

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS: Mme ISABELLE BEAULIEU, présidente
 Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire
 M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire
 M. REINALDO DE FREITAS, analyste

**CONSULTATION PUBLIQUE PORTANT SUR
LE PPU DE LA PARTIE NORD DE L'ÎLE-DES-SOEURS**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 2

Séance tenue le 29 octobre 2019, 13 h
Centre communautaire Elgar
260, rue Elgar
Verdun

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 29 OCTOBRE 2019

MOT DE LA PRÉSIDENTE..... 1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

Mme Christine Lalonde - Immeubles Marché Centre Le Village 4

M. Adrian Sheppard..... 14

M. Joel Ospovat - Gestion Sandalwood 24

Mme Andrée Marsot 29

M. Samuel Gewurz - Nuntip 36

PAUSE

M. Olivier Laurent Cazaban et Mme Cervane Brochard - Campus Bell 46

M. Denis Proulx..... 56

M. Christopher Sweetnam Holmes - Groupe MACH 67

M. Nicolas Rancourt 75

M. François Crête - Lachance Immobilier..... 80

Mme Maryse Rinfret et M. Gilles Lemieux - Les Verrières sur le fleuve I,II, III, IV et V 90

DROIT DE RECTIFICATION

M. Frédéric Saint-Louis - Ville de Montréal..... 101

LA PRÉSIDENTE :

5 Alors, je crois qu'on peut commencer parce qu'on m'informe qu'on n'aura pas physiquement la sténographie. Tout est enregistré et bien enregistré. Il y aura les mêmes transcriptions qu'habituellement et elles seront mises en ligne mais à partir de l'enregistrement que nous faisons en salle aujourd'hui. Donc, tout le verbatim de la séance sera quand même disponible sur le site, même si madame Cindy Lavertu n'est pas avec nous.

10 Alors, je vais ouvrir la séance avec un mot d'ouverture pour vous dire d'abord bonjour, merci d'être là. Je vous souhaite la bienvenue. Alors, ce sont nos séances d'audition des opinions pour planifier la partie nord de l'Île-des-Sœurs. Cette séance se déroule en français, mais les gens qui veulent s'exprimer en anglais peuvent le faire.

15 The meeting will be conducted in French, but if you wish to ask questions or address the Commission in English, you are welcome to do so.

20 Je m'appelle Isabelle Beaulieu, je suis commissaire à l'Office de consultation publique de Montréal. La présidente de l'Office, madame Dominique Ollivier, m'a confié la présidence de cette commission. La commission est également composée de madame Marie-Claude Massicotte ainsi que monsieur Gaétan Lebeau. La commission est appuyée dans ses travaux par monsieur Reinaldo De Freitas qui agit à titre d'analyste de la commission.

25 À la table d'accueil, Henri Vézina est là pour vous donner toute l'information sur le processus de consultation publique et à la logistique, nous avons l'aide de madame Brunelle-Amélie Bourque.

30 Donc, comme je vous ai dit, tout est enregistré et sera sténographié. Tout ce qui sera dit en cours de séance de cette audience sera donc enregistré et transcrit. Les transcriptions seront disponibles sur le site internet de l'Office et en version papier aussi aux bureaux de l'Office.

Nous avons avec nous des représentants de la Ville, monsieur Frédéric Saint-Louis et monsieur Cantin qui, à la fin de la séance, pourront utiliser leur droit de rectification. À partir d'aujourd'hui, nous accueillons donc – à partir d'hier soir et aujourd'hui – nous accueillons tous les gens qui se sont inscrits pour exprimer leur opinion.

35

Au total, il y aura cinq séances et il y en a une ce soir encore, demain, il y en a une dans l'après-midi et une demain soir, toujours ici au Centre Elgar.

40

La commission a reçu également des interventions écrites qui ne font pas l'objet d'une présentation orale mais qui seront mis sur le site web. Ces opinions s'ajoutent à celles que nous avons déjà recueillies grâce au questionnaire et aux opinions en ligne. D'ailleurs, je vous rappelle qu'il est toujours possible pour vous d'exprimer une opinion, courte ou longue, en utilisant le site internet de l'Office. Vous avez encore jusqu'au 3 novembre pour exprimer des opinions.

45

Alors, je vous rappelle que les consultations de l'Office répondent au 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 valoir leur opinion dans le but d'éclairer et d'influencer les décisions des élus relativement à ces projets.

50

Les commissaires, donc nous, sommes indépendants et on respecte un code de déontologie. Ce code est à la table d'information à l'entrée ici. Donc je tenais à répéter que nous sommes ici tiers neutre, nous ne sommes pas les auteurs du PPU. On est ici pour organiser la consultation publique à ce sujet.

55

Quant au déroulement de la séance, j'appellerai les participants selon l'ordre prévu à l'horaire. Nous allouerons une vingtaine de minutes aux échanges, donc dix minutes environ pour présenter le projet, le papier, et nous on se garde une dizaine de minutes pour échanger et poser des questions.

60 À ceux et celles qui ont déposé un mémoire, je vous rappelle que nous l'avons lu attentivement. Je vous invite donc à vous concentrer sur les éléments essentiels de façon à laisser le plus de temps possible aux échanges avec la commission.

65 Les mémoires seront rendus publics en début de semaine prochaine et vont demeurer accessibles sur le site internet de l'Office.

70 Une fois la consultation terminée, les commissaires entreprendront l'analyse de toute l'information et des mémoires. Nous prévoyons terminer la rédaction de notre rapport vers la fin de l'année. C'est la présidente de l'Office, madame Ollivier, qui remettra le rapport aux élus municipaux. Il sera rendu public dans les quinze jours suivant le dépôt du rapport aux élus. Les décisions à prendre par la suite appartiennent aux élus municipaux.

La séance d'aujourd'hui devrait se terminer vers 17 h, si tout se déroule comme prévu.

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 des autres personnes sont irrecevables. Et là-dessus, je serai assez tranchante pour qu'on garde un climat d'échanges à la commission.

80 Comme il est de coutume en matière de consultation publique, si pour une raison ou une autre, des inexactitudes se glissaient dans les propos tenus ici, les représentants de la Ville, ceux que j'ai nommés tout à l'heure, pourraient user d'un droit de rectification. Mais on parle ici, ni de débat, ni d'échanger des opinions, c'est de venir rectifier un fait si on s'est trompé sur un nom, sur une hauteur, sur un truc très précis. C'est juste ça la rectification.

85 Donc, à la fin de la séance, je vais demander à la Ville s'il y a des choses à rectifier. Il s'agira, bien entendu, de rectifier seulement un fait et non pas d'émettre ni commentaire, ni avis, ni opinion.

90 Alors, sur ce, je vais appeler à venir nous présenter son mémoire, madame Christine Lalonde.

Mme CHRISTINE LALONDE :

95 Bonjour!

LA PRÉSIDENTE :

100 Je vais vous demander de vous rapprocher du micro. Pour que ce soit très bien enregistré.

Mme CHRISTINE LALONDE :

105 Oui, oui, pas de problème. Est-ce qu'on m'entend bien? Super. Je vais juste aller...

LA PRÉSIDENTE :

C'est bon, c'est bon, vous avez le temps.

110 **Mme CHRISTINE LALONDE :**

115 Madame la présidente, Monsieur, Dame, membres de la commission, à toutes les personnes présentes aujourd'hui, bonjour! Je m'appelle Christine Lalonde, je suis directrice de développement chez Forum. Forum est le récent acquéreur du centre commercial Le Village à l'Île-des-Sœurs, donc dans la partie nord de l'Île-des-Sœurs. Pour ceux qui ne nous connaissent pas, on est une compagnie canadienne de développement immobilier commercial et résidentiel. On est spécialisé surtout dans les centres ancrés par un supermarché dans des secteurs en croissance. Au Québec, on a développé plus de 50 centres commerciaux dans les derniers 20 ans et au Canada, on gère des actifs de plus d'un milliard de dollars.

120

Donc, la raison d'être de ma présence ici aujourd'hui et de notre dépôt de mémoire, c'est, d'une part, d'exprimer un désaccord profond avec certains éléments directeurs et de mise en œuvre du PPU, et bien sûr, d'autre part, de dénoncer certains préjudices qui sont causés à notre propriété, ses locataires et ses clients.

125

Donc, la structure de présentation est très simple, je me rends compte que dix minutes, ça passe très vite. Donc je vais me concentrer sur deux aspects principaux : les usages permis pour notre site et les normes de stationnement du secteur commercial dans son ensemble; et finir avec quelques réflexions finales. Mais, évidemment, notre mémoire est bien étoffé, donc je vous invite, en période de questions, si jamais par exemple vous avez des questions sur notre critique globale de la vision du PPU, ou par exemple, comment d'autres normes de développement nous affectent, de ne pas vous gêner de me les poser en période de questions.

130

Donc, directement dans le vif du sujet : les usages permis pour notre site. Donc, comme on le sait maintenant, c'est le désir de la Ville dans ce PPU d'exclure les usages commerciaux qui sont dans la portion sud de notre propriété, donc où se loge actuellement le bâtiment du centre commercial en soi. C'est un geste que l'on qualifie, en tout cas que l'on trouve purement urbanistique, donc théorique dans un sens, sans fondements commerciaux. On sait maintenant qu'il n'y a aucune étude de marché ou d'impact qui a été conduite par la Ville, selon ce qui nous a été confirmé en séance d'information publique.

135

140

Or, on trouve ça particulier parce qu'on connaît pertinemment que le Service de développement économique de la Ville de Montréal a une expertise commerciale accrue et soutient très bien ses commerçants dans d'autres parties de l'île. Donc, on trouve que cette expertise a été occultée dans ce projet de PPU. D'ailleurs, on se pose la question pourquoi.

145

Maintenant, pour ce qui est des impacts économiques, j'indique ici qu'on a des impacts... On devrait requérir un investissement d'environ 25 millions \$ si on était pour se mettre aux normes et redevenir conformes, si l'application du PPU était mise en œuvre. Je m'explique.

150

155 Ces 25 millions \$ viennent essentiellement de la démolition du bâtiment et des stationnements existants pour pouvoir reconstruire le bâtiment dans son entièreté commerciale sur le lot adjacent juste à côté, qui lui préserverait ses usages commerciaux, incluant évidemment le paiement de la redevance pour le futur REM et modifier également les servitudes existantes sur notre terrain en faveur de la Ville, donc des conduites souterraines énormes qui traversent notre site.

160 Donc je ne vous fais pas dire que ça défie toutes les logiques économiques et aucun promoteur, incluant nous-mêmes, ne prendrait cette décision de façon rationnelle et raisonnée, du moins à court ou moyen terme.

165 D'autre part, je veux mentionner un aspect additionnel qui est un préjudice qui nous est causé sur la valeur de la propriété en soi. On souffrirait une diminution significative de la valeur de la propriété, si les usages commerciaux étaient pour être exclus là où se trouve notre bâtiment.

170 Sachant maintenant que la Ville veut instaurer un pôle institutionnel dans la partie sud du bâtiment et sachant que notre site est assujéti d'un droit de préemption, pour nous, ça cache vraiment une expropriation potentielle déguisée. Donc sachant aussi qu'on s'est enquis auprès de la Ville avant d'acquérir le centre et qu'on n'a eu aucune mention de la question de l'exclusion des usages commerciaux, on déplore un peu le manque de transparence de la part de la Ville à ce sujet-là. Et, d'ailleurs, ça serait intéressant d'avoir des commentaires de l'OCPM à cet effet.

175 Maintenant, les impacts commerciaux. Je mentionne ici que l'accès aux services d'épicerie serait drastiquement réduit à long terme. Pourquoi? Parce qu'à court et moyen termes, quelque chose qui a complètement été ignoré, du moins en apparence, dans la mise en œuvre du PPU, c'est le fait qu'on a un bail signé avec Provigo, qui nous oblige à avoir des options de renouvellement jusqu'en 2047. Ça, c'est 28 ans.

180 Sachant qu'on ne va pas déplacer le bâtiment commercial à court terme, puis investir 25 millions \$ là-dedans, forcément on va conduire les opérations dans le bâtiment existant en opérant en droits acquis pour les prochains 28 ans, ce qui va vraiment contre l'objectif du PPU.

185 Maintenant, à long terme, je mentionne ici qu'on indique une mort lente du centre commercial existant. De toute évidence, on veut éliminer les usages sur la portion sud. J'ai mis ici un extrait de l'étude de marché qui a été réalisée pour nous par une firme – et on peut en reparler en détail dans la période de questions – ça mentionne essentiellement les dépenses des ménages en épicerie. Ça indique clairement que deux épiceries sont absolument requises sur l'île et des épiceries de grand format et à pleine capacité. Et ça, ça exclut toute croissance future
190 de la population; on parle juste de la population actuelle.

Notre propriété est un emplacement de choix pour le Provigo, et ça aussi, je peux vous donner plus de détails techniques dans la période de questions, mais essentiellement, quand on parle de stratégie commerciale, on sait pertinemment que tous les commerces sont autour de la
195 Place du Commerce, les différents commerçants s'attachent aux commerçants piliers comme les épiceries, les pharmacies, etc., et tout le monde se met dans un endroit de compétition et aussi d'achalandage croisé de la clientèle où les clients peuvent se stationner et effectuer toutes leurs emplettes dans un sens.

200 Donc, considérant la configuration technique qui est requise pour un bâtiment comme le Provigo qui, notons-le, est le plus gros commerce sur l'île, ils ont une empreinte d'environ 42 000 pieds carrés, c'est une opération très complexe et très ardue de déplacer un bâtiment de cette taille-là sur un autre site qui nécessite une analyse financière, technique, de longue haleine de la part du commerçant et de notre part également. Donc ça peut prendre des années faire ça. Et ça
205 nécessite vraiment un type de terrain très particulier.

Sachant qu'on est restreint dans cette petite portion-là de la partie nord de l'île, il y a très peu de terrains à analyser et, pour cette raison-là, notre terrain est vraiment un emplacement de choix. Donc, on croit que si on était pour exclure les usages, c'est loin d'être garanti qu'on

210 pourrait déplacer le centre et éventuellement, ça impliquerait une mort lente de l'épicerie Provigo, telle qu'on la connaît aujourd'hui.

215 À court terme, cela va sans dire qu'il y a un certain favoritisme qui est créé envers l'IGA qui lui maintient ses usages commerciaux tels quels et peut continuer à opérer de façon paisible, alors que le Provigo, lui, il se fait complètement enlever ses usages commerciaux et doit opérer dans une gestion serrée de droits acquis. Donc ça crée vraiment une concurrence déloyale et d'ailleurs, ça serait intéressant d'avoir aussi les commentaires de l'OCPM à ce sujet-là. Ça cause un réel préjudice majeur au Provigo et aussi, par le fait même, à nos autres commerçants sur le site.

220 Donc, si on passe maintenant au prochain point, le stationnement, et je sais que beaucoup de mémoires en parlent et la raison pour ça, c'est qu'on voit une réduction draconienne des normes de stationnement. D'ailleurs, c'est une réduction qu'on voit rarement, même ailleurs sur l'Île de Montréal, qui est beaucoup plus dense et beaucoup plus urbaine que l'Île-des-Sœurs.

225 Ici, aussi, c'est un geste qui est purement urbanistique. Il n'y a aucune étude de circulation qui semble avoir été réalisée, selon les propos qui ont été mentionnés par la Ville en séance d'information. Les nouvelles normes de stationnement sont de loin inférieures aux normes actuelles et on impose 95 % du stationnement en souterrain.

230 Je vous épargne tous les calculs mais, essentiellement, ce que ça veut dire pour notre site, c'est que ça impliquerait 50 % de moins de stationnement. Et je rappelle que dans notre bail avec Provigo, on a des obligations de leur fournir un certain nombre de cases qui devraient être réduites de moitié. Actuellement, on ne sait pas c'est quoi la gestion des droits acquis pour les stationnements futurs, ce n'est pas clair dans le règlement. Donc ça, c'est des impacts qui pourraient arriver à court et moyen termes. Ça cause un préjudice majeur au Provigo entre autres et aux autres commerçants qui vont devoir drastiquement réduire les services offerts aux épiceries, sans même parler de leur rentabilité, sans même parler de l'accès aux services des

240 clients. Et ça, ça m'amène à l'impact des normes de stationnement sur les résidents qui sont vraiment désastreux.

245 Donc qu'est-ce que ça veut dire? Est-ce que ça voudrait dire que si on avait la moitié moins de stationnement, les résidents de l'île devraient faire leurs emplettes en transport en commun? Ce qui serait peut-être possible pour des personnes de mobilité active qui seraient à par exemple près à dix minutes du centre d'achats et qui pourraient faire leurs emplettes. Mais ça, ça exclut les personnes à mobilité réduite, ça exclut les personnes du troisième âge, ça exclut les personnes avec des jeunes enfants pour qui s'est très difficile de faire des emplettes en transport en commun, sans même parler des conditions hivernales le reste de l'année. Ça
250 exclut aussi toutes les personnes qui sont sur la Pointe-Nord, de l'autre bord de l'autoroute, qui ne peuvent pas faire leurs emplettes à pied. Et, évidemment, là, je ne parle même pas de tous les résidents du reste de l'île qui eux ont absolument besoin de leur auto pour aller faire leur épicerie et leurs autres achats.

255 Donc, ce qui se passerait en fait dans la pratique, même si les opérations restaient ouvertes, ça forcerait probablement à peu près la moitié des résidents à devoir prendre leur auto et sortir de l'île parce qu'ils seraient incapables d'accéder en automobile aux épiceries et aux autres accès.

260 Les impacts en périphérie des stationnements seraient également énormes. On retrouverait un énorme besoin de stationnement au périmètre du PPU avec une hausse des embouteillages, une hausse des problèmes de sécurité potentiels et vraiment une vraie dichotomie entre le périmètre du PPU et le reste de l'île. Et là, évidemment, on ne parle même pas de l'amplification de ces impacts-là à cause de la croissance de la population prévue et à
265 cause du fait qu'actuellement, on souffre de manque de stationnement, et ça, je peux en témoigner dans la période de questions avec des exemples concrets sur notre site à nous.

270 Donc, les recommandations dans un mode solution, ce qu'on recommande essentiellement, c'est qu'on préserve pour le moment les usages commerciaux sur notre site,

qu'on préserve pour le moment les normes actuelles de stationnement sur le secteur commercial; et qu'on entre dans une discussion de collaboration et de participation avec toutes les parties prenantes, incluant les citoyens et les propriétaires fonciers et autres pour figurer un phasage flexible de ces changements-là dans le temps, pour pouvoir permettre à tout le monde de prendre ces contraintes-là en considération et de pouvoir s'ajuster dans le temps.

275

De notre côté, ce que cela veut dire aussi ultimement, c'est que ça nous prend une discussion transparente en partenariat avec la Ville pour pouvoir concevoir un projet d'ensemble qui inclurait des équipements institutionnels. On comprend très bien le besoin derrière, on n'est pas contre du tout. Mais l'idée, c'est qu'à moyen terme, on puisse le faire en considérant les contraintes et en le faisant de façon réaliste et raisonnée. Ce qui ne serait pas le cas actuellement si le PPU était mis en œuvre tel quel.

280

Quelques réflexions finales. C'est sûr que les objectifs du PPU demeurent une tâche très ardue et très complexe pour la Ville de Montréal, surtout considérant que CDPQ Infra n'a déposé presque aucun plan de la future station du REM qui est un énorme projet à considérer sur l'Île-des-Sœurs et qui place donc la Ville dans un contexte très hermétique où ils doivent composer avec des délais très serrés et aucun plan pour concevoir le PPU.

285

Donc c'est très difficile, on a beaucoup d'empathie pour la Ville dans ce contexte-là et on trouve que leurs intentions sont louables et que leurs objectifs sont utiles et valeureux dans le PPU. Malheureusement, par contre, ce que ceci a causé, c'est à leur tour une conception du PPU qui a été fait en vase clos et qui est mal ajusté aux contraintes et aux réalités locales.

290

Et ceci m'amène à conclure sur un point un peu plus large qu'est la question de la démocratie dans ce processus-là. C'est clair que la quantité de citoyens que nous sommes aujourd'hui, on ne peut pas avoir chaque citoyen qui intervient à chaque étape et à chaque moment dans la conception d'un projet, on s'entend. Par contre, on a des principes de démocratie représentative dans notre société, ce qui veut dire qu'il y a eu plusieurs moments

295

300

dans l'élaboration du projet où est-ce qu'on aurait pu consulter les parties prenantes dans les fameuses étapes cruciales du projet et intégrer toutes ces contraintes-là. Et on aurait pu optimiser le processus du PPU, on aurait pu aussi créer un processus beaucoup plus sain et transparent et légitime.

305

Dernière chose, ça nous mène à nous poser aussi la question de la finalité du PPU. À quoi sert un PPU, si ce n'est qu'à développer le territoire de façon sociale, humaine et économique pour ses citoyens. Dans un contexte comme celui-là, il faut que les objectifs du PPU prennent en compte les contraintes du territoire visé et les seules personnes qui sont vraiment aptes à attester de ces contraintes-là auprès de leurs représentants municipaux, ce sont les citoyens et les occupants du territoire.

310

Donc, dans ce contexte, l'OCPM a un rôle crucial à jouer pour préserver cette démocratie participative et représentative pour défendre les intérêts de ses citoyens, et à la rigueur, des intérêts de la Ville, et pour permettre d'intervenir, d'éviter des désastres potentiels.

315

Donc ultimement, on vous demande d'intervenir pour faire demander une révision du PPU et vraiment pour contribuer à améliorer la qualité de vie future de milliers de résidents sur l'île. On vous remercie beaucoup.

320

LA PRÉSIDENTE :

Merci pour votre présentation, c'était très clair et très illustré dans le mémoire que nous avons lu. Comme je vous rappelle, on est un tiers neutre. On n'est ni plus pour la Ville, ni plus pour les citoyens. Nous sommes un tiers neutre, on organise le débat, on vous entend.

325

Alors, sur ce mémoire, est-ce que vous avez des questions?

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

330

Moi, la question sur la démocratie participative, revenons, restons sur le terrain du PPU. Vous voyez ça comment la suite des choses concrètement? Est-ce que vous avez des idées? Parce que jusqu'à date, on se fait dire depuis hier que la Ville n'a pas consulté, que ça a été élaboré en vase clos, etc. Comment ça serait possible de demain repartir ça pour arriver aux fins que vous souhaitez, de la façon dont vous l'imaginez?

