

**Mme ISABELLE SENTENNE :**

805 Pour être honnête, c'est beaucoup Marc Douesnard, du Conseil des métiers d'art, le  
président du conseil d'administration, qui gère le projet jusqu'à présent. Donc, je suis plus ou moins  
impliquée dans ce qui est fait au niveau des étapes au niveau politique.

810 Par contre, je sais que... je pense que vous l'avez rencontré, il a pu vous démontrer à quel  
point lui, il est très présent sur tous les comités. Nous, c'est quand même assez récent qu'on a été  
mis... en janvier, on se rencontrait, puis tout le monde a embarqué. On est prêts à accélérer et à  
embarquer tous ensemble dès que possible.

**LE PRÉSIDENT :**

815 O.K. D'accord. Merci beaucoup. Alors on revient dans quelques instants avec Vivre en ville.

---

**M. CHRISTIAN SAVARD**

820

Vivre en ville

---

**LE PRÉSIDENT :**

825 Rebonsoir, mesdames et messieurs. Alors, nous avons maintenant Christian Savard de  
Vivre en ville. Bonsoir, monsieur Savard.

**M. CHRISTIAN SAVARD :**

830

Bonsoir.

**LE PRÉSIDENT :**

835            Alors, vous avez 10 minutes pour votre présentation. Par la suite, on aura le plaisir  
d'échanger avec vous pour un autre potentiel 10 minutes.

**M. CHRISTIAN SAVARD :**

840            Merci beaucoup, puis merci aussi à l'OCPM pour son travail, particulièrement dans cette  
commission-là, c'était quand même un gros morceau. Vous êtes dans les derniers milles, en ce  
début d'été, donc merci pour cet engagement-là.

845            D'abord, commenter un projet de cette ampleur-là, c'est une tâche qui est exigeante, qui  
porte sur l'aménagement d'un quartier complet qui est pratiquement la spécialité de Vivre en ville.  
Mais bien le faire nous aurait demandé des ressources immenses et on arrive ici quand même avec  
une certaine humilité face à tout le travail qui a été fait par la Ville dans les dernières années,  
également par les groupes citoyens, même par les promoteurs qui possèdent des terrains qui ont  
fait un travail de fond important.

850            C'est pour ça qu'on a un certain nombre de recommandations limitées sur des aspects que  
je dirais plutôt macro, sur l'approche, et donc puisque c'est un des plus grands projets qu'il va y  
avoir à Montréal dans les prochaines années, on tenait quand même à venir aujourd'hui.

855            De manière générale, on considère que ce genre de dossier là peut contribuer à s'attaquer  
à la triple crise à laquelle on fait face : la crise climatique, la crise de la mobilité, mais également la  
crise de l'habitation.

860            En additionnant des milliers de nouvelles unités qui sont nécessaires à Montréal et  
nécessaire de les construire, que ce genre de terrain là se construise, parce qu'on est capable de,  
sur ce genre de terrain là, de faire des quartiers avec un impact environnemental limité.

865 On a des leviers, notamment par des terrains qui sont possédés par du public ou du parapublic, pour avoir une bonne mixité sociale et c'est important que ce projet-là ne stagne pas encore pendant des années et aille de l'avant. Et on tenait à le souligner. On appuie de manière générale la vision proposée par la Ville de Montréal.

870 Donc, pour nous, ça a le potentiel de devenir un véritable écoquartier qui doit devenir un milieu de vie exemplaire, hein? La ville de demain. Bien, ce secteur-là peut le devenir, on peut le faire aujourd'hui. C'est important de réussir notre coup et de mettre tous les efforts.

875 Donc, 14 recommandations assez générales, qui renforcent surtout des positions de la Ville, mais certaines subtilités, où on insiste sur certains éléments, notamment sur la mobilité, l'accès à la nature, le cadre bâti, l'habitation et l'équité et l'inclusion.

Donc, c'est un secteur relativement enclavé, on vous l'a beaucoup dit, probablement. Donc, il va falloir avoir l'obsession des connexions pour que ça devienne... pour le désenclaver.

880 D'entrée de jeu, selon nous, la station de REM est quasi obligatoire pour que le quartier qu'on va faire soit bien désenclavé, ne soit pas dépendant de la voiture parce que c'est un secteur relativement dépendant de la voiture actuellement.

