

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. BRUNO BERGERON, président
Mme DANIELLE LANDRY, commissaire
M. JACQUES INTERNOSCIA, commissaire

**CONSULTATION PUBLIQUE
SUR LE QUARTIER NAMUR-HIPPODROME**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 2

Séance tenue le 14 février 2020, 13 h
OCPM
1550, rue Metcalfe, 14^e étage
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 14 FEVRIER 2020	1
MOT DU PRESIDENT	1
 PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :	
M. ANDRÉ BOISCLAIR, Institut de développement urbain-IDU	1
M. MARC-ANDRÉ PARENTEAU ET M. MIKHAEL ST-PIERRE, Coalition québécoise sur la problématique du poids/Centre d'écologie urbaine de Montréal	23
M. ALEXANDRE CAMPEAU-VALLÉE, citoyen	36
Mme CHLOÉ DUVAL-ZACK, Bâtir son quartier	46
M. VINCENT ROBERT-HUOT, Groupe CDH	64
M. ANDRÉ LECLERC, Les pantouflards.....	71
M. MICHEL LEBLANC, Chambre de commerce du Montréal Métropolitain (CCMM)	82
Mme ARIANE CIMON-FORTIER, citoyenne	97
Mme MAUDE CHANEL, citoyenne.....	105
M. AMMAR MAHIMWALLA, Oroboro.....	113
M. JOHN DOHAN, citoyen	120
M. VICTOR CHAR, Jalon MTL.....	138
MOT DE LA FIN	147
 AJOURNEMENT	

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Alors, je vous souhaite la bienvenue. Je suis Bruno Bergeron, j'agis à titre de président de cette Commission, selon le mandat qui m'a été confié par madame Dominique Ollivier, notre présidente ici à l'Office. Je suis accompagné par les commissaires madame Danielle Landry ici à ma droite et monsieur Jacques Internoscia ici à ma gauche. On a aussi nos analystes ici madame Élise Naud et monsieur Marc-André Lapointe qui sont ici.

10 Tous les propos sont nécessairement sténographiés par notre sténographe attitrée madame Cindy Lavertu. L'ensemble des verbatims de ces enregistrements seront déposés sur le site de l'Office.

15 Alors, on a débuté hier soir notre première soirée d'audition des opinions, donc nous poursuivons aujourd'hui. On vous rappelle aussi qu'il y en aura lundi de la semaine prochaine, mais on sera au Ruby Foo's dans le quartier Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, à compter de 13 h jusqu'à 23 h lundi prochain pour couvrir la quarantaine de mémoires qu'on a reçus et des gens qui ont demandé à être entendus. Et en plus de ça, on a reçu aussi une quarantaine d'opinions écrites avec... par des citoyens qui ne souhaitent pas les présenter à l'oral à la Commission.

20 Sans plus tarder, je vais appeler le premier invité d'aujourd'hui qui est M. André Boisclair de l'Institut de Développement Urbain. Si vous voulez vous présenter ici au micro.

25

M. ANDRÉ BOISCLAIR :

Bonjour.

30

LA COMMISSAIRE :

Bonjour.

35 **LE PRÉSIDENT :**

Bonjour, monsieur. Pendant que vous vous installez, c'est qu'au bénéfice de tous les présentateurs d'aujourd'hui, sachez qu'on a à peu près vingt minutes par personne qui vient se présenter. On a lu, puis on a discuté, puis on a analysé chacun de vos... chacune des opinions, 40 donc on souhaite que vous soyez le plus synthétique possible pour nous donner l'occasion de vous poser des questions. On a à peu près 20 questions à poser à chacune des personnes, donc...

45 **M. ANDRÉ BOISCLAIR :**

20 questions.

LE PRÉSIDENT :

50 C'est juste pour vous mettre un peu mal à l'aise.

M. ANDRÉ BOISCLAIR :

55 Non, ça me ferait grand plaisir de répondre à vos questions.

60

LE PRÉSIDENT :

65 C'est juste pour vous faire raccourcir un peu vos présentations, à moins que vous ayez des faits nouveaux ou des éléments sur lesquels vous voulez vraiment appuyer. Mais, on aime beaucoup poser des questions. Alors, bonjour monsieur Boisclair.

M. ANDRÉ BOISCLAIR :

70 Merci, monsieur le président, madame la commissaire, monsieur le commissaire, madame, monsieur les analystes, le personnel de la Commission. L'Institut de Développement Urbain est particulièrement... se sent privilégié de pouvoir participer à cette conversation initiée par la ville de Montréal. Et monsieur le président, si vous pensez que ce commentaire sur les questions m'inquiète, la vie m'a appris une chose, c'est que c'est beaucoup plus difficile de poser des questions que d'y répondre.

75

LE PRÉSIDENT :

Oui, quand vous aviez suivi les formations pour ça.

80

M. ANDRÉ BOISCLAIR :

85 Puisque vous avez la... On peut toujours répondre à l'extérieur de la question qui nous est posée. Mais, trêve de plaisanterie, monsieur le président, nous sommes ici... L'IDU représente tout l'écosystème de l'immobilier commercial dans la grande région de Montréal et dans la grande région de Québec aussi. Donc, nous bénéficions de l'expérience des propriétaires et développeurs de ces deux régions.

90

Nous nous consacrons essentiellement à promouvoir les intérêts de ces grandes régions métropolitaines dans lesquelles nous œuvrons et nous le faisons du point de vue des grands propriétaires immobiliers qui sont... constituent certainement le cœur de notre organisation.

95 Alors, allons droit au but, monsieur le président, nous vous soumettons une vingtaine de recommandations. Vous les avez lues, vous avez sûrement... vous êtes passé à travers le texte, mais nous sommes venus dire : « oui » à une, à la vision qui est présentée par les autorités municipales et c'est un « oui » enthousiaste. Nous venons saluer la vision de la ville de Montréal présentée dans les documents de consultation.

100 Nous voulons profiter de cette occasion pour que vous avez un peu un travail, monsieur le président avec vos collègues commissaires, un travail à la fois simple et un peu compliqué. Il est simple puisque se réalisera sur le terrain ce que la ville souhaite qu'il se réalise. Et le grand enjeu, c'est à quel genre de partenariat ira-t-il avec le secteur privé, puis à quel coût souhait-elle vendre ce terrain.

105 Et donc, tout se paie dans le développement et donc, la contribution des gouvernements supérieurs fera une différence. La valeur du terrain, puis à quel coût elle voudra le vendre, c'est un peu ce qui va conditionner ce qui va se construire en hauteur. Un terrain vaut ce qui est possible de construire tenant compte de toutes les contraintes qui existent, que ce soit les contraintes au niveau de l'équipement qu'on va installer, les contraintes qui peuvent exister du côté du logement social, du logement abordable, des contraintes qui existent du côté des infrastructures. En d'autres mots, c'est une logique assez simple.

110 Mais, là où votre travail est très très compliqué, et puis parce que vous cherchez plus qu'à vous poser la question de la valeur du terrain, vous êtes un peu comme nous intéressés à développer un secteur et puis, à développer un quartier qui est toutefois celui-ci drôlement situé. C'est un territoire qui est enclavé. Dans son proche environnement, quatre villes. Et Dieu sait, ce n'est pas l'interlocuteur qui vous parle qui a un jour souhaité qu'il en soit ainsi.

115 **LE PRÉSIDENT :**

120 Vous étiez ministre des affaires municipales.

M. ANDRÉ BOISCLAIR :

125 J'ai été ministre des affaires municipales, monsieur le président. J'ai mis, comme on dirait de façon un peu crue, ma face sur le poteau pour... au sujet des fusions municipales et je trouve encore absurde de voir les discussions auxquelles la ville par exemple de Ville Mont-Royal et de Montréal doivent se livrer, alors qu'elles interviennent dans un même secteur. J'ai dans mes vieux jours, fait dans d'autres contextes, fait le choix de voir d'autres... d'avoir une vision différente de ce que nous voyons aujourd'hui.

130 Mais, il y a quatre villes qui interviennent pas très loin dans le secteur. Il ne faut pas oublier Hampstead, il ne faut pas oublier non plus...

LE COMMISSAIRE :

135 Côte-Saint-Luc.

M. ANDRÉ BOISCLAIR :

140 Côte-Saint-Luc et puis, les deux voies ferrées. Donc, les deux voies ferrées qui sont celles du CN, puis la voie Exo numéro 2 qui...

LE COMMISSAIRE :

145 C'est le CP qui...

M. ANDRÉ BOISCLAIR :

150 C'est le CP, pardon. Je m'excuse, monsieur le commissaire. Donc, ces deux voies qui sont là. Donc, c'est là où la tâche se complexifie. Et puis, on sait aussi que les discussions que nous avons aujourd'hui, elles sont nécessaires. Elles se font bien en amont de ce que sera les

grandes discussions de la ville. Puis, on sait tous ici qu'il faut aborder ces discussions avec beaucoup beaucoup de modestie. Il risque de se passer beaucoup de temps entre aujourd'hui et la prochaine pelletée de terre. Un projet comme celui-là, ça va prendre une dizaine d'années avant que ça puisse voir le jour. Et pour ceux que ça pourrait décourager, je leur dirais :
155 « attention, on a quand même de belles réussites à portée de main ».

Ce que les autorités municipales ont réussi à faire avec l'Université de Montréal, avec le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec autour du Campus Mil peut être considéré comme une grande grande réussite. Mais Campus MIL, ça a été quoi en termes de
160 discussions? Ça a été certainement 15 ans, si ce n'est pas davantage plus près du 20 que du 15. Mais, donc il y a eu de très longues discussions sur l'aménagement du territoire. Donc, nous sommes à une étape très très préliminaire.

Donc, qu'est-ce qui peut vous guider pour la suite des choses, monsieur le président?
165 Donc, je vous dis « oui » à une vision sur les, on salue la vision de la ville de Montréal.

On vient dire « oui » à une place très importante aux transports collectifs et aux transports actifs.

On dit certainement un gros « oui » à un aménagement d'un espace public de très grande qualité.
170

On dit « oui » à la mixité et avec une densité raisonnable qui doit accompagner les enjeux de mixité pour que tous y trouvent leur compte.
175

Et on vous dit aussi que dans l'analyse des projets, vous avez, si j'ai bien compris, le mandat d'analyser le quartier. Et compte-tenu de toutes les contraintes géographiques que j'ai évoquées tout à l'heure, mais le quartier, il se situe dans un secteur qui est bien plus grand que le quartier, et donc, on ne peut pas penser le développement des infrastructures qui sont requis

180 tant au niveau des infrastructures eau, égouts et aqueduc que des infrastructures de mobilité sans regarder ce qu'il va se passer dans le proche environnement.

Et donc, là, il ne faut pas que faire l'autruche. Il y a un gros projet qui est celui de Royalmount où il y a encore des discussions qui ont cours et j'apprécie, monsieur le président, que la Commission et les membres de la Commission aient pris soin, sur le site de Namur-Hippodrome, de publier tous les documents relatifs à Royalmount, les études qui ont été faites. Je pense que d'intuition monsieur le président, vous et vos collègues et le personnel de l'OCPM ont compris que ça faisait partie d'un même ensemble, donc il fallait informer correctement la population et rendre disponible toute cette documentation.

190 Donc, il y a là peut-être un enjeu très certainement au niveau de la synergie qui peut être joué avec le quartier de Royalmount qui fait l'objet en ce moment de discussions.

195 Donc, tout ça permet une masse critique qui pourrait faciliter beaucoup les investissements au niveau de la mobilité et puis, on vient vous dire, monsieur le président, au-delà des diverses recommandations qui sont là, si on veut que ce soit réussi, il faut éviter ce qui est arrivé dans d'autres quartiers de Montréal et prévoir à l'avance ce que seront les espaces publics.

200 On va même vous faire des recommandations très très précises sur la façon de calculer les pourcentages de ces espaces, ne pas tenir compte de d'autres, qu'ils soient bien positionnés, pas juste penser à des espaces publics qui seraient moins intéressants pour un développement.

205 Il faut regarder aussi quand on planifiera le... ces espaces, puis le développement privé, mais de parler de quel genre de tenue on parle. La réalité n'est pas la même pour celle d'une COOP, d'un condo privé ou celle d'un locatif.

Donc, on fait des recommandations sur ces questions, mais de grâce, de grâce, évitons de nous retrouver dans les débats actuels qu'on connaît à Montréal. On n'est pas encore sûr

210 d'avoir une école sur l'écoquartier des Lumières ou alentour du pont Jacques-Cartier. Il y a un
débat public qui est en cours, je ne veux pas intervenir là-dedans, mais une chose certaine, c'est
qu'on ne peut plus se retrouver dans des débats où on n'a pas à l'avance qu'elles sont les
décisions qui sont celles des autorités publiques, eu égard à la mobilité, eu égard à la qualité des
espaces publics.

215 On fait des propositions qui sont là très, très audacieuses en termes de pourcentages,
d'espaces, dans certains cas on parle de même 30 % de ces espaces qui devraient être dédiés à
l'espace public pour réaliser un grand projet où l'auto n'est pas celle qui règne, mais bien où
sont... où les piétons, les cyclistes sont les rois et oui, où bien sûr on peut, on doit composer
220 aussi avec une réalité qui est celle de la voiture sans que ce soit elle qui vienne définir l'avenir du
site.

Alors, je pourrais pour revenir sur chacune de ces propositions, monsieur le président,
mais vous nous avez lu, puis je suis... je me rends disponible sans plus de façons dans les dix
225 minutes qui suivent pour répondre à vos questions.

LE PRÉSIDENT :

230 On va profiter justement de votre expertise assez pointue pour nous éclairer sur un
certain nombre d'éléments parce que nous on a lu les 80 mémoires, puis on a eu quand même
beaucoup de documentations de la part de la ville, donc on est actuellement jusque-là. Donc, il y
a beaucoup de liens à faire entre l'ensemble de ces documents-là, puis ça soulève énormément
de questions.

235 Vous savez que si on parle de 6 000 logements ici, mais dans le secteur au complet on
parle de – c'est-tu 27 000 logements?

240 **LE COMMISSAIRE :**

23.

245 **LE PRÉSIDENT :**

23?

M. ANDRÉ BOISCLAIR :

250 Plus que 20 000. Oui?

LE PRÉSIDENT :

255 En tout cas, plus que 20 000. Bon. Moi, la question qu'on pose par exemple aux gens qui connaissent bien le monde immobilier, c'est : c'est quand même des projets qui sont annoncés, qui vont avoir cours dans un temps relativement court. Comment on peut accueillir autant de projets immobiliers dans un temps aussi court? Est-ce que ça pourrait avoir un impact sur le rythme? Parce que la ville parle de commencer à vendre les terrains en 2023 à de l'entreprise privée parce que c'est une obligation du gouvernement dans son contrat qu'il le lie à l'achat...

260

M. ANDRÉ BOISCLAIR :

265 C'est ce qu'on souhaite d'ailleurs et on rappelle les obligations au contrat dans notre mémoire. C'est ce qu'on souhaite d'ailleurs, mais on... Monsieur le président, ma... la première conférence de presse que j'ai faite dans ma vie il y a 23 ans, c'était pour réclamer Notre-Dame. Et puis, on en a entendu des discours sur Notre-Dame. Je le souhaite que les ententes soient respectées, mais on regarde aussi les choses de façon un peu réaliste.

270 **LE PRÉSIDENT :**

Et bien, vous nous rassurez. Alors, le fait qu'on propose plus d'une vingtaine de milliers de logements dans ce secteur-là, ça a un impact majeur, peut-être même ça... je ne sais pas si sur le marché immobilier, ça c'est une question que nous... pour laquelle on n'a pas de réponse. Il y a aussi le fait qu'on est dans un secteur extrêmement congestionné. On dit un secteur carboneutre, mais des promoteurs immobiliers nous disent que si on réduit trop le nombre de cases de stationnement par logement, on ne peut pas vendre les unités d'habitations. Ce sont des questions, là, qui...

280 **M. ANDRÉ BOISCLAIR :**

Qui vous brûlent.

LE PRÉSIDENT :

285

C'est ça, puis on se dit : « au moins si l'IDU est là pour nous donner peut-être des indications comment lui il voit ça, ça pourrait peut-être nous aider ».

M. ANDRÉ BOISCLAIR :

290

Alors, première chose, le marché est assez bon pour réagir aux questions d'offre et de demande. Et...

LE PRÉSIDENT :

295

Moi, ce qui m'intéressait, c'était le profil des acheteurs parce que souvent le profil des acheteurs dans un marché extrêmement actif comme actuellement, t'sais on réduit les unités, on vise des clientèles très ciblées, tandis que là on veut... la ville souhaite avoir un quartier plus large aux familles et tout, est-ce que c'est un bon contexte pour ça?

300 **M. ANDRÉ BOISCLAIR :**

La réponse est toujours : ça dépend à quel prix le terrain va se vendre. C'est pour ça que je vous disais votre problème... la question qui est posée devant vous, les nombreuses questions sont à la fois simples et compliquées. Alors, ça dépend à combien la ville va vouloir
305 vendre le terrain. La réponse bien un peu plate à vous offrir, c'est celle-là. Plus...

LE PRÉSIDENT :

Le gouvernement nous dit qu'il faut que ce soit la valeur marchande.
310

M. ANDRÉ BOISCLAIR :

Oui, mais c'est là où ça dépend qui va payer les infrastructures, qui va payer le surdimensionnement. Puis, tout ça, c'est complexe, mais c'est faisable. Ça a bien été joué. C'est
315 pour ça qu'on vous suggère un petit modèle de gouvernance. On vous suggère un modèle de gouvernance qui permettrait d'asseoir alentour d'une même table.

Puis, là, je n'ai pas voulu rentrer dans une structure. Je comprends que la ville est hésitante à créer des paramunicipales en ce moment. Il n'y en n'a pas eu pour le Campus MIL.
320 Mais, dans les faits tout le monde... parce qu'il y a aussi là une réalité inter-arrondissement, plutôt ville-centre-arrondissement, les gens étaient alentour d'une même table, puis ont réussi à bien faire correctement un travail. Donc, je n'ai pas voulu me... rentrer là-dedans.

Revenons à votre question plus spécifique. La typologie des logements, c'est une chose,
325 mais ça va dépendre encore là de l'espace public qu'on veut créer. Faisons-nous pas d'histoire, là. Malgré tous les grands discours sur l'attractivité des familles, il y a encore de la difficulté à faire en sorte de répondre aux besoins de ces familles qui sont à la recherche de produits qui sont difficilement livrables dans un contexte où il n'y a pas d'écoles, où les espaces verts sont manquants, puis, où dans...par exemple, le cas typique qui est dans ma proche famille,

330 demander à une mère de promener... de pousser une poussette sur la rue Saint-Jacques dans
le Vieux Montréal quand il y a de la neige sur le trottoir avec un autre enfant dans la main et puis
de monter les trois, quatre marches dans un édifice historique avec la poussette. Ils recherchent
d'autres types de produits.

335 Et donc, la clé du succès si on veut attirer une diversité de ménages, elle va tenir de la
qualité des infrastructures publiques, elle va tenir à la présence de services publics aussi que ce
soient garderies ou écoles. Et donc, on peut se gargariser longtemps avec des grands objectifs,
mais si les pouvoirs publics ne prennent pas leur place, puis leur responsabilité, bien on va se
retrouver avec... peut-être un peu loin de nos objectifs.

340 Et est-ce que le marché est capable de le prendre? En ce moment, dans le grand centre-
ville de Montréal, savez-vous il y a combien d'unités construites pas vendues? Moins d'une
cinquantaine. Il y a en ce moment une immense de construits pas vendus.

345 **LE COMMISSAIRE :**

Mais, combien occupés?

M. ANDRÉ BOISCLAIR :

350 Hein?

LE COMMISSAIRE :

355 Combien occupés de tous ces vendus-là? Il y en a beaucoup qui ne sont pas occupés.

M. ANDRÉ BOISCLAIR :

Qu'est-ce que vous voulez dire?

360 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'on est dans un marché spéculatif où des gens ont acheté, mais ils n'habitent pas?

365 **M. ANDRÉ BOISCLAIR :**

Bien, qu'est-ce qu'ils font ? Bien, ils le louent. S'ils ne l'habitent pas. Donc, des édifices pas occupés, je ne sais pas s'il y a quelqu'un.... Puis, même au niveau des assurances, monsieur le commissaire, si pour une raison ou une autre vous vous absentez dans une sabbatique quelconque pendant un an ou deux, vous n'occupez pas votre logement. Allez en parler avec votre assureur voir combien ça va vous coûter. Alors, il n'y a aucun intérêt...

370

LE PRÉSIDENT :

375 Non, mais vous n'avez pas des données par exemple qui illustreraient un presentif? C'est-à-dire qu'on pense que quand bien même il pourrait y avoir des unités inoccupées, selon vos données à vous, ce n'est pas ...

380 **M. ANDRÉ BOISCLAIR :**

380

Des unités inoccupées, on n'a pas... Ces registres-là d'abord sur l'occupation, c'est des comptes de taxes et puis, c'est tout le monde qui paie des taxes, alors est-ce que quelqu'un, un propriétaire d'un condo a un intérêt économique quelconque à acheter, à ne pas occuper, à ne pas louer puis à rien faire, puis juste rester assis dessus? Je ne le... ça ne ferait aucun sens économiquement.

385

390 **LE PRÉSIDENT :**

Bien, de toute façon, si c'était le cas votre secteur le saurait. C'est ce que vous nous dites?

395 **M. ANDRÉ BOISCLAIR :**

Bien, je... Les assureurs très certainement sont sans doute ceux qui le sauraient. Parce qu'un logement inoccupé coûte très très cher à assurer.

400 **LE COMMISSAIRE :**

Je faisais référence à la spéculation, mais il y a beaucoup d'étages noirs dans les immeubles le soir au centre-ville, là. Mais, on...

405 **M. ANDRÉ BOISCLAIR :**

Oui, parce qu'il y a des gens qui font du... ça veut dire quoi? Qu'est-ce que vous définissez comme un logement occupé? Il est occupé 25% du temps, 50% du temps, 100% du temps? Est-ce que quelqu'un qui est propriétaire qui habite... qui est un homme ou une femme d'affaires du centre-ville de Montréal qui habite Terrebonne et qui s'est acheté un pied à terre à Montréal pour éviter de faire...

410 **LE PRÉSIDENT :**

415 Mais, je référais surtout aux spéculateurs, mais on va...

420 **M. ANDRÉ BOISCLAIR :**

Mais, qui sont les spéculateurs? Votre voisin?

425 **LE PRÉSIDENT :**

Je vais vous arrêter tout de suite parce que c'est...

M. ANDRÉ BOISCLAIR :

430 Bien, non, je voulais rentrer là-dedans. Qui sont les spéculateurs? Votre voisin qui a acheté deux, trois condos?

LE PRÉSIDENT :

435 Mais, monsieur Boisclair, c'est intéressant de discuter de ça sauf que ce n'est pas à propos puis on a d'autres questions qu'on veut absolument vous poser.

LA COMMISSAIRE :

440 Alors, ceci étant dit, ce qu'on a dit auparavant, puisqu'on vise la rentabilité du projet et que ça va... On dit en fait que la rentabilité pour le commerce et pour l'habitation dépendrait de la disponibilité de cases de stationnement.

M. ANDRÉ BOISCLAIR :

445 Oui.

LA COMMISSAIRE :

450

Alors, comment on gère ça cette idée-là? Quelle portion du territoire on devrait accorder à des cases de stationnement? Est-ce qu'on devrait limiter la durée? Est-ce qu'il y a une réglementation qui devrait être mise en place? Est-ce que vous avez des commentaires à nous faire à ce sujet-là?

455

M. ANDRÉ BOISCLAIR :

460

Ça... Alors, nous, ce qui est... Je pense qu'on vous propose un objectif qui est celui de viser que 65% des déplacements se fassent via le transport collectif, puis que la part modale soit de 35%. Un ratio de stationnement, là, le marché est bien bon pour répondre à ça. Et donc, l'arrondissement Ville-Marie, ils ont retiré les minimums prescrits.

LA COMMISSAIRE :

465

Oui.

M. ANDRÉ BOISCLAIR :

470

Et puis, ils ont... C'est le marché qui répond en conséquence, et donc nous ne faisons pas.... Dans la mesure où il y a cette vision qui se développe, très, très, très généreuse, s'il y a une vision plus classique qui n'est pas celle énoncée là avec des espaces de qualité, des investissements massifs dans les infrastructures et dans la mobilité, bien là, c'est un autre marché.

475

Et puis, la ville va... devra en tirer des conséquences. La ville se fait ici, soit d'être innovante, se donne de grandes, grandes, grandes ambitions. C'est elle qui est propriétaire du terrain. Ce n'est pas le privé, là. C'est elle. Et donc, qu'elle fasse ses choix, qu'elle présente un moment donné au marché qui devra sûrement être associé dans le développement de certains îlots. Et puis, le marché qui sera intéressé à acheter cet îlot-là, bien va bider en fonction

480 de la vision proposée. Et c'est pour ça qu'on vous dit que la meilleure proposition, ce n'est pas nécessairement celle qui sera au plus bas prix. C'est celle qui sera de la plus grande qualité.

Et donc, à cet égard-là, la ville aura elle-même à tirer les conséquences des gestes qu'elle souhaite poser. Si je souhaite avoir la meilleure auto électrique avec toutes les fonctions
485 possibles et impossibles pour être le plus vert possible, ça va me coûter la totale. La Tesla avec tout intégré, toute verte, elle coûte plus cher. Et c'est encore une réalité de marché et en fonction de notre capacité collective de payer, des priorités des citoyens, de la vision de l'administration, on verra.

490 Mais, il y a certainement preuve, possibilité d'innover et c'est ce que la ville d'ailleurs... On sent ce désir-là de la ville qu'on veut saluer de faire quelque chose d'un peu différent, mais les... j'ai défini aussi les conditions. Si on n'a pas réglé les enjeux de mobilité et de désenclavement, puis qu'il n'y a pas une école, puis que les gens sont tous obligés de se déplacer à de grandes distances pour avoir accès à des services publics de qualité, ne pas avoir
495 d'espaces de stationnement devient... c'est une utopie.

On a réussi à avoir très peu... Aux alentours du métro Rosemont à Montréal, par exemple, il y a des ratios de stationnement qui sont très bas, installés sur la station de métro. Est-ce que des ratios de stationnement dans un cadre bâti comme celui par exemple de l'Île-des-
500 Sœurs, est-ce que... On est dans une typologie complètement différente où l'auto a encore une grande place jusqu'à temps peut-être qu'on revoie des choses.

Alors, quelle sera la vision... Est-ce qu'on sera dans un modèle Île-des-Sœurs sur
505 Namur ou est-ce qu'on sera dans un modèle, je ne sais pas moi, métro Rosemont plus grande densité, plus de hauteur sur...

LE PRÉSIDENT :

510

... Parce que le défi est là. C'est contenu dans un secteur extrêmement congestionné, à nombre d'heures par jour, c'est sûr que de rêver d'avoir un... C'est-à-dire de penser qu'on pourrait avoir un secteur Île-des-Sœurs, c'est vraiment là que serait l'utopie. C'est d'amener des gens dans un secteur hypercongestionné sans les transports collectifs, c'est...

515

M. ANDRÉ BOISCLAIR :

On a fait quelques propositions audacieuses, là, sur le vélo, sur l'utilisation des voies ferrées.

520

LE PRÉSIDENT :

Oui, on a lu.

525

M. ANDRÉ BOISCLAIR :

On a même voulu essayer... Alors, on s'est dit : « La ville se creuse les méninges, on va aussi un peu se creuser les méninges et puis sortir un peu de notre - monsieur le président, je m'en confesse - sortir un peu peut-être de notre zone de confort et des choses avec lesquelles on est habitué de travailler. »

530

LE PRÉSIDENT :

Si on vous remet dans votre zone de confort, le *smart center*, les gens appellent ça comme ça, c'est toute la portion de grande surface qui est de part et d'autre de l'autoroute Décarie, là, à l'intersection de Jean-Talon. C'est-à-dire que ces gens-là nous disent qu'ils entrevoient aujourd'hui la possibilité de réutiliser leurs emplacements en le densifiant, en amenant de la mixité. Est-ce qu'il y a... C'est sûr qu'on a chacun nos expériences personnelles, mais on se fait toujours dire que c'est très difficile de mixer la fonction commerciale et la fonction

535

540 résidentielle parce qu'ils ont des rythmes d'absorption différents. C'est-à-dire que...