335

Mme CHRISTINE LALONDE :

Très bonne question.

340

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Ce n'est sûrement pas facile la réponse. J'aimerais ça avoir des pistes.

345

Mme CHRISTINE LALONDE :

Oui. Je pense que ce qui pourrait être utile, enfin de notre point de vue à nous, ça serait de... pas nécessairement de faire revoir le concept du PPU au complet, c'est un processus qui a pris deux ans à concevoir par la Ville, donc c'est sûr que dans ses objectifs, etc., dans ses principes directeurs, le PPU demeure. Je pense que si on demande une révision du PPU à partir de certains éléments directeurs et des outils de mise en œuvre surtout, de revoir le règlement de zonage entre autres, ça pourrait être une façon de dire écoutez, on va donner deux, trois mois additionnels, vous allez organiser des consultations publiques en partenariat avec toutes les parties prenantes impliquées et revoir l'aspect mise en œuvre entre autres.

350

355

Donc s'asseoir autour de tables, organiser trois, quatre séances au besoin, puis de revoir les contraintes qui rentrent dans chaque partie d'éléments de la mise en œuvre pour voir comment on pourrait arriver avec des idées. Et il ne faut pas oublier que du côté privé, du côté

360 citoyen, il y a des ressources techniques, il y a de l'expertise, etc., il y a des idées qui peuvent être proposées, qui peuvent aider la Ville.

365 Donc l'idée, à mon avis, ça serait vraiment d'arrêter le processus, de ne pas permettre l'entrée en vigueur et de revoir une partie du processus qui concerne particulièrement la mise en œuvre pour revenir avec un nouveau programme de mise en œuvre, un nouveau règlement de zonage découlant du PPU. Je ne sais pas si ça répond un peu à la question.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

370 Oui. Dans la mesure où on peut y répondre aujourd'hui.

LA PRÉSIDENTE :

375 Justement, juste une petite question en terminant sur ça, donc comme vous dites, en gros, les principes, derrière tout ça, il y a des choses qui vont. Il y a un règlement de zonage à réfléchir encore. Est-ce, par ailleurs, pour le reste du PPU, cette idée de monter plus haut, de densifier, c'est quelque chose que vous trouvez intéressant?

Mme CHRISTINE LALONDE :

380 Écoutez, je pense qu'il y a certainement une opportunité, surtout étant donné qu'on s'en va vers un futur quartier TOD, donc il y a certainement une opportunité de densifier, d'ajouter de la population. Le comment de la chose, c'est là que ça reste à voir. C'est sûr qu'il faut prendre en compte la périphérie, je pense, du périmètre du PPU, mais il faut aussi prendre en compte la conception en soi du TOD. Et là, moi, je ne suis pas urbaniste, donc je vais déférer à nos experts
385 en urbanisme et aux architectes également. Mais je pense qu'il y a certainement un moyen de densifier.

Maintenant, de densifier de la façon qu'il est proposé, c'est quand même un changement

390 très drastique. Donc il y a peut-être encore là un phasage à faire et un phasage géographique à
faire par rapport à la station de train en tant que telle versus les terrains autour. Mais, oui, il y a
des opportunités de densifier. Personnellement, on n'est pas fermé à cette idée.

LA PRÉSIDENTE :

395

Je vous remercie beaucoup. Ça va être tout.

Mme CHRISTINE LALONDE :

400

Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

405

Merci pour votre présentation. Nous allons tout de suite demander à monsieur Adrian
Sheppard de se joindre à nous.

M. ADRIAN SHEPPARD :

410

Merci, Madame, merci tout le monde, merci de m'accueillir et de me donner la chance de
participer à ce débat sur le développement de l'île. Je me présente rapidement. Je suis Adrian
Sheppard, je suis architecte et professeur émérite à l'École d'architecture à McGill. Et pendant
plus de dix ans, j'étais président de la Commission Jacques-Viger et du comité d'architecture et
d'urbanisme de la Ville de Montréal. J'ai souvent eu l'occasion de participer à ce genre de débat
et d'ailleurs, comme madame, j'ai coprésidé deux séances du CPM.

415

Je voudrais aussi faire une petite correction. J'ai vu sur un document Adrian Sheppard,
Commission Jacques-Viger, je ne suis plus sur la Commission Jacques-Viger. D'ailleurs, en tant
que membre, je n'aurais pas le droit normalement de participer à ce genre de discussion

420 aujourd'hui. Donc je veux simplement clarifier ça.

Ma présentation consiste en quatre points que je voudrais soulever qui touchent à l'urbanisme de la Pointe-Nord. D'abord, un commentaire sur l'urbanisme de l'île et puis trois points sur le développement de la Pointe-Nord. D'abord, c'est quoi la cité-jardin, la notion de la
425 cité-jardin, la Pointe-Nord telle que proposée au début, la contre-proposition qui a été présentée après pour le développement de la Pointe-Nord, et finalement, la question du stationnement qui est complexe mais aussi plutôt simple.

Alors, pour commencer, la notion de la cité-jardin, je crois que nous sommes... Ce n'est
430 peut-être pas nécessaire de faire un rappel c'est quoi la notion de la cité-jardin, mais très brièvement, c'est un concept qui a été développé au début du siècle en Angleterre, le *Garden-City*. Comme vous savez, les Anglais ont toujours été beaucoup plus intéressés dans la présence de la nature dans la ville que les cultures latines généralement qui ne mettaient pas la même emphase. Donc c'est une pensée anglaise et ça a été développé principalement par un
435 urbaniste anglais, Ebenezer Howard, qui a d'ailleurs écrit un livre *Cities of Tomorrow*, qui est un peu la bible du mouvement. Toute la question de la cité-jardin était un mouvement urbain.

Ce qui est important, il y a deux choses, je dois dire, sur le concept de la cité-jardin, le *Garden-City*. Premièrement, la présence de la nature est importante, comme je disais, mais
440 deuxièmement, le nom *Garden-City* est un peu comme on dit en anglais *a misnomer*. Tout le monde s'attend d'une ambiance un peu bucolique dans la cité-jardin, des belles petites maisons, des prairies, etc. Ce n'est pas ça du tout. C'est un mouvement qui est beaucoup plus inclusif au niveau des fonctions, des sociétés et des typologies de bâtiment. Et l'Île-des-Sœurs présente, je crois, un très bon exemple de ce qu'est la cité-jardin. C'est peut-être le meilleur exemple, même
445 au Canada je dirais. Donc ça, c'est pour la notion générale de l'Île-des-Sœurs dans laquelle il faut voir le projet, le développement de la Pointe-Nord.

Maintenant, ça, c'est donc le projet tel qu'il a été proposé au début et je voulais faire

450 quelques commentaires sur ça. À propos, je voudrais vous dire, je n'ai rien eu à faire dans le développement du plan de la Pointe-Nord. J'ai été simplement consulté par après par les promoteurs et pour discuter, donner mon opinion sur le projet.

455 Ce qu'on voit ici, je crois, est un plan qui est clair. Il consiste d'une demi-douzaine de tours, enfin sept tours au total, et le rapport entre les tours, donc les éléments bleus que nous voyons ici et les édifices bas et les édifices de moyenne hauteur, est très confortable à tous points de vue. Les tours forment la périphérie de l'île et la périphérie de la Pointe-Nord et sont assez distancées, selon moi, qui nous permettent de voir la ville. C'est comme un rideau d'obélisques qu'on voit au bord de la rivière. Et les petits bâtiments ont un rapport direct, pas
460 avec la rivière, mais ont un rapport direct avec les rues. Ils ont tous... donc ils ont une relation très directe.

Principalement, ce que je voulais dire maintenant pour passer – attendez un petit peu – ça, c'est la contre-proposition. La présentation, donc le plan préparé par la Ville, est un plan qui
465 me met, pour vous dire la vérité, assez mal à l'aise. Pour revenir d'abord, attendez...

LA PRÉSIDENTE :

470 Est-ce que quelqu'un peut aider monsieur?

M. ADRIAN SHEPPARD :

Je voulais revenir à ce dessin, le premier dessin.

475 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup.

M. ADRIAN SHEPPARD :

480

Normalement, je travaille avec un *Mac* qui est un peu différent.

LA PRÉSIDENTE :

485

Oui, oui, ça va. On va prendre le temps qu'il faut.

M. ADRIAN SHEPPARD :

490

Ah oui, ce que je voulais dire, dans ce plan, peut-être la seule critique que je ferais, c'est que la dernière tour, celle à droite, pourrait suivre le même ordre géométrique que toutes les autres tours. Toutes les autres tours un alignement qui est plus ou moins normal, confortable, perpendiculaire à la rive et, la dernière tour, pour une raison que je ne comprends pas tout à fait, s'aligne plutôt avec la bretelle de circulation qu'avec les autres tours. C'est la seule critique que je ferais à propos de ce plan-là.

495

LA PRÉSIDENTE :

Donc c'est juste l'orientation.

500

M. ADRIAN SHEPPARD :

C'est l'orientation; ce n'est pas la localisation, c'est l'orientation.

LA PRÉSIDENTE :

505

C'est ça.

M. ADRIAN SHEPPARD :

510 Et je dois dire, en général, je suis tout à fait confortable avec l'espace entre les bâtiments par rapport à leur hauteur, par rapport à leur dimension, etc. Maintenant, la prochaine image – restez avec moi, oui, donnez-moi la main. - Qu'est-ce que j'ai fait de mal?

LA PRÉSIDENTE :

515 C'est l'ordinateur, ce n'est pas vous.

M. ADRIAN SHEPPARD :

520 O.K. Voilà. Ça, c'est donc la contre-proposition qu'on nous a montrée et le problème, je ne sais pas, je ne comprends pas la logique pour vous dire la vérité de ce plan et je parle de la partie droite de la Pointe-Nord. On a soudainement un bâtiment qui a une typologie complètement différente, qui ne suit plus la logique des autres bâtiments qui, normalement, devrait le faire parce que le premier plan me semblait tout à fait clair et je dirais même élégant, et
525 soudainement, on arrive avec cette forme un peu bizarre et qui semble avoir une alliance principale avec la bretelle de l'autoroute qu'avec les rues ou avec la rive de la Pointe-Nord.

Donc je trouve c'est un peu – je ne veux pas employer un mot trop dur, insultant – mais c'est un développement qui n'a aucune sympathie avec la phase originale. Et ma
530 recommandation serait nettement de préserver le plan tel qu'il était en faisant des ajustements mineurs, c'est inévitable.

Et la dernière – je n'ai plus besoin de parler du dessin – la question du stationnement que madame a soulevée, je pense qui est tout à fait juste, je dois dire d'avance, j'ai une
535 sympathie pour la notion de... une grande sympathie pour la notion de l'environnement, de la congestion, de l'écologie, etc. On a passé le point où on peut même mettre ça en question. On n'a qu'à voir les feux de forêt en Californie et ce qui se passe maintenant, et l'idée de diminuer la

540 circulation sur l'île est un vœu tout à fait souhaitable mais qui risque d'être un vœu pieux si on essaie de faire ça trop vite. Et comme disait madame, les gens qui viennent habiter sur l'île, généralement, viennent de la ville. Il y a un transport en commun qui est plutôt faible sur l'île, les points ont été soulevés, je ne veux pas les répéter, mais je questionne fortement la notion de réduire d'une façon si radicale le stationnement sur l'île.

545 Je sais que réduire les voitures, on le fait par le biais de la réduction du stationnement, mais je crois qu'il y a maintenant, les jeux ont été faits, il y a une clientèle qui est ici. Cette clientèle risque de changer si on ne permet pas autant de postes de stationnement qu'avant et j'irais peut-être, je crois qu'on parlait de 1.25 par unité, je peux très bien comprendre qu'on réduit ça de 1 à 1 mais de .75 à 1, il me semble c'est très bas.

550 Maintenant, je dis ça, je vous dis honnêtement, c'est intuitif de ma part, mais je comprends les problèmes urbains. J'ai participé à des dizaines de débats de ce genre-là et je crois que ce serait une erreur de réduire le stationnement d'une façon aussi radicale.

555 Je vais m'arrêter ici. Si vous avez des questions, je vous en prie.

LA PRÉSIDENTE :

560 Merci beaucoup pour votre présentation. Je vais passer la parole à Marie-Claude.

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

Oui, j'ai une question sur le plan qu'on voit à l'écran.

565 **M. ADRIAN SHEPPARD :**

Oui.

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

570

Donc de la nouvelle partie qu'on nous propose. Vous avez parlé au niveau du bâtiment mais j'aimerais entendre votre opinion sur les espaces verts dans ce secteur-là. Qu'est-ce que vous en pensez avec qu'est-ce qui avait été proposé et ce qui est là ?

575

M. ADRIAN SHEPPARD :

Donc vous me posez la question par rapport à la partie droite donc du plan.

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

580

Oui, effectivement.

M. ADRIAN SHEPPARD :

585

D'abord, le plan est très, très, très schématique. Le dessin est schématique, je dirais. Quand on voit le reste de l'île, je sais qu'on peut tricher un petit peu, mettre un peu plus de verdure des fois qu'il y en a en réalité, mais généralement, on sent une notion de cité-jardin dans l'ensemble. Et on sent une hiérarchie de bâtiment en hauteur, de bâtiment en mi-hauteur et de bâtiment bas. Dans la partie droite, cette hiérarchie, cet ordre, l'ordre géométrique et l'ordre hiérarchique est complètement bouleversé, je dirais. Et combien de verdure on a là? C'est assez dur à dire. Il semble y avoir un petit rond-point qui contient de la verdure et de l'autre côté, entre le bâtiment blanc et la rive, il y a un peu de verdure. Mais la notion est très différente qu'un obélisque qu'on plante dans la verdure.

590

595

Je pense que le premier plan qui, selon moi, était un plan élégant, rien de sensationnel, mais élégant, qui fonctionnait très bien, est complètement perdu dans cette partie-là. Donc du point de vue verdure, je crois que c'est une perte. Je me base sur ce que je vois, mais comme je répète, c'est une perte sèche.

600 **Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :**

Merci.

605 **M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

Monsieur Sheppard, vous êtes un expert de très, très bonne renommée. Vous n'êtes pas une partie prenante aussi. Donc je vais en profiter pour vous poser une question un petit peu plus générale.

610 Vous dites, on a évidemment la question du stationnement, le nombre de places de stationnement est central dans la discussion qu'on a ici, vous dites, vous, je comprends qu'on peut réduire le nombre de voitures, et pour ce faire, il faut réduire le nombre de stationnements, mais normalement, il faudrait aussi améliorer beaucoup le transport collectif. On en parle dans le document mais de façon très générale. Alors, ma question, c'est comment vous vous sentez dans cette problématique-là, vous? Si vous avez lu le PPU, on ne parle pas beaucoup de transport collectif. Avez-vous une opinion sur cette façon de faire en développement?

615

M. ADRIAN SHEPPARD :

620 Bien, vous savez, je crois qu'il y a deux façons de régler un plan d'urbanisme. Une façon, je crois que c'est qu'on accepte certaines réalités et qu'on bâtit ses arguments avec les réalités. Il y a certaines réalités, une réalité démographique, une réalité économique, etc. Et l'autre, c'est si on croit que cette réalité est vraiment mauvaise, on s'y oppose. Et l'opposition peut être pénible et coûteuse et peut prendre du temps.

625 Je crois que l'Île-des-Sœurs, c'est vraiment un très bel exemple de cité-jardin qu'on a ici. C'est unique au Canada peut-être. Et il y a, selon moi – et ça, c'est au niveau plutôt philosophique, je dirais ça – j'accepterais la réalité de ce qu'est l'Île-des-Sœurs, sa réalité économique, démographique, etc., et tout ce que je trouve qu'il faudrait faire, c'est la continuer.

630

Maintenant, on ne peut pas simplement mettre des voitures *ad vitam aeternam*. On est tous assez conscients et assez responsables de ce point de vue là. Mais la chose que moi je proposerais simplement, c'est d'être un peu plus raisonnable avec la question du nombre de voitures. Je pense qu'on a ici une chose qui fonctionne relativement bien. On peut la modifier légèrement, mais il faut être patient.

On ne peut pas le faire d'une façon violente. Ça sera violent envers une certaine partie de la société ou, ce qui me fait encore plus peur, c'est qu'il y a une certaine clientèle qui aimerait, qui voudrait vivre ici, qui ne pourra plus venir ici. On éliminerait une certaine.. soit des gens qui n'ont pas les moyens ou enfin... donc, c'est un chambardement assez important dans la réalité du plan, enfin, dans la réalité du point nord - Pointe-Nord, pardon.

LA PRÉSIDENTE :

Moi, une petite dernière question. Autant Pointe-Nord que pour la transformation complète de la Place du Commerce telle que proposée dans le PPU, est-il possible, selon vous, de densifier intensément ces lieux, tout en gardant le concept de cité-jardin? Autrement dit, est-ce que la cité-jardin peut être densifiée?

M. ADRIAN SHEPPARD :

Vous savez, oui. Enfin, c'est dur à répondre. C'est un peu comme demander c'est quoi la longueur d'un bout de ficelle. Ça peut être bien fait; ça peut être mal fait. Mais je crois qu'une surdensification, vous savez, c'est comme tout en urbanisme, il y a des équilibres qui s'établissent. Des fois, ils sont planifiés, des fois ils s'établissent eux-mêmes. Ils viennent d'une façon ad hoc. Et le danger, quand on pense à la densification, c'est qu'à un certain moment, on risque de faire péter la balance, enfin, de faire péter l'équilibre. Et c'est ce qu'on veut éviter.

Je n'ai pas étudié la Pointe-Nord, je n'ai pas les chiffres en tête, je ne pourrais pas vous

répondre honnêtement. Tout ce que je pourrais vous dire, c'est il faut faire très attention avant de faire ça. Et il faut faire aussi attention que quand on parle du centre commercial, il faut toujours le voir dans le contexte de toute l'île. C'est vraiment un peu le cœur de l'île.

665 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie.

670 **Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :**

Une petite question. Vous avez mentionné cité-jardin avec le mouvement inclusif. J'aimerais vous entendre sur l'aspect social, autrement dit, au niveau des logements sociaux, quelle est votre opinion face à qu'est-ce qui est présenté au niveau du PPU?

675 **M. ADRIAN SHEPPARD :**

Vous savez, la cité-jardin, quand on a commencé le mouvement, c'était vraiment un mouvement. Le *Garden-City Movement* était très inclusif au niveau social. Donc ce n'était pas un lieu pour les gens aisés seulement ou les riches; c'était vraiment pour la classe ouvrière autant que pour tout le monde. Et l'idée, quand on pense à une cité-jardin, l'Île-des-Sœurs en tant que cité-jardin, d'amener de l'habitat social serait une chose définitivement positive. Je ne vois aucune raison pourquoi on ne pourrait pas le faire. Encore une fois, c'est une question de subtilité, comment on l'intègre dans le reste, etc. Mais personne ne pourra me convaincre que d'avoir de l'habitat, pas social mais de l'habitat abordable ici serait une erreur. Je dirais ce serait un enrichissement même.

685 **LA PRÉSIDENTE :**

690 Je vous remercie beaucoup. Alors, je vais maintenant demander à monsieur Joël... Merci beaucoup pour votre présentation.

M. ADRIAN SHEPPARD :

C'est moi qui vous remercie.

695

LA PRÉSIDENTE :

Nous avons pris un peu de retard, alors j'appelle tout de suite monsieur Joel Ospovat à se joindre à nous.

700

M. JOEL OSPOVAT :

Ladies and gentlemen of the Commission, please excuse me I'm going to speak in English if I may. Two minutes on who I am. My French is not good enough and some of this is very personal and emotional for me because I've been a resident on the island and I'm a property owner on the island and happy since 2003. I've owned three different homes on the island at one stage or the other. And, I'm the owner of Sandalwood Management. We are currently the owners or are under a sub-lease for 1, 2, 3 and 4 Place du Commerce, and for the Gravel site which is all in the City's new proposition. In addition to that, we own another site on Nuns' Island and in Québec we own about 5 millions square feet of retail and about a million square feet of office. So we came and are based on Nuns' Island; I came from United States and started investing here in early 2000 and feel quite passionate about some of this.

705

710

I think it's important for the City and the Commission to understand that what we're dealing with in reality on Nuns' Island is a suburban market. It is a suburban market both in office and in retail. One of the few competitive advantages we have, especially on Nuns' Island, because ingress and egress from and to the island is so particularly difficult because it's an island. One of the few competitive advantages we have, both from a regional perspective and from an office perspective, is parking. And any attempt to change that parking infrastructure will materially damage all of the office leasing on the Island and it will materially damage all the retail on the Island.

715

720

725 Speaking to retail for just a minute, if I may, I was with urban planners this morning in
another site on Anjou. And everybody has these great ideas of mixed use projects: we should
have retail, we should have office, we should have hotel, but, at the end of the day, there is reality
730 about what those sites can support. The retail environment at the moment, especially here on
Nuns' Island, is very, very difficult. We are competing against Amazon, we're competing against
all internet deliveries, and all of the retailers are having to pay real property taxes, in huge
amounts, to the cities and the boroughs, and the more expensive development gets to become,
the higher that tax rate is going to be.

735 But what we will never get rid of, no matter what we do, is what's called the last mile. And
the last mile is how does your vegetable, or your egg, or your piece of clothing, get to your front
door. And if we don't have cars, for sure, we're going to have UPS and Fedex delivery people. So
the concept of reduced parking, the vulnerable for a green planet is unrealistic for real life.

740 And I feel that what as been missed in the plan is put forward by the City is that they have
taken this whole piece of land as a block and have ignored the bifurcation of ownership between
different people within that block. So, for example, they would penalize Mr. Gewurz on some of
his parking and give us density on some office sites as a swap for doing one for the other, but it
ignores reality. Because reality is, we have a lease with Mr. Gewurz until 2064. So, if you're
giving... if you're taking away density to give somewhere else, you can't get a full 2064 because
we can't forward develop those sites because of this existing land leases. And those exist for 1,
2, 3 and 4 Place du Commerce, but more importantly for the Gravel site.

745 If there is one site on this island where you could genuinely do a meaningful mixed use
development other than what Mr. Gewurz has so beautifully done on Pointe-Nord, it's that one
site. And so, to develop... and while it's admirable to have a beautiful peak place to go, for the
citizens of Nuns' Island – who total only 20,000 – to have a site where you could do a much more
750 detailed mix of residential, and living, and retail, on the waterfront, seems to me, which is so close
to in proximities to the REM, seems to be a much wiser use of the land and much less punitive to
the people who own it.

