

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