

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

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

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

CONFÉRENCE DE CLÔTURE :
LES DÉFIS URBANISTIQUES RELIÉS DÉVELOPPEMENT DE 20 000 LOGEMENTS AU
CROISEMENT DES AUTOROUTES 15 ET 40

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

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 23 JANVIER 2020

CONFÉRENCE DE CLÔTURE :

LES DÉFIS URBANISTIQUES RELIÉS AU DÉVELOPPEMENT DE 20 000

LOGEMENTS AU CROISEMENT DES AUTOROUTES 15 ET 40 :

M. Gérard Beaudet, urbaniste émérite et professeur titulaire de l'Université de Montréal..... 1

PÉRIODE DE QUESTIONS:

M. Francis Lapierre 16

Mme Djemila Hadj-Hamou..... 17

M. Kenny Harrouche 19

M. Michael Shafter 20

Mme Karine Rajko..... 21

AJOURNEMENT

CONFÉRENCE DE CLÔTURE :
LES DÉFIS URBANISTIQUES RELIÉS AU DÉVELOPPEMENT DE 20 000 LOGEMENTS AU
CROISEMENT DES AUTOROUTES 15 ET 40

5

M. AKOS VERBOCZY, animateur :

10 Nous avons avec nous monsieur Gérard Beaudet, est-ce qu'on peut l'accueillir. Bonjour. Alors monsieur Beaudet est urbaniste émérite et il vient nous parler de ses principaux intérêts qui sont la recherche d'un patrimoine, la régénération urbaine. Et vous avez écouté les gens, alors peut-être vous voulez donner votre petite opinion.

M. GÉRARD BEAUDET :

15

J'ai bien des choses à dire. D'abord, merci pour l'invitation. Ce qu'on m'a demandé de faire essentiellement, c'est de souligner certains des grands enjeux qui vont bien au-delà du site de l'hippodrome et des voisinages immédiats. En fait, c'est l'ensemble du secteur Namur-De la Savane qui m'a été proposé. Et ce que je vais faire, c'est essentiellement identifier un certain nombre d'enjeux de base qui me semblent des incontournables.

20

Ça serait tentant de se dire : on a un grand site, plus grand que beaucoup des sites qui ont été mis en valeur au cours des dernières décennies à Montréal, donc on pourrait s'en contenter et on pourrait suivre la recommandation, il faut coudre les abords de ce site-là avec ce qu'il y a autour et on va faire un bel écoquartier.

25

Moi, je pense que c'est beaucoup plus complexe que ça. C'est un territoire qui est extrêmement ingrat. C'est un territoire qui est un héritage. Tantôt, on me disait : « On a un beau secteur vacant. » J'ai dit : « Oui, il y a un terrain vacant, mais ce terrain vacant il a un, une histoire et deux, il a une position dans l'espace géographique. » Il n'est pas banal, il n'est pas neutre, ce

30

n'est pas une tabula rasa. C'est quelque chose qui est porteur, notamment, d'une certaine inertie. Et je pense qu'il faut être conscient de ce genre de réalité.

35 Et donc, comment donner de l'urbanité à un territoire qui en manque passablement. Si vous avez fait l'expérience de vous balader à pied dans le secteur, surtout aux abords de la tranchée, c'est absolument décourageant comme environnement. C'est un territoire ravagé. C'est un territoire qui incarne les plus mauvais côtés de la manière dont on a construit la ville depuis cinq ou six décennies. C'est aussi simple que ça.

40 Évidemment, on sait comment faire. On a plein d'ouvrages qui nous disent : « Voilà, si vous voulez faire un bel écoquartier, il y a des recettes. » Il y a évidemment des auteurs chouchous, Jan Gehl, actuellement, on ne jure que par Jan Gehl, mais ça ne donne pas des projets ces histoires-là. Ça donne des modus operandi. Ça nous dit : voilà, le genre de choses auxquelles on devrait faire attention, voilà le genre de choses auxquelles on ne porte pas
45 suffisamment attention d'habitude et qui peuvent avoir des effets de retour qui peuvent être assez désagréables. Mais ce n'est pas une solution.

50 On a beaucoup parlé des écoquartiers. Au Québec, on ne sait pas faire des écoquartiers, point à la ligne. On ne sait pas faire un écoquartier. Parce qu'un écoquartier en Europe, c'est d'abord un processus. Ce n'est pas un résultat, ce n'est pas un produit, ce n'est pas un paysage, ce n'est pas des cadres bâtis, c'est un processus. Quatre, cinq, six, sept ans où les acteurs participants sont tous mobilisés et doivent tous accepter de jouer le jeu jusqu'au bout. On l'a souligné tantôt, quand les règles du jeu se relâchent, en règle générale, ça se met à dérapier. Et même dans les plus beaux exemples européens, il y a des dérapages. Parce qu'effectivement,
55 c'est très exigeant de vivre en écoquartier, c'est très demandant.

60 On y entre à un moment donné de son cycle de vie, on ne reste pas toujours assis sur son cycle de vie. Et donc, nos rapports à l'espace, nos rapports aux voisins, nos rapports au travail changent et il faut être capable d'assumer toutes ces dimensions-là. Et donc, pour moi c'est extrêmement important.

65 Mais l'autre élément qui pour moi est essentiel, c'est de comprendre le territoire. C'est un territoire qui est relativement vaste, c'est un territoire qui présente des attributs très, très différents. C'est un territoire évidemment, royaume de l'automobile, ça va de soi. Il s'agit de se balader ou de regarder une photo aérienne, ça tombe sous le sens.

70 C'est un territoire qui, par ailleurs, est en transformation actuellement et malheureusement, sans aucune vision d'ensemble. Qu'on regarde le schéma de la communauté métropolitaine ou qu'on regarde le schéma de l'agglomération de Montréal, qu'on regarde les exercices faits par Montréal présentement, il n'y a pas de vision. Il n'y a que des opportunités qu'on essaie de saisir. Dans certains cas, au grand déplaisir de beaucoup de gens – je pense entre autres à Royalmount avec tous les aspects très critiquables de ce projet-là, mais je pense aussi à d'autres projets où, par exemple, le Triangle, il a fallu ramer fort pour régler certains problèmes, notamment en matière de scolarité.