755 It's worth noting that on that track in particular, we could really have a world class development that would match what's going to happen along Bonaventure in a distant future. But for us that have been very limited in services on the Island, it seems a huge price to pay for the citizens of the Island to be able to afford such an expensive piece of land where at times, the businesses on the Island aren't able to get basic services.

760 The cities that have provided our roads, and our maintenance on our roads, and our infrastructure for our roads, have been at times appalling, at best: we have pot holes, we've had all sorts of problems getting people in and out of our office buildings, and it seems that there's an allocation of funds to this extent that the ongoing maintenance of existing tenants should be important as well.

765 We have had a tremendously difficult time getting our occupancy levels in our Nuns' Island buildings to where they are now. We have office product in both Old Montreal and on Nuns' Island. And in Montreal, we have very, very positive leasing at this present time. In Nuns' Island, we do not. And I believe if you take away our parking and our ability to compete with the downtown and Vieux-Montréal markets, I think you'll do a huge disservice to the people who own land on the Island. I think that's all I have to say.

770 **LA PRÉSIDENTE :**

775 Thank you. For information, can you explain to us the difference... you have the reality for your property outside of Nun's Island and the new proposal for the parking...

M. JOEL OSPOVAT :

780 Right.

LA PRÉSIDENTE :

785 ...what is your reality outside of Nuns' Island and how you deal with the parking and space?

M. JOEL OSPOVAT :

790 Outside of Nuns' Island, in Vieux-Montréal, we have a fantastic infrastructure of a public transportation. The transportation within the island itself is not great. Right. So if I have to get from the south, which is where my old condo used to be, to go and do shopping at the Provigo, it's almost impossible... well, it's totally impossible right now to do it by public transport. And I think that when you analyze the REM, I think its influence is overstated. Because if I have office space and I have people, and I have many of them who come from *Rive-Sud*, if those people live
795 in Longueuil and need to come to Nuns' Island, it's a devil's own time to get here. They would either have to go to Longueuil, to the subway into the city, and then from the city back on the REM; or they would have to go and try and fight with the whole rest of the south shore that is going to go to the new bus terminal on the REM terminal – in Panama – to get to Nuns' Island.

800 And so I think that the effect of the REM is overstated. I tried to come to work today – I've sadly moved off the island and I'm living in Vieux-Montréal now – and when I came this morning, because there's only one way in and one way out of this Island, it makes it tremendously difficult. And even if it's going to be improved by the existing bridge, the feeling that the general public in Montreal has is: don't go and get an office in Nuns' Island, you can never get on, you can never
805 get off. And though these new roadways have made mass of improvements, it's still not great.

And today, if you have one blockage on Bonaventure coming in this direction towards the bridge and they reroute all the traffic, it makes getting here really difficult and is punitive on all the landlords here. So, let's worry a little bit more about getting people on and off the Island and let's
810 stop being so dictatorial about what happens to land that exists on the Island already.

LA PRÉSIDENTE :

815 And just another question. Let's say the parking situation is o.k., what is your stand on the
general concept of getting more density into Place du Commerce? Transforming Place du
Commerce in the long term... if parking is o.k.?

M. JOEL OSPOVAT :

820 Again, you've got the problem of the land lease. Right? That... Place du Commerce on
the Island, I used to own that shopping center. And one of the reasons we sold it is we were
uncomfortable going forward with retail generally. We have a very strong retail leasing team and
for years, we tried to bring some really special retail to that shopping centre. And it was really...
825 it's so easy to say let's go get a great restaurant, let's go get a great *patisserie*, a *boucherie*, this,
that – I own les Halles d'Anjou where we have plenty of them and we could never get those
people to come here because retail on the Island isn't great.

830 I think generally on the Island, if we accept density as a norm, and we provide for it, and
we don't try and kill the developers like Sam by making it punitive for them to sell their condos, if
you change the parking ratios to what you guys are gonna do, you make them compete with a
downtown building without downtown infrastructure. You'll kill them. You'll kill your tax base, you'll
kill the prices of the existing homes on the Island, you'll really do untold harm going forward.

LA PRÉSIDENTE :

835 Thank you.

M. JOEL OSPOVAT:

840 Thank you.

LA PRÉSIDENTE :

845 Est-ce que vous avez des questions? Toi, est-ce que... non? So thank you very much.
It was really clear and we have your paper.

M. JOEL OSPOVAT :

850 Thank you.

LA PRÉSIDENTE :

And again, to state that we are not the promoter of the PPU. We're just here to hear you.

855 **M. JOEL OSPOVAT:**

Thank you very much. Sorry for being so passionate.

LA PRÉSIDENTE :

860 No, that is fine, thanks. Alors, maintenant, nous allons entendre madame Andrée Marsot.
Bonjour!

Mme ANDRÉE MARSOT :

865 Bonjour! Je vous remercie, je remercie les membres de l'Office de consultation publique
de me donner la chance de m'exprimer sur ce projet, ce gros projet. J'ai envoyé, moi, ma
demande le 23 octobre, qui était la date limite. Je ne sais pas si vous avez eu une copie papier?

870 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

Mme ANDRÉE MARSOT :

875 Vous avez une copie papier? Parfait, merci.

LA PRÉSIDENTE :

880 Lue et analysée déjà.

Mme ANDRÉE MARSOT :

885 Alors, je suis résidente de l'île, citoyenne depuis 28 ans au total. C'est-à-dire que j'étais ici au tout début de l'île en 1969 dans la partie cité-jardin. On en a parlé tantôt, mais c'est vraiment la partie la plus ancienne qui est vraiment de cité-jardin. Après ça, ça a été oublié beaucoup, le concept, même s'il y a des espaces verts à quelques endroits. Et je suis revenue en 1980 pour encore quatre ans, que j'ai quitté pour acheter des résidences, les rénover et les revendre, parce que je fais de l'aménagement intérieur depuis une quarantaine d'années.

890 Alors, c'est à ce titre-là que je me présente, que je présente ce document. J'ai analysé et j'ai six points – cinq points sur lesquels j'aimerais revenir. C'est-à-dire, que la complémentarité avec la cité-jardin dont vous parlez, c'est excellent, je suis enchantée de ça, parce que c'est vraiment ce qui fait le charme de l'île, c'est les espaces verts, le fleuve, la forêt, les parcs. Et il faut garder vraiment cet esprit qui s'est perdu en cours de route, spécialement autour de la Place
895 du Commerce. On ne retrouve pas du tout cet esprit-là, malheureusement. Alors, ça serait bien d'en profiter, comme vous le mentionnez dans votre document.

900 En visionnant vos propositions d'aménagement de la future Place du Commerce, particulièrement la section 5 à la page 71, je constate que vous prévoyez des rues ou des boulevards bordés d'arbres, mais il n'y a aucun parc de prévu. Il y a des arbres plantés en bordure mais il n'y a pas de parc.

905 Par contre, le concept de cité-jardin, c'est pourtant basé sur la combinaison d'immeubles entourés de parcs et qui sont, en tout cas dans le cas de la cité-jardin de l'Île-des-Sœurs du départ, les parcs sont tous reliés les uns aux autres, et ça répond à ce concept. C'est merveilleux, c'est merveilleux ce concept-là. D'ailleurs, ça a remporté des prix, et monsieur l'architecte Sheppard l'a mentionné avec raison.

910 Par contre, si on veut avoir des parcs dans le secteur Place du Commerce, évidemment, ça impose une densification d'immeubles, si on veut libérer de l'espace. Bon, alors, je pense qu'il serait intéressant de densifier, soit le locatif ou le commercial, pour libérer de l'espace au sol pour avoir plus d'espaces verts, des placettes, des parcs, des squares, etc.

915 Ce point-là m'amène au point suivant que j'ai mentionné dans mon document, la densification du secteur Place du Commerce, c'est-à-dire, les deux côtés du boulevard du Commerce. La densification, ça entraîne automatiquement l'obligation de construire le plus haut possible, le plus en hauteur possible, pour inclure des parcs, pour dégager de l'espace, sans toutefois négliger les boulevards et les rues plantées « parkways ». Alors, densifier, densifier ce secteur-là, je suis d'accord avec ça pour dégager de l'espace, pour avoir plus d'espaces verts.

920 Alors évidemment, densifier veut dire plus de résidents et plus de résidents nous amène aux points des accès à l'île, qui a été soulevé dans tous les points. Toutes les personnes qui sont passées ici à date l'ont soulevé. Il y a déjà des grosses problématiques que vous êtes au courant certainement pour les accès à l'île et, bon, si on rajoute des milliers de gens, tel que prévu à
925 votre plan, ça va être encore plus compliqué.

930 La même chose pour une nouvelle école. On parle d'une troisième école, mais il faut prévoir un site aussi, il faut garder de l'espace pour ça, et il ne faudrait vraiment pas oublier d'acquérir des terrains en vue de la réalisation d'une nouvelle école, comme ça a été malheureusement fait pour la deuxième école. Ça a été très, très, très difficile de finalement régler le problème parce qu'il n'y avait pas de terrain. Alors, la Ville devrait y voir le plus tôt possible, parce que c'est déjà en demande une troisième école.

935 Je pense que ces deux points-là devraient être réalisés à court terme parce que c'est déjà demandé et les accès à l'île, les gens n'en peuvent plus, les résidents n'en peuvent plus là. Leur patience est à bout. Les travaux que vont entraîner les futurs projets vont évidemment amener son lot de camions chargés de terre, de rebuts, d'équipements, etc. et ce qui va encore une fois engorger encore un peu plus. Alors, les accès à l'île, c'est vraiment une priorité. Les accès et les sorties : prioritaires.

940 Quatrième point : les équipements récréatifs et culturels. Le Centre Elgar et sa bibliothèque et ses salles datent du tout début du développement de l'île. Quand j'étais ici en 68-69, c'était tel quel. C'est-à-dire, il y a eu des petites retouches depuis. On demande, on en parle depuis un bout de temps d'une nouvelle bibliothèque, il faudrait vraiment profiter de ce projet-là pour en faire une digne de l'île, parce que celle qu'on a actuellement, je le sais, moi, je suis une punaise de bibliothèque, j'y vais souvent, et on a vraiment besoin de, premièrement, de plus de livres, et de plus d'espace pour s'asseoir. Ce n'est vraiment pas digne de l'île.

950 Les résidents de l'île doivent également entendre parler d'une piscine intérieure depuis très longtemps et il ne s'est rien passé de ce côté-là. Il faudrait aussi profiter de ce remaniement majeur pour construire une piscine, un gymnase, une piscine intérieure pour répondre aux besoins de la population. On n'en a pas. On a plusieurs piscines extérieures, l'été, il n'y a aucun problème, mais les autres saisons...

955 Alors, les autres grands négligés de l'Île-des-Sœurs, ce sont les adolescents. Moi, j'en ai plus, je suis devenue grand-mère, alors j'ai dépassé l'âge d'avoir des adolescents à la maison, mais il y en a plusieurs dans mon immeuble, et puis je vois, ces jeunes-là s'embêtent. Ils ont un tout petit local à la station, mais c'est grand comme mon salon, et ils ont vraiment besoin qu'on pense à eux, qu'on leur fournisse un espace pour des loisirs et un lieu de rencontre.

960 Ensuite, mon cinquième point, vous parlez du secteur de planification différé 24-08. Je pense que vous désignez le secteur occupé par le garage Gravel. Je pense que c'est ça? Est-ce que c'est ça? Bon, c'est un magnifique espace, évidemment, au bord du fleuve, mais tout ce

965 qu'on y voit, bien, évidemment, il y a les immeubles servant à la vente d'autos, mais des
immenses stationnements où il n'y a pas un seul arbre sur tout ce territoire-là. C'est pour des
autos. Des autos, des autos, des autos, des autos! Il n'y a pas un seul arbre planté là. C'est
scandaleux. C'est un îlot de chaleur évidemment, comme aussi les espaces de stationnement à
la Place du Commerce. Alors, il faudrait vraiment revoir ce secteur-là au plus vite.

970 Vous parlez dans votre document de prévoir un parc à cet espace-là. C'est assez vague.
En tout cas, moi, je l'ai compris comme ça. Ça serait vraiment urgent de procéder au
remaniement de ce secteur-là et ça devrait faire partie des priorités à court terme pour le futur
Plan d'urbanisme. Merci de m'avoir donné l'occasion de m'exprimer.

975 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Alors, c'est très clair et bien expliqué dans votre mémoire. Je n'avais
pas de questions spécifiques mais là, il m'en est venu une. Quand vous dites que justement pour
vraiment réintégrer l'idée de cité-jardin, donc dégager des espaces au sol pour avoir vraiment de
980 la verdure, vous êtes donc d'accord avec l'idée de monter en hauteur?

Mme ANDRÉE MARSOT :

Oui, oui.

985

LA PRÉSIDENTE :

Et donc, pour vous, ce n'est vraiment pas un problème des grandes tours, si on dégage
le sol.

990

Mme ANDRÉE MARSOT :

Non, il y en a déjà plein sur l'île. Pourquoi il n'y en aurait pas là?

995 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. C'est ça je voulais juste clarifier.

1000 **Mme ANDRÉE MARSOT :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1005 Merci.

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

Vous avez parlé d'équipements récréatifs, culturels, de parcs.

1010 **Mme ANDRÉE MARSOT :**

Oui.

1015 **Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :**

Est-ce que vous avez une idée où est-ce que vous les voyez sur l'île, ces équipements-là?

1020 **Mme ANDRÉE MARSOT :**

Bien, écoutez, je viens de parler de deux endroits, les grands stationnements de la Place du Commerce, c'est très grand. Moi, j'ai compris que vous parliez de stationnements intérieurs quand vous parlez d'éliminer...

1025

LA PRÉSIDENTE :

Je vous rappelle encore une fois, ce n'est pas nous. Nous n'avons pas écrit le PPU, nous sommes l'Office dans le PPU.

1030

Mme ANDRÉE MARSOT :

Les membres de la Ville.

1035

LA PRÉSIDENTE :

De la Ville.

1040

Mme ANDRÉE MARSOT :

Oui. Non, je savais, excusez-moi.

1045

LA PRÉSIDENTE :

Pour les transcriptions.

Mme ANDRÉE MARSOT :

1050

Oui, c'est ça. Alors, j'ai compris qu'on parlait de stationnements intérieurs. Est-ce que je suis correct? Est-ce que je comprends bien? Bon. Bien ça, c'est bien. Pourquoi on serait contre ça des stationnements intérieurs? Alors ça dégage de l'espace évidemment. Et bon, il y a plusieurs terrains dans ce coin-là qui seraient... et c'est central aussi. Ça répond autant aux besoins de la Pointe-Nord qu'on voit ici en haut sur la diapo qu'au secteur sud, etc. Alors, je vois ce coin-là. Je vois aussi, en tout cas, je parlais, on parlait du dernier point que j'ai soulevé, le

1055

secteur planification différée 24-08, bon, ce que moi je vois comme le secteur garage Gravel et ses stationnements, je ne sais pas ce que vous voulez faire avec ça mais c'est un très bel espace aussi.

1060 **Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :**

D'accord, merci.

1065 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vous remercie beaucoup pour votre contribution.

Mme ANDRÉE MARSOT :

1070 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Donc, maintenant, nous allons entendre monsieur Samuel Gewurz.

1075 **M. SAMUEL GEWURZ :**

Bonjour!

1080 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour!

M. SAMUEL GEWURZ :

1085

Mon nom est Samuel Gewurz, je suis président de la compagnie Nuntip qui est propriétaire des terrains qui est le sujet dans la Pointe-Nord. Je suis aussi président de la corporation Proment. Mais, aujourd'hui, je veux partager avec vous mes sentiments, mes réflexions sur le PPU et tous les règlements. Je vais vous adresser en français. Je ne sais pas si

1090

LA PRÉSIDENTE :

C'est votre décision, it's your choice.

1095

M. SAMUEL GEWURZ :

Mais je vais faire des interventions en anglais parce que c'est un petit peu plus facile. Pour moi, c'est une cause assez émotionnelle ici, et j'espère que ça ne va pas influencer mes mots.

1100

J'ai une relation à l'île qui est de 64 ans. C'est un long temps pour une personne qui sent qu'il est seulement de 60 ans, mais c'était en 1955 que j'avais traversé de Verdun à l'île avec un bateau. Il n'y avait pas de pont à cette époque-là. Je me souviens manger les pommes qui étaient de *l'orchard des nuns* dans ce temps, c'était le temps qu'elles ont quitté.

1105

J'ai été élu directeur de la compagnie Investissements Île-des-Sœurs 1965 et mes tâches c'était d'administrer le bail avec le *Metropolitain Structure* qui ont eu un bail emphytéotique sur toute l'île qui, dans ce temps-là, comprenait 20 millions de pieds carrés. J'avais vu l'enthousiasme que *Metropolitain* a eu à commencer. Montréal, c'était une ville, en 65, qui était influente, les olympiques sont en 67 et, malgré ça, on leur a donné un bail qu'ils ne paient pas de loyer pour dix ans. Parce que ce n'était pas facile de commencer l'Île-des-Sœurs, et en dix ans, tout le marché a changé.

1110

1115 En 68, il ne peut pas continuer de développer sur un terrain sur le bail, il a laissé
14 millions et le 20 millions de pieds carrés étaient à vendre. Et, à cette époque-là, on a
commencé à développer à l'Île-des-Sœurs. Depuis ce temps-là, on a construit environ 4 500
logements de différents types et nous avons développé environ 65 % des terrains qui étaient
livrés.

1120 Pendant tout ce temps, nous avons des relations avec d'autres administrations
qu'aujourd'hui, cinq différentes administrations, et notre relation était bien ouverte, bien
transparente et très honnête. C'était vraiment une relation de coopération. La Ville a facilité pour
nous, parce que c'était clair ce qu'ils ont vu, c'était facile de savoir où nous allons, la Ville était
1125 ouverte avec nous et nous avons coopéré avec eux.

Je dois dire que la forêt était une de nos initiatives, sauver la forêt. Je dois vous dire,
sans nous, il n'y aurait pas une forêt aujourd'hui à l'Île-des-Sœurs. On est intervenu, on les a
aidés, on a établi des termes qui rendaient possible d'acheter la forêt. C'était la même chose
1130 avec les berges. Il y avait un maire qui a pensé les berges, c'est très important. Ce n'était pas
tout le temps : quand nous avons commencé, le maire n'avait pas voulu les berges, il trouvait ça
coûtait trop d'argent pour aménager. C'est la décision que la Ville doit faire. Mais nous avons
facilité l'acquisition des berges. On a donné un grand *discount* pour lui pour avoir la berge.

1135 On avait fait la même chose avec l'école. On n'avait pas de terrain pour l'école, la
deuxième école, et nous sommes intervenus sans aucun argent demandé et nous avons reçu
une lettre de la mairesse. Et, aussi, pour le centre de *Mies van der Rohe gas station* qui était
transformé en un espace historique, on avait aidé le maire pour faire ça parce que c'était notre
terrain.

1140 Et tout ça, c'était la coopération. On était là parce que la Ville nous accorde de faire les
règlements clairs avec nous. Mais, à la fin, on avait signé des protocoles avec la Ville. Le premier
protocole, c'était pour les berges, mais le protocole le plus important pour la Pointe-Nord, c'est le
protocole pour le parc. Parce que la Pointe-Nord, c'était un *brownfield* qui demeurait là avec les
1145

ponts et les choses, et le but de ce parc, ce protocole était d'amener des *green spaces*. On avait dit que la Ville, son *master plan de green space, the park*, un parc central, on doit faire la Pointe-Nord champêtre parce que ça sera la manière de connecter avec la ville et l'île. Le maire était d'accord et on avait fait une entente qui était très bien pour la Ville.

1150

À la fin, nous avons commencé à développer. Après que nous avons développé, environ deux ans, la Ville a décidé qu'on doit écrire un guide d'aménagement qui va encapsuler toutes les règles comment développer la Pointe-Nord, parce que la Pointe-Nord avait créé un environnement où les personnes étaient bien contentes de vivre et pas seulement contentes, il y avait une fierté de dire « Je suis de la Pointe-Nord. » C'est pas connu à la Ville de Montréal, mais si vous faites un sondage de satisfaction à la Pointe-Nord, c'est vraiment, ça me donne un grand *feeling* de, comme on dit, de satisfaction d'avoir pu réaliser, parce que c'est totalement l'objectif de développement d'avoir des réalisations qui marchent ici.

1155

1160

En conséquence, ce protocole d'aménagement était important pour la Ville parce que la Ville voulait être certaine qu'on respecte *these terms of development*. Et c'est la même chose pour nous, nous voulons être assurés que la Ville, malgré un changement d'administration, va respecter les règles du jeu du développement.

1165

Les règles étaient bien simples : c'était *two different blocks*. Sur le boulevard, c'était comme le nouvel urbanisme, c'était *mid-rise with courtyards with green space* et nous faisons des stationnements avec des *green roofs* dans ça. Toute la Pointe-Nord vient de *green roofs* pour être des *LEED gold buildings*. C'est vraiment *green* dans la Pointe-Nord ici.

1170

Et, dans ce contexte-là, l'aménagement visé sur la rivière, on doit avoir des tours avec des *townhouses*. Le concept, les *townhouses* donnent l'échelle humaine, et les tours donnent la densité, aussi donnent l'espace vert. Et cette combinaison des deux choses fait de la Pointe-Nord un unique développement totalement. On avait voulu compléter la Pointe-Nord avec les mêmes principes, avec les tours sur le bord du fleuve, l'espace ouvert et aussi les *mid-rises*

1175

autour, mais la Ville avait une autre opinion, et nous avons arrêté, sans avis, à mi-chemin.

