

565 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie beaucoup, Monsieur.

570 **M. RICHARD LESSARD :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

575 Si vous allez à l'arrière pour répondre au sondage, ça serait très apprécié.

M. RICHARD LESSARD :

580 Je vais y aller. Alors, la commission recevrait monsieur Gérard Paulhus. - Qui n'est pas encore arrivé. Alors, est-ce que monsieur Simon Rocheleau serait arrivé? D'accord. Vous allez pouvoir nous présenter? Ou on peut attendre un peu, si vous voulez.

M. SIMON ROCHELEAU :

585 Bonjour!

Mme PATRICIA CLERMONT :

Bonjour!

590

LE PRÉSIDENT :

Vous allez vous présenter? Vous êtes, Madame?

595 **Mme PATRICIA CLERMONT :**

Patricia Clermont.

600 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Clermont. Et, Monsieur?

M. SIMON ROCHELEAU :

605 Bonjour! Moi, c'est Simon Rocheleau.

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, Monsieur. Alors, nous vous écoutons.

610

M. SIMON ROCHELEAU :

Bon, j'imagine que c'est peut-être pas le bon moment pour vous parler de la météo mais j'avoue que je suis particulièrement content qu'il fasse soleil aujourd'hui, que ça sent le printemps, enfin que ça fonde. Et puis, s'il y avait une chose à retenir de notre présentation aujourd'hui, bien, si vous me permettez, je vais calquer un peu sur ce qui se passe dehors. On est une formation qui est jeune, qui se veut lumineuse, qui veut offrir une alternative, puis un nouveau départ, en particulier pour la station de pompage Craig dont on va vous entretenir.

615

Et pour nous présenter d'abord, moi je m'appelle Simon Rocheleau, je suis ingénieur robotique à l'Agence spatiale canadienne. Je profite d'une année sabbatique pour m'impliquer dans le quartier, me reconverter, puis voir comment je pourrais appliquer ce que j'aurai bâti comme expérience jusqu'à maintenant dans mon quartier et d'une façon différente pour entre autres le développement durable.

620
625

630 Alors, plus récemment, je me suis intéressé à la station Craig parce que je m'intéresse beaucoup aux friches industrielles puis à la reconversion qu'on peut en faire, comment on peut partir du bâti, finalement, puis de l'amener dans le présent. Surtout quand, en particulier, la station Craig est un endroit qui est inspirant et qui possède une grande valeur. Je pense que je ne serai pas le premier, ni le dernier à vous parler de la station. Maintenant, on vous parle aussi de l'espace Craig ou de l'îlot Craig, alors c'est un peu la proposition qu'on fait aussi d'essayer de le voir dans son ensemble, de voir comment il interagit.

635 Puis, ça me donne l'occasion de présenter Patricia avec qui j'ai la chance de collaborer. Patricia est plus impliquée dans l'est et va s'impliquer aussi pour la consultation à l'Assomption-Sud.

640 Puis, c'est important pour nous de créer cette perspective-là entre le lieu singulier où est implantée la station Craig, puis de le voir en interaction aussi avec l'est et puis l'axe routier dans lequel il est inscrit, puis ceci expliquant cela, ce qui fait qu'aujourd'hui est toujours abandonné.

645 Maintenant, quand j'ai abordé le projet, cette idée de réanimer ou réimaginer la station Craig, j'ai d'abord et avant tout voulu savoir pourquoi ou qu'est-ce qui avait mené à son abandon, puis à un statu quo qui perdure, sachant qu'il y a un risque associé à la vacance des bâtiments, que ce soit le squattage, les incendies comme l'Église Saint-Eusèbe encore récemment. On ne manque pas d'exemples dramatiques pour savoir c'est quoi les risques auxquels on s'expose quand on laisse un bâtiment abandonné. Ça va être vers ça que notre proposition va être tournée. Comment est-ce qu'on peut mettre fin à ce statu quo là? Qu'est-ce qui y a mené? Chercher à se poser les bonnes questions afin de trouver les bonnes réponses. Comment on peut sublimer la condition actuelle de la station Craig.