M. ANDRÉ BOISCLAIR :

Oui.

545

LE PRÉSIDENT :

550 Est-ce qu'on pense que c'est possible justement de... que le *smart center* tel qu'on le trouve aujourd'hui qui a de grandes aires d'asphalte qui sont des îlots de chaleur puissent être convertis en immeubles et...

M. ANDRÉ BOISCLAIR :

555 Oui. La réponse est oui. Deux exemples que vous pouvez... où les réflexions sont déjà assez claires. Le premier c'est le centre d'achat Wilderton sur Van Horne juste à côté des Complexes du sanctuaire, il y avait un espèce de street mall là sans valeur avec... bon, il y avait bien sûr l'épicerie qui a une valeur importante dans le quartier, la pharmacie, donc des services de base. Mais le reste, le mix commercial disons, pas sûr que vous seriez allé passer un samedi après-midi barbocher au centre d'achat Wilderton il y a cinq ans.

560

Et donc, il va être déployé avec de la hauteur, condos, du locatif, résidence personnes âgées et le promoteur qui est un... qui est là a donc réussi à relever ce défi-là. Puis, il va demeurer l'épicerie, pharmacie, puis quelques services de proximité.

565

L'autre exemple que vous pouvez regarder, monsieur le Président ...

LE PRÉSIDENT :

570

Puis, - je m'excuse – avec leurs cases de stationnement...

M. ANDRÉ BOISCLAIR :

575

Souterrains.

LE PRÉSIDENT :

580

... souterraine, puis est-ce qu'ils sont enclins à mettre des toits verts, d'être plus vert que ce qu'ils sont actuellement, c'est-à-dire...

M. ANDRÉ BOISCLAIR :

585

Dans le marché immobilier...

LE PRÉSIDENT :

590

Non, mais si on l'exige par exemple. Dans les nouvelles balises du développement de ce secteur-là, est-ce que c'est des contraintes qu'ils vont...

M. ANDRÉ BOISCLAIR :

Des contraintes vous pouvez en rajouter puis à droite, puis à gauche.

595

LE PRÉSIDENT :

En autant qu'on permet la hauteur.

M. ANDRÉ BOISCLAIR :

600 Bien que les gens peuvent compenser par de la densité. Puis, monsieur le président, je comprends que vous avez un mandat pointu sur un... vous n'êtes pas sur le secteur, vous êtes sur le quartier.

LE PRÉSIDENT :

605 Non, mais c'est dans notre secteur le *smart center*.

M. ANDRÉ BOISCLAIR :

610 Non, mais je veux dire...

LE PRÉSIDENT :

Il va jusqu'au métro.

615

M. ANDRÉ BOISCLAIR :

Non, mais je veux dire dans votre... vous êtes... vous avez un mandat pointu, mais n'oubliez pas que si vous voulez comprendre l'industrie immobilière, il faut que vous regardiez ce qu'il se passe à un niveau macro très, très élevé. Ça, compte-tenu du mandat qui est le vôtre, c'est un peu difficile.

620

Plus vous allez contraindre l'industrie, plus l'industrie va se concentrer. Puis, je vous invite vraiment à lire cet article de l'Actualité de Pierre Fortin : Montréal 1-Toronto 0. Pierre Fortin publie un billet dans l'Actualité, puis tout le monde comprend qui est Pierre Fortin, son indépendance, puis tout le reste. Si vous voulez comprendre pourquoi la différence de prix entre Montréal et Toronto, la réponse ne se situe pas dans le revenu disponible des gens, elle se situe dans le nombre de compétiteurs dans le marché.

625

630 Plus vous allez contraindre, plus les entreprises vont se regrouper. Moins de petits...
moins d'innovation, et puis des marges plus élevées. Alors, oui, le marché est capable
d'absorber des contraintes, mais en ce moment le coût du terrain croît à une vitesse
exponentielle, les coûts de construction croissent à une vitesse exponentielle, puis ce que le
public a ce sont les coûts réglementaires.

635 Et donc... Puis en bout de course, c'est l'acheteur final qui paie. Et il y a un moment
donné des enjeux qui se posent sur la question d'équité. Qui doit payer pour ça et qui en
bénéficie?

640 Et donc, c'est un arbitrage constant. Je ne sache pas qu'un jour on va trouver la bonne
réponse parfaite, mais c'est un débat et puis c'est ce à quoi vous contribuez en nous permettant
de nous exprimer et en engageant une conversation intelligente comme vous savez le faire à
l'OCPM.

645 **LE PRÉSIDENT :**

On en aurait d'autres, mais le temps est écoulé, alors on vous remercie infiniment de
votre contribution, monsieur. Merci beaucoup, monsieur.

650 **M. ANDRÉ BOISCLAIR :**

Ça me fait plaisir. Bonne continuation.

LA COMMISSAIRE :

655

Merci.

LE COMMISSAIRE :

Merci.

660

LE PRÉSIDENT :

Alors, la commission appelle la Coalition québécoise pour la problématique du poids représentée par monsieur Marc-André Parenteau et monsieur Mikhael St-Pierre du Centre d'écologie urbaine de Montréal aussi.

665

M. MARC-ANDRÉ PARENTEAU :

Bonjour.

670

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, messieurs.

675

M. MARC-ANDRÉ PARENTEAU :

Alors, merci les commissaires, merci de nous permettre de se prononcer aujourd'hui. Je nous présente, alors Mikhael St-Pierre du Centre d'écologie urbaine, Marc-André Parenteau de la Coalition québécoise pour la problématique du poids. Donc, rapidement, la Coalition québécoise travaille, elle a pour mandat de revendiquer les modifications réglementaires et les politiques publiques pour favoriser la mise en place d'environnements favorables aux saines habitudes de vie, afin de prévenir les problèmes associés au poids et les maladies chroniques qui y sont reliées. On va changer.

680

685

Du côté du Centre d'écologie urbaine de Montréal, elle a pour mission de proposer des pratiques et des politiques pour créer des villes écologiques, démocratiques et en santé. Nos deux organisations ont travaillé par le passé sur d'autres projets. Notamment sur le développement des quartiers verts actifs et en santé dans la foulée du plan de transport 2008.

690 Alors, un portrait de la situation au Québec. Donc, l'embonpoint, l'obésité touche près de 4 millions d'adultes et on parle de 30% d'enfants qui sont en surpoids. C'est une problématique qui est complexe. L'environnement dans lequel on vit joue un énorme rôle sur... évidemment, sur la problématique, mais notamment du point de vue de la sédentarité.

695 Donc, on parle de 56% de jeunes qui n'atteignent pas les recommandations en termes d'activité physique. Près de 80% des travailleurs qui se déplacent en voiture, contre seulement 7% qui le font de manière active au Québec.

700 Pour la région de Montréal, on parle de 6% des déplacements qui pourraient se faire à pied et 21% qui pourraient se faire à vélo. Toutefois, la majorité des gens ne le font pas par... en fait, du point de vue d'un manque d'intérêt, mais c'est en fait un manque d'infrastructures... infrastructures sécuritaires en fait qui freinent leurs élans.

705 Maintenant, d'un point de vue retombées. Quelles sont les retombées d'une population qui serait active? Quelles seraient les retombées pour les municipalités? Alors, on parle tout d'abord d'une meilleure santé physique, évidemment une meilleure santé mentale également. Ces quartiers qui sont plus propices aux déplacements actifs favorisent également de meilleures interactions sociales. Les résidents qui y sont part font également participation à la vie politique et sociale, des gens plus impliqués. On parle également d'une plus grande vitalité, d'une
710 meilleure productivité et de plusieurs avantages économiques pour la santé.

 On va exposer nos six principales recommandations. Tout d'abord, - pardon -...

M. MIKHAEL ST-PIERRE :

715 Désolé, c'est ça le travail à deux.

 Donc, vous avez vu il y a comme un certain nombre d'ancrages, de politiques qui valent la peine d'être mentionnés. Vous les avez lus, toutefois moi je tiens peut-être à en mettre une de

720 l'avant, la politique Vision Zéro de la ville de Montréal qui a été adoptée il y a de ça quelques années et puis, qui est vraiment mise en branle depuis un peu plus d'un an.

725 Il faut vraiment garder en tête qu'il faut dans toute planification avoir un parti pris pour la mobilité équitable et vraiment l'équité, l'accès à l'emploi, l'accès ... à la ville de Montréal, il se passe plein, plein de trucs. L'accès à l'emploi, l'accès aux résidences, aux commerces, etc. Et que cette équité-là, bien, il faut garder en tête l'âge, il faut garder en tête le sexe, puis la condition, donc, vraiment avoir une accessibilité dans la mobilité, un élément qui est quand même assez important à garder en tête pour ce projet-là.

730 Donc, oui, c'est moi. Nos six recommandations, on y va très, très rapidement. D'abord, un quartier carboneutre dans des milieux de vie urbains, conviviaux et favorables à la santé. Peut-être quelques éléments qu'on voudrait mettre de l'avant, là, considérant que vous connaissez déjà notre position.

735 On parle de favoriser une planification des transports qui positionne l'humain au centre des préoccupations. L'orientation qui est à suivre et qui est vraiment fondamentale pour nous, c'est d'optimiser les déplacements d'un plus grand nombre de personnes plutôt que celui d'un plus grand nombre de véhicules. On l'a abordé un peu plus tôt. Ça va de soi, selon nous.

740 Deuxième élément, quand on parle d'implanter des aménagements sécuritaires 12 mois par année pour les piétons et les cyclistes, ça fait référence entre autres à Vision Zéro, au parti pris dont je faisais mention.

745 Peut-être un simple rappel, l'année dernière malheureusement à Montréal, c'est 24 piétons qui ont été happés mortellement dans les rues de la ville. Ça, ça représente une personne aux deux semaines. Puis, ça, c'est les cas qui sont rapportés, donc peut-être qu'il y a des cas également qui ne sont pas rapportés d'où l'importance de vraiment garder ça en tête et d'en faire une orientation, d'avoir des aménagements qui sont accessibles douze mois par année et pour toute la population, peu importe leur condition, leur sexe, etc.

750 Puis, également, on parlait d'offrir une expérience de déplacement optimale. On voit une opportunité dans le cas de Hippodrome, considérant qu'on est quand même dans un quartier qui est circonscrit, qui est enclavé. Il y a toutefois la station Namur qui n'est pas très loin.

755 On a fait à Montréal l'expérimentation avec la mobilité autonome, entre autres dans le coin du secteur Maisonneuve. Il y a de l'expérimentation qui se fait un peu partout dans le monde. Potentiellement que la mobilité autonome avec des bus sans conducteur, qui fait des trajets autour du quartier très, très rapide vers la station Namur, qui dessert toute une population d'un quartier densément peuplé, ça pourrait être une orientation qui pourrait être intéressante et à envisager pour le secteur Hippodrome.

760

M. MARC-ANDRÉ PARENTEAU :

765 L'autre recommandation qu'on remettrait de l'avant également, c'est... on... il y a une mouvance de plus en plus en termes de permettre le jeu libre dans les rues résidentielles et les ruelles. Jeu libre, donc activités spontanées accessibles à tous. On sait que les enfants qui jouent dehors sont plus actifs et risquent moins de souffrir d'embonpoint ou d'être obèse. Le jeu extérieur favorise également la prise de décision, évaluation des risques, résolution de problème. Donc, plusieurs effets positifs à favoriser ce type de jeu.

770

775 Nous avons l'opportunité de travailler en amont, de réfléchir en amont, donc à la construction de ce quartier, donc je pense que ce serait important de mettre de l'avant, de permettre évidemment dans certaines rues sécuritaires, bien balisées, de le faire. Et un article justement du code de sécurité routière qui depuis 2016 nous permet... permet aux municipalités de le faire de façon sécuritaire.

775

M. MIKHAEL ST-PIERRE :

780 Peut-être y aller rapidement considérant le temps qui avance. Les écoles, bien, nous on
salue la présence de la Commission scolaire de Montréal. On sait que, bon, c'est mouvementé
au niveau de la planification scolaire présentement. On salue leur présence dans tout le
processus préalable et on met vraiment de l'avant l'importance de non seulement la planification
scolaire de l'école, mais également l'opportunité de partager des espaces aussi par rapport aux
785 futures écoles qu'il y aura dans le quartier.

M. MARC-ANDRÉ PARENTEAU :

790 Un mot sur... Mikhael mentionne justement les choix des terrains de la Commission
scolaire, donc important également de considérer l'emplacement, les environnements sains
autour des écoles. Donc, peut-être de limiter les restaurants rapides autour des écoles, on sait
que présentement à Montréal 75% des écoles ont un restaurant rapide à moins de quinze
minutes de marche. Donc, c'est important justement en amont d'interdire à l'avance ces types de
restauration là.

795 D'ailleurs, on sait que Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce a adopté un règlement
allant dans ce sens en 2017. Règlement qui a été même mis à l'épreuve par la Cour... à la Cour
qui a finalement confirmé le droit de la municipalité d'utiliser le zonage pour restreindre.

M. MIKHAEL ST-PIERRE :

800 Avant 1907, avant la construction du merveilleux Blue Bonnets, c'était des champs de
chou dans le secteur de l'Hippodrome, donc on fait face... particulièrement Hippodrome, c'est
dans les derniers secteurs inoccupés, mais c'est également des secteurs qui ont toujours été
naturalisés et puis, nous, on voit vraiment une opportunité de travailler à préserver ou à mettre en
805 valeur les espaces verts. On mettait de l'avant entre autres là, bon de favoriser la contribution de
fins de parc, mais dans le quartier Hippodrome particulièrement pour éviter que ça aille ailleurs
dans l'arrondissement.

810 Puis, également de se fixer un objectif de verdissement, puis j'aimerais ça mettre de l'avant, bon, on a quand même une proportion importante du site actuellement qui est couverte par un espace verdi. Il y a différentes stratégies qui pourraient être mises de l'avant. On en a nommé quelques-unes dans le mémoire : les toits verts, des allées verdies, des ruelles vertes, des parcs, etc.

815 Également, limiter, restreindre ou vraiment calculer la proportion de stationnements sur rue qui peut se faire en ayant des chaussées qui sont un peu moins larges en réduisant l'espace du stationnement pour rue. Bien, ça peut permettre justement d'aller un peu plus vers ces solutions-là qui permettent de soit conserver ou d'assurer qu'il y ait du vert dans le quartier également.

820 **M. MARC-ANDRÉ PARENTEAU :**

825 Enfin, sixième recommandation et dernière, on parle de favoriser l'accès des aliments sains à l'ensemble du territoire. Donc, dans une perspective de planification, encore une fois, en amont, c'est important de s'assurer d'avoir un accès facile à de nombreuses fontaines d'eau dans les lieux publics. On parle des parcs, mais également dans les différents espaces publics. Recommandation d'autant plus importante dans une optique de résilience face aux changements climatiques et également dans une perspective de retrait des bouteilles d'eau à usage unique, donc d'avoir une option pour la population.

830 Et enfin, au niveau de... on parle régulièrement des boissons sucrées comme étant un élément qui contribue à l'obésité, donc s'assurer de les restreindre dans les établissements publics et les établissements sportifs également.

835 **M. MIKHAEL ST-PIERRE :**

840 En conclusion très rapidement là, on reprend le champ lexical de la culture agricole, le
terreau est fertile pour Namur-Hippodrome pour vraiment développer un quartier à échelle
humaine du 21^e siècle. Nous, on salue le travail de l'administration, des professionnels là-bas qui
ont travaillé en concertation depuis déjà plusieurs années pour ce secteur-là.

845 Entre autres, il y a des études de cas qui ont été faites où on s'est inspiré de quartier à
l'international, de quartiers verts, d'écoquartiers. Tout est sur la table pour que dans le futur
Hippodrome-Namur devienne un quartier inspirant au même titre que Hammaby Sjöstad ou
encore Malmö qui ont été des études de cas qui ont intéressé les gens.

850 Donc, vous avez quand même un travail important comme l'a souligné M. Boisclair, là,
précédemment et merci beaucoup de l'opportunité de venir partager ça aujourd'hui.

LE PRÉSIDENT :

855 Je vous remercie beaucoup. Franchement, on a beaucoup apprécié votre... parce que
c'est une couleur qu'on pourrait avoir tendance à oublier, mais qui vraiment vient marquer,
disons, de façon importante. Et la façon aussi vous l'exprimez, je pense qu'il y a un très beau
travail qui a été fait et on a quelques questions à vous poser.

LE COMMISSAIRE :

860 Petite question, la recommandation 6.1, vous avez parlé d'assurer une offre alimentaire
saine dans les installations municipales. Vous voulez dire quoi par « offre alimentaire dans les
installations municipales »?

865 **M. MARC-ANDRÉ PARENTEAU :**

On parle entre autres des... par exemple, dans les aré纳斯, les concessions alimentaires...

870

LE COMMISSAIRE :

O.K., les concessions alimentaires.

875

M. MARC-ANDRÉ PARENTEAU :

Oui, notamment. C'était ce qu'on avait en tête en fait, d'essayer de planifier à l'avance, d'avoir une offre saine. Éviter le classique hot-dog.

880

LE COMMISSAIRE :

Est-ce que vous voyez tous les services publics sur le site ou dans le secteur? Je m'excuse, est-ce...

885

LE PRÉSIDENT :

Non, non, non. Ça va.

890

M. MARC-ANDRÉ PARENTEAU :

C'était une perspective vraiment plus...

895

LE COMMISSAIRE :

900 On n'a pas posé la question à monsieur Boisclair tout à l'heure, mais le site s'insère dans un secteur beaucoup plus grand, puis on parle d'aréna, je ne sais pas si c'est prévu qu'il y ait une aréna sur le site Namur-Hippodrome, là, mais...

LE PRÉSIDENT :

905 Parce que vous parlez de l'école dans votre mémoire, mais on pense aussi... La ville annonçait aussi l'importance d'avoir des lieux culturels, sportifs, récréatifs, communautaires, scolaires. Alors, on parle d'écoles primaires, d'écoles secondaires, donc il y a comme un ensemble.

910 Puis, la commission est quand même saisie du fait qu'il y a une vingtaine de milliers de nouveaux logements qui se construisent dans ce secteur-là, donc il y a d'autres secteurs où il pourrait y avoir des écoles primaires, mais c'est la distribution de tout ça. Puis, comment, par exemple, en se concentrant sur Namur-Hippodrome avec un... toute la question du transport actif ou même on peut dire de la vie active, plus que juste le transport parce qu'on peut jouer, ce n'est pas nécessairement du transport.

915 Alors, je pense que c'est cette variable-là que vous nous amenez, puis qui nous... qui soulève toutes les questions, là, qui sont liées aux distances de marche par rapport à une école parce qu'on parle d'école de marcheurs, on parle de services pour tous les âges, c'est autant pour les personnes âgées que pour les adolescents et tout.

920 Donc, c'est toute cette grande variable-là qui doit venir teinter le quartier à construire. Est-ce que vous voyez ça de la même façon?

925 **M. MIKHAEL ST-PIERRE :**

930 Bien, le travail qu'on a fait à développer l'approche quartier vert, actif et en santé sur laquelle on a collaboré, nous on croit que c'est une approche qui peut s'adapter à différents milieux, différents contextes et différentes échelles qu'on soit au centre de Montréal avec le quartier Hippodrome ou ailleurs. Même, c'est une approche qu'on avait mise à l'échelle du Québec et du Canada.

935 Présentement, l'approche qu'on a développée dans le cadre du plan de transport de 2008, on travaille à Calgary, à Peterborough, à Toronto. Je reviens d'un voyage dans les communautés nordiques inuits, puis on... cette approche où on favorise l'aménagement favorable à la santé, on l'a mise à l'échelle du pays.

940 Ceci étant dit, nous on croit que les balises qu'on met de l'avant ou l'essence de ces balises-là peuvent être mises de l'avant dans tout projet de planification ou de requalification d'un secteur. On les a adaptées pour le projet du secteur Namur-Hippodrome, bien évidemment, mais quand on parle par exemple de saines habitudes de vie dans les concessions ou les dans les infrastructures municipales, bien on croit que ça peut être quelque chose qui peut s'appliquer globalement et de façon systémique.

945 **LA COMMISSAIRE :**

950 Mais, on sait que l'adoption du transport actif n'est quand même pas une chose encore réalisée malgré toutes les intentions à cet égard, alors il y a des embûches. Vous avez attiré l'attention sur l'aménagement du territoire qui peut favoriser ou non. Pouvez-vous nous en parler davantage parce que cette idée d'un aménagement qui permettrait que le transport actif soit opérationnel toute l'année pour les enfants pour aller à l'école effectivement, bien, ne nous apparaît pas une évidence d'une part.

955 Puis, deuxièmement, comment on favorise l'adoption de ce comportement-là? Une fois qu'on a peut-être fait tout ce qu'il y avait à faire au niveau du design, qu'est-ce qu'on peut faire pour accompagner les gens dans les changements de mode de vie et d'habitudes?

M. MIKHAEL ST-PIERRE :

960

Il y a peut-être deux choses. Oui, on met de l'avant la mobilité active, mais également le fait d'avoir accès à différentes options de mobilité. Comme je le disais plus tôt, il y a la station Namur qui est tout près, il y a une opportunité de créer une desserte directe entre le secteur Hippodrome qui va être le centre, disons, du développement qui va se faire et la station Namur. Donc, c'est vraiment d'assurer le cocktail. On entend souvent le cocktail de transports, d'assurer qu'il y a différentes options qui se retrouvent.

965

970

Pour ce qui est de la mobilité durable et active, c'est-à-dire, si vous me permettez un anglicisme, c'est : « build it and they will come ». C'est ce qu'on voit à Montréal, c'est ce qu'on voit ailleurs particulièrement en Amérique du Nord. À partir du moment où on construit des infrastructures favorables à la mobilité active, pensons à une piste cyclable sécurisée, par exemple, on voit qu'il va y avoir un taux d'adhésion à ces infrastructures-là qui vont augmenter.

975

Ensuite, il faut garder en tête qu'il y a certaines caractéristiques des aménagements qui vont favoriser certains usagers. Je... ce n'est pas... C'est un élément que j'aime mettre de l'avant, mais bon, certaines caractéristiques d'une piste cyclable ou d'une bande cyclable vont favoriser l'utilisation par les femmes, par exemple. Une bande cyclable non sécurisée à une rue comme par exemple la rue Sherbrooke, les études remarquent... les données probantes remarquent que ça ne favorise pas les usagères.

980

985

C'est la même chose si on parle de trottoirs. Si les trottoirs sont étroits, bon, bien les familles en poussette, les personnes à mobilité réduite, ce n'est pas nécessairement des infrastructures qui vont favoriser la mobilité active pour tous les usagers, puis, c'est la raison pour laquelle on mettait de l'avant l'équité également dans notre mémoire. Donc, de garder en tête qu'il y a différents profils d'usagers qui vont utiliser ces équipements-là 12 mois par année.

990 Donc, c'est vraiment de, je crois d'avoir un parti pris favorable pour la mobilité active dès la conception des chaussées. On parlait de façon anecdotique un peu plus tôt de Copenhague où là-bas c'est vraiment on met de l'avant la mobilité cyclable, ensuite la mobilité active piétonne et par la suite, l'espace résiduel ira éventuellement aux transports collectifs et/ou à la voiture.

995 Pour nous, Namur, c'est une opportunité pour expérimenter avec ces approches-là d'autant plus qu'il y a des infrastructures lourdes que ce soit de transports en commun ou autoroutière à proximité qui permettent de se déplacer autrement également.

LA COMMISSAIRE :

1000 Peut-être une dernière question? Hier, on a eu quelqu'un qui est venu en nous disant que ce n'était pas si évident que ça l'adoption d'un nouveau comportement comme celui-là, qu'il ne s'agissait pas seulement d'aménager, mais qu'il fallait accompagner les gens vraiment dans l'appropriation de cette façon de faire. On a donné un exemple, par exemple d'informations qui étaient données individuellement aux personnes pour qu'ils comprennent mieux les avantages je suppose et comment procéder. Est-ce que vous avez des expériences à nous... dont nous faire profiter en termes d'accompagnement des publics à l'adoption de nouveaux comportements?

M. MIKHAEL ST-PIERRE :

1010 J'aurais peut-être envie de mentionner les gens de Vélo Québec qui font un travail incroyable un peu partout au Québec. Il y a des certifications qui existent, il y a de la formation qui existe tant auprès des professionnels, des milieux d'accueil, entreprises et aux municipalités, également auprès des usagers.

1015 C'est sûr que nous au centre d'écologie urbaine, on est moins dans ce type de pratique-là si on pourrait dire. On travaille plus auprès des municipalités, des professionnels.

Ceci étant dit, gardons en tête que la plus récente étude de la... j'allais dire de l'AMT, de RTM Exo et voilà, Origine Destination nous démontrent que pour une des premières fois à Montréal que le taux de possession de véhicule diminue. On a... On se stabilise ou on augmente un petit peu la part modale des modes actifs et des modes de transports collectifs également.

1020

Moi, je pense que c'est une culture qui tranquillement est en train d'être appropriée à Montréal, puis gardons en tête également que la culture du vélo d'hiver à chaque année on voit de plus en plus. C'est des données qui sont documentées également.

1025

Puis, encore là, moi je continue de croire... c'est un peu mon... la phrase que je me répète en tant que professionnel qui s'intéresse à la mobilité active et équitable: « build it and they will come », et on le voit partout dans tous les quartiers de Montréal à partir du moment où il y a un équipement, une infrastructure de mobilité active qui est construite, bien, les gens l'utilisent.

1030

LA COMMISSAIRE :

Merci.

1035

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup. On apprécie énormément votre contribution, vraiment c'est très intéressant. Merci beaucoup.

1040

La commission appelle maintenant monsieur Alexandre Campeau-Vallée, s'il vous plaît.

M. ALEXANDRE CAMPEAU-VALLÉE :

1045

Bonjour.

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, monsieur.

1050

M. ALEXANDRE CAMPEAU-VALLÉE :

Merci de recevoir les citoyens dans cet important projet en développement... en futur développement.

1055

Donc, allons-y sans plus tarder. Je suis... j'essaie de faire avancer la diapositive. O.K. Je suis donc photographe de paysage et depuis 2012, je m'intéresse à l'Hippodrome de Montréal. Je l'ai documenté sur toutes ses coutures et j'ai eu des autorisations spéciales pour le documenter de l'intérieur. Donc, ça c'est une photographie que j'ai prise la nuit depuis la salle de presse où ils annonçaient les courses. Je viens vous amener deux axes, mais principalement un axe d'architecture de paysage, mais aussi avant tout de paysage.

1060

Donc, comme je le disais, j'ai deux axes que j'aimerais aborder avec vous. Ma première partie va être sur la question de la mémoire et l'esthétique, c'est un peu différent comme approche, et la deuxième sur la question de la voiture qui est plus traditionnelle, mais pourquoi pas en rajouter une couche comme c'est d'actualité. Donc, ça, c'est une photographie qui a été prise l'hiver.

1065

Donc, la première partie, l'esthétique et la mémoire. Donc, avant tout j'aimerais rappeler que l'Hippodrome de Montréal, c'est une des grandes dernières prairies urbaines qui existent sur le territoire de Montréal et même de plus en plus presque de l'agglomération montréalaise parce qu'on le sait que les prairies urbaines, c'est-à-dire un endroit qui est non cultivé, c'est quelque chose de plus en plus rare.

1070

1075 C'est un endroit aussi qui est un endroit de cheval. On le rappelle, mais pas si souvent
que ça. Donc, ça, c'est la vue qu'on a... que le cheval avait du paddock en attendant avant
d'aller se... vivre sa course.

1080 Toujours dans la question du cheval, ça, c'est une structure qui est désormais rasée,
mais c'était l'écurie d'hiver, là où les chevaux attendaient avant d'aller faire leur course. On voit
d'ailleurs sur les piliers que les piliers ont été rongés par les chevaux qui attendaient
impatiemment d'aller se mesurer les uns après les autres.

1085 Et dans le fond, c'était la salle des jockeys. Donc, c'est une perspective qui amène vers
l'endroit des jockeys qui est aussi un personnage le jockey qui a marqué l'univers des courses.
Donc, ça, c'est une photographie d'un costume de jockey qui a été laissé à l'abandon parce que
quand les installations hippiques ont suspendu leurs activités, bien, ça s'est fait de manière
assez précipitée, ce qui a laissé quand même un héritage physique, un héritage physique mais
aussi je le crois conceptuel sur le lieu.

