

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS :

- Mme Isabelle Beaulieu, présidente de l'Office
- Mme Marie Leahey, présidente de commission
- M. Pierre-Constantin Charles, commissaire ad hoc
- M. Jacques Internoscia, commissaire ad hoc
- M. Guy Grenier, coordonnateur aux démarches participatives
- M. Marc-André Lapointe, analyste
- M. Nadim Tadjine, maître de cérémonie

**FORUM CITOYEN RÉFLEXION 2050
CENTRE-VILLE ET QUARTIERS CENTRAUX**

PANEL 1

- Réduire la place de l'automobile dans l'espace public : comment le faire tout en assurant des déplacements efficaces?
 - Le logement abordable : comment le définir et quelles solutions apporter pour le rendre accessible à tous?
-

Activité tenue le 12 juin 2022, de 13 h 15 à 14 h 30
Casa d'Italia
505 Rue Jean-Talon E
Métro Jean-Talon

TABLE DES MATIÈRES

ACTIVITÉ DU 12 JUIN 2022

PANEL 1 :

- RÉDUIRE LA PLACE DE L'AUTOMOBILE DANS L'ESPACE PUBLIC : COMMENT LE FAIRE TOUT EN ASSURANT DES DÉPLACEMENTS EFFICACES ?
- LE LOGEMENT ABORDABLE : COMMENT LE DÉFINIR ET QUELLES SOLUTIONS APPORTER POUR LE RENDRE ACCESSIBLE À TOUS ?

PANÉLISTES

M. Jérôme Laviolette.....4

M. Adam Mongrain..... 9

Mme Marie-Sophie Banville14

PÉRIODE DE QUESTIONS.....18

AJOURNEMENT

Nadim Tadjine [00:00:06] Merci beaucoup madame Beaulieu. Bonjour à toutes et à tous. Je m'appelle Nadim Tadjine. Je suis membre de l'équipe de l'OCPM et également doctorant en design et participation publique à l'Université Laval. Depuis notre premier panel, laissez-moi vous donner quelques précisions sur le déroulement de cet après-midi.

Le forum d'aujourd'hui porte sur les quartiers centraux et le centre-ville. Notez que cette délimitation n'est pas restrictive et que les panélistes ainsi que vos interventions peuvent porter sur l'entièreté du territoire montréalais.

Pour commencer, nous aurons tout d'abord un premier panel sur les thématiques du logement, de la mobilité qui occupera la première heure. Ce panel sera suivi d'une série d'ateliers créatifs. Vous pourrez choisir parmi un des trois ateliers qui concernent la mobilité, l'aménagement des milieux de vie et le centre-ville.

On aura ensuite une petite pause de quinze minutes avant de revenir dans la grande salle pour le second panel qui portera cette fois-ci sur le centre-ville, la vitalité commerciale et les espaces publics.

On terminera enfin cet après-midi par un atelier en grand groupe, une plénière dans la grande salle sous la forme d'un questionnaire interactif. Vous aurez des manettes et on pourra suivre ensemble vos réponses en temps réel. Je vous expliquerai tout le déroulement tout à l'heure.

Laissez-moi vous rappeler quelques lignes, quelques règles concernant vos interventions au micro. À la fin de chaque panel, nous vous invitons à poser vos questions de façon concise pour permettre au plus grand nombre de participer. Nous vous demanderons de bien vouloir vous nommer, mais aussi de représenter, de préciser si vous représentez un groupe aujourd'hui. Nous tenons également à respecter l'alternance hommes femmes dans les tours de micro.

Notez que nos panels sont enregistrés. Vous aurez donc accès à l'ensemble du contenu de ces panels sur votre site internet dans les prochains jours. Nous avons également plusieurs photographes ici qui vont prendre des clichés durant l'événement pour notre rapport de consultation. Si vous n'êtes pas à l'aise, si vous préférez ne pas voir votre visage sur cette photo, n'hésitez pas à aller les voir pour ne pas apparaître sur ces photos.

Alors, sans plus attendre, nous allons maintenant débiter par notre premier panel avec une série de présentations de nos invités qui vont tenter de répondre à des questions que nous nous posons toutes et tous, notamment : qu'est-ce que le logement abordable et comment le rendre accessible à toutes et tous? Comment réduire la place de l'automobile dans l'espace public tout en assurant des déplacements efficaces, par exemple?

Pour répondre à ces questions, trois invités aujourd'hui parmi nous, deux sont sur place et la troisième à distance. Je demanderais donc à monsieur Jérôme Laviolette, qui est doctorant en planification des transports à Polytechnique Montréal, de nous rejoindre. J'inviterais également monsieur Adam Mongrain, qui est directeur habitation pour l'organisme Vivre en ville, de s'asseoir à nos côtés. Bonjour, messieurs! Nous avons également à distance notre troisième panéliste, madame Marie-Sophie Banville, autrice et journaliste indépendante, doctorante en droit à l'Université de Victoria, qui va nous parler en direct de Colombie-Britannique.

Chaque panéliste va d'abord nous faire une présentation de dix minutes, puis nous aurons un temps pour les questions du public après une trentaine de minutes. N'hésitez pas à noter vos questions pour la suite.

Alors, sans plus attendre, je vais présenter notre premier conférencier, monsieur Laviolette. Jérôme Laviolette détient une maîtrise en génie des transports à Polytechnique Montréal. En tant que chercheur invité à la Fondation David Suzuki, il s'est penché sur les aspects psychosociaux de la dépendance à l'auto solo et sur les pistes de solutions visant à amener des changements dans la perception de la place de la voiture en ville afin de soutenir une transition vers la mobilité durable. Il complète actuellement un doctorat en planification des transports et mobilité à Polytechnique Montréal. Son projet de recherche vise à quantifier les diverses facettes de notre dépendance individuelle et collective à l'automobile. Monsieur Laviolette, la parole est à vous sur cette première présentation.

Jérôme Laviolette [00:04:11] Merci beaucoup. Est-ce que je prends votre place?

Nadim Tadjine [00:04:14] C'est bon.

Jérôme Laviolette [00:04:18] Ça aurait été dommage de faire une présentation assise. Merci beaucoup de l'occasion de présenter aujourd'hui quelques éléments des recherches que je fais présentement à Polytechnique Montréal.

Donc je vais rentrer dans le vif du sujet. La question, c'est comment est-ce qu'on peut encourager la transition vers des modes de mobilité qui sont plus durables? Plus durables, ça veut dire moins de conséquences sur l'environnement, sur notre société, sur la santé humaine. Finalement, ça veut dire en quelque sorte réduire la place de l'automobile et réduire les déplacements qui sont effectués en automobile. Ça ne veut pas dire d'interdire l'automobile, ça veut dire de faciliter les déplacements par les autres modes de transport, d'encourager l'utilisation des alternatives qui existent à l'automobile, le transport actif collectif, les modes de mobilité partagés. Comment est ce qu'on s'y prend pour faire ça?

Donc voilà. Donc c'est un peu la question qu'on pose aujourd'hui. L'idée, c'est d'amener des perspectives qui sont un peu différentes de ce qu'on entend beaucoup. On entend beaucoup parler d'agir sur l'offre de mobilité engagée, sur l'offre de mobilité. C'est extrêmement important parce que c'est la base. En fait, c'est de s'assurer de pouvoir aménager notre territoire de façon à faciliter les déplacements à pied, en transports collectifs, à vélo comme par les autres modes de transport.

On est chanceux, on est dans le cœur de Montréal. On a des quartiers qui ont été développés beaucoup avant l'automobile, qui ont une trame urbaine qui facilite beaucoup les déplacements par d'autres modes que l'automobile, du moins quand on se déplace dans les quartiers centraux de façon générale. Après ça, la mobilité dans le Grand Montréal, c'est une autre histoire, c'est une autre question. Mais tout de même, on a une facilité de pouvoir se déplacer autrement.

On doit aussi... Donc, on veut évidemment travailler à bonifier l'offre de mobilité en transports collectifs, bonifier les infrastructures. On a les projets qui s'en viennent, on veut bonifier le niveau de service des transports collectifs de façon générale, on veut travailler à l'intermodalité entre les différents modes. On veut repenser l'aménagement des rues. On le fait déjà. On a déjà vu beaucoup de transformations sur nos rues actuellement à Montréal. On doit continuer à le faire pour faciliter les déplacements à pied, en vélo par des infrastructures cyclables qui sont plus sécuritaires, des infrastructures de transports actifs de façon générale, qui sont plus invitantes à se

déplacer en transport actif. On veut bonifier les alternatives de mobilité partagées. Donner l'accès à BIXI, à Communauto, à plus de gens parce que la recherche nous démontre que ça a des impacts positifs que lorsqu'on donne accès notamment à l'autopartage, donc Communauto, ça permet de réduire la motorisation des ménages. Ça permet aux ménages d'avoir accès à l'automobile pour des déplacements qui sont difficilement faisables autrement qu'en automobile, mais sans devoir avoir les contraintes de posséder une automobile.

On doit travailler. Mais tout ça, évidemment tous ces éléments-là doivent se faire en parallèle, en travaillant à réduire la place de l'automobile, réduire le stationnement, réduire les voies de circulation automobile. Ces derniers éléments, la case elle est en noir. C'est plus difficile à faire, c'est des éléments plus contentieux, mais c'est essentiel pour laisser plus d'espace à tous les autres modes de transport. Mais ça, c'est de travailler sur l'offre de mobilité. C'est ce qui va permettre à davantage de gens de se déplacer autrement qu'en voiture. C'est ce qui offre plus d'options, de meilleures options, qui permet de répondre aux besoins de mobilité des gens.

