

## Pas de densité dans ma cour

Chronique du 4 septembre 2024

Je vous ai parlé dans mon **Florilège estival** des nombreuses objections soulevées localement contre la densité. Pour rappel :

- Le maire **Jim Beis** de l'arrondissement Pierrefonds-Roxboro souhaite densifier le périmètre immédiat des stations REM Sunnybrooke et Pierrefonds-Roxboro. Par trois fois ces deux dernières années, il s'est fait bloquer par l'opposition de citoyens locaux. Le bout du bout, ce sont ces 26 citoyens, au sein d'un arrondissement qui en compte 71 000, qui ont bloqué un projet de 111 logements sur le site d'un atelier de mécanique automobile désaffecté... situé à une minute de marche de la gare Sunnybrooke;
- La mairesse **Doreen Assaad** de Brossard rencontre une vive opposition à sa volonté de transformer en centre-ville de sa municipalité l'horrible secteur Panama-Taschereau, au cœur duquel se trouve la station REM Panama;
- Quand ce n'est pas le maire de Pointe-Claire, **Timm Thomas**, qui s'oppose à la construction d'immeubles résidentiels dans l'immense stationnement du centre d'achats Fairview Pointe-Claire, voisin immédiat de la station REM du même nom.



Pour qui la définition même du concept de développement durable se résume à trois concepts – **Densité, Centralité, Développement de la ville sur elle-même** – ces situations, comme toutes les autres du même genre, sont inacceptables. Mais encore faudrait-il savoir qui est le premier fautif.

### La prétendue *voie rapide*

Le 7 février, l'Assemblée nationale a adopté la **Loi 31** sur la cession de bail. Quelques mois plus tôt, la ministre de l'Habitation, France-Élaine Duranceau, avait déposé un amendement au projet de loi permettant aux villes de plus de 10 000 habitants d'utiliser une « **voie rapide** »<sup>1</sup> consistant à autoriser des projets ne respectant pas la réglementation d'urbanisme, et ce, durant une période de 5 ans :

---

<sup>1</sup> Voir ma chronique **Logement – La supposée « voie rapide »**, du 27 novembre 2023.

- La section de la réglementation d'urbanisme visée par la voie rapide concerne le **droit référendaire** des personnes vivant à proximité immédiate d'un projet, droit qui est en fait l'instrument privilégié d'expression du ***pas dans ma cour***;
- Quand une municipalité (ou un arrondissement) présente un projet pour adoption en première lecture, c'est qu'elle est parfaitement confortable avec son contenu. Il n'y a pas à s'en surprendre puisque le projet a généralement fait l'objet de nombreux allers-retours entre les services de la municipalité et le promoteur du projet, allers-retours étalés sur une période de plusieurs mois, parfois même de plusieurs années;
- En vertu de la réglementation d'urbanisme, l'adoption du projet en première lecture par le conseil municipal (ou d'arrondissement) ouvre la période de contestation par les personnes vivant à sa périphérie immédiate, en deux étapes : signature d'un registre, suivi de la tenue formelle d'un référendum si 50 % et plus des personnes visées ont effectivement apposé leur signature. Dans les faits, il n'y a pratiquement jamais de référendum puisque le sachant perdu d'avance, les promoteurs retirent simplement leur projet;
- C'est ainsi qu'à peine 26 citoyens ont pu bloquer le projet de 111 logements évoqué au début de ce texte.

Toujours en vertu de la réglementation, un permis de construire ne peut être émis par la municipalité (ou l'arrondissement) qu'après l'adoption du projet par le conseil en **seconde lecture**. Voilà précisément ce que change **théoriquement** la « **voie rapide** », puisqu'elle permet l'émission des permis dès l'adoption en **première lecture**, annulant donc toute possibilité de contestation par les personnes vivant à sa proximité.

