

**M. BRUNO BERGERON :**

775

Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

780

Merci beaucoup.

**Mme BRIGITTE MÉRIEL-BUSSY :**

785

Bienvenue. Bonne soirée.

**LE PRÉSIDENT :**

Bonne soirée aussi, bon retour.

790

Alors nous allons maintenant passer au témoignage d'un citoyen, monsieur Pierre Barrieau. Bonjour, monsieur Barrieau.

**M. PIERRE BARRIEAU :**

795

Bonsoir.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors vous n'avez pas de présentation PowerPoint?

800

**M. PIERRE BARRIEAU :**

Exact.

**LE PRÉSIDENT :**

805

Parfait. Alors nous vous écoutons.

**M. PIERRE BARRIEAU :**

810

Parfait. Alors je me présente, Pierre Barrieau. Donc, j'ai un baccalauréat en sociologie avec une concentration informelle en urbanisme, une maîtrise en études urbaines, une deuxième maîtrise en urbanisme et un doctorat en études urbaines. J'enseigne l'urbanisme depuis... soit 2005 ou 2006. J'ai commencé ma carrière dans le réseau universitaire anglophone et maintenant, je suis à l'UQAM et à l'Université de Montréal où j'enseigne au premier et second cycle. Puis je suis résident depuis 22 ans maintenant dans l'arrondissement voisin, Ville-Marie.

815

Ma présentation aujourd'hui, en fait, est suite à une demande du promoteur, de faire une réflexion qui s'inscrit dans mes recherches universitaires sur les meilleures pratiques de redéveloppement urbain.

820

Donc cette lettre d'expertise là, qu'on m'a demandé de faire en toute indépendance, est basée sur la réflexion de comment est-ce qu'on doit faire et réaliser l'aménagement et le redéveloppement des terrains tels que celui-ci dans le grand Montréal.

825

Vous avez eu la chance de lire mon mémoire, vous voyez, je prends une approche historique où j'explique justement que nos outils de planification urbaine actuels qui sont mis en place lors du premier mandat du Parti québécois en 1976, on est dans une période de crise économique, de stagnation démographique aussi. Et nos outils sont développés principalement pour préserver le patrimoine et préserver les espaces verts et ralentir l'étalement urbain.

830

835 Les outils de planification étaient faits principalement pour une période de croissance nulle ou de décroissance relative et étaient basés sur une réflexion sur les avenir à très long terme en urbanisme, basés sur ces hypothèses démographiques là.

840 On a développé le zonage agricole, on a développé les mesures de protection du patrimoine urbain, on a mis en place la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, qui, à travers ses révisions, va nous amener justement la mise en place de l'OCPM et de la consultation publique que l'on a ce soir, et finalement, les plans de transport.

845 Suite à ça, dans les années fin 80, début 90 et au tournant des années 2000, il y a une deuxième génération d'outils de planification urbaine qui sont développés. Ceux-ci visent à freiner l'étalement urbain et à venir contrôler la croissance, qui est un peu trop forte et désorganisée – un peu ce qu'on appelle communément à l'américaine. Et donc cette réflexion-là va culminer à une date très tragique du 11 septembre 2001, quand le gouvernement du Québec dévoile sa politique qui amène à la densification aux abords des installations de transport collectif, alors communément appelé le TOD, le Transit Oriented Development.

850 Dès 2001, le gouvernement du Québec a comme politique officielle de privilégier la densification aux abords des stations de transport collectif. Parce que premièrement, c'est des terrains qui jouissent souvent d'un potentiel de redéveloppement plus fort, mais deuxièmement, ça permet d'amener plus de personnes à proximité des infrastructures de transport collectif existantes, permettant donc d'utiliser ces infrastructures sous-utilisées  
855 comme un levier de redéveloppement.