Le point aujourd'hui, c'est qu'on va travailler sur d'autres éléments parce qu'il y a certaines limites à agir uniquement sur l'offre de mobilité. On pose la question : est-ce que c'est suffisant? Et là, j'ai une belle image de tofu. C'est moi qui ai pris la photo, c'est un tofu que j'ai acheté récemment. J'appelle ça l'analogie du tofu, parce que pour moi, bonifier les offres de mobilité, c'est un peu comme mettre des tofus sur les tablettes à l'épicerie, ça permet aux gens de pouvoir cuisiner plus facilement végétarien. Mais est-ce que ça garantit que tout le monde va se mettre à cuisiner végétarien et va cesser d'acheter de la viande parce qu'on a du tofu à l'épicerie, sur les tablettes? Même si le tofu est beaucoup moins cher que le poulet? Pas nécessairement. Donc, il faut apprendre à cuisiner végétarien pour apprendre à pouvoir se déplacer autrement qu'en automobile, pour repenser nos déplacements. Pour pas juste penser à substituer l'automobile par d'autres modes de transport, pour vraiment repenser l'ensemble des styles de mobilité auxquels... qui nous définit en quelque sorte.

Donc, c'est un peu là qu'entrent en jeu des stratégies qu'on appelle des stratégies de gestion de la mobilité ou en anglais mobility management. Ce sont des stratégies qui ont été beaucoup développées ailleurs qu'au Québec finalement, beaucoup en Europe, mais aussi en Amérique du Nord. Autant dans le reste du Canada qu'aux États-Unis, il y a eu plein d'initiatives qui ont été bien documentées, recherchées et qui permettent d'amener des impacts positifs.

Qu'est-ce que c'est en fait, la gestion de la mobilité? Le principe général, c'est de pouvoir amener... La promotion de la mobilité durable, donc, c'est de viser à gérer la demande de déplacement automobile par l'influence des attitudes et des comportements. Quelques exemples de stratégie, ça inclut d'autres éléments que je n'ai pas le temps de présenter aujourd'hui, mais des stratégies plus législatives comme la gestion du stationnement qui est un aspect critique pour amener des changements dans les comportements de mobilité, mais aussi des éléments comme la planification personnalisée de la mobilité au travail, à l'école, à la maison, des campagnes pour mieux promouvoir la mobilité durable de façon générale, pour en vanter les bénéfices, pour voir comment est-ce que ça peut aider les gens à accéder à leurs destinations quotidiennes? Puis travailler aussi à des plans urbains de mobilité, mais ça, c'est vraiment plus au niveau des municipalités.

Planification personnalisée de la mobilité, c'est quoi exactement? C'est de façon plus institutionnalisée l'accompagnement, vraiment, aux changements de comportement. On va offrir de l'information, de l'assistance, des incitatifs aux citoyens et citoyennes.

Ça peut être en entreprise, ça peut être chez eux directement, ça peut être en contexte scolaire pour pouvoir tranquillement apprendre à utiliser et commencer à utiliser les alternatives de mobilité qui s'offrent à eux.

Donc, je saute tout de suite dans l'action. Qu'est ce qui...? Quels en sont les exemples? Le premier élément est d'inspirer les changements au bon moment. Parce que, lorsqu'on est pris dans nos habitudes quotidiennes, si tous les matins je me lève, je prends mes clés de voiture, puis j'embarque dans ma voiture pour aller travailler, je ne me repose pas la question tous les jours : est-ce qu'est la voiture est encore le meilleur mode pour moi? On est pris dans nos habitudes, on ne se questionne pas et c'est vrai pour la mobilité, mais c'est vrai pour d'autres comportements qu'on fait dans notre vie de façon générale. On ne requestionne pas tous les jours. C'est un peu ça l'habitude. On ne requestionne plus si le choix qu'on a fait est toujours le bon choix.

Donc, même si les conditions de circulation se sont détériorées, qu'un trajet qui me prenait 20 minutes en automobile avant m'en prend maintenant 35, alors que parallèlement, on a mis en place des voies réservées pour autobus avec des lignes expresses qui me permettent d'atteindre ou pourrait me permettre d'atteindre la destination beaucoup plus rapidement. Si je suis pris dans mes habitudes, je n'ai pas vraiment considéré ces nouvelles options qui s'offrent à moi.

Donc, l'idée, c'est de pouvoir être capable d'insuffler des changements, d'amener, d'encourager les transferts lorsqu'il y a des discontinuités dans les habitudes. Et les discontinuités dans les habitudes, c'est quoi exactement?

On a plusieurs exemples de discontinuités naturelles qui arrivent dans notre vie, dans nos habitudes de mobilité. Le premier exemple, c'est la relocalisation résidentielle. Lorsqu'on déménage, on doit de toute façon repenser l'ensemble de nos déplacements. On va repenser où on s'en va. Quelles sont nos destinations? Les modes de transport qu'on utilise. Donc voilà. Une relocalisation résidentielle, ça a été documenté. Et si on offre les bonnes informations, les bons incitatifs aux gens, à ce moment-là il y a plus d'impact, on arrive à mieux accompagner les gens dans leur changement.

Il y a à d'autres moments aussi, des déménagements d'entreprises où l'entreprise pour laquelle on travaille déménage et donc à ce moment-là, il va y avoir de nouvelles options de mobilité pour se rendre à ce nouvel endroit. Ou, moi-même, je change d'emploi et donc il faut que je repense mes déplacements de toute façon.

Ensuite, il y a des éléments aussi plus structureaux. Par exemple, lorsqu'on a des fermetures de routes importantes, on a... et c'est le cas à Montréal bientôt, on a le pont-tunnel Louis-Hyppolyte-La Fontaine qui va être en réfection majeure. Les réfections ont déjà commencé, mais ça va juste continuer à bouleverser les indices de mobilité des citoyens et citoyennes. Donc ça va être une occasion de repenser un peu la mobilité.

Il y a d'autres éléments comme le retour en pandémie qui a été moins documenté parce que c'est beaucoup plus récent. Mais le retour au bureau après la pandémie peut être une occasion d'amener les gens à repenser leurs décisions de mobilité pour se rendre à leur lieu d'emploi. Donc c'est le bon moment. C'est extrêmement important.

Ensuite, on va passer aux changements de comportement, parce que je parle depuis le début des changements de comportement. C'est quoi le processus de changement de comportement? C'est d'amener, de passer d'un comportement actuel – on va penser ici à utiliser l'automobile, par exemple pour aller travailler, à utiliser d'autres

modes de transport pour aller travailler. Donc le processus de changement de comportement, ce que la littérature scientifique en psychologie notamment, nous dit, ce n'est pas quelque chose qui se fait en claquant des doigts tous les matins en disant « aujourd'hui, je vais complètement changer ma façon de me déplacer ». C'est un processus avec des phases psychologiques distinctes.

On va passer à la diapositive... Voilà. Belles animations. Celle-là. Donc après la première phase, en fait, c'est de dire que je suis bien dans mon comportement actuellement. Je ne vois pas d'enjeux, pourquoi est-ce que je devrais changer ou que je devrais réduire mon utilisation de l'automobile? La congestion, ça ne me dérange pas tant que ça.

Quand on passe à la deuxième phase c'est là qu'on réalise qu'il y a des petits enjeux. Ça peut être que notre conscience environnementale a évolué et puis on se rend compte que l'automobile ce n'est pas le mode le plus... le meilleur pour l'environnement. Mais, ça peut aussi être des enjeux sur la santé, des enjeux si on est juste vraiment tannés d'être pris dans la congestion, dans le trafic tous les jours, puis on se dit « faudrait peut-être que je change, j'aimerais ça me déplacer autrement J'aimerais ça réduire l'utilisation de l'automobile. »

Tranquillement, on va être plus ouvert, on va rentrer dans la troisième phase. On va être plus ouvert aux alternatives qui vont s'offrir à nous, plus réceptifs aux informations sur ces alternatives-là. On va se mettre à écouter et à discuter avec les gens qu'on connaît beaucoup pour savoir comment je peux me déplacer autrement, comment je peux apprendre à me déplacer autrement.

Quand on arrive dans la phase de mise en œuvre, c'est là qu'on va vraiment opérationnaliser notre comportement. C'est-à-dire qu'on va se dire OK, la semaine prochaine, je vais essayer de ne pas aller travailler en automobile. C'est possible de le faire. J'ai regardé le trajet, c'est sept kilomètres à vélo, ils annoncent beau, ça tombe bien, j'ai un vieux vélo dans le garage, je vais m'en servir. Je l'ai fait mettre au point à la petite boutique, pas loin de chez moi. Ça devrait être bon. J'ai demandé des conseils à Catherine au bureau qui, elle, se rend en vélo tous les jours. Faque je suis prêt. Voilà, lundi prochain, j'y vais donc. C'est vraiment l'opérationnalisation d'un changement.

Puis la dernière phase, c'est là, une fois qu'on a fait le changement plusieurs fois, qu'on est dans notre nouvelle phase, il faut être capable de prévoir les obstacles. Ils annoncent quatre jours de pluie, qu'est-ce que je vais faire? Est-ce que je vais pouvoir me déplacer à vélo sur quatre jours de pluie? J'ai des réunions importantes, je ne peux pas arriver tout trempé, donc il faut être capable de mettre en place des stratégies pour nous permettre de continuer dans notre beau comportement.

Donc, c'est de façon générale, je l'ai présenté brièvement. L'idée de procéder par étapes, c'est qu'on est capable d'adapter les interventions aux phases de changements de comportement, c'est-à-dire cibler les phases dans lequel se trouve notre public cible. Et ensuite, on va être capable de donner les bonnes, les bons types d'interventions aux bons moments, cibler les bons types d'information aux bonnes phases, donner les bons incitatifs aux bons moments pour amener les gens à tranquillement passer à la phase suivante et à abaisser les barrières qui, au début, nous semblent vraiment importantes à changer nos comportements pour être capables de ultimement réduire notre utilisation de l'automobile pour certains déplacements spécifiques, par exemple.

Tout ça, évidemment, ça, c'est lié avec ce qu'on appelle, il faut qu'on amène les gens à développer ce qu'on appelle une motivation autodéterminée. C'est quoi la motivation de déterminer? Ça s'appuie sur trois éléments. C'est le sentiment de compétences, donc comprendre et atteindre certains buts et se sentir efficaces à le faire. Un sentiment d'autonomie aussi, donc être libre de ses actions, puis d'agir en accord avec ses valeurs. Puis de développer ultimement des contacts sociaux enrichissants, sentir qu'on appartient à un groupe.