650 On est une équipe de cinq personnes. On a déjà une petite communauté d'une quarantaine de personnes qui nous appuient, puis quelques partenaires aussi, mais on reste une très jeune organisation, ça a été imaginé cet automne. Sinon, on a jeté les bases de ce que va être le projet lors de l'appel à projets de Vivace, qui est un programme de La Pépinière/Espaces

655

Collectifs, et puis le projet est né de l'interaction, puis aussi inspiré par les gens qui sont La Pépinière, Les AmiEs du courant Sainte-Marie, le collectif Les Fricheuses, Sentier Urbain, puis le fait que je fréquente Cité 2000 U-Haul, finalement, la Canadian Rubber qui est juste en face.

660 Alors, comment on compte s'y prendre? Qu'est-ce qu'on souhaite faire? Qu'est-ce qui va nous distinguer comme groupe par rapport à d'autres? C'est que d'abord on veut recenser – il y a eu plusieurs propositions depuis le temps, il y a eu plusieurs choses qui ont été faites, mais on a quand même un bâtiment qui est encore dans l'état qu'il est. Je suis très content de savoir que la Ville s'est engagée à le restaurer, mais j'ai quand même entendu qu'ils étaient toujours à la recherche de ce qu'on pourrait en faire.

665 Puis, c'est là où, nous, notre proposition, c'est que cette reconversion-là soit faire en équipe avec les citoyens, avec les gens comme nous qui sont passionnés par ce bâtiment-là, passionnés par notre quartier, puis par la force des choses, devenons aussi des experts.

670 Alors, ce qui va caractériser la démarche de Montréal-Jonction, c'est de le faire ensemble et de le faire maintenant, de le faire par une série d'étapes qui sont simples, qui sont atteignables. C'est dans cette philosophie-là qu'on a déjà commencé à travailler, notre but étant de mobiliser les gens à l'idée de réhabiliter la station, mais aussi, d'abord et avant tout, de les informer. Comme moi, encore voilà récemment, je ne savais même pas comment ça s'appelait, je ne savais pas c'était quoi, et puis c'est là un peu où toute l'ironie est, la quantité d'automobilistes qui croisent la station sans savoir c'est quoi, puis sans savoir la valeur qu'elle a, puis qu'est-ce qui explique que ce petit bâtiment-là est toujours debout, puis pourquoi il a été implanté là à la base, en 1887.

675 encore voilà récemment, je ne savais même pas comment ça s'appelait, je ne savais pas c'était quoi, et puis c'est là un peu où toute l'ironie est, la quantité d'automobilistes qui croisent la station sans savoir c'est quoi, puis sans savoir la valeur qu'elle a, puis qu'est-ce qui explique que ce petit bâtiment-là est toujours debout, puis pourquoi il a été implanté là à la base, en 1887.

680 Ça m'interpelle beaucoup aussi de savoir ou d'imaginer que c'était des geeks à l'époque – ou du moins l'image que je m'en fais – des gens qui ont réussi par l'innovation technologique à prévenir les inondations dans le quartier, puis faire en sorte... La station Craig est tout de même à l'origine de pourquoi on habite le quartier. Et puis, je trouve ça bien dommage de voir l'état

685 dans lequel elle est présentement, puis je pense que la solution va aussi venir par des gens comme nous qui allons faire preuve de créativité, puis d'innovation pour passer à la prochaine étape.