1090 Enfin, c'est aussi un endroit de parieurs. Ça, c'est une vue sur le salon Le Turf qui est un
salon, on pourrait dire de la haute société à l'époque où les paris se faisaient. C'était aussi, on le
rappelle, un endroit d'affaires. Un endroit où on pouvait discuter et échanger sur les enjeux qui
dépassaient ou qui transcendaient des courses. Donc, il y a sûrement des grandes décisions de
1095 Montréal qui se sont prises au salon Le Turf.

1100 Et, c'était aussi un endroit qui était un endroit familial. C'est un endroit qui était à la fois
de paris, de rassemblement, d'affaires, de jeux, de vices, mais c'est un endroit où il y avait des
activités familiales qui se déroulaient. Donc, il y avait une salle ici qui était une salle destinée
probablement aux enfants parce qu'il y avait plusieurs sous-espaces qui étaient destinés à
accueillir les familles.

Évidemment, en 2020, accueillir familles et parieurs dans un même endroit, ce serait
peut-être controversé, mais ça faisait partie du paysage de l'Hippodrome de Montréal qui était
aussi avant tout un endroit de divertissements.

1105

Si on continue dans la question du divertissement, ça, c'est les estrades populaires. Donc, c'est une vue que j'ai souhaitée en point de fuite pour voir c'était quoi l'éventualité qui pouvait se dérouler sur le site. Donc, s'il y avait des milliers de parieurs, c'était un des trois sites les plus populaires, on le rappelle, avec le port de Montréal et le Casino. C'était trois des sites les plus populaires à Montréal, même au Québec, et on le rappelle c'est le Casino qui a causé la perte entre autres de l'Hippodrome, du moins sa fermeture, qui a précipité sa fermeture.

1110

1115

Puis, c'était aussi un lieu qui accumulait des milliers de parieurs, mais aussi des millions de dollars par certaines journées de paris. Donc, c'est un endroit qui était très fort dans l'identité, dans la culture montréalaise.

1120

J'ai pris, cette photo-là aussi c'est l'endroit qui se situe juste en-dessous... qui se situait en fait, donc c'est détruit, qui se situait juste en-dessous des estrades populaires où on... c'est un peu une métaphore de la salle dans laquelle on est présentement, donc c'est des gens qui attendaient, qui pariaient sur l'avenir de la course et il y a une lumière blanche qui démontre un peu le côté hypothétique, l'avenir qui se déroule. Donc, c'est un peu une métaphore de nous qui discutons devant le futur site de l'Hippodrome où va se dérouler un hypothétique avenir dont tout le monde souhaite le meilleur pour tous.

1125

Et ici, une photo un petit plus conceptuelle, c'est le Casino de l'Hippodrome qui a été vidé de ses machines à sous, qui a été pris au travers de la radiographie de la patte d'un cheval blessé. Donc, c'est une superposition du concept de la blessure que le jeu a infligé à l'Hippodrome et forcément, à l'univers hippique en général, ce qui a porté un coup fatal à cette importante présence hippique sur le site de l'Hippodrome et aussi à Montréal.

1130

Ça, c'est une photo qui a été prise l'année dernière, l'été passé, pour montrer que la prairie est toujours bien présente. Il y a une grande esthétique de la nature et de la grandeur. On a l'impression d'être dans une prairie anglaise, mais on est à Montréal dans un futur quartier potentiellement dense. Et on peut en rajouter, on a l'impression ici d'être peut-être sur un

1135 paysage romantique, d'un lieu qui serait envahi par la nature, mais pourtant on est bien en ville dans un futur endroit, je le répète, qui va être développé.

1140 Et finalement, après la tabula rasa qui a eu lieu, c'est-à-dire toutes les installations hippiques ont été rasées jusqu'à la dernière pierre, la dernière planche. C'est principalement à part une stèle qui évoque le cheval qui est du côté du boisé entre la gare de triage et l'ancien site de l'Hippodrome, c'est ce fer à cheval rouillé qui reste. D'où ma réflexion sur l'histoire du site, sur la valeur esthétique du site qui va m'amener à poser des questionnements un petit peu plus tard après la partie 2 qui s'intitule « La voiture ».

1145 Donc, faible empreinte écologique, carboneutre, durable, innovant, c'est des mots qu'on entend quotidiennement. On en parle. C'est ce qui est souhaité, ce qui est mis clairement de l'avant dans le document d'information. Oui, absolument. Comment dire non à tout ça? On est en crise climatique. Je pense que les enjeux sont clairs. Il y avait différentes interventions qui ont eu lieu, à savoir est-ce que c'est possible, comment le faire. Tout le monde s'oriente, je pense, pour dire que ça va avoir lieu. Il suffit juste de trouver comment on va le faire.

1155 Il y a une réalité par contre. Je ne veux pas contredire mon collègue qui a parlé tout à l'heure, mais il y a une évolution majeure et historique du nombre de véhicules en circulation au Québec. Et pour vous résumer, une statistique au Québec que vous devez connaître tous, c'est des voitures de plus en plus grosses, donc c'est des camions qui se vendent le plus possible.

1160 Donc, ce qui fait en sorte qu'on est dans une réalité où pour visualiser la durabilité, il faut visualiser la finalité. C'est-à-dire quand on veut voir comment cet espace-là va durer, il faut voir comment il va se terminer. Puis, on a un magnifique exemple ici d'un endroit qui a été construit ici, non pas pour l'être humain, mais pour l'être humain enrobé d'un... d'un manteau de fer, c'est l'entrée, vous l'avez reconnue, pour ceux qui ne se positionnent pas, on est à la rue des Jockeys-Jean-Talon, un endroit qui a été conçu pour et par l'automobile. Donc, à l'époque est-ce que la finalité a été visualisée de cet endroit-là quand ça a été construit malgré toutes les bonnes

1165 intentions du monde, je ne le crois pas. C'est pour ça qu'on est en train de penser à sa requalification.

1170 Un site qui, si on recule un peu, on voit l'Orange Julep en haut, la magnifique ponctuation de couleurs et le site de l'Hippodrome juste au sud de la diapo, en bas de la diapositive. On voit que ce secteur-là – excusez – ce secteur-là est littéralement un goulot d'étranglement et aussi un enjeu majeur d'aménagement.

1175 C'est-à-dire à l'époque, il y a une finalité à cet espace-là, il faudrait penser en amont à quelle finalité on va vouloir avec l'espace qui va être développé qu'on voit juste en bas. Donc, évidemment l'axe stratégique vers le métro Namur doit passer par cet espace-là qui, on le rappelle, n'est pas forcément un espace qui a été construit pour les êtres humains s'ils ne sont pas en mobilité douce ou autre. D'ailleurs, j'aime bien penser cette affiche-là comme une réflexion sur l'aménagement de ce secteur.

1180 Enfin, l'autoroute évidemment, il va y avoir des réflexions qui doivent être faites avec le ministère des transports du Québec, à savoir est-ce que pour le 400^e anniversaire de Montréal on fait comme au centre-ville et – ça s'en vient – on rajoute une partie qui pourrait être recouverte entre les deux passerelles pour permettre une meilleure fluidité des axes entre le métro est-ouest et le site à développer.

1185 Ce qui m'amène à une réflexion que je vous partage. J'avais organisé en 2017 un atelier sur l'éventualité d'organiser un quartier hippomobile, donc il y a des tendances mondiales où la collecte des matières résiduelles et le transport des écoliers se font de manière hippomobile pour réduire l'empreinte écologique et rappeler la présence historique du cheval.

1190 Ce qui m'amène à mes questions, donc mes questions qui sont liées à ma première partie sur le paysage. Est-ce possible ou souhaitable de faire perdurer l'héritage hippique campagnard, voire sauvage du lieu.

1195 Enfin, quelle est la valeur historique du lieu passée et actuelle? Je ne parle pas de la valeur future, mais je parle... on parle de développement, on parle de... mais est-ce... on parle de l'avenir du site, ce qui est très encourageant, mais présentement, c'est quoi la valeur de ce site-là? C'est quoi la valeur du site qu'on a rasé, des éléments qu'on a fait disparaître? Est-ce qu'il y a une valeur paysagère et même une valeur émotive qui est liée à cet espace-là?

1200 Enfin, comment on honore cet esprit-là, le fameux esprit du lieu, le *Genius loci* en italien, en latin pardon, au-delà de la toponomie et de la topographie, est-ce qu'on fait juste évoquer les formes de l'anneau et on l'appelle « rue de l'Hippodrome » et par ça, on a honoré l'histoire de ce site-là qui est quand même depuis 1910 dédié aux chevaux et d'une certaine manière, à une relation ancestrale qu'on a avec la nature en ville.

1205 Enfin, mes actions qui sont liées à l'automobile. Bon, ce quartier ne doit pas permettre la politisation d'un véhicule. Comment on va le faire? On est capable de la faire, on a parlé de Royalmount qui va venir complètement sur-engorger le secteur qui l'est déjà. On parle du stationnement qui est dans le *smart center* entre les deux.

1210 Il n'y a pas moyen d'imaginer un quartier qui va rajouter ne serait-ce qu'une voiture de plus. Là, on fait exception des véhicules d'urgence, des personnes à mobilité réduite ou handicapée, etc.

1215 Des outils législatifs doivent être développés pour encadrer sévèrement le développement des espaces limitrophes. Là, je pense au *smart center*, mais à toutes les autres espaces qui vont forcément se redévelopper avec la venue d'un quartier aussi important qu'est l'Hippodrome.

1220 Puis, l'espace libéré par l'automobile doit permettre notamment de restaurer les rivières enfouies, afin de mieux gérer les eaux de ruissellement et d'optimiser les corridors de biodiversité. Ça fait partie des axes, mais évidemment de redonner l'espace aux gens qui ne sont pas entourés d'une voiture. Merci.

LE PRÉSIDENT :

1225

Merci beaucoup, monsieur. Je pense que vous nous amenez dans une direction... on a un autre mémoire aussi sur... qu'on entendra tantôt, par exemple, quelqu'un qui prône le maintien des chevaux sur le site. Je pense que c'est une opinion qui nous fait réfléchir à toute la question de l'identité du site. Je pense que c'est assez intéressant. Je ne sais pas si tu aurais des questions, toi oui...?

1230

LA COMMISSAIRE :

Oui. Très, très concrète. La restauration des rivières. Qu'en est-il de la faisabilité d'une telle opération sur ce site-là?

1235

M. ALEXANDRE CAMPEAU-VALLÉE :

Bien, il y a deux écoles de pensée dans la restauration des rivières. La première c'est une restauration comme on l'a vu dans différents endroits dans le monde qui est symbolique. C'est-à-dire on reprend le lit de la rivière, on creuse, on réinstalle une espèce de biodiversité, puis on l'évoque tout en ayant potentiellement des pompes ou des orientations. Donc, c'est une restauration qui est plus symbolique.

1240

Puis, une restauration qui est de voir qu'est-ce qu'il y avait au niveau hydrique sur le site, c'est quoi le trajet des rivières ancestrales. Est-ce que ces rivières-là sont asséchées, est-ce qu'elles sont canalisées? Je pense à la rivière Saint-Pierre, je pense qu'elle a dérivé de sa route depuis belle lurette, puis ce serait difficile de la faire revenir au centre-ville à Pointe-à-Callières.

1245

1250

Mais, dans des endroits comme ça où l'Hippodrome, je le rappelle, depuis 1910, c'est des activités hippiques. Donc, il n'y a jamais eu de modifications profondes dans le souterrain du site de l'Hippodrome de Montréal, pardon. Ce qui est une richesse, puis une occasion qui est

1255 inestimable dans la mesure où la plupart on pense à la cour Turcot, notamment, elle a été
modifiée et remodifiée. Il a été question aussi là de faire ressortir les réseaux souterrains
hydriques passés, mais je pense que le débat est plus difficile, la chose est plus difficile.

1260 Donc, il y a peut-être de se positionner sur une des deux manières que je vois. Je ne suis
pas un spécialiste de la restauration des milieux... des rivières souterraines, mais d'après mes
recherches, il faudrait se positionner à savoir est-ce qu'on le restaure de manière symbolique au
niveau de l'architecture de paysage ou au contraire, on y va au niveau de la géographie, de la
bathymétrie, je crois, ou en tout cas de différentes approches, pour aller...

1265 Je pense au parc Maisonneuve où à chaque crue printanière, il y a des endroits
stratégiques qui sont systématiquement inondés. C'est les rivières qui essaient de remonter et de
prendre d'autres... À l'Hippodrome, évidemment, ça a été nivelé par du gravier pour permettre
une piste qui était bien drainée, uniforme, mais je ne serais pas... Il y a une canalisation qui est
dans l'axe est-ouest de l'Hippodrome comme je l'ai fréquenté, mais il y a aussi des milieux qui
sont un petit peu plus humide dans les forêts qui sont restées là.

1270 Donc, le site parle de lui-même. Puis, en-dessous de l'asphalte, il y a fort à parier que
déjà avec les années, il y a des choses qui ont bougé, puis de voir où est-ce que se positionne la
végétation, où est-ce que ressort spontanément aux crues printanières, l'eau.

1275

LE PRÉSIDENT :

1280 Dans une de vos premières photos, il y en a une qui montre un peu le paysage
environnant, puis ça me soulevait la question suivante, c'est-à-dire qu'on pressent que dans ce
secteur-là il y aura quand même des édifices en hauteur, est-ce qu'on ne devrait pas avoir des

préoccupations paysagères dans la façon d'orienter, de disposer ces différents édifices-là pour qu'on puisse encore se reconnaître quand on est sur le site?

1285

M. ALEXANDRE CAMPEAU-VALLÉE :

Dans le plan d'urbanisme, il y a des vues qui sont protégées. Fort à parier que dans le nouveau plan d'urbanisme, ces vues-là vont être, je pense aux vues sur la tour de l'horloge, aux vues sur le Mont-Royal à partir du centre-ville, c'est quelque chose qui est ancré dans les pratiques de protéger, même de garder des vues et de les entretenir.

1290

Pour les rares personnes qui ont eu l'occasion d'aller pratiquement sur le toit de l'Hippodrome de Montréal, ce que j'ai eu l'occasion de faire, aller dans la salle là où ils commentaient, les vues sont imprenables. Évidemment, je pense que la question ne se pose même pas, c'est... il faut absolument que les vues sur l'oratoire, sur l'Université de Montréal, sur l'environnement parce que c'est de très faible densité à l'exception du triangle qui va se dresser. C'est d'extrêmement faible densité, donc les vues vont être à valoriser, à protéger ne serait-ce que pour rappeler que sur ce site-là on avait des axes qui étaient pratiquement vierges au niveau visuel.

1295

1300

Donc, je pense qu'il faut s'inspirer de ce qu'il se fait au niveau de l'urbanisme à Montréal dans les milieux plus denses où les tours, même les passerelles sont interdites à plusieurs endroits pour éviter de bloquer les vues stratégiques. Ça va être la même chose qu'il va falloir faire avec des réflexions poussées sur quelles tours vont privilégier quelles vues. Puis, même est-ce que le public va avoir accès à ces vues-là stratégiques. La vue sur le Mont-Royal est quand même inhabituelle. D'avoir une vue à partir d'une NDG sur le Mont-Royal de cette hauteur-là, c'est vraiment... c'est précieux.

1305

1310

LE COMMISSAIRE :

1315 J'ai peut-être une dernière question. Dans le document de la ville de Montréal, le cinquième principe de la mise en valeur c'est : « une identité du lieu renouvelé ». Vous avez montré des images du site, nous-même on y est allé, puis ce n'était déjà plus là. Alors, les images du site, des écuries d'hiver et tout ça. Selon vous, une façon forte de représenter l'identité du lieu, ce serait quoi en conclusion?

M. ALEXANDRE CAMPEAU-VALLÉE :

1320 La première chose, c'est vraiment se poser la question et se pencher sur quelle identité on veut... J'avais créé des ateliers à l'époque et ce qu'on... quel héritage on veut sortir de l'Hippodrome? J'avais invité différentes personnes des artistes, des chercheurs en design, etc. puis, il y avait des axes qui étaient diamétralement opposés Il y a certaines personnes qui m'ont dit : « C'est un milieu justement du jeu, du vice. Il faut que ça reste, c'est presque tabou. » Si on
1325 pense, mettons, aux Red Light qu'on a gardé symboliquement à Montréal parce que c'était aussi un lieu du vice. On a gardé son identité qui a été nettement édulcorée et passée à l'eau de javel, si vous me passez l'expression.

1330 L'autre axe, c'est la prairie urbaine. Il y a un autre axe aussi de la présence du cheval. Les calèches sont interdites à Montréal. La seule présence des chevaux qu'il y a en ville, à part des mini fermes ponctuelles c'est la cavalerie du SPVM. Est-ce qu'on veut restaurer ça, cette présence-là?

1335 Donc, se poser la question. C'est la première étape. Puis, la deuxième, c'est comment. Est-ce que rue de l'Hippodrome, c'est suffisant comme je le disais? Est-ce que d'évoquer l'anneau de course, celui-là ou les autres parce qu'il y en a eu plusieurs différents. Sur ma première diapo, je montre un plan où il y avait les deux anneaux de course, un anneau de pratique et l'anneau principal. Est-ce que d'avoir un musée sur place, est-ce que d'avoir des fresques? Il y a plusieurs manières d'évoquer l'esprit du lieu, mais je pense que la première
1340 chose qui était un des objectifs de ma présentation, c'est est-ce qu'on se pose suffisamment la question? Parce que dans les documents, il a été question de la typographie, la toponomie. Est-

ce que c'est suffisant? Est-ce qu'on veut... parce que là on a tout rasé déjà. Il y a une étude patrimoniale paysagère qui a été faite par l'Enclume qui est très bien. Est-ce qu'on se pose suffisamment la question?

1345

Puis, c'est quoi la valeur surtout de ce site actuellement? Avant qu'on le construise, est-ce qu'il a une valeur? Je n'ai pas l'impression qu'on se pose tant la question. On se projette dans l'avenir, mais d'ici les prochaines années le site il va rester comme ça. C'est quoi cette valeur-là? Je veux soulever cette question-là.

1350

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie de votre contribution. Merci beaucoup, monsieur. La commission appelle madame Chloé Duval-Zack de Bâtir son quartier. Bonjour, madame.

1355

Mme CHLOÉ DUVAL-ZACK :

Bonjour. Donc, j'aimerais vous présenter de façon sommaire et puis assez synthétique. J'ai dix minutes, c'est ça, pour présenter le mémoire?

1360

LE PRÉSIDENT :

Oui, parce que vous allez avoir droit à dix minutes de questions au moins.

1365

Mme CHLOÉ DUVAL-ZACK :

O.K. Donc, Bâtir son quartier, pour ceux qui ne connaîtraient pas l'organisme, est une entreprise d'économie sociale qui accompagne les ménages dans leur prise en charge collective

1370

de leurs conditions de logement et de leur milieu de vie. Créée en 1976, on comptabilise aujourd'hui environ 13 500 logements communautaires créés dans 437 projets.

1375 Bâtir son quartier a l'habitude de participer aux consultations qui sont proposées par l'OCPM concernant différentes sortes de questions en lien avec la ville. Ce mémoire est assez différent de ceux qu'on a l'habitude de produire dans la mesure où le sujet est aussi d'une échelle assez différente.

1380 Je voudrais... donc, juste dans ce mémoire, on a pris le temps en fait de rappeler certaines définitions qui nous paraissaient particulièrement intéressantes comme par exemple le développement durable qu'on entend nous sur le plan écologique, social, économique et culturel. On a aussi rappelé la définition que nous on a trouvé de ce que c'est un quartier résilient et de ce qu'est la résilience urbaine qui nous paraissait aussi important de souligner cette dimensions-là dans notre réflexion sur le site... la reconversion du site Hippodrome-Namur.

1385 On a aussi donc dans cette optique-là remarqué la création d'un bureau de la transition écologique et de la résilience à la ville de Montréal, un plan aussi Montréal durable qui risque d'être reconduit puisqu'il était prévu pour 2016-2020, donc on attend la nouvelle version avec impatience.

1390 On a également souligné la définition du projet urbain, dans le sens où l'écoquartier faisait aussi référence à la notion de projet urbain que l'on considère comme un processus concerté et un projet territorial. Donc, ça, ça résonnait bien dans la définition d'écoquartier qu'on avait... sur laquelle on avait essayé de réfléchir.

1395 Donc, il nous semble que le logement communautaire fait... répond totalement aux enjeux d'un projet urbain, d'un écoquartier et qu'il s'inscrit dans cette logique-là à plusieurs titres. D'abord, en ce que l'habitation communautaire représente une réponse structurante et pérenne, aux enjeux de pauvreté et d'exclusion, est un vecteur également des milieux de vie inclusifs, ce qui est pas mal le défi de redéveloppement de grands sites de cette nature.

1400

1405 Représente également une opportunité de dynamisation des quartiers et des municipalités, ainsi que leur territoire et une opportunité d'implication citoyenne assez majeure. Donc, il nous semble que le logement communautaire constitue une base solide dans une programmation mixte et ambitieuse pour un quartier comme le futur quartier Namur-Hippodrome.

1410 On est parti très loin dans ce mémoire-là, je vais peut-être aller rapidement au diagnostic qu'on a essayé de dresser. En regardant un petit peu le site aux différentes échelles de territoire, on s'est rendu compte qu'il y a une planification régionale, métropolitaine, municipale qui prévoit quelque chose sur ce site-là à différents plans : le PMAD, le SAD, les plans... le plan d'urbanisme de Côte-des-Neiges également. Nous ce qu'on a identifié c'est certains enjeux, puis certains constats, je vais peut-être vous les partager.

1415 Les constats. On a des constats à l'échelle du territoire. On remarque que ce territoire-là est morcelé, enclavé, constellé d'importantes barrières physiques, ça n'aura échappé à personne.

1420 Constitue également un nœud de transports, ça, c'est certain et il rassemble des activités économiques lourdes liées à l'évolution urbaine de ce tissu et de... - comment dire? – d'une activité principalement orientée sur la production maraîchère, on est passé à une activité économique plus industrielle et donc à un tissu urbain vraiment très clairement différent avec un parcellaire très propre à ce type d'activités très consommatrices d'espace.

1425 Donc, ça nous laisse des grandes propriétés, des grandes parcelles. À l'échelle du site, c'est une grande propriété publique qui constitue selon nous une grosse opportunité et ce site est également enclavé, on l'a déjà répété, donc les voies ferrées à l'ouest et au sud, l'autoroute Décarie juste à l'est du territoire et puis, tout ce tissu industriel pas vraiment franchissable au nord avec ses grandes parcelles privées.

1430 Les enjeux qu'on souligne aux deux échelles également, à la fois du territoire et du site sont les suivantes. On a identifié effectivement que le site s'inscrit dans une ère TOD, donc qui impose une programmation mixte, une certaine densité, puis le recours massif aux transports collectifs, peut-être au renforcement de l'offre actuelle.

1435 Le deuxième enjeu serait lié au partage d'une vision commune et d'une stratégie de développement qui encourage les synergies entre les territoires et qui évite la compétition. Donc, regarder le territoire dans son contexte. Rapidement on observe qu'il y a juste aux abords du site Côte-Saint-Luc, Hampstead, Côte-des-Neiges évidemment l'arrondissement, mais aussi Mont-Royal.

1440 Comment est-ce qu'on peut essayer de voir le redéveloppement de ce site-là au regard de tout ce qui se passe autour et des enjeux de ces différents territoires qui ne sont pas forcément compatibles à première vue, mais on trouvera forcément des solutions pour un redéveloppement qui soit harmonieux et pertinent.

1445 Et puis, également, le besoin d'une certaine pérennité, de la consolidation de l'activité économique puisque c'est un secteur d'emplois qui est remarquable à plusieurs titres et qu'il serait dommageable de ne pas poursuivre cette dimension-là aussi dans le futur projet urbain.

1450 À l'échelle du site, on a soulevé la nécessité de prendre en compte une forte demande en logements. Donc, nous on milite évidemment pour une programmation mixte, mais à dominante résidentielle et puis, avec si possible une grosse part de logements sociaux et communautaires à l'intérieur pour répondre aux besoins qui sont déjà exprimés à plusieurs titres de la communauté environnante.

1455 Également, des équipements et des infrastructures publiques et communautaires qui répondent aux besoins qu'on génère en apportant cette quantité de population.

1460

La consolidation du commerce, monsieur le notait tantôt, les grosses entreprises *smart center* et autres qui se trouvent à proximité entre l'Hippodrome et l'autoroute 15 sont... semblent largement sous-utilisées. Ça ressemble plus à des réserves foncières finalement aujourd'hui au regard de ce qui va se passer ensuite.

1465

On pense qu'en termes d'activité économique, le commerce est important. Les activités économiques liées à l'économie sociale et solidaire seraient assez pertinentes aussi, notamment avec une couleur, je dirais, résiliente. Il y a sans doute beaucoup d'emplois aussi à développer dans ces secteurs-là qu'il serait intéressant de poursuivre.

1470

Un quatrième enjeu serait le désenclavement et puis la création d'une trame viaire fluide qui permette une continuité de cheminements à la fois piétons et cycles, par exemple.

1475

On a noté aussi un enjeu de santé publique et d'environnement. La proximité aux infrastructures lourdes génère des enjeux de contamination, de pollution de l'air, du bruit, des questions de nuisances aussi de... vibratoires.

1480

Donc, tous ces enjeux-là vont nécessairement impacter la composition urbaine du futur quartier et la localisation des différents programmes, des différentes fonctions urbaines. Ça, ça nous a aussi beaucoup interrogé. Et puis, enfin, on a aussi l'envie de souligner l'enjeu de l'histoire et du patrimoine évidemment.

1485

Je vous proposerai rapidement d'évoquer les recommandations que l'on fait à l'Office aujourd'hui. Donc, notre première recommandation vise la planification stratégique dans deux directions, à la fois territoriale et financière. Je m'explique. Territoriale, il nous semble primordial de commencer par élaborer et co-élaborer même un diagnostic et souligner les enjeux de façon collective avec les acteurs du secteur, les acteurs publics, institutionnels, privés du secteur pour construire une vision partagée, basée sur des orientations que tous on aura mis sur la table et qu'on partagera. Il nous semble que sans cela, on aura manqué quelque chose pour la production d'un quartier aussi ambitieux qu'on le souhaite.

1490 Ensuite, effectivement, cette vision collective d'aménagement devrait pouvoir déboucher sur la coconception d'un plan d'aménagement d'ensemble qui répond aux besoins qui auront été identifiés de façon collective auparavant.

1495 Il nous semble aussi important d'envisager une stratégie foncière pour effectivement le site, mais également ses abords. On ne peut pas regarder le site avec la limite, je dirais de la propriété à la fois publique de l'Hippodrome et puis, des différentes propriétés privées surtout *smart center* qui est juste à côté.

1500 Et puis, il nous semble aussi important d'imaginer un cadre normatif qui soit presqu'agile, j'aimerais dire, mais qui soit souple en tout cas et puis, qui permette d'évoluer parce qu'on ne peut pas figer un plan masse qui va durer 15 ans. Ça, on ne fait plus d'urbanisme comme ça aujourd'hui.

1505 Donc, effectivement, si on se résume : mobiliser les acteurs du territoire et la maîtrise d'usage, mais par « maîtrise d'usage » on entend les usagers du site qu'ils soient habitants, employés, qu'ils passent par le site pour se rendre plus loin à leur travail. Donc, on pense que ça c'est un incontournable.

1510 Ensuite, il nous semble important d'envisager que les politiques publiques qui puissent être mises en œuvre puissent casser les logiques de silo et qu'on puisse attaquer de front tous les sujets, donc effectivement le logement, mais aussi les transports, mais aussi l'activité économique et que tout soit regardé d'une façon... de façon à trouver de la cohérence dans la logique même de la proposition d'aménagement.

1515 Effectivement, il faudra adopter des objectifs en termes architectural urbain, environnemental et paysager. Et puis, se mettre d'accord sur un calendrier opérationnel et un séquençage du projet puisqu'on ne peut pas s'attaquer à 75 hectares d'un seul coup.

