

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS : M. ÉRIC CARDINAL, président de la commission
Mme COUMBA NGOM, commissaire ad hoc
Mme LUBA SERGE, commissaire ad hoc
M. SIMON CLOUTIER-CYR, analyste
M. ÉRIC MBOGNING, stagiaire

PLAN DIRECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 6

Séance tenue le 28 juin 2023, 19 h
Bureaux de l'OCPM
1550, rue Metcalfe
14^e étage, salle BC
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 28 JUIN 2023

MOT DU PRÉSIDENT DE LA COMMISSION 1

PRÉSENTATION DES OPINIONS :

M. Benoit Viens et Mme Christine Beaulieu, Administration portuaire de Montréal 3

Mme Isabelle Sentenne, Institut des métiers d'art..... 18

M. Christian Savard, Vivre en ville 27

M. Martin Leblanc, Sid Lee Architecture..... 39

PAUSE

M. Sylvain Gaudet, citoyen..... 50

M. Pascal Harvey, citoyen 61

Mme Hélène Doyon et M. Philippe Pomerleau, ADM Agri-industries 69

MOT DE LA FIN 86

AJOURNEMENT

MOT DU PRÉSIDENT

M. ÉRIC CARDINAL, président de la commission :

5 Mesdames et messieurs, bonsoir. Bienvenue à cette sixième et avant-dernière séance d'audition des opinions sur le Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure.

10 La séance se déroule en français. Toutefois, les personnes qui voudraient s'exprimer en anglais peuvent le faire. This session will be conducted in French, but if you wish to address the Commission in English, you will be welcome to do so.

15 Je m'appelle Éric Cardinal, je suis commissaire à l'Office de consultation publique de Montréal. Madame Isabelle Beaulieu, la présidente de l'Office, m'a confié la présidence de cette consultation. La commission est complétée par madame Luba Serge.

LA COMMISSAIRE SERGE, commissaire ad hoc :

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

Et madame Coumba Ngom.

LA COMMISSAIRE NGOM, commissaire ad hoc :

25

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

30

Nous sommes appuyés dans nos travaux par l'analyste Simon Cloutier-Cyr, qui est ici ce soir, ainsi que le stagiaire Éric Mbogning, que je remercie d'être avec nous également.

Au nom de mes collègues et de l'Office, je vous remercie de l'intérêt que vous portez à nos travaux.

35 Un total de 61 personnes, citoyens, citoyennes, représentants de divers groupes ou d'entreprises, vont présenter oralement leur opinion devant la commission.

40 Nous avons déjà tenu cinq séances au cours des deux dernières semaines. Nous en aurons une dernière demain soir. Ces opinions présentées oralement s'ajoutent à la quarantaine d'autres opinions qui nous ont été soumises par écrit, de même qu'aux nombreuses opinions recueillies par le biais des questionnaires en ligne qu'il est toujours possible de compléter d'ici la fin de la semaine.

45 Un grand merci à toutes les personnes qui ont pris et prennent le temps de participer à cette consultation.

50 Voyons maintenant le déroulement de la séance de ce soir. Nous allons entendre sept présentations entrecoupées d'une pause vers 20 h 30. Chaque intervenant va disposer de 10 minutes pour exposer son opinion, après quoi, les commissaires prendront aussi 10 minutes pour des questions et des échanges.

55 La webdiffusion sera disponible dès demain sur le site de l'OCPM et les transcriptions des présentations seront mises en ligne dans les jours qui suivront.

60 Si pour une raison ou une autre, des inexactitudes se glissaient dans les interventions, les représentants de la Ville de Montréal peuvent user de leurs droits de rectification dès ce soir, à la fin de la séance, ou d'ici les prochaines 48 heures.

65 Dans ce cas, les rectifications seront écrites et rendues disponibles sur le site web de l'Office à la page de la consultation.

70 À la suite des séances d'audition des opinions, la commission procédera à l'analyse de l'ensemble de l'information qui lui a été soumise, en fera rapport et formulera des recommandations.

65 La présidente de l'Office soumettra le rapport à la mairesse de la Ville de Montréal, rapport qui sera rendu public deux semaines plus tard.

Je rappelle que les rapports de l'Office ont une valeur consultative. Les décisions finales appartiennent aux élus.

70 _____
Mme CHRISTINE BEAULIEU ET M. BENOIT VIENS

Administration portuaire de Montréal

75 **LE PRÉSIDENT :**

Maintenant, accueillons nos premiers intervenants, madame Christine Beaulieu et monsieur Benoît Viens, de l'Administration portuaire de Montréal. Bonsoir.

80 **Mme CHRISTINE BEAULIEU :**

Bonsoir.

M. BENOIT VIENS :

85 Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

90 Alors, vous avez 10 minutes pour votre présentation. On vous écoute.

Mme CHRISTINE BEAULIEU :

95

Merci. Oui, on s'est pratiqués, alors ça devrait durer 10 minutes. Alors je suis Christine Beaulieu, cheffe, relations avec les communautés. Je suis accompagnée par Benoît Viens, qui est directeur, planification du territoire portuaire. Je ne me suis pas trompée?

100

M. BENOIT VIENS :

Non, c'est ça, c'est bon.

Mme CHRISTINE BEAULIEU :

105

Tout d'abord, juste quelques informations en lien avec le port d'aujourd'hui et le port de demain, vers quoi le port se dirige dans les prochaines années.

110

Tout d'abord, il est incontournable qu'on est un acteur économique, du développement économique, très important pour ce qui est de la Ville de Montréal.

Alors, voici quelques chiffres : le port accueille 2 000 navires par année, entre 2 000 et 2 500 camions par jour et 60 à 80 convois ferroviaires par semaine.

115

Comme je le mentionnais, le port contribue à l'économie montréalaise, du Québec et du Canada avec des retombées économiques de 2,6 milliards de dollars par année, la création de plus de 19 000 emplois directs, indirects et induits. Puis on manutentionne 39 millions de tonnes, soit une valeur de 100 milliards de dollars de marchandises. Alors, qu'on parle de vrac liquide, de vrac solide et de conteneurs, parce qu'on est un port diversifié.

120

La relation ville-port, aussi, est très importante pour le Port de Montréal. On a développé cette relation au cours... en tout cas, on l'a accentuée au cours des dernières années, puis on a... en lisant le Plan directeur, on a vu qu'on avait des ambitions communes avec la Ville. On a, en début d'année, rendu public notre plan stratégique qui couvre la période 2023-2027 et qui a été

125 nourri, entre autres, par une démarche participative unique dans l'histoire du Port de Montréal, où on a interrogé nos différentes parties prenantes et aussi le public a participé pour connaître la vision du port de demain.

130 Et il y a différentes actions qui sont ressorties qu'on retrouve dans le plan stratégique en lien, entre autres, avec la cohabitation entre les différents usages. Aussi, l'interface ville-port et aussi, en matière environnementale et nos objectifs de diminution des gaz à effet de serre.

135 Et comme je mentionnais, cette collaboration s'est renforcée au cours des dernières années. Entre autres, on est membre du Partenariat Climat Montréal. Aussi, il y a un comité de liaison qui a été créé en 2020 entre la Ville et le port pour discuter de différents sujets qui touchent les deux organisations. Et on a signé récemment l'agenda 2030 de l'Association internationale des villes portuaires avec la Ville de Montréal, où on retrouve entre autres de différents objectifs en lien avec le développement durable des Nations Unies.

140 Aussi, les relations avec les communautés – je peux en témoigner étant donné que j'y travaille – occupent une place vraiment importante au sein de l'administration portuaire. Alors, le port longe plusieurs arrondissements, soit les arrondissements Ville-Marie, Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles, et aussi les villes de Montréal Est et sur la Rive-Sud, à Contrecoeur. Et aussi, on est en relation avec différentes Premières nations.

145 Voyez à l'écran, là, il y a différentes initiatives qu'on a mises en place au cours des dernières années pour améliorer la cohabitation et avoir de bonnes relations avec la communauté environnante. Alors, on a mis en place un système de gestion de plaintes. Il y a un comité de bon voisinage qui a été créé en 2015. Aussi via notre politique d'engagement envers les communautés, on soutient 70 organismes, événements et projets dans la communauté. On a un processus de consultation en lien avec nos différents projets, et on participe à différents comités de concertation, entre autres, la table de concertation sur Bridge-Bonaventure.

155 Aussi, l'interface ville-port, on l'a développée davantage depuis les dernières années. Il y a différentes initiatives passées qui ont été réalisées pour améliorer cette interface-là. Est-ce que ça

fonctionne? O.K., oui. Entre autres, on a mis des talus végétalisés pour servir d'écran visuel et acoustique, entre le voisinage et nos opérations, entre autres, dans le secteur Viau.

160 Il y a le grand quai aussi, dans le Vieux-Montréal, qui est notre terminal de croisière, qu'on a ouvert au public. On a aménagé un toit vert. Il y a un centre d'interprétation portuaire ouvert au public, et plus récemment, la tour d'observation qui a été inaugurée en mai dernier.

165 Et aussi, on a planté 2 000 arbres sur 5 ans tout le long du territoire dans différents arrondissements. C'est un engagement qu'on a pris dans le cadre du Comité des leaders de la forêt urbaine.

170 Et différentes initiatives qui sont à venir aussi, entre autres, pour embellir nos clôtures, mettre en place des murs antibruit, continuer nos efforts en verdissement, au niveau de la signalétique. L'aménagement, aussi, de points d'observation. Et on s'est engagés, via le plan stratégique, à réaliser cinq projets sur 5 ans, des projets qu'on va réaliser en lien avec l'interface ville-port. C'est un investissement de plus de 10 millions de dollars.

175 Ensuite, en lien avec l'environnement, on se dirige vers la carboneutralité. On a différentes contributions qu'on a mises en place pour diminuer nos gaz à effet de serre et lutter contre les changements climatiques. Aussi, il y a des engagements qu'on a pris, entre autres, lors du Sommet Climat qui s'est tenu le 20 mai dernier. Alors on s'est engagés à ce qu'il y ait 30 % des territoires qui soient sous la gestion de l'APM qui soient protégés.

180 Il y a un plan d'adaptation au changement climatique qui va être déployé. On a pris un nouvel engagement sur les cinq prochaines années de planter 3 000 arbres, cette fois-ci. Et nos émissions de gaz à effet de serre, que ce soit de portée 1, 2 et 3 dont l'APM a l'entière responsabilité, on s'engage à les réduire à 55 % d'ici 2030 pour atteindre la carboneutralité d'ici 2035.

185 Et les émissions de gaz à effet de serre de portée 3, dont l'APM n'a pas l'entière responsabilité parce que les locataires, c'est eux autres qui doivent gérer leurs gaz à effet de serre, entre autres, alors, seront réduites de 40 % d'ici 2040 pour atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

M. BENOIT VIENS :

190 Alors, le port est bien ancré dans Bridge-Bonaventure, le territoire du Pan directeur, d'abord par son siège social. Comme vous le savez, c'est l'ancien pavillon d'administration et de la presse de l'Expo 67. On a rénové la plus grande majorité du bâtiment, trois ailes, comme vous les connaissez. L'APM se concentre dans l'aile n° 1.

195 En 2019, on a refait le stationnement principal avec des objectifs de développement durable, par exemple des noues drainantes, des bornes de recharge électriques, des nouvelles plantations d'arbres, des végétaux et un éclairage d'aile beaucoup plus discret.

200 Des travaux de stabilisation des berges, parce qu'il y a un fort courant à cet endroit, on peut le voir sur l'image, ont été faits en 2022. Il y a une deuxième phase à venir du côté est pour stabiliser toujours les berges.

Et également, autour du siège social, il y a une deuxième phase de notre plan d'aménagement extérieur, et verdissement et plantation d'arbres, qui est à venir.

205 On a annoncé également, et notre PDG a annoncé publiquement, la collaboration du port avec la Ville pour le projet de promenade riveraine entre le fleuve et le siège social.

210 Aussi, une présence marquée par le terminal Bickerdike, qui a été construit en 1896 et opéré depuis plus de 50 ans par la compagnie Empire/QSL, manutentionne environ 600 000 tonnes de marchandises par année. C'est un lien essentiel entre Terre-Neuve, Labrador et les Îles de la Madeleine avec la terre ferme. Un réaménagement majeur a été conduit en 2019 jusqu'en 2021, avec des initiatives de développement durable. Et on a d'autres investissements à faire dans la partie la plus à l'est du terminal.

215 On a fait aussi des contributions financières majeures pour des mesures de performance énergétique du nouveau bâtiment administratif d'Empire. C'est le bâtiment bleu qu'on voit sur

l'image. Et on a fait également un aménagement de talus végétalisés pour embellir au pourtour du terminal dans le terrain de Canada Maltage qui était sous-utilisé.

220 La cohabitation est très importante pour nous, comme le disait Christine, parce qu'on voit des augmentations de projets immobiliers dans les territoires limitrophes. Comme nos opérations sont 24 h sur 24, 7 jours sur 7, on fait beaucoup d'efforts continus pour atténuer les impacts et maintenir la cohabitation harmonieuse avec les résidents et les gens qui se trouvent aux terrains limitrophes.

225 Un aspect qui est très important pour nous, ce sont les lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements en bordure des voies ferrées dont Montréal a été la première ville à signer dans le passé et à les adopter.

230 Alors, l'importance de la cohabitation harmonieuse des usages est soulevée dans le Plan directeur – et on le salue – et dans plusieurs des opinions écrites de l'APM, dont la plus récente sur le projet de ville de la Ville de Montréal.

235 L'interface ville-port. En 2010, il y a eu une rétrocession des terres de 29 parcelles de terrain, qui représentent 19 hectares, quand même, à l'entrée de la ville, qui est un territoire quand même assez important qui va faire l'objet sans doute d'un développement dans le futur. Mais on s'est retirés de ces 29 parcelles de terrain.

240 Et cette année, vous avez... Christine parlait tantôt de cinq projets majeurs. Le premier projet va être réalisé le long de Pierre-Dupuy, c'est qu'on va séparer la fonction piétonnière de la piste cyclable qui, présentement, partagent le même corridor sur un sentier piétonnier de 450 mètres de long, avec des vues sur le centre-ville et des panneaux d'interprétation des installations portuaires, mais aussi du terminal Bickerdike et du grand quai, avec sa nouvelle tour.

245 Alors, ce qu'on veut, c'est offrir aux Montréalais et aux visiteurs de passage une belle estrade et des points de vue d'observation qui sont quand même assez spectaculaires. Et on veut

bonifier, également, le long de la rue Pierre-Dupuy, la plantation d'arbres en harmonisant avec les essences privilégiées par la Ville de Montréal.

250 **Mme CHRISTINE BEAULIEU :**

Alors, en terminant, au niveau des recommandations que vous retrouvez dans notre opinion écrite, c'est en lien, entre autres, avec la piste cyclable dans l'axe du chemin du Moulin et la rue Riverside qu'on demande d'être déplacée, à l'ouest de l'autoroute 10. C'est un endroit, au niveau
255 de l'entrée du terminal Bickerdike, où il y a vraiment des enjeux de cohabitation et des risques d'accident entre les camions et les cyclistes. On sait que cette piste cyclable là est fortement achalandée.