75 On manque de vision et ce qu'on voit présentement, c'est qu'alors que le schéma métropolitain a laissé la porte ouverte à peu près à n'importe quoi, alors que le schéma de Montréal semblait tout orienté vers un espèce de statu quo sur les grandes vocations. Là, actuellement, c'est la fonction résidentielle qui est en train d'émerger le plus fortement. Et
80 essentiellement, en fonction des perspectives de marché que perçoivent les promoteurs. Il n'y a pas une analyse globale situationnelle par rapport aux besoins collectifs des Montréalais. Il y a des réponses de marché par des promoteurs qui se positionnent sur le marché. Et on ne peut pas faire des projets urbains, on ne peut pas faire des projets de quartier avec cette méthode-là.

85 Le privé a sa place. Le privé aura toujours sa place. On est dans une économie de marché, mais on ne peut pas laisser le privé assumer le leadership, à moins qu'on veuille se taper un autre Griffintown. Et ça, malheureusement, je pense que c'est le risque qu'on court toujours aujourd'hui et notamment, parce qu'il y a des enjeux qui sont tellement importants, qu'on se demande si on va prendre le temps de bien les cerner pour bien répondre à ces enjeux-là.

90

95 Bon, la question de l'automobile, c'est majeur. La question de la congestion d'un secteur, c'est le coeur de la congestion métropolitaine. Puis les données qui sont sorties depuis le début du mois de janvier sur l'étalement urbain et sur l'absence de progrès significatif en termes de transport collectif, ça devrait nous inquiéter. Parce qu'on nous dit que même dans les quartiers très bien desservis, ça ne va pas si bien que ça en transport collectif et l'auto se porte très bien.

100 Peut-être qu'il y a un effet générationnel qui va nous amener un baume sur tout ça éventuellement, mais je serais très réservé par rapport à ça. Je ne ferais pas une grosse gageure sur cet effet générationnel.

105 Et donc, il y a un certain nombre d'éléments déterminants et il y a des enjeux, il y a des défis, par exemple changer l'image du quartier. Je ne peux pas croire qu'on pourrait s'accommoder de venir insérer à différents endroits des ensembles résidentiels en se contentant du statu quo pour le reste. Je veux dire, passer de la station de métro à ici, c'est particulièrement pénible. Et je pense qu'on ne peut pas, comme citoyen, on ne peut pas comme professionnel, on ne peut pas comme élu se satisfaire de ce genre de condition là.

Il faut que les choses changent et il faut qu'elles changent beaucoup.

110 Et à cet égard-là, j'ai de longue date eu la propension comme urbaniste à toujours me méfier des quartiers, des secteurs, des morceaux de ville qui nous résistent. Il y a eu, en 1970, une tentative par un très gros promoteur immobilier d'acheter le site et de le transformer, notamment avec une vocation commerciale de tours à bureaux et d'équipements commerciaux. Ça ne s'est pas fait. Le site est en jachère aujourd'hui, 50 ans plus tard. Or, pendant ces 50 ans-
115 là, il y a plein de choses qui se sont faites sur le territoire de Montréal ou dans les agglomérations autour de Montréal. Et là, j'exclus Laval, j'exclus Longueuil où ça brasse et ça bouge énormément.

120 Comment se fait-il qu'un secteur dont on nous dit, dans beaucoup de milieux, y compris dans les milieux de l'urbanisme, qu'il est absolument stratégique parce que localisé en plein coeur

de l'agglomération métropolitaine de Montréal, soit encore dans cet état-là 50 ans après qu'un promoteur sérieux ait tenté sa chance sur le dossier et que plein d'autres projets aient été réalisés?

125 Évidemment, on pourrait me dire : « Ah, vous savez, la conjoncture économique. » Bien oui, la conjoncture économique était là pour tout le monde. On pourrait dire : « Oui, vous savez, il y avait une activité. » Mais oui, mais on a fermé plein de terrains de golf depuis 30 ans puis on a transformé des terrains de golf en projets immobiliers un peu partout.

130 Donc tous les arguments qu'on pourrait invoquer pour nous dire : « Dans ce cas-là en particulier, voilà pourquoi ça n'a pas marché », en règle générale, ils ne tiennent pas la route, parce que les mêmes arguments ne peuvent pas être invoqués pour expliquer pourquoi ailleurs ça a marché dans les mêmes circonstances. Et donc, ça, c'est pour moi un élément qui est fondamental.

135 Ce site n'est pas si extraordinaire que ça. Ce site n'est pas doté de potentiel aussi considérable. Et pourquoi? Tout simplement à cause de l'histoire. C'est l'histoire qui a produit ce site et l'histoire nous a légué un héritage qui est, à bien des égards, empoisonné. Et pourquoi ça s'est fait? Tout simplement parce que quand l'urbanisation de Montréal s'enclenche à vitesse grand V à compter de la fin XIX^e, début XX^e siècle, il y a des poussés d'urbanisation qui se font un petit peu partout.

140 Et le secteur qui nous intéresse ici est un espèce de délaissé, c'est un espèce de *no man's land* qui est resté orphelin d'urbanisation, alors que les quartiers se sont tous développés
145 selon une logique qui a fait que tous les quartiers – que ce soit Ville Mont-Royal, que ce soit Saint-Laurent, que ce soit Côte-des-Neiges – ont poussé leur périphérie de plus en plus loin jusqu'à ce qu'on atteigne un espace qui posait des problèmes. Et là, les périphéries se sont stabilisées. Et donc, on a trou dans les trames d'urbanisation.

150 Et qu'est-ce qui est arrivé dans ce trou-là? Évidemment, deux voies de circulation qui
annonçaient l'avenir, Décarie et le chemin de la Côte-de-Liesse, des insertions industrielles parce
qu'il y avait deux corridors ferroviaires – donc du côté de Saint-Laurent, des grosses usines qui
s'installent – et en 1944, la Ville de Mont-Royal vient glisser là-dedans son parc industriel. Le
premier parc industriel de la banlieue dans la grande région de métropolitaine de Montréal, le parc
155 industriel d'après-guerre, qui n'est absolument pas une extension de Ville Mont-Royal, c'est juste
un vecteur de recettes fiscales. Ce n'est rien d'autre que ça pour Ville Mont-Royal son parc
industriel, c'est des rentrées d'argent considérables.