885 Donc, pour nous, c'est une condition *sine qua non* et donc, ça veut dire que les paliers supérieurs de gouvernement devront s'impliquer sur ce modèle-là.

890 Un réseau perméable pour les transports actifs. Il va falloir que ce soit facile de se déplacer en transport actif dans ce quartier-là, pas en voiture. On a des recommandations également là-dessus, mais il ne faudra pas négliger les passerelles, les passages qui vont passer par-dessus les obstacles qu'il y a actuellement.

Donc, il va falloir le rendre perméable et penser à tout ça. Il y a de l'inspiration à Copenhague, où je suis allé il y a un mois et demi, c'est le royaume des passerelles et tout est connecté de cette manière-là. C'est cette approche-là qu'il faudrait avoir.

895           Recommandation, aussi, très importante. Si on veut que le quartier soit viable, il va falloir  
couper le fait que le pont Victoria se déverse dans le secteur pour le brancher plutôt sur  
Bonaventure. C'est une proposition qui est notamment dans les recommandations de la Ville, mais  
ça nous apparaît important parce que sinon, bien ça va juste devenir un lieu de passage, ça va être  
difficile d'en faire un quartier intéressant. D'ailleurs, on souligne l'audace de la Ville de proposer ça.

900           Évidemment, recommandation de poursuivre la transformation de Bonaventure d'autoroute  
en boulevard. On a pu voir les impacts positifs de la transformation de l'autoroute, du fait qu'on a  
surbaissé, on a mis au sol ce passage-là. Il faut continuer ça, et, qui va permettre évidemment de  
donner accès au fleuve, si on réduit l'emprise de l'autoroute.

905           Les parcs linéaires qui donnent accès à l'eau sont très populaires, sont très prisés. Je  
donnerais l'exemple de la promenade Samuel-de-Champlain, à Québec. On pourrait penser : « est-  
ce qu'il y a du monde qui va aller là? » Bon, ce secteur-là, il y a un peu plus... il est encore plus  
éloigné, encore plus enclavé, c'est un peu la même chose pour la promenade de Champlain à  
Québec, ce n'est pas un endroit où habite beaucoup de monde, mais c'est très prisé et les  
910   Montréalais ont besoin de reprendre accès à leur fleuve, donc très important.

          Encore un autre gros morceau pour les paliers supérieurs de gouvernement qui devront  
s'impliquer dans ce dossier-là.

915           En ce qui concerne le cadre bâti, on est très contents de voir que, finalement, on a pu voir  
dans les médias, certaines... à la limite, j'appellerais ça certaines guerres de chiffres entre la Ville,  
les promoteurs. On sent que la différence n'est plus très grande entre la vision de la Ville, la vision  
de ceux qui veulent construire en partie.

920           Nous, on est plutôt favorable à, quand même, une bonne densité pour le secteur. On a  
besoin d'unités d'habitation, donc construire les milliers de nouvelles unités est la bonne chose à  
faire.

925            Toutefois, ça ne veut pas dire d'oublier... Il faut miser sur une certaine hauteur, mais la densité, ce n'est pas que de la hauteur. Et d'ailleurs, on entend parfois certains promoteurs parler beaucoup... Ils veulent monter haut, puis ils disent « on va dégager le sol, puis là on va mettre des arbres, on va mettre un parc. » Cette vision-là, nous, on n'y adhère pas parce que très souvent, ça fait des îlots, un peu, là, qui viennent tomber, puis ce n'est pas urbain.

930            Nous, on mise davantage sur la compacité, donc, où, à la rue, on a une certaine échelle humaine, donc à l'échelle de la rue, un peu moins de hauteur, au milieu de l'îlot, tu montes plus haut. Mais la compacité est très importante pour faire un milieu qui demeure... où est-ce qu'on peut faire de la hauteur, mais également de l'échelle humaine.

935            De la hauteur très haute, avec un parc autour. C'est contre-intuitif, peut-être, là, mais ce n'est souvent pas la bonne solution, et c'est une solution urbaine qui n'est pas si intéressante que ça. Donc, il faut miser... peut-être aller un peu moins haut, mais aller un peu plus sur la compacité et, par rapport au niveau de la densité.