860 Et depuis cette politique-là de 2001, qui va être encadrée avec la révision du plan d'urbanisme avec le plan métropolitain d'aménagement et développement, le PMAD, toute cette planification-là nous amène, plus de 20 ans de planification à la réalisation de projets de ce genre. C'est les outils de planification qui nous amènent à où on est aujourd'hui.

865 Il faut comprendre : ce projet aussi, il s'inscrit directement dans la lignée de ce qui sera mis en place comme outil de redéveloppement dans le nouveau plan d'urbanisme et de mobilité de la Ville de Montréal qui est en développement. L'OCPM est justement en consultation sur la Vision 2050, qui est la réflexion préalable au nouveau plan d'urbanisme qui s'en vient.

870 Donc il faut comprendre ce plan. Si on le regarde, il y a une composante résidentielle significative pour le terrain. Il faut comprendre, oui, la densité est un peu plus élevée que dans le secteur, c'est vrai.

875 Néanmoins, il y a des efforts très coûteux de redéveloppement de ce genre de terrain, on parle de friches industrielles et de friches urbaines, donc on est dans des terrains qui sont sous-utilisés et dispendieux à redévelopper.

Le projet amène quand même un élément de développement social et abordable. Je n'en ai pas parlé directement dans le mémoire, mais c'est quand même important de le noter.

880 Le règlement, ce que la Ville n'aime pas qu'on appelle le 20-20-20, qu'ils veulent qu'on appelle le Règlement sur la métropole mixte, néanmoins est le règlement le plus sévère sur le logement social et abordable sur l'île de Montréal. Il est aussi le règlement sur le logement social et abordable le plus ferme au Québec. Il est un des trois plus fermes des grandes villes canadiennes, et il est quand même dans – ce qu'on m'a informé – dans les 10 plus sévères des grandes villes d'Amérique du Nord.

885 Donc à partir de là, est-ce que ce règlement répond parfaitement aux besoins de logement social et abordable? Non.

890 Est-ce qu'il est néanmoins un des plus sévères d'Amérique du Nord? La réponse est oui.

Et mon analyse de la documentation qui a été fournie sur ce projet m'informe que ce projet est conforme à 100 % au Règlement sur la métropole mixte de la Ville de Montréal.

895 Et il n'utilise pas les petites clauses d'exemption qu'on peut sortir, par exemple, le logement social peut être produit hors site et dans ce cas-ci, dans un effort d'inclusion, la documentation m'a informé que le logement social sera construit sur le site même, donc ceci est quand même une marche et demie au-delà des exigences de la Ville de Montréal.

900 Et en ce qui concerne aussi la question du logement abordable, il faut se rappeler que la définition de ce qui est abordable selon le Règlement de la métropole mixte de la Ville de Montréal, ce n'est pas une définition aléatoire que quelqu'un lance un dard sur une cible. Chaque année, la Ville de Montréal publie un avis avec les taux de logement abordables par arrondissement, pour studio, une chambre, deux chambres, trois chambres. Donc, c'est la Ville  
905 de Montréal qui, à travers son service d'habitation, définit ce qu'est l'abordabilité.

Donc, en ce qui concerne la mobilité durable, il faut comprendre : ce projet-ci, il s'inscrit aussi dans les meilleures pratiques d'urbanisme. On est évidemment à l'intérieur de la zone de densification TOD de la station Viau, mais on est aussi à l'intérieur de la zone de densification,  
910 de la zone TOD du métro Pie-IX. Donc on est vraiment ici aux abords de deux stations de métro, ce qui devient un levier très intéressant pour maximiser le potentiel de redéveloppement de ce terrain-là.

Alors en termes de voiture, d'automobile, c'est certain, malheureusement, les  
915 infrastructures au Québec nous rendent plus difficile la possibilité de vivre complètement sans voiture et donc, si on a un taux de 0.25, environ, de cases de stationnement par unité. Il y a une emphase qui a été mise aussi sur les voitures en libre-service. Donc, c'est un projet qui vient vraiment maximiser la branche est de la ligne verte du métro qui est actuellement sous capacité pour l'instant et pour les quelques prochaines années.