160 Et donc, on a une vocation qui n'a rien à voir avec ce qui se passe autour, qui n'est
surtout pas le lieu de travail des populations immédiatement périphériques. Parce qu'après la
Deuxième Guerre mondiale, ce rapport domicile-travail il éclate complètement. Et donc, on a
effectivement un *no man's land*.

165 Et ce *no man's land*, c'était l'espace idéal pour le ministère des Transports quand est venu
le temps de passer le réseau autoroutier. Parce qu'on avait là justement une discontinuité urbaine
où il était facile de venir substituer à une croisée de deux grandes voies de circulation, une croisée
autoroutière. Et donc, le rond-point est devenu l'échangeur qui relie la 15 et la 40.

170 Et donc, on a un dispositif qui est essentiellement un dispositif suburbain. Ce n'est pas de
l'urbanisation classique au sens où on l'a vécu à Montréal jusqu'en 1930, c'est un morceau de
banlieue qui est venu se glisser dans une poche où il y avait du terrain de disponible et où
traînaient quelques activités, notamment l'hippodrome. En sachant d'ailleurs qu'il y en avait trois
hippodromes : il y en avait deux autres. Un dans Ville Mont-Royal notamment qui, lui, a cédé la
place à du développement industriel.

175 Et donc, c'est ça le territoire. C'est un non-lieu. Ce n'est pas une centralité, c'est un
espace qui est au milieu de nulle part et qui est grevé par des contraintes environnementales
extrêmement lourdes.

180 Et donc, de venir insérer un nouveau territoire d'urbanisation là-dedans, c'est un défi
énorme. Parce qu'une des choses qui est importantes de comprendre, c'est contrairement à ce
qui a été dit tantôt, ce n'est pas vrai qu'on peut ressouder ce secteur-là aux secteurs
environnants. Les discontinuités et les infrastructures qui les portent sont beaucoup trop
importantes. On va pouvoir faire des connexions, mais ce n'est pas vrai qu'on va pouvoir traîner
185 ou tirer les trames environnantes dans ce secteur ou faire un secteur qui va, d'une certaine
manière, naturellement se reconnecter sur les environs. Ça ne peut pas se faire.

Et dans ce sens-là, moi je pense qu'il faut aborder ce territoire-là un peu comme L'Île-des-
Soeurs. Il faut faire un projet exemplaire qui se tient en lui-même, qui permet justement de relever
190 tous les défis en termes de mobilité, de mixité fonctionnelle, de mixité sociale, et cetera. Qui, au
mieux, se raccorde sur ce qu'il y a autour, mais il faut arrêter de penser qu'on peut faire tout
simplement un morceau de ville supplémentaire qui naturellement va vivre en harmonie avec les
périphéries.

195 Et donc, ici, vous avez ce qui s'est passé. C'est naturel, c'est tout à fait normal. C'était le
choix qui s'imposait à l'époque. Évidemment, ça nous a donné un boulevard Taschereau en plein
cœur de l'Île de Montréal. Boulevard Taschereau qui a la particularité au surplus d'être pogné
avec une autoroute entre les deux voies, donc ça vient compliquer très, très significativement les
choses. Et comme tous les boulevards Taschereau, on a beau intervenir, on ne réussit pas à
200 changer la donne.

Ça fait des années qu'on nous dit que le boulevard Curé-Labelle, que le boulevard des
Laurentides, que le boulevard Taschereau vont changer, qu'on va les réurbaniser, qu'on va leur
donner une âme. Il n'y a rien à faire. Ça prend une approche qui est vraiment très, très, très
205 volontaire pour y arriver. Le marché ne peut pas faire migrer ce genre de territoire là vers quelque
chose de plus convivial. Et malheureusement, c'est la vitrine du quartier.

La majorité des Montréalais qui pourraient dire : « Oui, je sais où c'est » ne pourraient pas
vous dire qu'est-ce qu'il y a en arrière des alignements le long de Décarie parce qu'ils ne peuvent

210 pas les voir. Et c'est le principe des tracés autoroutiers. Ça nous permet de traverser des territoires sans être capable de les appréhender. On ne voit que les deux façades latérales et malheureusement, c'est la vitrine, c'est-à-dire que c'est comme ça qu'on perçoit ce quartier-là. Et actuellement, ce n'est pas particulièrement réjouissant.

215 Et donc, pour moi, un des grands préalables, il va falloir désenclaver le quartier et le désenclaver en mode de mobilité. Pas physiquement, pas ouvrir les frontières périmétriques, parce qu'on ne pourra pas les faire disparaître. On ne peut pas faire sauter les chemins de fer, on ne pourra pas faire sauter l'autoroute, il va falloir vivre avec, mais il faut connecter. Mais il faut connecter plutôt d'abord et avant tout en termes de mobilité. Et là, il faut faire attention. Parce
220 qu'on a deux stations de métro qui sont dites des aires TOD, on a des projets de boulevards qui sont proposés. Je reviens sur ce que je disais tantôt, les dernières données en matière d'étalement urbain, les dernières données en matière de transport collectif, il faut arrêter de fonctionner par pensée magique.

225 Une station de métro, ça ne génère pas de la mobilité collective. Ça en génère dans certaines circonstances, à certains moments et en certains lieux. La station de métro Henri-Bourassa, ça a pris 50 ans avant qu'on ait un complexe immobilier qui vienne remplacer le vieux Steinberg et le stationnement de l'ancien garage d'autos, de vendeur d'automobiles usagées qui avait été transformé en terminus de la STL. Et là, c'est construit, il y a deux projets de
230 copropriétés, ce sont deux ensembles résidentiels pour personnes préretraitées et retraitées, et la principale motivation des promoteurs, ce n'est pas le métro, c'est le vieillissement de la population. Parce qu'il y a un marché dorénavant pour ces gens-là. Et *by the way*, si on peut les installer pas trop loin d'une station de métro, parfait. Mais allez voir le nombre de stationnements qu'il y a dans le sous-sol de ces édifices-là, c'est assez étonnant, pour des personnes
235 supposément en perte de mobilité.