LE PRÉSIDENT :

690 On va prendre juste une petite pause, le temps qu'ils vont descendre l'escalier.

Mme PATRICIA CLERMONT :

695 J'aimerais juste compléter la présentation que Simon a faite de moi en disant qu'en fait, ça fait 20 ans que j'habite Hochelaga-Maisonneuve, puis j'ai participé aux audiences du BAPE qui s'appelaient le Projet de modernisation de la rue Notre-Dame, puis c'est dans la continuité de ce dossier-là que je m'intéresse à la station Craig. À l'époque, il y avait aussi feu mon ami Philippe Côté, qui nous a quittés, mais qui était un ami des ruines dont plusieurs gens passionnés par ce dossier-là connaissent, mais c'est par lui que j'ai été introduite à la richesse du passé de la station
700 Craig. Alors, voilà.

Comme je l'ai dit dans le mémoire, il y a des conditions de possibilité pour que ça puisse être réalisé, puis que ça puisse aller de l'avant. - Je vais retourner à mon texte pour mieux me
705 concentrer.

Donc, on le sait, la situation physique de la station de pompage la rend très inaccessible. Aucun passage sécurisé n'est organisé pour qui veut s'y rendre. L'espace pour prendre pied autour d'elle est quasi inexistant et les volumes des voies et la vitesse des véhicules motorisés y sont très élevés. Nichée au creux du croisement entre le pont Jacques-Cartier et le boulevard Ville-Marie,
710 l'emprise de ce qui se veut un boulevard est très large tout comme sur René-Lévesque d'ailleurs, et se situe dans le prolongement de ce qui est souvent appelé la rue Notre-Dame. Celle-ci se confond avec un axe à fort débit, c'est-à-dire, l'autoroute 20, et son emprise notamment fait ressembler à une rue que lorsqu'elle s'écarte de l'axe est-ouest.

715 Enfin, la nomenclature couramment utilisée pour nommer les axes urbains dans ce secteur obscurcit trop souvent le fait que les faubourgs sont actuellement traversés par une emprise autoroutière. Ça concourt à maints malentendus entre les résidents du Centre-Sud et des quartiers qui sont traversés par de tels axes. Car pour les planificateurs des niveaux municipal et provincial, il n'y a aucun doute que ces axes soient destinés à assurer une fluidité routière qui doit être toujours
720 favorisée le plus possible.

 Par ailleurs, de l'avis même des fonctionnaires de l'arrondissement en ce moment, la vision d'aménagement proposée est tributaire d'éventuels projets de transport en commun efficace dans l'est de l'axe Notre-Dame. Or, ces projets restent dans un flou des plus agaçant et inquiétant pour
725 qui s'intéresse à une amélioration de la mobilité dite durable, que ce soit par transport actif ou par transport en commun.

 Fondamentalement, c'est la question de la réduction du nombre d'automobiles et de camions en milieu urbain, et donc la place qu'ils occupent, qui se pose et qui, pourtant, peine à être
730 abordée de manière plus franche et, disons-le, courageuse.

 Une planification du secteur des Faubourgs, et plus largement du centre-ville, qui mise sur le transport en commun et les transports actifs, va oser dire d'emblée qu'il faudra, pour effecteur des transferts modaux significatifs, enlever les lois de l'emprise autoroutière, surtout lorsqu'elle passe
735 dans des secteurs urbains et appelés à se densifier, d'autant plus à cette époque d'urgence climatique qui doit nous amener à presser le pas pour nous adapter aux changements qui nous bousculent déjà, et de plus en plus.

 Des objectifs clairs en mobilité urbaine doivent être mis de l'avant. Ces objectifs doivent impérativement laisser tomber un fatalisme doublé d'un laisser-aller qui nous a menés à toujours
740 laisser augmenter l'afflux d'automobiles en ville. Globalement, ils doivent comporter au moins deux volets complémentaires.

 Le premier consiste à viser une réduction de la part automobile de l'ordre de 10 %. Ça
745

implique, par exemple, la réduction des emprises routières. Il s'agirait notamment de réduire les volumes et les vitesses, de réduire la largeur des voies. La tarification de l'entrée en ville est aussi un moyen à considérer, tel que l'envisage d'ailleurs en ce moment la Ville de New York notamment dans la foulée de Londres.