Le mot le plus important au paragraphe précédent est « **théoriquement** ». Le gouvernement Legault s'est donné bonne conscience en permettant aux élus locaux d'affronter l'ire d'une partie de leurs commettants en annulant leur « **droit référendaire** », et ce, projet par projet, c'est-à-dire que ce dangereux exercice serait constamment à reprendre :

- À tout juste une année de la prochaine élection municipale, Jim Beis ne veut surtout pas déclencher des cabales à répétition, dont les médias seraient chaque fois friands, en accordant leurs permis de construire aux promoteurs des projets proposés aux futures stations REM;
- Pour la même raison, je ne vois pas que le maire Benoît Dorais du Sud-Ouest donnera suite à son imprudente évocation du recours à la « voie rapide » pour des projets qu'il sait contestés par les populations locales dans Griffintown;
- Finalement, pour ce qui concerne les grandes villes, il n'y a toujours que Bruno Marchand, le maire de Québec, à jouer à fond la carte de la « **voie rapide** ».

Les pilules potentiellement amères, c'est en début de mandat que les Élus peuvent les imposer. Tout indique que la « **voie rapide** » sera très peu utilisée d'ici novembre 2025. En 2026 et 2027, elle pourra l'être plus intensément. Puis en 2028 et 2029, si rien ne change d'ici là, les Élus locaux redeviendront excessivement prudents. Et la crise du logement dans tout cela ?

## Si le gouvernement Legault avait été courageux

J'ai souvent parlé à cette antenne de la ***More Homes Built Faster Law***, adoptée le 28 novembre 2022 par le gouvernement ontarien de Doug Ford<sup>2</sup>. Revoyons nos trois cas types présentés en introduction à la lumière de ce qu'aurait permis une loi semblable qui aurait été adoptée par Québec.

**Jim Beis** accorderait leurs permis de construire aux promoteurs des 3 projets résidentiels jouxtant des stations du REM qui furent retirés ces deux dernières années. Quand quelqu'un viendrait au micro, en séance du conseil d'arrondissement, pour dénoncer l'abolition du droit référendaire des résidents locaux, le maire Beis leur répondrait ceci :

*« Je n'ai pas le choix, c'est la nouvelle loi québécoise qui m'impose d'autoriser le projet dès sa première adoption en séance du conseil. Si vous avez des griefs, ce n'est pas à moi que vous devez les adresser mais au gouvernement ».*

Bien sûr, tous les maires des villes et arrondissements comptant 10 000 habitants et plus serviraient une réponse similaire à leurs commettants mécontents.

À Brossard, la mairesse **Doreen Assaad** n'aurait aucune difficulté à planifier son nouveau centre-ville centré sur une station REM puisque c'est expressément ce à quoi **la loi l'obligerait**. Si elle devait rencontrer une opposition de certaines populations, elle les renverrait à son tour à Québec.

Le cas le plus intéressant demeure celui de **Timm Thomas**, à Pointe-Claire. La loi ontarienne fait obligation aux élus locaux, d'une part de planifier le développement en densité du périmètre immédiat des modes lourds de transport collectif, d'autre part de soumettre une séquence de développement et un échéancier de réalisation. En cas de non respect de ces obligations, le gouvernement se substitue aux Élus locaux et procède lui-même à ces tâches... puis envoie la facture conséquente à la municipalité réfractaire.

## Conclusion

Le « pas dans ma cour » anti-densité a encore de belles heures devant lui au Québec. Ce ne sont ni Jim Beis, ni Dorren Assaad, ni même Timm Thomas, ni quelque élu municipal que ce soit, qui sont responsables de cette situation. Le premier fautif, c'est le gouvernement Legault, qui par la prétendue « voie rapide » s'est limité à se donner le beau rôle, transférant aux élus locaux la partie difficile et cruciale qui aurait logiquement dû relever de **SA RESPONSABILITÉ**.

---

<sup>2</sup> Voir ma chronique ***Construction de logements : comparaison des approches ontarienne et québécoise***, du 12 février 2024