

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

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

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

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 13 février 2020 à 19 h
OCPM
1550, rue Metcalfe, 14^e étage

Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 13 FÉVRIER 2020

MOT DU PRÉSIDENT	1
------------------------	---

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

M. Ron Rayside, Rayside Labossière	4
M. Claude Marcotte, Carbonleo	21
M. Joël Coppieters	35
Mme Louise Constantin, FECHIMM	44
Mme Lisa Dick, citoyenne.....	55
Mme Ursula Eicker, Mme Carmela Cucuzzella, CERC/IDEAS-BE	59
M. Jean-François Lefebvre, Imagine Lachine-Est et Coalition Climat	72
MOT DE LA FIN	96

AJOURNEMENT

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Alors, si vous voulez prendre place, nous allons débiter. Bonsoir, good evening!

10 Je me nomme Bruno Bergeron et j'agis à titre de président de cette commission. Mandat qui me fut confié par la présidente de l'Office, madame Dominique Ollivier. Je suis accompagné par les commissaires, madame Danielle Landry, ici à ma droite et monsieur Jacques Internoscia ici à ma gauche, se joignent à moi pour vous souhaiter la bienvenue à cette nouvelle étape de la consultation publique en amont du Programme particulier d'urbanisme du secteur Namur-Hippodrome. Nous sommes appuyés par les analystes de la commission qui sont ici à mon extrême gauche, madame Élise Naud et monsieur Marc-André Lapointe. Ils sont les analystes de la commission.

15 La séance se déroulera en français, mais ceux et celles d'entre vous qui le souhaitent peuvent s'exprimer en anglais auprès de la commission. The meeting will be conducted in French, but anyone who will prefer to address the Commission in English may do so.

20 Nous accueillons ce soir les personnes et les organismes qui se sont inscrits pour exprimer leur opinion sur le futur quartier Namur-Hippodrome. Il est à noter que cette phase de la consultation se déroule entre les citoyens et la commission. Les représentants de la Ville ne participent pas à ces échanges. Nous tiendrons quatre séances d'audition des opinions. Il y en a une ce soir, une en après-midi demain ici et en après-midi et en soirée lundi de la semaine

25 prochaine. La semaine prochaine les auditions des opinions auront lieu à l'hôtel Roby Foo's dans l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce.

30 Nous entendrons une quarantaine de citoyens et des représentants d'organismes. La commission a reçu près de 35 opinions écrites additionnelles à celles qu'on entendra dont les auteurs ont préféré s'en tenir à une présentation écrite.

35 Je vous rappelle que les consultations de l'Office reposent sur le principe selon lequel les citoyens ont le droit d'être renseignés sur les projets susceptibles de modifier leur cadre de vie. Ils ont aussi le droit de faire connaître leur opinion dans le but d'éclairer et d'influencer les décisions des élus relativement à ces projets. Nos consultations se déroulent selon une procédure établie et les commissaires s'engagent à respecter un code de déontologie.

40 Quant au déroulement de la séance de ce soir, j'appellerai les participants selon l'ordre prévu à l'horaire. Nous allouerons une vingtaine de minutes à chacun et à chacune, soit dix minutes environ pour présenter leur opinion et dix minutes pour un échange avec les commissaires. Je serai aussi assez stricte aussi sur la durée compte tenu du grand nombre de personnes qui ont demandé à présenter leur opinion.

45 Je voudrais rappeler aussi à ceux et à celles qui ont déposé une opinion que les commissaires l'avons lue et analysée attentivement avant la tenue de cette séance de sorte que nous souhaitons vraiment que vous nous donniez l'occasion de vous poser des questions. Donc, on vous invite à présenter les éléments essentiels de façon à nous laisser le plus de temps possible.

50 Les opinions écrites et transcrites seront rendus publics sur le site Internet de l'Office le 18 février au lendemain de la dernière séance d'audition des opinions.

55 Une fois cette étape terminée, les commissaires poursuivront leur analyse de toute la documentation. Compte tenu de la quantité importante d'opinions verbales et écrites que nous avons à traiter et à analyser, nous prévoyons terminer la rédaction de notre rapport au printemps. C'est la présidente de l'Office qui remettra le rapport aux élus municipaux. Il sera rendu public dans les quinze jours suivants ce dépôt. Les décisions relatives au projet appartiennent aux élus, comme vous le savez.

60 Vous noterez la présence d'une sténographe, madame Cindy Lavertu qui est à mon
extrême droite et aussi les responsables de la sonorisation. On ne m'a pas donné les noms.
Alors, qui sont les deux personnes qui sont là. Je vais essayer de les avoir tantôt.

65 Comme pour la première partie de la consultation, tout ce qui est dit au cours de
l'audience est enregistré. La transcription des notes sténographiques sera accessible sur le site
Internet de l'Office dans une semaine environ.

70 Je veux aussi mentionner que la commission est soutenue dans son travail par monsieur
Gilles Vézina, qui est attaché de recherche et de documentation à l'Office et par nos préposés
qui sont ici à la porte d'entrée que vous avez déjà rencontrés, ainsi que madame Brunelle-Amélie
Bourque qui est chargée de la logistique.

La séance de ce soir devrait prendre fin vers 22 heures si tout se déroule comme prévu.
Nous prendrons une pause de 15 minutes à mi-parcours.

75 Enfin, comme vous le savez, la commission tient à ce que le climat demeure serein. Je
rappelle donc que les propos malveillants ou les interventions qui portent atteinte aux droits
fondamentaux ou à la réputation d'autrui ne seront pas tolérés.

80 Comme il est de coutume en matière de consultation publique, si pour une raison ou
pour une autre des inexactitudes se glissaient dans les propos qui seront tenus ce soir, les
représentants de la Ville pourraient user d'un droit de rectification que le président de la
commission peut leur accorder. Il s'agira, bien entendu, de rectifier un fait ou des données et non
pas d'émettre un commentaire ou une opinion.

85 Sans plus tarder, je vais inviter le premier invité qui est monsieur Ron Rayside.

M. RON RAYSIDE :

90

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

95

Bonsoir, Monsieur. Un instant, s'il vous plaît.

M. RON RAYSIDE :

100

En attendant le visuel, peut-être avant de commencer, on avait présenté un mémoire un peu conjoint avec la Coopération de développement communautaire qu'on appelle le volume 2. Et ça veut dire que c'est deux présentations séparément, parce que le CDC présente la semaine prochaine. Mais c'est vraiment une manière de les voir complémentaires autour du même mémoire. J'ajoute quelques éléments dans ce que je vais présenter maintenant. Je n'ai pas un texte, c'est plus le visuel.

105

Et peut-être avant de commencer, peut-être si je peux, est-ce que le visuel s'en vient? Si je n'ai pas de visuel, je suis un homme perdu.

110

Mais peut-être avant de commencer aussi, peut-être de féliciter la Ville pour tout l'envol de cette vision-là, la vision qui est présentée pour le développement de l'Hippodrome et ils ont présenté d'une manière très stimulante, comme une opportunité à ne pas manquer avec toute une notion de cohérence dans l'aménagement, le développement durable et l'ensemble. Ça fait que je voulais, même si on a des commentaires à dire, je voudrais quand même féliciter la Ville pour tout le travail qui est fait puis le lancement de cette consultation-là.

115

Peut-être juste, pas besoin du visuel pour l'illustrer, mais on avait déjà dit, on est impliqué avec la Corporation de développement communautaire depuis 2007. Mais le processus de consultation puis la réflexion autour de ce site-là date depuis 1991. Alors, ça fait quand même un

120 très long chemin, dont nous on a fait une partie du chemin, mais le CDC a fait encore un plus grand chemin.

LE PRÉSIDENT :

125 Peut-être juste nous dire en quoi votre présentation de ce soir va se distinguer de celle de la Corporation de développement communautaire qui vient la semaine prochaine?

M. RON RAYSIDE :

130 Mais c'est le même mémoire, j'ajoute quelques éléments de plus.

LE PRÉSIDENT :

135 O.K. Non, mais c'est parce que nous on a lu vos documents. On a des questions à poser. C'est-à-dire, c'est-à-dire à qui on pose les questions, est-ce que c'est à vous, est-ce que c'est à l'organisme? On ne peut pas poser les mêmes questions aux deux.

M. RON RAYSIDE :

140 Non, je comprends. Essaie les questions, si jamais je crois que c'est plus pertinent que vous posiez au CDC je vais vous dire, sinon je vais faire une tentative de réponse.

LE PRÉSIDENT :

145 Peut-être en attendant votre présentation, peut-être juste nous dire quelle était votre collaboration dans l'exercice que vous avez fait? Parce que vous, je pense que vous êtes un bureau d'architecture. Alors, c'était quoi votre contribution dans l'exercice qui s'est fait avec la Corporation de développement communautaire. Est-ce que vous avez une participation

particulière ou si vous avez assisté à l'ensemble? Est-ce que c'est un mandat qu'ils vous ont donné?

150

M. RON RAYSIDE :

Mais on n'a pas de mandat. C'était bénévole depuis 12 ans, 13 ans. Et c'est une application autour de l'ensemble de la réflexion. Parce qu'au début, le CDC se concentrait sur la question de logement social. On a amené toute la perspective, mais c'est un quartier complet qu'on développe, ce n'est pas juste un quartier résidentiel, avec tous les services de proximité, un genre de âme dans ce quartier-là, qu'est-ce que ça veut dire. Toute la question de l'entrée dans ce quartier-là à travers le smart center et il y a une importance. La cohérence avec le transport et puis la connexion avec Namur.

155

160

Ça fait que c'est tout un ajout de réflexion plus globale que, même si la partie centrale c'est les 2 500 logements sociaux, il y avait toutes sortes d'autres aspects pour compléter ou complimenter un peu cette vie de quartier-là, ce futur quartier là. Avec aussi une aide pour essayer d'estimer le nombre de logements possibles sur le territoire. On a fait un peu une pyramide d'âge. On était fortement impliqué dans l'organisation d'un forum citoyen avec le CDC, avec les ateliers puis expliquer qu'est-ce que ça veut dire la densité, qu'est-ce que ça veut dire les enjeux urbains, la concertations, une multitude de services publics.

165

Et depuis, toutes sortes de rencontres, des fois très locales, presque des assemblées de cuisine où on a assisté. Mais le grand forum, il y avait plusieurs d'autres présentations de 2017 à, je ne me rappelle jamais les dates. Ça fait que c'est une multitude d'actions d'une manière constante à travers ces années-là. Il n'y a pas un grand mouvement puis là, on est resté dans nos bureaux pour jouer avec les crayons. C'était quand même une implication très, très, très soutenue.

170

175

LE PRÉSIDENT :

180 O.K. Alors, je pense que votre présentation est prête.

M. RON RAYSIDE :

185 Bien oui, regarde ça. Oui, oui, oui. Mais j'ai déjà fait ça.

On voulait vous présenter, qui n'était pas dans le mémoire, mais c'est une carte qui est en évolution constante sur l'ensemble de l'Île de Montréal pour montrer la grande importance de certaines zones de développement. Il y a les milliers et les dizaines de milliers de logements qui sont en préparation, puis on voulait juste situer. Puis vous voyez, au coeur de l'île c'est tout le secteur de Blue Bonnets avec tous les autres projets autour.

190 Ça fait qu'on voulait juste mettre un peu en contexte qu'est-ce qui s'en vient sur l'ensemble de l'île, puis surtout sur le territoire qu'on appelle le grand centre-ville.

195 **LE PRÉSIDENT :**

Vous en prévoyez combien de logements dans le secteur? Vous l'avez là le 18 840...

M. RON RAYSIDE :

200 Oui. On l'a. Sur le 18 800 on a compté Blue Bonnets évidemment, le triangle, qu'est-ce qui était déjà fait, mais voir avec les prévisions, parmi les hypothèses. Puis les autres projets autour incluant au nord du métropolitain.

205 Ça fait que des fois les estimés tournent autour de 15 000 logements, des fois c'est 18, des fois c'est 20. Mais ça veut dire pour l'ensemble du secteur c'est un ajout à la population

assez spectaculaire. Vous savez qu'on parle d'une population possible autour de 30 000 personnes.

210 **LE PRÉSIDENT :**

215 Mais vous qui connaissez bien le secteur, qui avez travaillé avec l'organisme, parce qu'on le retrouve un peu moins dans votre opinion. C'est quoi l'impact de l'ensemble de ces 18 840 logements là sur les services qui existent dans le quartier et les services qu'on aurait à donner dans cette portion de territoire? Est-ce qu'on doit les retrouver entièrement sur le territoire de Blue Bonnets? Est-ce qu'il y a d'autres endroits dans l'arrondissement à proximité où les nouvelles populations ou les populations existantes pourront bénéficier de nouveaux équipements ou de nouveaux services.

220 Est-ce que c'est quelque chose que vous avez étudié aussi avec l'organisme?

M. RON RAYSIDE :

225 Mais étudier, certainement réfléchir, étudier en profondeur pas nécessairement. Mais c'est sûr qu'une population de 30 000 les services publics sont assez substantiel. Parce qu'on parle de peut-être d'une école ou deux, mais les prévisions pour le nombre d'enfants, quand on regarde le potentiel de population est beaucoup plus grand que ça.

230 On voulait réviser un peu une pyramide d'âge pour l'ensemble du secteur, mais on n'avait pas eu le temps de le faire. Mais il y a d'autres services publics qui sont les réseaux de santé, les CLSC, et les futurs centres récréatifs et les futurs besoins en culture. Ce n'est pas juste une école qui a un service public, il y a une multitude pour lequel on a très peu de prévision. Puis il faut dire que l'état est toujours très lent de prévoir d'avance sur les besoins pour l'ensemble des services publics.

235

LE PRÉSIDENT :

Mais dans votre réflexion vous n'avez pas pu avancer ce volet-là?

240

M. RON RAYSIDE :

Non, mais ça peut être une prochaine étape pour être précis. Parce qu'il faut presque réserver les pieds carrés en fonction de la faiblesse de l'état de prévoir d'avance. Parce que sinon on surveille puis il dit : « Il n'y aura plus de place pour une telle chose, plus de place pour une telle chose. » Ça veut dire qu'on parle des choses majeures. Puis Blue Bonnets comme c'est un terrain public, ça, c'est une chose, mais sur l'ensemble du territoire il faut vraiment avoir une étude sur les futurs besoins en services publics. Évidemment, les services de proximité s'ajustent avec le temps, mais pas les services publics.

245

250

Oui, c'est un élément important dans notre...

LE PRÉSIDENT :

Puis est-ce que l'arrondissement vous a signalé, c'est-à-dire les organismes de l'arrondissement vous ont signalé, par exemple que dans la partie existante du territoire, qui est un peu au sud de Jean-Talon. Est-ce qu'il y a déjà des demandes, des besoins qui ne sont pas répondus en matière de service?

255

260

M. RON RAYSIDE :

Je ne suis pas au courant.

LE PRÉSIDENT :

265

Vous ne l'avez pas?

M. RON RAYSIDE :

Non. Je ne suis pas au courant.

270

LE PRÉSIDENT :

On leur posera la question la semaine prochaine.

275

M. RON RAYSIDE :

Oui, oui. Mais il y a toujours les besoins évidents, la question de logement, évidemment.

LE PRÉSIDENT :

280

Oui, mais le logement induit nécessairement d'autres types de services.

M. RON RAYSIDE :

285

Oui, oui. Exactement. Je n'ai pas la réponse. J'ai une réponse approximative, mais pas la réponse précise.

290

La diapo c'est tout l'accès à la collectivité. Le monde va en parler beaucoup. Mais on voulait mettre l'emphase en ce qui concerne Blue Bonnets. C'est vraiment l'entrée via Jean-Talon. C'est vraiment l'axe Jean-Talon qui est vraiment, qui est le point d'accès principal. C'est vraiment l'entrée au quartier. Puis il y a tout un travail aussi à faire, évidemment c'est une propriété privée, mais avec le smart center, comment faire en sorte qu'on n'entre pas dans le site de Blue Bonnets via un centre d'achat. C'est quand même une considération importante en termes d'aménagement.

295

300 Mais aussi, le nord-sud, parce que le projet Royalmount, on peut imaginer qu'il y a un axe nord-sud importante, pas juste Décarie, mais peut-être nord-sud. Et comment ça se connecte puis la connexion des deux grands axes. Je ne parle pas de Cavendish, Cavendish aussi est nécessaire, mais lui c'est comme un équivalent d'une entrée de service. L'entrée, l'âme du quartier c'est vraiment Jean-Talon. Mais la jonction nord-sud avec Royalmount puis l'est-ouest avec Jean-Talon, c'est à travers un centre d'achat.

305 Le moins qu'on puisse dire, il faut avoir les discussions sérieuses avec le propriétaire du smart center pour voir comment est-ce qu'il voit l'avenir puis comment on peut l'influencer.

LE PRÉSIDENT :

310 Puis vous n'avez pas sur cette carte-là la proposition de l'arrondissement sur l'axe Cavendish. Est-ce que c'est quelque chose qui a été discuté pour vous?

M. RON RAYSIDE :

315 La proposition non, parce que les gens avec qui on travaille sont pour la connexion Cavendish, parce que pour le désenclavement en général. Mais ce n'est pas cette connexion-là qui donne l'âme du quartier. Mais c'est essentiel pareil. Ça veut dire que tout...

LE PRÉSIDENT :

320 ... Mais l'impact d'un boulevard Cavendish qui traverse ou pas le secteur Namu-Hippodrome, ce n'est pas une question qui a été posée?

325

M. RON RAYSIDE :

330 Mais c'est posé dans le sens qu'il ne faut pas qu'il y ait une contamination dans le site Blue Bonnets pour une circulation de camion ou pour une circulation de transit. En tout cas, c'est les soins qu'il faut apporter, mais c'était ça la nature des discussions à date.

335 C'est un peu la même chose pour Royalmount. Royalmount a tout un aménagement qui évite les camions en surface, mais les camions il faut qu'ils sortent quelque part, mais il ne faut pas qu'ils sortent sur le site, le site de Blue Bonnets. Ça serait un peu triste qu'on favorise un, mais on défavorise l'autre en conséquence.