940            Sinon, également, on ne sait pas... bon, il y a des secteurs économiques qu'on sait qu'on va garder, on parle de certaines sections du port et ainsi de suite, mais après ça, est-ce qu'on garde des activités d'emploi ou pas? Nous en dehors, parfait. Nous, en dehors de... en dehors de peut-être...

945            Donc, je vais me concentrer sur les secteurs qui sont en formation, pas sur ceux qui ont été décidés qui vont rester à vocation économique. On miserait surtout sur l'habitation, vu que c'est un secteur relativement enclavé, s'y rendre ne sera pas évident. Donc, s'il y a des emplois à conserver, se concentrer autour de la station REM où est-ce que les gens vont pouvoir avoir accès, pour ne pas trop les disperser dans tout le secteur. Prioriser sur l'emploi, surtout que c'est du logement...

950            Prioriser l'habitation, surtout, c'est du logement dont on a besoin particulièrement. Donc lorsqu'il y aura, pour certains secteurs, des dilemmes, bien, c'est l'habitation, qu'il faudra prioriser.

955 Et donc je terminerais sur notre dernière recommandation, qui est de miser sur une mixité sociale bien planifiée. Et puisque c'est un secteur de grande planification, puisqu'il reste beaucoup de place pour des négociations avec les différentes parties prenantes, soit publiques ou privées, il faut faire l'effort de faire beaucoup plus de logement social qu'on fait d'habitude et même dépasser les cibles de 20 % que se donne, par exemple, la Ville de Montréal à travers le règlement... le fameux 20-20-20.

960 Nous, on a même osé dire, pourquoi on ne viserait pas... on a même osé écrire 50 %. Je ne crois pas qu'on va être capables d'y arriver. On aime mieux mettre la barre haute. Mais, justement, je reviens d'une mission en Scandinavie et là-bas, on vise de plus en plus 35 % de logement social pour assurer un écosystème de l'habitation qui est résilient, donc une priorisation au logement social.

965 Donc, voilà. Il me restait 4 secondes.

970 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup, excellent. Alors, questions des commissaires. Coumba?

**LA COMMISSAIRE NGOM :**

975 Oui, alors moi j'aimerais peut-être que vous vous développiez un peu sur la certification LEED quartier, c'est bien ce qu'on dit? Est-ce que vous pouvez nous en parler un peu plus?

**M. CHRISTIAN SAVARD :**

980 Oui. Bien, c'est une certification qui est intéressante, mais il y en a beaucoup, des certifications. Je ne suis pas... Nous, on a pratiquement la nôtre là, qui est... c'est quoi un écoquartier, quelles devraient être les conditions d'un écoquartier? Il y en a de toutes sortes, là. C'est sûr que de se donner les plus hauts standards et s'asseoir sur les... je dirais, certaines certifications, certains standards peuvent être intéressants, particulièrement pour le bâtiment.

985 Je ne ferais pas d'une condition *sine qua non* une certification à l'échelle du quartier, surtout que le quartier est un peu particulier, hein? C'est... Je dirais qu'à la limite, l'Hippodrome, c'est plus facile, c'est un carré. Lui, les différentes... comment il est tricoté, le rend un peu plus complexe, peut-être, pour une certification, mais c'est le genre, c'est le niveau d'ambition qu'il faut aller chercher.

990 Et moi, je sens ce niveau d'ambition là dans la vision présentée par la Ville. Mais oui, particulièrement pour le bâtiment, aller chercher des certifications m'apparaît intéressant parce que ça va être du neuf et il faut être exemplaire pour le neuf.

995 **LA COMMISSAIRE NGOM :**

Parfait. Donc, vous avez touché à ma deuxième question, qui consiste à savoir qu'est-ce que c'est qu'un écoquartier dans un secteur particulier comme Bridge-Bonaventure?

1000 **M. CHRISTIAN SAVARD :**

C'est assez simple. Je dirais que le plus grand défi de nos écoquartiers, très souvent, justement, en matière de bâtiments, on est capable d'y arriver. C'est relativement technique, technologique, normé. Donc ça, on est capable souvent d'y arriver.

1005 Le deuxième élément qui va m'apparaître important, et qui va demander des investissements, c'est la place de la nature. On a le fleuve pas loin, c'est avoir une bonne canopée. Il va falloir planter énormément d'arbres, donc ça, c'est un aspect qui est intéressant.

