l'heure. Les normes visent aussi d'autres situations : les projets comprenant un accès sur le réseau artériel, les projets ajoutant un carrefour doté de feux de circulation, les projets qui causent une détérioration importante du niveau de service et ceux qui augmentent la capacité routière.
37. VILLE DE MONTRÉAL, Exigences en matière d'étude d'impact sur les déplacements, 2009.
38. Voir la section II.1 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, L.R.Q., c.A-19.1.
39. OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL, Projets de règlements P-04-047-30 et P-06-039, Projet le Nordelec, Rapport de consultation publique, 2007, page 9.
40. Le CUSM a cependant entrepris de réévaluer l'ensemble de son projet. Le plan d'aménagement n'a donc pu être présenté.
41. Irène Cinq-Mars, Consultation publique sur le plan de protection et de mise en valeur du mont Royal, Atelier 3, Protection des vues, des paysages et des aménagements paysagers, [intervention orale], 31 mars 2008.
42. Voir tableau 1. Le 265 Mont-Royal (2006) et le Bleury/Mayor (2007) devraient être achevés peu de temps après la publication de ce texte.
43. Les Ateliers Rosemont (2007), Contrecœur (2008), le campus Outremont (2008), le site Radio-Canada (2009), le Nouveau Havre (2009), et Bonaventure (2009) n'étaient pas à proprement parler des projets, mais des plans directeurs.



Lyon Confluence
Lyon



East Bayfront
Toronto



EXEMPLES D'AILLEURS



Southeast False Creek
Vancouver

INTRODUCTION

Depuis une trentaine d'années, un nombre grandissant d'expériences participatives prennent forme dans de nombreuses villes dans le monde. Plusieurs d'entre elles sont reconnues pour la place qui est faite aux citoyens dans la gestion des affaires de la ville.

Depuis Porto Alegre au Brésil, les budgets participatifs, par exemple, qui consistent à associer des citoyens non élus à la définition ou à l'allocation des finances publiques, ont essaimé en Amérique latine, puis en Europe et dans le reste du monde. Les jurys de citoyens et les conférences de consensus ont aussi été le lieu d'expériences de consultation novatrices et fructueuses pour l'élaboration et l'évaluation des politiques.

Conformément à son mandat, l'Office a entrepris la recension d'exemples internationaux de bonnes pratiques de consultation publique à l'échelle municipale. Outre les exemples mentionnés plus haut, on constate que d'autres pratiques remarquables ont également été mises en place pour rallier les forces vives d'un milieu dans l'élaboration et la mise en œuvre de grands projets et ainsi bénéficier des compétences et de la créativité de tous et chacun.

Cela est particulièrement vrai dans le cas de la revitalisation de friches urbaines situées sur les rives de cours d'eau ou de plans d'eau. On constate en effet que, suite à la délocalisation progressive de plusieurs activités portuaires, les territoires près des centres-villes sont aujourd'hui appelés à être réaménagés. Que ce soit à Toronto aux abords du lac Ontario, à Lyon au confluent du Rhône et de la Saône, à Seattle aux abords d'Elliott Bay ou à Portland le long de la Willamette River, plusieurs sites industriels portuaires sont aujourd'hui transformés en quartiers posant une diversité d'usages et de services.

Ces projets sont particulièrement intéressants parce qu'ils structurent le territoire et présentent un ensemble d'enjeux importants portés par divers intérêts. Les arbitrages qu'ils impliquent posent la question de l'acceptabilité des décisions qui doivent être prises par les élus et des processus à mettre en place pour développer l'acquiescement et l'adhésion.

Nous avons choisi de concentrer notre examen sur cinq projets de revitalisation urbaine. Il s'agit des projets de Lyon Confluence, du Toronto East Bayfront, du Seattle Central Waterfront Concept Plan, du Vancouver's Southeast False Creek et du Portland's North Pearl District. Les processus de consultation qui ont animé leur préparation ont été marqués par une implication de différents publics en continu, dès l'élaboration de la vision d'avenir du site jusqu'à la traduction de cette vision en concept d'aménagement, en plan d'aménagement et, dans certains cas, jusqu'aux étapes de réalisation et de construction. C'est la principale raison qui a motivé nos choix. Lyon Confluence a été examiné plus en détails à cause de son engagement dans le sens d'une interaction continue avec les différents acteurs de la société civile et avec le grand public.



LYON CONFLUENCE

COUP D'OEIL SUR LE PROJET

Lyon Confluence propose la réurbanisation de la friche industrielle localisée au sud du centre-ville de Lyon. Avec ses cent cinquante hectares, Lyon Confluence représente le plus important site actuellement en transformation dans l'agglomération lyonnaise. La première consultation, préalable au lancement de toute l'initiative, a démarré en 1998 et aujourd'hui, en 2010, la deuxième phase de planification bat son plein.

À terme, le projet de Lyon Confluence proposera plus de 4 000 logements, accueillant 25 000 habitants. Il fera place à des édifices à bureaux, des services et des commerces qui créeront 22 000 emplois sur le site. Le siège de la région Rhône-Alpes viendra s'y installer. Cinéma, musée, garderies, écoles, cafés, restaurants et galeries d'art, tous les services de proximité destinés à dynamiser le quartier seront présents.

La volonté politique de faire participer les citoyens, les professionnels, les propriétaires et les groupes associatifs à la revitalisation du site de Lyon Confluence, à la fois aux stades de la planification et de la construction, a été clairement affirmée dès le départ. Les premiers documents évoquant les orientations et les objectifs du projet révèlent que les consultations publiques de Lyon Confluence visent principalement à permettre la planification et la mise en œuvre de projets auxquels une diversité d'acteurs aura participé et dont les propos auront éclairé les décisions des élus.

Plus de dix ans après le démarrage des processus de consultation, on dispose aujourd'hui d'un recul suffisant pour mieux saisir les cheminements qui ont été suivis. Nous allons nous concentrer ici sur l'examen des processus de consultation qui ont marqué la première phase du projet.

L'ORGANISME MANDATAIRE DES CONSULTATIONS PUBLIQUES

La mise en place d'un organisme de coordination crédible auprès de toute la communauté a constitué une étape importante qui a suivi l'énoncé par les pouvoirs politiques de leur volonté de redévelopper une partie des berges. Lyon a opté d'abord pour une société d'économie mixte qui s'est ensuite transformée en société publique locale d'aménagement.

La Société d'économie mixte (SEM) et la Société publique locale d'aménagement (SPLA)

La ville et la Communauté urbaine de Lyon ont mis sur pied, en 1999, la société anonyme d'économie mixte locale (SEM) de Lyon Confluence qui est devenue la Société publique locale d'aménagement (SPLA) en 2008. Cette société a tout d'abord été présidée par Gérald Collomb, sénateur, maire de Lyon et président du Grand Lyon.

Les sociétés d'économie mixte sont des entités hybrides alliant certaines caractéristiques des organismes publics et des entreprises privées. Régie par la loi sur les sociétés commerciales et la loi concernant l'obligation de travailler dans l'intérêt des collectivités locales et au service de l'intérêt collectif (7 juillet 1893), la SEM Lyon Confluence a été désignée en 2003 par le Grand Lyon, comme aménageur du projet Lyon Confluence. Dès lors, elle s'est vu confier la responsabilité de réaliser les études préparatoires aux aménagements, de voir à l'achat et à la vente du domaine foncier et de coordonner la concertation publique et la communication. A titre de maître d'oeuvre du projet, la SEM a donc coordonné toutes les facettes de cette opération de réurbanisation.

En 2008, des changements dans la législation nationale ont mené à la transformation de la SEM en société publique locale d'aménagement (SPLA). Ainsi, avec la volonté de donner le contrôle aux décideurs publics, la première SPLA française a été mise en place dans le cadre du projet de Lyon Confluence. Alors que le capital de la SEM était détenu à 54 % par des collectivités publiques et à 46 % par des organismes financiers privés sous le régime de la société d'économie mixte, le capital de la SPLA est détenu à 100 % par les organismes publics, à hauteur de 89 % par la Communauté urbaine de Lyon et de 11 % par la Ville de Lyon et cinq collectivités locales.



CADRE LÉGAL ET PARTICIPATIF

D'entrée de jeu, il est établi que les projets de Lyon Confluence devront s'inscrire en cohérence avec les orientations générales des administrations municipale, régionale et nationale. Pour ce faire, Lyon Confluence fonde ses principes urbanistiques sur des documents ayant des visées de régulation nationale et de coordination locale. Il s'agit du Code de l'urbanisme français et du Code général des collectivités territoriales. Le projet devra s'appuyer de plus sur un Plan local d'urbanisme et une Zone d'aménagement concerté (ZAC) devra être déterminée.