Donc la pensée magique qui veut qu'une infrastructure produise automatiquement des résultats en tout lieu, juste parce qu'elle existe, il faut s'en méfier. Ce qu'il faut faire, c'est qu'il faut effectivement développer des infrastructures, il faut mettre en place des équipements, mais il faut

240 surtout mettre en place les conditions du passage modal vers le transport collectif. Il faut que les gens aient le goût d'abandonner leur voiture. Il faut que les gens considèrent qu'effectivement, c'est un net avantage d'abandonner leur voiture.

245 Et de ce point de vue là, un des gros handicaps qu'on a à Montréal, dans la région métropolitaine, c'est que depuis 40 ans, on a laissé massivement l'emploi se délocaliser et aller s'installer sur les corridors autoroutiers. Et tous les grands équipements de transports collectifs lourds sont déconnectés des grands axes autoroutiers.

250 Donc vous avez beau avoir un accès au transport collectif devant votre résidence, l'autre bout du casse-tête n'est pas là. C'est-à-dire la sortie dans le lieu de travail, elle n'est pas là. Et c'est pour ça qu'il y a tant de Montréalais qui prennent leur voiture, c'est tout simplement que : ou le trajet est infernal ou la destination n'est pas convenablement desservie. Donc ils ont beau avoir un métro à deux minutes de marche, si à la sortie, c'est l'enfer parce que ce n'est pas bien aménagé, ce n'est pas bien connecté ou tout simplement parce qu'il n'y en a pas de transport
255 collectif, les gens vont prendre leur voiture. Et ça, il faut qu'on le comprenne parce que les gens sont de plus en plus mobiles. Les gens sont de moins en moins – dans leur travail par exemple – dans des rapports de proximité.

260 Et surtout, pour revenir sur quelque chose qui a été évoqué à quelques reprises, dans le fonctionnement normal d'un individu, il n'y a rien qui garantit qu'un individu qui s'installerait là parce qu'il a un emploi à distance de marche va être encore dans cet emploi-là 10 ans après, 15 ans après, 20 ans après. Il va peut-être aller travailler à Longueuil 20 ans après suite à une décision du type Molson qui déménage ses installations.

265 Donc on ne peut pas présumer que les rapports de proximité entre l'emploi, les services de proximité et la résidence qui sont pris en charge au moment où on conçoit le projet, que ces rapports-là vont rester immuables pendant tout le temps où les gens vont être là. Ce n'est pas vrai. C'est de moins en moins vrai d'ailleurs. Et donc, là-dessus, il faut beaucoup, beaucoup de souplesse. Mais il faut surtout comprendre ce qu'est le territoire.

270

Évidemment, un des problèmes dans le désenclavement, c'est comment distribuer les prix de présence. C'est clair que ce qui nous est proposé pour le désenclavement, que ça soit pour le désenclavement véhiculaire ou pour le désenclavement en transport collectif, il y a des gens qui vont en retirer des bénéfices puis il y a des gens qui vont en payer le prix. Puis il y a des gens qui vont avoir peu bénéfices puis qui ne seront surtout pas intéressés à payer la facture si les bénéfices sont chez le voisin.

275

280

Et donc, il va falloir un arbitrage. Et ça, cet arbitrage, il ne sera pas facile à faire, on le sait. Il y a un boulevard dont on parle qui devrait être prolongé depuis au moins 50 ans et on attend toujours son prolongement. Parce qu'il y a des gens qui n'ont pas intérêt. Il y a des gens à qui ça ne rapporte pas suffisamment de bénéfices.

285

Et donc, la question des arbitrages entre, par exemple, les catégories de logement, entre, par exemple, les différentes affectations du territoire – commercial, industriel, et cetera – mais aussi dans la répartition des coûts et des bénéfices de toutes les opérations, c'est un arbitrage qu'il va falloir faire qui va être très difficile.

290

Et pour revenir sur la mécanique des écoquartiers, il faudrait qu'on s'y mette rapidement, parce qu'il faudra à un moment donné que les choses soient claires, que les positions soient bien établies puis ensuite, qu'on trouve les voies de compromis pour donner satisfaction de manière optimale à l'ensemble des acteurs. En étant conscient qu'il va y avoir des gens qui vont être déçus en bout de ligne, en étant conscient qu'il y a des gens qui n'y trouveront pas leur compte, mais en société, c'est comme ça que ça fonctionne en règle générale.

295

Donc le désenclavement, se méfier de la pensée magique. Évidemment, la fracture. La fracture du boulevard comme tel, la cassure, la dépression, c'est un élément qu'on ne peut pas laisser en suspens. On ne peut pas se dire : « Un jour on y verra. » On l'a fait avec l'autoroute Ville-Marie, on est en train de parachever avec un échéancier encore très lointain cette couverture-là. Il va falloir qu'on s'y attaque assez rapidement.

300

Le problème, c'est d'une part le coût énorme et surtout, plus on va être ambitieux, plus la tranchée va s'apparenter à un tunnel et plus ça va être coûteux de faire les travaux. À partir du moment où ça va être considéré comme un tunnel au plan technique, au plan de la sécurité, le coût de recouvrement va exploser littéralement.

305

Donc il faudrait trouver un parti mitoyen entre une couverture partielle mais extensive qui nous éviterait le tunnel et qui permettrait de faire déplacer la cicatrice.

310

Une des difficultés, j'ai mis ici un dessin parce qu'il y a une portion de Décarie qui est couverte, c'est la portion qui est au voisinage de l'église Notre-Dame-de-Grâce, et on comprend que quand on fait l'autoroute à cet endroit-là, on ne voulait pas venir faire éclater un noyau institutionnel. C'était le coeur de la municipalité à l'époque et donc, on est passé en dessous. Et c'était d'autant plus facile que la trame viaire n'est pas orientée comme elle l'est ici. Donc c'était relativement facile d'avoir un gain très appréciable avec une portion qui est relativement courte, on est un peu en bas de 200 mètres.