1010 Mais le plus dur, c'est toujours la mobilité. On le sait, dans tous les défis urbains, dans tous les défis de diminution de nos gaz à effet de serre, c'est la mobilité. Et là, on a la... ce n'est pas un secteur si facile que ça, vu qu'il est un peu excentré, donc il va falloir faire des efforts particuliers pour faire en sorte que ce soit un quartier où on peut vivre sans voiture. Parce que là, actuellement, le bout d'habitation comme c'est là, ce n'est vraiment pas si évident que ça.

1015

Donc, ça va être... excusez l'expression anglais, le *fine-tuning* de ce quartier-là pour qu'il vive sans voiture, ça va être ça le plus difficile et c'est ça qui est le plus important, le défi le plus dur lorsqu'on veut construire un écoquartier.

1020 **LA COMMISSAIRE NGOM :**

Merci.

1025 **LE PRÉSIDENT :**

Luba?

**LA COMMISSAIRE SERGE :**

1030 Oui, vous dites... vous l'avez dit tout à l'heure que la station REM, c'est un *sine qua non*. Et dans votre mémoire, vous dites que c'est indispensable.

**M. CHRISTIAN SAVARD :**

1035 Oui.

**LA COMMISSAIRE SERGE :**

1040 Est-ce que c'est la seule façon de désenclaver ce secteur? Est-ce qu'on devrait attendre que cette station soit mise en œuvre ou bien on pourrait procéder en parallèle?

**M. CHRISTIAN SAVARD :**

1045 On pourrait le faire... On pourrait faire les deux en parallèle, mais très franchement, tous les paliers de gouvernement actuellement cherchent des moyens de régler la crise du logement.



L'une des manières, c'est de construire du logement. Et l'une des manières que, donc, on peut aider, par exemple, la Ville de Montréal, c'est en l'aidant en matière de transport. Les deux sont liés.

1050           Lorsqu'on construit le transport, on peut construire les fameux écoquartiers. Si on ne fait pas la station de REM, les gens, pour sortir du secteur, vont prendre la voiture. Du transport local qui rabattrait éventuellement, ce n'est vraiment pas si évident que ça.

1055           Et encore une fois, de nos expériences à l'étranger, ceux qui font des écoquartiers en Allemagne, j'en ai encore visité un autre à Malmö, en Suède, là, et à Helsinki, en Finlande. Le transport en commun arrive avant que le quartier soit construit et ils font passer des tramways, ils font passer des métros avec des quartiers vides.

1060           C'est comme ça qu'on réussit, parce que, si au jour un, ta station est prête, les gens qui vont commencer à habiter le quartier vont avoir le message que c'est important. Si tu ne le fais pas, les gens vont se motoriser et après ça, ils vont garder leur voiture 12 ans. Puis même si la station arrive 7 ans après, bien, ils vont avoir pris les plis du transport en voiture.

1065           C'est pour ça que c'est très important d'aller de l'avant avec la station. Et les meilleures pratiques dans le monde, c'est ce qu'on nous montre. On met le transport en commun en premier, même si, au début, il n'y a pas beaucoup de monde. C'est comme ça qu'on procède d'habitude.

**LA COMMISSAIRE SERGE :**

1070           Merci. Est-ce que j'ai bien compris, par contre, que vous suggérez que les emplois soient près de la station REM?

**M. CHRISTIAN SAVARD :**

1075           Oui, exactement. Parce que les gens qui vont venir de l'extérieur du quartier pour venir travailler là, ce ne sera pas juste des gens du quartier. Dans la vie, on aimerait ça que tout le monde

habite à côté de son travail. Nos parcours professionnels beaucoup plus éclatés font en sorte que ça ne fonctionne plus comme ça. Donc, s'il y a des emplois... Et là, encore une fois, je parle des endroits qui vont être développés, là, je ne parle pas des secteurs actuels qui vont être maintenus.

1080

S'il y a des endroits... Si les gens doivent venir, il faut qu'ils soient le plus près possible du transport en commun. Donc, si c'est un peu partout dans le quartier ou à la partie plus excentrée proche du Havre, par exemple, bien là, les gens, ça va... Plus que tu éloignes du transport en commun, plus les gens prennent d'autres choix, donc c'est vraiment autour de la station de REM qui est la plus logique. Et également, pour ce secteur-là, c'est vraiment l'habitation qui est à prioriser selon nous.