Le cadre participatif

C'est la Charte de participation du Grand Lyon, adoptée en 2003, qui dicte la philosophie de participation s'appliquant au réaménagement de Lyon Confluence. La Charte propose cinq grandes idées, la finalité, l'efficacité, la subsidiarité, l'adaptabilité et la progressivité comme principes fondateurs de la participation publique. Les objectifs et les champs d'application d'une démocratie participative y sont déployés. Les différents types d'acteurs et les échelles territoriales y sont traités. L'importance accordée à la formation de la population, des élus et des services communautaires, à la mise en place d'un calendrier de consultation et de mécanismes de suivi y tiennent également une place de choix. S'y retrouvent également, les orientations politiques et les engagements des élus.

Le processus de participation publique a démarré en 1998 et il se poursuit toujours. La première étape s'est échelonnée sur 10 ans (1998-2007). Le site de Lyon Confluence est clairement circonscrit dès le départ de la démarche consultative tout comme la stratégie générale de gestion du projet : un seul territoire correspondant à un seul projet divisé en phases successives.

Le processus lyonnais présente une logique interne qui s'appuie sur une suite d'allers-retours auprès de groupes d'experts, de groupes d'intérêt et du grand public. Cette logique est faite d'actions-réactions qui permettent d'évoluer vers des décisions en associant les participants dans une démarche lucide d'information et de consultation où les choix, semble-t-il, se bâtissent jusqu'à l'engagement des élus. La vision et les orientations d'aménagement sont objets de discussion ainsi que les grandes propositions de mise en



œuvre des orientations. Le processus progresse du général au particulier jusqu'aux enjeux de proximité. Les propositions portent parfois sur un thème correspondant à une problématique particulière comme celle des déplacements, parfois sur une zone géographique présentant des défis concrets d'aménagement comme le quartier Perrache, la zone de la darse ou la partie enclavée au nord du site.

Le concours international agit comme l'outil d'une première mise en forme. Il permet d'associer les experts disciplinaires, les architectes, les urbanistes ou encore les experts en gestion de projets ou en maîtrise d'œuvre. L'exposition-dialogue, quant à elle, rejoint le grand public qui répond à l'appel d'idées ou vient voir, commenter le résultat des concours et prendre position. La plupart des exercices s'imbriquent les uns aux autres grâce à un suivi explicite de l'activité précédente.

Ces dix années n'ont pas été marquées uniquement par des activités de consultation publique. Les exercices de consultation ont contribué à des réalisations concrètes et notamment à la création d'espaces publics, au choix de modes de transport ainsi qu'à la construction des complexes résidentiels.

LES ÉTAPES DE CONSULTATION

Nous vous proposons une présentation des étapes de la consultation correspondant à quatre temps forts: le démarrage; l'élaboration de la stratégie générale d'aménagement du site; l'aménagement du domaine public et des îlots résidentiels; l'appropriation des réalisations et la transition vers la deuxième phase de réalisation de Lyon Confluence.

L'étape de démarrage est l'occasion pour les élus d'exposer leur vision générale du site et d'éveiller l'intérêt de la population pour son développement, tout en invitant les divers publics à participer au processus de consultation. L'étape d'élaboration de la stratégie générale d'aménagement permet de faire le lien avec la procédure légale à laquelle Lyon Confluence est soumise et de mettre en place les outils d'encadrement du développement du site. L'étape d'aménagement du domaine public et des îlots résidentiels est l'occasion de passer à des solutions concrètes d'aménagement et à la construction de plusieurs groupes d'espaces publics et de bâtiments. Finalement, l'étape d'appropriation déploie plusieurs activités qui favorisent le développement du sentiment d'appartenance des Lyonnais et la transition vers la deuxième phase de planification de Lyon Confluence.

ÉTAPE 1 : Le démarrage (1998 – 2000)

Dès le départ, avant même la mise en place de la SEM de Lyon Confluence, la vision générale de développement du site est portée par des élus qui souhaitent associer la population lyonnaise et les professionnels de l'aménagement urbain à son déploiement.

Concours international et exposition locale

Au démarrage, les professionnels de l'aménagement et de l'architecture sont mis à contribution dans le cadre d'un concours international sur le concept d'aménagement. Au même moment, une exposition sur le thème *Lyon Confluence, projet urbain*, est organisée afin de sensibiliser la population à l'intérêt de développer ce site de la confluence et de mettre de l'avant la vision ainsi que les objectifs préliminaires d'aménagement. L'équipe d'élus et d'architectes en charge du développement se fait connaître à l'occasion d'une réunion publique où on brosse un tableau de l'état d'avancement de la réflexion. En tout, 24 000 personnes ont visité l'exposition et les participants à la réunion publique ont été nombreux. Les citoyens ont pu émettre des commentaires, poser des questions aux planificateurs et donner leur opinion. Ces informations ont été rassemblées et ont fait l'objet d'une seconde exposition.

Des résultats. Cette étape de démarrage a permis de donner une première identité au projet et de reconnaître des enjeux d'importance pour le public, notamment la disparition de l'autoroute, l'efficacité du transport en commun, la présence d'un port de plaisance, les équipements publics souhaités. La création d'un milieu à dimension humaine s'est avérée être au cœur des préoccupations.

ÉTAPE 2 : La stratégie d'aménagement du site (2000 – 2003)

Durant cette étape, plusieurs études générales d'urbanisme sont produites, présentées et discutées avec un groupe d'individus sélectionnés. De plus, dans la poursuite des efforts fournis lors des exercices précédents et pour assurer la continuité, l'étape démarre avec une nouvelle exposition intitulée Dialogue urbain, dont l'objectif est de présenter publiquement les résultats du concours international et les premières suggestions du public recueillies lors de l'exposition Lyon Confluence, projet urbain. Cette nouvelle exposition vise aussi à répondre aux considérations citoyennes évoquées lors de la première phase de consultation. Pensée pour durer, l'exposition a été mise à jour par la suite, au fur et à mesure des développements, dans le but de favoriser la compréhension de l'information par le grand public.

Il faut mentionner qu'au terme de cette seconde phase, une stratégie d'aménagement du site doit être déterminée et les activités de consultation réalisées jusqu'alors doivent pouvoir être connectées avec celles prévues dans le cadre du processus réglementaire français auquel Lyon Confluence doit être soumis. Pour y arriver, la SEM a élaboré un processus de consultation en trois temps : 1) l'écoute, 2) le dialogue et les propositions et 3) les engagements. Mentionnons que la stratégie d'aménagement devra se traduire dans un plan local d'urbanisme (PLU) révisé. Une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) doit également être créée.

La SEM dispose d'orientations préliminaires et d'un avant-projet, résultats de la phase de démarrage. Lors de la période d'écoute, le grand public est invité à communiquer ses opinions sur les orientations et les objectifs proposés. Puis s'enclenche un processus de dialogue où quatre thèmes d'ateliers sont annoncés. Le premier porte sur la transformation du quartier Perrache, le second, sur l'articulation de Lyon Confluence avec les autres grands chantiers, le troisième, sur les déplacements et le quatrième, sur les loisirs, les espaces

Les PLU peuvent être comparables au règlement de zonage et de lotissement, tandis que la ZAC s'apparente au Plan d'aménagement d'ensemble, tout en affichant certaines caractéristiques d'un plan particulier d'urbanisme.

verts et la mise en valeur des fleuves. Chaque rencontre permet d'étudier, de s'informer et de discuter de différentes options. Réalisées au cours d'octobre 2002, les réunions thématiques ont permis de mettre des fonctionnaires et des professionnels à la disposition du public pour répondre aux questions et préoccupations des citoyens et effectuer une évaluation professionnelle des propositions citoyennes. A la fin de cette étape, les élus divulguent les résultats de la consultation, annoncent leurs choix et les engagements qu'ils entendent respecter. Toutefois, il est à noter qu'aucun document public ne nous renseigne sur ces engagements.

Des résultats. Au terme de ces trois années d'activités, le PLU et la ZAC ont été établis. En cours de processus de consultation, la SEM a constaté l'existence d'une forte demande pour la création d'un pôle des loisirs sur le site de Lyon Confluence. Elle a d'emblée établi des contacts auprès d'investisseurs, de promoteurs et d'architectes pour sa réalisation. Quatre architectes ont été sélectionnés. Leurs propositions de pôle des loisirs se sont ajoutées à l'exposition permanente et le cycle concours – exposition – dialogue et retour sur les résultats s'est remis en marche avec une décision à la clé.

ÉTAPE 3 : L'aménagement du domaine public et des secteurs résidentiels (2004-2006)

Entre 2004 et 2006, le pôle des loisirs se met graduellement en place. On passe également à la planification et à l'aménagement du domaine public ainsi que des secteurs résidentiels et commerciaux. Des lignes directrices concernant les enjeux de transport et de design urbain sont également définies. À ce stade, il n'est plus question pour la SEM de développer un dialogue sur des thématiques larges et ouvertes avec la population, mais bien d'arriver à des solutions concrètes d'aménagement qui sont soutenues par une volonté d'investissement.