1520 Pour ce qui est de la planification financière, on avait envisagé trois points. Tout d'abord, consolider la force de ce site qui réside aussi dans ses emplois... le pôle d'emplois qu'il représente pour plusieurs territoires. Industrie, commerces, bureaux peut-être qu'il faut voir comment consolider l'offre de bureaux qui n'est peut-être pas à la hauteur de ce qu'elle pourrait être, du fait de la présence notamment du transport en commun avec la... les deux stations de métro qui sont à proximité.

1525 Encourager le développement d'une économie circulaire et d'un nouveau mode de consommer. Ça, c'est quelque chose qui nous semble particulièrement intéressant et une piste à creuser pour créer de nouveaux emplois et une nouvelle sorte d'économie. Et puis, donc phaser le projet, on en a déjà parlé.

1530 Il faut évidemment trouver les budgets et les financements nécessaires pour toute cette programmation ambitieuse. Une programmation pluriannuelle pourrait être intéressante. L'inscription dans les PTI des différentes collectivités aussi. Donc, il nous faut des politiques publiques engagées, transversales.

1535 La deuxième recommandation vise un quartier résilient et carboneutre, convivial, à l'échelle du piéton. Ce qu'on voulait souligner ici, c'est que la densification n'est pas forcément une mauvaise chose, mais il faut des bonnes contreparties.

1540 Les bonnes contreparties, elles traitent à la fois de la programmation, donc la mixité des fonctions, les espaces publics, les espaces verts bien conçus de taille et de nature variées mis en réseau, une bonne desserte en transports collectifs comme alternative à l'auto solo, et puis une variété de volumétrie.

1545 Et il nous semble aussi intéressant d'avoir, je dirais de l'audace architecturale, oui, et puis rythmer la ville, c'est quelque chose qui est particulièrement intéressant. On le voit de par le monde. Donc, il nous semblait que ça, c'était assez important de le souligner.

1550 La composition urbaine, il faudrait qu'elle soit adaptée au site. On ne peut pas calquer une recette qui aurait déjà été appliquée dans un autre site. Il faut vraiment regarder le contexte de ce site-là pour offrir une trame de rue qui permette la perméabilité, la convivialité, les connexions avec les quartiers environnants qui ont des réalités très particulières et très différentes. Ça, on l'a bien noté dans notre analyse diagnostique.

1555 La création d'un parc urbain pourrait aussi venir structurer l'armature de ce futur quartier, répondre aux besoins des populations, peut-être aussi répondre aux problématiques de gestion des eaux quand on a un événement, une crise qui vient perturber le fonctionnement normal du quartier.

1560 Je voulais aussi parler d'architecture durable comme, oui, contrepartie à la densification. Des bâtiments économes en énergie, leur implantation par rapport à l'ensoleillement peuvent être des éléments à regarder dès la conception en fait, de ces bâtiments-là.

LE PRÉSIDENT :

1565 Pouvez-vous... parce que c'est... là, vous empiétez sur le temps que nous on va avoir pour poser des questions. Je ne sais pas si vous pourriez...

Mme CHLOÉ DUVAL-ZACK :

1570 O.K. Alors, rapidement, les autres enjeux de la... d'un quartier résilient, c'est également la mixité. Je vais passer rapidement. L'offre de mobilité variée...

LE PRÉSIDENT :

1575 Mais, soyez rassurée comme quoi on en a pris connaissance, c'est pour ça que...

Mme CHLOÉ DUVAL-ZACK :

1580 Oui, oui, je comprends. Je vais juste accélérer ma présentation. Donc, la mixité, la mobilité et puis, la carboneutralité. Viser la transition énergétique est quelque chose qui nous paraît absolument incontournable aujourd'hui et on a l'opportunité avec ce projet-là d'être exemplaire.

1585 Donc, exemplaire sur le plan de la consommation d'énergie, sur le plan de la gestion économe de notre ressource en eau qui est notre bien commun. La gestion des déchets aussi est une grosse question dans l'aménagement urbain de manière générale.

1590 Adopter une stratégie verte aussi. Monsieur parlait tantôt des corridors de biodiversité, évidemment ça ne nous a pas échappé, c'est quelque chose de particulièrement intéressant. Créer des pôles alimentaires pour éviter les déserts alimentaires qu'on observe dans certains quartiers de Montréal. Et puis, choisir une végétation adaptée qui soit facile d'entretien.

1595 On pensait aussi, oui... On pensait proposer aussi la constitution, la création d'une charte qui viserait des prescriptions sur ces différents aspects architectural, environnemental, paysager et urbain. Il nous semble que ça serait comme se commettre quand on viendrait développer un projet à l'intérieur de ce quartier-là, que de signer cette charte et de dire « oui, je m'engage à viser les objectifs de la certification X, Y, Z. ». Peut-être pas l'obtenir, mais en tout cas tendre vers ces objectifs-là.

1600 Une stratégie de développement de projet d'agriculture urbaine. La nature en ville, oui, c'est important et c'est assez fondamental. Lutte aux îlots de chaleur et éducation avec les enfants également.

1605 Dernière recommandation : processus gouvernance-partenariat. Donc, il nous semble que pour mener à bien un projet d'une telle ampleur, il nous faut ancrer une gouvernance dans la communauté. Ça veut dire mobiliser les acteurs locaux, publics, privés, institutionnels, citoyens, organismes communautaires. Il faut s'assurer qu'il y ait un leadership pour mener à bien ce

projet. Il va durer plusieurs années. Évidemment, il va dépasser les mandats électoraux des différentes... des différents échelons du gouvernement, etc.

1610

Donc, comment s'assurer qu'il y a bien une continuité pour la production de ce quartier-là, une méthodologie de travail efficace aussi? Une piste intéressante aussi peut être d'exploiter les propositions d'urbanisme transitoires pendant toute cette période où on conçoit, où on monte le projet financièrement, techniquement. Donc, ça, ça peut être quelque chose de particulièrement intéressant qui se fait avec la population et qui participe à l'appropriation du futur quartier.

1615

Ensuite, il faudrait trouver le montage opérationnel ad hoc pour ce quartier-là. Est-ce qu'il faut se doter d'une structure spécifique, comme on a pu le faire pour le Techno Pôle Angus ou même avant la SDA, le... la (inaudible)? Est-ce que ce type de structure-là est intéressante? Elle a une durée de vie qui est liée au projet, puis ensuite elle disparaît? C'est des questions qu'on se pose.

1620

Ensuite, sur le volet consultation, concertation, partenariat, inévitablement associer la société civile, les institutionnels et les organismes communautaires, également le secteur privé et le secteur du marché.

1625

Donc, sur cette recommandation, on sera vigilant sur la question de pilotage du projet urbain, de modalité de prise de décision, d'agilité, donc d'adaptation aussi aux... à la conjoncture économique et aux enjeux environnementaux, par exemple. L'articulation des politiques publiques, à la concertation d'une manière générale et à la communication aussi qui sera faite sur ce projet. Maison de projet dès le début ou pas, ce genre de questionnement. Voilà.

1630

Je suis désolée, j'étais trop longue.

1635

LE PRÉSIDENT :

1640 Alors, bien, je vous remercie infiniment parce que d'abord, moi j'avais écrit :
« Félicitations » comme ça parce que vous avez fait une partie du travail de la commission. Vous
avez fait quand même un relevé de l'ensemble des outils de planification de la ville. Vous avez
sorti les éléments principaux. Je pense que c'est intéressant pour nous de le lire dans votre
mémoire, bien qu'on doive faire aussi le travail. Mais, disons, que vraiment vous avez... je pense
que vous avez couvert un champ très, très large et puis, on apprécie. On a apprécié vraiment
votre mémoire.

1645
1650 Moi, j'aurais une première question parce qu'on essaie d'avoir un... on pourrait dire une
vision peut-être un peu éclatée par rapport à chaque présentation en fonction de ce qu'on a déjà
lu, de ce qu'on a déjà entendu. Puis, comme vous êtes un groupe de ressources techniques,
vous avez donné des statistiques en début de votre opinion, où vous parlez du nombre de
logements que vous avez construits, tout ça, puis moi, j'ai fait des moyennes. C'est peut-être
mon ancien côté comptable, même si je n'ai pas été comptable longtemps, là, ça veut dire que
vous avez environ une trentaine de projets sur à peu près... chaque projet avait en moyenne 30
logements, donc si on avait 1 200 logements à construire minimum dans ce quartier-là, ça veut
dire qu'à ce rythme-là, ça prendrait 30 ans pour construire les 1 200 logements.

1655
1660 Pour nous, la grande question, c'est toute la question du logement social qui est proposé.
On sait que le logement social, ce qu'on nous dit, c'est qu'il se fait... il se faisait selon différentes
formules. Il y avait les habitations à loyer modique qu'on ne fait plus aujourd'hui. Il y a le
logement qui se fait en structure de OBNL, donc pour des besoins spécifiques pour des
clientèles visées. Puis, il y a les coopératives d'habitations. On semble nous dire que les
coopératives d'habitations compte-tenu des difficultés de construire ces logements-là, c'est de
plus en plus difficile de le faire dans le contexte urbain où les coûts des terrains sont très chers,
les coûts de construction sont très chères, la question des stationnements, la question de la
mobilisation des clientèles c'est-à-dire pour être capable de ramasser un groupe, puis faire un
1665 immeuble de très grande hauteur, c'est plus compliqué que de faire un 30 logements.

1670 Est-ce qu'il y a des avenues de solution à ça, si... parce qu'il y a des groupes qui proposent de faire beaucoup plus que 20% de logement social, donc est-ce que c'est réaliste de penser que dans la structure actuelle on est capable de livrer la marchandise ou s'il ne faut pas adopter d'autres types de pratique? On nous a dit que les clés en main des promoteurs, ça mettait en péril l'administration, puis la gestion des coopératives d'habitation, donc c'est... Pour nous, en tout cas, c'est toutes des questions non résolues, puis on aimerait profiter de votre présence pour nous en parler un peu plus. Puis, il y a un autre GRT qui va venir tantôt, puis il peut s'assurer qu'on va lui poser les mêmes questions.

1675 **Mme CHLOÉ DUVAL-ZACK :**

O.K.

1680 **LE PRÉSIDENT :**

1685 Parce que vous voyez que l'enjeu c'est qu'on veut avoir un quartier mixte. On a tous lu toute la question sur les loyers médians qui vous posent un problème aussi, puis on a obtenu hier les chiffres des loyers médians qui sont assez élevés, donc on aimerait ça que vous nous parliez de ça. Parce que c'est la faisabilité, puis le côté réaliste de vouloir construire dans un temps donné autant de logements. Il est peut-être plus que ce qui est proposé.

Mme CHLOÉ DUVAL-ZACK :

1690 Vaste question. Donc, non Bâtir ne fait pas que des projets de 30 logements.

1695 **LE PRÉSIDENT :**

Non, non, mais en moyenne. T'sais, je disais... c'est ça, c'est un peu une image forte pour nous dire vers quoi on s'en va, puis je sais que Bâtir son quartier a aussi d'autres formules, c'est pour ça que je voudrais aussi que vous nous en parliez.

1700 **Mme CHLOÉ DUVAL-ZACK :**

Principalement, c'est la formule de la coopérative avec une grosse implication des futurs habitants ou l'OBNL, une structure qui chapeaute et qui est plus présente et assure une gestion.

1705 Donc, les coopératives peuvent être de taille variable. Il y a un questionnement aujourd'hui au service de l'habitation sur leur taille, mais il nous est arrivé de livrer des coopératives de plus de 200 logements.

1710 Donc, c'est aussi possible de faire des grosses coopératives. Ça pose d'autres questions en termes de gestion et dans ce cas-là, elle s'associe effectivement à un gestionnaire puisque ça commence à être compliqué à gérer soi-même avec son comité interne. Mais, voilà. Principalement, c'est les deux formats de production de logements qu'on utilise. On ne fait pas de logement abordable à Bâtir son quartier.

1715 Après ça, sur la question du clé en main, le clé en main, c'est un moyen de produire du logement qui à mon sens ne met pas en péril quoi que ce soit puisque le clé en main finalement, c'est la production par le promoteur privé d'une part de logement social et communautaire selon le besoin qui a été exprimé.

1720 Donc, nous qu'est-ce qu'on fait comme GRT, on essaie d'identifier avec le ou les groupes avec lesquels on travaille sur, mettons, un projet. On essaie d'identifier leurs besoins. Au besoin, on met au point avec un architecte surveillant un programme fonctionnel et technique qui va détailler très, très précisément tous les espaces dont on a besoin, les chiffres, etc. Et c'est cette formalisation du besoin que l'on transmet au promoteur. Donc, on achète à la fin. Ça veut
1725 dire qu'en plus on ne met pas d'argent au départ.

1730 Et dans cette formule de clé en main, finalement le promoteur construit en même temps que sa partie à lui, il construit notre projet, le projet du porteur de logement, conformément à ce qu'on... à ce qui lui a été demandé. Et à la fin, lorsque le bâtiment est réalisé, à l'intérieur d'un bâtiment plus grand ou à part, mettons. Et c'est ce produit-là qui est acquis et tant qu'il n'est pas conforme aux prescriptions qui avaient été données à la base, bien on discute. Voilà.

LE PRÉSIDENT :

1735 Mais, on nous dit que les membres coopératifs, disons, c'est la gestion après de la coopérative qui est plus difficile. À partir du moment où les gens ne se sentent pas aussi interpellés comme quand ils avaient participé depuis le départ à l'élaboration de l'ensemble du projet. Est-ce que ça ne pose pas un problème?

1740 **Mme CHLOÉ DUVAL-ZACK :**

1745 En fait, ils peuvent être présents dès le départ. Alors, forcément au départ, au démarrage du projet quand on est en train de lister les besoins, on n'a pas forcément la totalité des gens qui prendront l'appartement au final. Donc évidemment l'enjeu il est là, très certainement, mais avec un groupe, un noyau fondateur d'une coopérative, on y arrive très bien.

1750 Et puis, pour permettre de faciliter la gestion du programme logement à la fin, nous à Bâtir on offre un suivi pendant un an après la livraison pour justement continuer d'accompagner, puis d'aider à la mise en place, on va dire, des différents comités, puis de la vie de cette coopérative. Mais, c'est la même chose pour les OBNL. Ils se débrouillent en général plus rapidement, mais pas tous. Donc, on est là pour assurer ce... oui, c'est ça, ce support au moment de l'entrée dans les lieux, puis pendant une durée assez longue.

LE PRÉSIDENT :

1755

Puis, quand on veut construire des logements pour famille de trois chambres à coucher, la rentabilité n'est jamais là. Comment on fait pour pouvoir atteindre des cibles qui sont présentées par la ville?

1760 **Mme CHLOÉ DUVAL-ZACK :**

1765 Donc, dans nos projets, on essaie à chaque fois qu'on le peut de produire du logement famille. Évidemment, c'est une grosse demande à Montréal et on est dans une crise du logement certaine. Après ça, produire du logement famille, oui, mais il faut peut-être regarder ce qu'il y a autour. Je ne citerai pas de projet en particulier, mais il arrive qu'il ne soit pas souhaitable de respecter totalement l'objectif parce qu'on a déjà que le logement...

LE PRÉSIDENT :

1770 Mais si, là on aura les écoles, on aura les équipements, on aura tout.

Mme CHLOÉ DUVAL-ZACK :

1775 C'est ça. Voilà.

LE PRÉSIDENT :

1780 Alors, est-ce que le fait qu'on vous impose par exemple de construire du logement famille met en péril la capacité de livrer compte-tenu des coûts? Est-ce que c'est... parce que moi ce que je cherche à savoir, c'est si c'est réaliste d'imposer autant de logements sociaux et est-ce qu'on peut en faire davantage, puis vos réponses sont... Je n'ai pas vraiment la réponse à ma question.

1785 **Mme CHLOÉ DUVAL-ZACK :**

O.K. Alors, sur un terrain qui est une propriété publique, il nous paraît absolument indispensable d'être exemplaire. Donc, un taux de 20% de logement social-communautaire nous paraît vraiment faible. On va le dire comme ça, brut.

1790 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, mais les gens demandent jusqu'à 35%. D'autres, c'est...

1795 **Mme CHLOÉ DUVAL-ZACK :**

On ne donnera pas de chiffres, mais nous...

LE PRÉSIDENT :

1800 D'autres, c'est 100%.

Mme CHLOÉ DUVAL-ZACK :

1805 Oui, mais oui, mais c'est une négociation. Nous, on pense qu'il faut que ce soit exemplaire, ça veut dire au-dessus de ce qui est normé actuellement. Si on n'est pas exemplaire sur des terrains publics, où est-ce qu'on peut être exemplaire facilement?

LE PRÉSIDENT :

1810 Puis, à ce moment-là, ça enlève la difficulté de construire des logements pour famille.

Mme CHLOÉ DUVAL-ZACK :

1815 On a besoin de trouver des logements pour famille quoi qu'il arrive, donc de toute façon on arrive à en produire. On a plein de projets famille à Bâtir son quartier. On essaie aussi de mixer la taille des logements pour ne pas avoir que des familles. Parce qu'on projet exclusivement famille pose d'autres problèmes. C'est clair pour tout le monde, là, je pense, donc voilà. On essaie de mixer les populations aussi, les volets du programme Accès Logis, etc.

1820

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

1825

LA COMMISSAIRE :

1830

Dans un peut-être tout autre ordre d'idée, par rapport à l'inclusion et donc la possibilité pour des gens qui seraient sans moyens financiers ou avec des moyens moindres d'utiliser le transport collectif, vous avez évoqué la tarification sociale. Donc, si voulez un peu l'expliquer pour le bénéfice de tout le monde d'une part, puis deuxièmement, si on n'en est pas à l'implanter, est-ce qu'il y a des embûches, est-ce qu'il y a quelque chose qui complique l'implantation de cette tarification et de quelle manière elle serait souhaitable pour le projet?

1835

Mme CHLOÉ DUVAL-ZACK :

Donc, effectivement, il y a des exemples de tarification sociale des transports collectifs puisque les ménages à faibles revenus n'ont pas les moyens de s'acheter un char et parfois c'est même difficile de s'acheter un ticket de métro pour se déplacer, se rendre à son lieu de travail, etc.

1840

Donc, ils sont doublement pénalisés je dirais. Donc, l'idée de la tarification sociale qui va même dans certains pays et dans certaines expériences jusqu'à la gratuité pousse... peut sembler une solution à ces questions même d'employabilité de ces ménages à petits et faibles revenus.

1845

La question de la gratuité pose d'autres... soulève d'autres enjeux, c'est qu'offrir la gratuité, ça voudrait dire que finalement que la masse d'argent que permettait de dégager le paiement d'un ticket va sans doute limiter l'expansion du réseau.

1850

Puis, il semble pertinent d'étendre le réseau pour le rendre encore plus performant et aller chercher les habitants dans les endroits peut-être moins bien desservis. On parle tout le temps à Montréal de prolonger telle ligne, d'en créer une nouvelle, le REM s'en vient. Donc, on sent bien que la trame, le *fin* du transport collectif est une alternative indispensable à l'utilisation de l'automobile.

1855

On ne peut pas empêcher l'utilisation de l'automobile, si on ne propose pas en face une alternative. Le vélo, c'est bien, mais ce n'est pas forcément toute l'année pratique, donc le transport collectif apparaît évidemment comme une solution assez pertinente, mais il faut qu'il soit suffisamment massif, je dirais comme offre pour être pertinent et constituer un vrai mode de report modal.

1860

LE PRÉSIDENT :

Bien, merci beaucoup, madame.

1865

Mme CHLOÉ DUVAL-ZACK :

Merci.

1870

LE PRÉSIDENT :

1875 Alors, la commission appelle M. Vincent Robert-Huot du groupe de ressources techniques CDH.

M. VINCENT ROBERT-HUOT :

1880 Bonjour.

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, monsieur.

1885

M. VINCENT ROBERT-HUOT :

1890 Oui, donc Vincent Robert-Huot, chargé de développement chez le groupe CDH, on... comme groupe de ressources techniques également. On développe du logement social et communautaire depuis plus de 40 ans, présent entre autres dans Côte-des-Neiges pour 77. Un peu plus d'un millier de logements qu'on y a réalisé avec les organismes communautaires qui y sont.

1895 On travaille beaucoup en partenariat avec les organismes locaux et dans cette idée, on veut appuyer toutes les revendications qu'ils font en vue de réaliser un minimum de 2 500 logements sociaux. Un minimum encore une fois simplement pour répondre à un besoin actuellement de liste d'attente, mais ça ne voudrait pas dire qu'il faudrait s'y limiter. Si on est capable d'aller au-delà, nous c'est certain qu'on... c'est dans ces visions-là qu'on voudrait aller.

1900 Le logement social, c'est un outil pour pouvoir sortir des personnes dans de... qui sont dans des logements inadéquats pour eux, pour pouvoir atteindre des niveaux de qualité de vie décents. Donc, c'est un peu dans cette idée-là qu'on cherche à avancer.

L'autre... un des autres éléments qu'on soulevait dans notre mémoire, c'était le... qu'il faut aussi qu'il y ait une part significative de part de logements abordables. C'est sûr que nous,

1905 notre pain quotidien c'est le logement social, mais on est très conscient des autres réalités qui sont vécues dans l'ensemble de Montréal.

1910 Donc, on sait qu'il y a les exodes urbains, qu'il y a des personnes qui sont incapables de trouver des logements qui leur conviennent, qui ne sont pas nécessairement la clientèle du logement social, mais qui ont quand même de la difficulté sur le marché actuel d'où le besoin de trouver... qu'il y ait aussi une création en logements abordables. Une création de logements abordables pérenne, donc que ce ne soit pas simplement une occasion pour des premiers acheteurs de faire une passe d'argent, mais vraiment d'être capable de maintenir cette offre-là.

1915 Dans les autres aspects que l'on soulevait... que l'on voulait soulever dans notre mémoire, c'était entre autres l'accès à des services de qualité, présents. On veut densifier beaucoup de personnes dans ce secteur-là, mais il faut que... Écoutez, on ne veut pas que ce soit un trop lourd fardeau pour la circulation autour, donc ça va avec une densification de services, mais un peu à l'inverse, il faut aussi qu'il y ait une connexion facile avec l'environnement.

1920 Tous les logements que l'on va intégrer, vont avoir besoin de... Il y a des services communautaires qui existent autour, donc par exemple, les comités de logements ou peu importe quelles autres instances qui sont déjà installées, il faut que les futurs locataires puissent y avoir accès pour pouvoir rayonner sur l'ensemble du territoire.

1930 Et, on parle beaucoup de l'environnement, qu'il faut que ce soit un projet exemplaire et tout ça, on continue de penser qu'un terrain municipal comme ça doit être un outil pour vraiment répondre aux besoins. De vendre un projet carboneutre, c'est sûr on n'est pas opposé, c'est dans les visions du temps, c'est quelque chose qu'il est très important de tendre vers, mais la... le besoin est quand même très important juste pour du logement décent. Donc, d'avoir des belles visions... on entendait hier Carbonleo pour le Royalmount qui vendent, qui vont faire un projet carboneutre, ça ne veut pas dire que c'est ça que le quartier a besoin. Avant tout, il y a beaucoup

1935 de listes d'attente pour des logements sociaux. Il y a des personnes qui quittent Montréal. Il faut qu'on utilise ça pour offrir des logements aux citoyens qui sont incapables de se loger.

Au-delà de faire simplement une passe d'argent sur vendre le terrain à un prix plus intéressant parce que ce serait un bon geste de gestionnaire, ça appartient déjà à la communauté. C'est un terrain qu'il faut utiliser pour répondre vraiment aux besoins, selon nous.
1940 C'était les points essentiels sur lesquels on voulait insister. Je crois que vous semblez avoir plusieurs questions sur...

LE PRÉSIDENT :

1945 Merci beaucoup, monsieur. On va poser des questions.

LE COMMISSAIRE :

En fait, merci dans votre présentation, dans votre mémoire, - je vais rapprocher ça -, on a finalement appris d'où venait l'objectif de 2 500 qu'on nous cite depuis plusieurs jours. C'était en
1950 2005, c'était une revendication qui datait de 2005, mais à votre avis qu'est-ce que c'est en 2020 la revendication en termes de logement social pour le quartier?

M. VINCENT ROBERT-HUOT :

1955 De notre compréhension, ça n'a pas évolué en fait. On essaie de faire des projets autant que l'on... selon les opportunités qu'on est capable de trouver. Des opportunités qui sont très difficiles à pousser, à porter. Les coûts des travaux, les coûts des terrains, ça évolue constamment. Donc, on n'a pas... on n'est pas vraiment en mesure de rattraper ces besoins-là,
1960 d'autant plus que le 2 500, c'est sur des listes d'attente, les projets de logements sociaux que l'on réalise généralement, surtout avec le programme Accès Logis. Anciennement, c'est seulement la moitié de ces logements-là qui ont vraiment accès à une subvention du loyer,

l'autre moitié c'est un loyer qui est dit économique, donc quand même moins cher que le loyer du marché, mais qui n'est pas nécessairement pour les personnes les plus démunies.

1965

Il y a une petite évolution. On monte à 80% des logements qui vont avoir droit à une subvention des loyers dans ces projets-là. Mais, encore une fois, si on faisait que 2 500 logements sociaux, donc 2 500 logements Accès Logis, on ne pourrait pas recevoir les 2 500 personnes qui sont sur la liste d'attente actuellement.

1970

LE PRÉSIDENT :

Vous voulez me répéter ça? C'est qu'on peut faire du logement social avec un pourcentage plus élevé que 50% de logements subventionnés?

1975

M. VINCENT ROBERT-HUOT :

En fait, c'est que Accès Logis, c'est des normes qui ont changé au courant de l'été dernier environ. Au lieu de 50 PSL de loyers économiques, ça a augmenté à 80%. Pour certains projets, bien pour la majorité des projets, 80% de loyers... de logements subventionnés et 20% de logements dits économiques. Mais, encore une fois, si on avait que... si on augmentait à 80% dans les 2 500 logements sociaux, on aurait quand même une partie de ceux-là qui ne sont pas nécessairement accessibles pour les personnes qui sont sur les listes d'attente. D'où l'intérêt d'en faire au-delà, selon nous.

1985

LE PRÉSIDENT :

Oui, parce que ma question était : avec quel loyer médian, même le 20%... disons, ce 20% là, on ne pourra pas l'épuiser dans les 2 500 de votre banque, là.

1990

M. VINCENT ROBERT-HUOT :

1995 Pas nécessairement. C'est un loyer qui est quand même moins cher, donc qui peut être quand même une alternative moins difficile pour les personnes qui sont dans des logements qui sont complètement inadaptés en ce moment, mais qui ne sera pas encore la situation idéale où ils vont probablement déboursier plus de 30% de leurs revenus pour le loyer. Donc, si on est capable de réaliser davantage que les 2 500, c'est sûr que ce serait préférable.

2000

LA COMMISSAIRE :

2005 Donc, à partir du moment qu'on veut développer le site, vous insistez ici sur l'implication des citoyens communautaires pour s'impliquer tout au long du processus. Quelles sont d'après vous, les bonnes pratiques dont on devrait s'inspirer pour justement faire participer les gens à la planification du site considérant, bon l'offre de logements, oui, mais aussi tous les services et les commerces qui devraient donc être planifiés localement?

M. VINCENT ROBERT-HUOT :

2010

Bien, c'est sûr que comme on le mentionnait, l'exercice qui est fait sur le site Louvain est dans Ahuntsic jusqu'à présent, c'est encore en processus. Mais, c'est un exercice qu'on trouve super intéressant, où donc, un partenariat a été créé entre l'arrondissement de la ville centre que le milieu communautaire un peu coordonné par Solidarité Ahuntsic.

2015

2020 Donc, on... Ils ont mis en place, je ne suis plus certain des termes, un bureau de travail partagé où ils ont... ils chapeautent un peu la définition du projet, la planification, mais qui sont alimentés par des comités de travail organisés par le milieu communautaire sur différents aspects, donc entre autres sur l'habitation, mais aussi sur les services qui vont être offerts sur le transport, sur l'alimentation. Donc, c'est un modèle qu'on trouvait très intéressant. On pourra voir bientôt comment ça va se terminer, mais c'est quelque chose qui avance bien.

LA COMMISSAIRE :

2025 Est-ce que les ressources sont - du côté des milieux communautaires - suffisantes pour accompagner les citoyens dans ces processus?

