

LE PRÉSIDENT :

Et non le moindre.

1855

Mme KAREN PICHÉ :

Oui. Je pense que c'est l'image aussi la plus éloquente parce que c'est une ville qu'on connaît puis on voit vraiment toute l'échelle du centre-ville à l'intérieur du site. Donc, ça donne une idée vraiment du potentiel puis de l'échelle, de l'endroit. Puis on a choisi comme thème la diversité, parce qu'on trouvait que c'était justement quelque chose qui représentait bien Montréal, de regrouper les différentes communautés, de créer un dynamisme culturel dans ce nouveau quartier-là, qui représente vraiment la diversité des habitants de Montréal.

1860

LE PRÉSIDENT :

Bien, je vous remercie de vous être prêtées au jeu de la commission et puis je vous remercie énormément de votre contribution. Merci beaucoup.

1865

Mme LAURA FERNIER :

Merci à vous.

1870

Mme KAREN PICHÉ :

Merci.

1875

LE PRÉSIDENT :

Alors, la commission appelle monsieur Robert Libman, s'il vous plaît.

1880

M. ROBERT LIBMAN :

Bonjour.

1885

LE PRÉSIDENT :

Bonjour.

1890

M. ROBERT LIBMAN :

Bonjour. Moi aussi j'avais l'intention de lire pendant une dizaine de minutes les extraits de mon mémoire, mais si vous l'avez déjà lu et vous préférez peut-être d'aborder plus informellement les principes, les deux grands thèmes, tant mieux, on peut le faire, si vous préférez.

1895

LE COMMISSAIRE :

On a lu tous les mémoires.

1900

M. ROBERT LIBMAN :

O.K. Parfait. Alors, juste donc je vais ouvrir certaines parenthèses en touchant les deux grands thèmes du mémoire. Effectivement, je veux remercier la commission, l'Office et la Ville pour tenir ces consultations très importantes, très intéressantes.

1905

En fait, moi j'ai eu l'opportunité dans ma carrière de m'asseoir sur les deux côtés de la clôture comme élu municipal ainsi que l'architecte, et maintenant je travaille avec une grande firme, une grande compagnie de développement qui s'intéresse dans les grands projets de développement comme celui-ci.

1910

1915

Et vraiment je pense que l'objectif est très intéressant pour plusieurs raisons. D'abord, j'ai eu la chance de travailler sur le plan d'urbanisme de Montréal quand j'ai siégé sur le comité exécutif à l'époque, et le grand objectif du plan qui a été adopté en 2004 était vraiment la densification des activités, la consolidation de la trame urbaine à côté ou à proximité des moyens de transport importants.

1920

Alors, ça nous donne une opportunité de vraiment visualiser la concrétisation, la cristallisation d'un secteur en amont à proximité du transport en commun. Vraiment de créer un secteur très intéressant qui respecte effectivement ces grandes orientations du plan.

1925

Aussi, ça nous donne l'opportunité de vraiment explorer une nouvelle technologie verte qui existe. Et je pense qu'il faut s'assurer, il faut voir une certaine tendance qui commence de plus en plus de savoir maintenant quand les promoteurs travaillent avec les villes pour les grandes technologies vertes.

1930

Si on parle de l'efficacité d'énergie pour la plantation des arbres, pour le pourcentage des canopées sur les aires de stationnement, pour la géothermie, le chauffage photovoltaïque. Il y a tellement des technologies qui sont très intéressantes et les promoteurs sont prêts à aller dans cette direction en collaboration avec la ville, en essayant de développer cette technologie. Avec le temps, ces technologies vont devenir de plus en plus raisonnables économiquement.

1935

De toute façon, c'est là où il faut peut-être travailler ensemble, mais je pense qu'une des choses qui est très importantes pour la Ville à réaliser, les objectifs dans ce secteur il faut que ça soit réaliste, économiquement réaliste. C'est bel et bien d'avoir des rêves et une vision de l'ensemble, avec certains objectifs, mais c'est les promoteurs, les investisseurs, les constructeurs qui seront chargés de construire le secteur éventuellement.

1940

Et si la Ville ne réalise pas qu'il faut établir des objectifs atteignables, si la Ville ne réalise pas qu'il y a certains objectifs réalistes à obtenir, je pense que ce projet peut être voué à l'échec si la Ville ne trouve pas le juste équilibre entre les réalités économiques et les objectifs.

Il faut, par exemple s'il y a des mesures qui sont mises en place pour réduire la dépendance à l'automobile, sans qu'on s'assure d'améliorer le transport en commun, en parallèle par exemple. Je pense qu'on ne va jamais réaliser ou réussir à faire naître le projet de façon qu'on veut.