Le concours de maîtrise d'œuvre a été retenu comme l'outil privilégié pour identifier des promoteurs et des architectes qui prendraient en charge la mise en place des principaux espaces publics, la Place Nautique, la Place des Archives, les voies publiques ainsi que les îlots résidentiels et commerciaux inscrits à cette première phase de construction. La sélection des candidats jugés intéressants est faite par le conseil d'administration de la SEM et la population est informée lors de séances publiques, où les citoyens peuvent poser des questions et exprimer leurs points de vue. Les propositions des promoteurs lauréats sont ensuite diffusées dans le cadre de l'exposition permanente.

Place des Archives, Place Nautique

L'exemple de la Place des Archives et de la Place Nautique est intéressant à observer. La SEM a interpellé notamment le Conseil de Quartier, le Comité d'intérêt local et l'association des commerçants, dans un dialogue avec les maîtres d'œuvre et les élus sur certains enjeux dont l'aménagement des espaces publics, la planification des accès au site et le choix des différents types d'activités du pôle des loisirs. Les nouvelles pistes de réflexion qui ont émergé de cette étape ont, par la suite, été présentées lors d'une assemblée publique.

Suite à cette période de réflexion et de création sur les espaces publics et afin de continuer à faire état de l'avancement du projet, une exposition traitant du développement durable a permis de faire connaître le travail de douze architectes et paysagistes de Lyon Confluence. Dix mille personnes ont visité cette exposition.

Îlots résidentiels

La consultation sur la construction d'îlots résidentiels a fait appel directement au grand public et aux riverains. Comme les îlots résidentiels devaient être construits à proximité d'une zone d'habitation déjà établie, la période d'information et de questionnement s'est éloignée des résultats des concours architecturaux et a permis d'approfondir les enjeux de proximité ainsi que les préoccupations de la population concernant les nuisances produites par le chantier et le plan de circulation.

Durant cette troisième étape du processus de consultation, on s'est aussi intéressé aux enjeux de transport et à l'enclavement des constructions de la partie nord du site. Les détails des projets d'aménagement des secteurs particuliers ont été exposés à la population lors de réunions publiques. Des considérations très techniques ont pu être soulevées par des personnes directement touchées par les principales transformations physiques à venir. En plus d'informer les citoyens, la SEM a aussi tenu à réunir l'association des commerçants et les élus pour discuter de l'avenir commercial de Lyon Confluence.

Durant cette période, les chantiers de construction continuent d'avancer. En 2005, les trois nouvelles stations de tramway desservant Lyon Confluence sont mises en service, la démolition des bâtiments et la décontamination du site sont en cours. En 2006 c'est la construction du siège social du groupe de presse Le Progrès, la commercialisation de 620 logements et la mise en chantier de la darse, ce grand bassin d'eau au cœur du site, qui débutent.

Des résultats. Cette troisième étape a permis d'aborder en parallèle notamment des enjeux généraux d'aménagement et de transport ainsi que des enjeux de proximité beaucoup plus précis. Certains espaces publics et développements résidentiels passent au stade de la construction.

ÉTAPE 4 : Appropriation et transition (2006-2007)

En 2006 et en 2007, d'importants outils de diffusion sont mis en place pour informer la population sur la gestion des chantiers, faciliter la transition vers la seconde phase de planification et favoriser l'appropriation du projet.

D'importants outils de diffusion sont mis en place pour informer la population sur la gestion des chantiers, faciliter la transition vers la seconde phase de planification et favoriser l'appropriation du projet.

Le plus important d'entre eux est certainement la Maison de la Confluence. Cette nouvelle installation offre un lieu physique dédié à la consultation et à la diffusion de l'information concernant l'évolution du projet. Plus qu'une simple salle d'exposition présentant l'histoire du territoire, la Maison de la Confluence sert aussi de lieu de rassemblement, de diffusion et d'information. Dans ce bâtiment se retrouvent plusieurs

supports informationnels comme une maquette du projet, une représentation virtuelle, des outils multimédias et une salle de projection qui permettent aux visiteurs de s'approprier le projet. On retrouve aussi un nouveau site Internet permettant de présenter l'évolution du territoire et de visualiser le projet une fois qu'il sera construit. Des photos du site sont prises chaque mois et compilées afin de pouvoir illustrer l'avancement des chantiers.

Raffinement du projet

De plus, deux soirées de concertation ont été organisées afin de trouver une localisation pour le parc à planches à roulettes. Deux ateliers thématiques concernant la transformation des commerces et un sondage qualitatif ont été réalisés dans l'optique de finaliser les derniers détails de planification et de clôturer la première phase de consultation. Le sondage, appelé audit qualitatif de perception, a été réalisé auprès de 54 résidents de la région du Grand Lyon (10 riverains, 20 personnes travaillant dans le projet sans y habiter et 24 personnes n'ayant aucun lien direct avec le quartier). Les résultats ont été communiqués lors d'une réunion publique.

Appropriation du projet et préparation de la phase 2

En 2007, afin de favoriser l'appropriation du nouveau quartier en construction, plusieurs expositions, rencontres et festivités ont été organisées sur le site. Les événements comme « Quai du Polar », « Confluent en fête » et « Pardon mariniers » ont aussi permis aux Lyonnais de se rencontrer et de s'approprier le territoire de Lyon Confluence.

Enfin, c'est avec l'objectif d'élucider les enjeux et les besoins du milieu, en amont de la deuxième phase de construction, que trois ateliers thématiques sur la mobilité et les transports, le développement économique et la qualité de vie ont été mis sur pied. Ils ont permis de rassembler l'équipe de Lyon Confluence et les concepteurs du projet, les experts et les fonctionnaires de la collectivité, les acteurs économiques, les représentants d'associations pour en discuter.





Nom du projet : Toronto East Bayfront
Nature du projet : Développement urbain
Localisation : Abords du lac Ontario
Superficie : 23 hectares
Durée : 2000 à aujourd'hui

Nature du projet :

Le projet du Toronto East Bayfront fait partie de cinq initiatives de réaménagement du Toronto Waterfront. La Société de revitalisation du secteur riverain de Toronto (SRSRT) prévoit transformer l'ancienne friche industrielle de East Bayfront en un quartier mixte où seraient construites 6 300 unités de logements, dont 1 260 seront abordables et 3 millions de mètres carrés d'espaces commerciaux. Le quartier accueillerait ainsi 14 400 résidents et 3 800 travailleurs. Une promenade riveraine serait construite sur plus d'un kilomètre et une nouvelle ligne de *street car* serait aussi mise en service.

Territoire concerné et durée du processus :

Localisé à environ un kilomètre du centre-ville de Toronto, le site de *East Bayfront* propose le réaménagement de 23 hectares aux abords du lac Ontario. Les premières activités publiques de consultation ont démarré en 2000 et se poursuivent encore aujourd'hui. Au cours des dix dernières années, 46 séances publiques ont été tenues. Jusqu'en 2006, elles ont accompagné le déroulement de la phase de planification du projet, tandis qu'à partir de 2007, elles ont porté sur les étapes de construction. Depuis 2009, ce sont la coordination des cinq initiatives ainsi que l'avancement des chantiers qui sont à l'ordre du jour.



Le projet global de réaménagement du Toronto Waterfront s'étend sur plus de 400 hectares. Il est divisé en cinq grands projets : le Lake Ontario Park, le Lower Don Lands, le West Don Lands, East Bayfront et le Central Waterfront.

Plans et études antérieurs :

Le projet de réaménagement du *Toronto Waterfront* doit s'inscrire en cohérence avec les orientations de plusieurs documents fondateurs dont la politique fédérale et les lignes directrices en matière de participation du public et la loi sur l'aménagement du territoire. Le projet doit répondre également aux orientations et aux objectifs de plusieurs documents de planification d'amont, tels le *Toronto Official Plan*, le *Toronto Waterfront: The Wave of the Future* et le *Toronto Waterfront: Gateway to the New Canada*. Par ailleurs, la stratégie participative du Waterfront Toronto doit se conformer aux obligations inscrites au processus d'évaluation environnementale en vertu de la loi sur l'évaluation environnementale.

Maîtres d'oeuvre :

Les trois paliers de gouvernement, canadien, ontarien et torontois ont mis sur pied, le 1er novembre 2001, la Société de revitalisation du secteur riverain de Toronto (SRSRT), mieux connue sous l'appellation *Toronto Waterfront*, afin qu'elle mette en place un plan permettant le développement économique, social et culturel des secteurs industriels situés sur les berges du lac Ontario.