920

925 Donc ce projet, est-ce qu'il est parfait : non. Il n'y a aucun projet qui est parfait, comme j'aime dire à mes étudiants. Si on attend le projet parfait, on sera enterré avant qu'il soit réalisé. Moi, j'aime toujours utiliser la définition du projet : « Is it good enough »? Est-il assez bon? Et si le projet il est assez bon, à partir de là, on travaille pour le bonifier et l'améliorer et après ça, on va avoir un projet qui est encore plus bénéfique pour la communauté.

Alors ça, c'est la réflexion que j'ai pu faire, basée sur la documentation qu'on m'a fournie. Merci.

930 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur. Vous avez abordé donc, oralement, un élément qui était moins présent dans votre mémoire. Je vous en remercie parce que ça vient alimenter nos réflexions, bien entendu. Donc la question du logement.

935 Et je me demande si vous n'avez pas un peu indirectement répondu à la question que j'avais posée aux représentants de la Table de quartier sur le taux d'abordabilité, comment il est fixé. Donc si je vous ai bien compris, le taux est fixé par quartier et ce taux est variable, c'est bien ça?

940 **M. PIERRE BARRIEAU :**

945 En fait le tarif, il est publié par le Service d'habitation de Montréal via un avis public qui est publié dans certains journaux de Montréal et sur le site Web. C'est une fois par année, et ce n'est pas par quartier, en fait, c'est par arrondissement. Donc, il faut comprendre, il y a quand même une grande variété économique à l'intérieur de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, qu'on soit dans Mercier, ou dans Hochelaga, ou dans Maisonneuve, mais eux, c'est une moyenne pour l'arrondissement qu'ils produisent, et ça, chaque année, le taux est publié pour les studios, les une chambre, les deux chambres et les trois chambres  
950 pour chaque arrondissement de la Ville de Montréal.

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous avez une idée de ce à quoi correspond le taux de l'arrondissement Hochelaga? Sans faire la recherche, sinon, on va le trouver nous-mêmes.

955

**M. PIERRE BARRIEAU :**

Je peux vous sortir ça juste un instant, ça va me prendre moins d'une minute.

960

Voilà, alors donc, pour l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Ici, juste vous dire, entre parenthèses, pour vous référer, c'est le Règlement sur le programme d'appui à la... Ordonnance modifiant les loyers abordables prévus à l'annexe A, donc ici, vous pourrez le valider. Mais on me dit que chambre c'est 420 par mois., studio c'est 590, une chambre, 680, deux chambres 730, trois chambres et plus, 850. Mais ça sera à confirmer, là.

965

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. On va aller vérifier, c'est correct.

970

**M. PIERRE BARRIEAU :**

Ça, c'est les anciennes données, et les nouvelles, c'est similaire d'une année à l'autre, mais ces données-là sont publiées par la Ville de Montréal, et ils doivent les suivre.

975

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. Une deuxième question, puis ensuite, je vais laisser mon collègue y aller. Je pars sur un autre terrain, le transport en commun. Vous évoquez la proximité, évidemment, de deux stations de métro. Vous parlez également de la ligne d'autobus sur Pie-IX, est-ce que... avez-

980 vous réfléchi... est-ce que vous avez un point de vue sur les lignes d'autobus qui passent à l'horizontale, à la verticale? Parce que ça, ça n'a pas été évoqué jusqu'à présent.

**M. PIERRE BARRIEAU :**

985 Alors, faut dire le transport, la planification de transport et l'histoire des transports, c'est mon dada personnel. Je vous dirais oui, les autobus, le métro, c'est important. Il faut comprendre : le métro et les lignes d'autobus jouent deux rôles distincts. Parfois, la STM semble faire un flou avec cela, mais le métro, c'est pour des déplacements de plus longue distance. Les lignes d'autobus, c'est pour des déplacements qui sont plus locaux.