1180 Jamais, nous avons eu cette expérience dans les 40 ans. Rien dit. Nous avons été
présenter notre plan pendant un an, nous avons même demandé : « Est-ce qu'il y a quelque
chose de pas correct? » Ils n'avaient pas dit rien. Ils ne disent pas qu'ils disent qu'ils sont
d'accord, mais nous étions plein droit avec les choses, mais ils n'avaient pas... On a cherché une
idée : « Dis-moi, qu'est-ce que vous voulez qu'on change? » *We begged them.*

1185 Parce que c'était la nature de notre relation avec la Ville. S'ils veulent, on peut aller
comme ça, on peut aller comme ça, mais laissez-nous savoir. Ils n'avaient pas rien dit. Et, en ne
disant rien, on a pensé qu'ils sont d'accord. Peut-être on a fait une faute, mais on avait pensé on
va lancer le projet, 3 000 personnes ont signé et maintenant, on doit dire : « O.K. on ne sait pas
s'il y avait un projet que la Ville tient une autre chose. »

1190 Je dis ça assez lentement, mais *it hurts*. Et la Ville n'avait pas respecté même son
principe qu'elle a signé, elle n'avait pas respecté douze ans qu'on travaille pour créer une
communauté qui marche depuis 40 ans. Et je dois venir ici pour me défendre pour créer quelque
chose qui est bien pour la Ville parce que quelqu'un à l'Hôtel de ville a fait une plainte avec un
bâtiment qui ne sera jamais construit.

1195 Quand nous avons commencé à développer l'île, ce n'est pas facile, quatre développeurs
ont fait faillite, des gros développeurs. Nous n'étions pas des développeurs. Nous venus à l'île ici
comme les terrains parce que nous étions propriétaires des terrains et c'était un travail d'amour,
comment on peut créer de bonnes choses. On a recherché tout ça.

1200 Nous n'avons pas de sur le marché. On avait pensé, si un projet n'est pas particulier et
ne prend pas le plus grand avantage des vues, des jardins, ça ne va pas réussir. Et c'est pour ça
qu'on avait essayé de construire des maisons qui n'étaient pas une seule mauvaise maison :
chacune a une vue de la Ville ou du fleuve *or it's* sur le *park*. Mais ce n'est pas le cas avec la
1205 Ville. Si vous regardez leur plan ici avec ce grand bâtiment qui est autour, aucun développeur va

construire ça. Ça va jamais marcher à l'Île-des-Soeurs

1210 So, qu'est-ce que ça va arriver? Il va prendre le règlement, va prendre cette bâtisse, va la mettre dans le milieu du développement, va mettre ça dans le milieu du développement. Ça sera laid! Et nous serons forcés de construire quelque chose qu'on sait n'est pas bien, qui est totalement contraire à ce que nous avons dit à tous les résidents. Et je pense va impacter sur la valeur des résidences.

1215 Je sais que la Ville tient des idées sur l'urbanisme, elle vient en Europe, aussi elle aime le scandinave. J'ai été là aussi. On avait recherché. J'ai été à Hammarby *Sweden*, c'était la plus écologique ville en *Sweden* avec *all the drainages serving as heat loss, etc.* Mais est-ce que chaque développement doit avoir tous ces éléments? *I mean, does every development need to have all those... Does one suit suit all prices over here? The Pointe-Nord is a specific unity by itself and that unity itself is cohesive, that unity is harmonising and if they will let us finish the Pointe-Nord according to these principles, this could be a true world class community. And to change it would not be something that would be appropriate.*

1225 *And I just need to say, I mean, where is the logic of 80 meters between buildings when dans la pointe sud, c'est plus urbain, c'est plus suburban, c'est 40 meters.* Ce n'est pas la distance, c'est la manière qu'on met les bâtisses qui est important. Et quelle est la logique de faire une densité TOD et de réduire la verdure? Nous n'avons pas demandé, comme la Place du Commerce, pour 47 étages. Il y a des personnes qui peut-être pensent ça. La seule chose qu'on a demandé, laissons faire les mêmes hauteurs qui déjà existent sur la Pointe-Nord qui va être cette logique pour un TOD développement. Ça impacte aucune personne ici de cette manière. Mais ils font une diminution de densité.

1235 So, c'est un petit peu décevant. Vous faites une densité de six, mais en réalité, vous pouvez construire seulement trois. La réalité, elle fait diminuer la densité. So, je ne sais pas qui a travaillé sur ça, et peut-être que ce n'est pas une bonne politique, *thank God I'm not running for*

1240 *election*, je dois pas dire des choses, mais c'est pas correct. C'est pas correct de faire... nous avons eu 1.2 stationnement, ça veut dire que 20 % peut avoir du stationnement qui était serré pour des maisons, grandes maisons à l'Île-des-Sœurs. Mais, maintenant, ils viennent de dire 75 %. Ça veut dire 25 % ne peut pas avoir, et aucune personne peut avoir de... c'est pas réaliste. C'est pas logique ici. Je sais pas qui a pensé s'il veut changer le *universe*, il va faire un total autre personne, je sais pas. C'est pas centre-ville.

1245 So, j'ai, comme on dit, je veux seulement en conclusion dire *it's painful. It's painful that the City goes so far without talking*. Ils peuvent dire *they had conferences*, mais les conférences n'étaient pas sur ces règlements. Les conférences n'avaient pas jamais suggéré qu'ils vont diminuer la hauteur, les densités. *They talked*. Mais aucune personne a dit : « *Let's sit down and talk*. Qu'est-ce que vous voulez? Qu'est-ce que nous voulons? »

1250 Nous avons proposé à la Ville de faire un parc linéaire. De prendre de notre terrain parce qu'ils n'avaient pas de terrain. Ils n'avaient pas même ouvert la porte. On avait suggéré à la Ville de changer notre bâtisse, d'aller dans une direction ici pour faire une plus grande entrée. Et comme un *landscaper*, il y a beaucoup de manières de faire ça. Mais on doit ouvrir la porte. On ne sait pas même comment le *circle* sera parce qu'aucune personne nous l'a dit. C'est 1255 incroyable! Parce que le *circle*, tout ça va être fait entre le développeur, entre le terrain. Comment il veut que la bâtisse va? Pour faire un sondage, est-ce qu'il va... mMais c'est malheureux que la Ville tient cette idée que la première chose qu'elle doit, c'est de... to *freeze the thing* et après ça, de discuter.

1260 Ce n'était pas la manière que nous avons, comme on dit, réglé avec chaque administration de la Ville et c'est dommage que c'est aujourd'hui, parce que c'est seulement nous qui souffrons. Nous avons arrêté, nous avons un *staff* qui n'avait rien à faire. On ne sait pas où nous sommes. Nous avons des personnes qui viennent chaque jour et c'est seulement nous, parce que la Ville a décidé de nous geler. *I don't think we deserve it*. Merci.

1265

LA PRÉSIDENTE :

1270 Merci beaucoup pour votre présentation. C'est très, très clair. Moi, je n'ai pas de questions spécifiques parce que je comprends bien ce qui est exprimé dans le document. Peut-être, vous posez plus de questions parce que c'est intéressant, vous avez dit que vous avez même proposé plus d'espaces verts et vous n'avez pas eu de réponse à vos propositions?

M. SAMUEL GEWURZ :

1275 Non. *You know*, ce que la Ville a fait *in design*, pour une vue corridor, *that's not real. That does not really exist those corridors, if you take the pictures* mon fils a montrées. La chose que la Ville manque ici, c'est une bonne connexion du REM au fleuve. Il détient un petit peu de terrain. *So*, la seule chose que nous avons dit, *I thought it was apple pie and motherhood*. Prenez un autre 20 pieds, faire des arbres, vous pouvez faire ça. On va coopérer. Vous pouvez faire un échange de terrain. *But they didn't even open the door*. Elle a dit : « Non, on ne peut pas discuter ça, c'est le REM, c'est pas à nous ici. » *So*, on n'avait pas aucune personne avec qui discuter. C'est la même chose avec les maisons, on avait ouvert la porte pour des maisons pour *social housing, other housing*, on est ouvert. On est ouvert, *but it has to be fare*. Pour qu'une personne nous réponde dans ce contexte aussi.

1285

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup.

1290

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

Vous avez parlé du guide d'aménagement qui a été fait quand même, je crois, en 2008-2010.

1295 **M. SAMUEL GEWURZ :**

2010.

1300 **Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :**

2010. Est-ce que, en 2019, qu'est-ce que vous pourriez amener comme bonification de ce guide de l'aménagement? Qu'est-ce que vous pourriez nous suggérer?

1305 **LA PRÉSIDENTE :**

Si on se projette dans l'avenir.

M. SAMUEL GEWURZ :

1310 Je n'ai pas bien compris.

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

Il y a un guide d'aménagement.

1315

M. SAMUEL GEWURZ :

Oui.

1320 **Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :**

Vous en avez parlé, qui date de 2010 environ. On est en 2019, pour nous projeter vers l'avenir, comment vous voulez, vous pourriez le bonifier? Ça serait quoi vos suggestions?

1325 **M. SAMUEL GEWURZ :**

De bonifier ça?

1330 **Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :**

Oui.

M. SAMUEL GEWURZ :

1335 Il reste seulement un terrain à développer. Ce n'est pas une chose que c'est un guide pour un autre dix choses qu'on va repenser. C'est seulement une question sur ce site : est-ce qu'on va mettre du *mid-rise* au bord du fleuve ou est-ce qu'on va mettre de *high-rise* avec plus de verdure et plus de densité? C'est des choses bien simples. Il n'y avait pas beaucoup d'autre choix. On pense à mettre le *mid-rise* contre le fleuve, c'est totalement contraire à l'espace vert, 1340 c'est totalement contraire à la densité et c'est contraire de l'esprit qui était planifié pour ce petit secteur.

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

1345 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1350 Je vous remercie beaucoup. Merci de votre présentation. Alors, maintenant, on va prendre une pause de quinze minutes.

1355

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

REPRISE DE LA SÉANCE

LA PRÉSIDENTE :

1360 Bonjour tout le monde encore une fois. On va reprendre. Je vous invite à prendre place ou continuer vos discussions à l'extérieur de la salle, c'est parfait. Alors donc, on va tout de suite recommencer avec monsieur Cazaban et madame Brochard.

Mme CERVANE BROCHARD :

1365 Bonjour! Merci de nous recevoir. Donc la raison de notre présence aujourd'hui, nous représentons donc Bell et son campus à l'Île-des-Sœurs. Donc première chose, le Campus de Bell à l'Île-des-Sœurs, c'est notre plus grand site en termes de nombre d'employés au Québec. Nous avons à peu près 3 600 employés dans ce campus, 2 000 places de stationnement qui sont souterraines. Donc on a bien deux tiers de la population du campus qui se rendent de
1370 manière quotidienne au campus en utilisant sa voiture.

Juste avant de commencer, laisser la parole à Olivier, je voudrais juste revenir sur un historique du campus et la raison de notre implantation sur l'Île-des-Sœurs.

1375 Donc, en 2008, quand le campus a été créé, la volonté de Bell était donc de centraliser tous nos services corporatifs en un seul lieu. Pourquoi nous nous sommes installés à l'Île-des-Sœurs? C'est que nous souhaitons avoir une proximité du centre-ville, cinq, dix minutes, une facilité d'accès, mais surtout sortir de la frénésie du centre-ville avec ses grandes tours. Nous voulions offrir un cadre de vie aux employés qui soit relaxant. Dans cette cité à l'époque de cité-jardin, l'idée était donc d'offrir des espaces verts, une vue sur le fleuve. En termes d'espaces
1380 verts, nous avons 130 000 pieds carrés qui sont offerts comme en jardin au centre du campus des trois bâtiments. Donc c'est vraiment dans cet état d'esprit que nous nous sommes installés dans cette partie de l'île.

1385 **M. OLIVIER LAURENT CAZABAN :**

1390 Bonjour! Donc c'est un petit peu sur ces principes-là, sur ces bases-là qu'on a regardé attentivement le projet de Programme particulier d'urbanisme. On s'est notamment attardé, on va dire, sur les éléments de vision, les éléments également, on va dire, de matérialisation physique du développement, notamment autour du campus, avec l'exercice qui a été fait de design urbain là où voit, on commence à dessiner certaines formes urbaines, et également donc, au niveau plus pragmatique donc de ce qui concerne les mises à niveau du Plan d'urbanisme et des règlements, donc règlement d'urbanisme de zonage local et règlement sur les PIIA.

1395 Donc, comme vient de le dire Cervane, on se retrouve dans une situation où lorsqu'on regarde le site – et puis on le voit ici sur l'image – on est quand même à proximité de Samuel-De Champlain et on comprend donc l'utilité en tant que telle de revoir la planification dans le secteur avec l'arrivée du REM. Mais tout ceci ne peut pas se faire, on va dire, de façon anarchique dans le sens où il y a un passif, il y a une réalité.

1400 Donc la vision qui a été développée il y a plusieurs années sur le territoire et notamment dans la partie nord, donc au nord de l'autoroute, et comme on l'a repris dans l'opinion qu'on vous a déposée, on avait quatre principaux éléments dont on voulait discuter et on s'attend à ce qu'ils soient matérialisés de façon plus formelle dans le projet de Programme particulier d'urbanisme.

1405 C'est tout d'abord donc l'idée de qualité de vie. On s'entend qu'actuellement, les usagers et la clientèle du campus peuvent profiter d'espaces assez intéressants. Et lorsqu'on regarde à nouveau donc l'image, les espaces, on est quand même sûr de la densité avec des bâtiments qui ont une certaine hauteur, mais on n'est pas au centre-ville, et c'est un petit peu ça le lien, je pense, qui a été déjà discuté par plusieurs intervenants auparavant, c'est qu'on n'est pas nécessairement au centre-ville, donc on n'est pas dans les mêmes échelles et la qualité de vie qu'on a présentement, il est important de la préserver. Notamment au niveau donc de tout ce qui est espace extérieur, au niveau de l'accessibilité et au niveau du design urbain au sens large.

1415 Lorsqu'on parle de design urbain, on rentre directement dans la catégorie donc de ce
qu'on appelle tout le *massing*, donc tout le développement immobilier qu'on s'attend à faire du
territoire. Dans ce qu'on a compris au niveau du projet de PPU, le campus, le secteur du campus
est subdivisé comme en deux portions : il y a une portion qu'on appelle un secteur établi, donc
1420 c'est là où il y a les bâtiments existants qui sont loués par Bell, et on a les espaces résiduels
donc sur lesquels on retrouve quelques rares stationnements, puisque la plupart sont en sous-
sol, et également des espaces, comme l'a expliqué Cervane. Il y a beaucoup d'aménagements
qui ont été faits, et on comprend que dans l'optique d'un redéveloppement, la partie qui est plus
au sud, donc coincée entre le rond-point et les bretelles d'autoroute, on souhaiterait les
développer et y faire intégrer des bâtiments à ces endroits-là.

1425 Lorsqu'on revient sur l'idée principale de conserver des vues, de privilégier
l'ensoleillement, d'éviter des corridors de vent, qui sont des idées exprimées notamment dans les
objectifs et critères de mise en opération qu'on souhaite développer dans le PIIA qui sera
appliqué, on se rend compte que les formes urbaines qui sont proposées ne sont pas forcément
1430 en adéquation avec ça.

 Donc, grossièrement, si on prend les bâtiments tels qu'ils sont proposés, et même si on
considère que c'est une vue assez figurative de ce que pourrait être le développement sur le
territoire, on comprend que les orientations, les objectifs qui sont inscrits dans le projet de
1435 programme particulier ne sont pas forcément, c'est ça, en adéquation avec ça. Si on parle donc
de toute la question donc d'utilisation des espaces, certains ont parlé d'aller chercher de la
hauteur pour pouvoir préserver des espaces autour des bâtiments, on se rend compte quand
même qu'autour du complexe, du campus actuel, on vient maximiser l'occupation de l'espace, ce
qui n'est pas nécessairement optimal pour le devenir à court, moyen et long termes du campus
1440 dans l'esprit en tout cas où il a été construit.

 Cette problématique-là, puis plusieurs également intervenants en ont déjà parlé, de venir
densifier dans le territoire, c'est aussi ramener beaucoup de personnes sur ce territoire. Comme
on l'a déjà peut-être entrevu également, on dit que par le principe d'intégrer une station du REM,

1445

on va systématiquement considérer que la majorité des déplacements vont se faire, non plus par l'automobile, mais par ce transport collectif structurant, on n'est pas au centre-ville et on est très pragmatique, on sait très bien que les gens vont continuer à utiliser l'automobile. Actuellement donc, je pense que la proportion, de mémoire...

1450

Mme CERVANE BROCHARD :

Deux tiers/ un tiers.

1455

M. OLIVIER LAURENT CAZABAN :

Oui, deux tiers donc qui utilisent l'automobile donc pour se rendre au bureau pour le campus. On s'entend que le REM, de la façon dont il a été conçu, puis c'est bien correct de cette façon-là, c'est que c'est un moyen de transport qui permet de relier de façon radioconcentrique les banlieues ou les territoires périurbains vers le centre-ville. Donc dans cette logique, on pourrait dire bien quelqu'un qui va venir s'établir sur l'Île-des-Sœurs à proximité de cet équipement de transport, il va oui, lui, certes, utiliser pas mal le train pour se rendre au centre-ville, s'il travaille au centre-ville, mais pour les usagers du campus, eux, on parle d'un cheminement inverse.

1460

1465

Si on commence à s'amuser à regarder un petit peu au niveau des statistiques, les trois quarts du temps, les personnes qui commencent d'être obligées d'utiliser deux ou trois modes de transport différents finissent par abandonner pour revenir à l'auto solo. Donc on est un petit peu dans ce paradigme, on va dire.

1470

Donc ça, c'est pour nous un enjeu très important, d'autant plus que la situation actuelle, donc si on parle juste de la circulation, donc le fait de venir rajouter des emplois, des résidents, et donc possiblement beaucoup plus d'automobiles, ça va saturer la situation qui est déjà...

1475 **Mme CERVANE BROCHARD :**

Le trafic est déjà très chargé aux alentours du campus, le matin et le soir, aux horaires de travail, on remarque déjà des embouteillages qui peuvent aller de dix à quinze minutes où nos employés sont confinés dans le stationnement en ligne pour essayer de sortir du campus le soir ou d'y entrer le matin. Donc on a déjà une situation en termes d'accès au campus.

1480

M. OLIVIER LAURENT CAZABAN :

Et si on prend la dernière idée sur laquelle on voulait cheminer, qui est plus la question au niveau de la sécurité des citoyens, et plus précisément dans ce cas-ci, des usagers et employés du campus, même si on imagine qu'une partie des employés vont utiliser le transport, le transport en commun, donc le REM, actuellement, dans la façon dont le secteur est planifié, disons on a une impatience sur comment est-ce que ça va se concrétiser en termes notamment de cheminement piéton.

1485

1490

On comprend un petit peu comment est-ce que ça va fonctionner directement autour de la gare, il y a quelques plans, quelques dessins qui sont proposés dans le projet de PPU, mais ensuite, tout ce qui va se faire vers les espaces périphériques, dont notamment le campus, on ne sait pas encore comment est-ce que ça va être réalisé. Puis, on comprend aussi qu'on est dans une logique d'accès au train, mais pas nécessairement de porosité nord-sud, dans le sens où habituellement les employés qui travaillent au campus, lorsqu'ils veulent aller dans des restaurants, lorsqu'ils veulent aller faire des courses, vont forcément utiliser l'automobile pour aller juste de l'autre côté.

1495

1500 **Mme CERVANE BROCHARD :**

Pour aller à la Place du Commerce. L'impact pour Bell, c'est quand même le recrutement et la rétention de nos employés. Je dirais que c'est quand même une grosse préoccupation pour nous, et en ce moment, les questions de transport sont vraiment au cœur des discussions de nos

1505

employés...

LA PRÉSIDENTE :

1510 Il faudrait être dans le micro.

Mme CERVANE BROCHARD :

1515 Oui. Les questions de transport sont vraiment dans les premières préoccupations pour nos employés qui viennent nous voir en nous demandant d'aller travailler dans des sites alternatifs, en fait. Chose qu'on ne peut pas forcément leur offrir. Donc, en ce moment, Bell fait face à des problèmes de recrutement et de rétention de nos employés, déjà à cause des problèmes actuels d'accès du campus. Puis les travaux de construction des condos qui sont en cours, qui créent effectivement déjà des camions avec des chargements qui se présentent aux
1520 alentours beaucoup de frustrations, on reçoit beaucoup de plaintes. Et les sondages de satisfaction de nos employés sont en baisse.

M. OLIVIER LAURENT CAZABAN :

1525 Ça, ça faisait pas mal le tour.

LA PRÉSIDENTE :

1530 D'accord. Merci beaucoup. Alors, nous avons lu avec attention déjà vos positions. Moi, j'ai quelques petites questions pour clarifier seulement. Donc, selon vos analyses, l'arrivée du REM pour votre campus ne change pas grand-chose. Ce n'est pas un avantage ou c'est un avantage?

Mme CERVANE BROCHARD :

1535

On est très content. On pense que ça va forcément inciter une partie de la population d'abandonner la voiture pour prendre les transports en commun. Néanmoins, on ne s'attend pas du jour au lendemain à un gros changement. Comme le disait Olivier, la plupart de nos employés, quand ils sortent... On a une cafétéria qui peut servir 900 personnes sur 3 600, et quand on a des dîners d'affaires, tout le monde prend sa voiture pour se rendre Place du Commerce pour aller justement dans ces restaurants qui y sont ou alors juste aller faire leurs courses. Donc la voiture est tout de même nécessaire.

1540

LA PRÉSIDENTE :

1545

Puis, aussi, vous parlez un peu de ces défis qui ne sont pas nécessairement positifs de densification. À l'heure actuelle, pour ce qui est du quartier Pointe-Nord, donc pour vous, c'est un problème la densification qui a eu lieu dans les dernières années?

1550

Mme CERVANE BROCHARD :

Donc les tours? Oui, on a reçu beaucoup de plaintes, ça cachait la vue vers le fleuve, effectivement.

1555

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

1560

Vous avez parlé du cheminement piéton entre la gare et le campus. Vous aviez des réticences. Est-ce que vous avez des recommandations pour avoir un cheminement plus aisé?

M. OLIVIER LAURENT CAZABAN :

1565

Oui. Bien, disons que si on ne fait que parler, en fait, cadre bâti versus espace libre, la densification peut se faire, mais si elle est bien maîtrisée, et que si on est capable, par exemple, d'avoir certaines hauteurs d'un côté, qu'on puisse réserver quand même des espaces généreux au sol, et qu'au niveau du piéton, il y ait un sentiment de sécurité. Dans le sens où – on ne veut pas revenir sur ce qu'on faisait il y a très, très longtemps à l'époque moderniste où vraiment on séparait de façon très très figée toutes les circulations – mais l'idée bien évidemment que les gens puissent se mélanger, que ce soit au niveau du piéton, que ce soit au niveau automobile ou que ce soit au niveau des cyclistes, mais que ça se fasse de façon sécuritaire et ordonnée. Donc au niveau des aménagements, qu'on puisse avoir des trajectoires intéressantes, non seulement en termes de sécurité propre, mais également en termes de convivialité. C'est-à-dire qu'on ait des espaces de qualité.