Donc l'idée, c'est que pour qu'on amène les gens à avoir une certaine motivation autodéterminée à se déplacer autrement qu'en automobile, que les gens internalisent les bénéfices qu'il y aura à se déplacer autrement qu'en automobile. Je donne un exemple concret. Je pense que cet exemple-là est pertinent parce qu'on a des projets structuraux majeurs qui s'en viennent, qui vont être mis en service dans les prochaines années. Et donc je donne un exemple concret qui a été bien documenté dans la littérature scientifique.

Donc c'est un projet à Cagliari en Italie où est ce qu'on a ajouté deux stations à une ligne de train existante. Excellent. On a bonifié l'offre de transport. La station permettait, les deux nouvelles stations permettaient de desservir un hôpital important et l'université de la ville. En plus de bonifier l'offre de transport, on a fait un projet pilote, on a ciblé beaucoup, beaucoup de citoyens et citoyennes qui étaient potentiellement à même de pouvoir changer leur comportement parce qu'ils partaient d'un endroit vers un endroit qui était desservi par ce nouveau train léger. On leur a offert toute sorte d'incitatifs, on leur a suggéré des trajets personnalisés en fonction de leur lieu d'emploi, leur lieu de domicile. On a parlé des avantages de l'automobile, des bénéfices généraux réalisés. Tout ça a été fait dans les meilleures pratiques pour cibler les bons, les bons facteurs psychologiques.

Pour être sûr d'avoir le plus d'influence, pensez aux meilleures publicités qu'il peut y avoir pour l'automobile. C'est un peu ça qu'on a fait, mais pour la mobilité durable, pour le train léger. Donc c'est quoi l'impact que ça a eu : les gens qui ont bénéficié de l'augmentation de l'offre de services, donc qui ont pu... les automobilistes dans cette situation-là ont changé leur comportement et ont adopté le nouveau train léger à 34 %. C'est quand même considérable. Mais les gens qui avaient en plus reçu le package, excusez l'anglicisme, des mesures personnalisées, ont réussi à changer leur comportement de 46 %. C'est quand même beaucoup plus. C'est quand même une différence de 12 %. Vous allez me dire c'est peut-être pas tant que ça. Je peux vous dire que c'est beaucoup. Puis peut être que ces gens-là auraient ultimement adopté le train léger, mais on a permis de le faire beaucoup plus rapidement. Donc c'est un exemple que j'avais que je trouvais qui était pertinent pour ici.

Ce qui m'amène à la conclusion, donc l'idée, c'est de permettre aux gens de pouvoir se déplacer autrement, donc pouvoir se déplacer autrement. C'est le premier point. C'est là qu'entrent en jeu toutes les mesures qui visent à bonifier l'offre des transports alternatifs à l'automobile, pour que les gens sachent comment se déplacer autrement. Ça peut paraître trivial pour des gens qui sont des gens multimodaux, mais faire du vélo en ville quand on n'en a jamais fait, ce n'est pas nécessairement facile. Se déplacer en transport collectif quand ça fait dix ans qu'on ne l'a pas fait, comment? C'est quoi les horaires de bus? Comment je fais pour regarder les horaires de bus? Ce sont toutes des questions qui peuvent paraître triviales quand on le fait de façon régulière, mais si on est en auto depuis dix ans, on ne le sait pas nécessairement. Et ultimement, on va amener les gens, et c'est là la motivation autodéterminée, à vouloir se déplacer autrement, à vouloir avoir des modes de transport qui sont plus sobres en carbone. Donc tout ça, donc quelques rappels sur ce que je viens de dire sur l'adoption des modes durables, c'est bonifier les alternatives à l'auto, mieux faire connaître ces

alternatives-là, ces personnes que les nouvelles alternatives. Ça va être difficile pour les gens d'adopter sans ces nouvelles alternatives-là, profiter des discontinuités dans les habitudes, mieux cibler les gens à travers, par exemple, la phase de changement de comportement, mais il y a toutes sortes d'autres stratégies de segmentation qui sont beaucoup utilisées en marketing, qu'on pourrait utiliser pour mieux cibler nos interventions en mobilité. Et finalement bien combiner les approches pour plus d'impact. Merci beaucoup de votre écoute. C'est fini.

Nadim Tadjine [00:19:52] Merci monsieur Laviolette. On s'excuse, on s'excuse pour cette petite manette défectueuse.

Nadim Tadjine [00:20:05] On retient, on retient que les changements d'habitude, ce n'est pas uniquement relatif à l'offre qui est accessible au centre-ville, c'est aussi une question de message. En tout cas, c'est un travail sur le long terme. C'est ce que je sens ici.

Je vais maintenant donner la parole à notre second invité, monsieur Adam Mongrain, directeur : habitation chez Vivre en ville, un organisme qui fait la promotion des collectivités viables depuis 25 ans. Vous vous intéressez aux mécanismes de fixation de prix dans le marché immobilier, principalement dans le cadre du projet PORTES. Un laboratoire de solutions pour l'abordabilité et la durabilité en habitation. On travaille également sur l'établissement d'un registre des loyers publics obligatoire et universel, en particulier à travers l'initiative que vous avez peut-être vue, une initiative citoyenne qui porte le nom de registre des loyers citoyens. Monsieur Mongrain, la parole est à vous.

Adam Mongrain [00:21:10] Merci beaucoup. Merci tout le monde pour la chance de me prononcer aujourd'hui ici, d'être écouté. Comme, comme annoncé, je représente l'organisme Vivre en ville qui fait la promotion des collectivités viables depuis plus de 25 ans. Le laboratoire de solutions dans lequel j'ai travaillé, sur lequel j'ai travaillé, PORTES, est issu d'un constat qui s'est imposé à l'interne que les bonnes pratiques en aménagement du territoire et en développement durable étaient parfaitement compatibles avec une hausse des prix qui faisait que les milieux les plus complets, les plus riches en services, les plus riches en offre de transport actif se retrouvaient aussi les plus dispendieux. Puis, à terme, de cet exercice-là, qui allait être en mesure de profiter de toute cette richesse qu'on créait, mais seulement les personnes qui étaient capables de se le payer. Donc, le laboratoire a été lancé pour s'adresser à ce problème-là en particulier.

Je vais commencer avec un élément de contexte ici parce que je pense que tout le monde sait que ça coûte cher les loyers ces temps-ci, mais je ne suis pas certain qu'on a tous les mêmes chiffres. Je vais vous partager les chiffres les plus récents que j'ai. Donc, juste vous montrer l'appréciation en prix. Les chiffres les plus récents, tels que rapportés par l'Association professionnelle des courtiers immobiliers du Québec. Voici la hausse des prix des maisons unifamiliales en 2008, 2018 et 2021. Selon la base de 2008, vous voyez, Plateau-Mont-Royal, c'est plus 152 %, donc plus que le double, Côte-Saint-Luc, plus 164 %, Ahuntsic, plus 122 %, et Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, nous sommes plus 159 %.

J'aimerais attirer votre attention sur le fait que l'écart de temps entre les deux bars de droite, c'est seulement trois ans. Donc, on a pris dix ans pour se rendre de la barre jaune à la première barre orangée, puis ensuite seulement trois ans pour faire ce progrès-là par la suite. On a vu dans les nouvelles dernièrement qu'il y a peut-être un petit ralentissement au niveau des prix immobiliers. Je vais me mouiller, je vais faire des prédictions et au pire j'aurai tort : on ne perdra pas la hausse qui a été accumulée

la dernière année. Ça va reculer un peu, mais ça ne reculera pas au point qu'on va retrouver les prix qu'on avait en 2000.

Maintenant, on sait que ça coûte cher dans les quartiers centraux, quelque chose qui est aussi important, c'est à quel point ça coûte plus cher dans les quartiers centraux de Montréal que dans d'autres quartiers centraux ailleurs sur la planète. Ce que vous voyez à l'écran, et je vais me permettre de peut-être jouer avec le temps qui m'est alloué, mais c'est vraiment important qu'on regarde ça tout le monde ensemble, c'est la hausse des prix en termes réels, donc ça veut dire que l'inflation est calculée dans les chiffres que vous voyez à l'écran dans sept pays différents entre 2000 et 2020. Voyez, pas l'époque, mais bien l'année à laquelle les prix sont rapportés dans le coin en haut à droite, en 2008, on est dans la crise des subprimes aux États-Unis. Vous voyez, les États-Unis à droite, ça va beaucoup moins bien qu'ailleurs. À partir de 2012, on est maintenant en 2012. Le Canada trône au sommet en ce qui a trait à l'appréciation des prix en immobilier, en termes réels, donc l'inflation est déjà calculée dans ces chiffres-là.

Je continue à parler un peu pour faire la diversion parce que je veux vraiment me rendre au bout du vidéo pour que vous voyez à quel point ça a apprécié. Bla bla bla. Je continue. Il reste peut-être 10 secondes. Voilà, ça, c'était il y a deux ans. Regardez l'écart qui nous sépare du Royaume-Uni, de la France, des États-Unis, de l'Espagne, de l'Allemagne, de l'Italie. Au niveau du pouvoir d'achat, il n'y a rien qui va aussi mal que le Canada en ce moment. On a vraiment perdu beaucoup, beaucoup de valeur du dollar par rapport aux biens immobiliers et c'est relativement unique dans le monde.