315

320

Le problème ici, c'est que la trame viaire environnante fait qu'il va y avoir encore plein de traversées systématiquement, qui sont des traversées à grand gabarit. Parce qu'il faut comprendre que le boulevard en haut, ce sont les voies de service de l'autoroute. Le ministère des Transports n'acceptera jamais qu'on considère ça comme de vulgaires composantes du réseau de voirie locale du quartier. Parce qu'effectivement, c'est la manière de sauver les meubles à un moment donné quand il y a trop de congestion, s'il y a un accident, et cetera.

325

Donc il va falloir composer avec des voies démesurées mais qui, au surplus, sont configurées de manière à nous interdire la solution qu'on a privilégiée où est l'église Notre-Dame-de-Grâce. Et ça, ce n'est pas facile. L'exercice a été tenté, la Ville a demandé à des ingénieurs de regarder la chose. On a examiné un petit tronçon de 90 mètres à peu près, 30 M\$. Déjà, on voit que le défi il est de taille. Mais il va falloir le relever, il va falloir le relever de manière très imaginative, il va falloir que ça devienne un espace de qualité. Il ne faut pas juste cacher

330 l'autoroute, il faut qu'il y ait une plus-value associée à ce projet-là et il faut que ça soit l'élément qui est porteur du design de la nouvelle vitrine du quartier. Une bonne partie de la vitrine du quartier va reposer sur ce qu'on va faire à cet endroit-là.

335 Évidemment, il faut aussi se préoccuper de ce qui est laissé en suspens. C'est beau planifier l'hippodrome, c'est beau planifier la portion de territoire entre l'hippodrome et la station de métro, mais il faut faire plus. Il y a des secteurs qui sont en suspens, il y a des secteurs dont on ne sait pas ce qu'ils vont devenir. Le boulevard comme tel, il va falloir y voir, il va falloir faire quelque chose. Parce qu'une partie de la vitrine, ce sont les abords du boulevard. C'est le cadre architectural qui encadre ce boulevard-là. Il va falloir qu'on trouve une solution pour ça. Il faudrait
340 s'y mettre immédiatement. Il ne faudrait pas laisser les promoteurs décider pour la collectivité ce qu'on va faire avec ces terrains-là.

Surtout qu'un des handicaps pour la transformation, c'est la surfragmentation des abords du boulevard Décarie. Il y a de très gros propriétaires fonciers, mais il y a de très, très petits
345 propriétaires fonciers. Et un des problèmes auquel on pourrait être rapidement confronté, c'est que les très gros y trouvent leur compte très rapidement pour des projets fermés sur eux-mêmes, mais que les petits s'assoient sur leur terrain en disant : « J'attends mon prix. Moi je ne vends pas tant que ça n'atteint pas tel niveau. »

350 Et puis finalement, ça vient complètement plomber la capacité qu'on aurait de redesigner Décarie dans sa totalité pour se donner, sur un échéancier de 20, 25, 30 ans, la possibilité d'avoir défini un nouveau paysage urbain. Et ce n'est pas facile, parce que je rappelle qu'on a élargi la rue Dorchester au centre-ville de Montréal en 1955, et la reconstruction des rives du boulevard Dorchester, du boulevard René-Lévesque n'est pas complétée encore aujourd'hui.

355 Donc on voit que ça ne se fait pas naturellement, ça ne se fait pas facilement. Et de ce point de vue là, je pense que la Ville de Montréal va devoir agir avec la maîtrise foncière.

360 Je pense qu'il ne faut pas se contenter de la possession du site de l'hippodrome, je pense qu'il faut que la Ville de Montréal se donne les moyens d'approprier un certain nombre de sites, de les mettre en banque et de s'en servir comme levier pour favoriser le redéveloppement.

365 Je donne l'exemple du Triangle ici pour revenir sur la question de l'environnement de piètre qualité. Malgré toutes les vertus, malgré toutes les qualités qu'on pourrait trouver au Triangle, à mon sens, c'est un projet inachevé parce que c'est un projet qui ne s'inscrit pas dans son environnement. Pour l'instant, c'est un environnement qui est extrêmement moche. La rue Jean-Talon n'est pas plus inspirante que le boulevard Décarie.

370 Il va falloir que ça change, il va falloir que ça se transforme. Parce qu'autrement, ce qu'on va faire, c'est qu'on va créer des isolats résidentiels. On va créer des cellules résidentielles et on va recréer ce qui est en train de se faire en banlieue, de la densité par pics complètement isolés des trames environnantes qui doivent vivre sur leur propre capital. Puis en règle générale, on sait que des isolats de cette taille-là ne sont pas viables pour l'ensemble des services dont on a besoin.

375 Donc il faut être capable d'ouvrir ces projets-là, de les réinsérer dans des trames qu'il va falloir faire migrer vers autre chose. Et encore une fois, ce genre de chose, ça prend du temps. Le marché ne peut pas spontanément prendre en charge ces choses-là et les faire migrer. Il faut que, non seulement on encadre le marché, mais il faut qu'on facilite par des gestes qui sont de vrais leviers, qu'on facilite la tâche des promoteurs qui sont intéressés et/ou on décourage ceux qui auraient juste intérêt à rafler la mise au passage en laissant les autres faire le travail et en essayant essentiellement de capter une plus-value au passage.

385 Et donc, il y a plusieurs questions qui vont devoir se poser sur la densité. Quel type de densité? Quel type de hauteur? Est-ce qu'on va en compacité, est-ce qu'on va en densité, est-ce qu'on va en mixité? On a un exemple assez intéressant à Montréal d'un ensemble qui avait mal vieilli à un moment donné puis qui a repris du mieux, ce sont les Habitations Jeanne-Mance. Où on a des bars, on a des tours, on a des *town houses*. À un moment donné, on avait négligé, c'était

390 devenu un secteur qu'on n'aimait pas trop fréquenter, mais on a corrigé le tir. Je ne dis pas qu'il faut reproduire ça, mais c'est un exemple où on peut avoir des combinaisons qui finissent par donner des résultats intéressants et où tout un chacun peut trouver son compte.