La société doit aussi s'assurer du suivi et de l'équilibre financier du projet et encourager l'implication du secteur privé et du secteur public. Le conseil d'administration de la *Waterfront Revitalization Corporation* est constitué de 12 membres nommés soit par la Ville de Toronto, la province d'Ontario ou le gouvernement canadien. La corporation est financée par les trois gouvernements.

Principales étapes de la démarche de consultation publique :

La démarche de consultation publique mise en place dans le cadre du réaménagement du projet de East Bayfront comporte quatre principales étapes.

ÉTAPE 1 : LES PROBLÈMES, LES OPPORTUNITÉS ET LES ENJEUX (2000 - 2003)

- 2000 Présentation des principaux postulats politiques à la base du projet et des grandes composantes de la vision de réaménagement.
- 2002 Huit rencontres avec les résidents et les travailleurs des quartiers adjacents ont tout d'abord été organisées. Les équipes oeuvrant au développement des projets de revitalisation ont eu l'occasion de se présenter au public et d'informer les participants sur les caractéristiques et les enjeux du secteur considéré. Quatre de ces rencontres ont été organisées sur une base territoriale, tandis que quatre autres ont porté sur des thématiques importantes reliées au projet. Ces activités ont été suivies d'une réunion regroupant des acteurs choisis et une vingtaine de représentants de groupes d'intérêt.
- 2003 **1^{er} Forum public**
Les aménagistes ont cherché à identifier les perceptions de la population à l'égard du territoire à réaménager. Les conclusions du forum ont été, par la suite, discutées autour d'une table ronde de quinze à vingt-cinq participants représentant des groupes d'intérêt et des parties prenantes dans le but de répertorier les principaux enjeux.

ÉTAPE 2 : LES GRANDES ALTERNATIVES (2003 - 2005)

Durant cette seconde étape, trois grands scénarios d'aménagement ont été présentés et les enjeux en découlant ont été discutés.

- 2003 **2^e Forum public : Plans préliminaires et scénarios d'aménagement**
Un deuxième forum public a été organisé pour présenter à la population les principales caractéristiques des plans préliminaires proposés et introduire les trois scénarios d'aménagement du East Bayfront. Les planificateurs ont fait état de l'évolution des autres projets du Toronto Waterfront et expliqué leur stratégie pour assurer la complémentarité de tous les projets.
- À la suite de ce deuxième forum, des tables rondes réunissant des représentants de la société civile ont été tenues pour analyser et commenter les réactions suscitées par les discussions lors du forum public et se pencher sur des thématiques spécifiques.
- 2004 **3^e Forum public : Vastes thématiques d'organisation du territoire**
Lors du troisième forum public, les participants ont été invités à discuter de plusieurs thèmes et notamment de la connexion à la trame urbaine, des services de transport collectif, des parcs et des espaces verts, de l'aménagement des rives du lac, de la morphologie et des typologies architecturales et de la mise en valeur du patrimoine. Deux cents personnes ont contribué.

La table ronde qui a suivi a permis de rassembler les parties prenantes des projets de West Don Lands et East Bayfront, de faire état de l'avancement des projets et de s'assurer de leur complémentarité. Neuf mois plus tard, la proposition finale d'aménagement du secteur est présentée aux membres de la table ronde. Les aménagistes ont expliqué en quoi le forum public 3 et les rencontres de différents acteurs ont permis de mener à ce plan final.

2005 Un événement de style « porte ouverte » a été organisé dans le cadre d'un processus d'évaluation environnementale afin de présenter aux citoyens les principaux types d'infrastructures à implanter ainsi que les critères retenus pour les évaluer.

4^e Forum public

Le quatrième forum public a permis de présenter à la population le projet final, d'indiquer en quoi les résultats des forums précédents ont été pris en considération. Les commentaires du public ont été sollicités.

5^e Forum public

Les résultats du processus d'évaluation environnementale et les alternatives de design ont été présentées lors du 5^e forum public.

ÉTAPE 3 : PROCESSUS LÉGAL D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE (2006 - 2008)

C'est lors de cette étape que s'est effectué l'arrimage avec le processus d'évaluation environnementale ontarien auquel le projet d'East Bayfront est soumis.

2006 Un comité de liaison avec la communauté et un comité d'aide technique sont mis sur pied. Des forums publics et des ateliers de travail sont mis en place dans le cadre du processus d'évaluation environnementale portant sur les questions de transport en commun et de design des espaces publics.

2007 Dans le cadre des ateliers de travail, les participants ont réfléchi sur les forces et les faiblesses de différentes alternatives de transport en commun. Deux forums ont aussi été organisés afin de discuter de la vocation des espaces publics. Le premier a permis de sonder l'opinion publique au sujet du caractère désiré pour chacun des quatre espaces verts à aménager. Le deuxième a porté sur l'aménagement du parc Sherbourne.

ÉTAPE 4 : LA BONIFICATION ET LA MISE EN OEUVRE (2008 - AUJOURD'HUI)

2008 La ville de Toronto a tenu deux ateliers de travail avec les propriétaires terriens et deux assemblées d'information avec la communauté afin de bonifier ses propositions de soutien financier à la réalisation de projets locaux.

2009 Après huit années de préparation, le projet se met en œuvre. La décontamination des sols est en marche et un premier édifice est en construction.



Nom du projet : Seattle Central Waterfront Concept Plan
Nature du projet : Plan conceptuel du secteur riverain
Localisation : Rive de la baie d'Elliot
Superficie : environ 12 hectares
Durée : 2002 à 2006

Nature du projet :

En 2001, peu de temps après le tremblement de terre Nisqually, il devient évident que le viaduc de l'autoroute n° 99 doit être remplacé, ainsi que la digue adjacente. La Ville de Seattle profite de ce grand projet de remplacement d'infrastructure routière et maritime pour mettre en place un nouveau concept d'aménagement de la rive de la baie d'Elliot. L'objectif est de créer un plan qui encadrera le développement public et privé des terrains sur une longue période. Le concept comprend trois ouvrages majeurs : une place publique centrale, un jardin de sculptures du Musée d'art de Seattle, ainsi qu'un terminal portuaire accessible au public.

Territoire concerné et durée du processus :

Le territoire visé couvre une zone d'environ 12 hectares sur la berge de la baie d'Elliot. En 2003, le conseil de ville adopte des principes directeurs pour guider les interventions. Le service municipal de l'urbanisme et du développement amorce, par la suite, un processus de consultation publique menant à l'élaboration d'un plan conceptuel. Ce dernier est adopté en 2006 par le conseil de ville.



Alors que la Ville entreprend à nouveau l'examen du secteur riverain central, nous tenons au principe que : [...] les petites idées peuvent être tout aussi ingénieuses que les grandes.

2003 Public Forum Summary

Maîtres d'oeuvre :

Plusieurs paliers de gouvernements ont travaillé de concert à l'élaboration du projet de remplacement du viaduc de l'autoroute n° 99 et de la digue, soit le *Federal Highway Administration*, *State of Washington Department of Transport (WDOT)* *King County*, *Seattle Port Authority* et *City of Seattle*. En parallèle, le service municipal d'urbanisme et de développement a préparé une vision d'ensemble de l'aménagement de la rive de la baie d'Elliott. C'est le service municipal de l'urbanisme et du développement de la Ville de Seattle qui a assumé la responsabilité de la consultation publique.

Principales étapes de la démarche de consultation publique :

ÉTAPE 1 : DÉMARRAGE

2002 Le conseil de ville adopte quatre principes directeurs visant à guider les interventions du secteur : 1) gérer les risques de sécurité liés au viaduc; 2) maintenir une artère fonctionnelle à travers les multiples phases du projet; 3) établir un partenariat pour le financement; 4) retenir un design adapté à chaque quartier avec un impact environnemental minime.

avril - juin 2003 Le service municipal de l'urbanisme et du développement prépare un document de référence qui décrit les conditions existantes, les plans et les politiques applicables au secteur.