750

Le second volet préconise de planifier et de réaliser les transports en commun en priorité sur tout ajout d'entrée destinée aux automobiles et aux camions. D'emblée, si l'on mise et si l'on planifie réellement un transport en commun efficace sur l'axe est-ouest sur Ville-Marie, un transport en commun qui soit rapide, confortable et qui amène de plus en plus de gens à délaisser l'auto solo, deux voies dans chaque sens pourraient devenir suffisant. Deux voies de part et d'autre du tunnel Ville-Marie.

755

Faire l'inverse s'est déjà avéré absolument inefficace. Le signal doit être donné qu'il est plus performant de venir en ville en transport en commun plutôt qu'en auto solo, sinon l'ajout de voies réservées est trop souvent planifié en termes de réserve pour la capacité autoroutière. Si un *arrêt d'agir* n'est pas décrété, il y a toujours plus de véhicules motorisés et les transports en commun restent inefficaces car trop peu nombreux et dotés de suffisamment d'argent. D'où un cercle vicieux qui fait d'ailleurs en sorte qu'aucun exemple d'ajout de voie pour régler des problèmes de congestion autoroutière n'existe.

760

765

La circulation qui est induite par l'ajout de voies autoroutières ne fait qu'empirer les problèmes de congestion, tout en nous éloignant tant de nos objectifs de réduction de GES que d'une mobilité réellement efficace et durable.

770

Ainsi, pour que la station Craig cesse d'être coincée entre des voies de transit, de gabarit autoroutier, pour que des boulevards urbains voisins dignes de ce nom soient aménagés de façon harmonieuse avec les usages actuels et futurs de quartiers vécus, il faut que des accès, des liens avec les lieux d'intérêt autour d'elle prennent plus de place désormais au lieu d'être tellement contraints qu'ils perpétuent un isolement qui devient même une métaphore de comment on se sent dans cet environnement actuellement.

775

780 La diminution du gabarit de l'autoroute 20 dans les Faubourgs en constitue toutefois une condition de possibilité cruciale. L'installation de Télé-Québec plus près de la station de pompage et du fleuve favorise une réorganisation de l'espace fréquentable à pied, de parcours à travers les différents projets immobiliers actuellement prévus. Déjà, l'affiche, le parc et le Village du Pied-du-Courant ont révélé le potentiel de réappropriation du secteur, même enclavé de l'autre côté de l'autoroute 20/Notre-Dame. La perpétuation de ces projets et leur pérennisation pourraient d'ailleurs réorganiser de manière encore plus optimale pour rendre plus ambitieuse la transformation du secteur en autre chose qu'un corridor de transit envahi de trafic routier.

785 Il y a une opportunité à saisir pour que Montréal se dote d'une vitrine artistique, technologique et culturelle, mais aussi et surtout, plus conviviale et même verte, faisant honneur à son histoire et en résonance avec sa vibrante communauté, offrant un point de vue et une perspective exceptionnels sur le fleuve et le pont qui l'enjambe, donnant une envergure nouvelle à la ville et à ses habitants. C'est ce à quoi Montréal-Jonction va dédier plusieurs énergies au cours des prochains mois.

790 En priorisant le bien-être de ceux et celles qui habitent et visitent le quartier en transport actif et en commun, au lieu de prioriser ceux et celles qui ne font que le traverser en voiture, nous avons la chance mais aussi presque le devoir en ces temps d'urgence climatique de changer de paradigme afin de remettre l'aménagement urbain à l'échelle humaine et non plus à l'échelle automobile. Merci.