Aussi, on recommande la formation... la création d'un comité sur l'interface ville-port. On a
260 parlé beaucoup de l'interface ville-port, mais on est en train, on est en discussion avec la Ville, qui est en train de se former. C'est très important qu'on puisse arrimer les différents projets pour améliorer cette interface-là, avec les représentants des arrondissements et aussi les représentants de la Ville.

Et aussi en lien avec la cohabitation, on demande à ce qu'il y ait des exigences qui soient
265 établies auprès des promoteurs immobiliers dans tous les sous-secteurs de Bridge-Bonaventure, dont la Cité du Havre, en tenant compte, entre autres, des lignes directrices dont Benoit a parlé, qui sont applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires. On veut maintenir, naturellement, une cohabitation harmonieuse entre les différents usages.

270 Alors en terminant, on souhaite poursuivre notre contribution à la mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, puis, aussi, à poursuivre la collaboration mutuelle fort importante avec la Ville qui juste... peut juste être bénéfique pour la Ville et son port. Alors je vous remercie.

275

M. BENOIT VIENS :

280 Merci.

LE PRÉSIDENT :

285 C'est moi qui vous remercie. On va passer maintenant à la période de questions et d'échanges avec les commissaires. Première question, Coumba?

LA COMMISSAIRE NGOM :

290 Oui. Alors, merci pour la présentation. Ma question va porter sur la cohabitation qui semble importante pour vous, et j'avais besoin de plus d'explications par rapport à ça. Alors, dans un monde idéal... vous l'avez souligné, les activités du port sont 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Dans un monde idéal, comment percevez-vous cette cohabitation, ou alors, pour être un peu plus incisif, qu'est-ce qu'il faut absolument éviter de faire pour que cette cohabitation ait lieu, se fasse bien?

295 **M. BENOIT VIENS :**

 Tu veux y aller en premier?

Mme CHRISTINE BEAULIEU :

300 Oui, tu pourras compléter. Enfin, c'est plus en lien avec... Les enjeux de cohabitation qu'on vit, c'est beaucoup en lien avec des nouveaux voisins, parce que les gens qui sont établis depuis plusieurs années connaissent nos opérations.

305 Mais les nouveaux voisins, lorsqu'ils viennent s'installer avec des nouveaux projets immobiliers, on le vit entre autres dans Hochelaga-Maisonneuve, avec un nouveau projet, il y a le projet Molson qui s'en vient tout près de nos activités ferroviaires, c'est que les promoteurs immobiliers puissent bien transmettre l'information qu'il y a des opérations à proximité 7 jours sur 7.

310 C'est là que, des fois, l'information ne circule pas bien en en lien avec les nouveaux résidents. Ils ne sont pas toujours conscients lorsqu'ils viennent s'établir. Est-ce que, du point de vue légal, il y a quelque chose qui pourrait être établi, là, puis qu'ils prennent, qui fait en sorte que lorsqu'ils acquièrent, justement, les unités de logement, qu'ils prennent connaissance dans le contrat, ou quoi que ce soit, de l'existence de nos installations qui sont à proximité.

315 C'est sûr, les promoteurs immobiliers, aussi, dans la construction, on l'a vu, dans une certaine construction, où ils ont fait des aménagements qui faisaient en sorte que les unités d'habitation ne se trouvaient pas du côté près nos installations, mais se trouvaient plus du côté opposé. Alors c'est beaucoup au niveau de la construction, également.

320 On n'est pas contre des développements immobiliers près de nos installations, on sait que c'est attirant d'aller s'établir près du fleuve, mais il faut que les promoteurs soient conscients de cette réalité-là, puis qu'ils en tiennent compte lors de la construction, là, entre autres.

Je ne sais pas si tu veux compléter?

325 **M. BENOIT VIENS :**

330 Tu as fait le tour. Mais de toute façon, quand, dans les opérations, s'il y a des choses qui sont choquantes, par exemple des bruits de recul d'équipement, bien, on demande à nos locataires de changer ces équipements-là pour mettre des bruits blancs. C'est un exemple d'une série de mesures qu'on reflète dès qu'on reçoit une plainte ou que Christine discute avec des gens.

335 On essaie d'influencer puis de fédérer nos locataires pour leur dire que s'ils nous aident, ils vont pouvoir encore continuer à opérer sans avoir... avec la licence sociale d'opérer, mais qu'on ne dit pas vraiment qui n'est plus vraiment le terme à la mode, là, mais on essaie de prendre les cas un par un. Mais c'est vraiment l'information – quand les gens arrivent, il faut qu'ils aient l'information comme quoi le port est là et il s'en va nulle part, et les opérations sont présentes.

340 **Mme CHRISTINE BEAULIEU :**

Puis, en fait, il faut être conscient aussi, ce n'est pas nous qui opérons sur les terminaux, ce sont les opérateurs, alors on doit travailler en collaboration avec les opérateurs. Puis, on avait déjà réglé dans Hochelaga, par exemple, des enjeux de nuisance en lien avec les alarmes de recul.
345 Alors, ça a pris quand même quelque temps, mais tous les équipements qui se trouvent maintenant sur la majorité de nos terminaux sont équipés avec des alarmes de recul de bruit blanc.

Alors, on met en place, nous, des mesures de mitigation, mais il faut être bien conscient de l'environnement lorsque les gens viennent s'établir près de nos installations.

350

LA COMMISSAIRE NGOM :

Je vous remercie.

355 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Luba?

LA COMMISSAIRE SERGE :

360

Oui, moi, je vais simplement confirmer ce que j'ai compris. Vous avez parlé de 60 à 80 convois par semaine, alors c'est 7 jours par semaine, il n'y a pas de fin de semaine dans ça, c'est 24 heures par jour?

365 **M. BENOIT VIENS :**

370

Il faut comprendre qu'on ne contrôle pas... C'est les deux lignes de chemin de fer, le CN et le CP, qui viennent porter dans notre cour de triage leurs convois. Nous, on peut essayer de les influencer, mais c'est vraiment eux qui, en fonction de leur gestion, de leur trafic, si on veut, qui viennent porter aux heures qu'ils veulent, les convois. Mais on dit entre 60 et 80, parce que ça

dépend de la longueur des convois. Il y a des semaines que les convois sont un peu plus courts, donc, il y en a plus. D'autres, s'ils sont plus longs, il y en a moins.

LA COMMISSAIRE SERGE :

375

D'accord. Vous parlez aussi de 2 000 à 2 500 camions par jour dans le secteur?

M. BENOIT VIENS :

380

Pas dans le secteur de Bridge, non.

Mme CHRISTINE BEAULIEU :

385

Non, c'est vraiment sur toutes les installations. Pour ce qui est du secteur Bridge-Bonaventure, je l'ai, le chiffre, mais je pense qu'on parle plus de 400...

M. BENOIT VIENS :

390

Oui, on l'avait dans l'autre présentation.

Mme CHRISTINE BEAULIEU :

Tu peux continuer, là.

395

M. BENOIT VIENS :

Ce chiffre-là, c'est vraiment pour l'ensemble du port.

LA COMMISSAIRE SERGE :

400

Pour l'ensemble, O.K.

M. BENOIT VIENS :

Particulièrement pour les terminaux de conteneurs qui sont plus dans l'est.

405

LA COMMISSAIRE SERGE :

Plus dans l'est. Alors il y en aurait pareil, dans ce secteur-là?

410

M. BENOIT VIENS :

Il y en a absolument, mais dans le projet dont on parlait tantôt de rénovation du terminal Bickerdike, ce qu'on a fait, c'est qu'on a créé... on a sacrifié une partie du territoire pour créer la ligne d'attente de camions sur nos terrains et non pas dans la ville. Alors quand les camions arrivent les jeudis pour accumuler le matériel, ils sont à l'intérieur du port, ils ne sont pas à l'extérieur du port.

415

LA COMMISSAIRE SERGE :

D'accord. Et ils prennent... Est-ce qu'ils prennent Bonaventure pour s'y rendre? Comment est-ce que les camions...

420

M. BENOIT VIENS :

Ils arrivent par Bonaventure, certains arrivent par Bonaventure, effectivement, puis pour le reprendre présentement, je pense, c'est le chemin des Irlandais qui est bloqué, mais là ils sont obligés d'aller jusqu'à la rue Mill puis de revenir de l'autre côté en tournant, ou par, justement, de la piste cyclable où on pense qu'on devrait la relocaliser parce qu'il y a Postes Canada, il y a tous ces camions-là et il y a une piste cyclable et les voitures... Il y a vraiment beaucoup trop de circulation.

425

430

LA COMMISSAIRE SERGE :

Merci.

Mme CHRISTINE BEAULIEU :

435 Juste pour les chiffres, on parle de 470 camions, autobus et autres véhicules par jour qui vont au terminal Bickerdike, alors c'est vraiment le lieu principal de nos opérations.

LA COMMISSAIRE SERGE :

440 Merci.

LE PRÉSIDENT :

445 Vous avez parlé de votre plan stratégique. C'est un document public?

Mme CHRISTINE BEAULIEU :

Oui.

450 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que c'est possible de nous en envoyer une copie, s'il vous plaît?

M. BENOIT VIENS :

455 Oui, absolument.

Mme CHRISTINE BEAULIEU :

460 Je pense qu'il y a un lien, aussi, dans l'opinion, mais on peut vérifier.

LE PRÉSIDENT :

465

S'il y a un lien, parfait, on va pouvoir y référer, merci.

Vous avez parlé de la rétrocession de terrains en 2010. Pouvez-vous, peut-être, préciser, c'est de quels terrains on parle, puis à qui, s'il y a un projet?

470

M. BENOIT VIENS :

Parfait. Je ne sais pas si on l'a... On ne l'a pas dans l'image, hein?

475

Mme CHRISTINE BEAULIEU :

De quoi?

M. BENOIT VIENS :

480

L'ensemble des terrains. On l'a dans le mémoire. Comment ça fonctionne, c'est que c'est Transports Canada qui nous demande, dans un secteur qui est peut-être moins utilisé, de céder à la Société immobilière du Canada. Alors ce qu'on a fait, c'est les... toutes les parcelles dont on parlait tantôt ont été cédées. Et comment ça fonctionne, c'est qu'on n'a pas le droit... au moment où on fait la session, on n'a plus le droit de renouveler les baux. Alors les baux s'éteignent par eux-mêmes. Et là, il en reste trois sur l'ensemble des baux qu'il avait, du territoire.

485

LE PRÉSIDENT :

490

Donc, les terrains ont été cédés à la SIC.

M. BENOIT VIENS :

À la SIC, effectivement.

495 **Mme CHRISTINE BEAULIEU :**

Juste pour... Le Port de Montréal, on est une agence fédérale autonome, alors on est comme n'importe quelle entreprise, on s'autofinance, ou... on peut tout faire, sauf qu'on n'est pas propriétaire des terrains. On gère les terrains, alors c'est vraiment Transports Canada et le gouvernement fédéral qui sont propriétaires, puis qui nous dictent la façon de faire.

500

M. BENOIT VIENS :

On est vraiment fiduciaire pour Transports Canada et la Couronne...

505

LE PRÉSIDENT :

Il y avait des baux sur ces terrains-là?

510 **M. BENOIT VIENS :**

...ces terrains-là, puis, à mesure qu'ils terminent, les locataires quittent, remettent les lieux en état, et c'est versé à la SIC, qui elle, a le mandat de redévelopper, de faire soit des concours, soit des ententes de gré à gré. Mais on n'est plus là.

515

LE PRÉSIDENT :

O.K. Merci beaucoup.

520 **M. BENOIT VIENS :**

Merci.

525

Mme CHRISTINE BEAULIEU :

Merci.

530 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, on revient dans quelques instants avec l'Institut des métiers d'art.

535

Mme ISABELLE SENTENNE

Institut des métiers d'art

540 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir. Avec madame Isabelle Sentenne de l'Institut des métiers d'art, c'est bien ça?

Mme ISABELLE SENTENNE :

545

C'est bien ça. Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

550

Bonsoir. Alors, 10 minutes de présentation, suivi de 10 minutes d'échange avec les commissaires.

Mme ISABELLE SENTENNE :

555

Parfait.

LE PRÉSIDENT :

On vous écoute.

560

Mme ISABELLE SENTENNE :

Bonsoir, mon nom est Isabelle Sentenne, de l'Institut des métiers d'art. Je suis très heureuse d'être ici devant vous ce soir pour présenter le mémoire que j'ai déposé pour l'Institut le 8 juin dernier.

565

Tout d'abord, je vais vous présenter ce qu'est l'Institut des métiers d'art. L'Institut des métiers d'art a été créé en 1984 par le Cégep du Vieux Montréal pour la mise en œuvre du plan national de formation en métiers d'art. Donc, l'Institut chapeaute huit écoles de métiers d'art dans la grande région de Montréal.

570

La mission se fait sur deux volets. Premièrement, la formation initiale, donc un soutien financier par l'entremise du ministère de l'Enseignement supérieur, et ensuite un support pédagogique pour tout le corps professoral. Et ensuite, les services spécialisés pour tout ce qui est promotion et recherche en métiers d'art.

575

Comme je disais, il y a huit écoles de métiers d'art, dont le Centre de céramique Bonsecours, le Centre des textiles contemporains de Montréal, l'École d'ébénisterie d'art de Montréal, le Centre de design et d'impression textile de Montréal, l'École de joaillerie de Montréal, le Centre des métiers du cuir de Montréal, l'École de lutherie-guitare Bruand et Espace VERRE.

580

Toutes ces écoles donnent la formation collégiale, soit une technique en métier d'art. C'est une formation de trois ans et à l'origine, lorsque ça a été créé, dans le plan national, l'intention était vraiment de recréer l'univers d'un travail en atelier. Donc les locaux, les espaces ressemblent grandement à des ateliers d'artisans.

585

Et les cours sont enseignés par des artisans professionnels qui ont aussi une pratique artistique en parallèle donc, qui leur permettent vraiment d'être le pont entre le milieu et la formation et qui outille vraiment les étudiants à donner une formation qui est ancrée dans la réalité du milieu.

590

En plus de la formation technique et créative que les étudiants reçoivent pour formation spécifique à leur domaine, il y a aussi tout un volet entrepreneurial puisque ce sont des artisans professionnels qui vont souvent démarrer leur entreprise.

595

Donc les étudiants et les étudiantes ont des cours de marketing, de comptabilité, de démarrage d'entreprise, de gestion des réseaux sociaux, donc tous les outils nécessaires qui leur permettent de vraiment créer leurs entreprises.

600

Ils peuvent aussi choisir d'avoir une pratique avec un autre artisan, donc de travailler pour un autre artisan, ou travailler dans le milieu des métiers d'art culturel.

605

La clientèle des écoles ateliers, elle est jeune et diversifiée. Comme vous pouvez le voir, 46 % des étudiantes et des étudiants ont entre 18 et 24 ans. Une grande clientèle internationale francophone aussi, et une clientèle volontaire et solidaire puisque les cohortes sont quand même assez petites.

610

Les écoles reçoivent entre 50 et 100 élèves par cohorte, ce qui fait qu'il y a vraiment une communauté qui s'installe et un soutien de la part de toutes les années, toutes générations confondues, ce qui crée de beaux échanges et vraiment, très engagés les uns envers les autres dans leur formation.

615

En plus de la formation collégiale, il y a aussi les ateliers grand public. Alors la clientèle est différente, la clientèle se situe plus autour de 30 à 70 ans, une clientèle professionnelle qui vient chercher des cours de loisirs. On a recensé autour de 2 000 inscriptions par année dans les différentes écoles.