1570

1575

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

1580

J'avais juste une petite question d'appoint. Combien de stationnements vous avez actuellement sur le campus?

Mme CERVANE BROCHARD :

1585

Stationnements intérieurs souterrains, 2 100 places.

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

Uniquement souterrains?

1590

Mme CERVANE BROCHARD :

On a une cinquantaine de places devant nos bâtiments A en face du carrefour

1595 **Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :**

D'accord.

1600 **Mme CERVANE BROCHARD :**

...du rond-point. On a également 100 places de vélos.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1605 Une question. Vous vous posez beaucoup de questions, vous disiez, sur le cheminement piéton éventuel. Avez-vous eu des rencontres avec la Ville, avec le REM, à ce sujet-là déjà?

Mme CERVANE BROCHARD :

1610 Aucune.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Aucune. Est-ce que vous avez cherché à avoir des rencontres?

1615

Mme CERVANE BROCHARD :

On va pouvoir les initier.

1620 **M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

Je n'ai pas compris?

Mme CERVANE BROCHARD :

1625

On pourra les initier.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1630

Bien. Est-ce que vos employés, avez-vous des données d'origine de vos employés? Est-ce que vous avez ça à partir des codes postaux?

Mme CERVANE BROCHARD :

1635

Donc on pourrait faire une étude. Avec le temps qu'on a eu entre la présentation première publique et aujourd'hui, ça serait une vaste étude qui prendrait un peu de temps à être faite, mais elle peut être faite, si c'est un besoin.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1640

Un besoin, je n'ai pas à définir ça, mais si jamais vous faites ça, faites-nous-la parvenir.

Mme CERVANE BROCHARD :

1645

Bien sûr.

LA PRÉSIDENTE :

1650

Merci beaucoup. Alors, c'est tout pour nous. Merci pour votre présentation. Alors, nous allons entendre monsieur Denis Proulx. On a le temps, prenez votre temps.

M. DENIS PROULX :

1655 Bonjour! Merci de me recevoir. Après avoir déposé le mémoire, ce que je vais reprendre aujourd'hui, ça va être peut-être les faits saillants, mais peut-être un petit peu plus imagé que qu'est-ce qui était dans le format papier, parce qu'évidemment, on fait des belles phrases, mais c'est l'enfer, puis on ne passe pas nécessairement ce qu'on a à passer.

1660 Je me présente, je suis Denis Proulx, je suis architecte urbaniste, professeur en urbanisme de projets de design urbain à l'UQAM. 34 ans j'ai été là. Ce qui m'amène à présenter ici, c'est que j'ai eu la chance de travailler à l'Île-des-Sœurs. J'ai travaillé sur le projet des Cours du Fleuve comme architecte. J'ai travaillé aussi à la définition de la volumétrie de la Pointe-Nord avec d'autres architectes, d'autres urbanistes, parce qu'il y a beaucoup de monde qui a travaillé là-dessus. Et, aussi, j'ai été responsable de l'équipe d'intégration urbaine pour le projet gagnant 1665 Signature sur le Fleuve du pont Samuel-De Champlain. Donc je suis intéressé à voir comment ça va aboutir ça, comment ça va prendre place. Parce que présentement, ce qu'on sent bien, c'est quelque chose qui nous vient d'en haut, puis qui apparaît subitement sur nos radars, puis est-ce qu'on est prêt à recevoir ça?

1670 Je ne vous apprendrai rien. L'Île-des-Sœurs est une banlieue, je pense ça a été répété à plusieurs reprises, et fière de l'être aussi. Parce qu'en réalité, malgré sa densité, malgré les immeubles en hauteur, le grand parc, le grand geste vert qui est au centre de l'île, la proximité de la ville, reste que c'est une banlieue. Ce n'est pas de sa faute, elle a été dessinée comme ça. À l'origine, on l'a pensée comme étant justement un projet de banlieue. Au moment où on l'a reliée 1675 avec le pont Champlain et la Rive-Sud, au moment où les Sœurs ont quitté pour la dernière traversée, la traversée qu'elles ont faite, on a eu...les promoteurs ont sorti de leurs cartons un plan pour l'île – on l'a souligné tout à l'heure – étant basé sur la cité-jardin.

1680 Mais, en réalité, ce qui est important, c'est que c'est une planification qui a été initiée à partir des autoroutes. On peut dire, si on mettait ça dans le langage des acronymes d'aujourd'hui,

ça serait un HOD, c'est-à-dire, *Highway Oriented Development*. C'est ça qu'on a fait ici. On a utilisé ce qu'on appelle le concept des unités de voisinage qui est en réalité un *Plan Unit Development*, donc PUD ou POD, si on peut dire, qui est un projet qui est initié sur la plupart des autoroutes aux États-Unis, mais plusieurs projets ici ont été initiés de la même façon.

1685

Avant l'Île-des-Sœurs, il y a eu Prévile qui est maintenant Saint-Lambert; il y a eu Lorraine sur la Rive-Nord, qui est sur les mêmes principes mais pas avec les densités qu'on a ici. Et, à la suite de ça, bien, Laval un peu partout on a eu ce genre de projet-là où on part de l'autoroute.

1690

Dans la plupart de ces projets-là, on mettait un golf à l'entrée, le Country Club ou le club d'entrée, et de cette entrée-là, on pénétrait à l'intérieur avec une artère principale, puis on utilisait ce qu'on appelle la hiérarchie de réseau pour rentrer à l'intérieur des unités de voisinage. C'est ce qu'on a fait ici pour la première unité qui était locative. C'était relativement facile de rentrer à l'intérieur en descendant en hauteur et en, je dirais, en densité jusqu'à des maisons de ville qui sont sur le parc ou le geste vert central.

1695

Cette façon de faire était basée sur le principe... L'unité de voisinage est basée sur le principe qu'à partir de tous les jardins, de toutes les unités, on puisse par un réseau se rendre à ce réseau vert là et dans un premier temps, faire en sorte qu'on peut profiter, utiliser l'espace vert qui est là, et de l'autre côté, remonter dans le réseau avec sa voiture jusqu'au pont pour sortir d'ici ou jusqu'à l'entrée d'autoroute. C'est ça le principe de base de l'unité de voisinage.

1700

Et, si on continue à travers le projet, on va retrouver le même principe. La différence ici, c'est que la façon que le boulevard de l'Île-des-Sœurs rentre, il est en périphérie quand il est dans la partie basse où ça a bien fonctionné, mais en haut, il est en plein centre dans le réseau vert complètement. C'est bien? C'est mal? On va voir que c'est peut-être un potentiel qui est à utiliser.

1705

Donc cette approche-là fait en sorte qu'on concentre les écoles au centre des trois unités

1710

1715

de voisinage qu'on va construire. La première école était conçue pour ça. Et en multipliant ces principes-là, là on était limité par l'île, on peut arriver à obtenir une série d'écoles. Au Québec, on a appelé ça les parcs-écoles, puis c'est pour ça qu'on en a un petit peu partout.

1720

À partir de là, on peut augmenter la densité. C'est ce qui a été fait. L'unité de voisinage – parce que je la considère comme ça – l'unité de voisinage qui est sur le bord du... qui est à la Pointe-Nord, on a été vers une densité plus grande en tenant compte, encore une fois, de la qualité de l'unité de voisinage. C'est marchable et c'est raccrochable à un geste vert qui va nous amener vers le centre. On peut même dire – puis c'était ça qu'on disait à l'époque – un enfant peut partir de chez nous, emprunter le réseau vert, et se rendre acheter un *Popsicle* au centre commercial, sans jamais traverser une rue. Donc c'est pour ça qu'on a des passages sous les rues et au-dessus des rues. C'est ça le concept initial, puis je pense qui est à mettre en valeur si on fait un TOD dans cet espace-là.

1725

1730

La question à se poser, c'est qu'on fait un cadeau à l'Île-des-Sœurs – ça, c'est un cadeau – mais un pont va durer 120 ans, avec quatre voies de chaque côté, sans péage. Ce n'est pas la façon qu'on a de diminuer en tout cas l'achalandage, puis de diminuer l'interaction avec l'Île-des-Sœurs. En y installant le REM par-dessus, la question qu'il faut se poser : comment on peut réussir – parce qu'on n'a pas le choix, c'est là, ça nous est tombé dessus, il faut travailler avec ça – et je pense que le concept d'unité de voisinage, de POD de l'Île-des-Sœurs est un élément qui va être la... Qui va faire partie de la solution.

1735

1740

Juste vous parler des TOD, comment ça s'est construit. Je peux vous donner l'exemple d'un exercice que j'aurais pu faire faire à mes étudiants de première en urbanisme, je leur demande : « Écoutez, vous voyez les réseaux qui vont vers la ville. Vous allez placer des pastilles sur chacune des stations de métro, chacune des stations de train, chacune des stations de bus que vous allez trouver là-dessus. La consigne, la règle, c'est que vous faites varier le jaune, la couleur jaune, à l'extérieur de l'agglomération, à l'extérieur de l'île; les pastilles orangées un peu plus denses vont être sur l'île; et, finalement, les orange foncé vont être aux intersections de réseau. » La question qui m'était posée : « les rouges, qu'est-ce qu'on fait avec

ça? » Bien, c'est pas compliqué, c'est l'intersection principale de tous les réseaux. C'est là que tout le monde va. Donc c'est la plus haute densité.

1745

La question à se poser, puis c'est un peu la difficulté qu'on a, on parle de densité, on parle de hauteur. Les deux ne sont pas synonymes, on s'entend? Ça dépend de l'utilisation du sol. Les densités qui sont exigées ici, si on prend le réseau supérieur, c'est-à-dire la partie agglomération de Montréal, quand on les superpose, le REM dessus, c'est un exercice qui n'a pas été fait jusqu'à date, pour qu'on le voie clairement, donc j'ai pris la peine de le faire, sortir mes crayons de couleur, puis vous montrer ce que ça peut donner, vous voyez que tout converge vers le centre-ville. C'est là qu'il y a les plus grandes densités. Quand on parle de 150 unités à l'hectare, si on fait un chiffre rond, ça veut dire 15 000 habitations, 15 000 habitations sur un point rouge d'un kilomètre.

1750

1755

C'est la même chose pour l'Île-des-Sœurs. On voit que l'Île-des-Sœurs est isolée, raccordée maintenant par le réseau, mais elle est isolée sur son île. Et la plupart des points de densité sont situés, vous le voyez, sur le train de Deux-Montagnes, l'ancien train jusqu'à la montagne. Les deux villes ou les deux arrondissements vraiment favorisés, c'est Mont-Royal et Saint-Laurent, et quand on le rabat vers l'aéroport, bien on sait que c'est là que va être l'entrée et qu'il va y avoir une opportunité de développement et de densité relativement forte.

1760

Comparer l'Île-des-Sœurs à l'ensemble de ce réseau-là, ça se comparerait peut-être un petit peu plus à Dollard-des-Ormeaux, les deux stations qu'on voit sur le REM en banlieue, des stations banlieusardes, si on veut. On ne se compare pas à Longueuil, on ne se compare pas à Laval qui est à l'extérieur de l'île, puis on ne se compare nullement à l'ensemble.

1765

Ce qu'on s'est aperçu en développant les TOD, aux États-Unis dans deux cas en particulier, Portland et Arlington, Washington, c'est que ce n'est pas vrai que ça gradue comme ça en allant vers le centre-ville. Chaque TOD se développe une spécialité. La spécialité de l'Île-des-Sœurs, c'est une banlieue, c'est résidentiel, fortement résidentiel, et c'est sa spécialité comme pour celles qui vont être dans des conditions semblables.

1770

1775 Essayer de comprendre qu'on pourrait augmenter l'achalandage, l'aspect commercial, l'aspect bureaux, c'est difficile à expliquer si on est à côté de la ville comme on l'est. Comme on disait tout à l'heure, on va prendre notre voiture pour sortir, mais on va peut-être prendre le REM aussi pour aller ailleurs qu'à l'Île-des-Sœurs. Ça fait que c'est, je dirais, la principale difficulté qu'on a.

1780 Donc je mets cette image-là parce que c'est comme ça que ça a été conçu, les TOD. Il n'y a pas de carte en dessous. On part d'en haut, puis on laisse tomber les choses sur des stations, puis on ne regarde pas ce qui va se passer. Et c'est la planification *Top-Down* qui est vraiment le problème, dans le sens que c'est une série de poupées russes où on a l'échelon de la métropolitaine, après ça, le schéma, après ça, le plan, après ça, on tombe avec les PPU avec
1785 les plans détaillés qu'on va avoir dans chacun. Et on utilise toujours la même méthode, c'est-à-dire qu'on doit être conforme à ce qui a été décidé, peut-être sans vraiment comprendre ce qui se passe au sol.

1790 Ça, ça a été dit, écrit en 1971 : « Les villes ont la capacité de fournir quelque chose pour tout le monde, seulement parce que, et seulement si, elles sont créées par tout le monde. » C'est le but du propos ici de dire qu'il faut renverser le processus. Il faut partir de la base et la base, c'est la société qui est là, et c'est la mobilité de ces gens-là, comment ils vont se déplacer localement avant de penser qu'on va se raccrocher à un réseau supérieur. Le développement durable ou l'aménagement durable, hors du local, va vers le global ou le planétaire, si on veut,
1795 mais c'est vraiment la façon de le regarder.

1800 Si on regarde l'île, présentement le réseau de transport collectif est équilibré autour du point de l'entrée où il y a la congestion. Donc vous voyez les deux trajets. C'est ceux qui sont empruntés par les réseaux actuels, à peu près douze minutes du terminus de la Pointe Sud à aller jusqu'à ce point-là. Ce qu'on fait avec le TOD, on déplace ce point-là vers la partie est et on rallonge les trajets inévitablement et on remarque aussi que le trajet se fait soit sur Berlioz ou soit sur Chemin du Golf, c'est la façon qu'on a trouvée pour être le plus, je dirais, le plus rentable, le plus efficace dans le plan qu'on a.

1805 Sauf que qu'est-ce que ça fait? C'est que les unités de voisinage de base, il y en a qui ne sont plus marchables. On est trop loin du réseau. Dans bien des cas, on a beau avoir douze minutes ou vingt minutes entre chacun des autobus, on se retrouve très loin. Par exemple, dans le secteur des Verrières ou Berlioz, bien, on va avoir plus de marche à faire, puis on ne va pas pouvoir profiter du transport en commun.

1810 Ce qui va être accentué, c'est qu'on met le terminus à côté du REM, à la sortie du tunnel. Les gens ne feront pas profiter, ce ne sera pas structurant pour le pôle qu'on veut créer là parce qu'ils vont passer du REM à l'autobus et s'en aller chez eux. Et ceux qui prennent la voiture, bien, il n'en est pas question, ils vont faire le tour aussi.

1815 Mais c'est important de comprendre que ce déplacement-là fait en sorte qu'il faut inverser. Il faut partir de l'unité de voisinage qu'on est en train de créer, l'unité de voisinage, ça va être le TOD, on va cesser de l'appeler un TOD parce qu'un TOD, c'est *Transit Oriented Development*, mais ce qu'on veut faire dans ce secteur-là, c'est un POD – *Pedestrian Oriented Development* – basé sur le piéton. On l'a fait à la Pointe-Nord en haut, on a des exemples, ça se marche très, très bien. À l'intérieur de ça, bien c'est la même chose qu'il faut reprendre à cet endroit-là et essayer autant que possible de faire le virage vers le transport...le virage modal qui est nécessaire.

1825 Ici, tel que présenté, vous allez vous apercevoir que le chemin pour se rendre à la gare, en plus de ça, parce que, bon, on ne savait pas que les bâtiments qui étaient là, on pourrait peut-être les faire disparaître, mais on se retrouve avec un chemin sur des terrains privés, donc tout ça peut être difficile à gérer et ne rendra pas plus facile la façon d'organiser le quartier piéton qu'on veut mettre en place.

1830 Donc, qu'est-ce qui est proposé? Puis, là, c'est sur une échelle de temps. Ça ne sera pas instantanément du jour au lendemain. Ce qui est intéressant à regarder, c'est que jusqu'à date, on a regardé dans le PPU que le PPU comme étant le TOD. Le TOD, ça s'étend à l'ensemble du

1835 réseau local. C'est ça qui est important. Si on veut faire un virage vers le transport durable, vers la mobilité durable, bien il faut considérer l'ensemble de l'île. Je ne dis pas que ça n'a pas été fait, mais on ne le sent pas dans la proposition qui est faite comment on va aller chercher les gens, on va effectuer le transfert modal en allant vers le transport en commun.

1840 L'autre élément qui n'est pas très structurant, c'est la gare qui est présentée. La gare qui est présentée, c'est une gare sur talus, on doit passer par un tunnel, des escaliers, des escalateurs, puis monter en haut, et on amène le terminus juste à l'avant, quand dans la plupart des succès TOD, le transport principal est au sol, sans obstacle. C'est la meilleure façon de réussir. Ça peut être un *Street Car* comme il y a à Portland, mais ça peut être aussi un tram qui
1845 traverse la place, qui traverse l'ensemble du quartier piéton qu'on est en train de créer.

Donc ça, c'est un élément dont il faut tenir compte. Il faut à ce moment-là que la gare, on ait de chaque côté une place, verdoyante le plus possible, mais une place qui va faire en sorte qu'on va faire converger les gens sur cette place-là et, éventuellement, la relier à un ensemble
1850 de contacts ou d'aller drainer le local.

Ce que vous voyez ici, c'est un grand geste vert qu'on va faire en utilisant le principe initial, c'est-à-dire, de se tenir au centre des unités de voisinage, de rabattre l'ensemble des circuits piétons, je dirais de la mobilité active, vers ce réseau-là, pas le voir comme une rue là.
1855 On le voit vraiment comme un parc, comme un geste vert qui est là, et de faire en sorte, vous voyez par les piétons ici P10, P15, P20, P25, c'est les distances piétons, les distances A7, autobus A10, A12, A14, et vélo, trois minutes, quatre minutes, cinq minutes, puis sept minutes de la pointe de l'île.

1860 Donc d'utiliser ces gestes verts là pour y faire circuler et arrêter toute la mobilité active, la mobilité aussi lente motorisée. On parle de plus en plus de vélos électriques, de trottinettes, de triporteurs, quadriporteurs, des karts de golf, ça va venir, ça va faire partie de cette mobilité-là dans ce geste vert là, et d'isoler dans le côté, vous le voyez la circulation automobile, pour qu'il y

1865 ait le moins d'entrave et peut-être même plus la concentrer dans B et C sur les axes qui sont déjà utilisés par l'automobile.

1870 Donc c'est un geste qui s'étend aussi par – là, on le regarde dans le temps, il faut travailler sur, je dirais, la mentalité des gens, la société, il va falloir qu'on se parle là-dessus – par un pont « paysage », un pont vert, qui va traverser et aller chercher la rive verte qui est de l'autre côté et éventuellement relier à Wellington au métro pour établir deux ancrages importants de cette mobilité-là et de la passer sur ces gestes verts là.

1875 Bon, n'importe quel étudiant à l'université me dirait : « Ça ne marche pas ton affaire, parce que comment tu vas rentrer un autobus dans ton parc? » Et là, la mobilité change. On est de plus en plus... Ce qu'on a actuellement, c'est ça. Caricature, O.K.? Ils ont l'air heureux de la façon que ça se passe là, mais c'est des véhicules, des gros véhicules, on veut les rentabiliser, on rentre 60 personnes, le plus possible, puis s'il n'y a pas assez de personnes, on éloigne un peu, je dirais, la fréquence. Puis, on oublie que les gens ont du bagage, que la mobilité, ça inclut les biens aussi, qu'on doit transporter les biens.

1885 Donc tout ça doit être fait de façon intelligente, de plus en plus. Et c'est l'occasion qui est amenée, ce que vous voyez là, le petit bus rouge, c'est présentement à Montréal, les tests sont faits dans l'est là-dessus, le taxi, c'est russe mais il reste quand même, vous regardez, c'est des véhicules sans conducteur. Qu'est-ce qu'on fait du chauffeur? Le chauffeur devient le guide. C'est lui qui va prendre soin des gens à mobilité restreinte, qui doivent embarquer, de vraiment s'assurer que ça fonctionne bien parce que ça prend la présence humaine qui est dans les modes de transport. Et, ces véhicules-là, en plus d'être autonomes, bien évidemment, on préfère que ce soit électrique et que ça puisse éventuellement aussi – on le voit Strasbourg – on peut les aménager en train. Donc comme c'est programmé, la destination est programmée, c'est aujourd'hui avec... on le sait, c'est avec ça que vous allez donner votre destination et vous suivre. 1890 Donc c'est la même chose pour les produits, c'est-à-dire, vous le voyez, les véhicules de livraison vont se faire éventuellement mais ce n'est pas très loin, vont se faire de cette façon-là.

1895 Donc, ce qui est important, c'est que ce qu'on va faire sur le site, les personnes d'abord, les bâtiments ensuite. C'est ce qui est proposé. C'est-à-dire, de commencer, vous avez les cinq facteurs de succès d'un POD, un *Pedestrian Oriented Development*. Les deux premiers, on l'a vu, la mixité, on s'entend, c'est un POD de banlieue ou un POD *suburban*. Ce qui est important, c'est les espaces publics, le dynamisme, la cohésion sociale, l'ode à la lenteur. Il y a un train qui

1900 passe à toutes les deux minutes et demie. Pas besoin de courir pour l'attraper, on peut attendre, puis en prendre un autre, puis de profiter des espaces publics qui sont là sur place; d'amener toute la mobilité sur un grand geste vert à l'intérieur du quartier, même chose que les autres unités de voisinage.

1905 Et, à la suite de ça, la densité, les bâtiments ensuite. C'est la densité, la compacité, la connectivité, on va laisser les architectes s'arranger avec ça. Il y a différentes façons de le faire, ça peut être un bâtiment en milieu d'un îlot, ça peut être un basilaire. Ça, c'est à voir une fois qu'on a réglé tout le reste. Et ça va prendre quelques années avant de le faire.

1910 Un aménagement durable est un milieu de vie qui s'adapte aux sociétés qu'il transforme mais qui façonne ces mêmes sociétés par la mémoire de ses lieux. La mémoire de ces lieux, c'est les unités de voisinage de l'Île-des-Sœurs. C'est ça qui devrait permettre des blocs, qui devrait permettre de construire. J'ai été un peu long.