ÉTAPE 2 : PROBLÈMES, ENJEUX ET PRIORITÉS

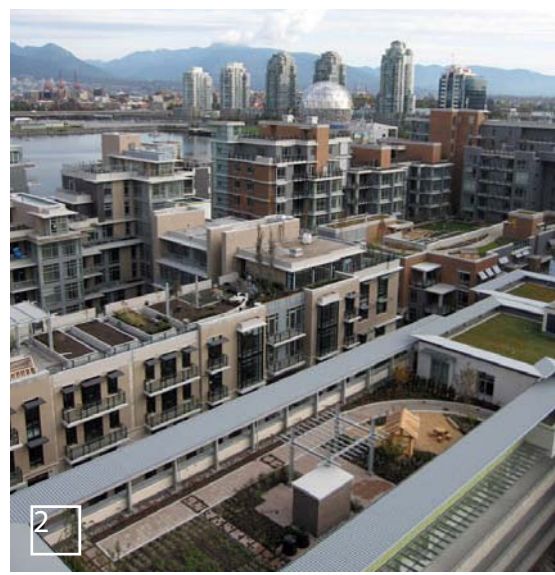
- juin 2003 La *Seattle Design Commission* et la *Seattle Planning Commission*, deux commissions formées respectivement de neuf et quinze membres, commanditent un premier forum public. L'objectif est d'inciter les citoyens à participer à l'aménagement du secteur. La première journée est consacrée à un exercice de réflexion qui vise à faire ressortir les expériences vécues par les personnes qui fréquentent le bord de l'eau. Les aspects positifs et ceux qui ont été négligés sont mis en lumière. Durant la seconde journée, un panel d'experts identifie les défis d'aménagement à partir des expériences des citoyens.
- sept. oct. 2003 Le service municipal de l'urbanisme et du développement classe les résultats issus du premier forum public, en cinq thèmes : 1) le développement économique, le tourisme et le commerce; 2) l'environnement naturel et l'écologie; 3) le transport; 4) le design urbain, l'espace public, la préservation historique, les arts et la culture; 5) le quartier, la communauté, le logement, les services sociaux et l'intendance. Par la suite, cinq groupes de discussion formés d'experts analysent en détail les thèmes pour cerner les opportunités et les obstacles et pour parvenir à des solutions.
- oct. nov. 2003 Les commissaires et des étudiants en architecture dirigent un atelier d'idéation avec les étudiants de la *Center School* située dans le secteur visé par le projet.
- novembre 2003 La *Seattle Design Commission* et la *Seattle Planning Commission* commanditent un second forum public, ouvert à tous. Les représentants des cinq groupes de discussion font part d'un sommaire de leur discussion. Un panel animé par un spécialiste en approche communautaire discute avec le public des conflits et des défis du réaménagement du secteur. Par la suite, le public se divise en cinq groupes d'utilisateurs et chaque groupe définit ses priorités. À la fin de cet exercice, le service municipal de l'urbanisme révisé et précise les principes initiaux.

ÉTAPE 3 : CHARRETTE

- janvier 2004 Le service de l'urbanisme et du développement organise une séance d'orientation pour la prochaine charrette. Un dossier d'information mis à jour ainsi que les documents de références sont fournis aux participants de la charrette.
- février 2004 L'Office municipal de l'environnement et du développement durable tient un forum sur l'environnement naturel de la rive. On y présente des informations détaillées sur les problématiques écologiques en vue de la prochaine charrette.
- Le service de l'urbanisme et du développement organise une charrette de plus de 300 participants (professionnels, groupes communautaires, étudiants et invités de cinq autres pays). Cinq objectifs guident la charrette : 1) identifier des idées visionnaires pour le développement de la berge de Seattle; 2) agrandir la liste d'usages possibles; 3) fournir des intrants créatifs pour le processus de formation du plan; 4) éduquer les gens au sujet des problématiques concernant la rive; 5) jauger l'opinion publique. Vingt-deux propositions d'aménagement résultent de cet exercice.
- avril 2004 Plus de 600 personnes assistent à la présentation publique des résultats de la charrette.

ÉTAPE 4 : CHOIX DE CONCEPTS ET ADOPTION DU PLAN

- juillet 2004 Le service de l'urbanisme et du développement élabore trois concepts d'aménagement alternatifs en se basant sur les travaux de la charrette.
- février à juin 2005 Quatre journées portes ouvertes sont tenues pour informer les citoyens des nouveaux concepts et leur permettre de donner leurs opinions.
- juin 2005 Le *Waterfront Partners Group* est formé d'au moins un représentant de chaque partie prenante. Ce groupe joue un rôle conseil auprès du service de l'urbanisme et du développement de la ville.
- nov. 2005 à janv.2006 Le plan conceptuel est exposé au public dans le hall d'entrée de la tour municipale de Seattle.
- juillet 2006 Le conseil de ville adopte le plan conceptuel.



Nom du projet : Southeast False Creek (SEFC)
Nature du projet : Développement urbain
Localisation : La baie de False Creek (Vancouver)
Superficie : environ 32 hectares
Durée : 1998 à aujourd'hui

Nature du projet :

La Ville de Vancouver a profité des Jeux Olympiques de 2010 pour revitaliser la zone industrielle et commerciale au sud-est de False Creek, en y bâtissant notamment son village olympique durant la première phase des travaux du projet de Southeast False Creek. Au total, le futur quartier de Southeast False Creek proposera 6 200 appartements qui pourront accueillir de 10 000 à 12 000 personnes. La Ville de Vancouver a évoqué clairement sa volonté de réaliser un projet répondant aux impératifs du développement durable. Plus de 10 hectares seront consacrés, sur le site, à des espaces verts, des jardins communautaires ainsi qu'à une promenade linéaire aux abords de la crique. Un centre communautaire, un centre nautique, une école élémentaire, une épicerie et la conservation de cinq bâtiments patrimoniaux, font aussi partie du plan officiel de développement de Southeast False Creek.

Maîtres d'oeuvre :

La Ville de Vancouver est le principal maître d'oeuvre dans la transformation du secteur de Southeast False Creek. Dans le cadre du réaménagement du secteur du village olympique, *Millennium Properties Limited* a assuré la coordination de la construction.



Territoire concerné et durée du processus :

Localisé à 2,5 km au sud-est du centre-ville de Vancouver, le projet Southeast False Creek propose la transformation de 32 hectares de friche industrielle. La Ville de Vancouver en possède plus de 20 hectares, alors que des propriétaires privés détiennent 12 hectares. Les consultations publiques liées à l'évolution de ce projet se sont essentiellement déroulées de 1997 à 2004 jusqu'à l'adoption du plan de développement. Par la suite, la population a été tenue informée régulièrement sur la mise en œuvre du village olympique, première phase d'aménagement du site.

Plans et études antérieurs :

- False Creek Policy Broadsheets (1988)
- Clouds of Change Report (1990)
- Central Area Plan (1991)
- Greenways Plan (1992)
- Vancouver's City Plan (1995)
- Policies for Artist Live-Work Studios (1995)
- Work-Live in Vancouver Policy (1996)
- False Creek Flats Preliminary Concept Plan (1996)
- Vancouver's Transportation Plan (1997)
- Visions, Tools and Targets : Environmentally Sustainable Development Guidelines for Southeast False Creek (1998)
- Southeast False Creek Policy Statement (1999)
- Southeast False Creek Preliminary Development Plan (2003)

Principales étapes de la démarche de consultation publique :

ÉTAPE 1 : ÉLABORATION DE LA VISION D'AMÉNAGEMENT DU SEFC (1990-2003)

- 1990 Dès le début des années 1990, la Ville de Vancouver évoque la nécessité de transformer le territoire de Southeast False Creek en un quartier mixte et soutient que ce projet doit devenir un modèle en terme de développement durable.
- 1997 À partir de 1997, la Ville de Vancouver rassemble des professionnels de l'aménagement, les propriétaires terriens des sites adjacents, des résidents, des groupes d'intérêts et des universitaires afin de l'aider à concevoir le Southeast False Creek Policy Statement (1999). Pour ce faire, un groupe de professionnels a été mis en place et plusieurs portes ouvertes et ateliers de travail ont été réalisés afin d'informer la société civile et de recueillir les opinions.
- 2003 Le service d'urbanisme de la Ville de Vancouver complète, en 2003, l'élaboration d'un plan préliminaire d'aménagement.

ÉTAPE 2 : CONFECTION DU PLAN D'AMÉNAGEMENT (2003-2005)

Cette deuxième étape du processus de consultation publique visait à consulter la population et les professionnels de l'aménagement sur les problèmes et les opportunités découlant du plan préliminaire de développement. Elle s'est achevée avec la publication du plan officiel de développement de Southeast False Creek.