340 Et il y a la question de l'entrée du site. On a mis juste une illustration puis dire : l'axe Jean-Talon il ne peut pas rester comme il est, c'est une catastrophe urbaine. Et l'entrée du site, oui c'est le smart center qu'il faut revoir une forme de configuration à travers le smart center. Mais aussi la traversée de Décarie, il faut vraiment faire quelque chose pour que l'entrée qu'on n'est pas en train de faire une petite passerelle par-dessus une autoroute, une des plus importantes au Québec.

LE PRÉSIDENT :

345 Honnêtement, c'est dans la présentation de la Ville aussi ou dans des documents, on a vu cette photo-là. Est-ce que vous croyez vraiment qu'on peut amener une végétation de ce type-là de chaque côté du boulevard Décarie avec les conditions hivernales, les conditions de pollution, de sol. C'est assez impressionnant qu'on puisse imaginer avoir des arbres de cette nature-là.

M. RON RAYSIDE :

355 Oui, mais maintenant dans certains toits verts on fait les arbres. Ça veut dire que peut-être pas les arbres de cette ampleur-là, mais on n'est pas dans la mesure de dire : on voulait

mettre... Ça veut dire, qu'est-ce que la photo dit, c'est qu'il faut faire quelque chose de majeur. Et surtout la largeur de la dalle et l'ensemble des voies de circulation qui tournent à gauche et à droite, Jean-Talon et Décarie, il faut vraiment trouver une solution en termes, d'abord de circulation. D'enlever le poids, ce qui traverse Jean-Talon, puis c'est un stationnement des fois Jean-Talon par-dessus Décarie. Et alléger la circulation de manière majeure. Après ça, comme on traite cette entrée-là, qui est l'entrée principale de la station de métro Namur vers le site de Blue Bonnets, et c'est un geste majeur qu'il faut poser. Mais la question d'arbres, je ne sais pas.

C'est sûr que c'est possible de faire quelque chose. La rangée de la dalle c'est l'élément le plus important. Et de dévier peut-être une grande partie de la circulation ailleurs.

La question de service public. C'était juste une illustration de ce qu'on avait parlé tantôt. Je n'ai pas besoin de le répéter. Mais l'importance de, oui l'ensemble des services publics, mais où on les place. Les services publics ne doivent pas être dans un coin du site. Ça doit être dans le meilleur endroit du site. C'est vraiment au coeur du quartier et il faut qu'il y ait un sens où ils sont placés, incluant les écoles.

Mais la grande possibilité de ce qu'on appelle l'utilisation des services. Un futur centre récréatif à côté d'une école, à côté d'une bibliothèque, c'est ça qui s'appelle la mutualisation. De les disperser un peu partout, mais des fois on perd une opportunité.

Peut-être un mot sur la question de gouvernance. Ça veut dire que c'est l'idée, puis le CDC va le soulever, une notion de gouvernance partagée avec l'arrondissement, la ville puis le milieu communautaire et peut-être d'autres milieux. Mais de dire comment est-ce qu'on peut à long terme suivre ce processus-là, pas juste la période de développement, mais aussi l'évolution du plan. Et pas juste pour un an ou deux, mais c'est - comme, je ne dirais pas pour toujours, mais ce n'est pas comme un mariage. Mais au moins pendant des années le développement jusque dans les années 30.

385 En fait, il y a aussi deux niveaux de gouvernance. Il y aurait la gouvernance partagée pour le site de l'Hippodrome, mais concertation beaucoup plus large que ça pour l'ensemble du secteur, puis on nomme un comité d'accompagnement. On avait déjà dit dans d'autres mémoires un super PPU. Mais comment est-ce qu'on peut suivre l'évolution de l'ensemble du secteur et non pas juste Blue Bonnets. Comme je dis, le nom peut changer, l'idée reste la même.

390 Ça, c'était pour la gouvernance partagée, un peu un diagramme, mais je pense que vous l'avez peut-être déjà dans le mémoire. Non, mais en tout cas, on va vous en...

LE PRÉSIDENT :

395 Non, mais c'est ça, par rapport à la gouvernance vous nous citez trois exemples, bureau de projet, Louvain, Ahuntsic et tout. On se demandait si vous aviez de la documentation sur ce qui se fait réellement. Parce que la seule connaissance qu'on peut en avoir, c'est ce qui est paru dans les journaux, mais sinon ce n'est pas nécessairement quelque chose...

400 **M. RON RAYSIDE :**

405 Mais on a un document spécifique pour ça. Il faut juste voir avec le CDC, mais on peut peut-être envoyer à la commission le document. Des fois on met les noms, mais on voulait le rendre un peu plus générique. Peut-être cette idée-là. Mais moi j'étais légèrement impliqué dans le projet Louvain, mais j'étais très au courant. Puis on a rencontré les gens de Louvain et d'autres puis on a initié d'autres processus de comité d'accompagnement nous autres même avec d'autres CDC. Ça veut dire on peut vous envoyer les documents si vous voulez, un peu connexe à ces démarches-là.

410 Et peut-être la dernière, ce qu'on appelle le comité d'accompagnement. C'est vraiment le regard en fonction de plusieurs villes. Puis dire, est-ce qu'il y a une manière de créer un mélange de société civile ou représentant ou je ne sais pas trop quoi. L'idée est vague. On était plus précis dans d'autres territoires de la ville. Et qui regroupe effectivement, pas juste la Ville de

415 Montréal, mais les deux arrondissements qui sont proches, Ville Saint-Laurent puis Côte-des-
Neiges, NDG. Et avoir une forme de réflexion une couple de fois par année ou plusieurs fois, de
suivre l'évolution et de voir justement, pas juste qu'est-ce qui manque sur le site de l'hippodrome.
Mais un peu de regarder comment l'ensemble du secteur va, entre guillemets, travailler
ensemble.

420

LA COMMISSAIRE :

Comme vous aviez une préoccupation très forte exprimée par rapport à l'inclusion
sociale. Est-ce que dans les documents que vous allez pouvoir nous envoyer, on va comprendre
425 un peu comment, justement cette structure de gouvernance peut permettre aux populations
elles-mêmes de faire entendre?

M. RON RAYSIDE :

430 Oui. Mais je dis oui. Je dis oui vite. Parce que je réfléchis en même temps. Mais on va
travailler là-dessus, oui.

LA COMMISSAIRE :

435 Ça serait très utile.

LE COMMISSAIRE :

440 Une question aussi. La diapo précédente. Est-ce que vous avez expérimenté à date cette
forme d'échange là avec les autres groupes. On voit les autres municipalités et
arrondissements?

445 **M. RON RAYSIDE :**

On n'avait pas expérimenté avec d'autres villes, mais on a créé avec le CDC Centre-Sud un comité d'accompagnement, organisation, société civile, en collaboration avec l'arrondissement. Et les promoteurs en développement autour de tous les sites de Molson, Radio-Canada puis le site de Prével, ça c'est en opération actuellement. On a de la documentation qui montre... Ce n'est pas la même situation que Blue Bonnets, dans le sens que c'est une série de propriétés privées, mais il y a les éléments qui ressemblent dans le sens que c'est plusieurs développements, en plus de qu'est-ce qui est vraiment la ville, de l'hippodrome.

455 Donc, si vous voulez on peut vous envoyer, on peut envoyer 150 documents si vous voulez, mais on peut peut-être limiter à ce qui vous intéresse.

LE COMMISSAIRE :

460 On en a déjà plus de 150.

M. RON RAYSIDE :

465 Non, non, je sais. Non, mais je ne voulais pas vous inonder inutilement. Et peut-être une des questions aussi, l'argent. À travers toutes les ambitions de la Ville qui sont, comme j'ai dit, un excellent point de départ, il faut que l'argent suive et il y a toute une inquiétude autour du partage Montréal-Québec, puis l'entente qui était signée. Il ne faut pas que les obligations de la Ville envers Québec nuisent à la possibilité de développer un projet exemplaire, dans quel sens vont les détails de cette entente-là.

470 Il faut vraiment être sûr que nos objectifs sociaux, nos objectifs en terme d'environnement agréable et une nouvelle forme de quartier qui donne exemple que le côté de l'argent tue, c'est quoi l'expression? Tuer l'œuf... En tout cas, il y a quelque chose par rapport aux oeufs puis comme tuer.

475 Et c'est la même pour tout le volet social, le logement social avec tous les objectifs de
développement durable. Le budget actuellement pour du logement social ne permet pas ça.
L'école à côté d'un centre récréatif, un genre de synergie entre plusieurs fonctions. Les règles du
ministère de l'Éducation ne favorisent pas ce genre de chose-là. O.K. Il faut juste, pas juste
480 l'argent, mais l'ensemble, les étoiles s'alignent pour que ça donne quelque chose dont on va être
fier.

Mais la question d'argent est hyper critique.

LA COMMISSAIRE :

485 Par rapport justement à l'occupation du territoire, vous avez noté ici dans le mémoire
qu'on devait éviter de placer des équipements collectifs, qui n'auraient pas trouvé leur espace à
l'extérieur du site de l'hippodrome. Vous vous souvenez de cette référence-là?

490 **M. RON RAYSIDE :**

Oui. Juste répéter encore.

LA COMMISSAIRE :

495 Bien, je peux le citer, ça va être plus simple alors. Vous dites :

500 *« Il faut cependant éviter que l'opportunité que représente le redéveloppement de
l'ancien hippodrome serve uniquement à y reléguer l'ensemble des équipements
collectifs qui n'auraient pu trouver leur place au sein des autres quartiers en
développement dans l'axe Décarie. »*

Vous pouvez commenter ça s'il vous plaît?

505 **M. RON RAYSIDE :**

Oui. C'est une notion parce qu'on en parlait beaucoup du besoin de logement social puis le site de l'hippodrome est une opportunité. Mais il ne faut pas qu'on voie l'hippodrome comme la solution pour les besoins sociaux, pour l'ensemble du territoire.

510

On pense que ce serait bon d'avoir un peu la mixité partout, incluant dans le projet Royalmount, incluant dans les nouveaux projets qui se font et non pas spécialiser le site de l'hippodrome pour les enjeux sociaux, ni pour les équipements collectifs.

515

Alors c'est dans ce sens-là qu'on dit : oui, l'hippodrome est une opportunité, mais ce n'est pas juste ça. Il faut prévoir aussi les services, une nouvelle forme de mixité, une nouvelle forme d'innovation, une nouvelle forme de ci et ça.

LA COMMISSAIRE :

520

O.K. Est-ce qu'on peut vous poser une question sur la question du verdissement?

M. RON RAYSIDE :

525

Oui.

LA COMMISSAIRE :

530

Vous l'avez abordée rapidement tout à l'heure. Puisque c'est un îlot de chaleur, quelle contribution le verdissement devra avoir pour la réduction justement de cet espace, de l'îlot de chaleur en fait, la production de...

535 **M. RON RAYSIDE :**

Mais il y a les choses plus évidentes que d'autres. Juste la réduction de la place de l'auto permet un verdissement beaucoup plus large, de ne pas avoir de stationnement de surface. Mais s'il y a un peu de stationnement, qu'il soit souterrain. Mais là aussi, les budgets de logement social doivent être capables de supporter, parce qu'ils ne supportent pas actuellement les stationnements souterrains.

540 Ça fait qu'il y a une notion de verdissement qui doit traverser l'ensemble surtout à la place, au moins une partie pour ce qui est pris pour l'auto. Mais là aussi le budget doit être capable d'accompagner cette approche-là du verdissement. Et le verdissement, ça veut dire qu'il y a un verdissement de base qui est un peu les arbres sur rue, les arbres dans les domaines publics, ça veut dire qu'il faut mettre le plus possible. Mais comme j'ai dit, oui c'est un enjeu important.

550 Puis les zones non constructibles à côté des voies ferrées, ça aussi c'est une opportunité de verdissement très important.

LA COMMISSAIRE :

555 Et est-ce qu'on devrait se doter de cible en fait?

M. RON RAYSIDE :

560 Ah bien oui. Je n'ai pas pensé, mais je pense qu'il faut adopter les cibles. Oui, effectivement, si on n'adopte pas les cibles... c'est un peu comme le plan national de développement durable, si on n'établit pas les cibles, on ne fait rien.

565 **LA COMMISSAIRE :**

Est-ce que vous avez des commentaires à ce sujet-là?

570 **M. RON RAYSIDE :**

Non, parce que je ne suis pas assez habile. Ça, c'est une autre chose sur laquelle il faut réfléchir. Parce que même un enjeu, souvent on trouve dans la ville historiquement les zones défavorisées puis ce n'est pas un grand complot national, mais des fois il y a certaines zones vraiment défavorisées et c'est là où il y a le moins d'arbres, c'est là où il y a le plus d'asphalte
575 c'est les environnements en terme de la canopée d'arbre le plus dur. C'est ça, il faut renverser un peu les choses. Ce n'est pas juste les parcs, mais c'est de verdir un peu partout.

LE PRÉSIDENT :

580 Merci beaucoup, Monsieur Rayside.

M. RON RAYSIDE :

J'avais une dernière diapo, mais il y a les recommandations. C'est ma dernière diapo.
585 Mais je ne lirai pas ça. Mais vous pourrez le lire quand vous avez un peu plus de temps.

Juste une dernière petite préoccupation. C'est que, et c'est juste une idée qui est venue après, puis pour l'hippodrome. Parce que c'est toute une question de l'analyse selon le sexe. Est-ce qu'on est capable de voir l'hippodrome, puis j'appelle ça la ville des enfants. Avec la
590 thèse, ce n'est pas nous qui l'a inventée, quand on fait un quartier en fonction des enfants, bien on satisfait le besoin de toutes sortes de monde, les personnes âgées et toutes sortes de choses, mais c'est quelque chose sur laquelle on voulait faire les recherches, d'ailleurs comme bureau.

595 Mais je la mets là, cette une préoccupation personnelle depuis à peu près 30 ans. Et je
l'ai mise là, parce que c'est une bonne manière de finir la présentation.

LE PRÉSIDENT :

600 Merci.

M. RON RAYSIDE :

Puis la dernière c'est merci. C'est ça.

605

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup, Monsieur.

610

M. RON RAYSIDE :

Ça va. Est-ce qu'il y a d'autres... parce que vous avez posé des questions...

LE PRÉSIDENT :

615

Non, ça va aller. Mais je pense que vous en avez eu assez. Je pense qu'on va garder les questions pour la Corporation développement Côte-des-Neiges.

J'appelle, la commission appelle monsieur Claude Marcotte de Carbonleo, s'il vous plaît.

620

M. CLAUDE MARCOTTE :

Bonjour.

625 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, Monsieur.

630 **M. CLAUDE MARCOTTE :**

Bonsoir, Monsieur le président, Madame la commissaire, Monsieur le commissaire. Merci de nous donner l'opportunité de s'exprimer sur le projet de Blue Bonnets, l'hippodrome.

635 Je ne suis pas ici pour présenter le projet Royalmount, évidemment. Vous avez vu notre mémoire.

LE PRÉSIDENT :

640 Oui, puis on apprécie beaucoup. On a des questions à vous poser. Mais comme on dit, on va se concentrer sur Namur-Hippodrome.

M. CLAUDE MARCOTTE :

645 Évidemment.

LE PRÉSIDENT :

Et de l'impact de... mais en tout cas, vous soulevez quand même plusieurs points.

650 **M. CLAUDE MARCOTTE :**

Oui. C'est ça. Puis on aura l'occasion. On a eu un processus - je fais un petit sommaire de quelques secondes - mais on a quand même eu un processus qui a été initié par l'administration Plante d'une commission de développement économique l'hiver dernier, et il est

655 sorti des recommandations. On a travaillé avec la Ville de Montréal pour bonifier le projet suite à ces recommandations.

On a tenu, par la suite, notre propre processus de rencontre avec les parties prenantes. En fait, généralement les gens qui ont déposé des mémoires. On a travaillé avec eux pendant
660 plusieurs mois. On a eu des dizaines de rencontres. Il y avait des groupes de travail. Donc, c'était une collaboration assez particulière avec ces gens-là. Et de là, on a bonifié le projet encore une fois sur la base de ce qu'on a entendu, sur la base aussi de nos évaluations du marché et des conditions générales de développement durable et autre.

665 Et on est à quelques semaines de dévoiler la version 2.0, on l'appelle comme ça, de Royalmount, qui est la nouvelle version. Donc, on a bien hâte de vous le présenter.

Donc, on a eu des commentaires intéressants de ces gens-là qui s'appliquent, non pas seulement à Royalmount, mais à l'ensemble du secteur. Puis c'est ça qu'on a tenté de vous
670 présenter et on pourra en discuter.

Si vous me permettez, j'ai une petite présentation. Je vais essayer d'aller le plus vite possible pour nous garder de la place pour les questions.

675 Je vais peut-être, ça va peut-être une minute, lire les deux, trois paragraphes d'introduction qui nous positionnent assez bien.

Nous sommes d'avis que tous les projets qui contribueront à revitaliser ce secteur, longtemps délaissé, doivent être élaborés dans une optique de complémentarité et ainsi viser
680 des objectifs communs. Chaque élément qui composera la mosaïque du grand secteur Namur–De la Savane est important et doit contribuer à l'essor de ce dernier. C'est en unissant nos efforts que nous pourrons contrer l'étalement urbain et faire de Montréal un milieu de vie encore plus attractif et dynamique pour les familles.

685 La mobilité doit être au coeur de nos priorités en matière de développement. Il faut que chaque développeur contribue à désenclaver le secteur en s'assurant que son projet puisse se connecter à son voisin et offrir aux résidents des options de transport qui leur permettent de circuler librement.

690 Nous devons inciter les usagers à revoir leur façon de se déplacer en favorisant les transports actifs, collectifs et durables. Le groupe de travail Namur-De la Savane, mandaté par le gouvernement du Québec sous madame Junca-Adenot a émis un rapport assez exceptionnel dans les mois qui ont suivi.