620 En plus du partage des savoir-faire, la pérennité des savoirs, il y a aussi un volet d'éducation, donc toutes ces connaissances-là qui sont dans le milieu plus caché des métiers d'art se retrouvent ainsi données au grand public, à la population. Et ça permet d'avoir des échanges et une pérennité des savoirs.

625 Ensuite, il y a les ateliers de perfectionnement, qui s'adressent plus aux artisans professionnels. Souvent, il y a des artistes internationaux ou nationaux canadiens qui sont invités à faire des conférences, des ateliers afin de faire le partage de leurs connaissances, des pratiques innovantes et contemporaines. Ça amène aussi un échange entre les générations puisque souvent, les étudiants y assistent, les artisans professionnels, et tout ce beau monde-là se mélange, et les échanges que ça occasionne, c'est vraiment intéressant et ça enrichit beaucoup le milieu.

630 En plus du volet éducatif, il y a vraiment un grand volet de vie culturelle dans les écoles de métiers d'art, principalement plusieurs expositions, plusieurs vernissages qui sont associés à ces expositions.

635 On recense à peu près 2 000 visiteurs qui viennent visiter les expositions, qui assistent aux vernissages, qui font des échanges et qui contribuent à la vie du milieu des métiers d'art.

Il y a aussi les expositions des finissants qui, à chaque année, à la fin mai, début juin, qui présentent le travail des diplômés, donc leurs projets d'études sur les trois dernières années sont présentés.

640 Ce sont des événements qui accueillent entre 100 et 300 personnes par école, donc on peut imaginer ce que ça peut être si on fait un seul et grand événement qui permet de célébrer tous ces finissants-là et de célébrer la relève.

645 Il y a aussi un besoin de visibilité en métiers d'art, on ne se le cachera pas. Il y a le salon des métiers d'art qui permet une certaine diffusion, mais certains membres n'arrivent peut-être pas à trouver leur place dans le salon et il y a le grand public, je pense, qui mérite de voir tout ce qui se fait en métiers d'art contemporain et actuel et d'avoir une galerie qui permet de faire la promotion et

d'éduquer autant les touristes que ça peut apporter que la clientèle montréalaise ou québécoise peut vraiment être intéressant.

650

Choisir d'être artisan, être artisan, c'est avant tout un mode de vie. J'aime bien dire aux étudiantes et aux étudiants que je visite dans les écoles que, bien que dans leurs écoles, ils sont peut-être 50 personnes qui vont se côtoyer, ils vont créer des liens, mais y a sept autres écoles qui sont comme eux et qui ont tout autant de ressemblances.

655

Qu'on soit luthier, qu'on soit tisserande, qu'on soit verrier, les réalités dans l'atelier, quand vient le temps de faire la promotion, de trouver du temps pour faire de la recherche, pour faire la mise en vente et développer des nouvelles collections et les problèmes d'outillage, aussi, de ressources... Les enjeux restent les mêmes. Donc, de s'unir entre artisans, c'est vraiment un atout et une force.

660

Peut-être que le stéréotype de l'artiste seul dans son atelier, je crois qu'il n'a plus sa place en 2023. L'union fait la force et d'unir tous les artisans, toutes spécialités confondues, est vraiment une force.

665

Il y a tout de même des enjeux très importants, je dirais même majeurs pour les écoles-ateliers : la précarité des locaux, l'augmentation des coûts des loyers, des baux à court terme et des difficultés d'acquisition, l'accès à des lieux désuets, la pression foncière font en sorte que les écoles ont de la difficulté à avoir de la pérennité. Elles ont de la difficulté à pouvoir se transposer dans le temps, dans les années, puis à avoir de la prévisibilité pour leur permettre de développer.

670

En ce moment, il y a deux écoles, l'École d'ébénisterie et l'École de joaillerie, qui sont dans des situations précaires, qui ont besoin de déménager. Donc d'avoir des espaces dans le quartier des artisans et de pouvoir transmettre des savoir-faire et d'offrir une pérennité à ces écoles et au savoir-faire historique en métiers d'art, seraient vraiment des atouts pour permettre de développer les...

675

LE PRÉSIDENT :

680

Deux minutes.

Mme ISABELLE SENTENNE :

685

Voici une carte qui présente les écoles-ateliers. Juste pour vous... voir que les écoles sont vraiment plusieurs endroits dans la ville, dont l'École d'ébénisterie qui est au nord de l'autoroute 40, et l'École de lutherie-guitare qui est à Longueuil. On voit dans le bas, Espace VERRE, qui est justement sur la rue Mill, où il pourrait y avoir le futur quartier des artisans.

690

Donc notre vision, c'est de regrouper les écoles-ateliers afin d'unir les forces et de créer une communauté. La formation est au cœur des métiers d'art, donc de mettre les écoles de métiers d'art au cœur du quartier des artisans a tout son sens, et c'est vraiment une quête d'ouvrir toutes les connaissances, aussi, au grand public, sous forme d'un centre de documentation et d'archives, et de faire en sorte de créer une communauté pour aider au développement et à la recherche en métiers d'art.

695

Donc les opportunités, autant les métiers d'art, et tout, c'est une économie porteuse, donc la création de boutiques, de cafés, de restaurants, que les animations peuvent créer, les emplois qui peuvent être créés avec toute la communauté, les gens qui vont venir habiter les lieux est vraiment intéressante. L'identité, aussi, du quartier.

700

Donc je crois que les savoir-faire des métiers d'art sont ancrés dans un passé comme le secteur Bridge-Bonaventure, mais sont tournés aussi vers l'avenir, le rayonnement de la métropole et le tourisme.

705

Je pense qu'on peut vraiment créer un quartier qui va faire que les gens vont vouloir se déplacer pour venir visiter les écoles et le quartier. Jusqu'à présent, les écoles, on a visité le secteur Bridge-Bonaventure, tout près des Forges de Montréal et de l'Espace VERRE sur la rue Mill, donc, on voit qu'il y a déjà des bâtiments qui pourraient accueillir les écoles. Chacune des écoles a déposé

710 un mémoire pour soutenir le projet et on travaille étroitement avec Marc Douesnard du Conseil des métiers d'art pour les comités.

Donc, voilà, merci pour votre écoute. Le quartier des artisans, c'est une invitation à co-construire ensemble.

715

LE PRÉSIDENT :

Merci, merci beaucoup. Alors, questions? Luba?

720

LA COMMISSAIRE SERGE :

Oui. Vous parlez d'un projet que vous aviez en 2012, je pense, c'était l'adresse... métiers d'art et qui a eu des problèmes ou des limites financières et techniques. Quelles étaient ces limites?

725

Mme ISABELLE SENTENNE :

Ce qui fait que les écoles sont toutes locataires, c'est difficile pour elles d'emprunter. Donc à ce moment-là, elles n'ont pas pu emprunter les fonds nécessaires et il n'y avait pas non plus l'ensemble des écoles qui postulait.

730

En ce moment, il y a vraiment un vent de changement. Il y a une adhésion des huit écoles ensemble, une force qui est là pour vouloir bouger ensemble. Il y a des ministères qui n'ont pas embarqué, je crois, à l'époque, mais que je suis certaine, aujourd'hui... Je sens qu'il y a un vent de changement. Les métiers d'art sont plus populaires que jamais. Les inscriptions sont en hausse. On manque d'espace dans les écoles, les locaux ne sont pas adéquats pour accueillir toutes ces demandes-là, donc il y a vraiment un réel besoin.

735

LA COMMISSAIRE SERGE :

740

Est-ce que chaque école s'autofinance?

Mme ISABELLE SENTENNE :

745 En fait, elles sont en partie financées par le ministère de l'Enseignement supérieur, le ministère de la Culture et les activités, puisque ce sont tous des OBNL indépendants, plusieurs activités culturelles, dont les ateliers grand public, leur amènent aussi beaucoup d'argent pour permettre de subvenir à leurs besoins.

LA COMMISSAIRE SERGE :

750 O.K., merci.

LE PRÉSIDENT :

755 Coumba?

LA COMMISSAIRE NGOM :

760 Oui, ma question est en lien avec le volet 4, où vous vous parlez de l'administration et de la gouvernance. Est-ce qu'il serait possible de nous en parler un peu plus de ce volet-là, par rapport aux ressources humaines, justement, que vous voulez mobiliser.

Mme ISABELLE SENTENNE :

765 En fait, l'Institut des métiers d'art, présentement, a ses bureaux, au Cégep du Vieux Montréal, ce qui est pertinent puisque tous les étudiants qui fréquentent les écoles-ateliers sont des étudiants du cégep. Donc, d'être dans les lieux, c'est vraiment... c'est précieux pour pouvoir desservir les étudiants et être en lien avec le volet plus administratif.

770 Quand on parlait du volet administratif du quartier des artisans, il y a le Conseil des métiers d'art qui veut s'impliquer et il faudrait voir si, éventuellement, il pourrait y avoir une gouvernance plus

grande qui pourrait encadrer le Conseil, les écoles. Ça peut être une possibilité pour l'ensemble du quartier des artisans. Mais pour l'instant, il n'y a pas eu de discussion finale sur l'organisation.

LA COMMISSAIRE NGOM :

775

D'accord.

Mme ISABELLE SENTENNE :

780

Mais c'est certain que... Si je peux ajouter qu'il y a la possibilité de mise en commun. Donc, présentement, les écoles ont toutes un vestiaire, une cafétéria, des locaux informatiques, des bibliothèques. Tout ça pourrait être mis en commun. Des espaces d'exposition, certaines en ont, certaines n'en ont pas.

785

Donc, ça reste des endroits qui doivent être entretenus, qui engendrent des coûts, donc des dépenses. Donc, s'il y a un seul espace pour exposer, ça limite aussi les dépenses. La mise en commun, je pense, de ce projet-ci est vraiment intéressante.

LA COMMISSAIRE NGOM :

790

Merci.

LE PRÉSIDENT :

795

Alors, le projet de quartier des artisans, il est rendu où? À quelle étape? À quel niveau? Quelles sont vos démarches avec la Ville, avec le gouvernement ou d'autres intervenants?

800

Mme ISABELLE SENTENNE :

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

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

LE PRÉSIDENT :

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

M. CHRISTIAN SAVARD

820 Vivre en ville

LE PRÉSIDENT :

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

M. CHRISTIAN SAVARD :

830 Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

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

M. CHRISTIAN SAVARD :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

965 Donc, voilà. Il me restait 4 secondes.

970 **LE PRÉSIDENT :**

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

LA COMMISSAIRE NGOM :

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

M. CHRISTIAN SAVARD :

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

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

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

995 **LA COMMISSAIRE NGOM :**

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

1000 **M. CHRISTIAN SAVARD :**

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

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

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

1015

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

1020 **LA COMMISSAIRE NGOM :**

Merci.

1025 **LE PRÉSIDENT :**

Luba?

LA COMMISSAIRE SERGE :

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

M. CHRISTIAN SAVARD :

1035 Oui.

LA COMMISSAIRE SERGE :

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

M. CHRISTIAN SAVARD :

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

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

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

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

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

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

LA COMMISSAIRE SERGE :

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

M. CHRISTIAN SAVARD :

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

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

1080

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

1085

LA COMMISSAIRE SERGE :

Merci.

1090

LE PRÉSIDENT :

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

1095

M. CHRISTIAN SAVARD :

Oui.

1100

LE PRÉSIDENT :

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

1105

M. CHRISTIAN SAVARD :

1110 C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

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

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

1120 **M. CHRISTIAN SAVARD :**

Oui, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

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

M. CHRISTIAN SAVARD :

1130 Oui.

LE PRÉSIDENT :

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

M. CHRISTIAN SAVARD :

1140

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

1145

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

1150

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

1155

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

1160

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

1165

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

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

1170 **LE PRÉSIDENT :**

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

1175 **M. CHRISTIAN SAVARD :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

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

1185

M. MARTIN LEBLANC
Sid Lee Architecture

1190 **LE PRÉSIDENT :**

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

1195 **M. MARTIN LEBLANC :**

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

1200 Vous allez bien?

M. MARTIN LEBLANC :

Ça va très bien, merci.

1205 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, vous avez 10 minutes pour votre présentation, puis ça va nous faire plaisir d'échanger avec vous par la suite. On vous écoute?

1210 **M. MARTIN LEBLANC :**

1215 Merci En toute transparence, c'est ça, comme vous l'avez dit, mon nom est Martin Leblanc. Je suis architecte associé chez Sid Lee Architecture, et nous travaillons avec des organismes et des développeurs qui sont... pour lesquels le plan d'urbanisme actuel a un impact. La Société immobilière du Canada, Allied Properties, le groupe Tidan et d'autres.

1220 Donc, nous avons quelques clients dans le secteur. Je voulais le dire en toute transparence. Et aussi, bien, je suis quand même ici à titre professionnel et personnel pour Sid Lee Architecture, donc mon commentaire ne reflète que le nôtre.

J'aimerais d'abord parler... vous remercier, d'abord, l'OCPM. Je pense que c'est vraiment une belle occasion d'avoir des discussions, d'avoir des débats et il y en a eu beaucoup dans les derniers jours.

1225 Aujourd'hui, j'aimerais d'abord vous parler... Je vais vous parler de trois points essentiellement. Premièrement, le premier point c'est la nature même du plan d'urbanisme. Comme professionnels, nous, on le vit. C'est-à-dire qu'on... je pense que la Ville de Montréal a fait une très belle job, là, on est très, très contents de voir ce que la Ville a fait.

1230 Par contre, on trouve qu'il faut faire attention. Le plan d'urbanisme doit être plus une vision. Il doit nous donner des guides, doit nous donner des critères, des façons d'évaluer le succès d'un

projet ou la qualité de ce qu'on fait ou de ce qu'on présente à des clients ou à des organismes et non d'être seulement un outil de prescription où on limite les choses.

1235 C'est particulièrement vrai pour le secteur qu'on regarde. C'est un secteur unique. On a parlé beaucoup de densité, de hauteur. Je pense que c'est un secteur où on a de grandes ambitions, où c'est possible d'avoir de grandes ambitions. On est un secteur avec beaucoup d'histoire, on est un secteur avec une présence marquée de l'eau. On est surtout un secteur en grande partie non développé.

1240 En ce sens-là, je crois que... L'intervenant précédent parlait de villes européennes et tout ça, et je pense que le plan d'urbanisme nous amène, amène beaucoup de sujets sur la table de discussion. Mais par contre, en prescrivant des choses, des usages très précis à un endroit très localisé, je me demande si on ne limite pas un peu la créativité, si on ne limite pas un peu l'imagination, si on ne limite pas le possible qu'on peut faire.

1245 En rendant des choses des fois très compliquées, en empêchant une idée naissante de vivre parce que bon, bien, on a déjà préprogrammé des choses.

1250 Je n'ai pas d'endroit précis, mais on définit des densités, des hauteurs, des usages, des usages sur un secteur très précis. Et, bon, pour avoir travaillé comme architecte dans d'autres villes comme Amsterdam, disons que l'utilité du service de la Ville et du plan est d'aider le développeur et les architectes et les professionnels à trouver des bonnes solutions sur un endroit, sur un secteur bien précis, en fonction de guides, d'intégration sociale, d'insertion, de respect du patrimoine, et en se donnant aussi des outils pour les mesurer.