LE PRÉSIDENT :

800 Je vous remercie beaucoup. À la page 5 de votre rapport, vous avez l'illustration de ce que l'arrondissement propose pour le réaménagement de l'autoroute Ville-Marie en boulevard urbain. Dans les présentations de l'arrondissement, on nous a dit que, disons, ce boulevard urbain devient... n'est plus l'autoroute qu'on connaît aujourd'hui, donc quatre voies de circulation, on fait les percées, toute la rue Notre-Dame qui va être réaménagée, l'entrée aussi du boulevard René-Lévesque à partir de Notre-Dame. Est-ce que dans l'ensemble des orientations que vous

805

proposez, est-ce que vous considérez que cette proposition de la Ville de Montréal correspond un peu à vos attentes ou si, par rapport à ce qui est présenté, est-ce qu'il n'y aurait pas des améliorations à apporter encore?

810

Mme PATRICIA CLERMONT :

En fait, vous parlez bien de la vision d'aménagement? C'est ça. Bien, en fait, ce qui m'inquiète... Oui, on y souscrit d'emblée, mais en même temps, ce qui est important, c'est qu'à travers les consultations sur les projets en ville, on voit toujours un peu des morceaux de casse-tête, puis on oublie l'ensemble. Puis, on ne peut pas obliger, puis ça m'a frappée lors de la séance d'information de ne pas savoir ce qui s'en vient à l'est. Ça met en jeu ce qui va se passer là. Parce que, historiquement, on sait que finalement, par exemple, on voit que la dalle Turcot a sauté finalement, on voit toutes sortes... Quand on voit les travaux qui s'en viennent pour le tunnel, pour la Métropolitaine aussi, on voit que, t'sais, on va encore prôner l'urgence probablement de prendre Notre-Dame comme une voie de contournement, puis ça, ça va faire voler un peu en éclats peut-être, c'est ce à quoi malheureusement on se prépare aussi, parce que historiquement c'est ce qui s'est fait.

815

820

Moi, ce qui m'inquiète le plus, en fait, c'est qu'un peu à l'est, vous voyez, il y a les quatre flèches qui pointent vers le haut. En fait, les voies de réserve, historiquement, comme je le disais dans le document, on prévoit beaucoup de capacité de réserve, si jamais il arrive quelque chose dans le tunnel, mais au nombre de ça, donc, on planifie quand même l'aménagement urbain en fonction de l'espace automobile, prévu pour les automobiles.

825

830

Alors que si, par exemple, sur Notre-Dame, il y avait un principe qui disait bien, on ne va pas ajouter une voie de transport en commun, on va en fait la placer sur l'actuel axe qui existe, donc ça veut dire franchement, puis je l'ai même pas dit assez clairement dans notre mémoire, ça signifie presque enlever – se mettre dans l'emprise actuelle, ça veut dire enlever de la place actuelle aux automobiles. Mais c'est à cette condition-là qu'on peut, en fait, se donner

835

collectivement le signal, mais aussi dans les investissements puis les projets qu'on fait, que c'est en transport en commun.

840 S'il y avait plus de détails sur ce qui s'en vient ou ce qui est même discuté, je pourrais souscrire plus facilement.

LE PRÉSIDENT :

845 Mais c'est pour ça que j'apprécie votre propos. C'est que, comme on est en amont d'un programme particulier d'urbanisme qui va être rédigé cet automne et représenté à la population, c'est-à-dire que ce qu'on demanderait, c'est, disons, d'après ce que j'entends, ce qu'on demanderait, c'est d'avoir justement une vision plus large de l'ensemble des interventions pour ne pas se concentrer uniquement entre l'entrée...

850

Mme PATRICIA CLERMONT :

Oui.

855 **LE PRÉSIDENT :**

... du boulevard René-Lévesque puis la sortie de l'autoroute actuelle. C'est-à-dire que c'est comme plus large que ça. C'est ce que j'entends de votre part, oui?