- mai
2003 **Première soirée portes ouvertes**
Lors de la première soirée portes ouvertes, le grand public a été invité à venir donner son opinion sur le plan d'aménagement préliminaire préparé par le département d'urbanisme de la Ville de Vancouver.
- juin
2003 **Trois forums publics**
Une série de trois forums publics thématiques portant sur les enjeux reliés aux espaces verts, au développement durable et au design urbain, ont été organisés par la Ville de Vancouver dans le but de recueillir les idées et de profiter de l'expertise de différents acteurs de la société civile.
- juillet
2003 **Atelier de design**
Une trentaine de professionnels en design urbain, incluant des architectes, des designers de paysages, des urbanistes et des représentants de la communauté d'affaires ont été invités à commenter le plan de développement préliminaire proposé par la municipalité lors d'un atelier de travail.
- Portes ouvertes de rétrospective**
Une journée portes ouvertes a été organisée afin de faire le point sur la première étape de consultation publique. Cela a permis de présenter à la population les modifications qui devaient être apportées au plan de développement préliminaire.

février 2004 **Portes ouvertes**
Deux soirées portes ouvertes ont été organisées afin de présenter les changements apportés au plan préliminaire à la suite des consultations publiques de 2003 et de recueillir les commentaires du public sur ces nouvelles propositions.

octobre 2004 **Portes ouvertes, 2e série**
Lors de la seconde série de portes ouvertes, l'équipe de planificateurs urbains de la Ville de Vancouver a invité la population à donner son point de vue sur le *Urban Design Framework* qui lui a été présenté.

Adoption du Plan de développement.

octobre 2005 **Session d'information publique**
Présentation publique du plan de développement et séance d'information sur la morphologie du site et le design des places publiques.

Présentation à la population des modifications faites à la suite des consultations publiques de 2003 et 2004.

Annnonce du début du premier chantier du village olympique et fin du processus de consultation.

ÉTAPE 3 : CHANGEMENTS RÉGLEMENTAIRES (2006) - L'INFORMATION DU PUBLIC

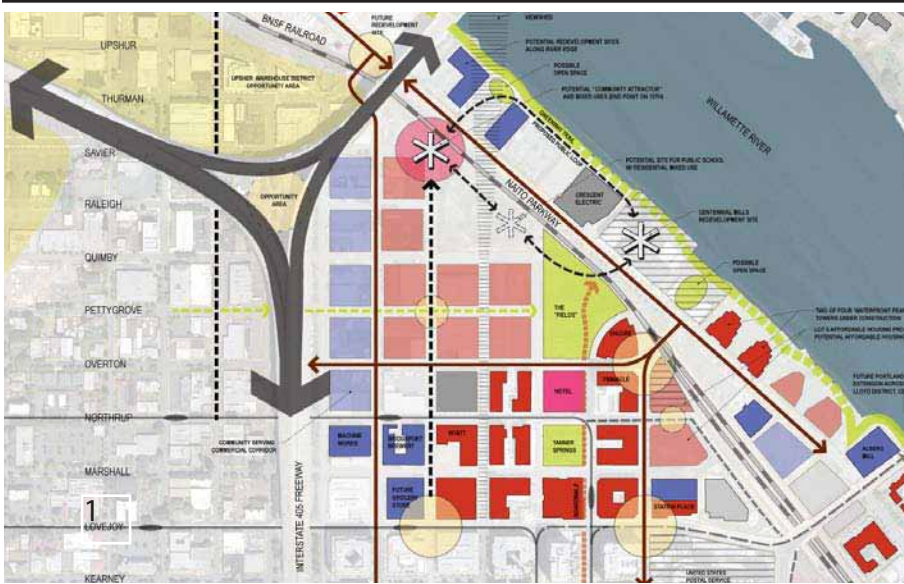
Le public a été tenu informé régulièrement des modifications que la Ville comptait effectuer sur l'espace réservé au village olympique. Durant l'année 2006, les séances d'information ont porté sur l'aménagement du domaine public, sur l'identité architecturale des principaux bâtiments du village olympique et sur les changements de zonages en général.

février 2006 **Deux séances d'information**
Deux séances d'information ont permis de faire un rappel historique et de présenter le design des espaces et des voies publiques. Les aménagistes de la Ville ont aussi pu présenter aux citoyens les diverses ambiances qu'ils souhaitaient créer sur le site.

mars à sept 2006 **Portes ouvertes**
La deuxième série de portes ouvertes a permis aux architectes et aux designers de présenter en détail l'architecture de plusieurs bâtiments résidentiels prévus entre la première et la deuxième avenue.

Lors de la troisième série de portes ouvertes, les aménagistes de la Ville de Vancouver ont invité les citoyens à venir s'informer sur les composantes du projet.

La dernière portes ouvertes a permis au service d'urbanisme de présenter l'implantation, la morphologie et les caractéristiques environnementales de trois bâtiments qui seront construits à l'est du village olympique.



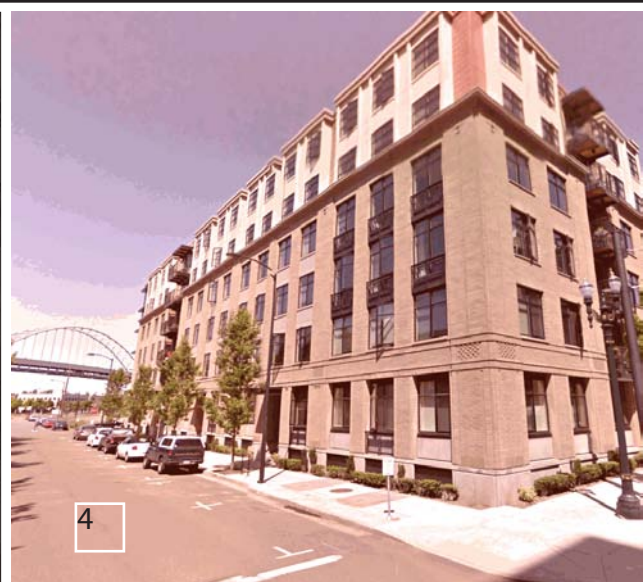
Nom du projet : North Pearl District Plan
Nature du projet : Développement urbain
Localisation : Rive de la rivière Willamette (Portland)
Superficie : environ 0,5 km²
Durée : 2006 à 2008

Nature du projet :

Au début des années 80, l'état déclinant du secteur industriel dans le *River District* offre une occasion à la municipalité d'intervenir afin de repeupler la ville centre de Portland. Le service municipal d'urbanisme et de développement durable entreprend donc une démarche à long terme afin de revitaliser le secteur. Dans cette démarche, le *North Pearl District Plan* (NPDP) encadre le sous-secteur de l'ancienne gare de triage *Hoyt Street Yards*. L'objectif du NPDP est de créer un ensemble de dispositions visant à régir les investissements, ainsi que le développement public et privé sur le site. Le plan propose un design urbain, un concept de développement, ainsi que des politiques en matière de développement communautaire, de développement durable et de transport multimodal.

Territoire concerné et durée du processus :

D'octobre 2006 à mai 2008, le service municipal d'urbanisme et de développement durable de Portland a mené des exercices de consultation publique sur l'ancienne gare de triage *Hoyt Street Yards* longeant la rivière Willamette.



Maîtres d'oeuvre :

Processus de collaboration entre le *Bureau of Planning and Sustainability*, le *Portland Department of Transportation (PDOT)*, le *Portland Development Commission (PDC)*, des comités de quartiers, des promoteurs et divers groupes intéressés par le projet de réaménagement urbain.

Plans et études antérieurs :

- Downtown Plan (1972)
- Northwest Triangle Study (1984)
- Central City Plan (1988)
- River District Plan (1995)
- River District Design Guidelines (1996)
- Hoyt Street Properties Development Agreement with the City of Portland (1998)
- Pearl District Development Plan (2001)
- North of Lovejoy Project (2005)

Principales étapes de la démarche de consultation publique :

ÉTAPE 1 : DÉMARRAGE (2006)

Automne
2006

Un comité consultatif (*Project Advisory Group*) est mis sur pied pour réagir aux propositions émises par le service municipal d'urbanisme et de développement durable. Il se compose d'une vingtaine de citoyens membres de groupes communautaires, de commerçants, de résidents, dont certains ont une expertise en architecture, en design urbain et en développement durable. Toutes les rencontres du comité consultatif sont ouvertes au public.

En préparation à l'élaboration du plan, le service d'urbanisme et de développement durable et le comité consultatif analysent le cadre des politiques existantes. Ils étudient également l'utilisation actuelle des lots, le design urbain et la réglementation en transport. L'objectif de l'exercice est de faire un état des lieux et d'évaluer la pertinence des politiques en vigueur.

novembre
2006

Le service d'urbanisme et de développement durable invite le comité consultatif et le public à participer à une visite commentée des lieux, pour une meilleure compréhension des enjeux du district, de son paysage et des divers points de vue de la communauté. La promenade à pied est ponctuée de courtes haltes à certains lieux d'intérêt qui sont parfois commentées par des experts. Une première réunion d'information publique est tenue avec les membres du comité consultatif, l'équipe du service d'urbanisme et de développement durable, et la *Planning Commission*. Cette dernière donne son avis au conseil municipal sur toute proposition qui touche directement à un objectif ou à une politique liée au plan de la ville. La *Planning Commission* doit tenir des audiences à la fin du processus de consultation sur la version définitive du plan.