395 Parce que ce n'est pas vrai qu'on habite tous la ville de la même manière. Ce n'est pas vrai qu'on a tous les mêmes rapports à la ville, on a tous les mêmes besoins à la ville. Et donc, il faut être capable de permettre cette diversité de rapport à la ville. Parce que c'est ça aussi qui fait la richesse d'un milieu, c'est la possibilité que plusieurs individus y trouvent leur compte même s'il n'y a pas convergence. Et ça donne – ça revient à ce qui a été dit tantôt – des espaces trop lourdement planifiés, trop tirés au cordeau peuvent être éteignoir de la vie urbaine. Et ça, il faut faire attention.

400 Donc il y a des questions à se poser sur les modalités, mais aussi sur la marge de manoeuvre qu'on peut se donner à l'intérieur de ces modalités-là.

405 Il y a aussi la question des modalités de relation. Parce qu'il y a des voisinages existants, il y a des voisinages à créer, il y a des voisinages à reconstruire, il y a des voisinages extérieurs. Il faut reposer la question : comment on organise tout ça, comment on articule tout ça? Comment on assure la perméabilité la plus optimale possible, mais en étant conscient que dans certains cas, il peut y avoir aussi une nécessité de certains types de réserve. Il peut y avoir nécessité de certains types de clôtures. Des espaces entièrement ouverts à tout venant et à tout vent, ce n'est pas nécessairement plus souhaitable que des environnements qui sont trop fermés sur eux-mêmes. Il faut bien doser le rapport entre les unités. Donc beaucoup de questions.

415 Je pense qu'il faudrait commencer par, notamment du côté de la Ville, s'intéresser à ce qui se passe à l'échelle macro. Je pense qu'il faudrait discuter avec un voisin qui, pour l'instant, a la partie un peu trop belle, en l'occurrence la Ville de Mont-Royal. Mais aussi Saint-Laurent, parce qu'il se passe des choses de l'autre côté de l'autoroute aussi, il y a d'autres friches qui sont en train d'être mises en valeur. Et ce n'est pas plus réfléchi que ce qu'on fait de ce côté-ci, c'est de l'improvisation.

420 Donc je pense qu'il faudrait qu'il y ait un dialogue. Il faudrait qu'on réfléchisse justement à la macroplanification en relation très, très, très étroite avec la question de la circulation, c'est indispensable. Il faut qu'on crée les conditions d'un transfert modal dans cette portion du territoire et il faut qu'on atténue l'impact du transit en étant conscient qu'on ne peut pas faire disparaître le transit.

425 Et donc, il faut d'abord amorcer la réflexion à cette échelle-là puis ensuite, il faut rentrer dans le site. Il faut penser les morceaux les uns après les autres, mais aussi les uns en même temps que les autres. Il faut qu'on soit capable de penser un projet urbain totalement intégré. C'est ce qui fait la force de la pensée urbanistique européenne, on est en mode projet urbain.

430 Nous, nous sommes en mode projet immobilier, accompagnés par la Ville qui vient installer ses petits bidules pour que ça facilite la tâche des promoteurs. On n'est pas en projet urbain. Dans ce cas-là, on a une occasion unique de se mettre en véritable projet urbain. Et ça, ça suppose que la donne transport, mobilité, soit prise en charge d'entrée de jeu. Et qu'on s'assure de se donner les moyens de résultat, pas de pensée magique : il y a des stations de métro, les gens vont prendre le métro. Non, non. Il faut que ça fonctionne, il faut que ça donne des résultats.

435

M. AKOS VERBOCZY :

440 Merci beaucoup. Je pense que je parle pour tout le monde pour dire que c'était très, très intéressant et pertinent tout ce que vous nous avez dit.

445 Est-ce que vous voulez prendre quelques questions, s'il y en a? Votre conférence a peut-être donné le goût à d'autres de faire des mini conférences, mais si ça peut être des mini questions, on a au moins cinq minutes pour ça. Bon, je pense que la journée s'achève pour tout le monde. Il y a une personne qui a pris la balle au bond.

M. FRANCIS LAPIERRE :

450 Francis Lapierre. Je voudrais juste dire que bon, moi, je n'ai pas fait d'études urbaines, donc il y a un petit manque de vulgarisation comme « trame viaire », on m'a dit que c'est la trame des rues. OK. Puis il y avait aussi le fait que je ne comprends pas vraiment vos questions à la fin concernant les échelles, les limites, les vocations du quartier, limites et vocations des unités de voisinage. Il faudrait plus expliciter là-dessus. Merci.

455

M. GÉRARD BEAUDET :

Bien, essentiellement ce que je dis, c'est que ce projet doit reposer sur, d'une part, des besoins, des attentes, des préoccupations qui sont portées par des citoyens, par des groupes, par des intervenants, mais également par un certain nombre de caractéristiques du lieu qui sont plus ou moins réceptifs à l'égard d'un certain nombre d'attentes, de préoccupations ou de propositions d'aménagement. Donc il va falloir articuler les deux.

460

Il faut les articuler à différentes échelles, pas juste à l'échelle de l'hippodrome puis après ça à l'échelle du terrain, du *smart center*, et cetera. Il faut le penser à toutes les échelles.

465

Les articulations entre les composantes. Comment on lie ces choses-là ensemble? Est-ce que chaque unité doit avoir un très, très haut niveau d'autonomie – par exemple en termes de services de proximité – ou est-ce qu'on est capable d'avoir une hiérarchie de services avec des choses très, très de base en très forte proximité puis des choses un peu plus de haut niveau, plus spécialisées dans une forme de centralité qu'on réussirait à faire émerger? Parce que le quartier actuellement, il n'y en a pas de centre. Il n'y a aucune centralité dans ce quartier-là.

470

Et donc, est-ce qu'on veut une centralité ou est-ce qu'on veut juste un ensemble de cellules plus ou moins autonomes, plus ou moins arrimées?