1915 **LA PRÉSIDENTE :**

 Mais c'est très intéressant, et puis nous, on s'assure que vous nous laissez tout le monde vos présentations. Donc on a tout ça.

1920 **M. DENIS PROULX :**

 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1925

Alors, merci. Merci beaucoup. Monsieur Lebeau, vous avez une question?

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1930

Oui.

M. DENIS PROULX :

1935

Je brûle d'impatience.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1940

J'avais lu dans votre rapport, ce que vous avez davantage expliqué aujourd'hui, vous dites que le TOD correspond à la zone d'influence de son pôle multifonctionnel et dépend d'abord et avant tout du rabattement du transport collectif vers ce pôle. Donc ce que vous nous dites, et ce que je dois conclure, que c'est difficile d'évaluer adéquatement le PPU qu'on a devant nous, sans considérer l'ensemble du territoire de l'île et l'ensemble des fonctions et des mobilités?

1945

M. DENIS PROULX :

1950

J'irais jusqu'à dire que de partir un PPU, de partir un TOD, sans qu'on ait démontré qu'on va faire le transfert modal, on n'arrivera à rien. Le monde va se braquer, il n'y a rien qui va bouger dans ce territoire-là. Il faut d'abord réussir ça, d'abord initier le changement, le transfert modal, que les gens commencent à l'utiliser, il faut mettre en place les structures, il faut déborder du POD, c'est-à-dire, de la partie centrale, puis ramener le local avant de penser qu'on va se promener d'une station à l'autre. Ça va se faire dans deux ans, un an et demi, deux ans, la station est là.

1955 Pour le moment, ce qu'il s'agit de faire, c'est peut-être avoir des aménagements à court
terme qui vont permettre justement par les gens qui utilisent le transport en commun actuel
d'essayer de faire profiter le centre commercial, le commerce tel qu'il est là, puis tranquillement,
d'avancer le projet, à mesure que le transfert modal va se faire. C'est la règle partout dans tous
les TOD. Ça n'a pas marché quand on a conservé l'automobile. En banlieue, c'est
1960 particulièrement là-dessus.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1965 Sur ce point-là, je terminerais là-dessus, sur ce point-là, vous nous rendez la vie difficile
parce que là, on ne sait pas à ce moment-ci, les autorités de transport collectif ne nous ont pas
fait connaître les intentions précises en termes de trajet...

M. DENIS PROULX :

1970 En général, d'après ce que je peux voir, ni le REM, ni STM ou quoi que ce soit ne font
pas de bruit de ce temps-ci. Donc je pense que c'est un élément qui... c'est ça qui va, l'accord
entre les deux, c'est-à-dire, le transport local, la mobilité locale et la mobilité express, si on veut, il
faut qu'on sache où est-ce qu'on s'en va avec ça. Et la STM a continué à acheter des gros
autobus mais ils font de l'annonce présentement pour avoir une mobilité beaucoup plus...les
1975 ascenseurs, donc orientée vers le piéton et de faire que le collectif soit beaucoup plus
communautaire comme véhicule. Et c'est important, mais il faut le savoir, parce que ça ne se fera
pas sans ça.

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

1980 J'aimerais ça que vous me parliez un peu plus de votre pont « paysage ».

M. DENIS PROULX :

1985 Oui.

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

Où est-ce que ça arrive du côté de l'autre rive? Et aussi, comment vous le voyez?
Comment vous voyez ça?

1990

M. DENIS PROULX :

Je le vois sur un profil qui est moins prestigieux que les fameux qu'on construit partout. C'est peut-être quelque chose qui est assez bas, pas trop de pente pour traverser de l'autre côté. On parle de mobilité... C'est un pont qui va servir – parce que c'est une deuxième issue à l'île parce qu'on ne pourra pas continuer à rentrer du monde si on n'arrive pas à ce que...parce que l'hôpital est de l'autre côté, on a une voie de sortie là.

1995

En transport collectif, encore une fois, il n'est pas question de passer des autos sur ce pont-là, mais il est question de passer des petits véhicules, des véhicules prioritaires, véhicules d'urgence. Ça doit passer par là et ce n'est pas dit que ce qu'on va faire pour le collectif ne va pas servir pour l'urgence, mais un véhicule programmé, ça peut aller aussi vite, sauf que c'est limité. En bas de 30 kilomètres généralement va ailleurs, puis on parle plus de 20 kilomètres. Les vélos, il faut qu'ils se tranquillisent un peu là, puis vélos électriques surtout, et l'autobus est au même rythme. C'est vraiment la seule façon de faire fonctionner, il faut que tout le monde marche ou soit à peu près au même rythme, sans ça, ça ne pourra jamais marcher.

2000

2005

Ce pont-là, c'est un pont « paysage ». Ça relie, ça va chercher le geste vert qui est de l'autre côté, ça le ramène en dedans, c'est une richesse supplémentaire pour l'île, et de l'autre côté, c'est un lien qu'on fait, qui va marcher à deux sens. Je crois qu'il y a du commercial de l'autre côté qui est complémentaire à ce qu'on a ici, et qui peut très bien s'arrimer. Les sociétés changent autant à Verdun d'un côté qu'à l'Île-des-Sœurs de l'autre côté. Ils vont finir par s'entendre à un moment donné.

2010

2015 **Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :**

Merci.

2020 **M. DENIS PROULX :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2025 Merci beaucoup. Alors, maintenant, nous allons entendre – excusez-moi – nous sommes rendus maintenant à monsieur Christopher Sweetnam Holmes.

M. CHRISTOPHER SWEETNAM HOLMES :

2030 Bonjour!

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour!

2035

M. CHRISTOPHER SWEETNAM HOLMES :

Je m'excuse, j'ai une voix qui est un peu sensible, donc...

2040 **LA PRÉSIDENTE :**

Parlez proche du micro.

M. CHRISTOPHER SWEETNAM HOLMES :

2045

Donc je suis le vice-président développement immobilier chez Groupe MACH. Nous sommes un propriétaire, promoteur ici à Montréal. On a environ 30 millions de pieds carrés pour faire divers logements, commerces, édifices de bureaux. On a certains immeubles comme la Tour CIBC, l'édifice Sun Life, des immeubles de prestige comme ça et plusieurs différentes typologies partout à Montréal, à Québec. Notamment, on a le 16, Place du Commerce comme un de nos immeubles qui est immédiatement adjacent à la future gare REM et on a aussi un intérêt dans les terrains de Gravel qui sont à l'est de la zone en question.

2050

2055

En général, on trouve que la vision est bonne dans le PPU mais il y a des éléments importants d'incohérence dans le document où la vision n'est pas livrée dans les actions. Donc on va mettre quelques points devant.

2060

En premier, on croit qu'il y a une incohérence entre les densités et les hauteurs, notamment en face de notre immeuble au 16, Place du Commerce. Je vais expliquer un peu plus. Nous, on a toujours compris le principe d'un TOD, c'est toujours qu'on a des densités concentriques. Donc adjacentes à la gare, on a normalement les plus intenses densités, et un peu comme le monsieur vient de dire que réellement, on commence à descendre mais de concentrer le maximum de densité dans les rayons pédestres du terminus qu'on trouve au centre du TOD.

2065

2070

Actuellement, si on regarde un sommaire des hauteurs sur le site, on a synthétisé qu'est-ce qui est dans le PPU, on voit que sur le côté nord, on a une limite de 63 mètres, on a une limite de 78 mètres. 78 mètres, c'est environ 20 étages de hauteur. Ensuite, au sud, on a 57 mètres, 48 mètres. Mais si je regarde un extrait du document du PPU dans la section Vision qu'on trouve en haut, la vision c'est de vraiment faire une... On a l'autoroute au centre, puis on a une croissance vers le centre, puis il y a plusieurs exemples en architecture que c'est logique d'avoir une masse à côté d'une autoroute parce que ça protège vers les résidences acoustiques, puis ça fait comme une petite entrée importante pour être un contrepoids versus l'autoroute.

2075 En même temps, on voit que les deux côtés de l'autoroute est presque pareille, la même densité. On voit c'est prévu d'avoir une densité de 6 des deux côtés, mais les hauteurs et les densités ne sont pas alignées, puis la réalité, à 57 mètres, ce n'est pas possible d'exploiter une densité de 6.

2080 Je fais plusieurs grands développements actuellement, puis à 57 mètres, c'est 14-15 étages, je ne peux pas exploiter une densité de 6, j'arrive plus à une densité de maximum 4, si on assume un type de bâtiment où on a des bureaux dans les étages inférieurs et du résidentiel dans les étages supérieurs. Les étages ne peuvent pas être énormes, il faut qu'il y ait des fenestrations et des dimensions critiques. Donc, en réalité, ça prend une hauteur pour permettre
2085 de dégager cette densité. Donc si l'objectif, c'est d'avoir une densité, il faut rationaliser dans les hauteurs, sinon, peut-être le vouloir, c'est de ne pas avoir cette densité, mais on sait qu'il y a des objectifs au niveau d'amener une certaine population au centre de l'île.

2090 Donc mon prochain point, c'est lié à la zone du littoral Est, donc la zone qui est à l'extrême est du site. On ne comprend pas la logique de la Ville de Montréal de soustraire cette zone de la planification. C'est un peu illogique. On vient de dire que cette zone, quand je lis les textes et les références, va être le cœur des équipements collectifs, peut-être un parc d'importance. C'est à côté de la future gare, mais on dit : « Ah, non, c'est réservé pour une planification future. » Mais pourquoi? Il y a zéro cohérence avec cette approche.

2095 En fait, c'est critique de planifier cette zone si ça va être un centre des équipements collectifs pour la Ville, soit des écoles ou autres. Et, en fait, qu'est-ce qu'on a compris, c'est qu'il y a eu une réserve foncière qui a été mise sur ce terrain récemment et on a le sens que la seule raison que la Ville refuse de planifier pour ça, c'est pour un type de tactique de réduire la valeur
2100 foncière de ce terrain en attendant une expropriation possible ou une négociation sur les terrains. Puis, on croit avec l'intégrité d'une planification urbaine devrait être soustraite de ce jeu d'enchère, soit un plan qui est correct pour le plan futur urbanistique du centre ou non. Donc, nous, on croit que c'est essentiel qu'un plan soit fait comme il faut pour tous les autres secteurs logiques avec la stratégie qui est articulée au début du document du PPU.

2105

2110 Finalement, en fait, le monsieur qui était avant moi, il a fait un bon sommaire des aspects transport en commun possible sur l'île, mais c'est certain on croit qu'il manque une certaine vision pour assurer la réussite d'un TOD où on sait que l'habitude d'arriver à 40 à 50 % de la population en transport en commun ou transport actif et ce n'est pas assez, juste de mettre une gare au centre, pour assurer ça. Comme il a parlé de créer des places centrales, rassembleurs, il faut avoir des transports en commun intéressants pour la balance de l'île. Comme c'est bien connu, un transport en commun qui arrive à chaque cinq minutes, vingt heures par jour, il va attirer les gens plus facilement qu'ils sont maintenant liés à une habitude véhiculaire.

2115 Alors, ce n'est pas donné que les gens actuellement sur l'Île-des-Sœurs qui vivent une vie en voiture, vont se transformer en utilisateurs de transport en commun. Le plus probable, c'est les gens qui habitent les nouvelles tours, les nouvelles résidences à côté de la gare, ils vont utiliser le transport en commun. Mais pour la vraie réussite commune, il faut trouver les façons d'amener des gens de toute l'île. Donc, on croit qu'il y a un certain manque de vision pour le
2120 transport en commun sur l'île au complet.

Donc je n'ai pas d'autres points nécessairement que ça. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2125 Merci beaucoup pour votre présentation. Pour moi, votre présentation était très, très claire. Donc je n'ai pas de question particulière puisque j'avais tout ça déjà en main. Je ne sais pas si mes collègues ont des questions spécifiques?

2130 **Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :**

Oui. Vous avez parlé tout à l'heure, ah bien justement, les limites de hauteur et tout ça, donc l'effet densité versus implantation. Vous, qu'est-ce que vous recommandez?

2135 **M. CHRISTOPHER SWEETNAM HOLMES :**

Mais sur les limites d'une autoroute, comme je planifie des autres quartiers maintenant, je crois que sur le bord d'une autoroute, 20 étages, c'est très normal. Enfin, même à Montréal, même ailleurs. Je crois que c'est très logique, cette gamme de 63 à 78 mètres, c'est naturel. Normalement, on dit 80 mètres pour un 20 étages, mais 78 mètres, ça dépend s'ils ont un basilaire commercial ou non. Mais moi, je crois 20 étages à côté d'une autoroute, ça semble très normal. Déjà, un basilaire de l'autoroute qui est presque deux, trois étages déjà. Ensuite, je crois il y a une idée de descendre, donc d'aller de 20 à 14 à 10.

2145 Mais il faut comprendre que s'il n'y a pas assez de densité qui est donnée aux propriétaires existants, ils ne vont jamais transformer leurs immeubles. Parce que ces immeubles, ils génèrent du revenu actuellement. Donc s'il y a une vision de transformer quelque chose qui est actuellement orienté vers la voiture, dans une nouvelle vie où on a des stationnements souterrains, il faut donner assez d'*incentive* pour justifier de sortir tous mes locataires et mettre à terre. C'est ça qu'on attend de faire avec nos immeubles. On dit mais on va mettre à terre, puis on va faire quelque chose plus gros, plus au goût d'aujourd'hui. Donc, il faut assurer qu'il y a assez de densité. Donc si je n'ai pas au moins une densité de 4 à 6, dépendamment la densité actuelle, je ne peux pas justifier de démolir mes immeubles actuels.

2155 Donc moi, je crois que qu'est-ce qui est déjà là au niveau de densité de 6, hauteur de 78 mètres est approprié sur le long de l'autoroute. Les autres villes où ils auraient mis beaucoup plus haut que ça, sur l'entrée de la ville sur le long de l'autoroute, ce n'est pas inconnu de faire 30, 40 étages. Comme ça, c'est déjà une idée modeste, je dis.

2160 **LA PRÉSIDENTE :**

Juste là-dessus justement, est-ce que pour vous, un groupe comme vous avec votre expérience, vous trouveriez justifié même d'aller plus haut que ça des deux côtés de l'autoroute?

2165 **M. CHRISTOPHER SWEETNAM HOLMES :**

2170 Mais quand on a fait... Il y a eu une préconsultation, on a été invité. Nous, on a suggéré qu'un meilleur comparable, c'est l'entrée de l'ancienne autoroute Bonaventure, quand c'est rentré dans le Vieux-Port, on a des hauteurs qui ont 120 mètres. Puis, si on veut vraiment une entrée importante, si on veut vraiment être leaders en densité autour des TOD, ça, c'est très approprié pour une autoroute de cette envergure, avec le gros pont au niveau. C'est ça qui, à notre avis, est plus approprié pour cette zone-là. Là, c'est une densité de 10 à 12 avec des hauteurs de 120 mètres, c'est qu'est-ce qui est approprié pour vrai, selon nous. Je comprends qu'il y a d'autres perspectives, mais selon un promoteur, on croit que c'est un bon comparable l'entrée que c'est maintenant Robert-Bourassa, l'entrée du Vieux-Port.

2175

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup.

2180

M. CHRISTOPHER SWEETNAM HOLMES :

De rien.

2185 **Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :**

Seulement une petite question encore.

2190 **M. CHRISTOPHER SWEETNAM HOLMES :**

Excusez-moi.

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

2195 Juste de clarification. Sur le secteur de planification du ferry pour le pôle du littoral Est, qu'est-ce que vous auriez à faire comme suggestion ou comme recommandation?

M. CHRISTOPHER SWEETNAM HOLMES :

2200 Mais je crois que c'est naturel que ça reprenne un peu le même...Qu'est-ce qu'on voit à la gauche, on a deux zones qui sont prévues : le 24-T4 et le 24-T6. C'est un peu naturel qu'il y ait un prolongement de cette même bande vers l'est, puis il y a une idée d'une plus forte densité à côté de l'autoroute, puis en descendant. Donc c'est naturel que ça grandit. Mais, aussi, il faut planifier, O.K., s'il y a une école, on a un besoin; s'il y a un autre centre culturel ou autre besoin
2205 en équipement collectif, il faut prévoir ils sont où. C'est peut-être la meilleure place d'imaginer une place publique qui est liée au parc, qui est déjà sur le long du fleuve.

 Donc pourquoi il n'y a pas eu une planification un peu plus détaillée, au moins de dire on identifie qu'il y a un besoin d'une place publique, des équipements collectifs, puis on apprend la
2210 même idée qu'il y a une densité plus haute vers l'autoroute, il y a déjà plein d'idées d'un parc et des zones un peu plus bas. Donc je crois c'est vraiment une continuation de qu'est-ce qui est déjà là. C'est naturel, c'est logique. Il y a eu une logique fondamentale dans ça.

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

2215 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2220 Merci beaucoup. Alors, nous allons maintenant entendre Nicolas Rancourt. Est-ce que monsieur Rancourt est avec nous?

M. NICOLAS RANCOURT :

2225 Bonjour! Mesdames, Messieurs, je vous remercie beaucoup de me recevoir, de me
donner l'opportunité de venir parler. Je suis un résident de l'Île-des-Sœurs depuis treize ans. Je
suis – nous sommes plutôt, moi, puis mon épouse – à notre troisième achat d'une propriété
neuve à l'Île-des-Sœurs. Nous allons emménager dans le quartier de la Pointe-Nord l'été
prochain. Nous avons acheté notre condo, basé sur une planification urbanistique détaillée, bien
2230 pensée, de classe mondiale et cohérente. Pour nous, c'est important mais sensible au niveau de
notre environnement, au niveau de notre architecture. Le quartier nord, en ce qui me concerne,
pour moi puis mon épouse, c'est le secteur qui est le mieux planifié dans tous nos achats à l'Île-
des-Sœurs jusqu'à maintenant. Excusez, juste un petit peu nerveux, pas habitué de parler en
public.

2235

LA PRÉSIDENTE :

Prenez votre temps. Vous pouvez prendre un verre d'eau, prenez votre temps.

2240

M. NICOLAS RANCOURT :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2245

Il n'y a pas de problème, on n'est pas en retard, puis c'est important que vous soyez à
l'aise.

M. NICOLAS RANCOURT :

2250

Au niveau des tendances urbanistiques, ce qu'on voit un petit peu, c'est un petit peu
partout, c'est que les tours en hauteur favorisent une plus petite implantation au sol, plus de

2255 verdissement au sol, puis un dégagement pour des percées visuelles. Les propositions préconisées par la Ville dans le cadre du PPU vont dans le sens contraire de ces grandes tendances présentement en termes d'aménagement urbain.

2260 Pour notre part, nous, à titre de citoyens qui vont demeurer dans ce quartier-là, on ne veut pas d'édifice massif qui va être projeté le long du futur... de l'autoroute. On ne veut pas quelque chose qui va ressembler, si je pourrais prendre des images, comme l'édifice Solar dans le quartier à Brossard où que c'est un grand pan de mur, ou un autre endroit que nous on a demeuré à l'Île-des-Sœurs, qui est la pointe Sud, et on avait une résidence à chaque jour dans le visage, qui s'appelle maintenant le Sélection Île-des-Sœurs, qui avait été développée par Masterpiece, que c'est un grand pan de mur, que visuellement n'était pas du tout intéressant.

2265 Donc, je pense qu'en termes de dégagement, des tours plus élevées pour la même densité est beaucoup plus intéressant. D'ailleurs, en termes du PPU, ce que je comprends, c'est que vous préconisez – la Ville préconise moins de hauteur mais plus de densité, ce qui va faire inévitablement plus un pan de mur en ce qui me concerne.

2270 Au niveau de la venue du REM, ça ne va pas tout régler les problèmes au niveau de l'utilisation de l'automobile. Donc le fait que vous allez limiter le nombre de stationnements pour les futures tours dans les projets de la Pointe-Nord va faire en sorte qu'il va y avoir du débordement sur les quartiers au niveau du stationnement. Il y a peut-être des futurs résidents qui vont stationner dans la rue. Il va y avoir un débordement pour soit les gens qui vont venir aux commerces, soit les visiteurs qui vont venir nous voir à ce niveau-là.

2280 Donc je pense que... Il y a un monsieur qui est venu parler, qui semblait être un professionnel – j'ai manqué un peu de sa présentation – mais un professionnel au niveau transport, je pense sa présentation était très à point, que le REM va régler une partie, mais je pense que la mobilité doit être articulée un petit peu mieux pour l'avenir.

Dernière chose, un des derniers éléments que je voudrais mentionner, c'est que les

2285 contextes des quartiers Pointe-Nord et celui de la Place du Commerce sont bien différents. Le premier, c'est l'achèvement – quand je parle le premier, c'est la Pointe-Nord – c'est l'achèvement d'un quartier en développement depuis plusieurs années. C'est un quartier évidemment qui a été approuvé par l'ancienne administration de la Ville de Montréal. C'est quelque chose qui est de classe mondiale comme j'ai dit précédemment. C'est quelque chose qui est bien intégré, bien harmonisé. Donc pourquoi défaire ça?

2290 C'est un quartier en développement, je vais repréciser, tandis que celui de la Place du Commerce, c'est un secteur qui est en requalification et en redéveloppement. Je pense qu'il est tout à fait normal et louable de la part de la Ville qu'il y ait un PPU sur cette partie-là, la Place du Commerce, vu que c'est un quartier qui est en redéveloppement. Donc je pense qu'on doit avoir de quoi au niveau des critères d'architecture, concepts d'aménagement qui sont essentiels afin que le développement de ce secteur soit harmonieux et vieillisse bien à long terme. Donc c'est tout. Merci beaucoup.

2300 **LA PRÉSIDENTE :**

2305 Merci beaucoup pour votre présentation. Justement, vous avez fini avec la Place du Commerce, donc je vous relance sur la Place du Commerce. Est-ce que vous, comme résident de l'Île-des-Sœurs, vous voyez d'un bon œil de monter aussi beaucoup les hauteurs sur la Place du Commerce également?

M. NICOLAS RANCOURT :

2310 La réponse à votre question est oui. Ça va tout dépendre comment que ça va se faire. Je pense que la pièce du puzzle pour la Place du Commerce est beaucoup plus complexe que le quartier de la Pointe-Nord. C'est vraiment ce qu'on appelle un secteur en requalification, en redéveloppement, puis je pense qu'il doit y avoir de quoi qui est harmonieux, qui est bien pensé, bien fait, qui va bien vieillir.