860 **Mme PATRICIA CLERMONT :**

865 Oui. Puis, je vous dirais qu'au-delà du fait de signer, par exemple, la déclaration sur l'urgence climatique, mais si Montréal se dotait, par exemple, d'un objectif temporel qui dit : « On réduit de 10 % » et donc ça veut dire de donner le signal au gouvernement du Québec aussi que « Voici où est-ce qu'on veut mettre les investissements d'argent sur du transport en commun efficace, confortable, rapide », mais, à ce moment-là, on force les ingénieurs et tous ces gens-là,

mais aussi la population, à penser comment ça pourrait être autrement.

870 Puis, il y a d'autres villes à travers, par exemple, même l'Amérique du Nord, on pense
souvent, par exemple, à Londres, à Lyon même, mais en Amérique du Nord, à San Francisco, par
exemple, on a fait, je pense qu'à San Francisco, je ne me rappelle pas, le Debarcadero, je pense, ça
a été un peu comme ce qu'on aurait pu faire avec la Métropolitaine, en la mettant au sol. Puis,
875 finalement, la capacité de mobilité des gens, puisqu'on veut transporter des gens, elle a été
augmentée. Ça se passe aussi à Milwaukee, à Seattle, je pourrai vous donner des références sur ça.
Donc il n'y a pas de gêne nord-américain qui nous empêche de faire ça. Les États-Unis, malgré ce
qu'on en dit, sont très proactifs, puis il y a même des experts qui ont déjà dit que Montréal, même en
ce qui concerne Notre-Dame, pourrait le faire.

880 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Là, si on revenait à station Craig...

885 **M. SIMON ROCHELEAU :**

Juste un petit...

890 **LE PRÉSIDENT :**

Non, non, non. Oui.

895 **M. SIMON ROCHELEAU :**

Un tout petit point mais quand même je voudrais répondre à votre question par rapport à
l'image qui est là. J'ai été surpris, puis vraiment, si vous pouviez ajouter le point de vue à valoriser à
l'endroit de la station Craig. J'étais surpris de ne pas le voir là, je suis un passionné d'infrastructures,
du pont, de ce qui a été fait pour l'illumination du pont Jacques-Cartier, de la

900 proximité avec le fleuve qui est exceptionnelle. Il n'y a rien, il n'y a pas de bâtiment devant. Et puis, si on pouvait s'assurer, non seulement de conserver mais de valoriser ce point de vue là et de le faire dans une façon qui est sécuritaire pour les piétons et qui est agréable...

LE PRÉSIDENT :

905 Le fait aussi qu'on décloisonne la station Craig en éliminant la rue... Parce qu'actuellement, la station Craig est un terre-plein d'autoroute, tandis que là, maintenant, dans cette proposition-là, la rue au nord est éliminée, elle n'apparaîtrait plus, d'ailleurs, elle est vouée au développement résidentiel. Donc à partir du moment où on veut mettre en valeur la station Craig, c'est-à-dire je comprends que vous avez moins regardé cette carte-là, parce qu'on retient quand même les
910 objectifs que vous avez dans votre mémoire, ça, je pense qu'on en avait pris connaissance, mais pour nous, ce qui nous intéressait, c'est de savoir qu'est-ce qu'on ferait de cet espace-là où il y aurait la station Craig réhabilitée avec un projet – on ne peut pas dire quel projet ça sera, ce n'est pas notre mandat – mais il y aurait un projet.

915 La Ville a parlé aussi qu'on pourrait peut-être y adjoindre d'autres types d'activités pour en faire un lieu plus fréquenté, où on n'aurait pas que la station elle-même réhabilitée, on pourrait avoir d'autres types d'activités. Alors, c'est là-dessus où la commission aura à porter une attention. C'est pour ça que... Tu as des questions?