695 Au cours de la dernière année, Royalmount n'a cessé d'évoluer en réponse à ce que nous avons entendu des Montréalais, de différents intervenants et experts consultés, de même que des instances gouvernementales. Depuis mai dernier, nous avons mené une vaste démarche de participation publique dont les résultats s'avèrent fort constructifs et c'est ça, ce dont je vais vous parler dans quelques instants.

700 Nous reviendrons ensuite sur le rapport Namur-De la Savane, je pense que ça sera des éléments très importants dans tout ça.

705 Ensemble, nous avons une opportunité incomparable, celle de développer un secteur névralgique et sous-utilisé du centre de l'île et de le faire en innovant afin que ce développement urbain devienne une référence en la matière.

C'était un peu notre introduction du mémoire, mais je pense qu'il en dit long sur notre intention.

710 C'était une citation de madame Junca-Adenot dans son rapport. Bon, vous l'avez certainement vu aussi, la concrétisation du projet Royalmount oblige à agir et représente une excellente occasion stimulante de réfléchir et de proposer des conditions préalables à la requalification urbaine du secteur stratégique Namur-De la Savane.

715 Je vous ai parlé un petit peu du processus de consultation, j'y reviendrai pas. On a peut-être tiré, je ne sais pas, une dizaine de conclusions peut-être. On les a regroupées en six éléments particuliers lorsqu'on a entendu des gens et de ce que nos experts nous ont dit, évidemment on travaille avec les plus grands architectes à travers le monde, mais à Montréal aussi il y a une contribution exceptionnelle de grands bureaux en ingénierie et en architecture, en
720 urbanisme.

Et cette consultation-là avec les gens nous a permis de développer différents éléments. Clairement le verdissement est un élément qui ressortait. On a, au niveau de Royalmount, ce qu'on va dévoiler bientôt, une cité jardin verticale. On favorise la densité. Je pense que c'est la
725 façon de procéder. On a un boisé urbain. On a favorisé des espaces verts. On a un parc linéaire de 3.8 kilomètres.

Ce qu'il faut lire ici, c'est que les gens vivent de la nature. Ils se nourrissent de la nature. C'est évidemment un des plus grands îlots de chaleur à Montréal. Donc, on va contribuer de façon exceptionnelle et intensive à ramener la nature à Montréal et de permettre aux gens qui
730 vont fréquenter Royalmount d'en bénéficier.

La densification est encore là un moyen exceptionnel de freiner l'étalement urbain. L'ensemble du secteur Namur de l'hippodrome est au coeur de l'île, physiquement au coeur de
735 l'île. Et c'est une opportunité de freiner l'étalement urbain en densifiant le secteur autant au niveau habitations que de services.

Il y a évidemment le concept de densification aux abords de la station de métro. Je vais y revenir tantôt.

740 Le pôle civique ça nous a été aussi rappelé, de créer des espaces accueillants, espaces publics accueillants. De vraiment créer un milieu quatre saisons avec la mixité des usages autant au niveau des écoles, des pôles civiques, et cetera.

745

La mobilité. Évidemment, les petites lignes n'ont pas suivi la pointe de tarte. Un élément qui est intéressant, c'est le concept du TOD. Évidemment, on s'y inscrit totalement étant à proximité de la station De la Savane, à quelques mètres, quelques dizaines de mètres. Mais on a évolué du TOD au POD, donc du *Transit Oriented Development* au *Pedestrian Oriented Development*.

750

On a élaboré Royalmount où il n'y a pas de conflit véhicules et piétons. Ce qui est une... on vit avec maintenant, simplement de voir un petit enfant avec sa mère sur le trottoir avec un camion de Purolator qui vient livrer du Amazon Prime à quelques pieds.

755

On pense qu'on est dans l'air ou à un moment on doit aller ailleurs, et Royalmount veut en être une référence. Donc, la totalité du site il n'y a aucun véhicule qui croise le piéton. Tous les espaces sont publics, les rues sont publiques, mais piétonnes seulement. Les Piazzas, le parc linéaire, on a un parc linéaire de 3.8 kilomètres. Donc, évidemment y'a aucun véhicule. Donc, ça va être une des composantes importantes et ça a été soulevé.

760

Un autre élément important c'est clairement le développement durable. L'intégration de toits verts. Vous aviez une question à monsieur Rayside tantôt sur les façons de contrer l'îlot de chaleur. Bien, évidemment l'intégration des toits verts sur la totalité des bâtiments, d'aller vers une faible empreinte carbone, autant au niveau de la déconstruction, de la construction que de l'opération. Donc, Royalmount sera une référence en Amérique à ce niveau-là.

765

Il y a aussi une gestion responsable des matières résiduelles, gestion des eaux de pluie, la récupération des eaux, et cetera.

770

Au niveau de l'offre commerciale. Ce qui est important de souligner, on parle d'un large inventaire de commerces de proximité. Ça a été soulevé de façon fréquente de la part des résidents, des travailleurs du secteur, qui disent : « Bien, il n'y a pas de service. » C'est quand même un secteur industriel ou un secteur d'emploi important. Il n'y a pas de service ou très peu de service.

775 On parle de récupération des fuites commerciales. En fait, l'idée ici, encore là je me répète, le secteur est situé au coeur de l'île. Il y a des fuites commerciales importantes vers la Rive-Nord, vers la Rive-Sud.

780 L'avantage d'avoir un site urbain et central permet de limiter ces fuites-là, diminuer les transports en véhicule, diminuer les GES. Donc, il y a des conséquences favorables sur plusieurs éléments.

785 Donc, une des conclusions du rapport de travail Namur c'est d'assurer une meilleure mobilité pour l'ensemble du secteur.

Nous croyons qu'avec tous les projets de développement qui sont en cours et en processus de planification, il y a une opportunité à saisir. Et nous devons tous être partenaires dans la recherche de solutions viables et orientées vers les transports de demain. C'est pourquoi on est très heureux d'être ici ce soir et de pouvoir partager avec l'Office.

790 Si on regarde le secteur de Royalmount, vous voyez une vue un peu artistique de ce que pourrait être Royalmount d'ici 2030, 2033 avec l'ensemble des tours à bureaux, résidentielles et autres. Je ne veux pas m'attarder à ça. Je vais plutôt m'attarder à la connexion du secteur avec son voisinage.

795 Le premier élément au niveau de la mobilité est clairement la passerelle. C'est une passerelle entièrement intérieure, chauffée, et cetera. On a fait un concours architectural pour choisir son architecte. Ça va être un objet qui va être assez fascinant. C'est un objet de quand même de 25 M\$ qu'on paye entièrement et qui permet de connecter le site de Royalmount au métro De la Savane, au-dessus de Décarie. C'est un projet qui est approuvé par l'ensemble des entités, dont le ministère des Transports qui est rendu en PC-5, qui est l'étape définitive qui est l'acceptation des plans et devis de construction.

800

805 Donc ça, c'est un premier geste très important et on prévoit qu'au moins le tiers de la fréquentation du secteur de Royalmount se fera par le transport collectif dont la passerelle évidemment qui nous connecte à l'ensemble du réseau du métro à Montréal.

810 L'autre élément important, sur le site il y aura une navette sur le site qui va faire le trois, quatre kilomètres sur l'ensemble du site, une navette électrique, parfois autonome. On est en train de travailler avec des firmes...

LE PRÉSIDENT :

815 Je m'excuse, mais vous mettez énormément d'accent sur Royalmount puis vous avez dit que vous ne faisiez pas de présentation. Je me demandais si vous alliez aborder bientôt, disons les éléments de votre mémoire. Parce que là, on est carrément dans la présentation du Royalmount, qui est très intéressante. On a pu voir ça par Internet et tout. Mais nous ce qui nous intéresse ici c'est principalement les recommandations que vous faites par rapport à l'ensemble du secteur, disons le projet comme tel. Là, disons que ça ne fait pas partie de notre commission.

820 **M. CLAUDE MARCOTTE :**

825 Oui. Évidemment ça reste un joueur très important .C'est peut-être le tiers du redéveloppement de l'ensemble du secteur, si c'est pas la moitié, mais le prochain, j'y arrive un peu plus, je me rapproche de Blue Bonnets. C'est une discussion qu'on a eue avec le groupe de madame Junca-Adenot de vraiment trouver un mode de transport simple et actif qui permet de rattacher le secteur de Blue Bonnets, le secteur du triangle et le secteur de Royalmount par un transport sain, léger, sur les emprises existantes.

830 On ne s'embarque pas dans des histoires impossibles à faire, de la rue Devonshire à l'emprise de la conduite d'égout, l'emprise de 30 pieds qui circule nord-sud, qui connecte très bien. Le secteur de Blue Bonnets qui lui pourra profiter du secteur d'emploi, du secteur de service de Royalmount, de divertissement, et cetera. Et ce prolongement-là...

LE PRÉSIDENT :

835

Vous n'avez pas dans cette figure-là, disons le raccord de Cavendish. Est-ce que c'est quelque chose qui... parce que ça doit être assez important pour vous aussi?

M. CLAUDE MARCOTTE :

840

Oui. Le raccord de Cavendish c'est important pour nous. Je pense que c'est important pour tout le monde qui circule dans le secteur. Il faut comprendre que le raccordement de Cavendish, si on prend les orientations que la Ville de Montréal lui donne, c'est un lien plutôt pour la mobilité qui va favoriser la mobilité des gens, favoriser la mobilité des biens et des services, des biens entre autres, qui va désengorger en partie le secteur. Mais l'ensemble des études de circulation qu'on a faites avec nos collègues de WSP, ne présume pas que Cavendish sera fait dans le projet.

845

C'est important à faire, parce que Royalmount va être ouvert en 2022. Donc, deux ans et demi au mois d'août. Donc, il doit pouvoir fonctionner et avoir un impact marginal sur l'ensemble du réseau de transport. Donc, on ne pouvait pas le prendre en compte. Mais c'est clair que Cavendish est un moyen exceptionnel de faciliter la mobilité et le transport dans le secteur.

850

LE COMMISSAIRE :

855

Ce que vous montrez à l'écran, est-ce que c'est la boucle de transport que vous mentionnez dans votre mémoire?

M. CLAUDE MARCOTTE :

860

Oui.

LE COMMISSAIRE :

865

Est-ce que c'est un projet privé ou c'est un projet qui est en discussion?

M. CLAUDE MARCOTTE :

870

C'est un projet qui entièrement privé sur le site de Royalmount. L'ensemble...

LE COMMISSAIRE :

875

Non, mais tout ce qu'on voit là, qui va jusqu'au triangle et qui revient dans l'hippodrome, est-ce que c'est...

M. CLAUDE MARCOTTE :

880

Non. Ça, c'est pas privé. Le secteur qui nous concerne c'est vraiment sur le site. Les autres voies c'est les axes qu'on a développés avec la Ville de Montréal, avec le groupe de travail Namur. Donc, c'est une proposition qu'on a faite pour justement avoir un transport léger sur rail ou autrement, qui pourrait rattacher l'ensemble des secteurs, dont Royalmount.

LE PRÉSIDENT :

885

Dans votre mémoire, vous abordez le fait que la fonction résidentielle n'est pas encore assurée, c'est-à-dire qu'elle va réclamer une modification de zonage dans le secteur?

M. CLAUDE MARCOTTE :

890

Tout à fait. C'est Ville Mont-Royal évidemment qui devra donner le feu vert et démarrer le processus de modification de zonage, l'agglomération doit aussi procéder à la modification du

schéma. Donc, c'est un processus qui est assez long, mais on a eu des discussions beaucoup dans la dernière année avec Ville Mont-Royal. C'est évidemment leur décision d'aller de l'avant.

895

On a eu des discussions avec la Ville de Montréal. D'ailleurs, la discussion sur le résidentiel a été initiée par l'administration Plante à l'époque. Donc, on a travaillé dans ce sens-là.

900

LE PRÉSIDENT :

Il y avait une autre question. C'est de modifier un zonage d'affectation industrielle, peut-être qu'il y avait déjà commercial. Je n'ai pas lu le zonage de Ville Mont-Royal, mais d'autoriser ce type d'usage là comme le projet, dans un parc industriel. Est-ce que ça n'aurait pas un incitatif pour favoriser de façon importante la requalification de l'ensemble du parc industriel?

905

M. CLAUDE MARCOTTE :

Il y a déjà eu une requalification importante du parc. Alors, il reste une usine de production primaire qui est Kraft. Toutes les autres c'est des centres de recherche, de biotechnologie. Ville Mont-Royal a pris l'initiative d'en faire un quartier de design. Donc, on retrouve beaucoup... c'est à la limite du commercial, dans la partie centrale et sud du parc.

910

Il faut comprendre aussi que la Ville a pris la décision il y a quelques années par l'adoption du PPU de déjà amorcer une modification. Le parc industriel était en ralentissement assez important. Ils ont pris l'initiative d'élaborer un PPU qui est finalement le projet Royalmount. Donc, il y a déjà eu un geste significatif de Ville Mont-Royal d'ajouter l'ensemble des fonctions, que ça soit le divertissement, l'hôtellerie, le commercial, le bureau...

915

920

LE PRÉSIDENT :

925 ... Sur votre terrain, mais je parlais dans l'ensemble du parc industriel. Parce que dans la
portion ouest, c'est vrai qu'il y a des entreprises de plus haute technologie, mais là où vous faites
la boucle, entre autres, c'est quand même des bâtiments industriels. Parce que la valeur du
terrain maintenant dans ce secteur-là a dû prendre un coût à la hausse de façon importante,
930 disons la valeur spéculative a dû sûrement influencer comme c'est arrivé ailleurs. Ça ne va pas
nécessairement induire un mouvement vers la requalification de ce parc industriel?

M. CLAUDE MARCOTTE :

935 Oui. Il va y avoir un mouvement de requalification. Juste une précision là, le projet
Royalmount c'est la partie en haut en couleur, il faudrait peut-être que je recule.

LE PRÉSIDENT :

940 Ça va. Je voulais poser la question.

M. CLAUDE MARCOTTE :

945 Mais non, vous avez raison. Il y a une décision de Ville Mont-Royal de repositionner ces
fonctions sur l'ensemble du territoire ici, comme je disais. Le PPU en est un, mais notre
demande se concentre essentiellement au projet Royalmount et je doute que ça soit étendu à
beaucoup plus large que le PPU.

LE PRÉSIDENT :

950 Non, mais si on passe d'une planification à moyen terme, on passe que ça... Est-ce que
vous n'êtes pas d'avis aussi que ce secteur-là va être à requalifier aussi. Parce que c'est quand
même des bâtiments industriels, disons qui datent de peut-être 50, 60 ans maintenant.

M. CLAUDE MARCOTTE :

955 Je pense que dans l'axe nord-sud, si on regarde le nord est en haut sur la planche, vers
Royalmount, il y a aura certainement une transformation dans le temps, dans les 10, 15, 20
prochaines années. Je pense que la partie ouest du parc industriel est assez solide avec les
nouveaux bâtiments qui sont installés. C'est sûr qu'il va y avoir des déménagements, comme
960 Molson a quitté Montréal ou d'autres entreprises, vers des situations qui sont plus favorables. Il
va y avoir des changements dans le temps, je pense que c'est naturel.

LE PRÉSIDENT :

965 Il y a plusieurs organismes qui suggèrent par exemple un mode de gouvernance pour
l'ensemble de la planification du secteur. Le fait que vous êtes dans une autre municipalité, est-
ce que c'est possible, parce que monsieur Rayside en parlait tantôt. Est-ce que c'est possible
qu'il y ait quand même des pourparlers qui se maintiennent, disons avec l'ensemble des acteurs
ou c'est une utopie?

970 **M. CLAUDE MARCOTTE :**

Ah non, c'est pas une utopie. On est en contact avec l'ensemble des acteurs nous-
mêmes, actuellement, que ça soit du gouvernement provincial, à la Ville de Montréal qui,
évidemment contrôle 83, 85% de l'agglomération. Donc, c'est clair que c'est une discussion qui
975 est beaucoup plus large que le secteur de Royalmount ou Ville Mont-Royal.

LE PRÉSIDENT :

980 Dans votre rapport, vous parlez d'un projet éco innovant, puis vous parlez d'une boucle
énergétique fonctionnement à l'hydroélectricité. C'est laquelle? Est-ce que c'est une nouvelle
technologie qu'on ne connaît pas?

M. CLAUDE MARCOTTE :

985 Non. Ce n'est pas une nouvelle technologie. J'ai même un petit, je pense que j'ai une petite image de ça quelque part dans mon affaire. Attendez, je vais y aller.

LE PRÉSIDENT :

990 Parce qu'on se demandait si ça ne pouvait pas être inspirant pour...

M. CLAUDE MARCOTTE :

995 Le concept de la boucle d'énergie on l'a retenu la première journée où on a commencé à planifier Royal Mount, de façon à partager, à diminuer l'empreinte carbone du projet, de façon à partager l'énergie entre les différentes fonctions. On a fait un premier choix, c'est d'aller avec l'électricité. Je vais revenir avec Blue Bonnets.

1000 On a choisi d'aller avec l'électricité plutôt que l'énergie fossile. On a décidé d'aller avec la boucle d'énergie parce que le volet un peu plus central du site est climatisé de façon générale. Donc, on partage avec les bureaux, l'hôtellerie éventuellement la charge d'énergie. Donc, on a vraiment une approche très, très responsable à ce niveau-là.

1005 Et pour revenir à votre question. Cette boucle d'énergie là avait aussi été regardée il y a très longtemps au niveau de Blue Bonnets. Comme c'est un site qui est à proximité, cette boucle d'énergie là, ce concept-là qui est assez simple en fonctionnement pourrait être étendu vers Blue Bonnets si Blue Bonnets adoptait la même technologie.

1010 D'un autre côté on va encore un peu plus loin. On va vers la géothermie aussi. Donc, c'est un élément complémentaire à la source d'énergie d'électricité qui est une énergie renouvelable à 99%.

LE PRÉSIDENT :

1015 D'accord. Est-ce que vous auriez autre élément. Sinon pour nous, nos questions, ça va aller.

M. CLAUDE MARCOTTE :

1020 Ah, je pourrais vous en parler pendant des heures, mais on va se garder une petite gêne.

LE PRÉSIDENT :

1025 J'en doute pas, j'en doute. Je vous remercie beaucoup, Monsieur Marcotte.

M. CLAUDE MARCOTTE :

C'est gentil.