M. VINCENT ROBERT-HUOT :

2030 On fait beaucoup avec le peu qu'on a, c'est certain. Donc, quand on... Nous, nos honoraires viennent principalement des projets que l'on développe, mais on s'assure toujours de travailler un peu au-delà, donc de travailler avec le milieu. Nos présences aux tables de concertation, c'est des choses que l'on fait un peu bénévolement dans un certain sens, donc pour pouvoir vraiment nous impliquer, puis comprendre c'est quoi les besoins des milieux. On va
2035 au-delà de nos ressources souvent.

Mais, au niveau de la capacité d'assumer des... de vraiment porter ces projets-là, je sais qu'il y a plusieurs subventions qui sont souvent utilisées. Solidarité Ahuntsic a eu droit à une subvention spéciale pour pouvoir porter ça. Il faut avoir quelque chose pour pouvoir partir, c'est
2040 certain.

LE PRÉSIDENT :

2045 Vous avez parlé du 2 500 logements minimal sur un total de 6 000, ça va quand même être 3 500 condos plus luxueux.

M. VINCENT ROBERT-HUOT :

2050 On aimerait qu'ils ne soient pas les condos luxueux nécessairement.

LE PRÉSIDENT :

2055 Non, mais ça va être des promoteurs privés qui vont les construire. Malgré que dans ça, il pourrait y avoir un pourcentage de logements abordables, donc mon chiffre n'est pas tellement bon. Moi, la question qui me préoccupe, c'est que vous avez dit : « Ça prend les services. » Les écoles, ce n'est pas mal parce que là on accepte la mixité sociale, ce n'est pas vraiment là qu'est la difficulté, mais c'est comment ces gens-là on peut s'assurer que toute condition qu'on puisse
2060 retrouver dans les commerces de proximité, les produits qu'on est capable de s'acheter parce que les personnes plus fortunées ne s'achètent pas nécessairement... t'sais, on voit tous les effets de la gentrification qui ont pour effet de chasser certains types de commerce et tout.

2065 Alors, est-ce qu'il n'y a pas une action communautaire qui peut être mise en avant pour s'assurer que les commerces qui s'implanteraient puissent répondre également aux besoins des différents types de clientèle?

M. VINCENT ROBERT-HUOT :

2070 C'est sûr que nous, on est beaucoup plus dans l'immobilier résidentiel, c'est plus dans ça qu'on travaille, mais on connaît quand même plusieurs... certains organismes plus de services et de... commerciaux qui font beaucoup pour pouvoir développer des services adaptés. Je ne suis plus certain, mais je pense qu'il y a la Coop Verte sur Sherbrooke qui est essentiellement une coopérative d'alimentation, donc pour pouvoir aider les locataires dans ce secteur-là.

2075 Mais, parallèlement à ça, comme vous l'avez dit, il va y avoir beaucoup d'autres logements que les logements sociaux, mais nous, on pense qu'il faudrait surtout considérant que la ville de Montréal a le contrôle sur le foncier, que ce ne soit pas une opportunité pour faire une passe d'argent et le vendre à profit du condo plus luxueux. C'est un... Ce terrain municipal là doit
2080 être vu comme un outil pour répondre à un besoin.

2085 Donc, le besoin, c'est oui pour du logement social, mais aussi pour du logement abordable pour éviter l'exode vers la banlieue. Donc, que ce soit idéalement dans la totalité, mais au moins dans la moitié réservé pour du logement abordable et des... différentes organisations qui vont pouvoir en développer. Parallèlement à ça, on pourrait penser qu'il y aura moins de services luxueux qui vont s'installer, ce qui va permettre à des services plus abordables de s'installer pour les... l'ensemble de la population.

2090 **LE PRÉSIDENT :**

La commission a beaucoup apprécié votre intervention. Je vous remercie beaucoup, monsieur. Alors, la commission va prendre une pause de 15 minutes et on reprend à 15 h. En tout cas, autour de 15 h et le prochain invité est M. André Leclerc des Pantouflards.

2095 **PAUSE ET REPRISE**

LE PRÉSIDENT :

2100 Alors, la commission va reprendre ses activités. Alors, nous accueillons M. André Leclerc de Les Pantouflards.

M. ANDRÉ LECLERC :

2105 Bonjour.

LE PRÉSIDENT :

2110 Bonjour, monsieur. Si vous voulez vous approcher. Approchez le micro de monsieur.

M. ANDRÉ LECLERC :

C'est correct, c'est correct. C'est beau. Si vous ne me comprenez pas, c'est normal.

2115

LE PRÉSIDENT :

Non, je pense qu'il faudrait approcher le micro un petit peu.

2120

M. ANDRÉ LECLERC :

C'est correct. Si vous ne me comprenez pas, c'est normal.

LE PRÉSIDENT :

2125

Non, non, c'est pour que notre sténographe vous entende bien.

M. ANDRÉ LECLERC :

2130

O.K. André Leclerc, président directeur, président du CA des Pantouflards. Les Pantouflards est un organisme à but non lucratif où la mission est de rendre accessible des appartements pour les personnes handicapées. On sait que la population vieillit de plus en plus et qu'il n'y a pas beaucoup de résidences pour les personnes handicapées en ville, à part des CHSLD et des Coop de personnes âgées. Et des condos, on ne peut pas y aller bien, bien. Ce n'est pas accessible et c'est pour ça que j'ai décidé de se prendre en main et de faire un sondage pour voir si ça répondait à un besoin. Il y a quatre ans, on a fait un sondage auprès de à peu près 300 personnes handicapées à Montréal pour voir si ça répondait à un besoin. Et bien oui, ça répond à un besoin.

2135

2140

Et on voulait profiter de votre projet pour pouvoir intégrer ce problème-là d'hébergement dans ce nouveau projet. Et de profiter de ce projet pour qu'il soit accessible universellement pour

2145 que ce soit un modèle. Un modèle d'accessibilité pour les personnes en fauteuil roulant, pour pouvoir circuler partout dans le quartier. On voudrait des services, épicerie, coiffeur, tous les services au public. Donc c'est pour ça qu'on devrait faire attention pour que ce soit vraiment accessible et intégrer ce type de projet qui pourrait être un projet innovateur au Québec et ça pourrait être un modèle. Et c'est pour ça qu'on s'est associé au groupe CDH pour nous aider à élaborer ce type de programme.

LE PRÉSIDENT :

2150 On comprend... Bien, merci beaucoup, monsieur, de votre intervention. Est-ce que actuellement... Donc, vous avez fait un sondage. Est-ce que vous voyez l'ouverture, la possibilité de... parce que c'est généralement les OBNL qui développent les projets pour des clientèles spécialisées. On l'a vu pour les femmes par exemple victimes de violence ou toute sorte de
2155 clientèle qui en ont effectivement besoin. Est-ce que pour, disons, une clientèle, disons, avec des mobilités ou des, mettons, avec des handicaps physiques ou moteurs, est-ce qu'il y a déjà un projet de débuté, par exemple de logements adaptés pour ces clientèles-là?

M. ANDRÉ LECLERC :

2160 Pas encore.

LE PRÉSIDENT :

2165 Pas encore.

M. ANDRÉ LECLERC :

2170 Pas encore. C'est pour ça que c'est un projet innovateur au Québec. Il y a en une couple en Europe, mais il n'y en a pas beaucoup ailleurs et c'est pour ça qu'on a décidé de se prendre en main pour ne pas être casé n'importe où.

LE PRÉSIDENT :

2175 Puis, à ce moment-là, ce type d'organisation, par exemple pour former une coopérative qui serait plus un OBNL à ce moment-là.

M. ANDRÉ LECLERC :

2180 Oui.

LE PRÉSIDENT :

2185 Est-ce que ce sont des OBNL avec des services particuliers plutôt que strictement des logements? Parce que ça réclame... Est-ce que ces OBNL là réclament aussi, par exemple du personnel spécialisé, d'aide aux soins ou des choses comme cela?

M. ANDRÉ LECLERC :

2190 C'est que chaque personne a droit à des services appropriés à leur handicap. Des services pour aider leur handicap.

LE PRÉSIDENT :

2195 Puis, ce qui rend actuellement difficile la constitution de votre... parce que ça prend comme un groupe d'intérêt pour intéresser les GRT à vous accompagner dans le processus, c'est... ça serait quoi le principal obstacle actuellement?

M. ANDRÉ LECLERC :

2200 Présentement, je veux me trouver une bâtisse. Une bâtisse.

LE PRÉSIDENT :

O.K. un bâtiment. Mais, ça ne pourrait pas être un bâtiment neuf, par exemple?

2205 **M. ANDRÉ LECLERC :**

Oui. Bien oui.

2210 **LE PRÉSIDENT :**

Aussi. Puis, pour avoir un bâtiment, ça prend un terrain.

M. ANDRÉ LECLERC :

2215 Oui.

LE PRÉSIDENT :

2220 Donc, c'est ça qui... La difficulté actuellement, c'est ça, mais à partir du moment où on se situe dans un secteur qui est voué à ce type-là, est-ce que vous voyez la possibilité que ça peut se faire dans Namur-Hippodrome?

M. ANDRÉ LECLERC :

2225 Très bien, ça pourrait être innovateur comme je disais.

2230

LE PRÉSIDENT :

Puis, pour débiter un projet comme celui-là, est-ce qu'il faut que vous ayez déjà des vues sur un bâtiment ou un terrain?

2235

M. ANDRÉ LECLERC :

Un terrain.

2240

LE PRÉSIDENT :

Vous ne pouvez pas dès à présent commencer à travailler?

2245

M. ANDRÉ LECLERC :

On a déjà des projets en-dehors de ce projet-là, mais on attend encore après des nouvelles.

2250

LE PRÉSIDENT :

O.K. Puis, vous parlez d'un besoin pour une cinquantaine de personnes.

2255

M. ANDRÉ LECLERC :

Oui. Une cinquantaine. Et 50% serait réservé à des personnes handicapées.

LE PRÉSIDENT :

O.K.

2260

M. ANDRÉ LECLERC :

En ville.

LE PRÉSIDENT :

2265

Oui, excusez, monsieur.

M. VINCENT ROBERT-HUOT :

2270

Si je peux aider un peu monsieur Leclerc aussi. En fait, c'est qu'en ce moment on les accompagne oui pour essayer de trouver un projet. On n'a pas... On est en exploration pour trouver différents sites, différentes opportunités. On considérait que c'était quand même intéressant de penser que dans des secteurs comme l'Hippodrome de réfléchir à la pertinence de prévoir certains projets qui pourraient être réservés pour des clientèles plus sensibles comme des personnes handicapées. Donc, c'est pour ça que leur... c'est essentiellement ça le message qu'il espérait passer.

2275

LE PRÉSIDENT :

2280

O.K.

LA COMMISSAIRE :

2285

Vous avez parlé de 115 personnes qui ont été interviewées, qui ont répondu favorablement sur une évaluation de 300 personnes à peu près. Donc, c'est des gens qui ne viennent pas nécessairement de Côte-des-Neiges. Ils viennent... Donc, ce qui ferait que le projet aurait une vocation plus métropolitaine...

2290

M. ANDRÉ LECLERC :

Montréalaise.

LA COMMISSAIRE :

2295

Donc, les gens viendraient de plus loin que de secteurs limitrophes pour s'installer là. Qu'est-ce qui ferait que ça deviendrait attractif mise à part l'exemplarité et le fait que ça comble un besoin? Parce que là vous avez parlé des services, mais est-ce qu'il y a autre chose qu'il faudrait prévoir en termes d'équipements, en termes d'architecture ou je ne sais trop qui rendrait... qui accroîtrait vraiment les chances que les gens veulent habiter sur le site?

2300

M. ANDRÉ LECLERC :

Si c'est à cause du Code du bâtiment, c'est que l'accessibilité, elle n'est pas souvent respectée.

2305

LA COMMISSAIRE :

L'accessibilité?

2310

M. ANDRÉ LECLERC :

Elle n'est pas souvent respectée. Le code du bâtiment très souvent, il ne respecte pas les critères. Il faudrait s'assurer que ce projet-là réponde à l'accessibilité universelle.

2315

LA COMMISSAIRE :

Ce n'est pourtant pas une exigence?

M. ANDRÉ LECLERC :

2320

En principe, oui.

LA COMMISSAIRE :

2325 Qu'est-ce qui est une embûche pour que ce soit réalisé?

M. ANDRÉ LECLERC :

2330 C'est que l'architecte fait les plans, l'entrepreneur exécute et l'ouvrier il fait, souvent il y a des oublis entre deux, trois parties, ils oublient des points. On ne peut pas faire de plaintes. Tant qu'on ne fait pas de plaintes, ils ne corrigent pas. Et quand il faut corriger, c'est trop tard. C'est déjà bâti. Il faut faire le nécessaire pour qu'il n'y ait pas de problèmes d'accessibilité au début.

2335 **LA COMMISSAIRE :**

Donc, on peut penser qu'un processus qui impliquerait la participation des résidents à... au pilotage du projet serait une bonne idée, j'imagine, pour ajuster au fur et à mesure?

2340 **LE PRÉSIDENT :**

C'est aussi le travail du GRT, non, de faire la surveillance de chantier?

M. VINCENT ROBERT-HUOT :

2345 Tout à fait. Donc, on va les accompagner pour s'assurer que leur projet va répondre à leurs besoins. Mais, ce qui est d'autant plus intéressant dans un site comme l'Hippodrome-Namur, c'est qu'on peut... comme ça va être un nouveau développement, on peut assumer que les... l'ensemble des bâtiments vont avoir plus de respect pour les normes que l'on voudrait
2350 exiger dans toute nouvelle construction. Dans des tissus qui sont déjà existants, des fois ça va être plus difficile d'intégrer des adaptations, mais si on est dans un nouveau quartier qui est

conçu dans un esprit d'accessibilité universelle, ça va être plus intéressant pour un organisme qui veut desservir ce type de population-là de pouvoir s'y installer par la suite.

2355 **LA COMMISSAIRE :**

Peut-être une dernière question, excuse-moi. Je peux-tu? On a encore le temps?

2360 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

LA COMMISSAIRE :

2365 Dans une perspective d'inclusion, si on pense au fait d'être, oui, bien chez soi, mais d'être aussi... faire partie prenante de cette communauté-là, qu'est-ce qu'il faudrait prévoir à l'intérieur du projet pour permettre que vous participiez à la vie communautaire étant résident?

2370 **M. ANDRÉ LECLERC :**

Bien, s'assurer que tous les endroits soient toujours accessibles.

LA COMMISSAIRE :

2375 Toujours accessible.

M. ANDRÉ LECLERC :

2380 Les commerces, le transport, le métro. Qu'on prévoit tout de suite l'accessibilité pour ne pas être obligé de recommencer après.

LA COMMISSAIRE :

2385 Merci.

LE PRÉSIDENT :

2390 Merci beaucoup de votre contribution. Merci beaucoup, monsieur.

M. ANDRÉ LECLERC :

 Merci.

2395 **LE PRÉSIDENT :**

 Alors, la commission appelle monsieur Michel Leblanc de la Chambre de commerce de Montréal Métropolitain.

2400 **M. MICHEL LEBLANC :**

 Bonjour.

LE PRÉSIDENT :

2405 Bonjour, monsieur.

M. MICHEL LEBLANC :

2410 Alors, merci de nous accueillir. Très rapidement, tout le monde est familier avec la Chambre, j'imagine, mais la Chambre est une organisation qui a près de 200 ans d'histoire qui

se penche sur tous les enjeux qui visent à la fois créer un environnement favorable au développement de la base d'affaires et aussi au déploiement, au développement de Montréal.

2415 D'entrée de jeu, au cours des derniers mois, puis je vais illustrer rapidement, on a soumis des mémoires lors de consultations sur le secteur de la Pointe de l'Île, Bridge-Bonaventure, Parc Olympique, Assomption-Sud, Longue-Pointe, Faubourg Royalmount.

2420 Simplement pour dire qu'à travers toutes ces consultations, il y a trois messages qui ressortent systématiquement. Un message sur lequel je vais revenir qui est la densité. L'importance d'aborder – et je vais revenir sur les raisons pour lesquelles on préconise –... d'avoir une vision très claire de l'importance de la densité dans ces développements.

2425 Le deuxième, c'est l'enjeu de l'accessibilité. Et l'accessibilité souvent en premier lieu par, évidemment, les transports en commun, le transport actif, mais incluant évidemment la possibilité de satisfaire les citoyens qui veulent avoir des voitures.

2430 Et troisièmement, régulièrement, nous préconisons la mixité d'usage, la mixité de fonction. Donc, ce qu'on va appeler en anglais le live, work and play. Donc, des développements où on peut y travailler, où on peut aussi trouver toute sorte d'institution et de lieux de divertissement.

2435 Dans ce cas-ci, on va moins insister sur la mixité parce qu'autour et à proximité immédiate, il y a énormément de réponses à des besoins de mixité, donc on est davantage cette fois-ci dans un projet qu'on pourrait concevoir comme étant plus résidentiel, évidemment avec des commerces de proximité et faisant appel aux capacités autour.

2440 Quelques mots sur le contexte général. Évidemment, on le répète à chaque fois, on est dans une conjoncture qu'on n'a pas connu pendant des décennies auparavant d'un grand dynamisme économique.

Dans le cas des développements de secteurs dans la ville, ça explique beaucoup d'intérêt de la part de promoteurs privés, de développeurs privés là où jadis, on n'aurait pas nécessairement envisagé des zones aussi éloignées que l'Est de l'Île et d'autres endroits. Bien, il y a de l'intérêt et c'est très bon signe, et c'est le moment d'en profiter.

2445

À travers tout ça, il y a une confiance qui règne qui est néanmoins ces temps-ci je dirais un petit peu amoché par le projet dans l'air de règlements sur la... ce qu'on appelle la métropole mixte et communément appelé le 20-20-20. Ça amène des promoteurs actuellement à se questionner et ça amène, et je vous le dis, des promoteurs à acheter des terrains dans la

2450

périphérie. Donc, les promoteurs devant eux vont avoir des alternatives pour considérer où ils veulent investir, où ils veulent déployer.

Dans ce cas-ci, on a un secteur qui pour nous est extrêmement, extrêmement stratégique. La Chambre s'est impliquée dès le départ lorsqu'il y a eu la fermeture de Blue Bonnets auprès du Gouvernement du Québec pour faciliter, encourager le transfert vers la ville. On a... On est resté investi. On a fait des pressions sur la ville pour que la ville arrive... on aurait voulu que ces discussions-ci aient lieu beaucoup plus tôt, pensant que c'était un projet qui était porteur à l'époque pour la relance de Montréal. Évidemment, la relance elle a lieu, mais on a pensé que ça aurait pu être une bougie d'allumage qui aurait repositionné Montréal, ce qui va

2455

2460

expliquer un peu les recommandations plus spécifiques qu'on va faire.

À l'époque, c'était un peu différent, mais là il faut réaliser à quel point dans ce quadrilatère d'à peine 7 km², il y a du développement qui se fait. On a évidemment le triangle qui est en cours, Carré Décarie, Projet Royalmount.

2465

Et ça pose une même question que celle qu'évoquent les gens qui s'opposent au projet Royalmount, qui évidemment à chaque fois qu'il y a du développement, ça va faire en sorte qu'il va y avoir de la congestion, qu'il va y avoir des déplacements, qu'il va y avoir des gens qui vont vouloir se déplacer.

2470

2475 Ça pose donc la même question que dans le cas du Royalmount : est-ce que la solution, c'est de bloquer le développement ou est-ce que la solution, c'est d'agir sur les dispositifs de transports et de transports en commun? Et dans ce cas-ci comme dans l'autre cas, nous disons : il doit y avoir le développement et on doit s'attarder dès le départ à trouver les solutions à l'enjeu du déplacement des individus et donc, en grande partie, les enjeux de transports en commun.

2480 On a, selon les informations dont on dispose, devant nous la possibilité que 320 000 nouveaux ménages s'installent dans la région métropolitaine d'ici 2031. En fait, la discussion donc qu'on a aujourd'hui, c'est quel nombre de ces ménages-là vont se retrouver sur l'île et dans quelle mesure ce quadrilatère et ce lieu peut être un lieu d'accueil de ces ménages-là?

2485 Donc, un des éléments qui déterminera le succès ou pas, c'est dans quelle mesure on aura fait en sorte que sur le territoire et en partie là, il y ait ces nouveaux ménages. Présentement, les taux d'inoccupation sont très faibles.... Enfin, sont très bas, ce qui amène aussi une énorme pression pour qu'il y ait des nouvelles unités qui se construisent. Donc, pour que ces ménages-là viennent, il faudra qu'il y ait de la capacité excédentaire.

2490 On en vient, basé sur ce que j'ai dit, sur deux éléments qu'on préconise. Le premier, c'est encore une fois ce lieu-là devrait être envisagé comme un lieu d'expérimentation et d'innovation. C'est un territoire extrêmement stratégique au centre de la ville qui pourrait donner lieu à un quartier de référence sur l'urbanité au 21^e siècle, sur le déploiement de la ville dans ces nouveaux lieux emblématiques qu'on viendrait voir de part le monde.

2495 Moi, je vais à l'étranger voir comment ça se passe. Ce lieu-là pourrait être celui où on accueille de l'étranger.

2500 Le deuxième élément, c'est qu'on ne peut pas avoir un lieu qui satisfait au niveau théorique une vision qui au niveau pratique n'est pas suivie par... avec enthousiasme par le privé. Le défi, c'est que le privé ait envie d'embarquer. Donc, quand on va lire vos

recommandations, moi, je vais regarder la réaction du privé. Est-ce que le privé trouve ça emballant? Est-ce qu'il a envie d'embarquer ou est-ce que le privé dit : « Ce qui nous est proposé là ne tient pas la route d'un point de vue ni d'une rentabilité financière, ni d'une faisabilité. »

2505

Alors, le défi, c'est à la fois d'innover, à la fois peut-être d'être visionnaire, mais aussi de s'assurer qu'on comprend bien les conditions de réalisation nécessaire pour que le privé soit au rendez-vous.

2510

Je reviens sur augmenter la densité. Pour nous, un projet inclusif, vert, agréable, où il y a des espaces verts au sol, où il y a un sens d'aération quand on s'y déplace, implique qu'on reconnaît que les taux, les coefficients d'occupation des sols doivent être élevés.

2515

Et donc, on vous encourage à recommander et on va tout du long être très sensible au fait que pour qu'il y ait ces nouveaux quartiers, on doit admettre que ce sera un certain nombre d'étages. Et ce certain nombre d'étages permettra à la fois de reporter le coût à la fois de l'architecture, des aménagements au sol, des espaces verts sur plus d'unités.

2520

Et ce sera important si on a peu de coefficient d'utilisation des sols, si on a peu de densité et bien le privé ne sera pas au rendez-vous si on veut de la qualité architecturale et tout ce que ça impliquerait comme innovation, comme quartier. Ça va de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Ça va pour ce que moi j'ai entendu ensuite en Suède étant le test des enfants. On met un enfant de 8 ans, est-ce que l'enfant de 8 ans dans ce quartier va s'y retrouver sans avoir besoin d'un adulte à côté de lui qui pèse sur les boutons et qui traverse les rues, et qui s'assoit aux bons endroits.

2525

Bref, il y a la possibilité d'en faire un quartier à la fois pour les personnes âgées, les enfants, les personnes à mobilité réduite. Tout ça implique des coûts additionnels. Il doit y avoir une équation qui tient la route. On pense qu'il y a lieu d'innover et que la ville pourrait utiliser ce

2530 projet-là pour innover en matière de gouvernance et en matière d'intégration de tous les acteurs du développement.

Le grand défi pour nous et à ce moment-ci d'établir des paramètres spécifiques qui vont encadrer ce qu'on veut comme innovation et après de laisser les promoteurs, ceux qui vont
2535 arriver avec des propositions, proposer des choses qui vont peut-être nous surprendre.

On pense aussi qu'innover veut dire qu'en cours de route il y aura peut-être des ajustements à apporter. Si on innove dans le privé, on n'est pas sûr qu'on va contrôler tout ce qui va se déployer. Il faut qu'on puisse le faire sur ce projet-là avec une certaine fluidité, ce qu'on
2540 appelle traditionnellement des extras. On voudrait qu'il y en ait des extras. On voudrait qu'au fur et à mesure on soit capable de faire évoluer le projet pour qu'à la fin, on ait un projet qui soit réellement novateur.

2545 Finalement, sur le transport et les transports collectifs. Près des métros... Du métro, on est à 400 mètres. À l'autre bout du terrain, on est à 1.3 km. Tout le monde doit avoir ça à l'esprit et c'est enclavé. Et donc, tous les gens qui disent : « On ne veut pas de voitures », la réalité c'est que même sur le site, il va falloir être très préoccupé du déplacement vers la station de métro.

2550 La deuxième, c'est qu'à partir du moment où on veut des familles sur l'Île de Montréal, tous les développeurs vous diront : « Une famille normalement constituée en 2019 avec deux, trois enfants va avoir une... au moins un véhicule, mais idéalement peut-être seulement un véhicule par ménage. » Et donc, dans ce projet-là, si l'objectif est d'avoir un projet vert, peut-être un projet où il n'y a pas de stationnement en surface, la voiture n'est pas visible sur les lieux, ça n'empêche pas de dire qu'il va y avoir des besoins en termes de véhicules. Et là, on pourra
2555 regarder les coefficients. Est-ce que c'est un par ménage? Est-ce que c'est un peu moins d'un par ménage? Quel type de ménage on y retrouve? Mais, l'idée n'est pas d'être dogmatique. L'idée, encore une fois, c'est d'être réaliste et d'être à l'écoute de ceux qui font le développement de projets comme celui-là.

2560 En terminant sur les grandes décisions à prendre, je pense que ça doit faire depuis 2002 parce que je me préoccupais de la situation de l'Institut de Recherche en biologie que je préconise le désenclavement de Royalmount... Cavendish, pardon. Il faut que l'avenue Cavendish... ça va ensemble. Si on fait pas Cavendish, là, c'est qu'on n'est pas sérieux.

2565 Alors, moi, je vous dirais dans vos recommandations, ça devrait être intimement lié. La fluidité du transport, le lieu aussi doit intégrer le fait qu'on est sérieux sur Cavendish et qu'on débloque Cavendish.

2570 Le dernier mot, c'est vraiment le test, je pense, d'une génération à Montréal de développement, d'aménagement urbain. La ville n'a aucun territoire de cette ampleur. Il n'y en aura probablement jamais d'autres. Là où c'est situé, il n'y en aura sûrement aucun autre.

2575 Donc, moi je vous dis, je vous recommande de demander de l'ambition. Ça peut être abordable, cela peut être vert, mais ça doit être surtout de l'innovation en développement urbain, en aménagement urbain. C'est notre occasion d'avoir une signature planétaire sur un quartier. Puis, partout dans le monde on vient d'apprendre comment on développe ça à la Montréal. Merci.

LE PRÉSIDENT :

2580 Merci beaucoup, monsieur.

LE COMMISSAIRE :

2585 J'ai une question. Excusez-moi. On parle beaucoup du terrain de l'ancien Hippodrome, mais le projet inclut aussi le *smart center* jusqu'au métro Namur. Là, c'est l'aspect commercial, alors comment vous envisagez le développement de ce terrain-là? Actuellement, c'est un stationnement avec des commerces à l'extérieur, ce n'est pas une zone qui est très agréable

2590 pour les piétons, pour les gens qui devront se rendre ou à l'éventuel développement. Comment voyez-vous le développement de ce secteur-là?

M. MICHEL LEBLANC :

2595 Je pense que la référence devrait être un peu la dynamique qui se passe, je vais caricaturer, mais à la sortie du métro Mont-Royal. Tout le monde qui habite sur le Plateau sort de Mont-Royal, la sortie de métro, marche, fait ses emplettes et coupe vers sa maison.

2600 Je pense que ce développement-là, tout le monde va arriver de la station de métro et ce qui doit être agréable, ce qui doit être convivial. On doit peut-être avoir envie de s'y asseoir, puis d'attendre le collègue ou le voisin qu'on voit toujours à la même heure à chaque jour.

2605 Mais, l'idée c'est que ce soit un naturel vers les zones résidentielles. Et à ce moment-là, à la fois il va y avoir de la densité, il va y avoir de l'intérêt commercial, je pense que là on n'a pas un problème d'artère commerciale avec des locaux vacants, je pense qu'on a beaucoup d'intérêts à s'établir là. Donc, c'est vraiment de garder une logique commerciale...