1085

**LA COMMISSAIRE SERGE :**

Merci.

1090

**LE PRÉSIDENT :**

J'avais une question par rapport à l'idée de densifier, mais pas simplement en hauteur.

1095

**M. CHRISTIAN SAVARD :**

Oui.

1100

**LE PRÉSIDENT :**

De compacité, également, là. Puis dans votre mémoire, vous parlez d'un piège à penser qu'une tour est plus acceptable si elle est entourée d'espaces verts, là.

1105

**M. CHRISTIAN SAVARD :**

1110 C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

1115 Effectivement, il y a actuellement la proposition de la Ville de limiter les hauteurs. On a des promoteurs, différents porte-parole qui viennent plaider pour des hauteurs plus importantes, en justifiant notamment le fait que, bien, ça va permettre de dégager des superficies au sol.

Donc, je comprends que vous dites que ça, c'est une fausse bonne idée.

1120 **M. CHRISTIAN SAVARD :**

Oui, c'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

1125 Ce n'est pas une bonne idée. Est-ce que... Donc, ce que vous dites, on doit comprendre que vous dites : gardons les hauteurs actuelles puis construisons avec compacité autour...

**M. CHRISTIAN SAVARD :**

1130 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1135 ...ou vous dites : on peut faire les deux, on peut augmenter les hauteurs et construire aussi autour des tours?

**M. CHRISTIAN SAVARD :**

1140

C'est assez intéressant parce que rendu là, c'est rendu un détail de design urbain. Dans certains cas, à titre d'exemple, proche de l'eau, on pourrait vouloir dégager davantage la proximité du canal pour que les gens y aient accès. Et on sait que ça va être des lieux de choix, donc on peut penser à aller un peu plus haut.

1145

C'est juste que la tour plantée autour avec un parc, on sait que d'un point de vue urbain, ça fonctionne plus ou moins, ce n'est pas si attirant que ça. L'endroit autour est considéré souvent comme... ça appartient à la tour, est-ce que c'est un vrai parc? Mais ça peut fonctionner des fois.

1150

On tenait à dire que, souvent, la densité compacte est plus attirante et plus acceptée que juste la haute tour. Mais on n'est pas dogmatiques à Vivre en ville, dans un sens ou dans l'autre. Toutefois, on voit un glissement, là...

1155

Donnez-nous beaucoup de hauteur, puis on va mettre des arbres au sol. Et ça, ça ne donne pas toujours des bons résultats d'un point de vue de vie urbaine.

1160

D'un point de vue, même, de sécurité, parce que les yeux, sur la rue, sont plus éloignés. Mais ça peut arriver que ça fonctionne. Donc, c'est pour ça qu'il n'y a pas de dogmatisme par rapport à ça, c'est pour ça aussi que la Ville, le fait, là, souligne ça.

1165

J'ai confiance aussi que, de toute manière, les promoteurs y arriveraient, là, à faire des bonnes choses – il va falloir penser à des espaces verts dès le début, dans ce cas-là, il ne faut pas faire comme Griffintown où on est obligés d'acheter des terrains à gros prix pour pouvoir faire des parcs. Il faut les acheter, il faut le faire tout de suite.

Mais on a un parti pris pour une certaine compacité, sans rejeter de manière drastique la hauteur, là, Mais c'est juste... la hauteur, entourée de parcs, on y croit peu, c'est un secteur urbain. Faisons-le comme une vraie ville.

1170 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, c'est bien, je vous remercie beaucoup.

1175 **M. CHRISTIAN SAVARD :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1180 Excellent, bonne fin de soirée à vous. Et donc, on revient dans quelques instants avec Sid Lee Architecture.

1185 

---

**M. MARTIN LEBLANC**  
Sid Lee Architecture

---

**LE PRÉSIDENT :**

1190 Rebonsoir. Alors nous sommes avec Martin Leblanc de Sid Lee Architecture. Bonsoir, monsieur Leblanc.

**M. MARTIN LEBLANC :**

1195 Bonsoir.

**LE PRÉSIDENT :**

1200 Vous allez bien?