1030 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, la commission appelle monsieur Joël Coppieters.

M. JOËL COPPIETERS :

1035 C'est en fait un vieux nom flamand. Mon père était Belge.

LE PRÉSIDENT :

1040 D'accord.

M. JOËL COPPIETERS :

1045 Le document que je vous ai fait parvenir était en fait une première ébauche. On a rajouté deux ou trois éléments importants. J'ai une présentation d'à peu près six minutes. Je vais passer à travers et puis ensuite vers vos questions.

1050 Juste pour vous situer un peu et puis comme on dit en anglais : « Now for something completely different ». Je suis pasteur de l'Église presbytérienne Côte-des-Neiges sur chemin de la Côte-Saint-Catherine. Depuis 1864 on est au service de la communauté. On fait couramment banque alimentaire d'urgence, une action d'urgence en insalubrité. Accueil et soutien des immigrants et des réfugiés, un soutien pratique à des aînés isolés et on est membre actif de la table ronde contre la pauvreté.

1055 La population qu'on dessert est une population vulnérable sur tous ces éléments, financièrement, autrement, âge et puis on estime que leur voix doit être entendue.

1060 Il y a quatre contributions possibles du projet Namur-Hippodrome au logement social pour nous. Le premier, c'est de nous forcer à faire le deuil de ce qu'on appelle le « big fix ». Jusqu'à date nos efforts d'un logement social me rappellent un peu les familles avec lesquelles je travaille, qui sont dans des difficultés financières, ils s'endettent de plus en plus au jour le jour. Mais ils attendent que l'oncle riche décède, de trouver le billet de loterie gagnant ou de trouver la grosse promotion le « big fix ».

1065 Et depuis des années dans le domaine du logement social c'est ça qu'on attend. On cherche les gros terrains, les gros développements, les gros projets en essayant de s'en sortir. Le résultat c'est qu'on compte maintenant 22 000 familles qui sont sur la liste acceptée dans le programme pour lesquelles on n'a aucun logement. La liste d'attente va jusqu'à huit ans.

1070 Pour certains dans le domaine, le terrain Blue Bonnets c'était le dernier « big fix », mais la réalité des chiffres est brutale. Même si le terrain complet était voué à du logement social, on

arriverait à peine à fournir les besoins pour une année sans parler du rattrapage de la liste d'attente qui est encore là.

1075

Pour nous le « big fix » est mort. Mais pour plusieurs d'entre nous c'est un deuil heureux parce qu'on se doutait depuis bien longtemps qu'il y avait des problèmes avec le « big fix ». Dans mon travail paroissial sur le terrain dans Côte-des-Neiges, la condition délabrée des taudis de propriétaires crapules sans conscience m'enrage, mais je pleure quand je vois la condition des logements sociaux qui sont déjà là, qui sont mal entretenus.

1080

Après avoir réussi de peine et de misère à trouver les fonds pour construire les nouvelles bâtisses, on n'arrive plus à les entretenir. Et l'argent pour bâtir les nouveaux terrains c'est la partie facile, c'est sexy, c'est les pelles dorées, les médias sont là, on en parle dans les journaux, ça achète des votes. Mais l'entretien après qui n'est pas fait, ça, c'est plus difficile.

1085

La majorité des grandes villes Nord-Américaines en fait ont laissé tomber l'idée des grands mégaprojets ou on entasse les familles dans le besoin. La littérature américaine en Amérique du Nord et les films parlent de la difficulté *of growing up in the projects*, à New York, à Chicago à Boston.

1090

Mais l'attrait du « big fix » reste. Parce qu'on est tellement dans le trou de 22 000 familles, on veut s'en sortir à coup de 2 000, 3 000, 4 000 logements. L'économie bat son plein. Les finances publiques sont à leur néant depuis des décennies et ça ne va pas s'améliorer avec le vieillissement de la population.

1095

On a déjà une bonne volonté aux trois paliers du gouvernement, au fédéral, au provincial, au municipal et on est devant un des plus grands terrains qui restent encore à développer et s'adonne à être dans un des arrondissements qui a le plus besoin de logement social.

1100

Et même dans cet alignement parfait des planètes, on n'arrivera à peine à fournir 1 000 peut-être 1 500, peut-être 2 000 logements sociaux abordables.

1105 Pardonnez la parodie de la vieille chanson : « *But if we can't make it here, we can't make it anywhere.* »

1110 Pour moi, il serait d'une douce ironie que la plus grande contribution du projet Namur-Hippodrome au logement social sera justement le fait qu'il ne fera pas de grandes contributions au logement social et qui va nous forcer à revenir sur terre. Et j'espère qu'avec le mouvement des grosses machines sur le terrain Blue Bonnets qu'une des choses qui va être enterrées ça va être notre espoir du « big fix ».

1115 Deuxième contribution qu'on espère, que le projet Namur fera en logement social, c'est qu'on espère qu'il ne contribuera pas à l'augmentation des taxes.

1120 Dans les royaumes du sud-est d'Asie, les éléphants blancs sacrés étaient utilisés par la royauté pour vanter leur richesse, mais aussi pour freiner les autres familles bien nanties desquelles ils s'inquiétaient. Un éléphant blanc sacré était donné en cadeau et il ne pouvait pas être tué et ne pouvait pas être mis au travail. Il fallait le nourrir, le loger, en prendre soin sans gain en retour. Le cadeau pouvait en fait vouer une famille à la destitution financière très rapidement.

1125 Le terrain Blue Bonnets est un cadeau pour notre arrondissement, si bien géré, il pourrait avoir un effet productif sur le *bottom line* de la Ville et de l'arrondissement du point de vue financier. Mais en voyant la liste des mesures de rêve qu'on imagine pour le site, plusieurs d'entre nous, nous inquiétons qu'il va coûter plus d'argent qu'ils n'apporteront dans le portefeuille public.

1130 Il serait regrettable que ce projet devienne un autre éléphant blanc olympique pour les contribuables. L'endettement grandissant de notre métropole et l'augmentation de taxes

prononcées dans le budget 2020 de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce sur les bâtiments à logements multiples ou avec des familles les moins nanties de notre arrondissement montrent tous deux une tendance inquiétante.

1135

Avons-nous ici un autre trip d'égo qui sera ensuite financé par les contribuables pour des décennies à venir?

1140

Pour plusieurs, il est déjà beaucoup d'accepter que nous n'utilisions pas une grande partie du site Blue Bonnets pour améliorer la situation en logement social. Il serait d'ajouter l'insulte à l'injure si en plus ce projet de rêve contribuait à réduire l'accessibilité en augmentant encore plus les taxes sur les logements sociaux qui sont déjà disponibles dans l'arrondissement.

1145

En tant que citoyen pour la voix des plus vulnérables, on exige un contrôle serré des dépenses du projet, des rapports clairs sur les bénéfices ou la perte financière que ce projet apportera à l'arrondissement, à la Ville et l'impact qu'il aura sur les contribuables qui, dans certains cas payent déjà plus de 50% de leur revenu simplement pour se loger.

1150

Troisième contribution qu'on espère que le projet Namur amènera au logement social. On espère qu'on va explorer de nouvelles sources de revenus pour la Ville. Dans la course vers l'équilibrage des budgets, tout le monde pète vers le bas.

1155

Au bas de l'échelle, nos villes portent une partie grandissante des dépenses tout en dépendant essentiellement qu'une seule source de revenue, les taxes foncières. Un phénomène qui complique l'accès à la propriété pour tout le monde, mais qui rend les choses les plus compliquées pour ceux qui sont déjà étouffés par le coût de leur loyer.

1160

Les discussions sur les changements qui doivent être apportés au financement de nos métropoles perdurent et nos petits-enfants en verront peut-être les conclusions. Mais d'ici là, il est urgent que les métropoles prennent les approches créatives pour trouver elles-mêmes de nouvelles sources de financement.

1165

Or, avec ce projet d'envergure et novateur tel que celui-ci, il devrait y avoir des moyens d'essayer de nouvelles méthodes, des nouvelles approches. Normalement, lorsque les terrains seraient vendus, les profits iraient à la Ville de Montréal, dans ce cas-ci ils seront partagés avec la province qui voudra dire qu'il y aura une tentation beaucoup plus forte de recouvrir les coûts en augmentant les taxes foncières sur les terrains.

1170

Mais si on veut faire de ce terrain un lieu d'essai pour plusieurs approches novatrices, d'espaces partagés, de mobilité active, de services communautaires, il nous semble que ce contexte inhabituel se prêterait aussi très bien à l'essai de nouvelles sources de revenus pour la Ville, pour recouvrir certains des coûts qui seraient autrement à la charge entière des contribuables fonciers.

1175

Quatrièmement. On espère qu'on va pouvoir rétablir des nouvelles formes de collaboration incitative avec des développeurs immobiliers.

1180

Dans nos efforts pour créer plus de logements sociaux, nous avons jusqu'à date utilisé une approche punitive avec les développeurs. Ce genre de démarche les rend hésitants et a un effet de frein sur le développement et la création de richesses dans la métropole. Il faudrait essayer des moyens incitatifs comme le font maintenant plusieurs autres grandes villes.

1185

Au lieu de pénaliser un développeur par exemple, en lui disant qu'un des quatre étages qu'il peut construire doit être voué au logement abordable qui grugera son profit, on lui permet d'ajouter un cinquième étage qui sera lui, voué au logement abordable tandis qu'il récoltera le plein profit sur les quatre étages qu'il a déjà planifiés.

1190

Si ce projet Namur-Hippodrome est bien conduit, il devrait susciter l'intérêt de plusieurs développeurs immobiliers. Pourquoi ne pas donner un peu de liberté aux développeurs pour rêver avec nous sur ce site novateur en échange d'une collaboration active sur d'autres sites de différentes tailles, ailleurs dans l'arrondissement. Il est certain que comme la majorité d'entre nous, les développeurs immobiliers vont préférer les carottes au coup de bâton.

1195 Je suis peut-être trop optimiste, mais je ne crois pas que nous avons un seul petit pain qu'on doit à tout prix s'arracher l'un l'autre. Travaillons ensemble pour agrandir la tarte pour tout le monde. Rêvons un peu pour le progrès vers une ville meilleure, pour le profit des développeurs qui avancent notre économie pour créer un projet duquel nos petits-enfants seront fiers et dont ils n'auront pas à payer la facture et pour les familles dans tous les paliers de revenus qui ne demandent que de pouvoir bien se loger dans une ville où il fait bien vivre.

1200 Merci.

LE PRÉSIDENT :

1205 Merci beaucoup, Monsieur. Vous abordez la notion du 22 000 logements. On comprend que c'est à l'échelle de la Ville de Montréal. Pour le secteur Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grace vous l'évaluez à combien?

M. JOËL COPPIETERS :

1210 Pour le moment, on est à peu près à 4 000 quelques familles. Ça, c'est des familles qui sont acceptées dans le programme, qui sont en attentes. Et il y a beaucoup d'autres familles qui sont en attente d'être accepté dans le programme et il y a tout le *underground*. On a le même problème quand on compte les sans-abris. Il y a le chiffre officiel et il y a tous les gens qui font du *coach surfing*, qui habitent à quatre familles dans un appartement. Ça fait que le 22 000 c'est les familles officielles. Dans Côte-des-Neiges NDG on parle de 3 800, 4 000, 4 200.

1215 **LA COMMISSAIRE :**

1220 Dans un autre mémoire, quelqu'un a attiré l'attention de la commission sur la présence d'itinérants ici à Montréal. Vous venez de noter le problème qu'on a effectivement à les démembrer. Les dénombrer, pardon.

M. JOËL COPPIETERS :

Parfois le feeling est le même.

1225

LA COMMISSAIRE :

Oui, c'est vrai. Mais ceci dit on retourne sur le terrain de Côte-des-Neiges, est-ce qu'on peut avoir une idée de la présence effectivement de gens sans abri? Est-ce qu'on a une idée de comment ça se manifeste aussi sur le terrain ce problème-là? L'intention étant d'avoir une meilleure évaluation des besoins.

1230

M. JOËL COPPIETERS :

Le décompte officiel avait dit qu'à Côte-des-Neiges il y en avait trois sans-abri. Écoutez, j'en connais 20. Alors, si les dénombreurs m'avaient parlé, j'aurais pu les introduire aux 20 sans-abris que je connais.

1235

Et c'est toujours la difficulté. Dans la difficulté financière, les gens deviennent extrêmement créatifs. J'ai une dame qui n'est pas sans-abri, qui habite dans la bâtisse juste à côté de l'église, elle a des revenus tous les mois de 1 147 \$, son loyer pour un et demi dans un sous-sol vient d'augmenter à 862. Elle n'est pas sans-abri, mais elle a une marge de manoeuvre de 320 \$ par mois.

1240

À nos yeux, c'est un problème aussi grave presque d'être sans-abri. Dans la majorité des mois sans l'aide de l'église et d'autres bénévoles dans notre communauté, elle devrait faire un choix entre se nourrir, ses médicaments, sa passe d'autobus.

1245

C'est la quantité de gens non seulement qui sont sans abri, mais qui sont juste sur le bord, en précarité.

1250

LA COMMISSAIRE :

Merci.

1255

LE PRÉSIDENT :

On apprécie beaucoup... vous avez une autre question?

1260

LA COMMISSAIRE :

Oui. Vous avez parlé des initiatives de financement qui devraient se développer, des nouvelles approches de développement. Avez-vous des sources d'inspiration, des modèles justement, des approches que vous avez vues en action ailleurs, qui pourraient effectivement servir de base?

1265

M. JOËL COPPIETERS :

Dans d'autres paliers du gouvernement, quand il y a des grands projets, le gouvernement reste actionnaire dans le projet et partage les profits. J'aimerais bien voir dans un projet comme celui-là, la Ville de Montréal au lieu de simplement vendre tous les terrains, sans défaire, de travailler avec les développeurs, rester actionnaire avec un intérêt pécunier, financier dans le projet.

1270

S'il y a des actionnaires qui vont se remplir les poches à coup de milliard, ça serait bien qu'une partie des revenus reviennent aussi à la Ville. Et de plus, dans ce cas-ci, parce qu'à la vente, si j'ai compris, on partage les profits 50/50 avec la province. Ça serait bien peut-être de rester actionnaire. Avec ça, c'est une approche parmi d'autres.

1275

1280

LA COMMISSAIRE :

Merci.

1285

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup, Monsieur. La commission appelle madame Louise Constantin de la FECHIMM.

1290

Mme LOUISE CONSTANTIN :

Bonsoir, Monsieur le président, Madame, Monsieur les commissaires. Alors, je vous remercie de nous accueillir j'allais dire une nouvelle fois. Cette année ça a été assez riche, c'est notre huitième mémoire que nous présentons. Et nous en avons présenté un autre cet après-midi à la Ville de Montréal.

1295

Alors, je fais appel à votre indulgence peut-être que le temps que nous avons ne nous permet pas toujours d'aller nécessairement en profondeur, mais comme il y a plusieurs intervenants je pense que nos lacunes pourront être complétées par d'autres.

1300

Vous connaissez la Fédération. Donc, la Fédération a été constituée par 20 coopératives en 1983, maintenant elle en compte 480 sur le territoire de l'agglomération Laval, les Basses-Laurentides et une partie de Lanaudière. Naturellement, la Fédération elle est un regroupement qui offre des services à ses membres, des services classiques, formation, aide à la gestion, regroupement d'achats et agit aussi comme porte-parole.

1305

Comme vous avez lu notre mémoire, j'ai essayé de m'en tenir aux points assez fondamentaux. En fait, ce qui nous frappe beaucoup, parce que comme je le disais, on a participé à plusieurs consultations le PPU des Faubourgs, Bridge-Bonaventure et d'autres

1310

quartiers. Montréal est en pleine transformation. Et la plupart des sites maintenant qui sont en requalifications ou vacants sont en train d'être développés.

1315 Mais ce qui nous frappe c'est que, curieusement ça se fait d'une certaine façon en silo, c'est-à-dire chaque site a son plan et on dirait qu'il n'y a pas de vision d'ensemble, non seulement pour l'ensemble de Montréal, mais aussi souvent pour les quartiers environnants.

1320 Je vais être un peu en contrepoint avec l'intervenant précédent et peut-être même Ron Rayside. Nous, en fait, on maintient la demande dans chaque consultation que quand il y a des terrains publics, ils devraient conserver une vocation publique. Et dans ce sens-là, ce que nous revendiquons c'est 100% de logements sociaux.

1325 Ça peut sembler extravagant, mais quand il y a eu des forums, les deux rencontres de préparation, vous faites venir des représentants Européens, Français qui nous exposent jusqu'à quel point l'état en Europe est très interventionniste et où il y a des programmes beaucoup plus audacieux qu'ici, et une volonté beaucoup plus ferme de développer du logement social.

1330 Vienne à 60% de son parc immobilier qui sont des logements sociaux et publics. Alors, quand nous on demande que dans des quartiers bien limités on en profite quand c'est des secteurs publics de justement utiliser ces secteurs-là pour compenser, parce que je crois que le pourcentage de logements sociaux au Canada est de seulement 4%.

1335 Alors, si ça semble extravagant de demander 100%, 6 000 logements sociaux ici, je me demande où est l'extravagance. C'est peut-être une des dernières chances pour la Ville où on est en ce moment en pleine crise, où on cherche toutes sortes de solutions pour trouver le moyen de régler cette crise-là. Il nous semble la solution est évidente. La Ville ici est de plein droit.

1340 Moi, l'expression de plein droit, maintenant ça me hérissé chaque fois que je l'entends, parce que ça nous est souvent servi comme, bon je ne dirais pas ça dans un sens négatif, mais

1345 explication, justification quand la Ville dit : « On ne peut pas forcer un entrepreneur à faire du logement social, parce qu'il est de plein droit. » Bien ici, la Ville est de plein droit. Donc, elle peut, elle a des ambitions, elle a des projets de 12 000 logements sociaux, elle a un terrain qui lui appartient. Quand on parle de logement social, évidemment on parle d'une diversité de type de tenure aussi et de ménage. Alors, pour nous là, ça serait une chance à ne pas laisser passer.