1945

Si la Ville ou l'approche de la Ville sera d'élaborer un plan de développement d'ensemble pour le site et vendre ensuite les parcelles de terrain aux promoteurs et aux constructeurs qui auront à concrétiser la vision, elle doit absolument s'assurer que certains paramètres en place, qu'elle laisse le projet avoir une viabilité économique.

1950

Par exemple, s'attendre à ce que le promoteur dépense des millions pour des projets résidentiels sans aucun stationnement pour les résidents, par exemple ou fournir des logements abordables et sociaux sans incitatifs adéquats. Ça ne fonctionne pas dans la vraie vie. Et ça, c'est quelque chose que la Ville doit vraiment essayer de trouver ce juste équilibre entre ses rêves et la réalité pour donner des objectifs réalistes.

1955

Alors, on peut peut-être aborder ce thème plus en discutant, mais aussi cette notion d'éliminer complètement la dépendance à l'automobile, je pense que c'est un objectif intéressant, au moins de réduire la dépendance à l'automobile pour les gens qui peuvent faire la transition vers le transport en commun.

1960

Mais ce n'est pas tout le monde qui peut le faire, et je pense qu'on doit réaliser, la Ville doit réaliser que c'est réaliste de croire que l'automobile va disparaître sur la rue. C'est une nécessité pour, par exemple les jeunes familles qui doivent amener les enfants à l'école, à la garderie ou faire des courses, en fin de semaine pour aller en campagne, pour aller au nord, pour faire du ski. C'est clair que l'automobile ne va pas disparaître et la Ville doit reconnaître qu'il y a un certain équilibre entre l'objectif et la réalité de sa planification pour le secteur.

1965

Il faut trouver le ratio de stationnement, par exemple qui permet aux investisseurs, qui permet aux promoteurs de réaliser des projets, de réaliser ou respecter le marché économique

1970

1975

nécessaire, mais tout en offrant des incitatifs à l'intérieur du projet, comme l'auto partage, comme les autres éléments pour encourager les résidents, les futurs acheteurs, les futurs locataires, de trouver des moyens. Mais au moins, garder un certain ratio minimal pour que ce projet soit rentable et réalisable, sinon il n'y a personne qui va construire ces projets à l'intérieur de ce nouveau secteur.

1980

Le deuxième thème que j'ai abordé dans le document est toute la question de circulation et le trafic dans le secteur. Et je pense qu'il faut voir un peu plus grand de seulement le secteur de l'hippodrome. Le secteur Hippodrome est juste à côté de deux grands, grands chantiers, les cours de triage Canadian National and Canadian Pacific, le CNCP qui ont des gares de triage qui sont 12 fois plus grandes que l'hippodrome, en plein cœur de Montréal.

1985

L'épicentre géographique de Montréal où se trouvent 60 millions de pieds carrés de ces grandes cours de triage qui créent des contournements, qui créent des embouteillages, qui force tout le trafic de faire le tour.

1990

Et vous voyez dans cette image qu'est-ce qui se passe avec toutes ces artères bloquées, les culs-de-sac à Royalmount, Paré, Ferrier, Cavendish, Jean-Talon et Clanranald. Ça force tout le monde sur le corridor Décarie. Avec tout ce qui s'en vient sur ce corridor dans les prochaines années, avec le projet Royalmount, avec le projet Westbury, avec le projet Décarie, ou Décarie Square, ça sera un chaos, une circulation, des embouteillages comme on n'a jamais vus à Montréal.

1995

Alors, c'est quelque chose à voir, quelque chose à analyser. Il faut voir la perspective beaucoup plus grande pour s'assurer que ce projet soit bien ficelé. Et il faut trouver des manières d'établir des corridors secondaires, de reconnecter ces artères pour privilégier des boulevards urbains, des lignes d'autobus, des autobus rapides, des tramways. Ça nous donne une opportunité de décongestionner cet axe nord-sud et tous les axes est-ouest à cause de la présence de ces gares de triage.

2000

Il y a 75 ans ça faisait du sens d'avoir ces gares de triage à cet endroit-là. Mais cette année 2020 en plein coeur de Montréal ça ne fait aucun sens d'avoir ces 550 hectares de cette friche industrielle ou ces cours de triage juste en plein coeur de Montréal.

2005

Alors ça, c'est le deuxième grand thème que j'ai abordé. Il faut attaquer si nous voulons vraiment créer un secteur en plein coeur de l'île de Montréal qui est logique, qui est fluide et qui pourrait implémenter en amont certains principes. Ça pourrait devenir un genre de laboratoire vert si on incorpore une trame des rues avec des corridors de transport en commun logiquement incorporés avec toutes les technologies vertes qui existent présentement.

2010

Je pense que ça pourrait être un projet beaucoup plus intéressant que celui qui est limité au secteur de l'hippodrome.