Unique, à quel point? Ce qu'on voit ici, c'est les courbes du pouvoir d'achat et du prix des maisons avec nos voisins les plus près, les États-Unis. Ce que vous regardez dans le graphique à gauche, c'est que le prix des maisons a reculé par rapport au pouvoir d'achat aux États-Unis. Donc, même si on voit des maisons qui coûtent plus cher aux États-Unis, parfois à la hauteur du pays, ils ont quand même plus d'argent pour se payer des maisons que nous on a. Ce que vous voyez à droite, la barre noire, c'est le prix des maisons, et la barre rouge, c'est le pouvoir d'achat qu'on a. Donc, indépendamment, quand on a vu des maisons à San Francisco puis ça coûte 8 millions de dollars, au niveau de la somme qu'on a dans nos poches, le prix que ça coûte d'habiter, c'est ici que ça va le plus mal en ce moment. C'est ici que ça s'est plus détérioré à l'échelle de la planète entière.

C'est super important dans le cadre des quartiers centraux de Montréal, parce qu'il y a des mécanismes causals qui nous permettent de comprendre ce qui se passe dans la grande région sur la base de l'appréciation du prix qu'on a vécu dans les quartiers centraux de Montréal. Ce qui revient à l'écran en ce moment, c'est des études sur la hausse des prix, ou plutôt la progression des prix dans quatre grandes villes américaines : Détroit, Los Angeles, New York et San Francisco. Puis les trois couleurs de graphe, de bandeaux que vous voyez dans les graphiques, c'est les trois tiers de toutes les maisons qui sont à vendre dans un marché. La jaune, c'est celle qui coûte le moins cher, la bleue, c'est celle qui coûte le plus cher.

Quand il y a une croissance démographique ou une croissance économique, comme c'est le cas à Montréal, donc il y a plus de gens et, il y a plus de plus d'emplois et il y a plus de richesse, le prix des maisons a tendance à augmenter, mais il y a demande pas de façon uniforme. Dans tous les cas où il y a de la croissance, ce qui augmente le plus vite, c'est le stock qui coûte le moins cher. Qu'est-ce que ça veut dire, ça? C'est que les maisons qui coûtent cher par rapport aux autres maisons en 2000 à Montréal, évidemment, coûtent plus cher en 2020, mais elles n'ont pas doublé de prix. Par contre, les maisons qui ne coûtait pas cher en 2000, aujourd'hui, ont doublé ou plus

de prix. C'est important parce que l'Urban Institute de Washington D.C. a établi que l'écart entre le prix médian puis le revenu médian est le meilleur prédicteur de gentrification d'un quartier.

La manière dont ça se passe, c'est que c'est pas tout le monde qui est un ancien acheteur et beaucoup de gens sont des nouveaux acheteurs, et puis, en général, les nouveaux acheteurs, qui sont à leur premier achat, ont moins d'argent que les personnes qui sont à leur deuxième ou troisième achat parce qu'ils ne viennent pas de vendre une maison pour acquérir dans le marché. Ils sont systématiquement dirigés vers des endroits où les prix sont moins chers parce qu'ils y arrivent avec moins d'argent dans le marché, puis vont aller vers des endroits où les prix étaient historiquement plus bas. Donc plus l'écart entre le prix médian dans la région, dans la région est élevé et les revenus médians, c'est pas une belle phrase, mais vous avez compris, plus les gens vont se retrouver à acheter dans les milieux où ça coûtait pas cher avant. Puis ça donne évidemment beaucoup de déplacements et beaucoup de pression gentrificatrice, ou pression de déplacement, sur des endroits où historiquement ça ne coûtait pas cher.

Ce que vous voyez, c'est le top six de la gentrification aux États-Unis. Évidemment, Los Angeles, c'est assez fou comme mesure, et on connaît bien les histoires d'horreur qui viennent de San Francisco. Vous devez savoir qu'entre 2018 et 2020, le ratio prix médian–revenu médian pour la région de Montréal, pas le centre de Montréal, la région Montréal, était à 7.78, donc, au-delà de San Diego, juste en dessous de San Francisco.

La façon dont ça s'est manifesté sur le territoire, c'est qu'il n'y a pas eu, il n'y a à peu près eu aucune croissance démographique dans les quartiers centraux. La hausse des prix qu'on a vécue dans le noyau est vraiment le cœur de Montréal, ça a exercé une force centrifuge. Puis toute la croissance démographique des 20 dernières années s'est dirigée vers l'extérieur de la ville. Tous les points que vous voyez ici, c'est la croissance de la population entre 2000 et 2020, tel que rapporté par Radio-Canada il y a quelques semaines. J'invite votre regard vers le centre de la carte, les quartiers centraux. Il n'y a pratiquement aucune croissance démographique qui a eu lieu dans le cœur de Montréal.

J'ai pris une petite note ici, je vais juste m'assurer de dire le bon chiffre. Donc, si on prenait toutes les pyramides, toutes les pointes violettes, et on les additionnait, ça représente 659 000 personnes, puis ça représente dans la région une augmentation de 18.2, mais une perte de densité de 9.7 %. Pour référence, c'est un chiffre que je pense que c'est important de garder en tête. On est dans Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension ici, le pic de population, on ne vient pas de l'atteindre. Le pic de population tel que rapporté par le recensement en 1966. Il y avait 201 000 personnes dans l'arrondissement. Ici, on est aujourd'hui à 144 000. Donc ça veut dire qu'il y a 50 000 personnes de moins qui habitent dans le quartier aujourd'hui qu'il y en avait en 1966.

Ce qui s'est passé évidemment avec la hausse des prix, c'est qu'on a fait grande place au Drive until you can qualify que Jérôme a évoqué ici. Donc on a beaucoup financé des autoroutes, puis ouvert du développement résidentiel des terres agricoles. Parce que comme ça coûte trop cher dans les quartiers centraux, les gens veulent accéder à la propriété, alors les gens conduisent jusqu'à un endroit où ils sont en mesure de s'établir. C'est un enjeu qui dépasse les frontières des quartiers centraux de Montréal, mais qui a un impact direct sur la qualité de vie de tous les citoyens à Montréal et au Québec, parce que ce n'est pas soutenable.

Ce que vous voyez à l'écran, à la carte, c'est les émissions de carbone par ménage dans la grande région de Montréal. Il faut comprendre que tout ce qui est pas jaune très clair, c'est pas durable. Donc tout le monde en ce moment qui habite dans les couronnes nord, sud, première et deuxième émettent trop de carbone par rapport à ce dont on a besoin d'émettre pour atteindre nos cibles en matière de résilience et de lutte aux changements climatiques. C'est impératif de trouver une manière, oui, d'augmenter l'offre de transport actif, de transports collectifs structurants dans ces zones, mais aussi d'accueillir de la croissance démographique au centre de l'île. Évidemment, personne ne peut dire moi j'ai seulement 100 \$ pour le loyer ici, qui est de 2 000 \$, mais c'est important pour l'environnement, alors vous allez me laisser rentrer. Donc il va falloir trouver une manière de rétablir l'abordabilité dans le centre de l'île.

Et à cet effet, je pense que c'est vraiment important d'accepter la complexité. Le logement abordable, c'est une drôle de mesure. L'abordabilité, c'est une drôle de mesure parce que c'est nécessairement deux échelles. L'abordabilité, c'est les moyens qu'on a puis le prix que ça coûte. Le logement abordable, admettons, tel que défini dans la stratégie nationale sur le logement de la SCHL, ça veut dire que 30 % des revenus bruts d'un ménage sont en mesure de payer l'habitation. Mais selon cette mesure-là, à peu près toutes les maisons dont l'hypothèque est payée est abordable. Selon cette mesure-là le quartier d'Outremont ou je ne sais plus où on est aujourd'hui, mais en 2020, le prix médian, c'était 1.8 millions de dollars pour la maison. C'est un des quartiers les plus abordables de Montréal, compte tenu que la majorité des ménages qui y sont sont en mesure de payer l'hypothèque avec seulement 30 % de leurs revenus. Donc, ça invite énormément de confusion sur qu'est-ce qu'on veut dire quand on parle de logements abordables.

À cet effet-là, on a décidé dans nos travaux de ne pas essayer de se donner une définition qui allait être immuable, mais de travailler sur une autre définition qu'on estime plus productive. Donc je vais mettre la diapositive à l'écran, puis j'espère vraiment que c'est le punch de ma présentation parce que je trouve que c'est extrêmement important. Plutôt que parler de logements abordables, on souhaite créer un contexte d'abordabilité. C'est quoi un contexte d'abordabilité? C'est un contexte dans lequel tous les ménages peuvent faire des choix pour se loger sans sacrifice au niveau des postes de dépenses essentiels et dans lequel les prix n'augmentent pas plus vite que les revenus.

Donc, il y a deux éléments extrêmement, extrêmement essentiels. C'est un peu redondant, mais très très important dans cette définition-là. Premièrement, c'est un contexte, ce n'est pas le logement abordable, ce n'est pas une unité. On est dans une situation de marché ou, si les personnes déménagent, elles trouvent plus qu'une option avec leur budget, peu importe leur budget. Donc ça veut dire qu'il faut une abondance, donc des choix à toutes les tranches de revenus. Puis finalement, les prix n'augmentent pas plus vite que les revenus, parce que ça, c'est essentiel pour la pérennité si on parle de la réflexion 2050. Il faut absolument qu'on réussisse à contrôler l'écart qui se creuse entre les revenus puis les prix. Parce que même si on établissait aujourd'hui un contexte dans lequel tout le monde va déménager facilement, si les prix augmentent plus vite que les revenus, ça va durer cinq, dix ou quinze ans. Après ça, on va retrouver la situation qu'on était.

Maintenant, pourquoi est-ce qu'on parle de tout ça dans le cas de la réflexion aujourd'hui? C'est qu'on a découvert des choses qui fonctionnent puis qui sont en mesure de créer l'abordabilité dans les contextes tels que les nôtres. Mais c'est dur.

[00:33:56] C'est extrêmement choquant au niveau des efforts et au niveau des changements individuels et collectifs que, quand on arrive à proposer une solution ou quand on arrive au moment décisionnel, on essaie de créer de l'abordabilité, il va y avoir un million de raisons pour ne pas le faire. Ça va être des bonnes raisons. Tout le monde ici va avoir sa raison préférée pour laquelle on ne fera pas la chose qui va amener de l'abordabilité.