1350 L'autre élément que je mentionnais et puis dans d'autres mémoires, notamment, vous allez dire curieusement le mémoire sur le racisme et la discrimination. C'est que ce qui se passe en ce moment, les terrains qui sont en redéveloppement comme Bridge-Bonaventure ou le 1 000 l'Université de Montréal, ou ici, sont limitrophes à des quartiers populaires, des quartiers souvent avec des ménages à très faible revenu. Et curieusement, souvent des quartiers on trouve une proportion importante de personnes des communautés culturelles ou de l'immigration.

1355 Alors, les contreparties négatives que ces populations-là subissent sont multiples à la fois économique, mais aussi sur le plan de ce qu'on peut appeler une forme de discrimination systémique.

1360 Et encore une fois, on comprend mal pourquoi on a une vision en silo uniquement de ce quartier-là. Si on fait une intervention majeure dans un quartier en requalification, pourquoi ne pas élargir le cercle et en profiter justement pour améliorer, compenser les conditions de logement et de vie des quartiers limitrophes qui en ont besoin, mais qui en plus vont subir des préjudices importants.

1365 Une autre chose qui nous inquiète, évidemment on est en faveur du règlement de la Ville, le fameux 20-20-20. Mais ceci étant dit, j'ai été témoin d'une interprétation qui semble se généraliser de croire que le 20-20-20 s'appliquerait maintenant systématiquement partout.

Le 20-20-20 est conçu pour forcer les entrepreneurs privés à inclure du logement. Mais dans le cas où il n'y a pas de projet de promoteur où le terrain est libre, bien on n'a pas à se

1370 limiter à seulement 20% de logements sociaux. Ça, c'est une interprétation un peu inverse, je pense de l'intention.

Et je dois dire, que j'ai entendu les fonctionnaires de la Ville, de la direction de l'habitation expliquer ça, que s'il y a quelque chose à faire, on fait 20% de logements sociaux. Alors, j'ai dû
1375 lever la main pour rectifier et de dire que ce n'était pas le cas.

La mixité. Encore une fois et vous m'avez sûrement entendue le dire, quand on parle de mixité, en fait les logements sociaux, selon les programmes existants, sont déjà des programmes mixtes. C'est-à-dire qu'on ne sait pas si la Ville va maintenir la même formule
1380 qu'Accès logis Québec, mais en ce moment, Accès logis Québec qui est le programme qui contribue au développement de logements sociaux, en réalité il y a seulement 50% des logements qui sont sociaux, des logements qui sont subventionnés en fonction du revenu. Les autres logements, c'est le loyer qui est établi selon le loyer médian du marché.

1385 **LE PRÉSIDENT :**

Il est combien le loyer médian dans le secteur immédiat actuellement, est-ce que vous le savez?

1390 **Mme LOUISE CONSTANTIN :**

Là, je ne pourrais pas vous dire, je m'excuse. Mais ce qu'on constate c'est que ce loyer médian là, même maintenant, commence à être de plus en plus élevé.

1395 **LE PRÉSIDENT :**

C'est quoi l'impact, parce que dans certaines documentations on pouvait même parler de 1 000 \$ pour le logement médian. Donc, c'est quoi la cohabitation du logement social subventionné, donc les familles avec logement social subventionné, et les gens qui payent 1 000

1400 \$ par mois pour un logement dans du logement social. C'est-à-dire, au plan de l'organisation de la tenure même de la coopérative ou de l'OBNL, est-ce que c'est quelque chose qui est viable, socialement acceptable?

Mme LOUISE CONSTANTIN :

1405 C'est un, je dirais un phénomène nouveau, oui, 1 000 \$ dans Rosemont, dans des quartiers centraux maintenant ça peut être assez courant. C'est une inquiétude qu'on a, c'est-à-dire que ça crée, ça pourrait créer un clivage, donc deux catégories de ménage qui vivent dans un même immeuble et qui doivent collaborer pour gérer. Les anciens programmes, mais en fait,
1410 il n'y avait pas un...

LE PRÉSIDENT :

Un écart aussi important.

1415

Mme LOUISE CONSTANTIN :

Un écart aussi marqué. Nous, on croit qu'on devrait utiliser une autre formule pour fixer le loyer et que ce soit un loyer en fonction des revenus, non pas du loyer médian, mais du revenu médian. C'est-à-dire, si on est dans un secteur donné, si on veut que les gens qui vivent en ce moment aussi à Côte-des-Neiges puissent avoir accès au logement, bien, il faut peut-être penser à une autre façon de fixer les loyers.

1420

LE PRÉSIDENT :

1425

Puis ça, vous avez des formules qui sont déjà existantes ailleurs ou des modèles que vous pourriez suggérer?

1430 **Mme LOUISE CONSTANTIN :**

Bien, je pense qu'un des représentants de, je pense, Lyon, si je ne me trompe pas, avait amené justement des exemples. Il faudrait que je revoie encore sa présentation, mais ça m'avait frappé que ça... Et il parlait justement de façons de fixer les loyers en fonction de... Vous vous souvenez peut-être il y avait des catégories socioéconomiques.

1435

LE PRÉSIDENT :

Mais ça, on a accès à cette information-là. Mais je me demandais si vous-même vous aviez d'autres formules?

1440

Mme LOUISE CONSTANTIN :

On n'est pas allé...

1445

LE PRÉSIDENT :

Une chose dans votre mémoire qui m'a frappé, c'est, parce que je suis quand même, je commence à avoir des cheveux gris, c'est-à-dire le pourcentage de coopérative d'habitation. Vous indiquez dans votre rapport qu'il ne représente que 23,3% tandis que les OBNL sont de 30% et les HLM 35%. Qu'est-ce qui est le frein le plus important pour les coopératives. Parce qu'intuitivement j'aurais cru que la portion coopérative aurait été déjà, peut-être même plus que 30%, mais de voir qu'il y a comme un frein. Les argents viennent du fédéral et du provincial. Il faut qu'ils s'entendent entre eux, puis quand il y en a un qui décide de ne pas donner de sous, ça freine.

1450

1455

Comment ça fonctionne?

1460 **Mme LOUISE CONSTANTIN :**

Ah le fédéral et le provincial ne s'entendent pas encore. C'est vraiment un...

1465 **LE PRÉSIDENT :**

Parce que si on promet par exemple du logement social même 20%, mais partout, dans tous les quartiers de Montréal. Ça veut dire que, ça commence à constituer un nombre de logements sociaux qu'on n'aurait pas espéré il y a trois ans ou il y a cinq ans. Mais est-ce que c'est réaliste de penser qu'on pourrait avoir de ces paliers de gouvernement l'ensemble des
1470 argents nécessaire pour construire même les 20%?

Mme LOUISE CONSTANTIN :

Si c'est réaliste d'espérer ça?

1475

LE PRÉSIDENT :

Oui.

1480 **Mme LOUISE CONSTANTIN :**

Oui. Bien, en fait oui dans le sens qu'il y a une stratégie nationale du logement qui dort à Ottawa, qui attend. Bon, comme le seul endroit au Canada, au Québec où il n'y a pas eu d'entente conclue. Notre mairesse a fait des représentations importantes à ce sujet-là, lors de la
1485 rencontre de la Fédération des municipalités la semaine dernière.

Qu'est-ce qui freine les coopératives? Bien, moi, en fait je vais révéler mon âge, ça fait 40 ans que je suis dans le domaine et au début je travaillais dans un groupe de ressource technique et on ne faisait que des coopératives. Mais les programmes sont devenus tellement

1490 restrictifs, c'est tellement long à développer des projets. Vous avez vu peut-être La Montagne Verte qui vient d'aboutir après 10 ans d'effort.

Un OSBL ça peut être porteur par un petit groupe, un organisme. Donc, ça peut se permettre d'attendre, mais si on veut former une coopérative avec des gens, qui eux, 1495 s'impliquent, c'est le groupe porteur, c'est les gens qui vont vivre dans la coopérative. C'est très difficile de porter un projet comme ça pendant un 5, 10 ans. Ça, c'est un élément.

L'autre élément c'est qu'avec le règlement 20-20-20 souvent ça amène que ce sont les promoteurs qui eux deviennent un peu les artisans du développement et fournissent des projets 1500 clé en main.

Alors, encore une fois, c'est plus difficile pour un projet coopératif de s'intégrer dans ce modèle-là.

1505 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'à ce moment-là vous avez pensé à des nouveaux modèles ou des éléments qui pourraient justement améliorer le fait que ça réclame autant d'énergie, selon les formules 1510 traditionnelles. Est-ce qu'il n'y a pas des nouvelles formules qui pourraient permettre d'accélérer puis d'être des succès quand même?

Mme LOUISE CONSTANTIN :

Oui. En fait, il y a une formule qui existe dans la Loi des coopératives depuis quelques 1515 années, qui est la coopérative de solidarité. Donc, c'est une coopérative qui est un petit peu, qui peut ressembler à un OSBL dans le sens que les membres, ça peut être des groupes d'appui, des requérants et ça peut être des employés aussi.

Donc, ça peut permettre justement de...

1520 **LE PRÉSIDENT :**

D'accélérer.

1525 **Mme LOUISE CONSTANTIN :**

Oui. Soit d'accélérer ou d'être capable de soutenir les délais que ça prend pour réaliser des projets.

1530 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

LA COMMISSAIRE :

1535 Il y a une autre contribution que vous avez faite via votre mémoire, c'était en regard de l'inclusion sociale. Vous parlez donc, des principes d'accessibilité universelle et d'analyse différenciés selon les sexes qui devraient être appliqués à toutes les phases du projet.

1540 Est-ce que ce n'est pas de facto ce qui doit se passer quand c'est un projet de la Ville que ces principes soient mis de l'avant?

Mme LOUISE CONSTANTIN :

1545 C'est vous qui posez la question. Ça devrait être le cas, mais on constate que ce n'est pas encore entré tout à fait dans les habitudes. Alors, c'est la raison pour laquelle on revient à la charge à chaque fois.

1550 **LE PRÉSIDENT :**

Bien, quand vous dites que ce n'est pas appliqué, ce n'est pas appliqué dans les OBNL, dans les coops, dans le logement social ou vous parlez du logement privé? Quand vous dites que c'est pas appliqué, qu'est-ce qui n'est pas appliqué?

1555 **Mme LOUISE CONSTANTIN :**

1560 En fait, maintenant ça va être davantage appliqué, parce qu'avec le code du bâtiment il y a des normes qui doivent être respectées. Mais ceci étant dit, on regarde et là, on ne parle pas juste de logement.

1565 Encore une fois dans un autre mémoire on a montré des exemples où même avec des règlements, par exemple les commerçants ne sont pas tenus d'éliminer la fameuse petite marche, mais qui fait que ça empêche les gens d'avoir accès aux commerces quand il y a des rénovations. Bon, ici ça va être entièrement neuf. Donc, on peut espérer que le réflexe va s'appliquer, que partout dans le quartier il n'y aura pas d'obstacle et tout va être accessible.

1570 En même temps, une des raisons aussi qui milite en faveur du logement social, la Ville de Montréal a réalisé il y a quelques années, il y a trois ou quatre ans, une étude sur l'accessibilité universelle et c'est dans le réseau des logements sociaux où elle était le mieux respectée.

LE PRÉSIDENT :

1575 O.K.

LA COMMISSAIRE :

Merci.

1580 **Mme LOUISE CONSTANTIN :**

Je pourrais rajouter, nous aussi on est d'accord avec le comité mixte un peu à l'exemple de Louvain. Et rajouterais un argument, c'est qu'après-midi ils ont présenté un mémoire pour la politique d'action communautaire de la ville, dans lequel il est déjà prévu qu'il y ait ou en tout cas, la philosophie de la politique c'est d'avoir une plus grande participation du communautaire non seulement aux consultations, mais même à l'élaboration d'orientation.

Alors, encore une fois on espère que la Ville va parler à la Ville et va être cohérente aussi dans le projet ici.

1590

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

1595 **Mme LOUISE CONSTANTIN :**

Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

1600

Je vous remercie beaucoup, Madame. Alors, la commission va prendre un petit 10 minutes puis on va reprendre immédiatement avec madame Lisa Dick.

PAUSE ET REPRISE

1605

LE PRÉSIDENT :

La commission va reprendre ses activités. J'appellerai madame Lisa Dick, s'il vous plaît.

1610 **Mme LISA DICK :**

Bonsoir.

1615 **LE PRÉSIDENT :**

Good evening.

Mme LISA DICK :

1620 Good evening. Thank you. I speak English and it's also the first time I'm speaking in public. So...

LA COMMISSAIRE :

1625 Sure.

Mme LISA DICK :

1630 And actually, I am quite taken that this whole project is so large and so focused on housing. So, I think there's room for everybody.

So, hello. Good evening. My name is Lisa. I am here as a private citizen and I am also a dedicated member of Project Genesis, Housing rights committee.

1635 I am here because I feel that everyone has the right to housing. I don't have a big project to show you, it's just my own feelings and sentiment.

1640

It's 2020, so let's make it perfectly clear that this is the right time and it's a perfect vision that we have for Blue Bonnets to include social housing, as well as building condos and everything else. We want to be also included.

1645

Last year, I went with others of the group where we met with a city councillor of Côte-des-Neiges in Snowdon, to plead our case for the construction of 2 500 social housing units on the Blue Bonnets site, along with the building of condos.

The city councillor explained that the profits from the sale of the land, which belongs to the citizens, as well, will be used for infrastructure.

1650

She explained that 2 500 social housing is very expensive for the city to incorporate and that the money, again, that they received from the sales of the land would go to infrastructure.

1655

For the developers, so the developers will be getting the profits and we want to be able to say that those profits can also be absorbed into building social housing. The cost should be absorbed.

1660

The people should profit as well as the developers. Especially here, the city owns the land. Blue Bonnets belongs to everybody. Blue Bonnets is a golden opportunity.

Housing is recognized as a human rights by the United Nations. There are basic human rights and should be and must be available to everyone, regardless of their financial status. Right now, the shortage and lack of low-cost, safe housing options intensify the challenges faced by individuals and families.

1665

Blue Bonnets can change that. The situation is quite dire at the moment. At present, there are 25 000 households on the waiting list for low-cost housing in Montreal. HLMs are not

being built anymore, the only solution to this urgent need is to build social housing on land owned by the people and the City of Montreal.

1670 The issues of poverty and housing cannot be separated. The choice for many living on limited income is to spend disproportionately on housing and jeopardize other essential needs like food, clothing and transportation.

1675 My vision for Blue Bonnets is that it would be inclusive, including people of all income levels. And of course, there are schools and parks and stores and green spaces. A district within a district. Blue Bonnets Village.

1680 There is enough space for everyone. There's a folktale that says : « there is always room for one more », and in this case, I think that there is space for 2 500 more. I feel at least 2 500 social housing units can be and should be built on this site. It takes a city to take care of its citizens. Thank you for this opportunity to speak.

LE COMMISSAIRE :

1685 Could you explain to us what is exactly Project Genesis?

Mme LISA DICK :

1690 Project Genesis is a grassroots group in Côte-des-Neiges and they have many functions. I am actually not presenting for Project Genesis, I am here as a private citizen but I am a member of that group. They will be speaking again tomorrow. Monday, sorry.

LE COMMISSAIRE :

1695 Okay.

LA COMMISSAIRE :

1700 I would like to know if you would see yourself or people in your network or friends or families moving there?

Mme LISA DICK :

1705 Oh, for sure. Absolutely. There is a need. I would love to live there as well. Yes, definitely, there is families, children. It's a very... Côte-des-Neiges is a very vibrant area and the needs - because of gentrification too - there is a need for people to move and to move in safe housing.

LA COMMISSAIRE :

1710 And what would be the key components of this projects to make it even more attractive for you and other people in the community?

Mme LISA DICK :

1715 Well, I think as a community we could, you know, everybody is involved in the community at all levels and it revitalizes our city. It would be - like I said - a village, everybody included. Everybody would profit from it.

LA COMMISSAIRE :

1720 Thank you.

Mme LISA DICK :

1725 Thank you. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Thank you, goodbye. Thank you very much. La commission appelle madame Ursula Eicker et madame Carmela Cucuzzella du CERC.

1730

Mme URSULA EICKER :

Bonsoir.

1735

Mme CARMELA CUCUZZELLA :

Bonsoir. On va présenter ensemble. Mon nom est Carmela Cucuzzella et je suis, je présente comme professeur de design durable à Concordia University. Et je suis aussi titulaire d'une chaire de recherche dans ce sujet aussi. Je veux dire que je fais partie de plus de 70 chercheurs qui travaillent sur les villes intelligentes durables, résilientes et sur le développement urbain à l'Université de Concordia.

1740

Alors, on veut présenter ce concept quartier ZÉRO 9 dont je vais présenter ce soir, qui vise à bâtir le leadership québécois en matière de conception et de construction des quartiers urbains qui permettront aux villes de relever les défis climatiques et de réussir la transition vers les modes d'urbanisation durable.

1745

Mme URSULA EICKER :

Alors, ce concept quartier ZÉRO 9 doit son nom à une conception alliant les neuf dimensions mises de l'avant de l'ONU lors du Sommet climat 2019. Et nous on va présenter le quartier ZÉRO 9 en guise de neuf principes pilote. O.K.

1750

1755

LE COMMISSAIRE :

J'ai une question, s'il vous plaît. Est-ce que vous allez pouvoir nous laisser votre présentation?

1760

Mme CARMELA CUCUZZELLA :

La présentation, oui.

1765

LE COMMISSAIRE :

Ça n'a pas été déposé.

1770

Mme CARMELA CUCUZZELLA :

Alors, ce quartier en tant que laboratoire reposera bien évidemment sur les nouvelles possibilités offertes par la connectivité numérique. Celle-ci permettra non seulement d'informer les citoyens en cas d'urgence, elle permettra également de gérer les ressources, mais elle devra surtout stimuler la collaboration entre les citoyens.