ÉTAPE 2 : ANALYSE ET CONCERTATION (2006 - 2007)

Par la suite, le service d'urbanisme et de développement durable rencontre les promoteurs opérant dans le district. L'équipe prend connaissance de leurs plans directeurs, qui démontrent le mode dans lequel ceux-ci souhaitent développer leurs propriétés. La plupart des idées proposées dans les plans directeurs se basent sur des hauteurs et des densités qui dépassent les limites autorisées par le règlement de zonage. Le service se familiarise avec les plans, ce qu'ils offrent à la communauté et leurs interrelations.

Ensuite, l'équipe du service d'urbanisme évalue l'opinion de la communauté quant à un modèle de développement plus dense ainsi que les principes de design urbain qui permettraient de mettre en œuvre ce type de modèle avec succès. Le comité consultatif est généralement ouvert à plus de hauteur et de densité. Toutefois, il recommande de nouvelles dispositions de « bonus de hauteur et de densité » pour garantir, en échange de celles-ci, un gain public comme la préservation d'immeubles patrimoniaux, la création de logements familiaux, la construction d'écoles publiques, d'un centre communautaire, ou d'une garderie.

La ville de Portland est reconnue pour la mise en œuvre progressive de solutions durables en matière de développement urbain. Néanmoins, la plupart de ses plans d'occupation des sols n'abordent pas ou peu la question. Ainsi, pour le NPDP, le service d'urbanisme crée un sous-comité d'experts. Son mandat est de conseiller le service en ce qui a trait à l'intégration du développement durable dans tous les volets du plan.

ÉTAPE 3 : CHARRETTE (2007)

septembre
2007

À partir de son travail d'analyse et de concertation, le service d'urbanisme crée des scénarios alternatifs de design urbain et de développement. Une charrette de deux jours est tenue pour raffiner les scénarios. Celle-ci est animée par une architecte d'une firme privée et les membres du comité consultatif, des résidents, des membres de la *Design Commission* ainsi que des élus y ont participé.

En se basant sur le scénario élaboré durant la charrette, le service d'urbanisme entreprend une étude de déplacements pour vérifier si le réseau de transport pourrait soutenir le développement proposé sur une période de vingt ans. Ils définissent aussi les améliorations nécessaires au système de transport pour répondre aux besoins de la nouvelle communauté.

ÉTAPE 4 : AUDITIONS PUBLIQUES (2007 - 2008)

novembre
2007

Une journée portes ouvertes est tenue pour informer les citoyens et leur permettre de donner leurs opinions sur les concepts retravaillés et les objectifs.

février
2008

Deux avis publics annonçant la tenue d'auditions publiques par la *Planning Commission* et par la *Design Commission* sont envoyés à environ 800 personnes. Les propriétaires du secteur sont aussi avisés et plusieurs articles paraissent dans les journaux locaux. Le NPDP est rendu public pour permettre aux citoyens d'en prendre connaissance.

mars
2008

Les auditions publiques et la révision du plan par les deux commissions ont lieu. L'adoption du NPDP est recommandée.

Communication :

Au cours du développement du NPDP, le service municipal d'urbanisme et de développement de Portland a créé un site Internet pour faire un suivi public du projet. On y annonçait les réunions du comité consultatif, les journées portes ouvertes, la charrette, les séances d'information, les séances de travail, et les auditions avec les commissions de culture, de design et d'urbanisme. Le site Internet a également servi à diffuser les ordres du jour du comité consultatif, les procès-verbaux, les rapports de projet et les autres documents de référence.

Suivi :

En novembre 2008, le conseil municipal de Portland adopte le *North Pearl District Plan* et les changements au code de zonage qui en résultent sont en vigueur depuis le 5 décembre 2008.

TABLE DES IMAGES (DROITS D'UTILISATION)

LYON CONFLUENCE

Image 1 : Lyon Confluence (2009) (c) DESVIGNE Conseil - JP Restoy pour SPLA Lyon Confluence

Image 2 : La Confluence (c) DEPAULE / ASYLUM / PAD pour Lyon Confluence 22/05/2006

Image 3 : LC - Ilots B ou "Lyon Islands" (c) J.Boucherat (SPLA Lyon Confluence) 30/04/2010

Image 4 : LC - Place nautique (c) J.Boucherat (SPLA Lyon Confluence) 27/04/2010

Image 5 : LC - Ilots B ou "Lyon Islands" (c) J.Boucherat (SPLA Lyon Confluence) 30/04/2010

Image 6 : LC - Ilots B ou "Lyon Islands" (c) J.Boucherat (SPLA Lyon Confluence) 23/03/2010

EAST BAYFRONT

Image 1 : Waterfront Toronto

Image 2 : Waterfront Toronto

Image 3 : Waterfront Toronto

Image 4 : Jimmy Paquet Cormier

SEATTLE CENTRAL WATERFRONT CONCEPT PLAN

Image 1 : Stephanie Bower, Ville de Seattle

Image 2 : Ville de Seattle

Image 3 : Google Earth

Image 4 : Ville de Seattle

SOUTHEAST FALSE CREEK

Image 1 : Ville de Vancouver

Image 2 : Ville de Vancouver

Image 3 : Ville de Vancouver

Image 4 : Ville de Vancouver

NORTH PEARL DISTRICT

Image 1 : Ville de Portland

Image 2 : Google Street View

Image 3 : Bing Map

Image 4 : Google Street View

MÉDIAGRAPHIE

LYON CONFLUENCE

Benoît Bardet. Entretien téléphonique, 11 février et 23 mars 2010.

Charte de la participation du Grand Lyon, juillet 2003. [Lyon, Rhone-Alpes] : (En-ligne) Page consultée : http://www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/Pdf/vie_democratique/charte_part.pdf [8 mars, 2010].

Communauté urbaine du Grand Lyon. Charte de la participation, rapport annuel de 2003 à 2008, [Lyon, Rhone-Alpes] : (En-ligne) Page consultée : http://www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/Pdf/vie_democratique/charte_participation_bilan07.pdf [8 mars, 2010].

SEM Lyon Confluence, Lyon Confluence 1998/2002 : Une démarche de concertation continue, synthèse [Lyon, Rhone-Alpes] (En-ligne) Page consultée : http://www.lyon-confluence.fr/data/doc_contextuel/Bilan_synthetique_de_la_concertation__2002_.pdf [8 mars, 2010].

SEM Lyon Confluence, Historique du projet Lyon Confluence. [Lyon, Rhone-Alpes] : (En-ligne) Page consultée : http://www.lyon-confluence.fr/data/doc_contextuel/061114_historique_projet_lc.pdf [8 mars, 2010].

EAST BAYFRONT

Andrea Kelemen. Entretien téléphonique, 5, 21 et 26 mai 2010.

City of Toronto, Public Consultation Report, [Toronto, Ontario] : avril 200. (En-ligne) Page consultée : http://www.toronto.ca/planning/pdf/waterfront_cip_consultation_23april08.pdf [17 mai, 2010].

Waterfront Toronto, Waterfront Revitalization Corporation Public Consultation and Participation Strategy, [Toronto, Ontario] : Summer 2002. (En-ligne) Page consultée : http://www.waterfronttoronto.ca/get_involved/public_consultation [17 mai, 2010].

Waterfront Toronto & the City of Toronto, East Bayfront Precinct Planning, Environmental Assessment Study Guide, [Toronto, Ontario] : décembre 2003. (En-ligne) Page consultée : <http://www.waterfronttoronto.ca/dbdocs/447a6f930464a.pdf> [17 mai, 2010].

Waterfront Toronto & the City of Toronto, Toronto Waterfront Revitalization Task Force Report, Fung Report. [Toronto, Ontario] : Mars, 2000 (En-ligne) Page consultée : http://www.toronto.ca/waterfront/fung_report.htm [20 mai, 2010].

Waterfront Toronto & the City of Toronto, Central Waterfront Secondary Plan. [Toronto, Ontario] : 16 avril 2003 (En-ligne) Page consultée : http://www.toronto.ca/waterfront/cwp_2006.htm [20 mai, 2010].

Waterfront Toronto & the City of Toronto, East Bayfront Class Environmental Assessment Master Plan, [Toronto, Ontario] Janvier 2006 (En-ligne) Page consultée : http://www.waterfronttoronto.ca/east_bayfront/planning_the_community.

Waterfront Toronto & Lura consulting, East Bayfront Precinct Planning, Draft Summary of Public Forum 1, [Toronto, Ontario] octobre 2003 (Version en ligne supprimée).

Waterfront Toronto & Lura consulting East Bayfront Precinct Planning, Draft Summary of Public Forum 2, [Toronto, Ontario] décembre 2003 (Version en ligne supprimée).

Waterfront Toronto & Lura consulting East Bayfront Precinct Planning, Draft Summary of Public Forum 3, [Toronto, Ontario] mars 2004 (Version en ligne supprimée).