Pour réussir à faire du chemin sur la question, il faut que l'abordabilité devienne la chef caractéristique de toutes nos décisions en aménagement parce que c'est souvent la première chose qui saute. Ça prend une intention à laquelle on souscrit toutes nos interventions et on sait que ça marche parce que ça a fonctionné ailleurs.

Et ici vous voyez les courbes de prix, je ne sais pas si vous avez remarqué tantôt ma diversion pendant qu'il y avait la vidéo, c'était aussi pour vous distraire du cas de l'Allemagne, dont les prix réels ont reculé pendant plusieurs années. Il existe des territoires, des pays industrialisés, où le pouvoir d'achat est fixe ou progressif par rapport aux prix des maisons. Il n'y a pas, il n'y a pas de gouvernement dédié qui lie la Suisse, l'Allemagne et le Japon dans leurs décisions de façon spontanée. Mais dans tous ces contextes-là, ils ont réussi à établir une abordabilité pérenne, donc des prix qui n'augmentent pas plus vite que les revenus et des choix pour toutes les personnes qui voulaient déménager. Pendant ce temps-là, regardez la courbe des prix. C'est la même période en Nouvelle-Zélande, au Royaume-Uni puis au Canada. Vous comprendrez bien que ce n'est pas une question que le bois est gratuit ou que le béton est gratuit en Allemagne ou que les capitalistes japonais détestent les profits. Ils sont vraiment dans un cycle, dans un contexte d'abordabilité qui permet à tout le système de travailler dans cette direction-là.

Puis je parlais des choix difficiles. Pourquoi est-ce qu'on devrait se soucier de ça, pourquoi on devrait travailler pour se donner ce contexte-là? Après tout, il y a peut-être des gens ici qui sont des gens installés dans les quartiers centraux qui y sont bien puis c'est pas vraiment leur problème si les gens s'en vont habiter à Terrebonne ou à Longueuil. Je ne fais pas des accusations à vous. Je pense que c'est un sentiment tout à fait légitime. Pourquoi est-ce que ça nous préoccuperait si nous on est déjà établi comme ça, qu'il y a des gens qui sont installés à Laval ou à Saint-Jérôme.

À terme, c'est nous, les autres. On ne peut pas emménager dans une maison pleine. Puis, si la capacité résidentielle des quartiers centraux est fixe, et qu'on fait tout le développement résidentiel immobilier à l'extérieur des quartiers centraux, nous-mêmes, nos enfants, nos amis, nos parents, tout le monde qu'on connaît, nos collègues vont être contraints, tôt ou tard, parce qu'on finit par déménager dans la vie, à s'éloigner des quartiers centraux. C'est vraiment important d'envisager que si on ne se donne pas les choix issus de cette abordabilité-là, tout le monde va en faire les frais éventuellement. Même si on, en ce moment, ça s'organise, ça fait un grand transfert de richesse par les personnes déjà établies, ces personnes-là vendent, elles vont se retrouver dans un contexte inabordable et ça va manger l'entièreté de la plus-value qu'elles ont réussi à dégager.

Donc pas seulement à des fins de s'intéresser à la question pour des personnes qui viennent s'installer, mais aussi pour notre propre dignité, puis notre propre qualité de vie plus tard, c'est impératif d'envisager un contexte d'abordabilité, coûte que coûte.

Dernière petite note sur les choses très concrètes parce que là, j'ai vraiment été dans la théorie rapidement, mais avant de vous laisser, je vais vous montrer quelque chose. On parle du point d'équilibre dans le marché du logement comme 3 %, je ne sais pas

si vous avez déjà vu ça dans les nouvelles, on dit 3 % c'est le taux d'équilibre, il faut le rétablir, le taux d'inoccupation est en bas de 3 %, c'est une crise du logement?

Dans les faits, les loyers ne commencent pas à reculer avant qu'on ait un taux d'inoccupation de 10 %. C'est l'espace qu'il faut créer. Si on veut être dans une situation où on est dans un marché d'acheteurs perpétuels, donc les vendeurs sentent une pression de réduire les prix, puis on est dans un marché décentralisé, donc ça va nécessairement se passer avec une échelle de marché immobilier calquée sur le bassin d'emploi. Ça prend tellement d'options qu'il y a 10 % taux d'inoccupation. Puis on est évidemment très loin de se rendre là.

S'invite évidemment un calcul qui est glissant, qui est dangereux. S'il n'y a pas assez de place pour tout le monde, on pourrait se débarrasser du monde. Et je ne dis pas de façon caricaturale, mais je veux aller au-delà de la réflexion pour dire, est-ce que c'est vraiment le genre de situation dans laquelle on veut se mettre, de dire il y a trop de gens qui veulent acheter à Montréal, puisqu'on n'a pas notre 10 %, il faudrait rendre ça plus dur d'arriver à Montréal pour s'assurer qu'il y a toujours 10 %. Ça nous amène dans un endroit très noir. On va faire des choix nécessairement arbitraires sur la qualité des personnes. Donc, je vous invite à envisager de quoi a l'air l'aménagement du territoire, de quoi aurait l'air un urbanisme qui prévoit faire de la place pour tout le monde qui veut habiter en ville. C'est la fin de ma présentation. Merci beaucoup pour votre attention.

Nadim Tadjine [00:39:01] Merci Monsieur Mongrain. Merci de faire parler ces chiffres. Je suis convaincu qu'on a plein de questions, d'interventions, notamment sur les changements d'habitude, sur ce que peuvent faire nos décideurs, les aménagistes, les personnes qui proposent une offre de logement, des personnes qui décident de nos voies, qui peuvent être accessibles.

Mais toutes ces questions, on va les garder à la suite de cette troisième intervention. Notre troisième panéliste qui est en direct de Colombie-Britannique, madame Marie-Sophie Banville. J'aimerais faire un test. Est-ce que madame Banville, vous nous entendez? Oui.

Marie-Sophie Banville [00:39:43] Oui, je vous entends. Est-ce que vous, vous me voyez dans la salle?

Nadim Tadjine [00:39:49] Oh oui, on vous voit en grand écran. On vous entend également. Est-ce que vous m'entendez bien?

Marie-Sophie Banville [00:39:55] Oui, je vous entends.

Nadim Tadjine [00:39:56] Merveilleux. Les joies de la post-pandémie et de l'hybride.

Marie-Sophie Banville [00:39:59] Et voilà.

Nadim Tadjine [00:40:00] Une courte présentation avant de vous laisser la parole. Marie-Sophie Banville, vous êtes autrice et journaliste indépendante, indépendante, pardon, et doctorante en droit à l'Université de Victoria. Vous avez développé une expertise sur la dynamique immobilière et oeuvré à la recherche de solutions pour contrer la spéculation financière. Au sein de l'organisme Vivacité, société immobilière solidaire, vous avez contribué à la création de nouvelles formules d'habitation pour faire face aux problèmes d'abordabilité des villes. Vous avez aussi conçu et enseigné un séminaire interdisciplinaire sur la financiarisation du logement à l'Université Concordia.

De la même façon, madame Banville, je vais vous laisser 10 à 12 minutes pour votre intervention, et à la suite de cette troisième et dernière intervention, ce sera la période de questions du public. Madame Banville, la parole est à vous.

Marie-Sophie Banville [00:40:52] Parfait. Merci beaucoup. Je suis très heureuse de compléter ce beau trio de présentations. Je pense qu'on a vraiment des approches très complémentaires dans la façon dont on aborde le problème. Moi, je me suis beaucoup basée sur le projet de plan d'urbanisme tel que présenté par la Ville de Montréal. Je me suis beaucoup interrogée un petit peu plus à savoir comment il se représente lui-même la question de l'habitation. Que faire au niveau de l'habitation?

Fait que ce que j'aimerais offrir dans ma présentation, c'est peut-être de prendre un certain pas de recul, et de mettre en perspective un peu les actions qui sont proposées par la Ville de Montréal dans son projet de ville vers le plan d'urbanisme et de mobilité.

Donc, la première chose quand on regarde à la page 130 du projet de plan d'urbanisme, qui est la section en lien avec l'habitation. On commence avec une phrase qu'on entend, qu'on entend beaucoup dans l'espace public : Montréal est une ville où les coûts de l'habitation sont encore considérés comme abordables à l'échelle nord-américaine. Pour avoir été moi-même maintenant, je suis de retour dans le milieu académique et je suis en train de faire mon doctorat, mais pour avoir été longtemps sur le terrain au niveau de la production de logements abordables, c'est une phrase que j'ai entendue souvent et c'était souvent une phrase qui a été utilisée par des politiciennes et politiciens pour reconnaître le problème d'abordabilité, mais en même temps de tempérer l'urgence d'agir un peu. Écoutez, Montréal, ce n'est pas Toronto, ce n'est pas Vancouver. Ça va encore bien.

Donc on reconnaît qu'il y a une crise, mais en même temps, on la tempère un peu, on la relativise. Je pense que la présentation d'Adam vous a vraiment expliqué à quel point Montréal se retrouve dans un contexte national, qui est celui du Canada, où ça va vraiment pas bien, au Canada. Je pense que vu qu'on est dans notre espèce de bulle nationale, des fois on en vient à oublier à quel point l'univers, l'atmosphère dans laquelle on baigne est très, très critique.

Ce qu'on voit ici, c'est le rapport des prix du logement aux revenus compilé par l'OCDE pour les dernières données du dernier trimestre. Puis le rapport des prix du logement retenu pour le Canada est de 143.03. Puis l'année de référence, c'est 2015. Donc ça veut dire que depuis 2015, les prix de l'habitation ont progressé de 43 % plus rapidement que les revenus au Canada, ce qui le place très, très haut dans le triste palmarès au niveau des pays de l'OCDE. Et qui en fait le premier pays au niveau d'inabordabilité dans les pays du G7.