1775

L'intelligence artificielle ne remplacera pas l'intelligence de la collaboration citoyenne. Notons toutefois que ce principe de collaboration citoyenne peut en tout faire l'objet de piratage informatique. La protection de la collaboration devra rester une priorité des systèmes de protection intégrée à la ville connectée.

1780

Alors, le deuxième principe ces systèmes intégrés à grande échelle devraient être capable d'accepter de nouveaux concepts et de futurs modèles pour les communautés afin de garantir l'épanouissement simultané de plusieurs générations cohabitant la même ville et dans ce cas présent, le même quartier.

1785

Ces systèmes intégrés devraient faciliter la collaboration communautaire et même l'innovation sociale.

1790 Le troisième principe, si la ville technologique cherche à protéger les ressources et les situations urbaines, la ville collaborative se fonde sur la connectivité et l'échange de connaissance entre tous les citoyens. Il ne s'agit donc pas d'opposer la technologie et la connectivité citoyenne, il faut que les deux approches se complètent.

1795 C'est le virage démocratique de la ville contemporaine. Par exemple, la gestion des déchets pourrait être une condition première des futurs enjeux démocratiques et pourquoi pas le principal enjeu de la collaboration citoyenne.

1800 La vivacité de l'engagement civique dépendra de la vivacité culturelle. La culture reste la colonne vertébrale de toutes les sociétés. C'est le corps de notre socialisation ou plus exactement on peut dire que la culture reste le coeur de l'urbanité.

1805 Les changements de comportement par rapport à la conscience environnementale passent par le soutien institutionnel à toutes les pratiques culturelles qui renforcent l'engagement communautaire.

Ceci passe également par la reconnaissance du rôle de la participation. Les citoyens seront de plus en plus mobilisés pour prendre soin de leur ville. Le domaine public redevient un lieu de dialogue, de partage et d'engagement.

1810 Le cinquième principe reste le problème de circulation. Nous ne pouvons plus compter sur la voiture individuelle pour effectuer nos trajets quotidiens. Nous savons déjà que plus nous construisons d'autoroutes et de routes, plus nous favorisons les embouteillages. Nous ne pouvons plus continuer à construire la ville de cette façon.

1815 On peut remplacer certaines voies de circulation par les aménagements paysagers, mais il faut surtout favoriser la mobilité multimodale incluant le transport en commun et les véhicules électriques basés sur le partage et la fluidité.

1820 Il reste donc à imaginer des véhicules qui soient non seulement capables d'affronter l'hiver, mais qui soient capables également d'affronter la réalité de covoiturage et les infrastructures des véhicules électriques.

1825 Finalement, le sixième principe. Tout ceci aura un impact sur la densité urbaine. Les blocs de deux et trois étages ne suffisent plus pour une densification acceptable et soutenable. Mais les gratte-ciels qui sont sans cesse érigés dans la ville ne le sont pas non plus. La densité de ce nouveau quartier qui se veut exemplaire devrait considérer la mixité des logements et usages, la qualité de vie, l'esprit du quartier, les espaces publics, les infrastructures inclusives. La ville qui priorise les gens, la ville urbaine de la nouvelle génération.

1830 La ville collaborative doit s'apprendre dès les plus jeunes et il importe que ce quartier doit prendre en compte les aspirations des plus jeunes citoyens pour se constituer un modèle.

Mme URSULA EICKER :

1835 Bonsoir. Je m'appelle Ursula Eicker, je suis Allemande. Donc, excusez mon français, mais je fais un effort de le parler. Je viens d'arriver ici il y a six mois. C'est la Chaire d'excellence des villes durables et résilientes, et c'est de ça que je veux parler.

1840 Donc, pour moi qu'est-ce que c'est qu'une ville intelligente et qu'est-ce que ça veut dire faire un quartier zéro carbone. C'est la mission.

Donc, à mon avis il faut vraiment regarder la construction, les édifices qui doivent obtenir la meilleure efficacité énergétique et en plus, je crois qu'il faut vraiment penser à l'intégration du renouvelable en site. Parce que c'est facile de dire : on peut tout faire avec l'hydroélectricité,

1845 mais ce n'est pas résilient s'il y a des problèmes, on n'a rien sur ce site. Et en plus l'hydroélectricité, ça ne couvre pas toute la demande du Québec. Et même si on commence à électrifier le transport, le chauffage, tout ça, on n'en a pas assez. Donc, je crois vraiment qu'on doit penser à la génération en site.

1850 Donc, le transport durable. On en a déjà parlé et il faut aussi des stratégies de zéro déchet. Donc, sur le transport qu'est-ce qu'on voit sur les images. Ça, c'est les concepts qui marchent très bien en Europe, même dans des climats assez froids comme le Danemark ou la Suède. Ils construisent des *highways* pour des bicyclettes. Donc, qui peut avoir une couverture, donc on peut les utiliser en hiver aussi.

1855 Donc, je crois vraiment qu'il faut penser à des systèmes nouveaux de transport. Et ce n'est pas seulement les voitures électriques qui vont faire la solution.

1860 Donc, continuons sur les principes. On a trois en plus pour arriver aux neuf. Donc, le sept, je crois. Il faut d'abord regarder les matériaux de construction. Parce qu'il y a quand même beaucoup d'énergie avec la construction d'aujourd'hui, avec le béton qui a beaucoup d'énergie - I don't know in French - intrinsèque, d'énergie intrinsèque dans les matériaux. Ça, c'est une chose et en plus ces édifices ne durent pas pour 100 ans ou 500.

1865 Donc, il faut vraiment penser à la longévité, à un concept de recyclage des édifices, et pourquoi on ne construit pas plus en bois. On est au Canada il y a tant d'arbres. Pourquoi on utilise le béton toujours. Je crois, il faut vraiment penser à des nouveaux concepts aussi de matériaux parce que ça consomme beaucoup de CO₂.

1870 Le principe 8. Donc, pour arriver à un quartier zéro carbone, je crois qu'il faut avoir des édifices extrêmement performants. Donc, ça veut dire, en fait c'est assez simple. Ça nécessite des concepts d'isolation très bien pensés. Il faut des verres qui sont triple glazed.

1875 Donc, le concept c'est vraiment protéger l'édifice. Ça ne coûte pas beaucoup plus cher qu'une isolation standard, mais ça dure pour toujours. Donc, je crois qu'il faut vraiment faire attention qu'on ne construit pas en construction standard. On sait faire des maisons passives qui consomment presque rien en chauffage, même dans un climat du Canada. C'est prouvé, ça coûte un peu plus cher dans la construction, mais on sauve tout cet argent dans l'opération.

1880 Donc, je crois, c'est vraiment nécessaire de faire attention que le standard des édifices est très élevé, beaucoup plus élevé que le Code du bâtiment. Et je ne sais pas comment la ville va le faire, mais je crois il faudra faire des normes beaucoup plus élevées que le Code du bâtiment nous offre aujourd'hui.

1885 O.K. On a fait des études sur les concepts urbains. Ça, c'est un projet où on a regardé lequel de ces quartiers peut devenir zéro carbone. Donc, le gagnant de la compétition urbaine c'était le B.1. Bon, c'est un cas typique on a des géométries assez complexes. Il y a beaucoup des choses sur les toitures.

1890 Donc, il y a des jardins, des espaces publics, tout ce que les gens aiment. Mais là, ils ont parlé d'un concept zéro carbone avec génération locale. Donc, c'était (inaudible) l'énergie solaire. Et on a calculé, bon même si les édifices sont les plus performantes possible, est-ce qu'on a assez d'espace sur la toiture pour générer l'énergie que les édifices nécessitent.

1895 Et c'est ce qu'on a trouvé. Si on regarde d'abord c'est les quatre variantes à droite, seulement si on couvre toute la toiture avec l'énergie solaire, avec des panneaux solaires, on arrive à 100% et même à 200% si les toitures sont planes, s'il n'y a rien d'autre que l'énergie. Peut-être on ne veut pas ça, ça, c'est évident. Ce n'est pas la chose la plus sociale peut-être.

1900 On aime aussi les jardins des toitures. Mais ce que je veux dire, comme si on ne fait pas ça, on ne fera pas des espaces pour mettre les panneaux solaires. On ne va pas arriver à un concept zéro carbone. Et si on ne fait pas sur les toitures, peut-être il y a d'autres espaces dans le site, mais il faut le planifier dès le début. Sinon, ça ne va pas marcher.

1905 Et donc, les premières variantes, le B.1, le gagnant de cette compétition urbaine avec des panneaux solaires normaux, avec une inclinaison et une distance entre les rangées, ça, on arrive à 50% de production locale sur la (inaudible). Et ça, c'était avec les édifices super bien isolés et performants.

1910 Donc, c'est ce qu'on pense dans notre Chaire et avec tous les chercheurs qu'on a à Concordia, je crois, il y a vraiment une urgence. On est en plein dans les changements climatiques et si on a un site comme à développer, vraiment il faut agir maintenant et être sûr qu'on le fait de la meilleure façon pour arriver à une construction durable.

1915 Donc, on a un peu le luxe de faire tous les choix, mais il faut le faire de bonne façon, parce que sinon on n'a plus la chance et ça, ça va être impardonnable de ne pas le faire.

Donc nous, on est très intéressées à participer, à offrir notre soutien, notre compétence, notre recherche et j'espère bien que vous allez nous contacter. Merci.

1920 **LE COMMISSAIRE :**

1925 Est-ce qu'à travers vos recherches vous avez identifié les quartiers comparables qu'on pourrait utiliser comme référence? On en a eu dans d'autres études, mais vous semblez être nouveaux. On n'avait pas vu votre document. Alors, est-ce que vous avez des références à nous fournir?

Mme URSULA EICKER :

1930 Oui. Je dirais des quartiers vraiment zéro carbone. Il y en a. J'ai travaillé sur beaucoup de sites en Europe. Ils sont assez petits. On parle normalement d'une trentaine, cinquantaine de maisons. Donc ça, c'est quand même une autre taille. Je crois, on a le savoir sur la technologie, oui. Je crois, la construction (inaudible), c'est vraiment connu. Il y a des constructions au Canada. Donc, je crois ça, oui.

1935 Mais un quartier vraiment d'une telle taille, zéro carbone, je n'ai même pas vu en Europe. Donc ça, c'est ambitieux, c'est très clair, c'est très ambitieux. Mais je crois, on a assez de compétence et on peut délivrer, évidemment toutes les... il y a des *best practice* partout dans le monde. Donc, ces données on peut vous les livrer, oui.

LA COMMISSAIRE :

1940 Oui. Vous avez parlé du changement de comportement. Ça, je pense que c'était le principe numéro 3 peut-être. En fait, c'est pour la pérennité du projet d'avoir des gens qui vont adopter un mode de vie qui va être compatible avec les objectifs, et donc, qui va être axé sur le transport actif certainement. Mais toutes les hautes habilités de vie dans ce milieu-à et le mode
1945 de vie aussi, ça va être important.

Donc, le changement de comportement, pouvez-vous nous en parler un peu. Parce que c'était un peu rapide et ça me semble une donnée assez importante et qui est très abordée dans d'autres mémoires.

1950 **Mme CARMELA CUCUZZELLA :**

Est-ce que je peux répondre en anglais?

1955 **LA COMMISSAIRE :**

Bien sûr. Je vous en prie.

1960 **Mme CARMELA CUCUZZELLA :**

So, well human behavior are complex, as we all know, and we also already know that it's not the human habits that are causing most of the climate change effects, it's really organisations. But at the same time, it's humans that will make organisations change. And so there is, it's like a

1965 vicious cycle. But what is important anyway, if we are going to... and what is important, especially if we want to built passive housing or carbon neutral housing, it's that we still need to take in consideration the people living in these places because even carbon neutral housing could be badly lived in and be abused. In other words, we will not, in other words, promises will not be met.

1970 And therefore, that's why we put a lot of emphasis on collaborative practices, participatory practices, working with community, teaching community, having various educational programs and that is why I made huge emphasis on young people teaching from very young age, and even also listening to the young people of today because they are very active, they are very connected with social media and all of that could help in these practices.

1975 I mean, right now, I am also doing and experiment on trying to activate multimodal mobility, using social media practices. I mean, it's just ongoing right now and it's also data collection, a means of data collection, but it's also... it's both. It means a data collection and it means educating of these multimodal practices across Montréal.

1980 So there is lots and we have the expertise. Again, just like Ursula was saying with the engineering and the technological, we have a lot of expertise at Concordia that work on collaborative practices, working from the right to the City and the City up practices.

So, just...

1985

LA COMMISSAIRE :

Thank you.

1990

LE PRÉSIDENT :

La commission est aussi saisie du fait que les gens craignent que le fait qu'on veuille viser le carbone neutre, que ça induise des coûts tellement élevés, qu'on ne pourra pas, par

1995

exemple s'assurer de maintenir le logement social, la mixité sociale, d'être capable de se donner les services qui sont sous-jacents au fait qu'on amène 6 000 nouveaux logements.

Donc, est-ce qu'il y a des réponses à ça ou si c'est en dehors de votre champ d'expertise?

2000

Mme URSULA EICKER :

À mon avis c'est un problème de financement. Parce qu'on sait bien que les coûts additionnels et il y aura des coûts additionnels, parce qu'on met des vitres plus efficaces et de l'isolation plus large. Donc, ça va coûter un peu plus. Et normalement, ça prend à peu près 10 ans à se repayer.

2005

Donc, il faudra faire un concept, mais évidemment, on sauve dans les coûts d'opération. Le problème est normalement qu'il est nécessaire, il voit seulement le coût initial. Parce qu'il ne vit pas dans l'édifice, mais je crois si on fait un mode de financement où c'est acceptable d'avoir un *payback* de dix ans. Évidemment, il y a évidemment des acteurs comme les Caisses de dépôt qui n'ont pas de problème avec un *payback* de dix ans ou même plus. C'est garanti qu'il y a un *payback*.

2010

Mais il faut un concept d'inclure les coûts additionnels dans la réduction des coûts d'opération.

2015

LE COMMISSAIRE :

Est-ce que c'est un projet que vous voyez comme un peu un laboratoire de développer ce quartier-là dans une optique carbo neutre et tout selon les neuf principes. Est-ce que vous considérez aussi que c'est un secteur, un quartier qui est connecté aux secteurs environnants, autant au niveau des secteurs industriels ou les voies d'accès qu'il y aurait peut-être une interaction avec le milieu qui pourrait affecter vos objectifs?

2020

Mme CARMELA CUCUZZELLA :

2025

Même ce... I'll speak in English. All of that you talked about, the site is in fact a very challenging site. It's a very difficult site, it's next to a massive industrial site, it's surrounded by railroads. So, all that adds to the challenge of it and we realize that it requires a better connectivity in the urban landscape and in the urban fabric and that.

2030

And we do have experts at Concordia, especially in the urban planning and design and environmental practices that are actually specialised in the integration of urban considerations, especially in new developments, for example Pierre-Gauthier, right.

2035

So, this would be, this project, Namur-Hippodrome, would be quite a phenomenal laboratory for us to be able to help and contribute to your reflection because there are, all of the questions that were brought up tonight, they are all super interesting and you know there are... you know, like I said in the beginning, over 70 researchers that can help in that reflection, working with densification, electrification, collaborative practices, participatory practices.

2040

You know, obviously electrification, affordable (inaudible), you know, net zero carbon neutral, integration in the City. Social... you know, the *mixity* of living spaces and also although commercial is dying, still we.. we certainly still need a kind of a livability of commercial. I mean, there is always a balance. I know that the commercial, we all know that commercial is dying, so maybe other projects are not so promising. But, at the same time, we do need a certain level of commercial to have a livability of a quartier. To have a kind of esprit de quartier.

2045

So, we have to find that balance and those are the kinds of studies that we can help with, you know.

2050

Mme URSULA EICKER :

2055

And maybe one last thing. I mean, that is exactly what we are trying to develop towards certain methods to generate scenarios of saying: « okay, that is what you want to construct, that is a mix of residential and commercial, whatever », and then we can generate 3D models, we model to see how much more will it cost to increase insulation thickness or go for triple glazing. How much extra would that cost and what would that mean in reduction of energy consumption, so how much would you save annually in your heating bill.

2060

And then that can be proposed to a financier who says: « okay, I have this time spent of 10, 15 years of getting my money back and in invest into the additional effort of doing zero carbon ». So, we can requantify that, that's exactly what we are working on.

2065

LE COMMISSAIRE :

Do you currently have a research project on this...

2070

Mme URSULA EICKER :

Yes. It's a 7 years, 10 millions funded project to develop exactly that kind of tools. I just started 7 months ago, so we have 6 and a half years to go. So, enough time.

2075

LA COMMISSAIRE :

Ça fait qu'on comprend que tout le bassin de ressources dont vous disposez c'est impressionnant. Ceci dit, pour préparer maintenant un peu notre opinion, on a besoin d'éclairage sur certaines dimensions. La question de la densité, est-ce que vous avez un propos à nous livrer là-dessus?

2080

Mme CARMELA CUCUZZELLA :

2085

We have to admit that we were just told a few days ago to present here. So we didn't do all the study. We did read some of the preliminary documents, so we didn't have to do the studies. So in other words, at this moment, we can't answer your question but we would be able to answer that kind of question. You know. We would be able to help you figure out what are, you know, appropriate densities for different scenarios. Depending on the kind of scenarios that you would want to built, because we could model that type of imaginary, the type of... you know.

2090

So, at this point, we cannot answer, but we could certainly help you get to those answers.

2095

LE PRÉSIDENT :

Okay. We appreciate very much. Thank you very much.

Mme CARMELA CUCUZZELLA :

2100

Thank you.

LE COMMISSAIRE :

2105

Thank you.

LE PRÉSIDENT :

2110

La commission appelle monsieur Jean-François Lefebvre, s'ils vous plaît, de Imagine Lachine-Est et Coalition Climat. Bonsoir, Monsieur.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2115

Bonsoir, Monsieur le président, Monsieur et Madame les commissaires. Donc, je ne vais pas faire le tour de la trentaine de suggestions qui est dans notre mémoire. Ce que j'ai fait plutôt c'est que j'ai extirpé certains enjeux qui sont justement problématiques où il y a des questionnements, puis j'ai essayé de cibler sur ces enjeux-là.