475

480 La question des hauteurs, c'est fondamental. Quel genre de paysage on veut avoir? Est-ce qu'on veut par exemple un paysage avec une périphérie à très forte hauteur – parce qu'on est en bordure d'infrastructures, on ne dérangerait strictement personne – puis ensuite, on descend pour avoir une espèce de cuvette à moindre densité? Ou est-ce qu'au contraire, on aimerait avoir un noeud central très costaud avec une force architecturale extrêmement puissante puis ensuite, on dégage un peu à la manière des TOD, on dégage vers les périphéries?

485 Ce sont des questions qu'il faut poser. Il faut les poser globalement parce que si on commence à répondre à ces questions-là à la pièce, on va s'interdire d'avoir cette espèce de cohésion qui est absolument indispensable.

M. AKOS VERBOCZY :

490 Madame, votre question?

Mme DJEMILA HADJ-HAMOU :

495 Bonjour. Est-ce qu'à ce moment-là, selon vous, l'idéal, dans un monde idéal, il faudrait que Ville Mont-Royal, l'arrondissement, les arrondissements s'assoient tous ensemble pour faire une planification qui ait du sens, au moins jusqu'à un certain niveau, pour définir au moins les grands paramètres et la grande structure, le squelette de cette transformation-là? Ou est-ce qu'on continue quand même à planifier un petit peu en vase clos alors qu'on ne voit pas un petit peu nécessairement le reste ou que la Ville de Montréal prenne en charge tout le reste? Je ne sais pas, avec les arrondissements, parce qu'il y a Côte-Saint-Luc, il y a le prolongement de Cavendish.

500 Donc ça serait quoi, selon vous, l'idéal de la planification à faire présentement?

505 **M. GÉRARD BEAUDET :**

Je dirais qu'un projet urbain de qualité ne peut pas être une simple juxtaposition de projets sectoriels distribués sur un territoire. Il faut qu'il y ait une cohérence, il faut qu'il y ait une cohésion.

510 Il est dans l'obligation, dans la mission de l'agglomération de Montréal, donc de Montréal avec ses arrondissements et des villes défusionnées, d'avoir un schéma d'agglomération. Alors le schéma d'agglomération actuellement, il est inopportun. Il ne pose pas les vrais problèmes et il propose une vision qui est une vision de consolidation de la situation. Et on voit bien qu'actuellement, le territoire est en train de migrer vers toute autre chose.

515 Donc il y a une obligation de s'asseoir ensemble, il y a une obligation. Il y a une obligation d'interpeller la CMM. Parce que la question de la décongestion ne peut pas se faire essentiellement sur la croisée de la 40 et de la 15. Il faut que ça se fasse plus globalement. Puis la CMM, ils n'ont pas fait leur travail. Ils ne l'ont pas fait.

520 On ne laisse pas un territoire de cette ampleur-là rempli de friches en le traitant comme un livre ouvert où on dit essentiellement aux promoteurs : « Amusez-vous, nous on n'en a rien à cirer, on ne sait pas quoi faire avec. » Ils n'ont pas fait leur travail. Il va falloir qu'ils fassent leur travail, parce que notamment, une partie de la solution ne peut pas être trouvée à l'intérieur même du périmètre comme tel. Donc pour moi, c'est indispensable.

525 Ensuite, évidemment là, il faut rentrer dans le projet, il faut rentrer dans les modalités de mise en valeur. Et toujours en ayant en tête qu'un projet de cette envergure-là, quelqu'un qui me dirait : « On s'enlign sur un échéancier de moins de 40 ans », je dirais : « Bonne chance. C'est à peu près impossible à réussir. » Ville Mont-Royal, on commence en 1906, la guerre, la crise... la guerre, la crise; la crise, la guerre ont fait que Mont-Royal finit de se développer dans les années 70, ça a pris 70 ans. Et pourtant, c'est un milieu très favorisé où on pouvait se dire : ça devrait aller de soi. Mais non, ça n'allait pas de soi. Et il y a plein de projets comme ça.

535

Donc on est sur des échéanciers très longs. Et je pense qu'une des priorités qu'on devrait se donner, c'est de ne surtout pas se mettre les pieds dans les plats en partant, de ne surtout pas surestimer les leviers dont on a entre les mains. Griffintown est une illustration absolue du manque de leadership. Le cas de Molson est intéressant, dans la mesure où je veux bien qu'on se soit partagé la propriété, mais on ne sait toujours pas ce qu'on va faire avec tout ça.

540

Donc avoir un partage du sol en disant : « La Ville de Montréal est propriétaire d'une partie et on a déjà une bonne partie de la solution », ce n'est pas vrai. C'est un levier disponible parmi d'autres leviers et qui est loin d'être autosuffisant et il va falloir prendre garde à ce qu'on va en faire.

545

Donc il faut s'inscrire dans une vision globale, dans un échéancier long, avec des moyens qui feraient qu'effectivement, Montréal deviendrait une vraie ville de design. Et que Montréal accepterait de relever le défi du projet urbain, d'un point de vue urbanistique, à l'européenne.

550

M. AKOS VERBOCZY :

Nous avons deux autres questions, trois maintenant. Vous ne me facilitez pas la vie. Allez-y, posez vos questions un après l'autre. Je mets l'emphasis sur le mot « question ».

555

M. KENNY HARROUCHE :

560

Monsieur Beaudet, vous avez parlé que les écoquartiers sont un processus et non un résultat et les conférences d'avant ont un peu touché le terme de la gouvernance. L'avantage que semblent avoir les villes européennes dans cette planification, c'est l'existence de sociétés de développement mixtes qui réunissent l'ensemble des acteurs et qui se donnent les moyens de leurs ambitions. Ici, on agit davantage avec le PPU, le Programme particulier d'urbanisme, qui est un outil très statique qui n'a absolument pas cette flexibilité. Juste dans cette image, on a quatre municipalités, deux arrondissements. Comment surpasser cette fragmentation-là dans ce cas-là?

565

M. GÉRARD BEAUDET :

Bien, je pense qu'on pourrait innover. Il y a le cadre de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, il y a les pouvoirs spécifiques qu'a la Ville de Montréal, mais on pourrait se donner...
570 par exemple, la SIMPA a déjà été un levier que la Ville s'était donné pour faire du projet, notamment dans le Vieux-Montréal, et ça avait permis entre autres de mettre un peu à l'abri des échéanciers électoraux, une bonne partie de ces projets-là.