LE COMMISSAIRE :

2610 Donc, la mixité s'étendrait là aussi avec...

M. MICHEL LEBLANC :

2615 Oui, mais je vous dirais même que la mixité... Là, c'est peut-être qu'on insiste davantage sur l'aspect commercial parce que c'est le passage obligé pour tout le monde qui va être à pied. Donc, je pense qu'en aménagement urbain ça fait du sens. Ça ne veut pas dire qu'il n'y a rien

2620 plus loin parce que à 1.3 km, ça commence à être loin pour aller chercher sa pinte de lait, mais quelque part pour ce qui est d'un paquet de services, c'est par là que ça passerait.

LE PRÉSIDENT :

2625 Dans votre présentation verbale, vous avez parlé du frein aux... certains freins aux promoteurs, entre autres le 20-20-20. Ce n'est pas l'objet de cette commission-ci; il y en a une autre qui va déposer un rapport bientôt.

2630 Mais, est-ce que la notion de carboneutre, puis de mixité sociale n'est pas aussi un frein pour le développement des promoteurs immobiliers dans un contexte où on veut en faire un projet innovant? Parce qu'innovant, c'est plus coûteux. Certains vont nous dire c'est plus coûteux à court terme, mais on peut le regagner sur un horizon de 10, 15, 20 ans par les économies qu'on en fait.

2635 Donc, il y a comme un débat là-dessus sur quels sont les freins aux promoteurs dans le contexte où on veut en faire un quartier innovant, où on adopte les meilleures pratiques en aménagement urbain?

M. MICHEL LEBLANC :

2640 Moi, je vous inviterais et je pense que vous avez reçu par exemple Christian Yaccarini ici, je vous inviterais à les... vraiment les consulter si leur réponse n'était pas claire sur le fait...

LE PRÉSIDENT :

2645 On l'a déjà consulté, il a eu des réponses claires, mais c'est intéressant d'avoir des réponses de différentes personnes.

M. MICHEL LEBLANC :

2650

Non, non, mais je vais vous le rajouter, c'est que d'après moi, le levier il est sur le nombre d'unités. C'est-à-dire que les coûts en logements abordables, les coûts en aménagements verts, les coûts dans tous les éléments... je parlais de mobilité et la personne avant moi pour qui j'ai énormément de respect parlait de l'importance d'avoir un quartier qui est un exemple en termes de mobilité pour les gens à mobilité réduite.

2655

Tout ça, c'est vrai que ça occasionne des coûts... ça occasionne des coûts moindres si on le prévoit en amont, mais néanmoins si on ne fait pas attention, c'est que les coûts vont être reportés sur les autres unités, et là on va les rendre inabordables à la classe moyenne, appelons-la « basse ». Et comme ce n'est pas ce qu'on veut, moi, je pense que le levier que vous devez mettre de l'avant - et c'est pour cela qu'on insiste tellement sur la densité - mais c'est le nombre d'unités, le coefficient d'occupation au sol qui va être la solution.

2660

On va avoir... Et le dernier point c'est; on le voit à travers le monde, il y a des façons de faire au point de vue architecturale qui sont intéressantes, puis il y en a d'autres qui ne sont extrêmement pas intéressantes. Et encore là, l'intéressant, quoi qu'on en dise, des fois ça coûte un petit peu plus cher. Et donc, encore là, si on veut de l'architectural intéressant, il faut qu'on puisse permettre un bon nombre d'unités pour que ça se récupère.

2665

LA COMMISSAIRE :

2670

Je cite de votre mémoire... c'est peut-être en lien un peu avec ce que vous venez de répondre, mais si vous pouvez donner plus de clarification, s'il vous plaît.

Alors, ça dit :

2675

« La ville doit viser des objectifs ambitieux en matière de mixité et de développement durable avant de chercher à obtenir un prix élevé au pied carré. »

M. MICHEL LEBLANC :

2680

C'est très important et puis, je m'en veux de ne pas vous l'avoir dit parce que ça fait partie intégrante de la vision qu'on a de ce que la ville devrait chercher à accomplir. Ça ne devrait pas être vu du point de vue de la ville comme un moyen d'obtenir un rendement maximal pour l'actif qu'elle détient du point de vue des revenus de la ville. Pour nous, la valeur la plus grande de ce quartier-là, c'est d'être un quartier d'inspiration sur le Montréal de l'avenir, autant pour les montréalais que pour l'externe.

2685

Le dollar additionnel que j'irais chercher en pied carré, qui rendrait le promoteur plus nerveux sur tout ce qu'on lui demande à côté, à notre avis ce n'est pas le premier objectif qu'on devrait viser. Donc, c'est exactement ça, la ville on l'encourage à ne pas chercher à maximiser son rendement au pied carré, mais à maximiser le côté innovant du développement en tenant compte du fait que ça ne va avoir lieu que si du point de vue des promoteurs, c'est fait avec enthousiasme et donc, avec un certain niveau de rendement du point de vue des promoteurs.

2690

LE COMMISSAIRE :

2695

Oui, on a parlé de Cavendish tout à l'heure, Cavendish fait partie prenante du projet. C'est un projet dont on parle depuis très longtemps.

2700

M. MICHEL LEBLANC :

Regardez mes cheveux. Y en avait beaucoup...

LE COMMISSAIRE :

2705

Moi aussi.

M. MICHEL LEBLANC :

2710 ... quand on a m'a dit : « Cavendish, ça va se faire ».

LE COMMISSAIRE :

2715 Ma question c'est quelle vocation vous voyez à Cavendish? Parce qu'évidemment, ça fait longtemps qu'on en parle. Il y a beaucoup de pressions sur ce sujet-là, mais on veut un quartier aussi avec une qualité de vie, tout ça. Quelle vocation vous voyez au raccordement de Cavendish?

M. MICHEL LEBLANC :

2720 C'est intéressant et je n'improviserai pas. Si vous voulez faire cette consultation, même on pourrait y réfléchir, puis vous revenir, mais pour moi, c'est le désenclavement, c'est la première chose. C'est le désenclavement qui va amener une fluidité, puis si on le fait bien avec du transport en commun, ça va aussi accélérer les déplacements. Ça va rendre cette zone-là
2725 beaucoup plus intéressante. Alors, je suis beaucoup plus présentement juste dans le désenclavement, si vous le voulez, on réfléchira à comment après ça, on pourrait s'assurer que le quartier qui se développe est un quartier intéressant.

LE COMMISSAIRE :

2730 Mais, même tant qu'à réfléchir, il y a le désenclavement de tous les côtés. Du côté du parc industriel, ville Mont-Royal, du côté de Côte-Saint-Luc.

M. MICHEL LEBLANC :

2735 Oui et là, il y a une trame industrielle ou une trame existante qu'on peut vouloir garder en partie. Et je l'ai dit d'entrée de jeu, si on veut à la limite déstructurer la trame, appelons-la « *commerciale-industrielle* » autour, bien là, à ce moment-là, on reviendrait nous avec des

2740

recommandations de plus grande mixité de fonction et d'usage sur le territoire. Et si on respecte que dans l'ensemble, dans le pourtour, il va y avoir ces usages et ces fonctions-là, on pense que c'est légitime à ce moment-là de le voir davantage comme étant un développement industriel avec du commerce de proximité.

LE PRÉSIDENT :

2745

Hier, on avait les... monsieur Carbonleo de Royalmount et on lui posait la question sur l'avenue, du projet Royalmount sur le parc industriel qui est immédiatement à côté au plan spéculatif, puis le fait qu'il va y avoir... qu'il devrait, en tout cas j'estime qu'il va y avoir un impact spéculatif, comme il y en a eu dans Griffintown.

2750

C'est quoi la vague de transformation de ce parc industriel là? Est-ce que c'est bien vu par les gens d'affaires de ce secteur-là qui risquent de voir leurs taxes foncières élever? Même si on est à Ville Mont-Royal, Ville Mont-Royal est quand même soumis à la taxation de la CMM. Ce n'est pas Ville Mont-Royal qui établit ses taxes.

2755

M. MICHEL LEBLANC :

Je vais apporter une nuance parce que vous dites tout de suite c'est spéculatif, puis souvent ça a une connotation très négative. Pour moi, un investissement qui crée de la valeur et qui génère une hausse de la valeur foncière autour, cela n'a rien de spéculatif. C'est simplement une externalité positive.

2760

LE PRÉSIDENT :

2765

Non, mais je parle pour les gens d'affaires qui exploitent des industries dans ce secteur.

M. MICHEL LEBLANC :

2770 Je reviens là-dessus. Donc, c'est sûr que c'est un secteur industriel qui est un peu
déstructuré et donc, dans les faits, devant nous sur un horizon de 20, 30, 40 ans, les industries
qui sont là vont devoir se renouveler, vont devoir changer. Est-ce qu'en ayant le projet c'est...
puis, je pense le projet dont on parle va avoir le même impact, si c'est le point où vous allez, ce
n'est pas nécessairement que Royalmount, mais ça, ça va rehausser la valeur du coin si on le
2775 désenclave encore plus.

C'est tellement une zone centrale de grande valeur qu'on peut se poser la question : est-
ce que c'est normal que dans une ville dynamique ça serve à ces usages-là? Et ce qu'on pense
nous, c'est que ça va être appelé à évoluer grandement le triangle... tout ce qu'on voit là, ça va
2780 le changer le tissu. Et c'est pour ça qu'on pense que c'est positif. La vraie réponse, c'est celle de
l'enjeu des transports en commun et des dispositifs de...

LE PRÉSIDENT :

2785 Des déplacements.

M. MICHEL LEBLANC :

Mais, ce n'est pas l'enjeu du développement, il va avoir lieu. Royalmount n'aurait pas
2790 lieu, puis Hippodrome aurait lieu, regardez les valeurs, elles vont augmenter de toute façon.

LE PRÉSIDENT :

2795 Dans votre document, vous dites : « Actuellement, les développeurs qui souhaitent
apporter des modifications aux infrastructures publiques et participer à leur financement se
heurtent à de nombreuses embûches. Le cadre d'analyse actuel de la ville de Montréal et du

2800 Ministère des transports ne répond pas aux délais imposés par le développement immobilier. »
Voulez-vous m'en dire un peu davantage?

M. MICHEL LEBLANC :

2805 Tous les promoteurs à qui je parle font une critique unanime et c'est la longueur des
processus à Montréal par rapport à d'autres ville pour arriver au même résultat. Ce n'est pas de
dire on est pire sur le résultat, c'est juste que c'est tellement plus long et comme ce sont tous des
promoteurs qui doivent se financer, la pression du financier souvent, c'est pas de dire : « Je veux
que le projet il soit comme ça ou comme ça », c'est dans combien de temps je vais pouvoir
retirer mon investissement, que tu vas pouvoir te refinancer auprès des banques?

2810 Et là, ils vont énumérer les processus de consultation en amont qui n'empêchent qu'il va
y avoir des processus de consultation en aval. Les modifications qui sont demandées à la ville,
mais qui doivent passer par les autorisations d'arrondissement, alors qu'on a le central souvent
qui nous dit : « Oui, on est d'accord. », mais c'est au niveau de l'arrondissement que ça bloque.

2815 C'est tous ces niveaux-là. Et c'est pour ça que dans ce projet-là, on pense qu'on devrait
au niveau de la gouvernance avoir en tête comment on change cette dynamique. Ça ne veut pas
dire qu'on baisse les standards et les exigences, mais on se fixe comme objectif qu'on va
accélérer ces processus.

2820
LE PRÉSIDENT :

2825 Est-ce qu'il y a des exemples connus autour sur lesquels on pourrait s'inspirer pour
améliorer cet aspect-là de... qui... étant réclamé, est-ce que...

M. MICHEL LEBLANC :

2830

Écoutez, je serais mal pris de vous dire qu'à Montréal j'ai vu un exemple stellaire là qui a, mais on pourrait regarder, faire un petit... faire une petite recherche...

LE PRÉSIDENT :

2835

À Laval et à Longueuil, ils ont établi des bureaux de projets.

M. MICHEL LEBLANC :

2840

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2845

Est-ce que vous avez connaissance que ces bureaux de projets là, disons, satisfont davantage les attentes de vos promoteurs?

M. MICHEL LEBLANC :

2850

C'est la dynamique de l'arrondissement qui est tellement différente ici. Le vrai paratonnerre de frustration, là, c'est l'arrondissement qui crée des exigences additionnelles qui tardent et qui fait en sorte que le promoteur qui a l'impression qu'il est de plein droit, puis qu'il a satisfait en amont à beaucoup de demandes, se retrouve à être retardé, retardé, retardé. J'ai des exemples dans le Sud-Ouest. Plein.

2855

LE PRÉSIDENT :

O.K. Donc, dans le volet gouvernance, il y a un gros travail à faire. Je vous remercie beaucoup de votre contribution, merci beaucoup, monsieur.

2860 Alors, la commission appelle Mme Ariane Cimon-Fortier.

Mme ARIANE CIMON-FORTIER :

Bonjour.

2865

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, madame.

2870 **Mme ARIANE CIMON-FORTIER :**

2875 Merci beaucoup. Donc, mon nom est Ariane Cimon-Fortier. Je suis résidente depuis environ 30 ans du quartier Côte-des-Neiges et j'ai participé à l'activité de cocréation du 23 janvier dernier à l'Hôtel Ruby Foo's, puis j'ai réalisé que l'innovation, c'était vraiment un élément clé au cœur de l'aménagement d'un nouveau milieu de vie, soit au quartier Namur-Hippodrome et j'ai bien aimé une des citations qui a été dite par un des animateurs sur place, comme quoi « l'innovation, c'est une désobéissance qui a réussi ». Et j'en ai trouvé une autre d'intéressante qui dit : « Tout créateur sort de la norme, donc toute innovation est anormale. »

2880 Je suis contente d'être ici parce que l'idée que je porte correspond entièrement à ces critères-là et désobéit pleinement à la norme. La norme, c'est qu'en juin 2018, la mairesse de Montréal a édicté ou a plutôt annoncé l'interdiction des calèches à Montréal qui sont le dernier vestige de la présence du cheval en milieu urbain. La norme ou le bon sens dit que le cheval n'a pas sa place en ville. Et moi, j'aimerais dire : si nous avons tort? Si on posait la question différemment? Qu'est-ce que le cheval peut apporter aux citoyens et qu'on n'a pas encore exploré?

2885

2890 Je désobéis donc à la norme en proposant plutôt d'intégrer de manière harmonieuse le cheval à la toile urbaine et je pense que le site Namur-Hippodrome est vraiment intéressant pour ça.

2895 J'ai deux arguments principaux en faveur de ce projet novateur. Le premier, c'est que la connexion humain-cheval a un immense pouvoir transformateur dont nous n'exploitons pas le potentiel. Le cheval comme objet de loisir est très connu et c'est universellement reconnu, et c'est un rôle qui est aussi très réducteur. Le cheval comme catalyseur de transformations humaines est un rôle beaucoup moins connu. C'est pourtant ce qui se produit quand on participe à des ateliers d'apprentissage expérientiels facilités par le cheval.

2900 Dans ce genre d'approche-là, le participant vient travailler avec un cheval un peu à l'image d'une séance de coaching pour résoudre une problématique, apprendre, apprivoiser une nouvelle compétence relationnelle et sociale ou simplement pour donner un coup de pouce à sa démarche d'introspection.

Je vous donne deux exemples.

2905 Martine vient me voir pour une séance avec les chevaux. Elle a deux... Elle a un dilemme auquel elle a de la misère à répondre. Elle peut garder son poste présentement ou elle peut prendre une promotion qui lui pend au bout du nez, mais elle ne sait vraiment pas quoi faire dans cette situation-là et elle n'arrive pas à débloquer.

2910 Elle amène ça avec elle, puis elle fait une séance avec un cheval qui s'appelle Aragon qui est le doyen du groupe de chevaux avec lequel je travaille pour cette approche-là. Et à travers les exercices qu'elle fait, elle réalise que dans les deux choix qui lui sont proposés, ils ne sont pas importants en bout de ligne parce qu'elle avait une autre option dans son angle mort qu'elle a mis de côté, qu'elle a arrêté de considérer parce qu'elle pensait que ça pouvait pas être une possibilité. Puis, dans le travail qu'elle a fait avec le cheval, elle s'est rendu compte que tout à coup ça devenait une possibilité, puis qu'elle pouvait le considérer en réalité.

2915

2920 Julie, elle, est venue me voir pour un autre... une séance avec les chevaux aussi. Puis, elle voulait travailler davantage sa qualité de présence. Elle travaille avec deux chevaux différents et dans la même séance, elle se rend compte que ce qui émerge, c'est qu'elle a un deuil à faire. Elle a perdu quelqu'un d'important dans sa famille à qui elle n'a pas eu l'occasion de dire au revoir. Et le contact qu'elle a eu avec l'animal lui a permis de boucler la boucle et de débloquent ce qui l'empêchait d'aller de l'avant dans son processus de deuil.

2925 Il y a deux ans, j'ai commencé un MBA à HEC Montréal que j'ai terminé en août dernier. Et dans le premier cours on nous dit que la connaissance technique c'est important, mais tout ce qui est le savoir-être et les compétences relationnelles sont extrêmement importantes et c'est ce qui est le plus en demande en particulier chez les gestionnaires.

2930 Et pourtant, je réalise que le leadership, l'agilité émotionnelle, l'empathie, puis l'écoute ce sont des compétences qui ne s'apprennent pas dans une salle de classe. Peu importe la quantité de théorie qu'on va nous envoyer et puis, qu'on va nous demander d'apprendre.

2935 Par contre, le cheval est un allié extraordinaire pour y parvenir. Parce que le cheval ne juge pas. Il donne une rétroaction immédiate sur l'attitude et l'action du participant. Il est un expert en communication, il engage le corps au complet et il influence biologiquement l'humain comme ça a été montré dans certaines études avec la variation du rythme cardiaque.

2940 L'humain en présence d'un cheval, en moment de connexion, modifie son rythme cardiaque et se met à battre beaucoup plus lentement, puisque le cheval son rythme cardiaque c'est trois fois plus lent, et les deux se synchronisent.

2945 Le problème avec ce genre d'approche-là, c'est l'accès. Pour avoir accès à un cheval, ça prend une voiture, ce qui n'est pas nécessairement le cas de tout le monde. Et ça prend un temps de déplacement important. Il faut sortir de la ville. Ça prend minimum 40 minutes à une heure et demie de transport pour y accéder, pour joindre une écurie qui va offrir le service. Et une heure et demie pour revenir. Donc, c'est non négligeable et ce sont des frais importants à la diffusion de ce genre d'approche-là.

2950 Le site Namur-Hippodrome est intéressant pour un tel projet parce qu'il est à proximité d'axes routiers importants. Il est desservi par une station de métro, donc ça permettrait de rendre le déplacement plus autonome pour les gens qui voudraient avoir accès au service. C'est à proximité d'écoles et d'universités qui pourraient en bénéficier également. Et on est évidemment près d'un immense bassin de citoyens qui pourraient en bénéficier.

2955 Sans cette proximité, les effets bénéfiques de cette approche-là vont être marginaux et ne vont profiter qu'à un petit nombre de gens, principalement ceux qui demeurent à proximité ou qui demeurent en banlieue. Et l'approche va rester méconnue longtemps.

2960 Plusieurs villes à travers le monde l'ont compris et ont décidé de faire entrer le cheval en ville. C'est le cas du Ebony Horse Club à Londres qui accueille 120 jeunes par semaine et qui les détournent des gangs de rue.

2965 C'est le cas du Halifax Bengal Lancers à Halifax qui est une pionnière parce que c'est la première écurie urbaine du genre au Canada.

C'est le cas du Fletcher Street Stables de Philadelphie qui offre un havre de paix à des communautés qui vivent de l'exclusion sociale.

2970 Et c'est le cas aussi du MKE Urban Stables à Milwaukee aux États-Unis. Une initiative qui allie la police montée, la ville et des services de thérapie assistés par les chevaux, en particulier pour traiter le choc post-traumatique à titre d'engagement communautaire. Toutes ces villes-là ont désobéi à la norme et ont réussi.

2975 Le deuxième argument que je veux apporter c'est que ce serait important de mettre en valeur le patrimoine équin qui a contribué à bâtir notre société d'aujourd'hui au lieu de le faire disparaître. Georges-Louis Leclerc, comte de Buffon, a dit dans les années 1700 : « Le cheval

est la plus noble conquête de l'homme ». Mais, aujourd'hui on a tendance à oublier que nos sociétés partout à travers le monde ont été construites sur le dos des chevaux.

2980 Nos villes ne font pas beaucoup d'efforts pour nous rappeler ce passé là et le rôle que cet animal a joué. Le quartier Namur-Hippodrome en est un exemple. On utilise un site au riche passé équestre pour y développer un nouveau quartier et moi j'ose soulever la possibilité de développer ce nouveau quartier-là tout en intégrant et en gardant vivant le patrimoine équin exceptionnel du site à travers un contenu culturel, éducatif et expérientiel.

2985 En y intégrant par exemple un musée, ça serait possible d'organiser des expositions temporaires à partir d'artefacts équestres de grandes valeurs qui proviennent de partout à travers le monde tout en rendant hommage à l'histoire des chevaux d'ici qui ont contribué à bâtir la société qu'on connaît aujourd'hui dans des expositions plus permanentes.

2990 La présence de chevaux vivants serait l'attraction ultime. Un artefact qui, pour une fois, respire, interagit avec nous et nous apprend à prendre la place qui nous revient dans ce monde. C'est aussi un temps d'arrêt dans le chaos du quotidien.

2995 J'espère sincèrement vous avoir donné goût de désobéir à la norme et de vous inviter à rencontrer cet animal extraordinaire qu'est le cheval à deux pas de chez vous.

3000

LE PRÉSIDENT :

3005 Je vous remercie beaucoup. Vous nous avez un peu dérangé dans notre pensée parce que dans deux autres... Il y a un organisme qui s'en vient tantôt, puis on a entendu dans son mémoire, disons, des propos que vous nous annoncez aujourd'hui, donc pour nous, disons, on avait déjà pris connaissance de cette sensibilité-là.

3010 La question que me suppose votre présentation, c'est qu'on a beaucoup parlé de l'effet
bénéfique de la fréquentation du cheval pour les êtres humains, mais comment lui, le cheval,
peut s'insérer dans un secteur, t'sais, où... tantôt monsieur parlait de la densité pour être capable
d'innover, donc on est comme en confrontation d'un milieu qui est actuellement vacant et puis,
les visées sont de venir à mettre 6 000 logements.

3015 Est-ce que vous étiez là un peu plus tôt aujourd'hui où les groupes communautaires
réclament disons des milliers de logements pour répondre aux besoins de la population, tout ça.
Donc, il y a comme une confrontation des besoins. Autant des besoins des humains pour mieux
vivre, puis le cheval semble être un acteur important, disons, pour y arriver pour certaines
personnes, mais il y a aussi d'autres besoins.

3020 Donc, comment le cheval, lui, peut trouver sa place dans un endroit comme ça? Parce
que lui, il faut qu'il soit heureux le cheval. C'est un peu ça qu'on a voulu faire quand on l'a enlevé
au centre-ville quand il était dans des conditions de surchauffe, d'îlot de chaleur épouvantable.
C'est là qu'on a dû prendre probablement cette décision, je ne suis pas tellement au courant de
ce qu'il s'est passé, mais.... Malgré que j'avais fait la consultation sur Griffintown, puis je savais
3025 que les pauvres petits enclos où étaient les chevaux, c'était vraiment misérable. Mais, comment
le cheval, lui, pourrait trouver sa place dans ce quartier-là?

3030

Mme ARIANE CIMON-FORTIER :

3035 C'est une question d'aménagement, puis de planifier le tout en conséquence. On n'a pas
nécessairement d'avoir besoin d'un immense terrain. Le cas de Milwaukee, c'est 4 acres que la
ville a cédé pour ce projet-là. Et le site accueille 24 chevaux, 12 de la police montée et 12 pour
les services de thérapie assistée par les chevaux. Ça prend...

3040 En fait, il faut que les besoins des chevaux soient répondus au départ pour avoir ce bien-être là auquel tout le monde s'attend. Donc, la nourriture, de l'eau, un espace pour bouger. C'est principalement ces trois éléments là qui priment. Si l'aspect sécurité est répondu, si les chevaux sont nourris, s'ils ont des soins quotidiens qui leur sont donnés, ils n'ont pas besoin d'avoir des acres et des acres de forêt pour...

3045 **LE PRÉSIDENT :**

Il faut qu'ils fassent de l'exercice un peu. Ils n'auront plus l'anneau pour courir. Ils vont...

Mme ARIANE CIMON-FORTIER :

3050 Non, mais ils n'ont pas besoin de tout cet espace-là. C'est des installations qui sont minimales, c'est une écurie avec quelques box. On n'a pas besoin nécessairement d'avoir un box par cheval. Il faut que les chevaux puissent être à l'extérieur, donc un espace où ils peuvent avoir des packages ou un espèce de sentiers où ils peuvent circuler. Et un manège intérieur où on peut donner les ateliers, où on peut aussi entraîner les animaux.

3055 **LA COMMISSAIRE :**

Et quand vous calculez quatre acres, vous calculez tout ça? C'est l'espace qui serait occupé au sol par les chevaux?

3060 **Mme ARIANE CIMON-FORTIER :**

Ça, c'est le cas de Milwaukee.

3065 **LA COMMISSAIRE :**

Alors, qu'est-ce que vous vous proposez si on essaie de l'imaginer sur notre terrain, là?

Mme ARIANE CIMON-FORTIER :

3070

Bien, je pense que ça dépend du nombre de chevaux qu'on accueille en fait.

LA COMMISSAIRE :

3075

Qu'est-ce que vous pensez qui serait une bonne idée si on pense à un projet viable?

Mme ARIANE CIMON-FORTIER :

3080

Moi, je dirais ça en prendrait au moins une dizaine de chevaux. Puis, je trouve que le quatre acres... l'idée du quatre acres est intéressante.

LA COMMISSAIRE :

3085

Incluant les installations?

Mme ARIANE CIMON-FORTIER :

Oui.

3090

LA COMMISSAIRE :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

3095

Bien, merci beaucoup de votre contribution surtout qu'on va avoir un autre intervenant qui va nous présenter aussi sa vision, puis je pense qu'elle est assez proche de celle que vous nous exprimez, donc merci beaucoup d'être venue nous voir.

3100 **LE COMMISSAIRE :**

Merci.

3105 **LA COMMISSAIRE :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

3110 La commission appelle Mme Maude Chanel.

Mme MAUDE CHANEL :

3115 Bonjour. Bien en fait, je ne vais pas tout prendre le temps alloué. Moi je viens faire du pouce sur ce que beaucoup de gens ont dû vous exprimer. C'est l'idée en fait d'imaginer la résilience et l'adaptabilité d'une population – excusez-moi -...

3120 **LE PRÉSIDENT :**

Excusez-moi, c'est que j'ai fait une confusion. La dame qui est venue, j'ai fait une erreur, c'est qu'on avait son mémoire, mais j'ai posé les bonnes questions, mais c'est ça... Je croyais que c'était un autre organisme. Je m'en excuse auprès de la dame.

3125

Alors, excusez-moi, si vous voulez reprendre.

Mme MAUDE CHANEL :

3130 En fait, c'est que quand on parle de résilience et d'adaptabilité des populations, ce qui est en fait la responsabilité aussi des municipalités face à leur population, c'est sûr qu'on pense, bon, aux transports actifs, on pense à utiliser des énergies qui ne sont pas fossiles.

3135 Par contre, souvent on oublie qu'on a... on est aussi fort que le maillon le plus faible dans notre collectivité. Puis, moi là où j'ai vraiment une peur terrible de ce qui va se passer, ce n'est pas par rapport au changement climatique nécessairement, mais c'est par rapport à notre adaptabilité à un système pétrolier qui va devenir de plus en plus cher pour nous.

3140 Donc, je voulais juste vous montrer mon point ici, là. Donc, une famille de quatre enfants, la plupart des québécois le matin ce qu'ils vont manger c'est ça. Et quand je fais des ateliers en dépendance des systèmes pétroliers, j'invite les enfants à penser à combien de pétrole ça a pris pour créer ça? Et combien ça coûterait en fait.