Donc, quand on dit qu'à Montréal ça va relativement bien, il faut comprendre, de un, que le contexte nord-américain et en particulier le contexte canadien n'est pas une échelle de comparaison particulièrement judicieuse, puis si on rentre un peu plus, mais je ne m'étalerai pas trop là-dessus parce qu'Adam en a déjà fait la démonstration, l'indice des prix du logement est un indice qui permet de calculer la variation des prix de revente. Alors quand on dit Montréal est plus abordable que New York ou San Francisco, on pense au prix réel. Une maison à New York, ça coûte moins cher en prix réel qu'une maison à Montréal, ce qui est vrai. Mais la progression de l'indice des prix du logement, c'est que ça nous renseigne, en fait c'est, c'est quoi la variation des prix quand une propriété change de main? Donc à chaque revente d'une même propriété, à quel point le prix augmente?

Ça nous donne disons une autre lunette pour comprendre l'abordabilité relative de Montréal. Et ce qu'on remarque, c'est qu'entre 2002 et 2022, les prix ont progressé,

selon cet indice de 314 % à Montréal, c'est 50 % plus rapidement qu'à New York. Donc ce n'est pas parce que la situation à Montréal va mieux qu'à Toronto ou Vancouver qu'elle va bien.

Donc, j'inviterais peut-être quand on réfléchit à l'abordabilité de Montréal, est-ce que c'est nécessaire de commencer, d'ouvrir notre section sur l'habitation en se disant ça va mieux à Montréal qu'ailleurs. Ça pourrait être intéressant d'adopter un autre discours qui nous place dans une autre, un autre type de posture pour ouvrir la discussion sur la question de l'abordabilité de l'habitation.

Donc, là, la section sur l'habitation au plan d'urbanisme commence avec ça va mieux à Montréal que dans le reste de l'Amérique du Nord. La phrase qui suit : « Des efforts soutenus sont quand même à déployer afin de préserver l'abordabilité de Montréal. Des outils ajoutés récemment permettent d'influencer l'offre résidentielle, notamment le droit de préemption et les règlements visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familiale. »

Et là, il y a un parallélisme incroyable entre ma présentation et celle de Jérôme, parce que c'est justement sur la question de l'offre que j'aimerais attirer votre attention. Souvent, lorsqu'il est question d'abordabilité, on se rue, il y a une convergence au niveau des solutions basées sur l'offre. Il faut construire plus de logements. Il faut construire plus de logements sociaux et il faut construire plus de logements abordables. C'est assez intéressant de voir qu'il y a une espèce de convergence entre la droite et la gauche si on veut. À droite, les promoteurs immobiliers vont vous dire, il faut construire plus de logements privés. Puis à gauche, le FRAPRU, des organismes de défense des droits du logement qui promeuvent la construction de davantage de logements sociaux, vont vous dire la même chose. Il faut augmenter l'offre de logements sociaux, ce qui n'est pas totalement faux au sens où il faut qu'il y ait une offre dans un marché immobilier pour qu'il y ait un point d'équilibre entre l'offre et la demande.

Ça c'est une représentation très, très simple, si ce n'est pas simpliste, de comment l'équilibre des prix se trouve dans un marché immobilier. Il faut qu'il y ait un équilibre entre l'offre de logements, combien il y a d'unités disponibles sur le marché et la demande pour le logement. L'affaire, c'est qu'on est tellement articulé autour d'une réflexion urbanistique sur la question de l'offre que la plupart des demandes qui sont listées dans le projet de plan de la Ville de Montréal sont très articulées au niveau de l'offre, et la question qu'on ne se pose pas, mais la demande, d'où elle vient cette demande-là?

Est-ce qu'on prend en compte les gens qui sont là pour se loger, ceux qui sont là pour investir, ceux qui sont là pour spéculer? Est-ce qu'on les voit comme un seul et même tout? Puis je ne rentrerai pas dans ces détails-là aujourd'hui, mais si on continue à creuser notre réflexion sur qu'est-ce qui cause, qu'est-ce qui constitue la demande immobilière?

La demande pour l'habitation au Canada qu'on va rapidement réaliser, c'est que ça fait au-dessus de 20 ans que l'échelon fédéral, par la Société canadienne d'hypothèques et de logement, par la Banque du Canada et par le biais des programmes d'accession à la propriété du gouvernement fédéral lui-même, ça fait 20 ans qu'on est le pied sur l'accélérateur de la demande avec des bas taux d'intérêt, avec toutes sortes de mesures qui font que la demande ne cesse de croître, on ne cesse de la stimuler. Et après ça, l'échèle des villes, on se dit il faut qu'on, il faut qu'on rattrape l'offre, il faut rattrape l'offre, il faut qu'on construise plus. C'est vrai, mais en même temps, il faut commencer à avoir cette réflexion un peu plus large, à savoir

comment on agit aussi sur la demande? Comment on interpelle le fédéral pour lui dire : « lève le pied de l'accélérateur de la demande pour qu'on soit capable nous de récupérer ce manque-là? » Puis comment aussi, à l'échelle d'une ville, à travers un plan d'urbanisme, à travers la façon dont on aménage des territoires, on peut commencer aussi à réfléchir en termes de comment on agit sur la demande ou comment on influence la demande?

Donc la façon que je vous inviterais à voir ça, c'est de voir l'offre et la demande dans un marché immobilier comme des boutons du volume. Donc, il faut penser à des mesures qui permettent de diminuer une offre qui est nocive et d'augmenter une offre qui est dite bénéfique. Par la façon que je dis, je décris une offre nocive, nocive au regard de l'abordabilité, bien sûr, mais une offre nocive, c'est si on ne fait que produire entre guillemets une monoculture de condos trop chers.

Donc si l'industrie immobilière est réglementée de façon à l'influencer à produire ou pas certains produits, elle va continuer à produire uniquement du condo trop cher parce que c'est ce qui est le plus rentable pour elle. Puis de la même façon, si on est un peu plus sophistiqué dans notre réflexion sur comment on peut introduire des mesures pour diminuer l'offre qui est nocive, réglementer les pratiques d'investissement immobilières des entités publiques, parapubliques, fiscalisées. Griffintown, au centre-ville de Montréal, 50 % des unités qui ont été construites à Griffintown l'ont été par le biais du Fonds immobilier de la FTQ, qui est un fonds d'investissements qui bénéficie d'avantages fiscaux importants. Donc, ça pourrait être intéressant aussi avoir cette réflexion-là, à se dire comment peut-on utiliser les fonds d'investissement qui ont un lien avec le secteur public pour les orienter vers la production d'une offre qui est plus bénéfique?

Et de l'autre côté justement, l'offre bénéfique c'est d'avoir un continuum. J'adore la description que tu as faite, Adam, d'un contexte d'abordabilité. Comment on crée une offre faible dans ce contexte d'abordabilité-là? Comment s'assurer d'avoir des habitats, des habitations perpétuellement abordables, une offre diversifiée pour l'ensemble du continuum de logements?

Adopter des règlements d'inclusion est un autre exemple de façon d'augmenter l'offre bénéfique. La Ville de Montréal est déjà bien bien avancée là-dessus. Et de l'autre côté, comment on peut commencer à réfléchir en termes de qu'est-ce qu'on peut faire pour diminuer la demande nocive et augmenter la demande bénéfique? Ce que je veux dire par diminuer la demande nocive, c'est la demande qui est spéculative, qui est là purement, c'est la demande des investisseurs, puis des spéculateurs en fait. Comment on peut mettre des mesures en place qui envoient le message : « Écoutez, vous pouvez bien être là avec votre argent prêt à investir dans l'immobilier montréalais pour faire de l'argent rapidement, mais on a mis en place des choses qui encadrent la demande à notre marché, qui font que si ce qui vous intéresse dans la vie, c'est de faire de l'argent rapidement, allez investir en Bourse, achetez-vous des Bitcoins, faites ce que vous voulez, mais intéressez-vous pas à l'immobilier montréalais parce que ce n'est pas un bon endroit. Parce qu'on a mis en place une série de taxes, de mesures fiscales qui permettent de contraindre la demande spéculative qui décourage les surenchères.

Donc c'est possible d'agir aussi à ce niveau-là, à l'échelle d'une ville. Et de la même façon, on se revire de bord, puis on augmente la demande qui est bénéfique. Fait que pour moi, la demande qui est bénéfique, la façon que je la décris, c'est si tu es dans le marché montréalais et que ton but c'est d'habiter Montréal, et non pas juste d'y investir ou de spéculer, bienvenue, le tapis rouge fiscal est là pour toi. On a modulé la taxe foncière pour reconnaître le fait qu'on est un propriétaire occupant. On peut aussi

penser à développer des avantages fiscaux pour les gens qui choisissent de vendre leur propriété à des OBNL ou à des coopératives, par exemple. Donc il y a possibilité de réfléchir à ce niveau-là.

Puis ma dernière réflexion sort peut-être un peu du cadre, je dirais, traditionnel. C'est que de plus en plus, et ça je le salue vraiment, je vois que la Ville de Montréal et les pouvoirs publics commencent à réfléchir à la question de l'habitation. Non plus juste en termes, il faut construire plus d'unités, il faut construire plus d'unités, mais en termes de maîtrise foncière. De se dire que c'est aussi la terre, c'est le foncier, qui devient de plus en plus inabordable. Donc nos politiques, nos mesures d'intervention au niveau de l'habitation, heu de l'abordabilité, devraient aussi avoir une meilleure maîtrise du foncier.

Et là, on en parle très peu dans le projet de plan d'urbanisme, la question de la réconciliation. C'est un peu comme un vœu pieux, on est comme « on aimerait ça que ça se passe, mais je pense peut-être qu'on ne sait pas exactement comment s'y prendre. » Peut-être une porte qui pourrait être intéressante à réfléchir, c'est de se dire, tous nos outils de maîtrise foncière, dans le cadre du plan d'urbanisme, on les pense en fonction du droit civil qui est le droit de la province du Québec.