1255 Mais souvent en préprogrammant des choses, j'ai l'impression qu'on a le potentiel de rater des occasions qu'on pourrait avoir. Pourquoi, entre autres, à certains endroits dans le secteur Bridge, on a des densités très basses avec des hauteurs basses, alors que l'autre, à côté, à peu près pour la même densité, a beaucoup plus de hauteurs. Est-ce qu'on ne voit pas... Puis c'est mon deuxième point, en fait, hauteur et densité.

1260

1265

Est-ce que ça n'a pas créé dans le passé des secteurs homogènes? Lorsque je regarde ce qui s'est fait à Griffintown, on voit que les développeurs ont suivi presque à la lettre, hein, tout le potentiel prescrit par la Ville avec des hauteurs très, très, très similaires.

1270

Puis là, on parle d'échelle urbaine, ici, on parle d'échelle humaine, ici. L'échelle humaine, pour moi, c'est un rapport de variation. C'est de ne pas... Parce qu'il y a un danger avec la hauteur et la densité. Il y a un danger de faire une ville contemporaine comme Beyrouth, ou encore Vladivostok, où on a permis des densités de neuf avec très peu de hauteur.

1275

Alors ce que ça nous donne, ça nous donne des secteurs ou même de 6. Donc il y a un rapport direct entre la densité puis la hauteur. Et si la hauteur n'est pas suffisante, bien, ça nous fait des masses énormes.

1280

Et oui, il y a Paris qui est une très belle ville. Mais est-ce qu'on va faire une ville en pierre avec autant de détails ou on va plutôt, avec nos méthodes de construction actuelles, faire des cités homogènes avec des murs en métal ou en verre?

1285

Alors la hauteur, le potentiel de hauteur pourrait nous donner un outil pour aller chercher de la qualité, pourrait nous donner un outil pour permettre de la variation, pour permettre une fragmentation urbaine. Ce qui fait la qualité de nos villes, ce n'est pas un paysage homogène.

Donc, lorsqu'on dit qu'à tel endroit on a 25 mètres, ce qu'il est fort probable qu'il va arriver, c'est que tous les bâtiments vont être à 25 mètres. Il n'y en aura pas à 35, il n'y en aura pas à 27, il n'y en aura pas à 24, il n'y en aura pas à 20, ils vont tous être à 25, un à côté de l'autre, avec des (inaudible) différents.

1290

Alors, est-ce que c'est ça l'échelle humaine? Je pense que l'échelle humaine, c'est la variation entre des basiliaires à 3, 4 étages et des tours en pointe. Je crois, moi, que la hauteur est importante.

1295

Heureusement, ici, dans le plan d'urbanisme, on voit des pointes de hauteur, des densités de 4 avec des hauteurs de 60 mètres. Bon, c'est intéressant, mais ce n'est pas une garantie d'échelle humaine. L'échelle humaine, c'est le nombre de portes qu'on a dans une rue.

1300

Si on vise la cité de cinq minutes où on peut marcher partout, avoir des commerces, des habitations, une mixité d'usages et de classes économiques, eh bien, ça nous prend ce rapport-là, d'échelle, entre la rue, où on a des bâtiments de 2, 3, 4 étages avec peut être effectivement des tours, parce qu'on veut de la densité, des points plus hauts, et pourquoi devraient-ils être à 35 plutôt qu'à 45 ou à 60?

1305

Bien, c'est sa particularité, sa position dans l'espace et les discussions qu'on pourrait avoir avec les conseillers municipaux, avec les services d'urbanisme de la Ville de Montréal et qu'on rentre dans une espèce de négociation dont le but n'est pas d'essayer de *fitter* la hauteur ou la densité prescrite, mais de viser la qualité des matériaux, de la mixité, de la vie, de l'usage et de la pérennité, aussi, des choses qu'on va construire.

1310

Alors tout ça, c'est très, très, très difficile à codifier d'avance, et c'est pour ça qu'on cherche à avoir des critères d'évaluation, des critères de jugement et peut-être plus tard, avec des lieux plus petits, on pourra vraiment plus définir avec les gens de la Ville, avec les développeurs, avec les propriétaires de terrain, avec les urbanistes et les autres gens impliqués, la meilleure solution pour en arriver aux objectifs prescrits dans le plan d'urbanisme.

1315

Une dernière note, peut-être, c'est... Et je tiens à le dire. Il est temps, je crois, et nous avons la chance de se réapproprier l'eau. Le canal de Lachine est un monument, mais qui, trop souvent, a pris une nature contemplative, c'est-à-dire qu'on apprécie son histoire, on apprécie sa qualité.

1320

Dans le développement du secteur Bridge-Bonaventure, on parle littéralement d'un lac au centre-ville de Montréal, et je pense que nous devrions faire plus que simplement le contempler. Nous devrions l'utiliser de façon créative, de façon innovante pour des boucles énergétiques, pour des accès à l'eau plus proches. Nous pouvons aller au-delà du respect de sa trace historique.

1325 Il n'y a absolument rien qui nous empêche d'intégrer plus d'eau dans les nouveaux quartiers qu'on va développer pour faire un peu comme certaines villes, avoir des petits ponts, avoir des petits canaux, des bassins, où, donc, ça nous sert dans le développement, comme je le disais, d'une boucle énergétique, où on peut avoir une rétention.

1330 Donc je pense qu'ici, nous avons une chance. Oui, on aimerait la naviguer. Oui, on aimerait se rapprocher de l'eau. Oui, elle devrait participer à la définition des nouveaux quartiers que l'on va faire, mais elle peut... nous pouvons aussi innover et l'intégrer davantage, se la réapproprier. C'est une chance que nous avons d'être si près de l'eau, alors pourquoi ne pas rêver qu'elle soit plus présente? Merci.

1335 **LE PRÉSIDENT :**

Merci à vous. Donc, on va y aller avec quelques questions et échanges avec vous. Peut-être Luba?

1340 **LA COMMISSAIRE SERGE :**

Oui, je ne sais pas si vous pourriez parler un petit peu plus de ces critères d'évaluation dont vous faites mention, comment ça fonctionne?

1345 **M. MARTIN LEBLANC :**

1350 Oui. J'aimerais... Ce serait intéressant que disons, la hauteur, la densité, ce soit une valeur, un privilège pour les gens, que ça ne soit pas impossible à utiliser, mais que ça soit vu comme un privilège qui doit être pris au bienfait... pour le bien public. Donc par la création d'espaces verts, de lieux accessibles, de passages.

Donc que cette idée-là de permettre plus de hauteur, plus de densité, ça, ça devienne comme une négociation, si on veut, au bienfait de l'utilité publique. Et que ça soit vraiment... qu'on puisse identifier, des gestes précis qui pourraient donner ça.

1355 Je vais vous donner un exemple. Sur le quartier... Dans le PPU des Faubourgs, je travaille sur la requalification de la distillerie Molson, il y a un outil qui est quand même assez original, qui permet d'échanger, en fin de compte, des pieds carrés de densité contre des pieds carrés préservés de bâtiments patrimoniaux ou d'intérêts.

1360 Alors, ça, c'est une façon innovante d'échanger des points de densité, des points de valeur pour le bien public parce qu'on préserve des bâtiments.

1365 Donc j'aurais aimé, pour toutes sortes de qualités... L'accès à l'eau, on sait que ça coûte cher, on sait que c'est compliqué de donner l'accès à l'eau. On sait qu'il faut créer des infrastructures publiques, des ponts, des passerelles. On voit qu'il y a beaucoup, beaucoup...

1370 Si on veut un quartier de qualité, ça va nécessiter énormément d'infrastructures publiques. On pourrait commencer à les lister, on pourrait commencer à les quantifier, on pourrait les identifier, et quelqu'un qui souhaite plus de hauteur, plus de densité, nous en avons besoin, eh bien, qu'ils contribuent directement à ces gestes-là, à une passerelle au-dessus d'un canal, un accès à l'eau, la création d'une île.

1375 Je ne sais pas si vous êtes allé à New York récemment, ils ont créé une île, là, complètement artificielle, dans la rivière. Ce sont des investissements essentiellement privés et publics qui réussissent à créer des lieux publics d'exception. Pourquoi on ne ferait pas la même chose?

1380 Pourquoi ne donnerions-nous pas plus d'accès à l'eau, plus de présence de l'eau, plus d'espaces verts, contre des points de densité ou de hauteur?

LA COMMISSAIRE SERGE :

O.K. Merci.

1385

LE PRÉSIDENT :

Vous avez parlé, dans le volet plan d'urbanisme, qu'il y a trop de prescriptions, que ça rend certaines choses compliquées. Vous avez dit que vous n'avez pas d'exemples précis à donner...

1390

M. MARTIN LEBLANC :

Par rapport au plan actuel. Je ne veux pas dire que c'est nécessairement mauvais, mais c'est que ça a... Oui, excusez-moi.

1395

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous avez des exemples des choses qui sont compliquées à cause des restrictions du plan d'urbanisme?

1400

M. MARTIN LEBLANC :

Oui, parce qu'on veut faire un.... On veut utiliser les toits pour faire un projet commercial, que ça soit de la restauration ou une boutique ou quelque chose comme ça. On comprend qu'il y a des notions de bruit qu'on veut éviter, bon, tout ça, mais si le projet qu'on fait permet d'avoir un artisan qui vend, je ne sais pas, moi, ses sculptures sur le toit, puis qui fait des événements comme ça avec de la musique, bien, c'est peut-être compliqué.

1405

C'est-à-dire, c'est compliqué de *mixer* les usages. On parle tous de mixité, on parle tous d'avoir différentes classes économiques, sociales, d'usages. Mais, vous savez, un des quartiers les plus mixtes qu'on a à Montréal, c'est le Plateau, quand même. Et le Plateau n'a pas été planifié, réglementé, hein. C'est arrivé par l'usage des gens, puis on a cette espèce de qualité un peu chaotique par endroits, qui permet d'avoir des commerces, d'avoir des résidents et de vivre tout le monde ensemble et de faire quelque chose d'unique et de créatif.

1410

1415

Alors moi je me pose la question : est-ce qu'on est trop prescriptif dans la description des usages et de leur localisation? Et est-ce qu'on perd des potentiels? Un des problèmes qu'on a présentement, c'est... On a beaucoup d'artisans qui souhaitent vivre, fabriquer et vendre leurs produits, que ce soit des lunettes ou des souliers, qui travaillent le cuir et ainsi de suite.

1420

Alors, c'est très compliqué présentement d'avoir un local où je peux habiter, vendre et vivre, pour fabriquer des lunettes et les vendre à des gens qui passent. Et c'est trois usages différents.

Donc est-ce qu'on peut être un peu plus flexible et permissif dans les usages qu'on fait, surtout si on veut ramener de la mixité, si on veut ramener de l'emploi, si on veut ramener des artisans?

1425

LE PRÉSIDENT :

O.K. Une autre question. Ensuite, je cède à Coumba. Boucle énergétique avec l'eau. Pouvez-vous vous nous expliquer ce que c'est?

1430

M. MARTIN LEBLANC :

En fait, je ne suis pas un expert, mais l'idée d'intégrer une boucle énergétique et de faire participer l'eau, sa masse thermique, sa capacité de filtration, sa circulation, dans le développement du secteur, ça se fait à la planification et je pense que c'est un outil très fort.

1435

Il y a des villes comme Toronto qui vont chercher de la géo... ce n'est pas de la géothermie, mais qui vont chercher avec des câbles qui vont chercher des masses de chaleur et de fraîcheur, si on veut, en utilisant l'eau.

1440

Alors c'est une façon assez simple, finalement, d'utiliser une source, ne serait-ce que par sa masse, dans le développement d'un quartier vert et résilient.

1445

LE PRÉSIDENT :

Merci. Coumba?

1450

LA COMMISSAIRE NGOM :

Oui, alors, vous avez déploré le manque de vision dans ce plan-là. Vous auriez aimé que ce soit une vision plutôt... peut-être qu'une série de limitations?

1455

M. MARTIN LEBLANC :

Ce n'est pas exactement comme ça que je voulais que ça sorte...

1460

LA COMMISSAIRE NGOM :

Peut-être, mais alors, j'aimerais connaître la vôtre, en termes de vision, à travers, peut-être, un ou deux exemples d'endroits à travers le monde que vous pensez qui pourraient ressembler.

1465

M. MARTIN LEBLANC :

C'est une excellente question. Alors moi, je me questionne beaucoup sur la ville contemporaine, la ville moderne, et de trouver un exemple... Parce qu'on parle souvent des villes anciennes, des villes qui ont été construites à une époque peut-être plus ancienne, avec une trame de rues, donc, ça ne s'applique pas nécessairement à la ville nord-américaine où, entre autres, la présence de l'auto est importante, ainsi de suite.

1470

Mais pour moi, s'il y a une ville que je trouve relativement contemporaine et qui a un usage varié de hauteur, de densité, de modernité, d'histoire, c'est Tokyo. Alors si on va à Tokyo, dans certains quartiers, ce sont des quartiers excessivement piétons, alors il n'y a pratiquement pas d'automobile. Ce sont des quartiers où on a une mixité d'artistes, d'artisans, où on a beaucoup de hauteur à certains endroits, mais qu'on a un rapport excessivement fort entre une trame urbaine

1475

continue de bâtiments de 2,3 étages avec des pointes très fortes, avec des bâtiments très mixtes, avec un système de transport en commun exceptionnel.

1480

Donc, la ville de Tokyo... Ça ne s'est pas fait, je veux dire, rapidement, la ville de Tokyo, mais je pense que c'est un exemple intéressant où ils ont réussi à garder une échelle humaine, une modernité forte, introduit du transport en commun et avoir des bâtiments de très grande hauteur qui jouxtent des bâtiments de très faible hauteur.

1485

LA COMMISSAIRE NGOM :

Merci.

1490

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup, monsieur Leblanc.

M. MARTIN LEBLANC :

1495

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1500

Bonne fin de soirée. Alors, c'est maintenant le temps de prendre la pause. On revient à 20 h 45 avec la présentation de monsieur Sylvain Gaudet.

1505

PAUSE

M. SYLVAIN GAUDET

Citoyen

1510

LE PRÉSIDENT :

1515

Bonsoir, tout le monde, alors nous sommes maintenant avec monsieur Sylvain Gaudet.
Bonsoir, monsieur Gaudet.

M. SYLVAIN GAUDET :

1520

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

1525

Alors, présentation de 10 minutes.

Je suis un résident de Pointe-Saint-Charles depuis une trentaine d'années, puis anthropologue de formation.

1530

On a beaucoup parlé des projets de la surface, qu'est-ce qu'on va faire. Moi, je vais vous parler du sous-sol du bassin Wellington. Alors que les consultations publiques de l'OCPM sur le Plan directeur de la Ville de Montréal concernant l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure s'ouvrent depuis le 13 juin 2023 et que le débat est déjà très polarisé, une question majeure concernant le patrimoine commémoratif et funéraire du secteur est complètement ignorée des intervenants.

1535

Il s'agit de la présence dans le sous-sol de plusieurs centaines de dépouilles humaines inhumées en juin et juillet 1847, au sud du bassin Peel.

Une longue recherche historique entreprise en 2014 nous a mis sur la piste de l'existence de ce cimetière oublié depuis 176 ans. Alors que l'on croit communément que ce lieu d'inhumation

1540 des Irlandais se trouve uniquement au site du Black Rock, sur la rue Bridge, lors de la construction de ce fameux bassin Wellington, en août et septembre 1876 par le ministère des Travaux publics du Canada, plus de 200 cercueils furent exhumés lors des travaux d'excavation.

