

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 transport en commun sur l'île au complet.

2120

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

2175 que c'est maintenant Robert-Bourassa, l'entrée du Vieux-Port.

**LA PRÉSIDENTE :**

2180 Merci beaucoup.

**M. CHRISTOPHER SWEETNAM HOLMES :**

De rien.

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

Seulement une petite question encore.

**M. CHRISTOPHER SWEETNAM HOLMES :**

2190 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?