990 Et ce que je peux vous dire, c'est que ce genre de projet ci va amener des gens dans le métro pour des déplacements plus longue distance, par exemple, ceux qui veulent aller au centre-ville, à la Place des arts, ou aller connecter au REM, au centre-ville pour aller à l'aéroport facilement.

995 Mais les lignes d'autobus, c'est souvent le talon d'Achille sur le territoire de la Ville de Montréal et c'est certain que ces 900 nouveaux logements vont amener des nouveaux usagers. Il faut comprendre que la STM base la fréquence des autobus sur l'achalandage, donc ici, chaque fois qu'on crée des nouveaux logements, qu'on amène des nouveaux usagers du transport en commun, ça met une pression sur le service de la STM pour qu'ils augmentent la fréquence.

1000

1005 Donc à partir de là, c'est certain, il y a des lignes d'autobus qui desservent déjà le secteur. On pense, entre autres, à la 125 Ontario, les autobus sur Sherbrooke aussi. Mais c'est certain qu'il y a une réflexion à avoir sur la mobilité à l'intérieur du quartier.

Trop longtemps la STM, ses lignes d'autobus, c'est des longues lignes d'autobus sur les grandes artères pour faire du rabattement sur les lignes de métro. Moi, je vous recommanderais, en tant que commissaire et président de la commission, de réfléchir peut-

1010 être à une recommandation, justement, pour demander à la STM, justement, une réflexion sur  
l'amélioration des services à l'intérieur du quartier, parce que ce projet va amener  
potentiellement des commerces de proximité pour les gens du secteur, pour qu'ils puissent en  
profiter. Donc c'est certain, une amélioration du service d'autobus qui n'est pas axé pour les  
1015 besoins locaux, serait bénéfique.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Monsieur Bergeron?

1020 **M. BRUNO BERGERON :**

Bonjour, monsieur. Ce que vous avez abordé, la question... Quand vous avez rédigé  
votre mémoire, est-ce que vous connaissiez déjà le projet?

1025 **M. PIERRE BARRIEAU :**

Oui, je les suis pas mal tous, le plus possible.

**M. BRUNO BERGERON :**

1030 D'accord, donc. Vous parlez du nombre de cases de stationnement, vous parlez de  
0,25 case par logement, donc ça ferait à peu près... Parce que dans les discussions dans la  
soirée de questions-réponses, on pouvait même penser de construire un deuxième  
stationnement... Est-ce qu'il y aurait, comme dans certains arrondissements, on voit un  
1035 nombre maximal de nombre de cases de stationnement. Est-ce que c'est quelque chose qui  
est abordé dans ce projet?

1040 **M. PIERRE BARRIEAU :**

Oui. Je vous dirais, la planification du nombre de cases minimal et maximal varie d'un arrondissement à l'autre. C'est une compétence d'arrondissement suite aux fusions municipales de 2001, donc, chaque arrondissement a sa réglementation. Certains arrondissements, dont initialement Le Plateau-Mont-Royal, mais maintenant, entre autres, Ville-Marie et d'autres, ont aboli les minimums, et ici, c'est, un outil où pendant longtemps, les promoteurs étaient très réticents, ils avaient peur de construire des grandes quantités d'unités sans minimum, mais maintenant, la norme du minimum de l'élimination, donc on la voit disparaître, parce qu'un problème de plus en plus que les promoteurs, ont, en fait, c'est un surplus de places.

**M. BRUNO BERGERON :**

Mais ici, dans l'arrondissement, c'est-à-dire qu'ils ont aboli le minimum, mais ils n'ont pas aboli le maximum, ils n'ont pas réduit le maximum.

**M. PIERRE BARRIEAU :**

Oui, exactement. Et ici, c'est quelque chose que je vous dirais que, si j'étais résident de l'arrondissement, je ferais pression sur les élus pour réfléchir, justement, sur lentement mais sûrement, une planification graduelle vis-à-vis la diminution du nombre de cases.