1545 Un dépouillement systématique de la presse francophone et surtout anglophone de Montréal, entre autres, le *Daily Witness*, jumelé à la thèse en histoire de Marie-Maude Charest de l'UQAM en 2012, intitulée *Les réactions montréalaises à l'épidémie de typhus de 1847*, nous certifient que durant les deux premiers mois de l'arrivée, au début de juin 1847, des immigrants irlandais à Montréal en provenance de la Grosse-Île, le site d'accueil où ils étaient soignés était situé au sud du bassin Peel actuel.

1550 Ces installations existant depuis 1831 apparaissent sur la carte de James Cane, lithographiée en 1846 sous *Emigrant Sheds*. J'ai fourni la carte, je ne sais pas si on peut la voir.

1555 Devant l'exiguïté de ces installations et malgré la construction d'autres abris sur ce site, et avec l'arrivée, toujours, d'autres immigrants, le gouvernement anglais colonial fait ériger 21 bâtisses de 100 pieds sur 30 sur le site bien connu du Goose Village, près de la Pierre noire, près de l'entrée du futur pont Victoria. Mais ces bâtiments ne furent disponibles pour recevoir les malades qu'à partir du 1^{er} août 1847.

1560 Auparavant, quelques 20 à 30 personnes mouraient par jour et elles étaient inhumées autour de ces premiers *Emigrant Sheds* au sud du bassin Peel.

1565 Selon le journal *La Minerve* du 22 juillet 1847, quelque 1 500 à 2 000 cadavres étaient enterrés à l'entour des apprentis, à un ou deux pieds de profondeur. Des sondages archéologiques seront requis pour déterminer la superficie de ce champ des morts oublié, laquelle nous est inconnue à ce jour.

En 1876, les cercueils exhumés étaient localisés sous sept pieds de terre. La proximité du bassin Wellington original devrait être privilégiée pour cette expertise archéologique. À ce jour, nous

1570 n'avons trouvé aucune source archivistique pour connaître les noms de ces hommes, femmes et enfants qui terminèrent leur terrible odyssée à Montréal.

1575 Une compilation des décès et inhumations des Irlandais à Pointe-Saint-Charles, tirés de plusieurs journaux en 1847-48, nous donne une idée de l'ampleur de l'épidémie de typhus. C'est mon deuxième document, qui s'appelle *Mortalité des immigrants irlandais aux sheds de Pointe-Saint-Charles durant l'épidémie de typhus de 1847-1848 à Montréal*. Tiré à partir des journaux, c'est ça.

1580 C'est pour ça qu'un mémorial important devrait faire partie des plans d'aménagement du secteur pour se souvenir de cette page de l'histoire de Montréal et honorer la mémoire des Irlandais de 1847-1848. L'éventualité de localiser exactement ce premier cimetière documenterait archéologiquement cette zone d'ombre de l'histoire montréalaise.

1585 Les archives du sol autour et derrière l'ancien bassin Wellington en auraient long à nous dire sur des faits et des gestes qui ont échappé à l'écriture et aussi à la mémoire collective.

1590 Le développement industriel du secteur aura détruit en partie ce lieu d'inhumation. Mais le grand nombre de dépouilles ensevelies encore présentes, d'après mes recherches, fait de cet endroit un site d'enfouissement majeur à haute valeur patrimoniale, étant localisé sur une propriété publique.

1595 Le défi est de faire toute la lumière sur le premier cimetière des Irlandais enfouis dans le silence de l'oubli depuis 176 ans. Les sépultures humaines exhumées pourraient alors faire l'objet d'une relocalisation et d'une réanimation dans un site commémoratif majeur autour de la Black Rock, monument très emblématique pour toute la diaspora irlandaise.

1600 D'après le *Montreal Daily Star* du 24 janvier 1911, cité par Colin McMahon dans son article publié en 2007 dans le *Canadian Journal of Irish Studies* et intitulé *Montreal's Ship Fever Monument: An Irish Famine Monument in the Making*, lors de la comparution en 1911 devant le juge Mabee de la Commission des chemins de fer du Canada dans la cause du Grand Trunk dans

sa demande d'exproprier le terrain du Black Rock après avoir déplacé, au grand dam des Irlandais, ce monument au parc Saint-Patrick en décembre 1900, l'avocat du Grand Trunk évoque l'existence du premier cimetière irlandais.

1605 In response, the Grand Trunk Railway, represented by W.H. Biggar, argued that the property was not a cemetery – en parlant du site de Black Rock – in the past and at present was essential to the railway “for the extension of their yards and to avoid congestion.” Referring to his own witness statements, which confirmed that burials of immigrants in 1847 took place in various sites throughout Pointe-Saint-Charles, the Grand Trunk Railway lawyer argued that the main
1610 cemetery was located near the Wellington Basin some distance from the plot of land in question.

Autrement dit, à une certaine distance du site de Black Rock, qui serait un autre cimetière. Mais il remet en question le site de Black Rock comme étant un cimetière.

1615 Either... – là, c'est Colin qui parle – Either ignoring or unaware of evidence to the contrary, Biggar even called into question the significance that the site in Pointe-Saint-Charles had traditionally had for Irish Catholics, contending that “no person regarded the place as a cemetery, and that there was little in the fact that some people went down to the place and took part in some kind of ceremony.”

1620 Une autre source de renseignements, c'est un travail de Donovan King, en 2016, qui s'appelle *Montreal Irish Famine Cemetery: Commemoration Struggles from 1847 to the Present*.

1625 Mais je vais vous lire en en finissant quelques citations tirées des journaux anglophones de Montréal. Le *Daily Witness* du 3 août 1876 . Discovery of Human Remains. Three coffins containing human bones have been dug up by the men working at the new basin, near Wellington Bridge. It is thought those are the bodies of emigrants who died of the ship fever in 1847-48. The workmen were not a little horrified to disinter the remains of men so unexpectedly.

1630 Le *Daily Witness* du 7 août 1876. Disinterring Human Remains. The spoon dredger – c'était comme une pépinière à vapeur qui creusait – employed at the canal basin occasionally brings to the

1635 surface human remains, being some of those of the unfortunate immigrants, four or five thousand in number, who died of ship fever in 1847 and 1848. It is said that these remains are sometimes kept in the vicinity of the works for some length of time before being taken away, and it is a matter the health officers should look into, as it is probable that many more will be exhumed before the work is concluded. It has been suggested that a trench be dug nearby and the coffins be placed in it, and covered up with disinfectants as soon as discovered. Parce qu'en 1876, à Montréal, il y a une épidémie de picote, puis là, on s'inquiète de la propagation de peut-être...

1640 C'est la *Gazette* du 8 septembre 1876. The new Wellington Basin must ever be remembered from the character of the work. It is being constructed where overstood a fever burning ground and the workman are constantly unearthing remains of victims to the (inaudible). Human skulls and other ghastly remains are being piled en masse to be put in a cluster, while the coffins are being cremated on the spot and the ashes scattered by the wind. So far – le 8 septembre, là –
1645 200 coffins have been removed.

1650 Le *Daily Witness* du 7 septembre 1876. Quantities of Human Remains Discovered, A Fat Graveyard. Lately, as many as 20 coffins have been unearthed in the new Wellington Basin. Barrels have been provided in which to place the skulls and bones, while the coffins are being buried. A large box of the remains have already been interred in the Roman Catholic cemetery. Up to date, about 200 coffins have been removed.

1655 L'année d'après, au mois de juin 1877, ils doivent vider le canal rapidement parce qu'il y a des fuites. Puis le canal, il était actif à l'époque, il y avait des bateaux, des pouvoirs d'eau pour faire fonctionner les usines. Et là, par exemple, dans le *True Witness and Catholic Chronicle* du 20 juin 1877. Ship Fever Victims. The coffins of the ship fever victims number some two or three hundred, and lie three tiers deep in a trench in the Wellington Basin. There are those in the neighbourhood who remember the bodies being buried during the ship fever of 1847 and 1848.

1660 Donc, c'est ça. C'est un sujet que j'ai fouillé. Alors où sont ces restes-là? Ils sont... bon, il y en a 200 qui ont été exhumés à la construction du bassin Wellington et il y en aura peut-être un autre 200 en 1877 qui sont apparus. Mais après, je ne trouve plus d'articles de journaux. Quand ils

ont fini le bassin Wellington, ils ne font pas... L'archéologie n'existait pas dans le temps, là, ça commençait à peine en Europe. Donc ils arrêtent là les travaux.

1665

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que je comprends qu'il y aurait eu comme deux cimetières?

1670

M. SYLVAIN GAUDET :

Oui, moi c'est mon interprétation, tu sais. À cause qu'il y a deux sites où les malades étaient soignés. La Ville de Montréal n'était pas prête à recevoir des milliers d'Irlandais qui arrivaient à Montréal de la Grosse-Île.

1675

Ils étaient d'abord arrêtés à la Grosse-Île, mais on les considérait comme non infectés, mais le virus, il se développait au bout de deux semaines, ou je ne sais pas, donc ils arrivaient à Montréal malades, ils débarquaient d'abord dans le port, c'était la catastrophe, ils marchaient dans les rues, tout ça.

1680

Là, ils prennent des mesures pour que les bateaux à vapeur qui les amenaient de la Grosse Île les débarquent au canal Lachine. Et là, ils étaient soignés.

1685

C'est ça, ils étaient soignés... Ils mouraient là, c'était leur tombeau. Mais il y en a qui survivaient, fait qu'évidemment les Sœurs grises, les hospitaliers à Saint-Joseph, les Sœurs de la providence, les prêtres du séminaire de Saint-Sulpice, les prêtres séculiers de monseigneur Bourget, se relayaient à tour de rôle pour avoir leurs confessions.

1690

Les archives pour savoir combien qu'il y avait de morts, bien, la seule pour l'instant que j'ai trouvée, c'est... je vous l'ai donnée, c'est tous les journaux qui donnent le nombre de malades et le nombre de morts par jour à cause qu'en 1800... le 12 juillet 1847, la Ville de Montréal adopte le règlement 189 pour pourvoir à des retours hebdomadaires des inhumations dans la cité. Puis ils

publient ces tableaux-là pour savoir si l'épidémie diminue, et tout ça. Parce qu'on n'a pas d'acte d'inhumation, comme un cimetière.

1695

Les médecins qui les soignaient, c'est des médecins anglais avec des employés, puis ce que j'ai compris, c'est qu'il y avait des registres où ils enregistraient les malades à leur arrivée, puis il devait avoir une case au bout où ils disaient, il est mort, *dead*, là.

1700

Et ça à la Grosse-Île, ils ont retrouvé un registre pour la Grosse-Île, mais la majorité des noms des décédés de la Grosse-Île, ils les ont par la publication dans le *Mercury*, un journal de Québec où ils publient les petits montants d'argent que les défunts laissaient. Ils mettaient leur nom et le montant d'argent qu'ils laissaient. Et ils étaient pauvres, mais il y en a qui avaient un petit peu d'argent. Parce que là, le père, la mère meurent, puis là, tu sais, il reste...

1705

Fait que là, ça, pour la Grosse Île, il y a une liste comme ça dans le journal de plusieurs noms. Pour Montréal, la décision a été prise au mois de novembre, seulement 47, où là, on oblige, mais je n'ai pas trouvé ces listes-là, elles n'ont pas été publiées pour Montréal. Elles existent peut-être de façon manuscrite, ou il y aurait des listes de noms de défunts avec un montant. C'est comme ça, indirectement, qu'on l'a le nom d'un défunt. Mais je n'ai pas leur nom, leur âge, tout ça.

1710

LE PRÉSIDENT :

O.K. Puis là, actuellement, il y a le Black Rock.

1715

M. SYLVAIN GAUDET :

Oui.

1720

LE PRÉSIDENT :

Il y a aussi des petites clôtures qui symbolisent, j'imagine, ce qui était le périmètre du cimetière?

M. SYLVAIN GAUDET :

1725

Non, non. Un terrain qui a été désigné en 1912. Le Black Rock a été érigé en 1859 par les ouvriers du pont Victoria. En réalité, avec leur caisse de mutuelle, on pourrait dire, l'argent qui était prélevé sur leur paie qui servait à secourir les veuves ou les ouvriers malades. Chaque paie, il y avait un petit montant. À la fin du pont Victoria, il restait de l'argent. Fait que là, ils auraient fait un party, là, ça aurait dépensé une quantité d'argent, mais le reste, ils ont décidé de faire le monument.

1730

LE PRÉSIDENT :

Du Black Rock.

1735

M. SYLVAIN GAUDET :

De 1859. Mais... Parce qu'ils avaient aussi trouvé des ossements en faisant l'emprise du pont Victoria. Mais là, l'emplacement, la grandeur du cimetière étaient indiqués sur des plans. C'est plus grand que... D'ailleurs, en 2020, le REM a construit un pilier, puis ils ont fait des fouilles, à l'Université de Montréal, puis ont trouvé 13, 14 squelettes, puis même encore des planches. Tu sais, parce que c'est de l'argile, puis c'était bien conservé.

1740

À peu près... D'après la vidéo, là, on dirait que c'était comme une douzaine, une dizaine de pieds plus bas dans le sol. Fait que là, la question : quelle est l'étendue? D'après moi, il reste au moins 1 000 personnes enterrées en arrière du bassin Wellington, à côté.

1745

Puis en 2017, Marian Scott, de la Gazette, a fait un grand article de deux pages. Je vous ai mis la référence. J'ai contribué à cet article-là. Et elle a entendu un oui-dire d'un architecte que lorsqu'ils ont construit le Costco, ils auraient trouvé des ossements, mais ils ont tenu ça mort.

1750

Puis, quand on regarde les cartes... C'est dans l'alignement, là. Puis il faut penser, c'était des fossoyeurs qui les enterraient la nuit, ils accumulaient les cercueils, et là, ils creusaient comme

1755 une grande tranchée, ils mettaient trois cercueils, probablement un par-dessus l'autre, puis deux pieds de terre. Mais là, vous en mettez 3, 6, 9... Là, 1 000, tu t'en vas loin, là.

LE PRÉSIDENT :

1760 Le temps presse. On a encore peut-être une question ou deux. Coumba?

LA COMMISSAIRE NGOM :

Oui, alors une question très rapide : à quoi ressemblerait un mémorial idéal?

1765 **M. SYLVAIN GAUDET :**

1770 Moi, je verrais comme un gros centre d'interprétation, un peu comme à Grand-Pré. Moi, je suis un descendant acadien et à Grand-Pré, en Nouvelle-Écosse, Parcs Canada a fait un grand centre d'interprétation pour parler de la déportation des Acadiens et des Acadiennes qui étaient à Grand-Pré. Alors avec un musée, c'est... Avec la Pierre noire qui serait le... Elle pourrait peut-être être à l'intérieur de... Mais bon. C'est sûr qu'elle marque la sépulture, là, et ils se sont battus, les Irlandais, pour qu'elle reste là, là.

1775 Tu sais, Pascale Fleury, l'autre fois, vous demandiez « est-ce qu'on pourrait la déplacer », puis tout ça, mais il faudrait que les Irlandais... il faudrait que ce soit un projet.