575 Parce que ça, c'est une dimension qu'il ne faut pas négliger. C'est-à-dire que sur un projet qui s'échelonne sur minimalement une quarantaine d'années, on va avoir 10 élections, avec tout ce que ça peut avoir comme conséquences de virage et de changement de cap sur 10 élections.

580 Donc il faut mettre un projet comme celui-là à l'abri des dérives ou des réorientations opportunistes.

580

M. MICHAEL SHAFTER :

Possibly you can help me. My children want to buy a Blue Bonnets home. The problem is the price of homes are going up, they are skyrocketing, and the banks are demanding much
585 higher down-payments. Could you possibly speak to the powers to be, whether it's the Federal or Provincial government, or Valérie Plante municipally, that prospective buyers should be able to deduct the mortgage payments from their income taxes each year so that they can afford the down-payment, afford to maintain it. It's only fair, because they have to compete against the speculators, whether they are domestic or foreign, who are buying up so many of these units.

590

M. AKOS VERBOCZY :

Alors l'enjeu de l'accessibilité au logement pour des gens qui n'ont pas les moyens.

595 **M. GÉRARD BEAUDET :**

Oui. On sait à l'échelle canadienne présentement, on dit c'est à peu près 25% des entrées dans le marché immobilier sont rendues possibles par le fait que les parents donnent la mise de fonds à leurs enfants. On est à peu près à 25%. Ça risque fort d'augmenter dans les prochaines années.

600 C'est un problème sérieux. C'est un problème auquel on a déjà apporté des solutions. Au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, il y avait des programmes qui aidaient les gens à entrer, notamment le fait que les hypothèques étaient fixes, à des taux extrêmement bas. Le fait que, par exemple, la SCHL garantissait auprès des institutions financières les emprunts, ce qui faisait qu'il n'y avait aucun risque pour les institutions financières à prêter de l'argent à des gens qui étaient dans des situations qui pouvaient être plus ou moins précaires.

605 Les mécanismes existent, comme les mécanismes en logement social existent. Le gouvernement fédéral en a déjà subventionné beaucoup. Et à un moment donné, ils ont décidé qu'ils se retiraient du marché. Ça fait partie de la culture politique. C. D. Howe qui était ministre pendant la guerre avait toujours été contre l'intervention publique en matière de logement, il calquait sa position sur la position états-unienne à bien des égards. Aujourd'hui, il semble qu'on est revenu un petit peu à cette position-là.

615 Oui, ça peut exister. Il ne faut pas réinventer la roue, il faut peut-être juste revisiter des choses qu'on a déjà fréquentées qui avaient bien marché, en étant conscient effectivement, que c'est un enjeu, mais en étant aussi conscient que Montréal va rester pour une bonne part une ville de locataires et qu'il ne faudrait pas les oublier ceux-là non plus.

620 **Mme KARINE RAJKO :**

Bonjour. Mon nom est Karine Rajko, je suis étudiante en maîtrise à l'UDM en gestion de projets, étudiante étrangère. Donc il y a certains enjeux là que je ne connais pas tout à fait par

625 rapport à Montréal. Mais je me demandais, pour avoir une vision intéressante, peut-être que ce
serait une occasion de faire un concours. Est-ce qu'un concours d'idées, vous pensez que ça
serait un moyen de mettre sur la table certaines discussions d'un meilleur projet et d'un projet à la
manière européenne?

630 **M. GÉRARD BEAUDET :**

Je pense qu'un concours d'idées pourrait avoir de l'intérêt pour certaines portions du
territoire. Je ne pense pas que le territoire dont j'ai parlé, ce vaste espace entre la métropolitaine
et la voie ferrée du Canadien Pacifique, je ne pense pas que ça puisse faire l'objet d'un concours
635 d'idées. Ça va être beaucoup trop vague, ça va être beaucoup trop imprécis.

Mais je pense qu'à partir du moment où certaines orientations vont être arrêtées, là on
pourrait alimenter la réflexion avec des concours d'idées, montrer des choses qui sont faisables et
qui pourraient nous sortir du répertoire des comparables dans lequel on navigue. Parce que c'est
640 un des grands défis en urbanisme depuis quelques années, on commence nous aussi à être
piégés dans le modèle des architectes et des paysagistes. C'est-à-dire qu'on travaille beaucoup
avec des revues, on voit beaucoup de projets, puis on veut reproduire les projets parce qu'ils sont
beaux. Le problème, c'est qu'on ne comprend en général pas comment ça se fait que ce projet a
abouti pour être ce qu'il est. Et c'est ça qu'il faut comprendre.

645 Et les concours d'idées pourraient aussi porter là-dessus, c'est-à-dire pas juste sur le
résultat, sur les modalités. C'est-à-dire comment pourrait-on innover? Par exemple, l'Union des
municipalités du Québec a un prix, *Innovation municipale*. Je suis membre du jury depuis 10 ans.
C'est assez extraordinaire ce que les municipalités réussissent à faire parfois. Parce qu'il y a des
650 gens qui décident de sortir des sentiers battus, et parce que s'il y a quelque chose qui ne se fait
pas, ils réussissent à le faire. Tout simplement en se disant : « Ce n'est pas vrai qu'on ne pourra
pas le faire. On va abattre des murs, on va brasser la cage, mais on va le faire. »

655 Et ça, on pourrait avoir des concours d'idées sur les processus et non pas juste sur le design des formes.

M. AKOS VERBOCZY :

660 Sur ce, votre conférence prend fin. On vous applaudit une dernière fois. Merci à tout le monde d'avoir été présent aujourd'hui. À l'extérieur, il y a des kiosques d'organismes que vous pouvez visiter. Pour ceux qui participent à l'activité citoyenne ce soir, assurez-vous que vous êtes inscrit. Si vous n'êtes pas au courant des prochaines étapes, allez vous informer, on a mis ça sur papier pour vous informer, je ne vais pas prendre le temps de les répéter ici, maintenant.

665 Alors là, tout simplement, on va se dire bonsoir et merci beaucoup à tout le monde.

AJOURNEMENT

670 * * *

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

675