**M. BRUNO BERGERON :**

J'ai une autre question, parce que vous avez dit que le projet est sensiblement plus dense, connaissez-vous le nombre de logements à l'hectare du quartier autour?

1070

**M. PIERRE BARRIEAU :**

Pas par cœur.

1075

**M. BRUNO BERGERON :**

Vous savez le nombre de logements à l'hectare du projet?

1080

**M. PIERRE BARRIEAU :**

Pas par cœur non plus. Je me rappelle qu'on avait fait l'analyse, on s'était assis ensemble puis on avait regardé, puis on arrivait à une densité qui était plus élevée, mais je n'ai pas les proportions.

1085

**M. BRUNO BERGERON :**

Si je vous dis 500 logements à l'hectare, est-ce que c'est quelque chose que vous avez entendu?

1090

**M. PIERRE BARRIEAU :**

Je vous dirais, ça fait un certain moment, faudrait que je revérifie, je ne voudrais pas me prononcer sans voir la documentation.

1095

**M. BRUNO BERGERON :**

D'accord. Dans votre document, vous dites : « Bien que sa densité et sa hauteur sont plus élevées que les constructions anciennes du secteur, les externalités négatives seront limitées. » Voulez-vous m'en dire un peu plus?

1100 **M. PIERRE BARRIEAU :**

Alors, parmi les externalités négatives que peut générer ce genre de projet, évidemment, on parle d'ombrage, de corridor de vent et d'augmentation de la circulation routière. Et de facto, aussi, le stationnement sur rue. Donc ici, le projet, la manière dont c'est fait, la densité, elle est mise afin que l'ombre qui est créée soit limitée à l'extérieur du site, elle est plutôt concentrée à l'intérieur du site.

La même chose pour le vent, il n'y a pas de création majeure de vent, entre autres, avec la rue sinueuse qui traverse le site, ce genre de rue là a justement comme effet de diminuer les courants de vent qui sont créés, parce que toute personne...

1110 **M. BRUNO BERGERON :**

Là, vous parlez de l'axe en diagonale?

1115 **M. PIERRE BARRIEAU :**

Oui, exactement. Toute personne qui marche sur René-Lévesque en hiver, là, dit : « Mais mon Dieu, qu'est-ce qu'ils ont pensé quand ils ont créé ça? » Des grandes rues larges et longues, dans un climat nordique, ça ne fonctionne pas.

Donc ici, à l'intérieur du site, il y a même des effets pour diminuer les effets éoliens.

Ensuite, en termes de normes de stationnement, on est vraiment dans des bonnes pratiques ici. Et l'étude de circulation qui avait été faite par monsieur... je ne me rappelle plus qui a fait l'étude, mais démontrait quand même un impact de la circulation qui est quand même relativement limité, parce qu'il y a un élément, je vais peut-être rappeler au commissaire, juste parce qu'un stationnement existe dans un projet, ça ne veut pas dire nécessairement que les gens prennent leur voiture pour aller travailler.

1130 Et un projet qui est à proximité d'une station de métro et qui a du bon service d'autobus peut avoir une grande quantité de voitures sans nécessairement amener les gens à les utiliser pour le travail.

1135 La différence, c'est souvent, elle est là, elle est reléguée à un usage pour les secondaires, que ça soit aller à l'épicerie ou aller en vacances, ou peu importe. Et de plus en plus, les voitures sont reléguées à ce rôle-là à Montréal, lorsqu'on est à proximité d'un bon transport en commun.