920 **M. CHRISTIAN GIGUÈRE, commissaire :**

Oui, si on a un peu de temps, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

925 Oui.

M. CHRISTIAN GIGUÈRE, commissaire :

930 Sur le projet. Donc la première partie de votre présentation que j'apprécie, vous avez parlé
de l'espace Craig, de l'îlot Craig. Vous avez parlé aussi de geeks en 1887 qui, par des innovations,
ont tenté de prévenir les inondations. Je ne sais pas si j'en ai perdu un bout, Monsieur le Président,
mais moi, j'aimerais avoir des détails sur le projet comme tel, ce que vous avez en tête. Et
également l'idée de...vous avez parlé d'extension vers l'est. Alors, pouvez-vous me préciser un peu
935 votre projet, s'il vous plaît?

M. SIMON ROCHELEAU :

940 Oui. En parlant d'extension vers l'est, c'était dans l'idée de comprendre le lien avec Notre-
Dame et l'est, sachant que c'est les piliers du pont Jacques-Cartier, puis que ça relève de la Société
des ponts.

M. CHRISTIAN GIGUÈRE, commissaire :

945 O.K., ça, ça va.

M. SIMON ROCHELEAU :

950 Mais vers l'ouest où il y avait déjà à l'époque une mitoyenneté finalement, il y avait déjà
cette idée de bâtiments associés à d'autres, puis il y a déjà un espace, un terre-plein, c'est des
arbres qui sont là, mais il y a quand même un espace très intéressant à regarder ou à – pas dire
exploiter – mais du moins à valoriser dans cette idée où c'est une entrée de ville aussi. Je pense
qu'à la quantité de gens qui circulent par cet endroit-là, je pense qu'on pourrait certainement, puis il y
a d'autres propositions qui vous seront faites un peu plus tard par rapport à comment cet espace-là
955 pourrait être occupé.

Maintenant, par rapport à Montréal-Jonction, puis la proposition qui est faite, je vous

960

dirais c'est dans le très, très court terme, et puis ma prochaine étape, notre prochaine étape, ça serait vraiment d'organiser, en équipe avec les gens dont le bâtiment relève, une visite de la station. C'est-à-dire qu'il y a eu une panoplie – j'en découvre presque à chaque semaine – des propositions qui ont été faites pour la station Craig et l'espace, mais ça a été fait de l'extérieur, par une vision de l'extérieur. Puis il n'y a rien comme une perspective, il n'y a rien comme voir le site – et vraiment c'est notre souhait – dans l'idée d'amener une proposition qui soit beaucoup plus tangible et réalisable, viable. On souhaite visiter, former un petit groupe d'experts qui vont visiter la station Craig, et de le faire rapidement, dans l'idée de revenir avec une proposition avant l'automne pour revenir vous voir.

965

970

Et dans les grands thèmes, ça serait articulé autour de la créativité numérique, d'en faire aussi un milieu de vie, un endroit qui serait à la fois une vitrine pour la communauté artistique et culturelle du quartier, puis aussi probablement un endroit pour avoir de l'art public, comment je pourrais dire, plus monumental, à l'extérieur.

975

M. CHRISTIAN GIGUÈRE, commissaire :

O.K. Vous me mettez l'eau à la bouche un petit peu quand même. Ce que je comprends, c'est qu'on doit attendre un petit peu la poursuite d'une réflexion plus stratégique autour de la vocation du bâtiment comme tel.

980

M. SIMON ROCHELEAU :

Mais on est nous-mêmes dans l'attente. C'est-à-dire que comme citoyens, déjà par la nature des choses, on est fractionnés, l'information est quand même disparate.

985

M. CHRISTIAN GIGUÈRE, commissaire :

Oui.

M. SIMON ROCHELEAU :

990

Il y a tout un effort pour aller la chercher...

M. CHRISTIAN GIGUÈRE, commissaire :

995

O.K.

M. SIMON ROCHELEAU :

1000

... puis il y a quand même quelque chose d'opaque. Pour nous, les citoyens, on a une coquille, un bâtiment qui est en dégradation, qui est clôturé, qui est cadenassé. Ça, c'est avec ça qu'on travaille. C'est certain qu'au fur et à mesure qu'on avance, on bâtit une bibliographie, on veut que nos recherches soient documentée afin d'informer les gens de la valeur de la station, puis d'outiller la proposition. Alors, oui, il y a, si je peux conclure là-dessus, un peu comme dans l'espoir d'un printemps, effectivement, il y a d'autres choses qui nous attendent pour la suite, mais on veut le faire en équipe, avec les gens de la Ville, pour...