2315 Bon, on peut aimer, pas aimer. Il y a des quartiers que moi je peux juger à mon goût
personnel comme Griffintown qui n'a aucun attrait, qui est très massif. Je pense qu'on doit éviter
ce genre de chose-là. Le quartier de la Pointe-Nord, je vais me répéter, on le regarde des vues
aériennes, la partie résidentielle, c'est dégagé. Ce n'est pas massif. L'architecture est belle. La
même chose pour le quartier Solar à Brossard. En ce qui me concerne, c'est mal parti. J'irais pas
2320 vivre là. Donc c'est ce genre de chose-là que j'espère que pour la Place du Commerce on va
éviter.

LA PRÉSIDENTE :

2325 Merci.

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

2330 J'ai une question, mais sentez-vous bien à l'aise de répondre. C'est que vous habitez
déjà l'Île-des-Sœurs et vous faites le choix d'aller du côté de la Pointe-Nord.

M. NICOLAS RANCOURT :

2335 Oui.

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

2340 Qu'est-ce qui fait que vous avez vraiment décidé d'aller de ce côté-là? Là, vous nous
avez parlé de l'architecture et tout ça.

M. NICOLAS RANCOURT :

Oui, oui.

2345 **Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :**

Est-ce qu'il y a d'autres raisons?

2350 **M. NICOLAS RANCOURT :**

2355 Non. Non. C'est vraiment le concept, la planification du secteur qui a été faite par Proment qui, pour nous, est le meilleur quartier qui a été au niveau conceptuellement pensé, qui est plus harmonieux. La venue du REM est venue après notre décision d'achat. Donc c'est sûrement pas le REM qui nous a décidés. En termes de transport, si on considère qu'on reste sur la Pointe Sud ou sur la Pointe-Nord, bon, quelques minutes de plus de transport, dix minutes de plus, ce n'est pas la fin du monde. Donc ce n'est pas ça.

2360 Maintenant, si vous me posez la question en date d'aujourd'hui, est-ce que notre décision est encore meilleure? La réponse est oui, avec la venue du REM. Donc absolument. Je pense qu'au niveau du transport, le REM est déjà un grand pas, puis je pense que maintenant, le reste de la mobilité à l'Île-des-Sœurs doit être juste bien articulé. Je comprends que ça, ce n'est pas quelque chose qui appartient à la Ville de Montréal. La Ville de Montréal doit travailler en partenariat avec les autres niveaux, les autorités en transport. J'espère que tout ce beau monde-là vont travailler ensemble pour qu'on puisse avoir une mobilité qui est encore meilleure et qu'on soit moins dépendant de l'automobile éventuellement.

2365 **Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :**

Merci.

2370

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup.

2375 **M. NICOLAS RANCOURT :**

Merci.

2380 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, maintenant, nous allons entendre François Crête. Est-ce que monsieur Crête est avec nous? Oui. Donc, selon mes notes, monsieur Crête va remplacer monsieur Lachance. Parfait, je n'ai pas fait d'erreur.

2385 **M. FRANÇOIS CRÊTE :**

À pied levé.

2390 **LA PRÉSIDENTE :**

Parfait. Alors, bonjour!

2395 **M. FRANÇOIS CRÊTE :**

Bonjour! Mon nom est François Crête. Écoutez, je suis ici un peu à pied levé, je remplace monsieur Lachance de Lachance Immobilier. Je suis résident de l'Île-des-Sœurs depuis 23 ans, donc je connais quand même assez bien le secteur. J'ai choisi de venir vivre à l'Île-des-Sœurs. Ma conjointe m'a suivi pour venir vivre à l'Île-des-Sœurs, donc c'est chez nous depuis 23 ans.

2400

Juste pour vous situer un peu le mémoire de monsieur Lachance, c'est un peu à mi-chemin entre un mémoire corporatif puis un mémoire qu'il a fait à titre personnel. Donc même si aujourd'hui je représente Lachance Immobilier, je dirais que la teneur des propos du mémoire,

2405 c'est beaucoup plus à titre personnel de quelqu'un qui a 40 ans d'expérience dans le domaine de l'immobilier.

2410 Donc, monsieur Lachance, c'est quelqu'un qui est originaire de Québec. Ce n'est pas nécessairement de sa faute, mais il a décidé à un certain moment donné de venir vivre à Montréal. On parle de ça au début des années 80. Il est issu d'une famille de développeurs. Donc son père est un développeur immobilier, la famille comme telle, Lachance, à Québec a développé entre autres les Jardins de Mérici qui, à l'époque – on parle de ça, fin des années 70, début des années 80 – c'était un projet qui était innovateur, donc certains concepts ont été importés ici à l'Île-des-Sœurs. Le fils de monsieur Lachance a développé le complexe Yoo dans
2415 Griffintown qui a ceci de particulier, c'est que Philippe Starck, designer français, c'est le seul projet au Canada auquel il a participé. Donc c'est une famille, je dirais, de développeurs, puis des gens qui développent des produits de qualité.

2420 Donc, monsieur Lachance, sa connaissance de l'Île-des-Sœurs, c'est qu'il a travaillé ici pour Proment à l'époque. Il a travaillé notamment sur le projet des Verrières, il a travaillé sur le Club Marin. Donc c'est quelqu'un qui connaît bien l'Île-des-Sœurs, puis depuis les dix dernières années, a fait du développement notamment dans Griffintown, mais aussi du côté au sud, donc du côté de la Floride.

2425 Donc, monsieur Lachance, c'est un développeur et vous allez voir tantôt aussi que c'est quelqu'un aussi qui est fortement impliqué, fortement impacté par le PPU, parce que si on regarde la carte, les terrains appartenant à monsieur Lachance, qu'il a acquis à l'automne 2017, ce sont la plupart des terrains vacants que vous voyez du côté ouest du nouveau pont Samuel-De Champlain, et incluant la tour du 14, Place du Commerce. On voit là...

2430

LA PRÉSIDENTE :

Moi, je n'arrive pas à voir.

2435 **M. FRANÇOIS CRÊTE :**

2440 Vous voyez les terrains de stationnement? Vous allez voir deux terrains de stationnement les plus près de l'autoroute. Ça lui appartient. La tour, la plus petite des deux tours, 14, Place du Commerce, c'est aussi à lui. Le terrain vert vacant que vous voyez devant la Banque du Canada, puis derrière le centre de traitement de données sur la rue Levert, c'est aussi à lui.

2445 Donc, je pense qu'il est au centre vraiment du projet de PPU. C'est pour ça qu'il y avait quand même une importance pour lui de s'exprimer là-dessus.

2450 Je vais revenir vite, vite, sur le 14, Place du Commerce. C'est l'endroit où actuellement est localisée, est située l'annexe de l'école des Marguerite. Il y a beaucoup de gens au début qui avaient des craintes sur l'implantation d'une école dans une tour près de l'autoroute. Moi, je peux vous dire que les gens qui... Quelques mois après, les craintes se sont beaucoup aplanies et les gens, les professeurs, les parents, les élèves, je pense que même on fait des jaloux aujourd'hui avec le fait que les gens vont à l'école au 14, Place du Commerce, communément appelée maintenant l'Annexe.

2455 Donc, monsieur Lachance connaît bien l'Île-des-Sœurs, s'implante ici, va même déménager à l'intérieur du 14, Place du Commerce, son siège social. Donc c'est quelqu'un qui veut développer à l'Île-des-Sœurs.

2460 Je vais revenir un peu en arrière. Quand monsieur Lachance est arrivé à Montréal au début des années 80, il a fait un constat. Il a été étonné, surpris de voir qu'il y avait un potentiel énorme autour des stations de métro, mais que ce potentiel-là n'était pas nécessairement utilisé, dans le sens que, vous êtes aussi vieux que moi, vous vous rappelez – peut-être plus jeune que moi – vous vous rappelez de la station Berri-de-Montigny. Je me rappelle, à l'époque, c'était des terrains vacants, il y avait des stationnements, il y avait la Place du Commerce. Aujourd'hui, on

2465 en a fait la Grande Bibliothèque. Mais il y avait d'autres exemples : Lucien-L'Allier, métro LaSalle où autour de ça, il y avait presque rien.

2470 Donc on bâtissait des stations de métro, mais autour, il n'y avait rien. Il n'y avait pas de planification, puis s'il y en avait, bien, c'était des résidences, c'était des complexes à deux, trois, quatre étages, maximum. Donc la densité, la hauteur des bâtiments étaient très basses. Alors que le principe du TOD qui est apparu probablement plus tard fin des années 90, début des années 2000, n'était pas du tout dans la tête des gens, mais quand même, il y avait un potentiel, puis il l'avait noté.

2475 Donc, 40 ans plus tard ou 35 ans plus tard, on voit que ça commence. On voit au niveau de la station Place d'Armes, on voit au niveau de Square-Victoria, on voit maintenant à Lucien-L'Allier, si vous allez autour de Lucien-L'Allier, autour du Centre Bell, vous voyez qu'il y a de la construction. Même chose autour de Namur plus vers l'ouest. Donc il y a eu une prise de conscience, puis il y a eu du développement qui s'est fait autour des stations de métro. Donc ça, c'est quand même...puis, avec, on s'entend, il y a un *game changer* comme on peut appeler actuellement, qui est la venue du REM. Et ça, bien, je pense que autant on parlait du pont Samuel-De Champlain comme le projet d'une génération, bien le REM, c'est aussi un projet d'une génération. Moi, j'étais trop jeune pour voir les débuts du métro, mais je vais avoir vu les débuts du REM.

2485 Puis, le REM, bien, c'est une occasion en or, puis ce que monsieur Lachance, ce que Lachance Immobilier dit, c'est qu'on salue, nous, la démarche de la Ville et le PPU pour justement développer autour de la station du REM.

2490 Mais, oui, on salue, mais malgré tout, je vais quand même énumérer ici les aspects, je dirais, constructifs. Je ne lirai pas tout ce qui est à l'écran, mais on parle d'une volonté... Nous, on salue la volonté de créer une création dynamique avec la gare au moyen de servitude de passage. La réalité, c'est que la servitude est au beau milieu du terrain de monsieur Lachance. Donc, je sais qu'hier, il y a eu un témoignage là-dessus.

2495

2500 Le projet de faire une véritable rue urbaine entre le pont Samuel-De Champlain et la Place du Commerce, c'est une excellente idée. On parle dans le PPU de l'augmentation des hauteurs, des densités, c'est aussi une très bonne idée. La volonté de revoir l'aménagement des voies publiques, création de nouveaux espaces verts, c'est toutes des choses qu'on ne peut pas être contre ça – on ne peut pas être contre la tarte aux pommes – mais en même temps, on le salue. Donc on ne peut pas dire qu'à chaque fois, c'est... on ne peut pas être uniquement là pour critiquer.

2505 La volonté d'ajouter dans le secteur une nouvelle école secondaire ou primaire, on s'entend que l'Annexe, c'est une école temporaire. Ce qu'on veut dans le PPU, c'est clairement indiqué qu'il y a une possibilité d'avoir une école à l'intérieur de ce secteur-là. La volonté de travailler avec le privé, on l'a saluée. Il y a eu une ouverture au niveau de Gravel autos. Puis, la volonté d'inclure d'autres équipements collectifs, on sait qu'à l'Île-des-Sœurs, ce qui nous manque, c'est une piscine intérieure, on n'en a pas. Puis, de suppléer, on est ici au Centre Elgar, 2510 il y a des services ici, mais ils ne sont pas près de la nouvelle section du côté nord. Donc ce sont des aspects constructifs au niveau du projet, puis on le salue. On salue la volonté de la Ville d'aller là-dedans.

2515 Alors, on va aller à la diapositive suivante. Alors, les recommandations. Écoutez, je vais faire vite là. Je dirais que les cinq recommandations tournent autour d'une chose : c'est de la collaboration. C'est qu'il y ait des discussions entre la Ville et les promoteurs. Ce n'est pas uniquement de dire qu'on est contre ou qu'on va s'opposer à des orientations de la Ville, mais qu'on puisse s'asseoir. Bon, Lachance possède, comme vous le voyez, les terrains quand même importants autour de... au milieu de la partie qu'on étudie.

2520 Donc, dès maintenant, que ça soit dès que possible, qu'il y ait des discussions en vue de définir la base d'une vision d'aménagement qui va permettre la mise en place d'une connectivité qui va être attractive, sécuritaire, conviviale et efficace entre l'accès Sud de la gare, les rues de la Place du Commerce. Mais, dans une perspective, une vision englobant la réalisation d'un 2525

programme de développement d'un projet mixte comprenant des commerces de services au rez-de-chaussée, des formules d'habitation aux étages, et ce, sans impact sur le coefficient d'occupation au sol.

2530 Y a-t-il vraiment une façon d'être plus efficace pour changer les... Flèche à droite? Oui, oui, je sais, je sais. Comme je vous dis, soyez indulgents un peu là. Il y a 24 heures, je ne m'en venais pas faire de remplacement ici aujourd'hui.

2535 Que des discussions comprennent également, sans obligation, la possibilité d'inclure, sans contrainte réglementaire induite liée à la proximité des axes routiers à une école, les services publics, etc. Les problèmes qu'il y a eu dans la création de l'Annexe de l'école des Marguerite, je pense qu'on a fait la démonstration qu'on peut bâtir des services à une proximité quand même. Il y a eu des études qui ont été faites au niveau du bruit, de la pollution, des interférences au niveau des ondes et donc, ce qu'on demande, c'est qu'on puisse avoir des discussions là-dessus
2540 pour inclure des services de proximité.

2545 Je continue. Ici, donc une densité, plus de densité, plus de hauteur afin de maximiser les dégagements au sol. Quelqu'un est passé hier, puis a mentionné que l'ADN de l'Île-des-Sœurs, c'est qu'on bâtissait en hauteur pour qu'on puisse voir entre les tours. Ce qu'on voyait dans le PPU, personnellement comme citoyen, ce que je voyais, c'est qu'il y avait d'immenses blocs au sol, puis qu'on avait des toutes petites tours. Alors, garder probablement plus de dégagement au sol, permettre plus de hauteur pour qu'on garde une perspective sur l'île, ça fait partie des éléments positifs de vivre à l'Île-des-Sœurs.

2550 La norme maximum de cases de stationnement. Qu'il n'y ait pas de norme comme telle ou s'il y en a une, qu'elle soit raisonnable. On n'est pas le Plateau, on n'est pas Villeray, on n'est pas Rosemont, on est l'Île-des-Sœurs. On est une banlieue en ville, puis si on limite le nombre de voitures, étant moi-même résident, beaucoup de gens à l'Île-des-Sœurs ont à se déplacer à l'extérieur. Beaucoup de gens ont des chalets, beaucoup de gens... Puis, honnêtement, là, moi,
2555 quand le REM va ouvrir, je vais le prendre à tous les jours, mais le week-end, j'ai besoin d'une

2560 voiture. Donc j'ai besoin d'un endroit pour stationner ma voiture, j'ai besoin d'un endroit aussi pour me stationner quand je vais chez Provigo, quand je vais chez IGA. Donc que la Ville n'ait pas de nombre maximum, ou qu'il y en ait un, mais qui soit de façon raisonnable. Je pense que c'est important comme résident que ça soit inclus.

2565 Puis qu'on puisse avoir une souplesse au niveau du développement pour permettre un développement. Puis, vous savez, les développeurs, puis je parle au nom de monsieur Lachance, mais s'il n'y a pas une certaine souplesse, s'il n'y a pas de discussion avec la Ville, bien je pense qu'ils vont simplement s'asseoir sur leurs terrains, puis attendre. Et, attendre, je ne pense pas que ce soit l'objectif visé par la Ville. Alors, merci beaucoup de votre indulgence.

LA PRÉSIDENTE :

2570 Merci beaucoup. Juste une petite question d'ordre général.

M. FRANÇOIS CRÊTE :

2575 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2580 Comme vous êtes dans ce métier, du côté sud ou comme du côté nord, pour vous, si on rêve dans le futur, vous monteriez jusqu'à quelle hauteur? Pour vous, qu'est-ce qui est intéressant ou qu'est-ce qui pourrait être envisagé?

M. FRANÇOIS CRÊTE :

2585 Je ne pense pas qu'il y ait de hauteur comme telle. On va attendre les conclusions du PPU, mais je n'ai pas vraiment l'information pour vous dire à quelle hauteur ou le nombre d'étages. Mais, on s'entend, il ne faut pas que ce soit du cinq étages ou du six étages.

LA PRÉSIDENTE :

2590 D'accord, merci.

M. FRANÇOIS CRÊTE :

2595 Merci.

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

2600 Selon vous, quelle serait la formule gagnante, le premier point au niveau d'asseoir tout le monde ensemble au niveau de la concertation?

M. FRANÇOIS CRÊTE :

2605 Bien, les gens en quelque part, je pense que les développeurs, peu importe lequel à l'Île-des-Sœurs, puis comme je vous dis, ça fait 23 ans que je suis ici, ces gens-là, puis peut-être que les gens vont trouver que c'est un peu ironique ou que c'est un peu utopique ce que je vais dire, mais ces gens-là développent pour l'avenir. Je ne crois pas beaucoup, surtout à l'Île-des-Sœurs, les gens ont développé pour leurs enfants, pour leurs petits-enfants. Donc ils veulent développer des projets de qualité, mais ils veulent qu'il y ait comme une espèce d'adhésion, je dirais, de la part, à la fois des citoyens, mais de la part aussi des autorités municipales.

2610
2615 Donc quand vous me demandez ça serait quoi le premier geste? Je pense que c'est d'asseoir tout le monde ensemble. Ça n'a pas nécessairement été fait avec les promoteurs, avec les différents développeurs, on l'a entendu lors de la séance d'information où on voyait que les gens disaient : « On n'a pas été consultés. » Oui, il y a des choses qui se disent. Oui, il y a des échanges qui se font.

Je ne pense pas qu'on veuille jeter la pierre à personne, mais en même temps, ces

2620 gens-là veulent développer. On n'achète pas un terrain le long d'une autoroute, au milieu d'un secteur hautement urbanisé comme l'Île-des-Sœurs pour le garder vide. Je pense que les gens ne sont quand même pas naïfs. Ce qu'ils veulent, c'est du développement, mais du développement qui soit fait de façon harmonieuse, qui soit fait selon les normes, puis on s'entend.

2625 Allez voir sur la Rive-Sud avec le REM, vous voyez qu'il y a des projets qui se développent autour. Vous allez en voir d'autres qui vont se développer ailleurs autour des stations du REM. Ce qu'on veut aussi, c'est que ça soit quelque chose qui soit beau, quelque chose qui va...ça va être la porte d'entrée de Montréal, vous le savez. Le secteur, quand vous
2630 allez arriver des États-Unis, vous arrivez de l'extérieur de Montréal, vous allez vouloir prendre le pont Champlain, Samuel-De Champlain, parce qu'il est beau, mais en même temps, vous entrez, et la première chose que vous voyez sur Montréal, ça va être le secteur de l'Île-des-Sœurs et du secteur Nord.

2635 Moi, je pense que les développeurs, ce qu'ils veulent, c'est travailler avec les autorités, avec la Ville, mais pas que les choses leur soient simplement forcées dans la gorge, mais faites de façon, je pense, en concertation. Tout simplement. Puis qu'on ait l'adhésion des citoyens.

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

2640 Merci.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

2645 Un peu dans ce sens-là, vous avez commencé votre conclusion en disant qu'il fallait parler de coordination, mais quand vous vous expliquez, quand je lis votre texte, vous parlez beaucoup de vision commune et partagée. Est-ce que ça serait ça la premier objectif de cette coordination?

M. FRANÇOIS CRÊTE :

2650

Ça dépend ce que vous définissez comme « vision commune et partagée ». Vision commune, ça veut dire qu'on s'entend sur les grands principes, qu'on s'entend sur les principes de base, sur la base du développement. Je pense, pour avoir entendu hier soir d'autres témoignages, pour avoir entendu tantôt aussi d'autres personnes, je pense que les gens, ce
2655 qu'ils demandent, c'est effectivement une concertation de tous les acteurs du milieu. Ce qu'ils veulent, c'est que les gens s'assoient ensemble à la même table, qu'ils puissent parler de développement. Qu'il n'y ait pas d'imposition comme telle, donc d'arriver avec quelque chose qui va rester pour les années à venir. Pas quelque chose qui va être éphémère, mais quelque chose... Il faut prendre le temps de bien... C'est important ce secteur-là. Comme je dis, c'est
2660 l'entrée de Montréal, c'est aussi l'ADN de l'Île-des-Sœurs. Ça va devenir un peu la fierté de l'Île-des-Sœurs.

2665

Peut-être parenthèse du gars qui habite ici depuis 23 ans, mais quand la famille vient me voir à l'Île-des-Sœurs, la famille qui habite à l'extérieur de Montréal, « *My God* que c'est beau l'Île-des-Sœurs. *My God* que c'est intéressant venir ici. T'es chanceux de vivre ici. » Puis, je pense que les gens qui vivent à l'Île-des-Sœurs sont chanceux de vivre ici. Mais en même temps, si la porte d'entrée est elle, si la porte d'entrée a un attrait, je pense que les gens vont avoir encore une plus grande fierté au niveau de vivre ici.

2670

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie beaucoup.

M. FRANÇOIS CRÊTE :

2675

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2680 Alors, nous allons entendre pour cet après-midi la dernière personne qui vient s'adresser à la commission, c'est madame Maryse Rinfret. Vous ne pouvez pas nous remettre à nous des documents. Merci de les remettre à l'analyste, ici. On va suivre à l'écran. Regardez, nous en avons un. Alors, remettre à l'analyste. Merci beaucoup. Et votre présentation sera aussi mise en ligne sur le site de l'Office.

2685

 Alors, bonjour! Et merci de vous présenter bien dans le micro pour qu'on sache qui vous accompagne, parce que moi, j'avais que Maryse Rinfret. Merci.

Mme MARYSE RINFRET :

2690

 Alors, simplement...

LA PRÉSIDENTE :

2695

 Il faut vraiment parler beaucoup dans le micro pour la transcription plus tard.

Mme MARYSE RINFRET :

2700

 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

 Pour avoir tout enregistré.

2705

Mme MARYSE RINFRET :

 Parfait. Est-ce que c'est mieux?