Puis ce que vous voyez ici, c'est tous les signataires de la Grande Paix de Montréal qui est un traité très très important signé en 1703 à Montréal. Puis ce que vous voyez ici, c'est l'ensemble des droits, les systèmes de droits, donc le droit français, le droit civil, mais aussi le droit haudenosaunee, dont font partie les Mohawks, le droit anichinabé, le droit cri, le droit wendat. Donc, tous ces systèmes de droits-là ont eu force de droit et force de loi à Montréal, et ce sont des systèmes de droits qui existent encore et toujours. Ils ne sont pas reconnus à leur pleine mesure par l'État canadien, bien que c'est en train de changer, mais une piste qui pourrait être intéressante, c'est de commencer à se dire, si on commençait à réfléchir le plan d'urbanisme, non pas juste en terme du droit civil, mais aussi du droit haudenosaunee, qui est le droit des Mohawks, Tiohtià:ke, Montréal, ça pourrait ouvrir des portes intéressantes aussi à la façon dont on réfléchit c'est quoi les valeurs, c'est quoi les obligations qui sous-tendent notre relation avec le territoire, notamment la question de l'abordabilité?

Pour vous donner quelques exemples très très rapides, la ville de Victoria, où je me trouve en ce moment, vient de créer un fonds de contribution à la réconciliation à travers même son mécanisme de taxe foncière. Donc les propriétaires peuvent verser, à même leur taxe foncière, des fonds qui sont versés à la réconciliation. La nation Tsleil-Waututh à Vancouver a créé son protocole de consultation, donc certains endroits du territoire doivent être faits en accord avec l'aménagement pensé dans le droit canadien par la Ville de Vancouver, versus le droit Tsleil-Waututh de cette première nation-là qui est sur le territoire de Vancouver. En Alberta aussi, la municipalité de Slave Lake et le Sawridge First Nation, qui ont décidé de faire carrément un plan d'urbanisme conjoint, et de mettre leurs deux systèmes de droits, ce qu'on appelle du droit transsystème, à contribution dans la façon dont ils ont réfléchi leur aménagement du territoire. Donc, ça pourrait être intéressant aussi de réfléchir des approches comme celles-là quand on réfléchit à l'abordabilité de Montréal, et les solutions sont possibles. Je m'arrête ici.

Nadim Tadjine [00:56:19] Merci. Merci madame Banville. En direct d'un bateau?

Marie-Sophie Banville [00:56:25] Oui.

Nadim Tadjine [00:56:28] Merci à nos panélistes de faire parler ces chiffres, de nous offrir des regards nouveaux sur ces problématiques qui sont d'actualité. Alors on a

maintenant une courte période de questions du public. On a à peu près dix minutes devant nous. Je vais inviter, on a une personne de l'OCPM ici qui va faire circuler un micro. J'ai une première intervention là-bas. Je vous inviterais à des interventions concises.

Question 1 [00:56:53] Oui.

Nadim Tadjine [00:56:53] Merci

Question 1 [00:56:53] Merci. Mon nom est Marie-Noël Pichelin, je suis une simple citoyenne. Une question. D'abord, merci beaucoup pour ces trois présentations qui étaient vraiment passionnantes. Mais il y a un mot, une expression qui est revenue souvent : quartiers centraux. Qu'est ce qu'on entend par quartiers centraux?

Nadim Tadjine [00:57:19] Est-ce qu'on peut faire un test micro? Ça devrait fonctionner maintenant?

Adam Mongrain [00:57:22] Oui. Il semblerait.

Jérôme Laviolette [00:57:24] En effet, c'est une bonne question. De ma perspective, en analyse des déplacements et de la mobilité, c'est les quartiers qui sont principalement dans le territoire du métro, en quelque sorte. Plus Montréal-Nord, Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, Montréal-Nord, Hochelaga, Verdun. Même Saint-Laurent est un peu à la limite. Ahuntsic-Cartierville, Côte-des-Neiges. Donc, tout ce qui est vraiment au centre de l'île de Montréal, où se concentre le gros de la population de l'île de Montréal.

Adam Mongrain [00:57:55] Personnellement, je pense qu'il y a autant de réponses que de répondants à cette question-là. Pour le bénéfice de l'analyse que je présente aujourd'hui, je pense que, quartiers centraux, on pourrait parler de temporalité. Les quartiers qui ont été développés avant l'automobile partagent certaines caractéristiques au niveau de la forme urbaine puis de la trame urbaine. Il y a une cassure très nette avec les quartiers qui ont été développés un coup que l'Automobile était partout. Ce n'est pas une frontière très rigide. Évidemment, il y a certaines percées de centralité dans des quartiers qui ne sont pas des quartiers centraux. Mais les quartiers centraux sont les noyaux spéculatifs. En général, le prix des maisons est beaucoup plus élevé dans ces endroits-là. Puis les prix en immobilier sont toujours établis en se regardant les uns les autres. Donc les choses sont toujours chères ou pas chères par rapport à ce qui est vendu ailleurs. Puis les quartiers centraux mènent le bal dans les endroits qui ont été construits avant l'arrivée de l'automobile ou avant l'universalisme de l'automobile.

Nadim Tadjine [00:58:56] Merci. Est ce que madame Banville voulait s'exprimer?

Marie-Sophie Banville [00:58:58] Non, je pense que... Je pense que les définitions sur la table sont très justes.

Nadim Tadjine [00:59:04] Merci. On va passer à la seconde question. Oui, Monsieur.

Question 2 [00:59:08] Je m'appelle Claude Talbot. Je suis venu ici moi là, là parlant du marché immobilier. Bravo à ceux qui vivent là-dedans, nagent là-dedans. Moi, je suis venu parce que j'habite du logement abordable depuis 8 ans à Verdun. Et ce que je constate, c'est oui il y a de l'argent, il y aura toujours du logement [inaudible] parce qu'ils ont de l'argent. Il y a toujours du logement pour la classe moyenne. Si le

logement abordable on faisait en sorte de ne pas offrir un service de supplément au loyer pour les plus pauvres qui y habitent par mois en ce moment, mais qui paieraient

Nadim Tadjine [00:59:55] On vous entend Monsieur.

Question 2 [00:59:59] La madame là-bas à Vancouver, m'entend-elle?

Nadim Tadjine [01:00:02] Madame Banville, est-ce que vous nous entendez?

Marie-Sophie Banville [01:00:05] Je me concentre très fort. J'entends un peu.

Nadim Tadjine [01:00:08] Je résumerai pour vous la question juste après si vous le souhaitez.

Question 2 [01:00:09] On est d'accord. Là, je viens d'avoir un micro.

Nadim Tadjine [01:00:14] Monsieur, je vous inviterais à rester assez concis sur votre question.

Question 2 [01:00:15] Mais oui, oui.

Nadim Tadjine [01:00:16] Pour faire participer le plus grand nombre.

Question 2 [01:00:17] Donc il y a des pauvres qui habitent dans du logement abordable privé en ce moment parce qu'il y a un programme de subventions. Enlevez la subvention comme ça serait dans mon cas, et je me retrouve à la rue. Il y a une réalité humaine, il y a une réalité de pauvreté qui s'accroît. Et ce que je constate, la classe, si on peut l'appeler la classe des pauvres, il n'y a pas de logements pour eux. Couper le programme de subvention au loyer dans le logement pour la classe moyenne en ce moment, ça augmente le taux de, comment on dirait, les gens qui peuvent plus se trouver un logement et là, on finance des programmes pour financer l'itinérance. On voit juste le côté argent, argent, argent, le côté humain, social. Ma réalité c'est de me retrouver à la rue demain matin si on coupe ma subvention. Parce qu'il n'y a pas de HLM. Les HLM existaient avant 1994. C'est le logement abordable qui l'a remplacé. Pourquoi pas, et là, ma question, pourquoi pas avoir gardé les deux programmes plutôt que d'en éliminer au dépend de l'autre?

Nadim Tadjine [01:01:34] Merci Monsieur pour votre question. Alors si je résume comment ne laisser personne sur le côté. Parler de logement abordable, on parle d'itinérance ici. Est-ce que c'est uniquement la subvention qui est au cœur du logement abordable? Est-ce qu'il y a d'autres leviers, d'autres actions possibles?

Adam Mongrain [01:01:50] C'est une grosse question. Je ne veux pas présumer donner une réponse très très très satisfaisante qui va satisfaire tous les points qui ont été soulevés durant la question. Quand je parlais de l'abordabilité, qui est une grande échelle, il y a des revenus puis il y a le prix que ça coûte, évidemment, pour les personnes riches, tout est abordable. Puis, c'est certain que si on avait l'intention sincère de s'assurer que personne ne se retrouve à la rue, on ferait des transferts d'argent sans conditions à l'ensemble des personnes pour qu'elles soient en mesure de se loger dans le parc. Et on aurait réglé le problème de l'abordabilité parce que tout le monde aurait de l'argent. Ce n'est pas sur la table parce qu'on est en proie à l'idée qu'il y en a pas assez pour tout le monde, puisque on va quand même pas faire des cadeaux à ceux qui en ont, qui ne le méritent pas. Je pense que c'est un fait social. C'est quelque chose qui dicte beaucoup nos orientations.

Je vais prendre position très forte, très fortement pour les transferts d'argent aux personnes qui n'ont pas d'argent, sans condition, pour qu'ils soient en mesure de se loger autant bien que possible. La subvention au loyer, ça peut fonctionner, mais aussi des revenus garantis ça pourrait fonctionner. On a vu que le taux de pauvreté a d'ailleurs chuté notablement pendant l'existence de la PCU au Canada, parce il y a des gens qui avaient enfin l'argent. Par contre, au niveau du logement abordable, les coûts de réalisation et les coûts d'acquisition pour créer du logement hors marché ont explosé à même raison que les coûts de réalisation, les coûts d'acquisition du marché privé. Puis les sommes à dégager pour créer un nouveau HLM en 2022, c'est incomparable à ce qu'il fallait mettre sur la table en 1960. Si on ne contrôle pas le coût de réalisation, combien ça nous coûte de créer ces nouvelles unités-là, hors marché, ce n'est pas important combien d'argent on met sur le programme parce que ça va juste être un transfert de richesse aux personnes qui détiennent les terrains ou les constructeurs, ou les gens qui fournissent le béton ou les gens qui fournissent le bois, pour être en mesure d'avoir un programme d'abordabilité, donc de créer des unités hors marché pour répondre à des besoins très spécifiques, soit de clientèles qui n'ont pas des moyens financiers ou qui ont des besoins particuliers. Il va falloir tôt ou tard s'intéresser à combien ça coûte et pas juste l'argent qu'on met dessus. J'espère que j'ai donné une réponse assez intéressante.