3145 Un sac comme ça, ça coûte 3 dollars ça nourrit peut-être quatre enfants pendant une semaine. Combien ça coûterait en fait si notre système pétrolier était réellement en accord avec ce que ça coûte maintenant. Pour trouver un baril de pétrole, ça en coûte pratiquement la moitié d'un. Donc, on est rendu à une rentabilité marginale décroissante extrême. C'est quand même incroyable qu'on ne se penche pas là-dessus comme population. Ce n'est pas juste quand on parle de sécurité alimentaire, puis quand on se dit : « Ah oui, il faut créer des banques alimentaires; il faut créer... », mais il faut aussi créer des zones où c'est possible de s'alimenter.

3150 Et là, quand on parle d'agriculture urbaine, c'est mon plaidoyer aujourd'hui. Sauf que je ne parle pas d'une agriculture urbaine qui fait pousser quelques tomates et quelques concombres. On ne peut pas s'alimenter avec ça dans notre climat et puis aussi, là, où on est

3155 vraiment - je trouve - stratégiquement faible, c'est qu'on n'a pas une culture alimentaire indépendante du pétrole.

3160 Notre culture alimentaire, elle est maillée de façon tellement redoutable dans l'univers pétrolier et on en... on n'y pense pas trop parce que ce qu'on a écho, c'est un agriculteur qui... les agriculteurs qui viennent, qui disent qu'ils manquent de propane, qu'est-ce que ça veut dire pour nous dans notre urbanité? Ça ne signifie pas grand-chose juste à temps qu'un jour, on aille à l'épicerie et puis que notre pinte de lait nous coûte 10 dollars puis qu'on se demande : mais comment ça? Mais, c'est parce que ça a pris du pétrole à tous les éléments de la chaîne.

3165 Donc, moi c'est là où j'aimerais vraiment appeler à votre logique économique, même si ce n'est pas une logique environnementale, de dire : ça, c'est le dernier endroit à Montréal où on peut réellement faire une agriculture urbaine, puis peut-être même en appuyant certains des points de monsieur qui est venu présenter de la Chambre de commerce de dire : c'est quoi une innovation viable? C'est quoi une innovation durable? C'est quoi un quartier pérenne?

3170 Bien, ce serait un quartier autonome. La plupart des organismes vous l'ont dit. Donc, une coopérative d'habitations qui aurait peut-être aussi une coopérative de travail, qui pourrait avoir des chevaux, mais où il y aurait des organisations qui sont appliquées à faire de la transformation alimentaire.

3175 Donc, si on ne veut pas manger ça qu'est-ce qu'on va faire? Bien, évidemment on peut manger quelque chose de moins transformé, comme ça. Il y a quand même énormément de transformations qui est impliqué là-dedans. Donc, c'est de réévaluer nos systèmes alimentaires, en se disant : si on crée un quartier qui va pouvoir se recréer à différents endroits dans le monde, dans la ville ou en tout cas en-dehors de la ville, de dire comment ce quartier-là va réussir à être pérenne. En ayant une faible consommation énergétique, en ayant du transport durable? Mais, il faut aussi imaginer que ce quartier-là il faut qu'il se nourrisse.

3180

3185 Et ce serait vraiment intéressant et là, les gens viendraient de partout dans le monde et ce serait un peu comme notre Île Sainte-Hélène qui nous a coûté énormément d'argent, mais on ne se demande pas pourquoi on l'a investi cet argent-là parce que les gens sont venus de partout, parce que c'est encore un endroit incroyable, c'est encore un endroit où je pense qu'on devrait faire de l'agriculture urbaine aussi.

3190 Mais, donc c'est d'imaginer des lieux d'agriculture urbaine qui ne sont pas juste dédiés à sur un toit, l'été, de temps en temps, mais un réel système durable, pérenne d'agriculture et de transformations. Et ça, je pense que c'est possible dans une gouvernance partagée, comme monsieur l'expliquait aussi, de créer des systèmes de gouvernance différents qui font que des coopératives d'habitation peuvent aussi avoir des coopératives de travail. Donc, les gens peuvent
3195 travailler au sein de cet écosystème qu'on a créé et se nourrir à même cet écosystème.

Donc, je vous encourage vraiment à essayer de créer un écosystème. Et moi, quand je regarde cet endroit-là, c'est sûr que dans ma lubie je me dis : il faudrait laisser tout le centre et je sais que notre pression, on est encore dans le jeu des pressions économiques et de satisfaire
3200 les promoteurs immobiliers.

Et je trouvais ça quand même incroyable que monsieur le dise lui-même, il faut faire attention à cette équation-là parce que comme vous l'avez dit même vous, c'est une équation qui à long terme ne fait aucun sens. Pourquoi on veut d'un côté plaire aux promoteurs immobiliers sachant que dans le long terme, on va vivre des situations qui vont être vraiment difficiles à gérer et ce n'est pas eux qui vont les gérer, ça va être la ville, ça va être les citoyens.
3205

Malheureusement, je n'ai pas eu le temps d'écrire un mémoire. Je me suis inscrite un peu à la dernière minute, mais définitivement, je suis sûre qu'il y a des organismes qui vous l'ont dit, on a un laboratoire d'agriculture urbaine qui est super intéressant qui est sur le Palais des Congrès qui est un organisme qui essaie de s'impliquer à tous les niveaux pour pouvoir générer de l'innovation en agriculture urbaine, mais on est très, très, très loin de notre sécurité alimentaire indépendante du système pétrolier.
3210

3215 Donc, je vous invite à utiliser cette opportunité incroyable là pour vraiment innover à ce niveau-là et créer un écosystème où on peut... qu'on peut reproduire, en fait, si jamais... parce qu'avant la problématique des changements climatiques, on va avoir la problématique de gérer notre dépendance au pétrole. Donc, voilà, je voulais faire ce plaidoyer.

3220 **LE PRÉSIDENT :**

 Bien, merci beaucoup. On apprécie beaucoup, madame. C'est quoi le deuxième produit que vous avez sorti? Le premier, c'était des Cheerios.

3225 **Mme MAUDE CHANEL :**

 Oui, en fait, c'est que ça, c'est fait avec de l'avoine et ça, c'est de l'avoine. Donc, souvent quand on va parler des chaînes de transformation, on va penser à... ça, ça prend à peu près cinq fois plus de pétrole à faire que ça, sauf que qu'est-ce que ça prend pour faire ça, c'est quand même une nourriture transformée.

3230 Donc, quand on s'applique à essayer de chercher qu'est-ce qui fait que nous comme québécois, qu'est-ce qu'on mangerait. Bien, qu'est-ce qu'on a mangé quand on est arrivé ici? Il nous appelait les « *pea-soup* », ce n'est pas pour rien. On mangeait de la soupe aux pois, donc

3235 on faisait pousser des centaines de variétés de pois. Maintenant, il reste trois variétés de pois, ils sont vendus par Monsanto.

 Donc, encore là, dans la chaîne on est fragile. On est fragile au niveau de notre approvisionnement, puis on est fragile au niveau de notre culture.

3240 Quand je voyageais, puis que j'ai travaillé à comprendre les systèmes alimentaires dans différents pays, j'ai compris qu'ils sont plus résilients que nous, par exemple en Chine, en Amérique du Sud, à plein d'endroits où ils savent comment transformer leurs aliments, puis se

nourrir avec des aliments simples qu'ils vont transformer eux-mêmes, que ce soit par la fermentation, que ce soit par...

3245

Mais, nous, on est gravement pris parce que même un produit qu'on considère de base non transformé va demander des équipements lourds, va demander des industries, va demander énormément de pétrole. Donc, moi quand je pense à ça, c'est sûr que je me dis : bon, il faut retourner à une alimentation plus simple, mais il faut aussi créer des opportunités innovantes, peut-être de mixité culturelle pour trouver des façons de se nourrir. Mais, ça, c'est quand même possible de faire pousser ça dans un endroit comme ça.

3250

LA COMMISSAIRE :

Est-ce que vous pensez à un projet qui serait d'appropriation communautaire pour les résidents du lieu ou vous pensez à une infrastructure d'agriculture urbaine qui servirait... je n'ai pas le terme utilisé, mais qui servirait plus largement la communauté? On va dire ça comme ça. Donc, au-delà du secteur de Namur-Hippodrome.

3255

Mme MAUDE CHANEL :

C'est sûr que comme... comme monsieur parlait d'innovation, je me dis que c'est sûr que investir dans l'innovation, c'est vraiment important, donc je le verrais comme pour le... au début dans le fond, comme une infrastructure globale pour le quartier Hippodrome, donc qui constituerait à la fois des entreprises qui sont liées au complexe coopératif. Donc, les gens pourraient à la fois habiter en coopérative, travailler en coopérative, se nourrir en coopérative et je pense qu'en créant quelque chose comme ça, on va être capable en fait de développer des solutions pérennes à plus grande échelle pour le futur.

3260

3265

LA COMMISSAIRE :

3270

O.K. et puis, vous parliez d'occuper le centre de l'anneau. Disons, que c'est une proposition, mais en termes de bonnes pratiques à cette échelle-là, d'agriculture avec la dimension communautaire que vous évoquez. Est-ce que vous avez des références?

3275

Mme MAUDE CHANEL :

Quand j'ai voyagé en Finlande et en Suède, c'est sûr qu'ils ont différentes problématiques. Eux, c'est vraiment l'énergie. Nous, on est chanceux ici parce qu'on a quand même de l'énergie renouvelable directe. Leur système était fait spécifiquement pour récupérer la matière organique, la transformer, la composter et il y a des quartiers indépendants comme ça. Mais, au niveau de l'agriculture urbaine, d'avoir un quartier aussi large et dense, je ne connais pas de ...

3280

3285

LA COMMISSAIRE :

D'équivalent.

Mme MAUDE CHANEL :

3290

... d'équivalence ailleurs. Là, où moi j'ai été impressionnée, c'est quand je suis allée en Virginie cet été visiter une coopérative, dans le fond ils appellent ça des communautés intentionnelles, eux ils ont réussi à créer sur un terrain qui est à peu près cette grosseur-là, l'équivalent d'un système autonome pour 200 personnes. Donc, je sais que là, on n'est pas du tout dans les chiffres qu'on cherche à aller chercher pour les gens qui vont aller habiter là.

3295

3300

Mais, dans mes lubies les plus profondes, j'imagine que c'est possible de construire au pourtour et de créer en fait des logements qui sont coopératifs, donc qui n'ont pas besoin d'être extrêmement grands parce qu'il y aurait des cuisines collectives. Tout le monde pourrait avoir sa cuisine, mais il y aurait aussi une façon de mettre en commun. Parce que ça, ça devient aussi une de nos grandes vulnérabilités, c'est que chaque personne doit cuisiner, chaque personne...

On n'a plus d'endroits où on peut mettre en commun. Et ça quand on est pris avec des difficultés financières, c'est vraiment important d'avoir un réseau avec qui on peut partager des choses.

3305 Donc, moi j'imagine que ce serait possible dans vraiment une innovation complexe de créer un secteur qui peut être assez haut de chaque côté, mais qui fait seulement le pourtour et qui utilise le centre en permaculture. Et la permaculture, en fait, quand on recherche ce concept-là, c'est un concept qui peut s'appliquer aussi à l'habitation qui s'applique aux sociétés. Donc, c'est vraiment un principe dans le fond d'écosystèmes, de comprendre quelle est la part de
3310 chaque intrant dans le système.

LA COMMISSAIRE :

Merci.

3315

LE PRÉSIDENT :

Bien, je vous remercie beaucoup de votre contribution, madame.

3320 **Mme MAUDE CHANEL :**

Merci.

LE COMMISSAIRE :

3325

Merci.

LE PRÉSIDENT :

La commission appelle M. Ammar Mahimwalla de Oroboro. Bonjour, monsieur.

3330

M. AMMAR MAHIMWALLA :

3335 Bonjour. Thank you for the opportunity to speak here. This presentation is part of a McGill planning group. There is 9 of us that are masters of urban planning students. And this report in the representation is sort of a brief summary of the work we did under the mandate of the City of Côte-Saint-Luc and the borough of Saint-Laurent as part of our school project the last semester.

3340 So, we really want to talk about expanding the focus to sort of, the Namur-De la Savane sector, which the Namur-Hippodrome sector a subsector. But while this planning initiative is much needed and a good start, we believe that expanding the focus to include a larger region would be able to solve some of the challenges that the Namur-Hippodrome sector currently faces.

3345 So, this is just sort of a brief or review of what I will be talking about. I am going to try and keep it really brief, although we have submitted our detailed report and if you have any questions, I will be happy to take those towards the end.

3350 One of the key challenges of course, is the sort of fragmented political jurisdictions which we all know of. This just symbolizes the different stake holders beyond the municipal governments as well, there is the railway industries, and the highways, MTQ, other stake holders that need to be considered in the planning initiatives.

3355 So, just a current context of the site where, currently it's really low density, primarily industrial land use orientations with the residential population set to expand by approximately 40 000 residents, if all of the 11 development projects that are proposed or currently in planning stages would be executed.

3360 This would also significantly expand the road and trips number of automobile, trips generated within the sector and so we need to carefully plan for this future use to accommodate the new residents, businesses and visitors to the sector in there.

We also just added a sort of a map to actually get a scale of these 11 large scale projects that are going to change the identity and visibility of the sector.

3365 So, some of the key challenges that we have sort of summarized that face the area, the Namur-Hippodrome sector as well within that, is a fragmented by physical and jurisdictional barriers. The current transportation infrastructure including autoroute 40, Décarie, and the CN and CP train tracks, create enclaves that sort of fragment mobility and accessibility between the different residential and employment areas in the area.

3370 Also, there is currently a lack of social and green space infrastructure in the area. Of course, there is low residential density currently, but as you can see, the surrounding areas have a distribution of these services and amenities. However, accessing these is still difficult in the area because of the highways and the other infrastructure barriers that were mentioned. So that is another key challenge if the residential population is going to be expanded in the future.

3375 Also, congestion on the major roadways and road network is currently a significant issue with most of this traffic flowing through the area, not really providing residents or local businesses with strong access.

3380 And along with that congestion and road network saturation comes accidents. So the safety for pedestrians and cyclists and this map sort of highlights the road accidents, incidents over the last five years that we have got from open source data, through the City of Montréal. And you can see particularly around the Namur Metro station, which is in red, shows the highest density of accidents.

3385 So, to address some of these challenges, we came up with a sort of a unified vision and coordinate concept plan that really speaks to addressing these challenges through a connected, livable and future-proof area.

3390 This is sort of a visual rendering of our concept plan that includes key strategies and interventions. And I will go over some of these key interventions just really briefly in detail, but the idea is to sort of connect and integrate this entire area in the future.

3395 So large scale active green network would include a biodiversity corridor and active green spaces that would connect in this enclave each of the developments within the sector. We also propose five new parks and underutilized or vacant land spaces currently in the area.

3400 And these biodiversity corridors would also increase the urban green coverage which would reduce the heat island effect, which the sector is currently facing significantly.

Also, it would connect with the blue bicycle networks because currently, we have noticed that the cycling networks surround the area really well, but within the sector itself, there is actually minimal cycling infrastructure with dedicated bike lane access.

3405 Also, our green network would connect toward other greening initiatives and the borough of Saint-Laurent with their biodiversity corridor as well as the Darlington green corridor in Montréal East. And so these would create wild life corridors and sanctuaries for animal and bird species to move freely across the areas.

3410 Other key intervention is really integrated transport network for the entire area and we think that this should focus on sort of an electrified public transport network. This is sort a preliminary route design that we have done, that would actually provide in hands transport connectivity in the areas that are currently underserved.

3415 The network would also connect to planned and existing lanes in the surrounding areas such as the REM, as well as the future potential Orange line extension.

Some of the new technologies that we have identified for this network are potential electric trams. And currently in China as well as in Coventry, UK, they are testing out very light rail

3420 forms of technology as well as also trackless trams that are actually guided by radar. And so you do not have the catenary wires. These technologies also provide significant cost. Benefits as well, which can be realized at a much more cost efficient scale.

3425 However, with our sort of network alignment, we realize that the current land used density does not justify this level of public transport investment. However, we believe that this would guide the future development of the area with the land use planning to accompany this transportation plan.

3430 Also trams, we realize that through studies a lot of people are hesitant to take the bus, especially older people and trams are much more comfortable where people feel that it's more like a train. And so this provide sort of a hybrid solution to overcoming bus, the downside of buses.

3435 Some of the other interventions that we have designed for the area actually include increasing permeability across the underpass, especially autoroute 40, where this is how it currently is oriented for cars and does not leave much room for pedestrians or cyclists. But this could easily and quickly be transformed to increase sort of public spaced and make it more appealing for pedestrians and cyclists to use. And of course because this is Montréal, we have also thought about winter solutions for the space.

3440 This is currently the Cavendish cul-de-sac, which is the area for the future planned Cavendish extension that of course they have been discussing for decades now. We all know it's coming soon. We actually would focus on prioritizing active and public transportation along Cavendish.

3445 Since this isn't a transportation roadway that currently exists, we believe that prioritizing active and public transportation would not actually make a large difference to vehicular traffic in the area and this would actually take a lot of people, a lot of cars and increase this sort of public realm in the area with future enhancements.

3450 Some of the other strategies we would like to propose also is just underpass solutions. This one could be along Clanranald Avenue that increases access from the Hippodrome site to Décarie Mall, which is just to the south of it. But currently you have to sort of walk around and it takes a significant additional time.

3455 While underpasses are sort of looked at as dark and unsafe places, with sufficient lighting, public space enhancements or public art installations, these can be made attractive and a good solution for everyday use.

3460 This is currently as well the Décarie crossing over from Jean-Talon. And we would actually support decking over this limited section off the expressway to create a public park as well as increase pedestrian and cyclist activities between Namur-Hippodrome which is going to concentrate a lot of family housing and social housing.

3465 So to encourage active transport connections to the Metro station, we believe that it is actually vital to create this green link.

3470 Here is a case study as well that we sort of looked at in Klyde Warren Park in Dallas, Texas, where a large section off the exposed motorway was covered up with a huge public park and social amenities that has actually enhanced the quality of life for the local neighbourhood.

3475 Thank you for this opportunity to speak.

3475 **LE PRÉSIDENT :**

 Thank you very much. You have a question?

LE COMMISSAIRE :

3480

Yes. I have one question. You made a very interesting demonstration of what we could do to improve the access to the Namur-Hippodrome sector. What opinion do you have regarding the development of the sector itself, because you showed us many pictures or drawings of whatever solution you would have for the Metropolitan or Cavendish or any other way to enter the area, but what about the area itself?

3485

M. AMMAR MAHIMWALLA :

Right. So the underpass actually is along Clanranald Avenue and that would actually come within the sector boundaries itself. So it would sort of connect where currently there is the Wal-Mart, if you can picture that. So it brings direct access across, underneath the train tracks to Décarie Mall. Because Décarie Mall is another site that is slated for redevelopment in the near future. So this would sort of disenclave these two developments.

3490

3495

LE COMMISSAIRE :

So, your presentation was concentrated to the disenclavement of the area, but you don't have an opinion on the development of the area itself, in terms of housing and the roads and so on?

3500

M. AMMAR MAHIMWALLA :

3505

Right. So yes, in terms of sort of the development itself, we have tried to sort of step, take a step back and assumed that all the developments would go forward in their plans as proposed. But in terms of sort of land use patterns as well, we would like to see densification along those public transit corridors and also create new employment opportunities as well.

3510

So, we believe that there has to be a strong balance of both of those and employment in certain sectors that will be complimentary to residential developments, because if you look at some of the parks currently in the Triangle, there is still some industrial lots that have not been, that are not fully compatible land use with the high density residential neighbourhoods that have been created.

3515

So those are some of our broad scale recommendations for housing and of course we support more social housing and affordable housing within the area because this area actually represents quite good Metro access to jobs in the surrounding area. So keeping affordable housing within the area would be a good strategy.

3520

LE COMMISSAIRE :

Thank you.

3525

LA COMMISSAIRE :

Can you go back to the green network that you... Thank you. That went so fast. Anyway. How would you ensure the viability of the biodiversity because it's not because you put trees and green spaces that biodiversity would be viable. So, how would you ensure that?

3530

M. AMMAR MAHIMWALLA :

3535

So, that sort of takes on a lot of different strategies and involving biologists wildlife scientists, but really creating that infrastructure, creating those sort of connections within larger networks would increase that. So it would not be an island of biodiversity but if you connect it to the Saint-Laurent by a diversity corridor as well as Darlington, that would increase the chances

3540 for wildlife to actually sort of move through and repopulate these areas, because they have been industrial for a long, long time. So, it's not going to be an easy strategy, but this would enhance the opportunities.

LA COMMISSAIRE :

3545

Yes, I am sure. Thank you so much.

LE PRÉSIDENT :

3550

La commission appelle monsieur John Dohan, s'il vous plaît.

M. JOHN DOHAN :

Bonjour.

3555

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, monsieur.

3560

M. JOHN DOHAN :

Ça va bien?

LA COMMISSAIRE :

3565

Oui.

M. DOHAN :

Alors... O.K. vous avez eu l'occasion de je présume, de jeter un coup d'œil là-dessus?

3570

LE PRÉSIDENT :

Oui. Puis, je trouve que vous avez un plan très intéressant. C'est-à-dire au sens où on va... si vous pouvez nous en parler davantage parce que...

3575

M. JOHN DOHAN :

Oui.

3580

LE PRÉSIDENT :

... disons, là on a une vue en plan, mais c'est un plan aussi qui soulève beaucoup de questions. Par exemple, sur la réelle densification, les heures d'ensoleillement, la desserte en équipements publics, donc je vais vous laisser faire votre présentation, puis on va avoir des questions à vous poser par la suite.

3585

M. JOHN DOHAN :

Où est-ce que je vais pointer la... Avec... Ah non, elle a fermé. Bon, O.K. Je vais simplement lire texto l'intro du mémoire...

3590

LE PRÉSIDENT :

Vous vous présentez d'abord.

3595

M. JOHN DOHAN :

Ah bien, mon nom est Dohan, John Dohan. Je suis aménagiste de formation.

3600 **LE PRÉSIDENT :**

O.K.

3605 **M. JOHN DOHAN :**

En fait, paysagiste à l'origine, mais un peu un bricoleur, un touche-à-tout à travers ma carrière. Et bon, l'Hippodrome a saisi mon intérêt depuis quelques années comme beaucoup de gens. Alors, j'anticipais avec plaisir cette étape.

3610 **LE PRÉSIDENT :**

Parlez un petit peu plus près de votre micro. Vous pouvez l'approcher aussi. Approchez le pied.

3615 **M. JOHN DOHAN :**

O.K. Ça va là?

3620

LA COMMISSAIRE :

Oui.

3625 **LE PRÉSIDENT :**

C'est surtout pour notre sténographe.

M. JOHN DOHAN :

3630

Ah. D'accord. Alors, ce mémoire saisit l'occasion d'une réflexion sur les 75 hectares du futur quartier Namur-Hippodrome pour mettre en évidence, à mon avis, le potentiel latent du secteur et vise à priori deux objectifs. Le premier, désenclaver le site de l'hippodrome en vue d'un véritable projet urbain. Et numéro 2, requalifier le secteur dans la perspective d'un grand parc urbain.

3635

Alors, c'est un tandem opérationnel qui implique la reconfiguration spatiale du secteur selon un concept structurant aux implications urbanistiques élargies. En fait, il s'agit de positionner l'écoquartier sous étude à l'image d'une colonne vertébrale sectorielle sur laquelle peuvent se greffer, selon le cas, divers programmes urbains.

3640

Et là, je m'arrête là et je vais passer aux séries de clichés Power Point qui en fait ne figurent pas dans le document. Je les ai préparés un peu pour vous.

3645

Alors, je prends un point de recul en situant... en fait, en faisant le bilan de la situation à l'échelle du secteur Namur-De la Savane. Et finalement, en résumé ce qu'on peut dire, c'est que tout ça, c'est la condition d'enclave, mais enclave enclavée. On a des enclaves dans les enclaves. Et notre site de 75 hectares, le quartier Hippodrome, est en fait triplement cloisonné si on pense à la portion commerciale en bordure de Décarie qui fait que le grand site de 46 hectares est en fait un grand site dans un fond de cour.

3650

Alors, il faut à tout prix... comment dire? Il faut à tout prix trouver la clé de la serrure qui va décroisonner le secteur. Et essentiellement... O.K. Et bien, essentiellement, tout, à mon avis, se passe du côté de la rue Paré. Autrement dit la lisière ou la frange du parc industriel de Ville Mont-Royal qui n'est pas sur le territoire montréalais, on le sait. Mais, il faut à tout prix coûte que coûte que les moyens soient pris pour inclure, saisir cette bordure, cette lisière de telle sorte à constituer un front urbain, de telle sorte à l'inclure dans le périmètre de développement du quartier. Une fois qu'on aura fait ça, on aura essentiellement décroisonné au moins cette partie-là du grand site Namur-De la Savane.

3655

3660 Et ce qu'il se passe, c'est qu'une fois qu'on se permet d'imaginer que cette portion-là du secteur soit incluse dans le périmètre du développement, et bien, à ce moment-là je vous épargne les réflexions qui ont mené au concept, mais on arrive vite à l'idée d'un corridor d'urbanisation qui évidemment inclurait le fameux secteur Paré, mais qui se situerait entre Paré et le prolongement de Jean-Talon.

3665 Donc, ce qu'il se passe c'est qu'on développe en bordure du site et non pas au milieu du site. Et encore une fois, n'oublions pas qu'on nous a donné l'occasion de réfléchir là-dessus puisqu'on nous parle des 75 hectares. Donc, pour moi, c'est une invitation. Ça n'a pas pris plus que ça pour inciter à une réflexion qui soit stratégique.

3670 Alors, essentiellement, ce corridor d'urbanisation qui aurait 225 mètres de large, puis environ 1.35 kilomètres de long irait chercher, irait s'amarrer directement sur le métro Namur et se greffer sur le quartier du triangle.

3675 Je viens de m'apercevoir qu'on a passé à côté d'une image, mais ce n'est pas bien grave. Je l'ai baptisé « le Grand Balcon ». Finalement, c'est un terme un peu évocateur qui suggère qu'à partir de là, on est vraiment ouvert sur la ville, un regard sur la ville. On est arrivé en ville. Il n'y a plus besoin d'avoir des, comment dire, des stratégies intermédiaires entre le métro et le développement, on est dessus. Tu sors du métro, tu montes deux étages et t'es rendu dans le développement. T'es là.

3680 Alors, ce qu'il se passe, c'est que...

LE PRÉSIDENT :

3685 Donc, on intègre le développement avec les terrains qui sont autour du métro où actuellement il y a ...

M. JOHN DOHAN :

3690 Oui, bien là, ...

LE PRÉSIDENT :

... un droit de préemption actuellement?

3695

M. JOHN DOHAN :

3700 Oui, bien là. J'y arriverai plus tard, là, mais vous connaissez un peu la situation pour savoir qu'il va falloir se mettre à table avec différentes instances, même pour pouvoir commencer à y penser. Mais, c'est travailler à l'échelle, c'est assumer à l'échelle du territoire. C'est se permettre de - en tout cas, de... je l'ai mentionné tantôt - de concevoir une espèce de colonne vertébrale urbaine sur laquelle pourrait se greffer différents programmes. Puis, là, on verra tantôt celui qui me préoccupe le plus, c'est du côté de l'hippodrome.

3705 Et puis... mais, évidemment, une chose que j'ai oublié de mentionner, c'est qu'on n'est plus à 46 hectares, on est à 29 hectares. Mais, on vise quand même 5 000 logements. Ça veut dire qu'on va être haute densité, à très haute densité. Pour que ça fonctionne un truc comme ça, il faudrait qu'on soit à 161 et plus de logements par hectare. On a une densité (inaudible), une densité de centre-ville, quelque part entre le Plateau Mont-Royal et le centre-ville.

3710

Ça veut dire en termes volumétrique, en termes pratique, urbanistique, on parle de tour. On ne peut pas y arriver sans qu'il y ait des tours. Pas uniquement, mais il va falloir passer outre le petit village de gaulois, l'écoquartier, etc. Bon...

3715 **LE PRÉSIDENT :**

C'est quoi? C'est du 20 étages à peu près?