1780 Mais il y a un potentiel parce que la Pierre noire, c'est le monument le plus ancien dans la diaspora irlandaise qui parle de la grande famine. Il y en a à Toronto, il y en a à Kingston, à Dublin, qui ont été faits plus récemment, mais la Pierre noire, c'est un... C'est ça, c'est... C'est ça. Fait que là, il y a comme un chantier archéologique, en dessous, en dessous de nos pieds. Il faut faire des sondages archéologiques, fait que c'est ça.

Puis là, je vous ai... Fait que, c'est ça. Moi j'ai étudié en anthropologie et en archéologie, fait que... Les ossements qu'ils ont exhumés en 1876, grâce à Bernard Devlin, le député fédéral

1785 de... je pense que c'était Montréal-Centre, avec le premier ministre Alexander Mackenzie, deuxième premier ministre du Canada. Le premier ministre fédéral, il paye les dépenses pour avoir un terrain au cimetière Côte-des-Neiges, près du monument des pompiers, pour exhumer les restes qui sont...

1790 Mais évidemment, c'est comme si... La construction du bassin Wellington, c'est comme si c'était un site archéologique. Mais ça faisait 29 ans, mais les gens de Griffintown, ils savaient que leurs parents étaient enterrés là, ou, tu sais... Mais il n'y a rien qui marquait le cimetière, sauf au début, dans les années... en 47, 48, il y avait apparemment une croix noire en bois, puis aussi avant la Roche noire, il y avait une croix noire en bois qui est disparue pour marquer le lieu d'inhumation.

1795

LA COMMISSAIRE NGOM :

Merci.

1800

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Bien, écoutez, merci beaucoup, monsieur Gaudet, pour votre participation. Très intéressant.

1805

M. SYLVAIN GAUDET :

Je continue la recherche. Il y a bien d'autres archives à parcourir, des preuves à accumuler. Mais c'est sûr que si on creuse 10 pieds là...

1810

LE PRÉSIDENT :

On risque de trouver...

1815

M. SYLVAIN GAUDET :

1820 Des ossements. Pas partout, mais là, je ne vous ai pas parlé du petit cimetière des colériques qui apparaît sur la carte de 1846, qui est près de la rue Mill, là... Un petit cimetière moins important, mais de 1832, 34.

LE PRÉSIDENT :

1825 O.K. Bien, merci beaucoup.

M. SYLVAIN GAUDET :

Fait que... merci.

1830 **LE PRÉSIDENT :**

Merci à vous. Donc, on revient dans quelques instants avec monsieur Pascal Harvey.

1835

M. PASCAL HARVEY

Citoyen

1840 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, rebonsoir. Nous voici maintenant avec monsieur Pascal Harvey. Bonsoir, monsieur Harvey.

1845

M. PASCAL HARVEY :

1850 Bonsoir. Donc c'est ça, donc, je m'appelle Pascal Harvey, je suis urbaniste, membre de l'ordre depuis 2006. Je suis aussi président du conseil d'administration de Montréal autochtone, un centre d'amitié autochtone à Montréal, membre du regroupement des centres d'amitié autochtones du Québec.

1855 Et enfin, je suis directeur, urbanisme et développement immobilier chez Sid Lee Architecture depuis 2020. Je fais donc partie de l'équipe mandatée par la Société immobilière du Canada pour élaborer son propre plan directeur pour les terrains qu'elle possède dans le secteur du bassin Wellington.

1860 Je vous remercie d'ailleurs de rendre possible l'audition des opinions, ça va... Il va de soi que je me présente aujourd'hui comme citoyen, puis que l'opinion que je vais donner n'engage en rien soit Sid Lee Architecture, certainement pas la Société immobilière du Canada ou le centre d'amitié avec lesquels je suis impliqué. C'est strictement à titre professionnel, comme urbaniste, que je viens vous parler.

1865 Mon intervention va porter principalement sur le secteur du bassin Wellington, soit la partie du PDMV qui est contenue entre les rues Mill, Bridge et le bassin Peel.

1870 Avant d'entrer dans le vif du sujet, je veux saluer, quand même, le travail important qui a été accompli par la Ville de Montréal dans l'élaboration du PDMV et dire que sur le fond, j'adhère personnellement à la vision puis aux ambitions qui y sont véhiculées.

Donc pourquoi se concentrer spécifiquement sur le secteur du bassin Wellington? Je vois au moins cinq choses qui y confèrent une portée stratégique et qui distinguent ce site.

1875 D'abord, c'est une charnière urbaine majeure qui offre le potentiel de non seulement mieux unifier une partie de Pointe-Saint-Charles, qui est un peu orpheline, au reste du quartier, mais aussi d'unifier au sein d'un écosystème urbain intégré l'ensemble des secteurs riverains du bassin Peel

1880

pour faciliter la création d'un milieu de vie complet et durable. Puis on pourrait même parler des quartiers qui sont attenants au secteur riverain, là, Griffintown, le faubourg des Récollets, jusqu'au Vieux-Montréal, et pourquoi pas la Petite-Bourgogne, Saint-Henri, puis une partie du centre-ville. En créant des connexions, des liens, on en a amplement parlé, pour arriver à arriver à quelque chose qui se rapproche de la ville de 15 minutes.

1885

Deuxièmement, la clé de la requalification du site, il y a la possibilité d'ouvrir de nouveaux horizons, de nouvelles perspectives pour la ville en bonifiant des parcours urbains majeurs comme l'axe fleuve-montagne, le rapport entre le centre-ville, le Vieux-Montréal, ses faubourgs, les quartiers riverains du canal de Lachine et finalement, donc, d'être capable de lier toutes ces choses-là dans des parcours un peu moins interrompus, un peu plus... mieux rattachés les uns avec les autres dans une perspective touristique comme dans une perspective de strictement d'expérimenter la ville de façon plus large.

1890

Et puis finalement, une espèce de porte d'entrée vers un nouveau littoral qui ne s'offre pas à nous présentement, ou très mal, celui qui est contenu entre le parc Jean-Drapeau et le nouveau littoral Bonaventure, là, jusqu'à au pont de l'Île-des-Sœurs, dans l'axe du pont Champlain.

1895

Troisièmement, c'est un site qui est détenu – et c'est une particularité, par rapport au reste – par quatre propriétaires, dont un qui est plus marginal. Donc ce morcellement-là de la détention foncière est en contraste avec le fait que c'est probablement le site qui commande un impératif de planification intégrée, puis d'unification, puis de cohérence le plus important.

1900

Quatrièmement, c'est un site... L'ensemble de ce secteur-là est complexe. On a entendu tout à l'heure des éléments de complexité par rapport à des fouilles archéologiques, des choses comme ça. Mais ajoutons à cela la contamination, le patrimoine, la mobilité, l'enclavement, la présence du rail et la présence du REM, qui n'a d'égal que les ambitions qu'on y projette, donc l'accès à l'eau, récréotourisme, emploi, pôle économique structurant, mixité, voire hyper mixité, variation des typologies résidentielles, résilience urbaine, etc.

1905

1910

Et finalement, la présence d'un développeur foncier parapublic. Ça peut paraître trivial, mais ça ne l'est pas. La Société immobilière du Canada, qui met au cœur de sa mission l'impact social et l'innovation et qui souhaite inscrire son travail dans la durée. Ne pas tirer le plein avantage de la présence de la Société immobilière du Canada serait une erreur stratégique ou un... serait regrettable, disons cela.

1915

Où en sommes-nous avec ce site en ce moment? Disons seulement que les analyses, la maîtrise complète des tenants et aboutissants des enjeux autour de ce que devrait être ce site-là, objectivement, donc, qu'est-ce qu'on va en faire, la desserte, les infrastructures, etc., tout comme vous l'avez entendu au cours des audiences, quelle sera la façon de le développer n'est pas encore complètement élucidée.

1920

Il y a encore du travail de concertation, de collaboration avec diverses parties prenantes, au premier chef, la Ville de Montréal, pour que nous soyons à la hauteur et ayons les moyens des objectifs et des ambitions que le PDMV met de l'avant.

1925

Donc quel est le problème? Qu'est-ce qui fait défaut avec le PDMV par rapport au secteur du bassin Wellington – c'était un long préambule, mais c'est là que je veux en venir. Ce n'est pas autant le PDMV qui est un problème, même si, à certains égards, on... je le trouve trop prescriptif, c'est plutôt la modification du plan d'urbanisme qui constitue, selon moi, le réel problème.

1930

On peut résumer ça de la façon suivante : on vient de créer sur ce petit secteur là, relativement parlant, il est quand même grand, mais pas si grand que ça, quatre zones de densité et de hauteur distinctes dans un secteur nouvellement désigné « activités diversifiées » qui était auparavant « emplois ».

1935

Ajoutons à cela un secteur qui reste en affectation « emplois ». Au total, pour la SIC seulement, on est confrontés à cinq zones, si on veut, distinctes, avec des paramètres urbanistiques différents du point de vue de la hauteur, des densités et des affectations.

1940

En soi, ce n'est pas ça le problème. Le souci, c'est qu'on n'est pas en mesure présentement... On n'a pas mesuré l'impact réel de ce découpage-là? En faisant une microgestion des hauteurs et des densités, on est venus créer une iniquité très importante qui pèse sur les terrains de la Société immobilière du Canada.

1945

Dans les faits, si on applique ces nouveaux plafonds de hauteur et de densité, vous comprendrez que pour le... j'ai eu l'occasion de faire l'exercice, quand même, dans le cadre de mes mon travail auprès de la Société. C'est très difficile d'atteindre, même, les plafonds qui sont proposés. Puis on peut comprendre qu'en faisant un découpage comme ça, la Ville suggère que ce sera là des maximums. C'est un peu comme si elle faisait du zonage, si on veut.

1950

Alors qu'un plan d'urbanisme, en principe, devrait plutôt nous donner les plafonds, les balises maximales à travers lesquelles on peut travailler, façonner la Ville. Mais là, elle est venue vraiment découper, faire presque ce qui s'apparente à de la réglementation d'arrondissement municipal.

1955

On n'est même pas capable d'atteindre les densités qui seraient animalement consenties à la Société immobilière du Canada en vertu de ce découpage-là. Bon, c'est des terrains qui sont largement concernés sur la Société immobilière du Canada, par le patrimoine, la décontamination du bassin Wellington, et qui offrent aussi les meilleures perspectives pour créer des espaces publics, des parcs de qualité. C'est le littoral qui est là.

1960

On va en plus se tourner vers la Société immobilière du Canada, et ce n'est pas moi qui le dis, c'est elle-même, lorsqu'il sera question de surpasser les exigences, et c'est même écrit dans le PDMV qu'on s'attend à cela d'elle. Les exigences en matière de logement social, on va s'attendre à ce qu'elle cède des rues, qu'elle déploie ses ressources pour l'atteinte d'objectifs, des objectifs à portée collective et sociale. Elle est volontaire pour faire tout ça, mais il faut lui en donner les moyens.

1965

Donc en établissant d'emblée des plafonds de hauteur et de densité de la sorte, on vient miner, à mon avis, un processus de négociation qui n'est même pas encore engagé. Donc, les

1970 modifications au plan d'urbanisme vont mettre en péril celles qui sont proposées, le potentiel d'arriver à des ententes multilatérales entre les différents propriétaires, la Ville de Montréal et les parties prenantes du milieu communautaire sur des choses comme le partage des coûts, les investissements, la répartition de la densité, de la hauteur, la mutualisation des services, le partage des responsabilités, la gouvernance.

1975 En ce moment, si la Société immobilière du Canada voulait adhérer à l'idée d'une très faible densité le long du littoral et de transférer des points de densité sur des sites qui sont moins stratégiques, en mettre six pour en garder trois, les monnayer pour être capable de. Ce n'est assurément pas garanti qu'on est capable de le faire.

1980 On est encarcannés, en ce moment, dans un découpage qui fait en sorte que les dés sont un peu joués et on fait ça au détriment de la possibilité d'arriver avec un arbitrage, un équilibrage pour le bénéfice de tout un chacun. Il y a un risque réel avec l'approche qui est proposée.

1985 Or, qu'est-ce qu'on peut faire? Dans ce contexte-là, en fait je... j'avais ajouté, puis je vais le lire, parce que mon fils m'a dit que c'était le seul bout qui était intéressant. Avec la modification au plan d'urbanisme, la Ville de Montréal vient en quelque sorte mettre une pelure de banane sous les pieds de son plus grand allié, la Société immobilière du Canada. Bon, voilà, c'est pour toi, Arnaud.

1990 Est-ce bien le rôle du plan d'urbanisme de venir ainsi faire du microdécoupage territorial? D'ailleurs, tout à l'heure, je lisais le document que l'Office a publié sur le guide du plan d'urbanisme, et à la page 7, à la première ligne, on dit textuellement : « le plan d'urbanisme fixe les limites et l'étendue des possibilités quant à la façon dont Montréal se transformera. »

1995 On parle bien des limites et l'étendue des possibilités. On n'est pas là-dedans dans la modification du plan d'urbanisme qui est proposé. On est dans de la prescription, on est dans le normatif, presque. C'est à se demander la pertinence de la réglementation d'urbanisme après ça.

Il y a deux solutions que je vois, que je propose bien humblement, pour être capable de faire en sorte que l'on puisse aller de l'avant vers une réglementation d'urbanisme d'arrondissement

2000 qui permettrait au projet de se déployer sans nécessairement devoir revenir devant l'Office de consultation publique de Montréal.

2005 La première, ça serait que la Ville modifie son règlement, dans le cadre de la démarche en cours, pour offrir un cadre normatif plus souple qui est représentatif de l'emplacement central du site, avec une densité par exemple de 6 à la grandeur de ce territoire-là, puis de hauteur généreuse. Je n'ai aucune difficulté, moi, à proposer 120. Je ne parle pas de 120 à la grandeur, mais pourquoi pas un ou deux éléments de 120 mètres pour être capable de faire un équilibre à certains endroits?

2010 C'est un cadre qui permettrait d'atteindre un compromis équilibré et judicieux qui résulterait d'une négociation multilatérale et une entente globale sur les paramètres de développement du secteur. Donc, chaque propriétaire arrive avec son quantum de pieds carrés au prorata, puis il dit : « bien moi, je peux juste en faire 22 %, donc il me reste un 80 % de lousse, puis je vais te le vendre, parce que toi c'est moins critique », etc. Donc, cet espèce d'équilibre là, le *deal-making*, dans le fond, qui permettrait d'arriver avec une solution qui satisfait tout le monde à la lumière d'une négociation avec la Ville, avec les parties prenantes, etc.

2020 Pour la Ville, il n'y a aucun risque. Elle maintient toutes ses prérogatives en matière de négociation par l'entremise des ententes sur les travaux municipaux, par l'entremise de la réglementation d'urbanisme des arrondissements. Puis n'oublions pas que le plan d'urbanisme, dans la culture montréalaise, on a cette habitude-là de penser que le plan d'urbanisme donne des droits, consent des hauteurs, des densités. C'est faux, ce n'est pas le cas, ce n'est pas ça que ça fait, un plan d'urbanisme, ça ne lie juridiquement pas un citoyen avec la Ville, c'est le zonage qui fait ça.

2025 Et donc dans ce contexte-là. Puis on l'a vu dans le quartier, le redéveloppement de Radio-Canada, le plan d'urbanisme prévoyait des densités de 9. À la fin ce n'est pas ça qui est arrivé dans la réglementation d'urbanisme. Et c'est correct que ce soit ça.