Marie-Sophie Banville [01:04:03] Si je peux ajouter juste une petite nuance, rapide aussi. Une subvention au loyer, c'est ce qu'on appelle de l'aide à la personne. Puis construire un HLM, construire une coop, construire un OBNL, c'est ce qu'on appelle dans le jargon, de l'aide à la pierre. Donc ce que vous disiez, monsieur, si ma subvention elle arrête, je me retrouve à la rue, ça, c'est un problème qu'on retrouve quand on a une logique d'aide à la personne. C'est qu'on donne une subvention à un individu au lieu de construire un ensemble immobilier pour le garder abordable. Puis le fédéral, le gouvernement fédéral est en train de pivoter tranquillement vers l'aide à la pierre, de la construction brique et béton, de logements qui sont conçus pour demeurer abordables. Mais le gouvernement provincial, c'est, je vais essayer de rester polie, là, mais la logique est tellement articulée autour de l'aide à la personne qui sont des politiques irresponsables quand on réfléchit à la question de l'habitation. Donc ce que vous nommez est un point extrêmement important, et ça va être important que le gouvernement provincial change de cap sur cette question-là. Ce n'est pas, ce n'est pas économiquement responsable, ce n'est pas socialement responsable. Bref, très bon point. Voilà.

Nadim Tadjine [01:05:22] Merci Monsieur pour la question et pour les interventions des panélistes. Prochaine question.

Question 3 [01:05:26] Bonjour, je m'appelle Stéphanie Bourbeau et je suis ici pour représenter le comité citoyen des Citoyens du Mile End. Puis, je me suis beaucoup impliquée dans les dernières années sur la lutte pour le logement accessibles et abordables. Adam, tu as posé une question, vous avez, pardon, posé une question intéressante pour moi, qui avait rapport au taux d'inoccupation. Puis j'aimerais faire le point entre votre présentation et celle de Marie-Sophie sur la question de la financiarisation de l'immobilier dans un contexte justement où est-ce que ça fait une quinzaine d'années où ce que c'est vraiment croissant, les acquisitions qui sont faites non plus par des propriétaires occupants, mais par des sociétés tentaculaires assez opaques, parfois des actionnaires, avec parfois justement l'investissement des fonds des travailleurs, des choses qui sont assez absurdes comme ça, où l'argent des travailleurs contribue à les appauvrir ou à les précariser. Il y a des villes européennes où est-ce qu'il y a des immeubles qui valent des millions de dollars qui sont inoccupés parce que c'est pas, ça devient marginal les revenus de location. Les grandes sociétés qui investissent pour faire de l'argent parce que les immeubles ne sont plus des lieux

d'habitation et n'ont plus de valeur d'usage, mais une valeur marchande strictement, puis que leur prix ne cesse d'augmenter. Qu'est-ce qu'on fait par rapport à cette énigme-là? Vous dites, pour que le logement soit abordable il doit y avoir un taux d'inoccupation de 10 %, mais on dirait que ça s'accommode très bien d'une logique la financiarisation de l'immobilier où est-ce que les grandes sociétés n'ont pas besoin des revenus de location en fait, et peuvent avoir des immeubles vides. On le voit dans les quartiers, à Montréal, à Vancouver. C'est ce qu'on raconte, des quartiers morts. Je me demandais juste si vous aviez un commentaire, les deux. Qu'est-ce qui arrive de Montréal en 2050 si ça devient comme les quartiers européens où est ce qu'il y a des immeubles qui valent 10 millions de dollars puis qu'il n'y a personne qui habite dedans?

Adam Mongrain [01:07:15] Je peux peut-être y aller en premier, Sophie? Je regarde derrière moi. Je sais pas si ça paraît que je regarde vers toi en ce moment?

Marie-Sophie Banville [01:07:21] Oui, je te vois regarder derrière moi. Vas-y.

Adam Mongrain [01:07:26] Quand je parle des 10 % de taux d'inoccupation, je parle à l'échelle du quartier ou de la ville, ce qui représente vraiment des centaines ou des milliers d'immeubles comme celui qui vient d'être décrit ici. Je plaide pour une approche, mais je le fais au nom de Vivre en ville, une approche très radicale au niveau de la question de la spéculation, puis la financiarisation, qui est en fait la position, c'est que c'est le profit qui attire les profiteurs. Et pour se débarrasser des profiteurs, on peut essayer de réglementer le comportement, mais la façon la plus élégante, la plus structurante et la plus criante de le faire, c'est de détruire le profit. Si ce n'est pas profitable de garder ces immeubles vides, ils vont arrêter d'être vides.

Puis à cet effet-là, il y a beaucoup de mesures qui doivent être déployées, pas seulement par la Ville de Montréal, évidemment la Ville de Montréal ne dispose pas de tous les pouvoirs qui sont en mesure de créer un contexte d'abordabilité comme ça. Ça va prendre, Marie-Sophie l'a bien évoqué, une intervention fédérale et provinciale pour essayer de s'affranchir collectivement et affranchir notre économie de sa dépendance à la spéculation et aux valeurs foncières qui augmentent tout le temps. Parce que c'est vrai qu'en ce moment, le taux d'inoccupation, on le voit dans le local commercial à Montréal, on a vu beaucoup d'évictions commerciales qui sont prises par un groupe qu'on n'a pas besoin de nommer, mais qu'on connaît probablement tous, et les locaux sont gardés vides, mais il y a beaucoup d'avantages fiscaux pour les acteurs comme ça qui gardent des locaux vides, et on est dans un contexte où il y a tellement de demande qu'ils savent qu'ils vont être capables de revendre à profit. Et c'est là que, le déclencheur, si ces groupes-là ne savent pas qu'ils vont être en mesure de revendre à profit, ça change leur comportement. C'est très, très dur de s'affranchir collectivement de notre dépendance à l'appréciation des valeurs foncières parce que là, je parle, je vais être extrêmement clair dans mon vocabulaire ici, le prix des maisons, c'est l'appréciation du foncier. Donc on se fait dire toute notre vie, c'est certainement mon cas, qu'acheter une maison, c'est une bonne chose à faire pour nos finances parce que ça constitue un peu d'épargne pour la retraite. C'est précisément ce qui doit arrêter d'être vrai pour arriver dans un contexte d'abordabilité. Donc, j'ai évoqué tantôt les choix difficiles qui sont en face de nous, puis les millions de bonnes raisons qu'on va avoir pour pas aller dans cette direction. Tant qu'on est en mesure d'épargner en étant propriétaires occupants, on est dans une situation où est-ce que les règles du jeu vont pouvoir être tordues en faveur de la financiarisation, puis de la spéculation. J'espère que j'ai éclairé un peu ce que je voulais dire.

Marie-Sophie Banville [01:09:58] Ça me fait du bien d'entendre quelqu'un le dire qui n'est pas moi. Merci Adam. C'est un excellent point que tu as mentionné Stéphanie.

Puis, étant donné que c'est Adam qui a été dans la proposition du taux d'inoccupation, je n'irai pas jouer dans cette platebande-là parce que ce n'est pas un domaine que je maîtrise particulièrement bien. Mais ça me fait penser à la ville de Barcelone. Le projet de loi est un peu sur la glace en ce moment. Ils sont en train de mettre en place ou de réfléchir à un système de responsabilisation des grands propriétaires. Donc, au-delà de dix unités, tu es considéré comme un grand propriétaire. Et je trouve ça intéressant la façon qu'ils le formule parce que pour eux, une fois que tu passes dans la catégorie grand propriétaire, t'es réglementé au niveau de ce qu'ils appellent les usages anormaux. Donc tout ce qui est de la vacance, dev'insalubrité, tout ce qui envoie en fait le message que ta propriété tu l'utilises pûrement dans sa valeur d'usage économique et non dans sa valeur d'usage social qui est de l'habitation, dès qu'un grand propriétaire envoie un signal qu'il est en train de pencher en faveur de l'usage économique au détriment de l'usage d'habitation, il y a une série de mesures fiscales de taxes, de contraintes qui se mettent en place pour empêcher ça. Donc je pense que c'est extrêmement prometteur de réfléchir de plus en plus nos politiques d'habitation de cette façon-là, et pas juste à être dans le discours. Il faut construire plus de logements sociaux, il faut construire plus, il faut construire plus. Certes, il faut construire plus, mais les bonnes affaires. Il faut aussi commencer à justement enlever la carotte au bout du bâton, enlever les profits pour les profiteurs, comme le disait Adam. Ces deux, ces deux affaires-là doivent vraiment travailler en tandem dans la façon qu'on réfléchit l'abordabilité des villes.

Nadim Tadjine [01:12:01] Merci beaucoup pour vos réponses. Malheureusement, le temps file, notre programme est chargé. On ne va pas pouvoir prendre les deux dernières questions, mais nos panélistes sont encore ici parmi nous durant la pause. Si vous voulez leur adresser des questions spécifiquement, n'hésitez pas, en termes de logement et de mobilité. Alors j'aimerais remercier nos invités Marie-Sophie Banville, Adam Mongrain, Jérôme Laviolette pour leurs interventions. Les ateliers vont débiter dans une dizaine de minutes. Il y en aura ici. Le premier concernera la mobilité aux tables dans la grande salle. Le second concernera l'aménagement des milieux de vie, dans la rotonde, juste en arrière. Et enfin, le dernier atelier dans le centre-ville qui sera ici juste ici dans le hall. Vous avez également du café, de quoi Merci beaucoup.