M. JOHN DOHAN :

3720

Oui. Et bien, il y aurait, d'ailleurs vous le verrez tantôt, on va y arriver, mais sur la ligne pointillée jaune qui représente le fameux secteur à incorporer, le fameux... on pourrait imaginer qu'il y aurait là par exemple des éléments tours et le reste seraient plus des éléments en pallier terrasse, etc. En tout cas, tout ça reste à déterminer beaucoup plus tard, de mettre dans les

3725

mains de gens hautement plus qualifiés que moi...

LE PRÉSIDENT :

3730

Non, mais juste pour que les citoyens comprennent. 160 logements par hectare, c'est à peu près du 20 étages.

M. JOHN DOHAN :

3735

Oui, c'est ça. Mais, où je veux en venir, c'est qu'il faut quand même accepter dès le départ que ça va nécessiter des éléments tours ou analogue aux tours. On n'y arrivera pas sinon. Donc, c'est... Mais, il ne faut pas oublier que ce qui est intéressant, c'est que par rapport aux objectifs de la ville, le fameux 20-20-20, 20% sociaux, 20% abordable, 20% familial, beaucoup de gens vous diront : les promoteurs, des professionnels, les aménagistes que ça ne passera jamais sans une haute densité. Les développeurs, les gens qui vont s'intéresser au site vont

3740

avoir beaucoup de difficultés à incorporer ces programmes sociaux sans qu'on leur donne la densité nécessaire pour que ce soit économiquement viable. Si on a passé à côté, si les gens ne veulent pas vraiment y... comment dire? En prendre conscience, mais c'est un peu le critère de base de...

3745

LE PRÉSIDENT :

Puis, il faut absolument se coller sur Paré pour que ça puisse se faire. C'est-à-dire on n'aurait pas pu faire cette interface urbaine-là avec le prolongement de la rue Jean-Talon.

3750 **M. JOHN DOHAN :**

Bien, là, ce à quoi vous me faites penser, c'est le réseau de mobilité qui va avec. Alors je vous ai dit au départ qu'on est entre Paré et le corridor d'urbanisation entre Paré et Jean-Talon, ce qui constitue une boucle, une boucle de transports. Finalement, tu sors du métro, tu
3755 embarques dans le tram, dans le bus, et en ligne droite. Tu te rends à l'autre bout, tu tournes et tu remontes sur Paré. Il n'y a rien... C'est la simplicité même. Il n'est même plus question de marcher 15 minutes pour se rendre au métro. Tout est à portée de bras.

LE PRÉSIDENT :

3760 Mais, ça ne pourrait pas se faire par Jean-Talon?

M. JOHN DOHAN :

3765 Je ne comprends pas tout à fait le sens de votre...

LE PRÉSIDENT :

C'est que vous posez une prémices... vous posez deux prémices importantes, c'est que
3770 un, on doit s'entendre avec Ville Mont-Royal pour annexer une partie de leur territoire, puis l'autre, c'est d'exproprier toutes les industries qui sont le long de Paré. Fait que ça... C'est comme deux prémices qui mettent un peu en péril...

M. JOHN DOHAN :

3775 Mais, il y en a plus que ça. Ça, c'est juste les deux premiers obstacles. Au départ, il va falloir s'asseoir à table avec le Québec parce que le fameux contrat de cession impliquait les 46 hectares. Là, on n'est plus dans les 46, il nous en reste peut-être 18. Il faut tout revoir. Mais, vous

3780 nous avez demandé de réfléchir aux 75 hectares. Pour moi, le projet il se situe à l'échelle des 75 hectares, pas les 46. Il faut saisir l'opportunité...

LE PRÉSIDENT :

3785 Non, mais en comprenant aussi... parce que vous prenez aussi tout le *smart center*...

M. JOHN DOHAN :

Oui.

3790 **LE PRÉSIDENT :**

... qui est en rose. Est-ce que ça signifie qu'il fait partie de votre boisé urbain, le *smart center*?

3795 **M. JOHN DOHAN :**

Bien, là, on va y arriver.

3800 **LE PRÉSIDENT :**

O.K., mais je vais vous laisser faire votre présentation.

3805 **M. JOHN DOHAN :**

O.K. Bon, tout ce qui est commercial limitrophe que ce soit sur Paré ou sur le site du *smart center* peut se retrouver à même le corridor, le complexe urbain. Le Grand Balcon, là. Puis,

3810 j'arriverai à l'image vous aviez entre les mains tantôt. On voit une façon de le faire, mais on ne perd rien. Tout peut s'insérer. Il va peut-être falloir passer le bull sur Paré, mais tout ce qui est là peut se réinsérer dans la nouvelle enveloppe, dans le nouveau quartier, l'espèce d'édifice-quartier.

3815 Alors, là, je vais arriver à la dernière image. Bon. Alors, finalement et ça, c'est l'opportunité, c'est l'occasion qui se dégage de tout ça. En mettant en... comment dire? En situant, en reconfigurant le développement en marge du site, on libère l'intérieur du site. On libère les deux-tiers du secteur à des fins de verdissement dans ce cas-ci.

3820 Et là, on... Et c'est là où ça devient extrêmement intéressant parce que là on parle d'un grand parc urbain, en l'occurrence ce que moi je visualise, c'est un parc nature à hauteur de 70 000 arbres et ce n'est pas rien. Quand on pense qu'il y en a 25 000 au Mont-Royal qui sont voués à être abattus. Il y en a 40 000 en ce moment qui sont en train d'être abattus.

3825 On vise à augmenter de 5% la canopée urbaine d'ici 20-25, ça nous prend 180 000 arbres de plus. Alors, les 70 000 arbres qu'on mettrait là-dessus et juste sur la portion de l'Hippodrome sur 30 hectares, on parle d'un parc de 30 hectares. C'est majeur. C'est plus qu'un lien dans le corridor de biodiversité, ça devient un foyer de services écosystémiques à l'échelle de la ville.

3830 On voit également d'autres segments verts comme la portion de.... La zone commerciale Wal-Mart, *smart center* est refondue en espace vert aussi et également de l'autre côté, immédiatement à l'ouest de l'autoroute Décarie, l'îlot Namur Mountain Sights peut être également traité de cette façon-là et à l'autre extrémité du côté de la cour de triage CP, là, si on... vous ne le voyez peut-être pas très bien, mais sur les plans c'est plus clair, si on se permet
3835 une projection du corridor urbain, on peut relocaliser toutes les voitures qui sont actuellement stationnées en transit sur la gigantesque aire, dans un espèce de garage étagé et transformer la balance en espaces verts, encore une fois en boisé. Donc, on se retrouve avec une... quelque chose de... un potentiel massif en termes... vraiment massif en termes de verdissement.

3840 Et si je peux revenir deux secondes sur le complexe urbain, là aussi... comment dire? Le fait que tout soit extrêmement octogonal, rationalisé au maximum permet d'entrevoir des économies, d'échelles massifs au niveau des logistiques constructives, au niveau de la gestion des infrastructures internes et externes. Le réseau de mobilité est tellement simple et là aussi... comment dire? Représente des économies majeures.

3845 Si on compare ça aux études qui ont été faites par le consultant Fahey pour la ville de Montréal qui font partie des documents de référence, eux-autres ils ont peut-être... en fait, en quelques mots, le réseau viaire Jean-Talon, Paré et les voies transversales comme Clanranald et Devonshire, tout ça ensemble ne représente qu'environ 30% du réseau viaire qui est proposé si on développait l'ensemble du site. Alors, on est bien parti de ce côté-là.

3850 Et enfin, juste une indication de l'impact qu'aurait cette stratégie au niveau... sur l'autre rive, côté Paré. Alors, ne serait-ce que l'effet d'entraînement sur la vitalité commerciale de cette rue-là. Imaginez les 5 000 logements qui donnent pignon sur rue sur Paré, mais également sur Jean-Talon, mais sur Paré.

3855 Alors, ce n'est pas dur à imaginer ce que ça aurait comme effet à moyen-court terme sur ce secteur. Donc, c'est une incitation, évidemment pour Ville Mont-Royal, c'est l'heure de se mettre à table. Ils ont tout à gagner et rien à perdre.

3860 Maintenant, la façon d'y arriver au niveau gouvernance, quels sont les arrangements entre Ville Mont-Royal et Montréal, ça peut être un achat pur et simple, ça peut être un échange de terrain. Puis là, je me permets de pointer du doigt Glenmount. Le fameux quartier Glenmount à Ville Mont-Royal qui borde la voie ferrée. Qui depuis toujours cherche à, qui fait partie de Montréal, mais qui cherche depuis toujours à faire partie de Ville Mont-Royal et ça revient sur la table fréquemment.

3865 Il pourrait s'agir d'un simple échange de ce côté-là ou bien même... ou bien à la limite d'une espèce de partenariat où Ville Mont-Royal et Montréal se partagerait le grand projet et

3870

puis, là, l'assiette fiscale, etc., etc... Donc, tout ça, ça fait partie des obstacles à surmonter, mais ou des discussions et tout là.

3875

Alors, si je peux me permettre, je vais finir avec la dernière image. Je pense que c'est... Voilà, c'est celle que vous avez entre les mains où on va un peu plus en profondeur. Et là, le grand plan à gauche vous donne une meilleure indication de peut-être une image un peu plus parlante de ce qu'il se passe au niveau du corridor urbain, du complexe.

3880

En fait, le quartier devient presque un édifice-quartier à ce moment-là. Je veux dire l'échelle est grande comme le secteur, mais on voit l'interface avec le vert. Et s'il y a un principe directeur à ce niveau-là, c'est que la... l'espèce de... l'interface de proximité, le face-à-face qu'il y a entre le développement et les espaces verts doit... comment dire? Avoir lieu de façon ininterrompue d'un bout à l'autre. C'est un peu comme l'interface de Central Park à New-York. On sort de la maison, on sort de l'appartement, on est dans le parc. Puis, ça, il y a beaucoup d'exemples comme ça à travers le monde. C'est un classique.

3885

Donc, le rapport de proximité entre l'usager et le résident et l'espace vert est immédiat. Et c'est pour ça que l'espace de Walmart à *smart center* subit un verdissement et c'est pour ça que du côté de l'îlot Namur Mountain Sights, là aussi, il y a un espèce de square.

3890

Je pourrais peut-être mentionner que du côté du Walmart, c'est de... l'idée est d'interpréter le boisé en tant que verger. Une espèce de boisé nourricier finalement où on a pommiers, arbres... noisetiers, etc. et associé à un espèce de grand marché public.

3895

Et donc, ce qu'il se passe, c'est qu'on maintient l'usage mercantile, commercial. On ne change pas le zonage, ça reste pareil, mais c'est la forme qui change qui est adaptée à l'idée de la canopée, à l'idée du boisé. Donc, c'est un boisé rentable à ce niveau-là, un boisé qui produit des revenus.

3900 Et finalement, en bas, vous avez une section à travers la tranche des 225 mètres qui montre un peu le rapport de proximité entre le développement, entre le complexe urbain et le grand bois.

3905 Et on voit que l'échelle du développement est, comment dire? Traitée de façon à créer une espèce de montée en... on part de 5 ou 6 étages, puis on se rend à 20. Donc, les éléments verticaux, vous voyez ce sont les tours dont on parlait tantôt, puis à travers tout ça, il faut s'imaginer que dans les développements éventuels tout l'intérieur de la tranche serait occupé par des... les unités d'habitation.

3910 Évidemment, le défi pour le concepteur, les architectes, etc. qui travailleraient là-dessus, ce serait d'introduire l'idée du parc solaire à l'échelle humaine dans cette mégastructure, dans cet édifice-quartier, finalement. Mais, je peux vous assurer qu'il y a un bon nombre qui se jetteraient sur le défi. Bon, je vais m'arrêter là-dessus parce que je pense que j'ai certainement dépassé mon temps alloué, là.

3915 **LE PRÉSIDENT :**

3920 Alors, excusez-moi. Non, c'est parce que je préparais les questions. C'est que moi, j'aurais une première question. C'est qu'on souhaite dans ce quartier-là qu'on puisse vivre son évolution sur un horizon de 10 à 15 ans. Est-ce qu'un concept comme celui-là peut sur une aussi longue période, puis avec la participation citoyenne parce qu'on parle beaucoup d'un projet avec une gouvernance, est-ce que c'est un projet qui pourrait subir les affres du temps? Parce qu'il y en a des grands ensembles comme ça en Europe qu'on démolit aujourd'hui. Alors, est-ce que c'est un projet où justement ici la communauté serait apte disons à franchir ce pas important que vous réclamez? Puis, l'autre chose aussi, une autre question encore là, c'est toute la question du logement abordable, du logement social, comment il peut s'insérer dans une structure aussi
3925 monolithique?

M. JOHN DOHAN :

3930 Je vais commencer par répondre à la deuxième qui me paraît la plus... comment dire?
Plus facile. Je l'ai mentionné tantôt. C'est uniquement au travers de la très haute densité que les promoteurs et développeurs vont vraiment avaler le morceau du 20-20-20. Sinon ils ne le feront pas. C'est mon opinion.

LE PRÉSIDENT :

3935 Oui, mais là, c'est dans une structure disons compacte. T'sais, ce n'est pas comme si chacun a son propre terrain et tout. Là, c'est comme...

M. JOHN DOHAN :

3940 Non, c'est ça. Oui, bien à ce moment-là, il faut peut-être penser habitat, la référence Habitat 67. Imaginez Habitat 67 fois 100. En fait, si vous vous souvenez bien Habitat 67 au départ était supposé être quatre fois plus grand.

LE PRÉSIDENT :

3945 Au moins quatre fois plus grand.

M. JOHN DOHAN :

3950 Et deux, trois fois plus haut et quatre fois plus grand.

LE PRÉSIDENT :

3955 L'espace boisé que vous proposez, par rapport au parc Lafontaine en référence, savez-vous à peu près c'est combien ou non?

M. JOHN DOHAN :

3960 On est 30 hectares. On est au moins trois, quatre fois.

LE PRÉSIDENT :

3965 Quatre fois le parc Lafontaine?

M. JOHN DOHAN :

Je ne me souviens plus.

3970 **LE PRÉSIDENT :**

Je ne sais pas.

M. JOHN DOHAN :

3975 C'est plusieurs fois. 30 hectares ... Oui, c'est plus petit que...

LE PRÉSIDENT :

3980 Parce qu'on voit quand même qu'il y en a un d'édifice de 24 étages le long du parc Lafontaine.

M. JOHN DOHAN :

3985 Oh, mais il y en a plusieurs.

LE PRÉSIDENT :

Non, mais il y en a au moins un.

3990

M. JOHN DOHAN :

Oui. Oui, oui.

3995

LE PRÉSIDENT :

Qui a, c'est ça, 24 étages. Donc, on voit que c'est quand même des interfaces qui se vivent bien, là, c'est pas...

4000

M. JOHN DOHAN :

Bien...

4005

LE PRÉSIDENT :

Pardon? Combien? Il a 35 hectares le parc Lafontaine.

M. JOHN DOHAN :

4010

O.K. alors, on est à 30... Bien, on est à 30 hectares. Bon, disons que c'est comparable avec...

LE PRÉSIDENT :

C'est l'équivalent.

4015

M. JOHN DOHAN :

...avec le Walmart et tout ça, on arrive à peu près à la même affaire. Oui, c'est ça.

4020 **LE PRÉSIDENT :**

O.K.

4025 **M. JOHN DOHAN :**

4025

C'est plus petit qu'à Angrignon. Donc, pour la première question, là c'est une question de vision politique. Il faut que ça arrive d'en haut une affaire comme ça. Il faut que l'administration municipale, la mairesse etc., décide de prendre le taureau par les cornes et de repenser tout ça en fonction d'un grand parc urbain parce qu'on ne peut pas avoir ce grand parc urbain à moins de construire sur les marges. Il faut libérer le terrain. Donc, l'un ne va pas sans l'autre.

4030

LE PRÉSIDENT :

Non, c'est l'aspect intéressant de votre plan.

4035

M. JOHN DOHAN :

Bien, ça prend...

4040 **LE PRÉSIDENT :**

Je pense que ça peut rejoindre d'autres attentes de d'autres citoyens aussi.

4045 **M. JOHN DOHAN :**

4045

Oui, et puis. Oui.

LE PRÉSIDENT :

4050 Je vous remercie beaucoup, monsieur.

M. JOHN DOHAN :

4055 C'est moi qui vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

4060 Bonne fin de journée. Alors, la commission appelle monsieur Victor Char de Jalon Montréal. Ce sera la dernière intervention aujourd'hui, après la commission va ajourner jusqu'à sa prochaine séance qui sera lundi de la semaine prochaine où on entendra les gens au Ruby Foo's.

4065 **M. VICTOR CHAR :**

Bonjour.

LE PRÉSIDENT :

4070 Bonjour, monsieur.

M. VICTOR CHAR :

4075 Je crois que vous avez eu la chance de voir cette présentation le 23 janvier dernier.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

4080

M. VICTOR CHAR :

Je peux peut-être passer au travers rapidement. Ou si vous voulez commencer par les questions par rapport au mémoire qui a été déposé, mais je pense que... Oui, on a quand même une audience.

4085

Donc, premièrement merci de... - C'est par ici qu'il faut pointer? -

LE COMMISSAIRE :

4090

Peut-être que monsieur peut changer les diapos lui-même?

M. VICTOR CHAR :

4095

Peut-être commencer par les questions? Je ne sais pas. Je ne sais pas si...

LE COMMISSAIRE :

4100

Bien, moi j'avais une question.

LE PRÉSIDENT :

4105

Bien on va poser les questions parce que votre mémoire on l'a lu, puis là, vous nous l'avez présenté, donc on est très, très à l'aise avec.

M. VICTOR CHAR :

Parfait.

4110

LE COMMISSAIRE :

4115

Ça concerne le transport des marchandises en vélo dans notre quartier Hippodrome-Namur, puis je compare ça un petit peu avec le projet Colibri au centre-ville qui dessert le centre-ville, puis qui est un projet pilote finalement qui a dû arrêter pour l'hiver et pour d'autres raisons, on a vu un article là-dessus dans le journal.

4120

Mais, ma question c'est : pour un quartier beaucoup plus petit, beaucoup moins dense que le centre-ville de Montréal, quel serait le plan d'affaires, le *business case* d'implanter une solution de transports comme ça par vélo? Est-ce que ça fonctionnerait? Qu'est-ce que ça prendrait pour que ça fonctionne? Parce qu'il y a beaucoup moins de densité, beaucoup moins d'entreprises, de commerces à desservir. À ce moment-là, est-ce que vous viseriez tout le grand secteur, beaucoup plus d'entreprises?

4125

M. VICTOR CHAR :

4130

Non. Donc, premièrement pour l'élément de l'hiver, ce qui... C'est un faux frein l'hiver. Ce qui a ralenti les opérations au projet Colibri, c'est l'intégration des activités à l'intérieur du bâtiment pour des raisons administratives. Donc, ce n'est pas nécessairement l'hiver. Les vélos cargos roulent toujours l'hiver à Montréal.

4135

Pour le deuxième élément de la question, ce n'est pas nécessairement le vélo cargo la solution. Ce qu'on invite... l'invitation de Jalon par rapport à la planification qu'il y a à faire dans le quartier Namur-Hippodrome, c'est de réfléchir à la livraison des marchandises dans la planification. Le vélo cargo est une des solutions qui peut être envisagée pour le secteur.

Pour le troisième élément de la question, c'était par rapport à la densité de commerce. Je pense qu'on se fait assez livrer chez nous de colis qui ont été commandés par Amazon pour se

rendre compte qu'il y a une demande importante de livraison de marchandises dans les secteurs résidentiels.

4140

LE PRÉSIDENT :

Donc, à ce moment-là, la question de mon collègue sur le... comment dire? Le fait qu'on a une densité moins grande, c'est que ça n'affecterait pas la capacité d'avoir un service de livraison de colis qui est moins invasif que le camion individuel pour huit compagnies de transport. C'est-à-dire à ce moment-là, est-ce qu'il faut avoir un lieu de transbordement? Il faut déjà planifier ça dès le départ un lieu de transbordement pour que les Amazon livrent à quelque part et après ça...

4145

4150

M. VICTOR CHAR :

Je pense que la nature, puis monsieur avant moi qui a passé, il a bien de l'avant cet enjeu qui est le fait que le quartier est très enclavé. Si je l'identifiais dans les enjeux dans la présentation comme étant un accentuateur d'enjeux finalement le fait que le quartier soit enclavé.

4155

Donc, oui, si on y réfléchit et qu'on se dit qu'on veut implanter du résidentiel, puis qu'on se situe entre une... entre des chemins de fer, une autoroute, une station de métro qui est située de l'autre côté de l'autoroute, il faut qu'on réfléchisse à des solutions pour la mobilité des gens, mais aussi pour la mobilité de la marchandise que ce soit à n'importe quelle échelle. Il n'y a pas nécessairement une échelle de densité, si on se dit qu'on fait un... Si la volonté est de faire un quartier à plus faible émission, mais qu'on ne réfléchit pas au fait que les camions pourraient sillonner le quartier pour venir nous livrer la marchandise, il y a... Je pense qu'il y a un enjeu qui mérite la peine d'être exposé.

4160

4165

LE PRÉSIDENT :

4170

Mais, à ma question « est-ce que ça prend un lieu de transbordement »?

M. VICTOR CHAR :

4175

Un lieu de transbordement peut... près d'une artère principale pourrait favoriser le transbordement vers des véhicules avec moins d'impact.

LE PRÉSIDENT :

4180

Donc, dans la planification, il faudrait déjà prévoir ça.

M. VICTOR CHAR :

4185

Je pense que oui.

LE PRÉSIDENT :

4190

Mais ça peut se faire dans le sous-sol d'un édifice.

M. VICTOR CHAR :

4195

C'est sûr que ça, ça va dépendre de l'état, de l'aménagement et puis de l'utilisation des sols qui va être préconisée dans le quartier, mais disons que de faire arrêter les camions en amont, ça pourrait être quelque chose qui pourrait...

LE PRÉSIDENT :

4200 ... Parce que la ville prévoit déjà que c'est un quartier où on va décourager par la qualité de l'aménagement l'usage de la voiture, donc il ne faut pas que ce découragement-là empêche les vélos cargos, c'est ça?

M. VICTOR CHAR :

4205 C'est ça. Exactement. Il faut quand même qu'on puisse avoir une source d'approvisionnement dans le quartier. Même s'il y a peu de commerces, les gens vont quand même avoir la nécessité de recevoir de la marchandise.

4210

LE PRÉSIDENT :

4215 J'ai une question un peu néophyte parce que comme j'ai fait de l'aménagement urbain dans ma vie, t'sais, j'ai toujours cru que ça aurait été intéressant pour lutter contre l'isolement, contre... t'sais pour favoriser la socialisation, tout ça, t'sais, qu'il y ait des lieux... puisque dans ma tendre enfance sur l'heure du midi, on allait au bureau de poste. C'était case postale 227. C'est-à-dire que tout le monde des usines qui travaillaient dans mon petit village se ramassaient
4220 au bureau de poste sur l'heure du midi, c'était un lieu de socialisation important.

Puis, je me disais dans ces quartiers-là, t'sais, où on veut lutter contre l'individualisation, t'sais, favoriser l'esprit communautaire, tout ça, je me demandais : pourquoi on n'irait pas chercher son colis dans un lieu de... central comme chez Sears autrefois, je ne sais pas, pour justement favoriser ça, plutôt que de recevoir le vélo cargo chacun à son appartement.

4225

M. VICTOR CHAR :

4230 C'est sûr qu'on l'illustre un peu dans le mémoire quand on parle du fait que nos paliers
d'appartement deviennent des entrepôts, puis deviennent des quais de chargement à petite
échelle. Idéalement, il faudrait qu'on fasse un effort supplémentaire pour s'approvisionner de ce
qu'on commande en ligne, de s'approvisionner en général. De se dire que chacun des
logements devient un endroit où on peut recevoir la marchandise crée énormément de
problèmes. Je suis tout à fait d'accord avec vous. Il faudrait qu'on fasse un petit effort
supplémentaire.

4235 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, ce sont des éléments à réfléchir.

4240 **M. VICTOR CHAR :**

4245 Et comme je mentionnais le 23 janvier, on s'attaque aussi à un... je pense qu'il y a un
problème de consommation, de trop grande consommation en général. C'est sûr qu'il y a des
initiatives pour venir palier aux enjeux des externalités négatives de la livraison en ville. C'est
essayer de courir après quelque chose qui va très, très vite, mais il faut s'attaquer au problème à
la source. Donc, oui absolument, je pense que c'est quelque chose qu'on pourrait imaginer.

4250 **LA COMMISSAIRE :**

J'ai une question. Vous parlez d'ajustements réglementaires qui seraient nécessaires?
Vous pouvez nous en parler un peu?

4255 **M. VICTOR CHAR :**

4260 On peut s'imaginer par exemple des interdictions de pénétrer dans le quartier en camion, des applications réglementaires claires dans la construction des immeubles pour avoir un certain type de consolidations de marchandises de plusieurs immeubles. On peut s'imaginer toute sorte de choses, là, qui peuvent...

LA COMMISSAIRE :

4265 Donc, il faudrait faire une analyse. O.K. Et puis, deuxièmement, bon, c'est peut-être un petit peu un stretch, je ne sais pas, mais là on parle donc d'un service qui est offert à des individus, imaginons maintenant que dans une perspective où on veut encore réduire l'utilisation de la voiture, mais on veut aussi mutualiser les services, est-ce qu'on pourrait imaginer qu'il y a des vélos cargos, par exemple, qui sont stationnés à un endroit et qui peuvent être d'usage privé
4270 pour des gens qui veulent soit eux-mêmes faire le transport de leur livraison à eux, leur commande, par exemple, d'épicerie ou un groupe d'enfants de la garderie qui va être transporté d'un bout à l'autre du site, ou je ne sais trop. Est-ce qu'on pourrait penser que, c'est ça, qu'on les met en partage, si je peux dire?

4275 **M. VICTOR CHAR :**

Bien, oui, si on réfléchit au... Justement, ça revient à votre question, si on se dit que les gens ont besoin de, qu'il est préférable que les gens se déplacent pour aller s'approvisionner, pourquoi pas mettre en commun un système qui permettrait de le faire autre que la voiture. Mais,
4280 c'est peut-être un message qu'il faut lancer à Bixi par exemple, pour libre-service de vélos cargos, je ne sais pas ce qu'on peut imaginer, mais la solution est très intéressante pour...

LE PRÉSIDENT :

4285 Surtout qu'il va y avoir des gens qui vont déménager dans un complexe de 6 000 logements, donc plutôt que de commander nos amis, puis de faire un party de bières avec... louer un camion, on pourrait peut-être le faire autrement.

LA COMMISSAIRE :

4290

Bien sûr.

LE PRÉSIDENT :

4295

Puis, en favorisant un organisme de... Non, mais. Moi, je ne le ferais pas là, mais je suis sûr qu'il y en a qui le font.

LA COMMISSAIRE :

4300

On pourrait le faire.

LE PRÉSIDENT :

4305

Non, mais je fais une blague.

M. VICTOR CHAR :

4310

On peut se rencontrer au bureau de poste, si vous voulez. Non, mais je pense que le message que Jalon voulait lancer à la commission, c'était de tout simplement mettre sur table le fait que c'est important de réfléchir à la planification de la mobilité de la marchandise en plus de celle des personnes. Après, la façon de le faire, l'emplacement d'un centre de transbordement, c'est des questions à étudier avec le développement du projet, mais il faut que la planification du transport des marchandises soit intégrée au... à la grande planification du quartier.

4315

LE PRÉSIDENT :

Donc, de l'inclure dans la gouvernance de ce projet-là, qui va de l'élaboration jusqu'à la mise en œuvre sur une longue période.

4320 **M. VICTOR CHAR :**

On pense que c'est très important, exactement.

4325 **LE PRÉSIDENT :**

Bien, merci beaucoup de votre intervention.

M. VICTOR CHAR :

4330 Merci.

LE PRÉSIDENT :

4335 Au revoir, monsieur. Donc, la commission va cesser ici ces activités pour la fin de semaine. Donc, on est de retour lundi à 13 h la semaine prochaine au Ruby Foo's, donc dans Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, puis on va vous entendre jusqu'à 11 h le soir. Donc, une très bonne fin de semaine à tous. Merci beaucoup. Au revoir.

AJOURNEMENT

4340

Je, soussignée, Cindy Lavertu, 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 de la sténotypie.

Cindy Lavertu