**M. BRUNO BERGERON :**

1140 Sur l'ombrage, vous l'avez évoqué parmi les externalités négatives, pouvez-vous en parler un peu plus?

**M. PIERRE BARRIEAU :**

1145 Oui, bien, en fait, si on regarde les études d'ombrage qui ont été faites par les architectes, on voit que l'impact sur les bâtiments qui sont externes est très limité, et, si on regarde, la densité est faite pour que la concentration des ombres, justement, en jouant avec les hauteurs, soit vraiment limitée sur le terrain externe et que les ombrages qui sont créés, 1150 l'ombre est principalement sur le site même, donc à partir de là, l'impact, il est limité en termes d'ombre pour les gens à l'extérieur, la même chose en termes des vues qui sont protégées.

**M. BRUNO BERGERON :**

1155 Mais à l'intérieur, c'est comment? Parce que le comité Jacques-Viger demande quand même une révision de ce qui est à l'intérieur du projet pour s'assurer qu'il y ait un éclairage adéquat pour les logements au cœur du projet. Est-ce que c'est quelque chose que vous avez examiné?

1160 **M. PIERRE BARRIEAU :**

Oui, je l'ai regardé, ce n'était pas le cœur de l'analyse, mais néanmoins, c'est quelque chose qui doit toujours être pris, effectivement, en considération, et ça peut être joué de différentes façons.

1165

C'est certain qu'on peut jouer avec les hauteurs, on peut jouer avec les marges de recul, mais on peut aussi jouer, entre autres, avec la réflectivité des matériaux, entre autres en allant avec des matériaux plus pâles

1170

Aussi avec l'aménagement au niveau du sol, il y a toutes ces stratégies en urbanisme, en architecture du paysage et en architecture qui permettent, du moins, partiellement, de pallier. Parce que ce qu'il faut comprendre ici, les bâtiments sont d'une hauteur, avec des marges qui ne sont pas les plus serrées, mais qui ne sont pas les plus grandes, non plus.

1175 **M. BRUNO BERGERON :**

Elles ne sont pas les plus serrées?

1180 **M. PIERRE BARRIEAU :**

C'est-à-dire que les bâtiments ne sont pas hyper serrés en termes d'ombre l'un de l'autre, il y a des marges qui sont quand même intéressantes entre les bâtiments, les distances...

1185 **M. BRUNO BERGERON :**

Est-ce que vous les connaissez, ces marges-là?

1190

**M. PIERRE BARRIEAU :**

Je vous dirais, je ne les connais pas par cœur, je n'ai pas la documentation devant moi, mais ce que je peux vous dire, c'est que les marges où on a, vont au-delà de la moyenne de ce qu'on voit sur les projets qui se font dans la région de Montréal actuellement.

1195

Ça ne veut pas dire que c'est parfait, mais je peux vous dire que par rapport à la moyenne des projets qui nous sont présentés...

1200

**M. BRUNO BERGERON :**

Ça veut dire que le 11 mètres qui nous est présenté dans le plan d'implantation qu'on nous a proposé, là, le 11 mètres face à face entre deux bâtiments, c'est la moyenne de ce qui se fait?

1205

**M. PIERRE BARRIEAU :**

Je vous dirais, ça va même au-delà de la moyenne de ce qu'on voit de projets similaires.

1210

**M. BRUNO BERGERON :**

11 mètres?

1215

**M. PIERRE BARRIEAU :**

Oui.

1220 **M. BRUNO BERGERON :**

Ah oui?

1225 **M. PIERRE BARRIEAU :**

Oui. Pour des projets avec des rues de ce genre, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1230 Merci, monsieur.

**M. PIERRE BARRIEAU :**

Merci. Vous aussi.

1235

**LE PRÉSIDENT :**

1240 Bonne fin de journée. Juste pour vous informer que nous n'allons pas prendre de pause. Il nous reste deux personnes, ce qui va nous permettre de terminer sans doute vers 20 h 30 à peu près.

Alors nous allons maintenant accueillir un autre citoyen, monsieur Bruno Collin.  
Bonjour, monsieur Collin.

1245 **M. BRUNO COLLIN :**

Bonsoir.