2015

Alors, grosso modo c'est en quelques mots, le sens de mon mémoire.

LE COMMISSAIRE :

2020

Une question pour vous, Monsieur Libman. Vous parlez justement des cours de triage. Ça fait plusieurs fois qu'on en entend parler. Est-ce que vous savez s'il y a des démarches en cours ou si les compagnies ferroviaires ont déjà manifestées de l'intérêt à éventuellement déménager, se départir de l'installation?

M. ROBERT LIBMAN :

2025

On n'a pas vu des signes concrets autres que le fait qu'ils commencent à accumuler des terrains hors l'île de Montréal. CP possède beaucoup de terrains à Les Cèdres et CN a acheté des terrains à Valleyfield qui pourraient être des espaces à déménager. C'est sûr que ce n'est pas quelque chose qui peut se faire demain matin. Ce n'est pas quelque chose qui est facile. Il y a des coûts énormes de réhabilitation de terrains et les frais de relocalisation. Mais dans les autres centres urbains à travers le pays, il y avait beaucoup de démarches pour convaincre, pour

2030

travailler étroitement avec les compagnies ferroviaires de trouver des solutions au lieu d'avoir en plein coeur de Montréal. J'ai une image ici qui démontre...

LE PRÉSIDENT :

2035

Je pense que c'est plus grand que l'aéroport de Montréal.

LE COMMISSAIRE :

2040

C'est très grand.

M. ROBERT LIBMAN :

2045

Bien oui, et plusieurs villes sur l'île de Montréal aussi.

LE COMMISSAIRE :

J'ai un deuxième volet à ma question.

2050

M. ROBERT LIBMAN :

J'essaie de trouver. Il y a une image qui démontre jusqu'à quel point. Vous voyez ici le cercle rouge démontre l'ampleur de ces cours de triage, vraiment c'est l'épicentre de Montréal. Et on voit en comparaison avec le site de l'hippodrome, l'immensité de ces deux cours de triage.

2055

LE COMMISSAIRE :

Un petit peu en lien avec cette question-là, il y a la question du raccordement de Cavendish et aussi qu'on a entendu dire par des gens qui nous ont rencontrés comme vous, qu'il

2060 y avait un projet d'établir un grand centre de transbordement dans la cour de triage du CP. Je ne sais pas si vous, vous êtes au courant de ces points-là?

M. ROBERT LIBMAN :

2065 Oui. Apparemment, ils ont des plans à consolider certaines constructions, et je pense que peut-être même des initiatives comme celles-là, les consultations tenues par l'Office peuvent au moins mettre la lumière sur ce grand enjeu urbanistique sur l'île de Montréal, peut-être ils peuvent reconsidérer ces actions immédiates pour évaluer et réaliser l'importance de la
2070 démarche de nettoyer le centre de l'île ou d'enlever ce trou noir au centre de l'île qui nous bloque de développer, créer une trame de rues, un centre au coeur de l'île, qui est logique et faisable.

LE PRÉSIDENT :

2075 Dans la première partie de votre mémoire, puis on aimerait profiter, la commission aimerait profiter de votre expertise qui, au cours des années, vous a amené à différents postes de responsabilité. Quand vous parlez de, ça serait intéressant de planifier en collaboration avec les intervenants, dans le cas présent, c'est-à-dire qu'on a le CP, le CN, on a Ville Mont-Royal, on a Côte-Saint-Luc, et cetera, plus les organismes communautaires, tout ça.

2080

Est-ce que vous, de votre expérience, vous nous invitez, par exemple, à la prudence par rapport à la capacité de réunir l'ensemble de ces acteurs-là au fur et à mesure du développement du site ou si c'est une vue de l'esprit?

2085

M. ROBERT LIBMAN :

Mais c'est plutôt l'importance de parler avec le secteur privé. Le privé et le public doivent collaborer ensemble, parce qu'ils sont des partenaires. C'est le privé qui construit ces secteurs. C'est le privé qui va réaliser ces 6 000 logements. Ce n'est pas la Ville qui est le promoteur

2090 immobilier. La Ville peut manager des parcs, la Ville peut travailler pour les infrastructures, mais c'est vraiment la fin de la journée, les promoteurs qui vont ériger l'offre résidentielle et toutes les typologies qui feront partie de ce plan de développement d'ensemble.

2095 Alors, il faut que la Ville travaille avec les intervenants pour s'assurer que ce qu'ils proposent en ce qui concerne la densité, en ce qui concerne les hauteurs, en ce qui concerne certaines obligations par rapport à la technologie avec la possibilité de certaines subventions pour réaliser certaines de ces technologies vertes, qu'ils travaillent ensemble en étroite collaboration. Parce que le privé doit être un partenaire du public pour que les projets se cristallisent de même façon que sur la table de dessin.