2120

Premièrement, pour répondre à la question que vous venez de poser à mes prédécesseurs, oui on peut faire un quartier carboneutre, en tout cas, tendre le plus possible vers un quartier carboneutre.

2125

D'abord, ça va prendre un programme écoquartier montréalais. Je pense qu'il faut aller vers un encadrement comme ça. Ça suppose qu'il va falloir changer le nom du programme écoquartier qui est le petit programme d'éducation, dans les arrondissements actuellement pour conserver le terme qui est internationalement reconnu dans la francophonie.

2130

Ça pose comme des éléments fondamentaux. Ça veut dire que les nouveaux quartiers doivent être 100% renouvelable, et ça, ça pose la question du gaz naturel qui était promu par les vendeurs de gaz comme étant l'énergie de transition depuis 30 ans. Sauf que, avec le gaz naturel on pourrait respecter les engagements très, très court terme, mais pas ceux dans 10 ans.

2135

Donc, ça ne sert plus à rien de construire une nouvelle infrastructure, payer pour des tuyaux, quand que dans 10 ans on va être obligé de passer au renouvelable et qu'on n'aura même pas amorti les coûts de ces tuyaux-là.

2140

Donc, il faut abolir carrément dans les nouveaux développements le gaz naturel. Donc, aller 100% vers le renouvelable.

Par contre, là où il y a un potentiel gigantesque c'est les systèmes urbains de chauffage et de climatisation combinant boucle énergétique et utilisation de la géothermie. Et dans ce sens-

2145 là, je vais nuancer un peu sur mes prédécesseurs. Ce n'est pas juste un problème de financement, ce n'est pas d'avoir des subventions gouvernementales de plus, non. Le problème c'est qu'actuellement les villes n'ont pas légalement le droit d'exploiter la géothermie.

2150 Les villes ont le droit d'exploiter, en fait ont le droit d'avoir un réseau de distribution d'électricité. Bon, Westmount l'a, Sherbrooke l'a. Les villes ont le droit d'avoir des barrages, Hydro-Sherbrooke, Sherbrooke a ses propres barrages, d'être partenaire dans des parcs éoliens.

2155 Et là, en fait, notre demande c'est une demande pour que vous rappeliez à la Ville qu'elle est bien placée, c'est eux qui doivent faire pression sur le gouvernement du Québec, tout simplement pour ajouter une phrase, on l'a indiqué dans notre mémoire, je ne reviendrai pas sur le libellé, mais une phrase pour dire qu'on autorise aussi les villes à être partenaires de projet d'exploitation de la géothermie et de système énergétique à l'échelle des quartiers, pour que ça ne soit pas strictement un contexte où on doit chercher du financement ou des entreprises privées qui financeraient tout, et qui prendraient les profits aussi après.

2160

LE PRÉSIDENT :

2165 Là vous allez m'éclairer, parce que j'ai essayé de lire ça, puis c'était... parce que vous parlez d'un monde peut-être qui n'est pas le mien. Au centre-ville de Montréal, il y a quand même une très grosse centrale qui permet de chauffer plusieurs édifices.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2170 Oui, il y en a, il y en a, mais qui ne sont pas exploités par les villes. C'est parce que c'est des entreprises privées qui pouvaient les gérer à ce moment-là, puis qui pouvaient les rentabiliser dans ce contexte-là.

LE PRÉSIDENT :

2175

Mais une ville ne peut pas le faire parce que?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2180

Une ville ne peut pas le faire parce qu'en fait la ville, les villes n'ont pas le droit de faire aucune activité commerciale sauf celles qui sont autorisées par la loi. Ça fait qu'il faut juste rajouter quelques mots pour autoriser cette activité.

LE PRÉSIDENT :

2185

C'est plus clair, merci.

LE COMMISSAIRE :

2190

Mais excusez-moi. La ville de Sherbrooke opère son propre système de distribution électrique. Est-ce que ce n'est pas une contradiction?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2195

Non. C'est parce que la loi prévoit spécifiquement un libellé pour les systèmes de distribution d'électricité, mais pas pour les réseaux pour vendre la chaleur et le froid.

LE COMMISSAIRE :

2200

O.K.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2205

Donc, c'est pour ça...

LE PRÉSIDENT :

2210

À moins que ça soit privé?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2215

C'est ça. Mais là, ce n'est pas la ville qui en profite à ce moment-là. Puis notre objectif c'est...

LE PRÉSIDENT :

2220

Parce que dans Angus ils en proposent un. Ça veut dire, c'est parce que c'est privé?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Oui.

2225

LE PRÉSIDENT :

O.K.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2230

Puis il y a certaines limites aussi qu'ils ont eues de financement, parce que justement il n'y avait pas un système qui permet d'aller chercher tous les leviers qui seraient possibles si on était capable d'en faire des vrais partenariats à ce moment-là avec les municipalités.

2235 Aussi, un peu dans la même ligne, actuellement, par exemple à Ahuntsic il y a un bâtiment, le premier bâtiment net zéro de la Ville de Montréal qui est le pavillon d'accueil du parcours Gouin. Les règles actuelles au Québec font en sorte que comme le bâtiment va produire plus d'électricité qu'il en consomme, son surplus va être donné à Hydro-Québec sans un sou de compensation.

2240 Dans ce cas-ci, c'est le gouvernement du Québec qui doit aviser via la Régie de l'énergie pour s'assurer qu'il y a une modification à l'encadrement réglementaire qui s'assure qu'à ce moment-là Hydro-Québec compense. Donc, pour qu'on soit capable de rendre plus intéressants des investissements comme ça.

2245 **LE COMMISSAIRE :**

Mais excusez-moi.

2250 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

Oui.

LE COMMISSAIRE :

2255 Sinon de toute façon ça serait les propriétaires ou promoteurs qui pourraient se regrouper puis...

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2260 Ça reste possible. Ça reste possible. Par contre, ça n'empêche pas d'avancer dans cette direction-là, cela dit. Mais je souligne que ce n'est pas mauvais de rappeler à la Ville d'utiliser le fait qu'elle a quand même une voix forte pour pouvoir faire avancer ce cadre-là. Ce n'est pas

quand on aura besoin dans quelques années que ça va changer en 24 heures. Il faut lancer maintenant ces changements-là, en voyant que c'est logique.

2265

Par contre, c'est important au niveau des bâtiments, parce que déjà on peut sauver à peu près 70% de l'énergie associée au chauffage climatisation. C'est énorme.

2270

Par contre l'autre enjeu fondamental c'est le transport et là, en fait, notre grand plaidoyer c'est la ligne de tramway de Côte-des-Neiges, donc pour lequel l'étude de faisabilité de plus que 2 millions avait été faite, le projet avait avancé.

2275

Bon, pour des raisons politiques, ça avait été mis un peu sur la glace. Ce n'est pas abandonné, c'est encore le projet numéro 1 du plan de transport de la Ville de Montréal qui est encore en chantier.

2280

Il faut comprendre que c'est un projet qui est plus complexe que celui qui actuellement est à l'avant-garde pour être le premier, celui qui vient de recevoir le financement réservé, c'est-à-dire le tronçon centre-ville Lachine de la ligne rose. Donc, que ce soit au tramway.

2285

Et pour une raison politique, comme dans le programme de la CAQ c'était le trame de l'est qu'il avait annoncé, celui sur Taschereau, à ce moment-là. Ça va être logique que ces trames-là se fassent en premier.

2290

Mais en fait, quand je dis en premier, même si je mettrais le trame Côte-des-Neiges comme quatrième de la liste, la démonstration c'est que le coût de ces quatre lignes de tramway, 120 stations, c'est le même coût que les cinq stations du prolongement de la ligne bleue. Donc, le même effort financier pour faire cinq stations de métro, on vient de doter Montréal et même la Rive-Sud d'un premier réseau de tramway, et on a 120 stations. Et c'est faisable à une échelle quand même très rapide.

On peut imaginer qu'un investissement, vu l'urgence climatique, la volonté des gouvernements, d'avoir un scénario on dit : on règle le problème du transport en électrifiant de façon efficace avec le mode qui permet justement de maximiser l'électrification à moindre coût.
2295 Donc, pour un budget qui est le même que celui des cinq stations de la ligne bleue sur une dizaine d'années. Je pense que c'est parfaitement, parfaitement réaliste, là.

Et ça, ça n'empêche pas à ce moment-là, dans une phase 2... on a eu l'occasion de rencontrer les élus de Côte-Saint-Luc puis qu'ils avaient leur propre position pour la trame Cavendish. Il n'est pas sur notre carte qu'on a faite. On a fait comme la phase1, mais dans le
2300 texte on indique que ça serait logique que dans une phase 2 on puisse intégrer avec Cavendish puis que ça fasse un tout intégré.

LE COMMISSAIRE :

Excusez-moi, ça semble très intéressant ce que vous dites. Est-ce que vous avez eu l'occasion d'en parler avec les autorités pour un peu comprendre pourquoi on n'est pas allé dans cette direction-là, d'établir un réseau de tramway plutôt que de prolonger le métro ou autre projet
2305 comme le REM?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

En fait, il y a eu une erreur méthodologique malheureusement fondamentale dans la façon dont le projet a été analysé pour la ligne bleue. Donc, l'équipe qui a analysé le projet a regardé pour le territoire considéré et il a évalué, est-ce que les gens seraient plus heureux avec
2315 l'autobus, le tramway ou le métro, mais pour le territoire considéré. Et leur conclusion bien, pour cette petite bande de territoire jusqu'à Anjou, ils seraient plus heureux avec le métro. On va faire le métro. Mais ils n'ont pas tenu compte de la différence de coût et de ce que ça représentait.

2320 Donc, je vais faire une image si vous voulez. On est tard, on va se faire une image simple, vous permettez. Supposons qu'on est 200 personnes...

LE COMMISSAIRE :

2325 Bien, je voulais juste, peut-être se concentrer sur notre secteur qui est plus près de Namur.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2330 Oui, mais juste pour finir l'image. Supposons qu'on est 200 personnes dans une réception, puis avec plein de tables de 10 personnes et qu'à la première table on dit : « Vous avez le choix entre une bouteille de vin à 1 000 \$ ou à 20 \$. » Puis que la première table dit : « Bien, on va essayer celui... c'est fourni, O.K. On va essayer celui à 1 000 \$. » Mais qu'ils n'ont pas dit que le budget vin pour toute la soirée pour tout le monde était de 1 000 \$. Donc, oui on a construit cette structure-là, mais on n'a pas regardé l'alternative et l'impact du transport collectif
2335 électrifié dépend du nombre de personnes qui ont un accès à pied. Donc, dépend du nombre de stations aussi.

LE PRÉSIDENT :

2340 Mais c'est assez gros comme argument. C'est-à-dire que je vous crois, là, parce que je ne vous connais pas, mais je vous crois. Mais il doit y avoir quand même autre chose. Ça ne peut pas être aussi simple que ça. C'est-à-dire qu'on ne peut pas dire : bien, les gens aimeraient mieux le métro que...

2345 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

Non, mais ça a été évalué comme la qualité du service...

LE PRÉSIDENT :

2350 ...ce n'est pas la seule étude qui a dû y avoir là-dessus.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Non, mais il n'y a pas eu de comparaison sur qu'est-ce qui serait fourni...

2355

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que ça signifie que c'est impossible maintenant qu'on pense à une stratégie comme celle que vous proposez, à partir du moment où on fait la ligne bleue, on n'a plus d'argent pour faire de tramway...

2360

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

C'est-à-dire que le budget qui est alloué pour la ligne bleue, c'est trop tard. O.K. Par contre, dans le contexte actuel, puis avec les signaux qu'il y a de la part des deux gouvernements, et la volonté d'agir en matière de changement climatique, on peut très bien évaluer qu'un investissement similaire serait possible. Il faut tenir compte aussi que le tramway réduit les coûts d'opération.

2365

Alors, vous avez parlé du REM, on n'aura peut-être pas le temps d'aborder ce sujet-là, puis c'est loin. Mais le REM va augmenter les coûts pour la Ville. Alors, que le tramway permet de les réduire.

2370

LE PRÉSIDENT :

Dans ce cas-ci, le fait d'installer par exemple cette ligne de tramway par exemple sur Jean-Talon qui traverse le secteur, qui fait une espèce de boucle, même si on n'en fait pas 100%, est-ce qu'on sait quel serait l'impact serait sur la réduction de la congestion?

2375

2380

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Juste la ligne Côte-des-Neiges, donc pour 1 milliard de dollars...

2385

LE PRÉSIDENT :

Puis quand vous dites Côte-des-Neiges vous, vous la connaissez, mais est-ce que vous pouvez me l'identifier c'est laquelle la Côte-des-Neiges?

2390

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

En fait, oui, je vais revenir à la carte.

2395

LE PRÉSIDENT :

Ça, c'est à la page?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2400

Oui, c'est ça. Donc, partez tout simplement du, le point blanc à gauche qui est tout simplement le métro Namur.

LE PRÉSIDENT :

2405

Oui.

2410

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2415 Les points blancs c'est les intersections avec le métro. Donc, vous prenez Jean-Talon. Après, vous descendez Côte-des-Neiges et on rejoint René-Lévesque. Et après, il y a une boucle sur de la Commune tout simplement.

LE PRÉSIDENT :

2420 O.K. Donc, tout ce grand volet-là?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2425 Tout ce grand volet-là, c'est ce qui avait été prévu initialement par la Ville de Montréal, ce qui a fait l'objet de l'étude de faisabilité. Sans tenir compte du nouveau quartier qui n'était pas encore en plan à ce moment-là, O.K. On parlait déjà de 70 000 usagers par jour. Donc, avec le nouveau quartier, je veux dire, on va dépasser largement ça. Le métro de la ligne bleue est prévu. Donc, le 4 milliards et demi c'est prévu pour 80 000 personnes par jour, 80 000 déplacements par jour.

2430 Donc, vous avez juste sur la ligne Côte-des-Neiges... puis en fait, j'irais avec l'extension Hippodrome et Royalmount, vous avez plus d'utilisateurs, donc plus de réduction d'automobile et plus d'utilisateurs de transport en commun, plus d'électrification du transport en commun qu'avec un prolongement de métro. Donc, qui va avoir coûté quatre fois plus cher. Vous les avez les chiffres là. C'est comparable donc en termes d'utilisation.

LE COMMISSAIRE :

2440 On nous a mentionné à plusieurs reprises à date à la commission l'intérêt d'avoir un espèce de boucle intérieure, soit une boucle pour tout le secteur ou même intérieure seulement à Namur-Hippodrome. Qu'est-ce que c'est votre opinion sur ça? Une boucle de desserte de

transport en commun peut-être autonome, qui raccorderait probablement soit un éventuel tramway ou le métro.

2445 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

Non, c'est ça.

LE COMMISSAIRE :

2450

Mais pour desservir le quartier...

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2455

En fait, c'est que le tramway devient l'épine dorsale de votre transport collectif, à ça, à ce moment-là, vous intégrez des moyens plus locaux. Mais on parle déjà, le tramway permet d'avoir une attraction modale qui est deux, trois fois celle de l'autobus.

LE COMMISSAIRE :

2460

Donc, votre objectif c'est de connecter le quartier Hippodrome-Namur au reste de l'agglomération finalement?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2465

Oui. Mais ça fait en sorte aussi que par exemple, bien les gens ont accès au parc industriel dans le nord, en se rendant vers Royalmount. Il y a toute cette connectivité-là.

2470

LE COMMISSAIRE :

O.K.

2475

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Peut-être quelques éléments, parce que le temps file. La question de quartier intelligent. Donc, qu'on a abordé juste en une ligne dans notre tableau, mais sur lequel je veux quand même préciser que nous avons, en fait les organismes que je représente maintenant ont exprimé des interrogations ou des craintes relativement aux effets sur la santé du 5G puis bon, tous ces enjeux-là.

2480

Il y a des questions reliées à la vie privée, des questions donc, en fait qui amènent à dire que ces technologies numériques doivent entrer dans la ville oui, mais pas n'importe comment puis à n'importe quel prix. Et c'est des questions, en fait il y a des questions qui doivent être résolues par des gens qui ont des comptes à rendre à la population, pas par des vendeurs privés.

2485

Et dans ce contexte-là je veux souligner que mettre un système urbain de chauffage et climatisation amène une certaine informatisation de la gestion. Mais on n'a pas besoin nécessairement d'être dans le 5G à ce niveau-là. Ça a été fait il y a plusieurs... bon, cas qui ont été faits avec des technologies existantes.

2490

Peut-être aussi un point, ça a été mentionné au niveau des logements sociaux. Là, cette fois-ci je vais prendre mon chapeau de spécialiste de chargé de cours en études urbains à l'UQAM et non pas comme représentant des organismes.

2495

C'est sûr qu'il y a des organismes qui peuvent dire : on veut 100% de logements sociaux, par contre, il faut préciser qu'en France, là où il y avait des quartiers qui étaient à 100% de logements sociaux, ça a créé des ghettos avec des problèmes épouvantables.

2500

Et là, ce qu'ils sont en train de faire c'est quand ils font la requalification des quartiers, ils le font sous forme d'écoquartier.

2505 Donc, j'ai visité notamment à Lyon, un écoquartier qui était un quartier de logements sociaux avec des immenses tours. Ils ont démolé les tours et ils ont fait des bâtiments en hauteur aussi, mais beaucoup moins puis beaucoup plus diversifiés, mais ils ont rajouté une mixité sociale. C'est-à-dire là où c'était juste des quartiers sociaux, ils ont rajouté une diversité et à l'inverse, quand c'est un quartier riche sans logement social, ils imposent des logements sociaux.

2510 Cela étant dit, à partir du moment que la ville possède les terrains, il faut aller plus que le 20-20-20. Puis je pense qu'on peut aller jusqu'à 50% de logements sociaux plus des logements abordables. Mais on ne peut pas aller à 100% de logements sociaux. Je pense qu'il y a quand même un certain seuil de mixité qui est bénéfique pour tout le monde.