Waterfront Toronto & Lura consulting East Bayfront Precinct Planning, Draft Summary of Public Forum 4, [Toronto, Ontario] février 2005 (Version en ligne supprimée).

SEATTLE CENTRAL WATERFRONT CONCEPT PLAN

City of Seattle. Resolution Number : 30497, [Seattle, Washington] : 15 juillet, 2002. (En-ligne) Page consultée : <http://clerk.ci.seattle.wa.us/~public/RESN1.htm> [12 mai, 2010].

Department of Planning and Development, Mayor's Recommendations : Seattle's Central Waterfront Concept Plan, [Seattle, Washington] : 29 juin, 2006. (En-ligne) Page consultée : http://www.seattle.gov/dpd/cms/groups/pan/@pan/@plan/@proj/documents/web_informational/dpds_008309.pdf [13 avril, 2010].

Seattle Design Commission & Seattle Planning Commission. Central Waterfront : Planning for the Future, [Seattle, Washington] : 17 février, 2004. (En-ligne) Page consultée : <http://www.seattle.gov/planningcommission/docs/WFJointReportFINAL5.pdf> [12 mai, 2010].

SOUTHEAST FALSE CREEK

Southeast False Creek : Toward a sustainable urban community and major waterfront park A SUMMARY OF PUBLIC CONSULTATION INPUT FOR THE OFFICIAL DEVELOPMENT PLAN PROPOSAL, automne 2003. (En-ligne) Page consultée : <http://vancouver.ca/commsvcs/southeast/public/pdf/newsletter03fall.pdf> [18 mai, 2010].

Southeast False Creek (SEFC) City Lands Official Development Plan (ODP) Proposal SEFC Kick Off Event, mai 2003. (En-ligne) Page consultée : <http://vancouver.ca/commsvcs/southeast/public/pdf/kickoff03may24.pdf> [19 mai, 2010].

Southeast False Creek (SEFC) City Lands Official Development Plan (ODP) Proposal, Wrap Up Event, [Vancouver, Colombie Britannique] juillet 2003. (En-ligne) Page consultée : <http://vancouver.ca/commsvcs/southeast/public/pdf/wrapup03jul19.pdf> [19 mai, 2010].

Southeast False Creek, Public Information Session, 12 octobre 2005. (En-ligne) Page consultée : <http://vancouver.ca/commsvcs/southeast/public/05oct12/index.htm> [19 mai, 2010].

Southeast False Creek Public Open House on Public Realm, 22 & 25 mars 2006. (En-ligne) Page consultée : <http://vancouver.ca/commsvcs/southeast/public/06mar22+25/index.htm> [19 mai, 2010].

Southeast False Creek, Public Open House - Rezoning Applications, 29 avril 1 mai 2006. (En-ligne) Page consultée : <http://vancouver.ca/commsvcs/southeast/public/06apr29+may1/index.htm> [19 mai, 2010].

Southeast False Creek Public Open Houses on Rezoning Application: Sub-Area 2A, 2, 19, 23, août 2006. (En-ligne) Page consultée : <http://vancouver.ca/commsvcs/southeast/public/06aug2+19+23/index.htm> [19 mai, 2010].

Thor kuhlmann. Entretien téléphonique, 28 mai 2010.

NORTH PEARL DISTRICT

Bureau of Planning, North of Lovejoy Project, [Portland, Oregon] : mars 2005. (En-ligne) Page consultée : <http://www.portlandonline.com/bps/index.cfm?c=34248&a=146491> [22 avril, 2010].

Bureau of Planning & Portland Development Commission, Urban Design & Development Charette Summary, [Portland, Oregon] 21 novembre, 2007. (En-ligne) Page consultée : https://scholarsbank.uoregon.edu/xmlui/bitstream/handle/1794/9287/Portland_North_Pearl_District_Design_Charette.pdf?sequence=1 [20 mai, 2010].

Bureau of Planning, NPDP - State Wide Planning Goals Findings, [Portland, Oregon] : 2008.

Bureau of Planning, North Pearl District Plan, [Portland, Oregon] : 8 décembre 2008. (En-ligne) Page consultée : <http://www.portlandonline.com/bps/index.cfm?a=268304&c=34248> [5 mai, 2010].

Doss, Troy Alan. North Pearl District Plan, 21 mai 2010.

Doss, Troy Alan. Entretien téléphonique, 20 mai 2010.

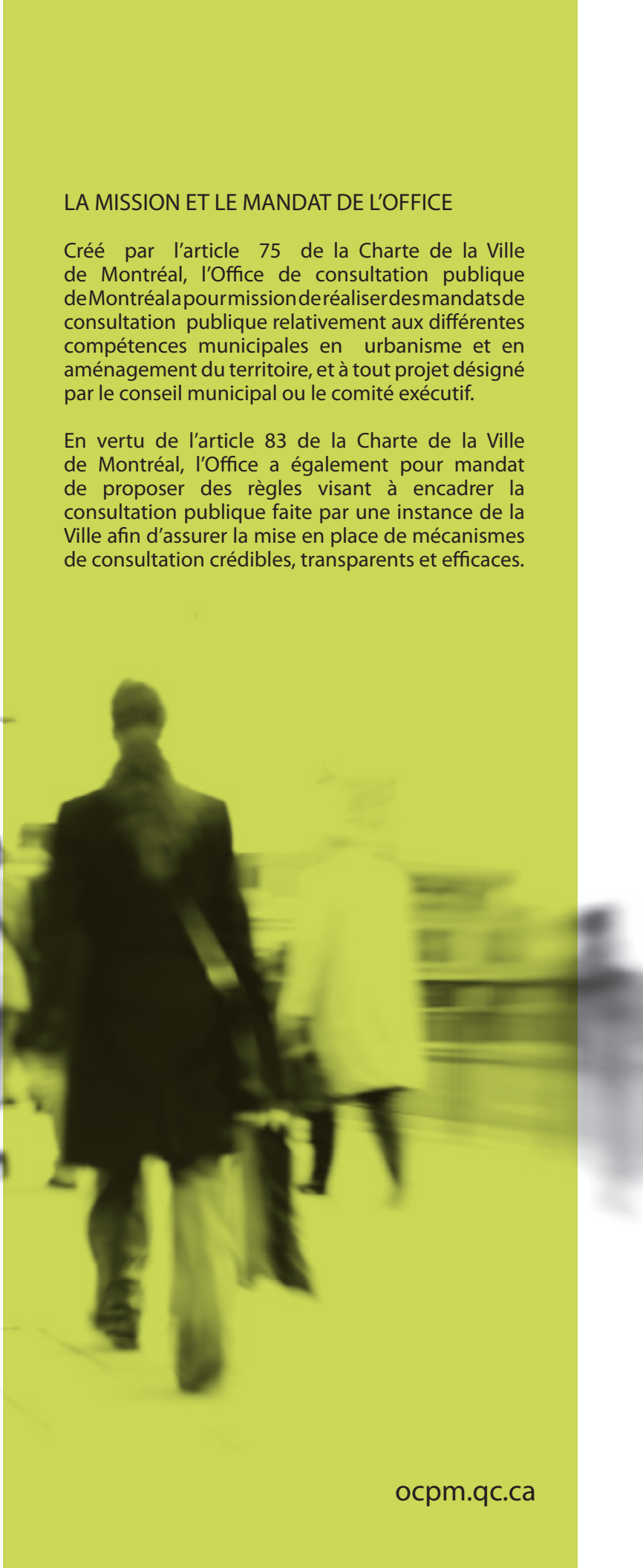
Korn, Peter. « Parents call for a Pearl with room for kids to grow ». Portland Tribune (En ligne). 4 mars 2008. Page consultée : http://www.portlandtribune.com/news/story.php?story_id=120458218485970600 [28 mai, 2010].



LA MISSION ET LE MANDAT DE L'OFFICE

Créé par l'article 75 de la Charte de la Ville de Montréal, l'Office de consultation publique de Montréal a pour mission de réaliser des mandats de consultation publique relativement aux différentes compétences municipales en urbanisme et en aménagement du territoire, et à tout projet désigné par le conseil municipal ou le comité exécutif.

En vertu de l'article 83 de la Charte de la Ville de Montréal, l'Office a également pour mandat de proposer des règles visant à encadrer la consultation publique faite par une instance de la Ville afin d'assurer la mise en place de mécanismes de consultation crédibles, transparents et efficaces.



OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

Cours Mont-Royal
1550, rue Metcalfe
Bureau 1414
Montréal (Québec)
H3A 1X6

Téléphone : 514 872-3568
Télécopieur : 514 872-2556
ocpm@ville.montreal.qc.ca

ocpm.qc.ca