2030 Deuxième option potentielle, c'est que l'on ne...

LE PRÉSIDENT :

Rapidement, parce que votre 10 minutes est écoulé.

2035 **M. PASCAL HARVEY :**

2040 Très rapide. C'est qu'on ne procède pas du tout avec une modification au plan d'urbanisme et plutôt, qu'on laisse les arrondissements adopter à la fois la modification, une des modifications réglementaires en termes de zonage, PPCMOI, peu importe comment elles vont procéder, et qu'elle modifie elle-même le plan d'urbanisme, ce que la charte de la Ville de Montréal leur permet de faire, par ailleurs, sans revenir vers l'Office de consultation publique de Montréal lorsque c'est une modification qui est initiée par un arrondissement.

2045 Cette solution-là a aussi l'avantage de venir garantir ce que, en ce moment, le PDMV et la modification proposée au plan d'urbanisme ne fait pas, garantir qu'il y ait effectivement une planification d'ensemble qui se fait avant d'avoir une modification réglementaire.

2050 Parce qu'on ne peut pas être garant de ce qui va se passer dans cinq ans. Dans cinq ans, s'il n'y a rien qui se passe, peut-être que quelqu'un va se fâcher, le contexte va avoir changé, le plan d'urbanisme va être en place. Quelqu'un va dire : « Regarde, moi, mon terrain est desservi. Donne-moi mon zonage, je bâtis. » Puis là, la capacité de faire un travail intégré, de vraiment... d'être capable d'atteindre les aspirations qu'on a dans le PDMV, va être compromis. Alors voilà.

LE PRÉSIDENT :

2055

Merci. Donc, ce que je comprends de votre dernier point, ce que vous dites dans le fond, c'est : aucune modification au plan d'urbanisme, donc les projets de règlements qui sont soumis à la consultation, il ne faudrait juste pas y donner suite et garder tels quels, dans le fond, les... ce qui est là, présentement, donc les COS et les hauteurs...

2060

M. PASCAL HARVEY :

2065 Oui, ou se contenter de changer les affectations, ça irait. Mais que ce soit tacite, que ce sont les arrondissements, en même temps que nous négocions la réglementation d'urbanisme, qui vont modifier. Puis, de toute façon, la ville centre va être impliquée par l'entremise...

LE PRÉSIDENT :

2070 Des règlements d'urbanisme.

M. PASCAL HARVEY :

2075 ...des ententes pour les travaux municipaux, etc. Le contrôle est là, là. C'est clair.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Parfait. Est-ce qu'il y a d'autres questions?

2080 **LA COMMISSAIRE SERGE :**

Moi ça va, merci. C'est clair.

LE PRÉSIDENT :

2085 Coumba?

LA COMMISSAIRE NGOM :

2090 Merci.

LE PRÉSIDENT :

2095 C'était parfaitement clair.

M. PASCAL HARVEY :

2100 Ah oui?

LE PRÉSIDENT :

2105 Bien oui. Merci beaucoup, monsieur Harvey. Puis je vous souhaite une bonne fin de soirée.
On poursuit dans quelques instants avec ADM Agri-industries.

M. PHILIPPE POMERLEAU ET Mme HÉLÈNE DOYON

2110 ADM Agri-industries

LE PRÉSIDENT :

2115 Alors, rebonsoir. Avec nos derniers intervenants pour ce soir, donc, monsieur Philippe Pomerleau et madame Hélène Doyon, d'ADM. C'est bien ça?

M. PHILIPPE POMERLEAU :

2120 Oui.

LE PRÉSIDENT :

2125

Alors, bonsoir.

Mme HÉLÈNE DOYON :

2130

Bonsoir.

M. PHILIPPE POMERLEAU :

2135

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

On est contents de vous avoir avec nous et on vous écoute.

2140

M. PHILIPPE POMERLEAU :

Merci beaucoup. D'abord, je voudrais, pour introduire, là. ADM se réjouit à l'idée de contribuer à la réflexion du secteur qui vise le redéveloppement de Bridge-Bonaventure.

2145

On partage la vision de la Ville en ce qui a trait aux principes qui guident la réflexion dans le secteur, surtout le renforcement de la vocation économique dominante, puis la diversification des activités.

2150

On partage la volonté municipale de voir apparaître des nouveaux milieux de vie mixtes en s'assurant que les conditions gagnantes soient réunies pour l'introduction d'habitations, des logements abordables et sociaux avec différentes typologies, en tenant compte des besoins des familles.

2155 On est aussi conscients des besoins de densification en zone urbaine, et c'est dans cet esprit-là qu'on a soumis notre mémoire. On pense que le développement urbain, il est possible en préservant les activités industrielles et économiques d'importance comme celle d'ADM. Et puis vous trouverez dans notre mémoire des éléments, des recommandations qui vont dans ce sens-là.

2160 **Mme HÉLÈNE DOYON :**

Merci. Alors, bonsoir. Je vais poursuivre avec la présentation. Je suis urbaniste et consultante pour ADM, je les accompagne depuis plusieurs années dans leurs projets. La première OCPM en 2019 et maintenant celle-ci. Alors ça me fait plaisir d'être ici aujourd'hui.

2165 Sous cette magnifique enseigne qui est un emblème, une icône de Montréal, bien, il y a une activité qui va avec le symbole de l'enseigne. Il y a une minoterie qui est en activité, et ça, depuis de nombreuses années.

2170 Ce qu'il faut comprendre, souvent, c'est que durant longtemps, les gens ne savaient pas qu'il y avait une minoterie qui était en opération. C'est sûr, on est dans un secteur qui est un contexte industriel actuellement.

2175 Les choses vont changer, nous en sommes conscients, et on va vous répéter ce soir, on ne s'oppose pas à un développement. Par contre, on est d'avis qu'il y a des mesures de cohabitation essentielles à ce redéveloppement.

2180 Donc, sous l'enseigne, bien sûr, c'est là depuis de nombreuses générations, au-dessus de 175 ans que la minoterie, elle est présente, à l'image un peu du canal Lachine également et des premières phases d'industrialisation. Le moulin est en opération depuis 1946 de façon plus précise. Le site toutefois a été acquis par ADM – ADM, c'est Archer Daniels Midland – Agri-industries, a été acquis en 1993. Depuis ce jour, de nombreux investissements ont été réalisés, notamment par l'ajout d'un autre moulin.

2185 Ce qu'il faut savoir, c'est qu'à l'intérieur même du bâtiment, il existe actuellement trois moulins pour la farine et il y a une possibilité d'en ajouter un quatrième et donc d'augmenter de façon significative les activités sur le site. C'est aujourd'hui un des moulins les plus performants qui existe en Amérique du Nord et dans la chaîne ADM également.

2190 Évidemment, le but d'ADM est clair et il a été dit et redit, c'est de poursuivre la consolidation des installations et de rester sur le site, et on se plaît à dire encore pour les 100 prochaines années, si, bien sûr, les conditions d'opération sont maintenues. Ce soir, on va d'ailleurs vous parler de ces conditions d'opération qui sont essentielles aux activités du moulin.

2195 Évidemment, la minoterie, c'est un des plus grands moulins, comme on vous l'a mentionné, mais évidemment, ça permet de nourrir évidemment les Québécois et Québécoises. On va regarder des chiffres au niveau de l'activité ou de l'impact économique tout à l'heure. Donc évidemment, pour fournir des aliments de première nécessité.

2200 ADM est très fier de participer et d'avoir un rôle actif au niveau de la communauté et s'implique depuis de nombreuses années. Il veut continuer, aussi, d'agir comme étant un partenaire positif du redéveloppement. Depuis les dernières années, on a été un acteur également important au niveau des tables de concertation, etc. Donc on s'est grandement impliqués, et ce, à toutes les instances.

2205 On tient également à souligner ce soir aussi l'excellente collaboration et l'ouverture d'esprit de la Ville de Montréal à considérer et à comprendre les défis de cohabitation, que soit avec nous, avec Canada Maltage, avec le Port de Montréal. Donc, on est toutes des grandes industries qui sont là, également, dans le secteur.

2210 Donc, aujourd'hui, dans le fond, vous avez une carte très simple qui représente un petit peu c'est quoi nos installations. Très rapidement, on a les moulins, qui sont dans le gros bâtiment rouge que l'on connaît, alors que le grain est entreposé dans les élévateurs à grains, ce grand mur monumental qu'on traverse sous la rue Mill. Et on a différents secteurs, autant des entrepôts, des

2215 ensachages, de l'expédition en vrac, le stationnement. Donc il y a toute une opération qui se fait au niveau de la propriété qui est là. Donc, en rouge, vous avez la limite de la propriété en soi.

2220 Alors, qu'est-ce que c'est l'impact économique? En fait, évidemment, on est au cœur d'un écosystème économique important de la grande région de Montréal. Et on nourrit énormément, on est un fournisseur majeur pour la farine dans l'industrie alimentaire du Québec. Donc, aujourd'hui, grosso modo, ADM, en fait, les chiffres de 2019, on transforme plus de 500 000 tonnes de blé en farine – c'est énorme – par année.

2225 Ce que ça représente dans l'industrie québécoise, c'est 70 % de la farine qui sort du moulin de Montréal. Essentiellement, on peut le schématiser de façon très, très grossière, que sept pains sur dix qui sont consommés proviennent du moulin de Montréal. Alors c'est énorme comme positionnement également.

2230 Alors vous comprendrez évidemment que c'est une minoterie aussi qui, de par ses activités, opère en continu. Tout comme les activités portuaires, c'est 24 heures par jour, c'est 7 jours par semaine. Ça répond aux besoins autant des boulangeries, que l'industrie agroalimentaire, et également au niveau animalier aussi.

2235 C'est un système d'entreposage et de transformation qui est juste à temps. Donc les délais, au niveau sortie et transformation, sont toujours très justes. On est à investir actuellement, donc, pour installer un nouveau silo sur le site, justement pour augmenter la capacité. Donc c'est encore une fois un autre investissement majeur.

2240 Le blé arrive d'où? Essentiellement, ça arrive de l'Ouest canadien et en partie, également, le blé du Québec. Évidemment, le premier transige par wagon, alors que le second, par camionnage. ADM souhaiterait aussi augmenter la production et la transformation du blé. Il y a des défis avec le blé du Québec, mais ça s'en vient, donc on travaille fort à ce niveau-là.

Maintenant, juste pour vous mentionner, on est évidemment en codépendance avec des dizaines d'autres entreprises québécoises sur le territoire. D'ailleurs, 90 % des clients d'ADM se

2245 situent dans un rayon de 100 kilomètres. Donc, c'est un vraiment une situation qui permet de desservir la clientèle de la région métropolitaine en premier.

Donc, les clients viennent dans les faits, au moulin s'approvisionner, soit en vrac ou en sac. Donc, ADM ne livre pas directement. C'est avec la collaboration, là, qu'ils viennent sur le site. Alors
2250 ça met un peu la table, vous allez voir tout à l'heure, pour nos conditions d'opération pour nos clients également.

Évidemment, c'est une importance qui était là déjà en 2019. Elle s'est accentuée, excusez-moi, suite à la pandémie et surtout aux orientations des différents gouvernements pour assurer et
2255 soutenir une autonomie alimentaire. Alors évidemment, la minoterie fait partie des premiers joueurs de cette industrie-là et assume un rôle majeur également dans la mise en œuvre de ces plans-là.

Donc évidemment, aujourd'hui on peut dire que la Ville de Montréal, tout comme, d'ailleurs, le rapport de l'OCPM en 2019, je pense, confirme la présence économique d'ADM sur le territoire
2260 et son importance, mais évidemment, assure cette pérennité des activités. Mais ça vient bien sûr aussi avec des éléments sur nos conditions d'opération.

Alors quelles sont-elles? Donc pour assurer la pérennité de la minoterie, évidemment, cela suppose évidemment un contexte de cohabitation dont on vous parlera. Mais aussi les conditions
2265 d'opération qui, grosso modo, sont les suivantes.

Donc, qu'est-ce que ça représente pour nous? C'est environ 480 wagons par mois en continu qui arrivent sur le site et qui viennent l'approvisionner au niveau du blé de l'Ouest essentiellement. C'est également un accès routier, c'est environ 100 camions par jour en continu
2270 qui arrivent sur le site pour... Ce sont nos clients qui viennent s'approvisionner, essentiellement. Donc ça en fait partie. C'est notre réalité.

Autant le wagon que le camionnage entraînent, vous comprenez, bien sûr, des défis et des nuisances aussi pour les environs.
2275

2280 Parmi les autres conditions de cohabitation également, on a bien sûr le maintien de l'accès à nos installations, la nécessité d'acquérir la rue Mill. Déjà, la Ville a confirmé qu'elle était... que les discussions allaient bon train avec la SIC pour en faire l'acquisition. Et on sait qu'actuellement, ils ont été dans l'appel d'offres pour la mise en vente des terrains. Alors pour nous, c'est un enjeu majeur et on réitère, tout comme nous l'avions fait en 2019.

2285 Donc, vous avez sur la carte, dans le fond, les installations de l'ADM en rouge et les propriétés visées par vente de la Pointe du Moulin. Évidemment, la portion de la rue, elle est pour nous très inquiétante.

Donc aujourd'hui, parmi les autres conditions, on va vous parler maintenant également des conditions sur la question de la cohabitation. Rapidement, comme je vous ai mentionné, ADM, opère depuis toujours dans un contexte industriel.

2290 On le dit, on le redit : la position d'ADM face au redéveloppement est la même depuis 2019. On ne s'oppose pas au redéveloppement, au contraire. Toutefois, pour avoir un redéveloppement qui tient compte des considérations et du contexte particulier des industries qui sont là et assurer aussi un aménagement durable et pérenne à terme, évidemment, nous ce qu'on propose, c'est, bien sûr, de pouvoir tenir compte des risques, mais ainsi que des nuisances potentielles qui sont
2295 induites autant par le rail, le camionnage, mais également par nos activités qui sont essentielles pour la sécurité alimentaire et qui sont imposées par la législation fédérale.

2300 Donc, il y a des mesures de contrôle antiparasitaire qui doivent être déployées sur le site. Conséquemment, ça nous apparaît tout à fait logique et cohérent que de demander, encore une fois, que la Ville puisse introduire une distance minimale entre nos installations et tout l'usage sensible, évidemment, incluant l'habitation.

2305 À côté de nous, que ce soit le quartier des artisans, que ce soit des entreprises, que ce soit du bureau ou autre, ça pose beaucoup moins de défis en cas d'évacuation, le cas échéant. Alors pas de problème pour nous, la cohabitation. La cohabitation peut se faire avec plein d'autres usages également pour lesquels ça serait beaucoup plus compatible.

Nos craintes ont été maintes fois exprimées et entendues, maintes fois exprimées depuis les dernières années, entendues également dans le rapport de 2019 et lors des nombreuses rencontres depuis les trois dernières années.

2310

Notre lecture à nous, c'est la suivante : c'est que le Plan directeur actuellement, tel qu'il est proposé, le projet se veut rassurant quant à la pérennité de nos installations, et évidemment, ce que l'on accueille favorablement pour l'essentiel.