2515

LE COMMISSAIRE :

2520 Avez-vous des exemples de ça serait quoi le seuil. Vous avez dit : ça peut aller à 50%, mais pas 100%. Mais est-ce que vous avez des exemples de ce qui s'est fait ailleurs comme Bordeaux quand vous étiez là, je pense à la séance au forum, la Ville de Bordeaux mentionnait 35%. Est-ce que vous avez en tête un pourcentage cible?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2525 Ce que je verrais c'est autour de 50% dans le sens qu'il faut conserver quand même un certain seuil de logement. C'est prouvé en sociologie que le fait d'avoir une diversité dans un milieu va favoriser l'emploi, le développement, les opportunités, pour les jeunes. Je n'ai pas un seuil parfait à vous dire. Je fais juste dire, par contre il faut avoir quand même, il faut aller au-delà du 20% de logement social, considérant que ce n'est pas, comme par exemple à Lachine.

2530

Bon, on s'occupe beaucoup du projet Lachine-Est, je représente l'organisme qui travaille ce dossier-là. Puis dans ce cas-là on a des propriétaires privés. Ça fait que dans ce cas-là, le 20%, le 20-20-20 qui vient de la Ville, devient le cadre de base puis même, il va y avoir des pressions. On va essayer de travailler avec les promoteurs pour aller plus loin.

2535

Mais ici, il y a toutes les raisons de viser un peu plus haut, par contre ce n'est pas réaliste. En fait, ce n'est pas juste pas réaliste, ce n'est pas bénéfique à 100%. Il ne faut pas créer des ghettos.

2540

LE PRÉSIDENT :

La commission va quand même demander une précision à la Ville, ça va être déposé sur le site, sur la question du droit de propriété en fonction du fait que beaucoup de gens nous disent que la Ville est propriétaire du terrain. Donc, elle peut faire ci, ci, ça.

2545

Mais quand on lit l'acte d'achat par la Ville, il y a quand même des obligations. Donc, la Ville a quand même des obligations de retour puis on veut savoir en quoi ça a un impact sur son réel droit de propriété. On va demander à la Ville de répondre à cette question-là, sur le site Internet de l'Office. Parce qu'il y a comme un imbroglio actuellement quand les gens disent : la Ville est propriétaire, donc elle peut faire mieux. Est-ce qu'elle est réellement propriétaire avec toute la latitude qu'on croit qu'elle a.

2550

On va poser la question. On espère que la Ville saura nous donner une réponse adéquate.

2555

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Bien, on va attendre la réponse aussi. Mais je pense qu'il y a quand même clairement un potentiel pour aller au-delà, pour faire un effort au-delà du 20%, puis il ne faut pas oublier qu'il y a

2560 logements sociaux, il y a logement abordable aussi. Ça fait qu'il y a moyen de faire un peu plus de chacun à ce moment-là puis ça serait déjà...

LE PRÉSIDENT :

2565 Puis on comprend aussi que dans le logement social, il y a que 50% du... si on dit il y a comme 50%... parce que là, si vous dites logement abordable c'est une chose, mais le logement, le prix du loyer médian étant tellement élevé qu'on a quand même presque une population qui se distingue de ceux qui sont subventionnés par l'état.

2570 Donc, il y a comme déjà un clivage important qui empêche les gens entre les deux d'avoir accès à un logement. Parce que 1 000 \$ par mois ou 800 \$ par mois pour un logement, quelle que soit la taille, ce n'est pas tout le monde qui peut se le permettre dans ceux du quartier qui sont, des gens qui ne sont pas subventionnés par l'état.

2575 Donc, il y a comme un vide à répondre, qui n'est pas simple à examiner actuellement.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2580 Juste pour conclure, parce que je pense, on gère les choses toujours séparément, on gère l'enjeu social d'un bord, on gère l'enjeu environnemental de l'autre côté puis on essaye de réconcilier.

2585 La beauté d'avoir un système énergétique à l'échelle du quartier ou la Ville serait partenaire, c'est un estimé préliminaire. On espère pouvoir faire à Lachine des études cette année plus sophistiquée pour valider les chiffres. Mais avec la coalition il y avait eu un estimé préliminaire où ça serait, si on fait dans tous les nouveaux développements pendant 25 ans pour la région de Montréal, on aurait une redevance pour les villes qui seraient entre 150 et 200 millions par année et un fonds d'environ 50 millions par année pour financer une transition écologique équitable.

2590 Donc, ce n'est pas rien, là. Ça fait que je pense qu'il faut faire les choses ensemble à ce moment-là.

2595 Avoir un quartier avec moins d'autos ce n'est pas un coût, c'est une réduction à ce moment-là du coût pour les gens, pour y habiter aussi. Ça fait que quand on parle du loyer, il faut penser aussi qu'on réduit le coût à ce moment-là de vie de façon significative si on offre un cadre de vie qui permet de réduire l'usage de l'auto.

LE PRÉSIDENT :

2600 Mais réduire l'usage de l'auto, c'est aussi diversifier le transport collectif. Ce n'est pas parce qu'on a une station de métro qui nous amène au centre-ville, que ça nous amène dans tous les lieux d'emploi de Montréal. C'est-à-dire, il y a quand même une nécessité d'avoir une automobile quand le transport collectif n'est pas adéquat.

2605 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

2610 Oui, mais c'est la nuance c'est que les gens, il faut distinguer l'accès à son automobile et l'accès à l'automobile. Ce n'est pas pareil. Puis dans ce cadre-là, la plupart des gens ne savent même pas c'est quoi l'auto partage. Il y a une caractéristique sur laquelle je n'ai pas insisté puis qui n'avait pas été dite...

LE PRÉSIDENT :

2615 Mais si l'auto partage c'est pour faire de l'utilisation solo, ce n'est pas mieux que d'avoir sa propre voiture.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Non. Ça fait une grosse différence.

2620 **LE PRÉSIDENT :**

Mais s'il y a du covoiturage à différent...

2625 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

Non. Pas nécessairement.

2630 **LE PRÉSIDENT :**

Non?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2635 Non. Ce n'est pas le covoiturage dans ce cas-là qui est le gros enjeu. Moi, ça fait 17 ans que je n'ai plus d'auto comme propriétaire. Je ne vais pas de covoiturage, rarement. Mais ça veut dire que quand je prends l'auto une fois par semaine, parce que j'en ai besoin pour un déplacement spécifique, à ce moment-là je limite tellement mon utilisation de l'auto, que nous sommes 20 personnes à se partager la voiture.

2640 Ça veut dire que c'est 8 cases de stationnement en moins à ce moment-là. Donc, le bénéfice il est là. Ça veut dire que si vous offrez un nombre important d'auto en auto partage, bon dans un garage étagé à l'entrée du quartier, à ce moment-là on dit aux gens : « Bien, vous n'avez pas besoin d'avoir votre véhicule. Vous l'aurez en temps opportun. »

2645 Et il y a une chose, un écoquartier en France, il y a une personne qui est engagée spécifiquement pour pouvoir introduire et accompagner les gens qui viennent dans l'écoquartier. On ne vient pas dans un écoquartier comme on achète son condo puis on s'installe, puis c'est tout. Puis on ne sait même pas comment c'est chauffé. Donc, non. On est accompagné. Puis ça fait une grande différence.

2650 Les études ont prouvé que les taux d'utilisation du transport en commun augmentent de façon significative quand il y a une information qui est donnée de façon personnalisée et non pas quelqu'un qui arrive puis compter sur le fait qu'il va s'informer par lui-même, là. Ce n'est pas pareil.

2655 **LA COMMISSAIRE :**

Question du chiffre 8. Quelle est la source de cette référence-là?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

2660

En fait, il y a plusieurs... les études entre 8 et 10, donc pour l'auto. C'est à peu près une vingtaine de personnes, une vingtaine de membres par auto partage. Au Québec on est à peu près dans ce ratio-là avec Communauto. Donc, une vingtaine de membres qui se partagent une voiture, mais ce n'est pas chaque personne qui s'est départi d'une voiture. Donc, c'est pour ça qu'on arrive à un ratio qui serait de plus de 8 à 10 selon les études.

2665

L'arrondissement de Rosemont a été très, très conservateur dans leur calcul, ils ont calculé que chaque fois qu'il y a une voiture d'auto partage, ça remplace quatre stationnements. Donc, ils ont été, je dirais, excessivement prudents, mais au moins ils ont quand même commencé à considérer la valeur de l'auto partage. Je vous amène qu'on peut même considérer que son bénéfice serait même encore plus grand.

2670

LA COMMISSAIRE :

2675 D'accord. Et comment on met ça en parallèle avec l'argument que pour assurer la rentabilité du logement, parce qu'on voudra vendre des appartements, et que les gens pourraient ne pas accepter d'acheter, s'ils n'ont pas accès justement à leur voiture ou à une place de stationnement à proximité. Comment on met ça en rapport ces deux réalités-là?

2680 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

2685 Bon, argument que certains promoteurs soulignent, c'est que si on prend cet argument-là, j'ai acheté avec ma conjointe un duplex sans stationnement, ça serait interdit selon la loi aujourd'hui, la réglementation aujourd'hui, et je n'ai pas d'auto. Mon locataire en un. Donc, il y aurait un véhicule pour deux logements. Si on avait les normes actuelles, on aurait été pris avec beaucoup plus d'espace que ce qui est requis.

2690 C'est un peu drôle qu'on parle d'une pénurie de logements et que là, on dise : bien, si on ne met pas beaucoup de stationnements, le promoteur il ne vendra pas. La question, il faut arrêter de s'adresser à l'acheteur médian.

2695 À certain moment il faut se poser la question, est-ce que sur les 4 millions de personnes de la région métropolitaine est-ce qu'il y a un 10% des gens qui sont actuellement prêts à essayer un mode de vie un peu moins dépendant de l'auto. Si la réponse est oui pour 10%, bien vous avez de quoi faire les écoquartiers pour les 30 prochaines années, et ça va libérer des maisons d'autres types pour ceux qui préfèrent d'autres types d'habitation.

2700 C'est qu'actuellement, on n'a pas un marché équilibré. Ceux qui veulent vivre dans un écoquartier il n'y en a pas.

LE PRÉSIDENT :

Mais je vous arrête tout de suite, parce que vous évitez ma question.

2705 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

Excusez.

2710 **LE PRÉSIDENT :**

On est à l'intersection de Jean-Talon et de l'autoroute Décarie. Les gens sont venus nous dire, ceux qui habitent à côté, dans le quartier Côte-St-Luc, dans le quartier Hampstead, ils sont incapables de sortir de leur quartier. Il y a une congestion perpétuelle, c'est vraiment un enfer pour ceux qui travaillent, pour ceux qui veulent se déplacer et tout ça.

Puis là, on se dit, on va faire un écoquartier, mais on va favoriser l'auto solo. S'il n'est pas capable de sortir du quartier, moi c'est pour ça que la question que je pose c'est dans ce cas-ci, on a une station de métro, mais une station de métro elle nous amène qu'à certains endroits sur l'île de Montréal. Elle ne nous amène pas partout. Puis les lieux d'emploi à Montréal ne sont pas concentrés autour de la Place Ville-Marie. Il y en a, à Ville Saint-Laurent il y en a un peu.

C'est-à-dire que toute la notion du transport en commun, à mon point de vue, apparaît extrêmement importante. C'est pour ça qu'on veut en faire un quartier carboneutre. On veut essayer de faire en sorte que l'aménagement du quartier avec sa mixité fonctionnelle, c'est-à-dire d'avoir tous les attributs autant des services publics que des services privés, commerciaux, et cetera, que ça soit agréable d'y travailler à pied.

En fait, on veut faire un Plateau. On veut faire un Centre-Sud, on veut faire des quartiers où il est possible... T'sais, sur le Plateau il y a 50% des gens qui n'ont pas d'auto. Alors là, c'est quand même possible de le faire, mais ça prend quand même, il faut être capable de sortir du quartier ou d'y entrer aux heures où on souhaite rentrer.

Donc, c'est pour ça que la question de l'auto pour moi, elle est accessoire. Je pense qu'il y aura des autos sur le site, mais je pense que ceux qui ont des autos déjà dans ce quartier-là savent que c'est un enfer, c'est très, très difficile de vivre dans cette portion-là de Montréal, du centre de Montréal où la congestion est permanente.

2740 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

Par contre, il y a une nuance. Tout à l'heure quand je disais l'auto partage ça ne veut pas dire nécessairement du covoiturage. Je ne veux pas qu'on sous-entende que j'ai dit que j'étais contre le covoiturage, ce n'est pas vrai du tout. Il faut favoriser le covoiturage aussi quand il y a un déplacement qui est motorisé.

2745 La beauté du transport en commun et en fait la beauté du tramway c'est que le fait d'avoir des nouveaux quartiers qui deviennent plus denses et dont la densité se justifie davantage par l'ajout de ce mode de transport, même si c'est planifié sur quelques années, ça permet à ce moment-là d'améliorer l'utilisation du transport en commun pour tous les quartiers environnants. Ça veut dire que ça améliore la desserte pour les secteurs environnants à ce moment-là. Ça permet d'avoir, quand je parlais de 120 stations avec juste un premier réseau qui s'ajoute, bien c'est deux fois plus que le métro de Montréal.

2750 Donc, on vient de tripler le nombre de stations accessibles universellement d'un transport collectif électrifié beaucoup plus confortable que l'autobus et beaucoup plus attrayant et totalement silencieux.

2755 Donc, dans ce contexte-là, c'est votre amélioration du transport collectif qui vient permettre de réduire la place de l'auto même dans les quartiers environnants tout le long du trajet.

LA COMMISSAIRE :

2760 Petite question technique. Qu'est-ce qu'un coefficient de biotope par surface et pourquoi il est situé à 60%, fixé à 60%?

2770 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

2775 C'est un des plus intéressants outils, parce qu'on a parlé comme des enjeux énergétiques de base, mais au niveau de la gestion du quartier pour permettre un verdissement du quartier, c'est venu de plusieurs, c'est venu de Berlin, c'est adopté par Paris, c'est adopté par Stockholm et il y a l'arrondissement de Rosemont qui a commencé à l'implanter à petite échelle.

2780 Le concept c'est de faire une règle qui oblige à avoir un verdissement de l'ensemble du nouveau quartier, mais qui laisse une flexibilité aux architectes puis aux promoteurs. Donc, la verdure peut être sur le toit, peut être sur le mur, peut être au sol.

2785 Donc, 60% c'est un seuil minimal en disant : les écoquartiers actuellement développés en Europe c'est le seuil minimum maintenant qui est demandé. Donc, c'est un outil formidable qu'il faut utiliser, mais il ne faut pas arriver, je dirais comme des débutants en disant : bien, on demande 20% seulement, parce qu'on n'a pas vu l'ampleur de ce que ça permet.

2785 Un seuil de 60% il permet d'être parfaitement réaliste, parce que justement ça permet d'avoir autant sur le toit, sur les murs qu'au sol. Puis à partir du moment qu'on réduit la place de l'auto à la surface puis les stationnements en surface, on vient de gagner énormément d'espace transformé en place publique et espace vert.

2790 Mais c'est important parce que c'est vrai qu'on n'a pas expliqué effectivement, là.

LA COMMISSAIRE :

2795 Puis est-ce qu'on sait qu'elle contribution ça aurait à la réduction de l'îlot de chaleur qui est là. 60% est-ce qu'on a des mesures, est-ce qu'on est capable d'évaluer ça?

2800 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

En fait, quand on dit 60% c'est le seuil minimal. Ce qu'on dit c'est pour un écoquartier si on se base sur ce qui se fait en Europe, on doit aller vers ça. Donc, ce que ça veut dire, c'est que ça représente à peu près, on s'approche à ce moment-là des meilleurs exemples, est-ce qu'on peut aller à 70%, peut-être. Mais aller en bas de ça, c'est perdre des opportunités justement pour réduire l'effet îlot de chaleur. Ça fait que dans ce cas-là, vous avez vraiment été chercher une bonne partie du potentiel.

2805 **LE COMMISSAIRE :**

2810

Mais est-ce que ça c'est réaliste au Québec? Notre cher président a posé une question sur le verdissement autour du boulevard Décarie. Parce qu'au Québec avec notre climat on pourrait atteindre des seuils comme ça avec l'hiver.

2815 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

Oui, oui. Il y a aucun problème de climat, là. Je veux dire, Stockholm il y a l'hiver comme ici. Donc, tout ce que ça veut dire c'est votre toit vert il va...

2820 **LE PRÉSIDENT :**

C'est pas le même hiver. Ce n'est pas le même hiver là-bas. Il y a beaucoup moins d'ensoleillement qu'ici. Nous, on est au niveau, au sud de Paris.

2825 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

Ah non, j'ai été à Stockholm à la fin juin quand le soleil se couche à minuit puis se lève à 3 heures du matin, on se rend compte qu'on est au nord. Par contre, c'est des villes qui sont en

2830

train d'aménager des écoquartiers où ils laissent grand, une énorme place au verdissement et ça se fait à ce moment-là, en utilisant, justement tous les espaces possibles.

2835

Le coefficient de biotope par surface n'enlève pas le fait que la ville a à favoriser le toit vert par exemple directement, des choses comme ça, mais ça fait comme un cadre plus général dans un contexte où il y aurait beaucoup de promoteurs justement dans un quartier, qu'on s'assure d'avoir un cadre général, qui est assez simple et qui est assez flexible. Les promoteurs aiment avoir une flexibilité. Donc c'est un plus, mais ce plus n'enlève pas de favoriser les toits verts directement par exemple.

2840

LA COMMISSAIRE :

Merci.

2845

LE PRÉSIDENT :

Bien, je vous remercie beaucoup, Monsieur.

2850

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

Merci beaucoup.

2855

LE PRÉSIDENT :

Alors, la commission va cesser pour ce soir. On va reprendre demain toujours ici à compter de 13 heures. Donc, on va poursuivre nos activités.

Alors, je vous remercie beaucoup. Bonne fin de soirée.

AJOURNEMENT

2860

* * *

2865

Je, soussignée, Cindy Lavertu, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription fidèle et exacte des témoignages et opinions pris dans cette audience au moyen de la sténotypie.

Cindy Lavertu