2100

LE PRÉSIDENT :

2105 Mais dans le cas présent, quand on additionne tous les projets qui sont en cours, des projets promoteurs. Parce que pour tout le secteur, la Ville planifie 6 000 logements sur le terrain de l'hippodrome. Mais il y a quand même, il y a quand même 14 000 unités de logement promoteur qui se construisent le long, c'est-à-dire dans le triangle sur... attendez. Sur Jean-Talon, et sur Royalmount. C'est-à-dire que le promoteur lui-même s'exprime énormément dans ce secteur-là, déjà actuellement.

2110 Est-ce qu'il n'est pas possible que pour la Ville elle se fixe des objectifs carboneutres, disons de réduction de l'automobile, et cetera, sur une portion de l'ensemble du développement qu'il y a dans ce secteur-là, ou si vous voyez ça comme une impossibilité?

M. ROBERT LIBMAN :

2115

Mais malheureusement, ça se fait par la pièce, projet par projet. Et je pense qu'une vue de tout le secteur, peut-être réunir autour de la table des promoteurs avec des grands objectifs et des plans, et même des incitatifs. Parce que pour un promoteur de rentrer dans un projet sans aucune case de stationnement pour le monde...

2120 **LE PRÉSIDENT :**

Mais il n'est pas prévu qu'il y aurait aucune case de stationnement.

2125 **M. ROBERT LIBMAN :**

Mais c'est le ratio qui est critique. Exemple, maintenant, je travaille sur un projet au coin De la Savane et Décarie avec l'arrondissement. On travaille fort ensemble pour trouver les paramètres de design, les technologies vertes, l'auto partage qui sera incorporée, mais il y a un accrochage sur le ratio de stationnement. Il y a certainement, c'est en proximité à la station de métro De la Savane. Alors, on est prêt à réduire substantiellement l'offre de stationnement, mais il faut garder un certain minimum, parce que ce n'est pas tout le monde qui veut rentrer. On ne peut pas le vendre, c'est un projet de 300 unités de logement, 20% sont abordables, plus un projet de logement social sur le site.

2135 Oui, on veut faire le projet. On veut travailler avec la Ville pour le volet social, le volet abordable, aussi encourager les éventuels locataires et acheteurs de transitionner vers le transport en commun, mais c'est un risque économique énorme. Si on commence ou décolle un projet et on a de la misère à vendre ou à louer des condos parce qu'on n'a pas assez d'offres de stationnement, au moins le minimum qui est nécessaire pour qu'un projet soit rentable.

2140 Et c'est ça, il faut travailler avec la Ville pour trouver ce juste équilibre.

LA COMMISSAIRE :

2145 Vous venez juste d'esquisser le besoin d'avoir des incitatifs pour les promoteurs. Pouvez-vous nous en parler davantage?

2150 **M. ROBERT LIBMAN :**

Oui.

2155 **LA COMMISSAIRE :**

Des incitatifs additionnels pour encourager la construction de logements sociaux.

2160 **M. ROBERT LIBMAN :**

Oui, mais la Ville présentement a des programmes et plusieurs promoteurs hésitent à embarquer là-dedans. Ils préfèrent juste donner de l'argent dans le fonds de l'habitation plutôt que de le construire. Alors, je pense que le meilleur effort doit se faire. Je pense qu'il y a des plans par la Ville de Montréal pour améliorer ce programme-là à partir de 2021 pour au moins encourager les promoteurs eux-mêmes de construire les projets de logements sociaux.

2165

Et par rapport aux autres projets, pour trouver des moyens, il faut peut-être offrir densité additionnelle en échange pour certaines autres considérations. Si la Ville veut qu'un projet soit un projet LEED par exemple, peut-être en échange d'un autre étage ou une autre densité additionnelle. Ça pourrait être des genres de bonus zones qui pourraient être intéressantes pour encourager les promoteurs d'incorporer plus de technologies vertes dans leur bâtiment.

2170

LA COMMISSAIRE :

O.K. Merci.

2175

LE PRÉSIDENT :

Bien, je vous remercie beaucoup, Monsieur Libman.

2180 **M. ROBERT LIBMAN :**

Plaisir, merci.

2185 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, la commission va prendre une pause et on revient à 15 h 5.

PAUSE ET REPRISE

2190 **LE PRÉSIDENT :**

La commission va reprendre ses activités en appelant madame Susan Fitch. Bonjour, Madame.

2195 **Mme SUSAN FITCH :**

Good afternoon.

2200 **LE PRÉSIDENT :**

Good afternoon, Madame.

Mme SUSAN FITCH :

2205 My name is Susan Fitch and I am a member of the Project Genesis housing rights an anti-poverty committees and I serve as Chair of social and environmental concerns at the Unitarian Church of Montréal.