2315

Toutefois, on ne peut pas se réjouir du Plan directeur tel qu'il est proposé aujourd'hui, puisque selon nous, le Plan directeur n'a aucun effet contraignant pour la suite des choses, c'est-à-dire que tant et aussi longtemps que les intentions, la vision, les objectifs ne sont pas traduits dans un cadre réglementaire, notamment au plan d'urbanisme, évidemment, on se retrouve avec un document d'intention.

2320

Alors évidemment, on ne peut pas aujourd'hui se réjouir de la proposition qui est faite puisque le plan d'urbanisme est tout somme toute vide au niveau des conditions.

2325

C'est pourquoi évidemment on ne peut que s'inquiéter que le plan d'urbanisme soit soumis, sans reprendre d'aucune façon les éléments du Plan directeur favorisant la protection des activités d'ADM. Évidemment, la modification qui est proposée au niveau du plan d'urbanisme exclut toute distance minimale alors que le Plan directeur la met de l'avant également.

2330

Donc le Plan directeur a... Je vais terminer là-dessus, je vois le temps déjà passé. Le Plan directeur, évidemment, met en place toute une série d'éléments qu'on vous a énoncés dans notre mémoire, qui soutiennent les activités d'ADM et viennent établir qu'il faut une localisation judicieuse des activités en bordure de celle-ci pour justement s'assurer d'une bonne cohabitation.

2335

Or, aujourd'hui, l'effet est le suivant : le plan d'urbanisme est modifié sans qu'il n'y ait aucune condition qui est ajoutée à celui-ci, au cadre réglementaire, outre les conditions standard qu'on retrouve sur l'ensemble de la Ville. Donc pour nous, c'est d'autant plus inquiétant.

2340

Évidemment, on vous soumet 12 recommandations au niveau du Plan directeur, dont la première, c'est d'introduire les grands principes du Plan directeur et surtout les balises de cohabitation qu'on a appelé les conditions gagnantes dans celui-ci, qu'on puisse les introduire au niveau du plan d'urbanisme.

2345

Et au niveau du plan d'urbanisme, on vous soumet également une recommandation essentielle, qui est de venir ajouter les conditions qui sont incluses au Plan directeur.

2350

Évidemment, donc le Plan directeur, on le resouligne à nouveau, et je termine là-dessus, pour nous, vient mettre la table, vraiment, sur une cohabitation qui serait très intéressante en mentionnant et en indiquant nos zones de protection. Toutefois, lorsqu'on arrive au plan d'urbanisme, on se retrouve avec une absence totale d'encadrement.

Alors, donc, voilà, je vous remercie beaucoup de votre attention. Merci.

LE PRÉSIDENT :

2355

C'est moi qui vous remercie. Est-ce que la contrainte du 10 minutes vous a empêché de nous présenter quelques éléments que vous souhaiteriez présenter? Je vous donnerais mon temps de question pour vous permettre de compléter.

2360

Mme HÉLÈNE DOYON :

2365

Écoutez, ça me ferait plaisir aussi de répondre à vos questions, tout à fait, mais on voulait juste vous présenter, dans le fond, dans les grandes lignes. Nos recommandations qu'on fait au niveau du Plan directeur sont assez simples, c'est juste de circonscrire, de préciser, parce que tout le fond, il est là. Quand on lit le Plan directeur, on comprend bien que celui-ci veut assurer la pérennité des installations, telle la minoterie, ainsi que ses opérations.

Mais pour arriver à ça, il y a des conditions qui doivent s'imposer. La question de la cohabitation, c'est non seulement les usages, mais c'est également la question des risques, mais

2370 aussi des nuisances qui sont là. On ne pourra jamais empêcher une personne de se plaindre d'un
bruit ou autre. Maintenant, est-ce qu'on peut éloigner la source potentielle, et également diminuer
les sources qui sont issues? Bien sûr. Donc, il y a un travail de collaboration qui devrait être mis en
place, mais pour ça, on demande qu'il y ait une distance, quand même, minimale qui soit imposée.

LE PRÉSIDENT :

2375

Une zone tampon...

Mme HÉLÈNE DOYON :

2380

Exactement.

LE PRÉSIDENT :

2385

...minimale de 100 mètres.

Mme HÉLÈNE DOYON :

2390

C'est exactement la même demande que l'on fait... qu'on a faite également en 2019. Alors,
d'ailleurs, notre rapport, notre mémoire qu'on vous a déposé aujourd'hui, comprend notre mémoire
de 2019 où on avait annoncé 25 recommandations.

LE PRÉSIDENT :

2395

D'accord, merci. Luba?

LA COMMISSAIRE SERGE :

Oui, moi, je... Dans votre mémoire, vous dites: « ADM déplore l'absence de
positionnement de la Ville de Montréal dans le PDMV à l'égard du maintien du réseau de

2400 camionnage essentiel aux opérations de la minoterie. » Quel serait... Ça serait plus qu'une zone tampon, si j'ai bien compris. Je pense que vous avez dit que vous avez 100 camions par jour, j'imagine, c'est 7 jours par semaine.

Mme HÉLÈNE DOYON :

2405

Oui.

LA COMMISSAIRE SERGE :

2410

24 heures par jour.

Mme HÉLÈNE DOYON :

2415

C'est ça, je peux peut-être mettre la carte et vous répondre par rapport à ça. En fait, ce qu'on mentionnait au niveau du Plan directeur, c'est que le Plan directeur, actuellement, ne se positionne pas sur la question du camionnage, non seulement pour la Pointe-du-Moulin, mais l'ensemble aussi.

2420

Ce qu'on a compris de la Ville de Montréal, puis on est tout à fait... On comprend leur point, là, c'est qu'il reste des études à faire et que cette question-là doit être élaborée. Toutefois, nous, on réitère qu'évidemment, pour pouvoir opérer, on a besoin que les camions puissent accéder, bien sûr, aux installations.

2425

Donc l'accès pour les installations, c'est par la rue Mill, et par la suite, une sortie vers le Vieux-Montréal et autant également par Bridge, et on reprend l'autoroute. Donc essentiellement, c'est le trajet de nos clients qu'ils font pour rejoindre nos installations.

Donc évidemment, c'est fondamental pour nous. Le fait de maintenir le camionnage n'impose pas une distance additionnelle, c'est juste qu'il faut être conscient. Puis, l'une des

2430 recommandations, qu'on fait un petit peu à l'instar, comme le Port de Montréal, il faut que les gens soient conscients de ce qu'ils vont acheter dans le secteur.

On propose d'ailleurs, nous, qu'il puisse avoir un mécanisme de divulgation qui soit là, c'est-à-dire que la personne qui va vivre aux alentours à plus de 100 mètres, comprenne que même si elle est là, elle demeure dans un site qui est à proximité d'industries, alors il faut que l'acheteur et les vendeurs et/ou acheteurs, éventuellement, connaissent et comprennent la situation, qu'ils ne s'insèrent pas dans un quartier plutôt commercial où résidentiel en soi.

2435

LA COMMISSAIRE SERGE :

2440

Merci.

M. PHILIPPE POMERLEAU :

2445 Si vous regardez sur la carte, près de l'entrepôt ou de l'expédition en vrac, c'est là que les camions vont faire des manœuvres de retournement, vont reculer. C'est souvent là qu'il y a des avertisseurs sonores.

Justement, on imagine que la plupart du développement dans notre zone va se faire à la gauche, un peu, de notre installation sur la carte, à proximité, où justement il va y avoir beaucoup de manœuvres de camions lourds, puis ça à toute heure du jour ou à peu près.

2450

C'est là que la distance pour éloigner le récepteur, puis de désigner certains usages, devient un facteur de succès pour les usages autorisés.

2455

Mme HÉLÈNE DOYON :

Les boulangers font leur pain le matin. En fait, on aime tous avoir notre pain chaud le matin. Bon, alors ça vient avec. Ils viennent s'approvisionner de nous, généralement.

2460

LE PRÉSIDENT :

Est-ce qu'on peut... Sur la carte, là, pouvez-vous nous pointer où sont les Forges de Montréal?

2465

Mme HÉLÈNE DOYON :

Alors, les Forges de Montréal, si vous regardez où est-ce que c'est marqué « silo à grain », le mot grain, là...

2470

LE PRÉSIDENT :

Oui, c'est ça, c'est la petite bâtisse.

2475

Mme HÉLÈNE DOYON :

C'est le petit bâtiment qui est là. Donc c'est la rue Riverside, où on collabore avec la ville de Montréal, d'ailleurs, pour les changements qui sont proposés, donc, on est en train de mettre en place.

2480

LE PRÉSIDENT :

Ah, c'est ça, il y a un enjeu de cohabitation à ce niveau-là avec les camions, j'imagine.

2485

Mme HÉLÈNE DOYON :

Oui, bien, en fait ça... ça tourne carré. On va prendre cette expression-là. Dans les améliorations qui sont proposées, notamment, il y a des améliorations temporaires jusqu'à la solution finale, donc on collabore avec la Ville de Montréal pour s'assurer que tout puisse aller.

2490

LE PRÉSIDENT :

Vous appuyez le projet?

2495

Mme HÉLÈNE DOYON :

On n'a pas d'enjeu par rapport à ça. À nouveau, tant qu'on peut accéder à notre cour. On voit, là, sous le silo à élévateur à grains, il y a une cour du côté Riverside, également, où est-ce que les camions doivent aller. Tant qu'on puisse continuer à avoir accès là, et évidemment, où est-ce qu'il y a l'expédition en vrac, il n'y a pas d'enjeu pour nous. Simplement.

2500

LE PRÉSIDENT :

Merci. Coumba?

2505

LA COMMISSAIRE NGOM :

Oui, juste par rapport au nombre de silos. Vous avez évoqué trois silos en ce moment et peut-être un quatrième en construction, c'est ça?

2510

Mme HÉLÈNE DOYON :

En fait, on a trois moulins.

2515

LA COMMISSAIRE NGOM :

Trois moulins, c'est ça.

2520

Mme HÉLÈNE DOYON :

2525

Exact. Donc les moulins, dans le fond, c'est là qu'il y a la transformation du blé à la farine ou à la semoule, dépendamment du produit qu'on voit. Donc, où est-ce que vous voyez le mot moulin, effectivement, actuellement, il y a trois moulins et il y a une possibilité d'en ajouter un quatrième. Donc vous comprendrez, bien sûr, ça viendrait augmenter notre capacité de production et il y a la demande aussi qui est là.

2530

LA COMMISSAIRE NGOM :

C'est prévu pour quand? Avez-vous déjà une idée?

2535

M. PHILIPPE POMERLEAU :

On n'a pas de plan ferme. Cette année, là, on a déposé nos demandes de permis pour la construction d'un silo additionnel. Et puis ça fait partie de notre plan CapEx de cinq ans pour le site.

2540

LA COMMISSAIRE NGOM :

D'accord.

2545

M. PHILIPPE POMERLEAU :

Donc c'est un projet, là, que selon les forces du marché, la croissance des clients, on s'adapte, là, puis tu sais, c'est sûr que nous, l'incertitude qui tourne autour du site présentement, avec tous les changements, c'est quelque chose qui nous fait réfléchir un peu plus avant d'investir plusieurs dizaines de millions de dollars.

2550

Mais ça reste un site avantageux, qu'on veut continuer à développer. On veut continuer à maintenir ces conditions-là, qui sont favorables, pour continuer de moderniser puis d'investir, puis de développer ce site-là pour mieux servir nos clients actuels et futurs.

LA COMMISSAIRE NGOM :

2555

Merci.

LA COMMISSAIRE SERGE :

2560

Je vais revenir. Un autre silo, est-ce que ça veut dire plus de camions?

Mme HÉLÈNE DOYON :

2565

En fait, pas nécessairement. C'est aussi pour augmenter... il y en aura nécessairement, là, mais pas... c'est aussi pour augmenter la capacité d'entreposage. Mais le silo qu'on aurait là, c'est uniquement pour du gru... Alors peut-être que tu peux expliquer qu'est-ce que c'est?

M. PHILIPPE POMERLEAU :

2570

Oui, c'est du son de blé qu'on vend aux animaux, pour les meuneries animales, ça va avoir un effet positif sur la circulation, mais c'est seulement une petite fraction des camions.

Mais ça va permettre de désengorger les livraisons de soir et de fin de semaine pour les concentrer davantage dans la semaine. Mais c'est seulement quelques camions par jour, là.

2575

Mais pour nous, c'était nécessaire pour que le site soit plus attrayant pour nos clients qui viennent à Montréal chercher des livraisons, puis qui ne peuvent pas nécessairement venir les fins de semaine à cause de la rareté de main-d'œuvre des camionneurs qui préfèrent venir la semaine sur les heures de jour.

2580

Puis nous en ayant ça, on devient plus attrayant, puis on devient un meilleur fournisseur pour ces clients-là.

2585 **LA COMMISSAIRE SERGE :**

Merci.

2590 **LE PRÉSIDENT :**

Vous faites partie de la table de concertation?

Mme HÉLÈNE DOYON :

2595 Oui.

LE PRÉSIDENT :

2600 Pouvez-vous nous parler un peu de votre expérience avec la table de concertation? Et si vous conseillez que c'est une bonne idée de la garder active par la suite?

Mme HÉLÈNE DOYON :

2605 Un, ça fait une expérience fort enrichissante. Je pense qu'on était différents acteurs du milieu, il y a eu des bonnes discussions. Je pense que chacun a pu bien s'exprimer également et la Ville avait bien organisé, je pense, tout le déroulement.

2610 Maintenant pour la suite des choses, je pense... Est-ce que c'est la forme de la table ou une autre forme. Je pense qu'il doit avoir une forme de communication et d'échange qui soit maintenue.

2615 D'ailleurs, nous, dans notre mémoire, on propose qu'il y ait un comité de suivi, du moins pour ce secteur-là. Parce qu'évidemment, advenant que nous, on doit faire des déploiements de plans de mesures d'urgence, suivant des actions qu'on doit prendre, on a besoin d'un canal de communication fort également. Du moment où on a des activités qui se passent tout près de nous.

Maintenant pour la suite, bien, écoutez, moi je pense que oui, c'est toujours bon de pouvoir se parler et de se comprendre au lieu d'arriver en confrontation par la suite. Donc que ce soit une forme de table ou d'autres formes, je pense que ça peut être pertinent, tout à fait.

2620 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup. Pas d'autres questions?

2625 **LA COMMISSAIRE SERGE :**

Ça va, merci.

LE PRÉSIDENT :

2630 Ça va aller. Donc, merci beaucoup.

Mme HÉLÈNE DOYON :

Merci à vous.

2635

M. PHILIPPE POMERLEAU :

Merci beaucoup.

2640 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, ceci clôt notre séance d'audition des opinions de ce soir et je tiens à remercier toutes les personnes qui ont participé et qui sont intervenues ce soir.

2645

Je vous informe que la prochaine séance d'audition des opinions, qui sera la dernière, aura lieu demain après-midi, donc le 29 juin à 13 h, ici même à l'OCPM ainsi qu'en ligne. Alors, merci beaucoup et bonne fin de soirée.

2650

AJOURNEMENT

2655

2660

Je, soussignée, Anne-Marie Venne, sténographe officielle n° 361317-8, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent contiennent la transcription fidèle et exacte des notes recueillies au moyen de l'enregistrement numérique, le tout hors de mon contrôle et au meilleur de la qualité dudit enregistrement.

2665

Le tout conformément à la loi.

Et j'ai signé :

2670



Anne-Marie Venne, s.o. n° 361317-8