1005

LE PRÉSIDENT :

1010

Puis, il serait intéressant que vous reteniez le fait qu'il y a le déplacement de la voie de circulation qui est là, puis si vous voyez les petits pointillés rouges qui sont tout petits, c'est comme la poursuite de rue. Donc ce qui fait en sorte qu'autour de la station Craig, on se trouve à avoir maintenant un très, très grand terrain qui est soit voué à des fins résidentielles ou soit voué à d'autres fins. Donc on pense que dans votre proposition, vous devriez aborder cet aspect-là aussi.

1015

M. SIMON ROCHELEAU :

Mais on a quand même vu plusieurs images jusqu'à maintenant. Ça, c'en est une. On en

a vu d'autres aussi. On sent que c'est un travail qui est en progrès...

1020

M. CHRISTIAN GIGUÈRE, commissaire :

Oui.

1025

LE PRÉSIDENT :

D'où l'intérêt d'avoir une opinion éclairée de gens.

1030

M. SIMON ROCHELEAU :

Oui. Mais si j'avais le choix, c'est certain que de couper la station Craig encore par une voie entre elle et le fleuve, pour moi, ça serait un peu de reproduire la même chose. C'est certain que si l'idée est de se reconnecter au fleuve, puis de donner cet accès privilégié à ce fleuve extraordinaire, c'est certain que de remettre une voie entre la station Craig puis le fleuve, bien, j'ai l'impression qu'on refait un peu la même chose. Et puis, si j'ajoute cette idée de développement immobilier de remplacer des terrains qui sont vacants alors qu'il y a de l'espace en ce moment, bien, j'ai l'impression aussi qu'on ferait un peu la même chose, quatre trente sous pour une piastre.

1035

LE PRÉSIDENT :

1040

Alors, on va vous demander de porter un regard assez particulier à cet aspect-là.

Mme PATRICIA CLERMONT :

1045

Je voulais juste rajouter deux choses, en fait. C'est parce qu'on est au début du processus, puis quand on parle des citoyens, c'est qu'on se positionne comme citoyens, puis en

1050

même temps, on est très instruits – je suis docteur en communication; il est ingénieur – alors, imaginez pour les citoyens avec pas autant d'études, comment ça devient opaque, puis même épeurant.

1055

Puis, d'autre part, c'est aussi parce qu'on est au début du travail, puis c'est sûr qu'on veut lui donner peut-être une impulsion, mais on veut justement se nourrir de qu'est-ce qui existe. Puis, si je retourne à 2002 par rapport aux voies dont vous parlez, il reste que déjà en 2002, il y avait toute une réflexion par rapport à la prison du Pied-du-Courant, par rapport à la monumentalité du pont aussi.

1060

C'est pour ça que la question des axes de mobilité doit vraiment être pensée avec, en même temps que l'aménagement urbain, pour qu'on puisse peut-être... Quand je parle de réduire le gabarit routier, c'est quelque chose qui apparaît radical mais quand même nécessaire et possible. Parce qu'on a montré aussi qu'avec le Village du Pied-du-Courant, avec ce qui se passe lorsqu'il y a des feux d'artifice, il y a une réappropriation qui peut être faite et puis avoir une mobilité efficace, plus douce, qui vient. Ça pourrait faciliter encore plus l'insertion de la station par rapport au fleuve et au paysage environnant.

1065

LE PRÉSIDENT :

Bien. Merci beaucoup.

1070

Mme PATRICIA CLERMONT :

Merci.

1075

M. SIMON ROCHELEAU :

Merci à vous.