LA PRÉSIDENTE :

2710

Oui.

Mme MARYSE RINFRET :

2715

Oui. Alors, bonjour! Donc je suis Maryse Rinfret-Raynard. Je suis présidente du Syndicat des copropriétaires de Verrières II et je représente ici l'ensemble des Verrières sur le Fleuve. Et vous pouvez voir, si vous regardez dans la salle derrière que plusieurs personnes sont intéressées par ce sujet et leur présence, je crois, en témoigne.

2720

À ma droite, je vous présente monsieur Gilles – à ma gauche, oui, excusez – à ma gauche, je vous présente monsieur Gilles Lemieux qui siège au conseil d'administration et qui est ici pour donner un coup de main, et s'il y a lieu, répondre à des questions.

2725

Donc, ce mémoire présente les commentaires des cinq syndicats de copropriété du complexe immobilier Les Verrières sur le Fleuve. Je dois dire que c'est à titre de citoyens que nous sommes ici et de résidents, contrairement à d'autres qui sont ici avec des intérêts commerciaux ou autres, et je pense c'est important de le mentionner.

2730

Ce complexe immobilier est composé de cinq immeubles situés sur les rives du fleuve Saint-Laurent, en périphérie de l'Île-des-Sœurs. Construits progressivement entre les années 1984 et 1988, ces cinq immeubles de 19 étages pour la moyenne accueillent aujourd'hui plus d'un millier de copropriétaires résidents de tous les âges mais une partie importante est composée de retraités ou de personnes en fin de vie active. Les Verrières offrent à leurs résidents de vastes espaces extérieurs de verdure dont ils peuvent profiter et qui assurent la participation du complexe au caractère urbain distinctif de l'Île-des-Sœurs.

2735

Alors, quelques aspects positifs du PPU-Nord. Alors, d'entrée de jeu, nous voulons souligner plusieurs aspects positifs du PPU. Dans un premier temps, nous remarquons la

2740 nécessité de réaliser une planification détaillée afin de mettre en valeur la portion Nord de l'Île. Nous soulignons également l'amélioration des accès à l'île par l'implantation et l'amélioration des infrastructures de transport actif et collectif, dont le REM. Également, la consolidation du parcours riverain et la volonté de verdir encore plus ce secteur de l'île. Cependant, plusieurs préoccupations majeures doivent être également partagées avec l'Office.

2745

Dans un premier temps, la première préoccupation est la désignation non adéquate du territoire visé. Donc vous avez les préoccupations majeures, elles sont au nombre de huit. Vous les avez devant vous, je vais les décliner petit à petit.

2750

Alors, la première préoccupation est la désignation non adéquate du territoire visé. En 2010, l'arrondissement de Verdun adoptait le Guide d'aménagement de la Pointe-Nord. Depuis, pour la très grande majorité des résidents de l'Île, le secteur identifié comme la Pointe-Nord correspond à la portion de l'Île-des-Sœurs située au nord de l'autoroute 10. Or, l'utilisation du terme « Pointe-Nord » dans le PPU apparaît trompeuse dans la mesure où il fait référence à un territoire élargi englobant maintenant Place du commerce, auquel la désignation usuelle et reconnue par la Ville en 2010 ne correspond pas du tout.

2755

Dans ce contexte, nous nous questionnons sur les effets limitatifs de cette désignation sur la participation de plusieurs résidents dans le cadre de la présente consultation publique et celles qui se sont déroulées dans le passé. D'où la question : la consultation a-t-elle réussi à rejoindre l'ensemble des personnes qui seront touchées par ce projet dans leur vie quotidienne et qui auraient pu y être intéressées?

2760

La deuxième préoccupation concerne le manque de services publics. Comme il est relevé dans le diagnostic réalisé en 2018 par la Ville, peu de services publics autres que des équipements communautaires et sportifs extérieurs sont présents sur l'Île. Le diagnostic mentionne également que la majorité des services publics et des parcs existants se concentre au centre de l'île de sorte que peu sont présents dans la portion Nord de celle-ci. La situation est particulièrement préoccupante en matière d'écoles primaires qui sont à pleine capacité et même

2765

2770

plus, et de services d'urgence qui sont quasi-absents.

2775 Malgré cela, le PPU fait peu mention d'un ajout concret de services publics malgré qu'il planifie l'arrivée de 7 000 à 10 000 nouveaux résidents dans le secteur, suite à la construction de 3 700 nouveaux logements et auxquels s'ajouteront les quelques milliers de travailleurs qui viendront quotidiennement y travailler.

2780 À la lumière de ces éléments, plusieurs questions se posent. En voici quelques exemples. Comment un milieu qui présente déjà des carences importantes en matière de services publics pourra-t-il absorber convenablement l'arrivée de tous ces nouveaux résidents sans améliorer considérablement l'offre en la matière?

2785 La Ville ne devrait-elle pas planifier à partir d'études sérieuses, faites en amont de l'adoption d'un PPU, les besoins additionnels en services publics que sa matérialisation pourrait nécessiter?

2790 Finalement, troisième question : des études quant aux besoins futurs en matière de différents services publics ont-elles été réalisées?

2795 La troisième préoccupation : difficulté d'accessibilité à l'île. Tel que le relève la Ville dans son diagnostic de 2018, l'île est un secteur enclavé qui n'est actuellement accessible que par deux accès routiers situés côte à côte à la Pointe-Nord de l'île. Ce secteur connaît tous les jours des embouteillages importants aux heures de pointe.

2800 Alors que la Ville estime l'arrivée de plus de 2 000 voitures additionnelles dans ce secteur, il est difficile de comprendre pourquoi le PPU ne prévoit pas de mesures concrètes supplémentaires en matière d'accessibilité véhiculaire à l'île. En effet, malgré la volonté de prioriser les transports en commun, les déplacements en auto resteront un moyen de transport essentiel pour plusieurs résidents de l'île qui sont composés principalement de familles et d'une population vieillissante. Or, l'arrivée de ces milliers de voitures supplémentaires directement dans

la porte d'entrée de l'île nécessite des mesures de mitigation concrètes, qui reposent sur des études publiques sérieuses effectuées en temps opportun.

2805 Pour le moment, la seule étude de mobilité qui a été réalisée par la Ville est confidentielle., et selon ce qui a été mentionné lors de la présentation du PPU en septembre dernier, elle est fondée sur des données de circulation issues de la situation antérieure à la reconstruction de l'échangeur Turcot et à la construction du pont Samuel-De Champlain, et non sur des données qui refléteront réellement la situation de la circulation autoroutière à la suite de ces chantiers d'infrastructures importantes.

2810 Donc, en lien avec cet énoncé, un certain nombre de questions – deux questions – se posent : la Ville ne devrait-elle pas prévoir en amont de l'adoption d'un PPU des mesures précises, claires et concrètes de mitigation de l'impact du projet sur la circulation véhiculaire? Faut-il penser – deuxième question – qu'à l'avenir, les résidents de l'île seront encore davantage prisonniers des embouteillages?

2820 Quatrième préoccupation : la sécurité publique. Les deux préoccupations précédentes en matière de services publics et d'accessibilité en entraînent une autre qui concerne la sécurité publique à l'Île-des-Sœurs. Dans un contexte d'accessibilité véhiculaire à l'île qui sera certainement rendue plus difficile par la réalisation de ce projet, comment les autorités publiques sauront-elles assurer la sécurité des résidents de l'île déjà pauvrement équipés en services d'urgence? Plus spécifiquement, comment des services d'urgence essentiels comme les ambulances, la police et les pompiers, si des renforts sont nécessaires, pourront-ils accéder rapidement à l'île?

2825 Des études et des plans d'intervention tenant compte de ce nouveau PPU ont-ils été réalisés en la matière? Ce projet nous apparaît déficient en matière de sécurité publique, ce qui est grandement préoccupant.

2830 La cinquième préoccupation : l'avenir de la structure commerciale. Comme il l'est relevé

2835

dans le diagnostic de 2018, Place du commerce constitue le seul pôle commercial pour les 20 000 résidents de l'île et qu'une partie fréquente quotidiennement. Bien que Place du commerce bénéficierait d'une certaine revitalisation, et nous sommes d'accord là-dessus, la transformation drastique proposée dans le PPU soulève des inquiétudes sérieuses quant à l'avenir de l'offre commerciale sur l'île, pendant et après les travaux et, conséquemment, amène à requestionner le concept d'aménagement retenu dans ce projet de PPU.

2840

Également, compte tenu du profil démographique de la population de l'île, de la position excentrée de Place du Commerce et de sa difficulté d'accès pas transport en commun ou par transport actif pour une majorité des résidents du secteur, l'automobile constitue pour beaucoup la principale manière d'accéder à l'unique pôle commercial de l'Île-des-Sœurs. Un stationnement accessible et en quantité suffisante constitue donc dans ce contexte un besoin essentiel.

2845

Or, l'élimination des stationnements de surface gratuits au bénéfice de stationnements souterrains, sans doute payants, en sus des nouvelles normes qui en causeront une diminution drastique, suscitent des questionnements sérieux quant à l'accessibilité véhiculaire de Place du commerce, de même qu'à la pérennité de son offre commerciale.

2850

Plusieurs inquiétudes en découlent, notamment : qu'arrivera-t-il aux commerces de proximité durant cette importante transformation? Les résidents devront-ils continuellement sortir de l'île pendant cette période de travaux pour fréquenter des types de commerces de proximité, qui, à raison d'être à l'extérieur de l'Île, n'en seront plus?

2855

Finalement, les commerces survivront-ils à l'augmentation importante des loyers engendrée en partie par la nécessité d'enfouir les stationnements en sous-sol dans les bâtiments qui seront construits?

2860

Sixième préoccupation : protection des vues. Les résidents de l'Île-des-Sœurs bénéficient actuellement de plusieurs corridors visuels vers le centre-ville et le mont Royal depuis des espaces publics et privés. Bien qu'un effort d'identification de ces vues ait été réalisé dans le PPU pour celles situées dans le secteur visé, à notre connaissance, aucune considération n'a

2865 été apportée aux vues existantes ailleurs sur l'île. L'impact de la mise en œuvre du PPU sur ces vues n'a pas été évalué. Or, le panorama vers le centre-ville, le mont Royal et le fleuve est un élément majeur qui a amené de nombreux résidents à vouloir résider à l'Île-des-Sœurs.

2870 Quelques questions : À l'image des préoccupations louables du PPU de maintenir les vues sur le fleuve depuis la montagne, la Ville ne devrait-elle pas entretenir des préoccupations similaires de sauvegarde des corridors visuels actuels vers la montagne et le centre-ville depuis l'ensemble de l'île et non seulement en lien avec les nouveaux immeubles?

2875 Un exercice plus exhaustif d'identification des corridors visuels d'intérêt pour l'ensemble de l'île sera-t-il réalisé et pris en considération avant l'adoption du PPU? Élément important pour nous.

2880 Septième préoccupation : hauteurs, densité et harmonie des constructions proposées avec l'existant. On retrouve généralement au centre de l'île des bâtiments de faible hauteur dans un tissu urbain compact et verdoyant, alors qu'on retrouve en périphérie de l'île des tours de moyenne hauteur – quinze à vingt étages – construites dans de vastes espaces libres et remplis de végétation.

2885 Bien que la Ville souhaite verdir les espaces non construits du secteur de la Pointe-Nord, des doutes existent quant à la pertinence et l'harmonie du cadre bâti souhaité par le PPU avec l'environnement existant. A contrario de ce dernier, la vision proposée met de l'avant l'implantation de tours pouvant s'élever jusqu'à une hauteur de 78 mètres au nord de l'autoroute et jusqu'à une hauteur de 57 mètres au sud, dans un tissu urbain plutôt compact. Bien qu'il permette d'atteindre une densité de 110 logements à l'hectare, ce concept ne s'inscrit clairement pas dans la continuité des tissus urbains existants sur l'île. Ainsi, les hauteurs et densités
2890 proposées pourraient être limitées à une quarantaine de mètres et à 80 logements à l'hectare, ce qui permettrait d'obtenir à la fois une densité intéressante et un tissu urbain mieux adapté à l'Île-des-Sœurs.

2895 Deux questions : Est-il possible d'augmenter la densité tout en respectant l'environnement existant? Deuxième question : Quelle est la densité résiduelle actuelle et a-t-elle été mesurée, cette densité qui est comprise dans l'aire d'influence de la station du REM? Est-elle suffisante pour supporter son opération? Et, sinon, quels éléments doivent-ils y être ajoutés?

2900 Huitième préoccupation : la quiétude des résidents. Depuis plusieurs années déjà, les résidents de l'île se retrouvent continuellement affectés par des chantiers majeurs. L'ampleur de ces chantiers, tels que la réfection de l'échangeur Turcot et la construction du nouveau pont Samuel-De Champlain, a occasionné et continue à causer contraintes et inconvénients majeurs pour les résidents et travailleurs de l'île. La mise en œuvre de ce projet de PPU soulève des préoccupations importantes quant aux impacts quotidiens sur la quiétude et la qualité de vie à l'Île-des-Sœurs des résidents actuels.

2905 Ainsi, on se pose les questions suivantes : Quelles seront les mesures de mitigation prévues pour assurer la quiétude et la qualité de vie des résidents?

2910 L'Île-des-Sœurs sera-t-elle encore soumise aux impacts négatifs d'un autre chantier important qui devrait s'étendre sur plus de dix ans?

2915 Et, finalement, est-il nécessaire de s'empresse à mettre en valeur les abords de la station du REM? Est-il possible d'attendre quelques années – et ce serait notre souhait – pour que la poussière des autres chantiers ait le temps de retomber?

2920 Pour conclure, les préoccupations présentées dans ce mémoire sont très importantes pour les résidents de l'île et plus particulièrement pour ceux des Verrières. La portée actuelle de ce PPU nous paraît inadéquate, peu réaliste et non pratique, et elle ne semble pas s'appuyer sur un nombre suffisant d'études concluantes réalisées en temps opportun. Dans ce contexte, ces préoccupations vont jusqu'à remettre en question la pertinence et la cohérence de la vision d'aménagement proposé pour les résidents et travailleurs actuels et futurs de l'Île-des-Sœurs.

2925

Nous espérons que la commission entendra et considérera nos préoccupations avec sérieux. Pour nous, cet exercice de consultation devrait se solder par une révision complète de ce projet de PPU qui, malheureusement, ne s'harmonise pas suffisamment avec le reste de l'Île-des-Sœurs. Nous souhaitons que cette révision s'appuie sur des études complètes et rendues publiques, faites avant le PPU. Nous souhaitons également que cette révision soit réalisée en visant une meilleure intégration des aménagements avec l'environnement ainsi qu'avec les besoins et aspirations, réels, pratiques et quotidiens des résidents.

2930

2935

Nous ne sommes pas opposés au développement de notre île bien-aimée, comprenons-nous bien. Nous souhaitons cependant insister pour que celui-ci se fasse de manière responsable, et cohérente avec le milieu existant, et dans l'intérêt de l'ensemble des résidents actuels et futurs de ce magnifique milieu de vie qu'est l'Île des Sœurs. Merci.

Il y a des recommandations qui découlent des huit points contenus dans le rapport, on ne les reprendra pas ici en tenant compte du temps. Merci.

2940

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Oui, oui, nous avons lu le mémoire déposé déjà. Donc, merci beaucoup.

2945

Mme MARYSE RINFRET :

Parfait.

2950

LA PRÉSIDENTE :

Pour moi, c'est vraiment très clair. Votre position est bien étayée, alors je n'ai pas de question particulière. Je me demandais si mes collègues commissaires en ont?

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

2955

Oui. Il y a peut-être un petit point parmi plusieurs choses intéressantes que vous avez dites. Les tours, vous ne voulez pas de tours, vous. Tous ceux qu'on a entendus depuis hier nous disent que pour verdir l'île, pour garder son caractère de cité-jardin, vaut mieux des tours plus hautes avec une occupation du sol donc plus petite. Ils disent que si on rabaisse les tours, ça donne des bâtiments plus larges à l'image de ce qu'on a un peu dans le PPU. Pouvez-vous élaborer un petit peu là-dessus?

2960

Mme MARYSE RINFRET :

2965

Je pense qu'une partie de la réponse vient peut-être des points de vue des gens. Nous, nous sommes des citoyens, nous sommes des résidents, nous vivons à l'Île-des-Sœurs, nous savons ce que c'est l'Île-des-Sœurs, et nous sommes venus ici justement parce qu'il y a une densité relative. En ayant des tours comme on trouve ailleurs, nous croyons, nous craignons également, pour ma part du moins, puis je ne peux pas parler au nom de mes collègues, mais nous croyons, moi, je crains que ce ne soit plus l'Île-des-Sœurs telle qu'elle est présentée présentement avec des espaces verts, avec... Vous savez, quand on se déplace à l'Île-des-Sœurs, il y a du soleil, il y a de la lumière, il n'y a pas des tours qui nous cachent le soleil. Bon, on ne veut pas répliquer ce qui est ailleurs. Exactement, on ne veut pas vivre au centre-ville. On a fait le choix de vivre à l'Île-des-Sœurs.

2970

2975

Vous savez, les points de vue des résidents, et dans mon premier point, je disais les citoyens ne sont pas au courant de ce projet-là. Moi, dans mon édifice, j'ai parlé à plusieurs personnes pour leur dire qu'est-ce qu'il en était. Et les gens ont dit : « C'est quoi ça? Mais c'est la Pointe-Nord, c'est de l'autre côté, c'est pas nous. » Et les gens n'ont pas l'impression que ça les concerne, alors que, vous savez, quand on a des intérêts commerciaux, pas que ce n'est pas bon, mais c'est différent. Le point de vue est différent. Alors, je ne sais pas si d'autres de mon groupe veulent ajouter quelque chose, mais essentiellement, si je dois répondre, c'est dans cette

2980

perspective que je le fais.

2985

LA PRÉSIDENTE :

C'est bon. On comprend bien.

2990

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

J'ai juste une petite question mais vous y avez presque répondu. C'est que vous envoyez une série de questions dans votre document que je trouve très intéressant, mais je me posais la question moi-même, comment vous y avez répondu, notamment sur : « La consultation a-t-elle réussi à rejoindre l'ensemble des personnes qui seront touchées? » Donc je comprends que non.

2995

Mme MARYSE RINFRET :

La réponse, c'est non. La réponse est non pour ce qui est des résidents et des citoyens. C'est pour ça qu'une de nos recommandations est de faire connaître ce projet-là, de l'identifier correctement comme étant un projet Pointe-Nord et Place du Commerce, et à ce moment-là, les gens vont se mobiliser davantage. Les citoyens, les résidents vont se mobiliser davantage.

3000

3005

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

3010

C'est très clair, merci pour votre participation.

Mme MARYSE RINFRET :

3015 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3020 Alors, on va s'arrêter maintenant pour cet après-midi. La session est terminée. Merci à tous d'y avoir participé et nous recommandons la prochaine séance d'audition des opinions ce soir à 19 h. Merci beaucoup. Donc, un représentant de la Ville, je vais vous demander de vous nommer, parce que je n'ai pas le nom devant moi. On va faire la rectification telle que nos séances le permettent.

3025 **M. FRÉDÉRIC SAINT-LOUIS :**

3030 Frédéric Saint-Louis, conseiller en aménagement à l'arrondissement de Verdun. Je représente la Ville ce soir. Donc j'aimerais juste apporter une rectification ou deux sur quelques points. À la première intervention de madame Lalonde, on a indiqué qu'il n'y avait pas d'étude d'impact au niveau commercial, alors que les documents déposés sur le site de l'OCPM indiquent qu'on a bel et bien fait une étude avec un consultant Altus et BC2 sur justement les potentiels des commerciaux et de bureaux dans le secteur.

3035 Aussi, dans la même intervention, on a également dit qu'on n'avait pas fait d'étude de circulation alors qu'effectivement, on en a fait une. Elle n'est pas encore publique et elle pourrait être révisée au besoin, suivant le PPU. Donc, effectivement, les données sont préliminaires et après la construction du pont, les données pourraient être à nouveau corrigées et réanalysées.

3040 En fait, une précision sur une intervention de madame Marsot, Andrée Marsot, qui indiquait que c'est important que la Ville travaille avec les instances pour le développement d'une école. Je désire simplement préciser que la Ville travaille avec les différentes instances pour

construire les écoles supplémentaires à l'île pour les besoins existants et les besoins à venir dans le PPU qui est annoncé.

3045

Également, peut-être une petite... En fait, j'ai peut-être mal compris l'intervention de monsieur Proulx avec ses cartes au niveau des traits bleus autour des réseaux d'autobus. Peut-être aussi dire que la Ville travaille également aussi avec la STM sur les réseaux de bus, mais c'est effectivement donc la qualité et le travail de la STM de ses interventions sur l'Île-des-Sœurs pour rabattre les clients vers la station REM. Donc la Ville est collaboratrice dans ce dossier-ci pour rabattre les gens vers la station.

3050

Et, peut-être une dernière précision, la dernière intervention de madame Rinfret, donc qu'effectivement, dans le document, on ne parle pas de la Pointe-Nord mais bien de la partie nord. Ça, je pense que tout le monde a bien réalisé. Et, aussi, pour l'étude des besoins au niveau des équipements collectifs, effectivement, on a accès à des études qui avaient été faites au préalable du PPU, mais également d'autres études vont être à faire pour préciser les besoins après le PPU.

3055

3060

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Alors, ça conclut notre travail pour cet après-midi et nous allons continuer après... - Non, on ne prend pas de question à ce moment-ci. Non. On n'est pas en débat. Il aurait fallu le dire tout à l'heure. Nos processus sont très clairs. O.K. En plus, si vous voulez rajouter des choses, le site web de l'Office est toujours ouvert et jusqu'au 3 novembre, vous pouvez aller en ligne. Il y a ce qu'on appelle nous les mini-mémoires, c'est comme ça que ça s'appelle, et il y en a un qui est « autre », si vous cliquez dessus, vous pouvez aller nous écrire une phrase ou deux, quelque chose que vous voulez préciser. Vous êtes toujours invités à le faire et nous, on prend tout ça en considération dans nos analyses. Merci.

3065

3070

* * * * *

3075

Je, soussignée, **LOUISE PHILIBERT**, sténographe officielle, certifiée sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des propos recueillis au meilleur de l'enregistrement numérique et reproduits sur c.d., conformément à la loi.

Et, j'ai signé :

3080

LOUISE PHILIBERT, s.o.