

M. NICOLAS DEMERS-STODDART:

3195

Merci beaucoup, Madame.

LA PRÉSIDENTE :

3200

J'inviterais maintenant, monsieur Christopher Sweetnam Holmes.

M. CHRISTOPHER SWEETNAM HOLMES :

3205

Bonjour.

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour, bienvenue.

3210

M. CHRISTOPHER SWEETNAM HOLMES :

3215

Mon nom c'est Christopher Sweetnam Holmes. Je suis le vice-président de développement immobilier chez groupe Mach. Nous sommes un propriétaire promoteur. Je suis aussi résident de pas loin de ce secteur. J'habite à Verdun depuis dix ans puis je passe dans le secteur Bridge-Bonaventure chaque jour sur mon vélo en route pour le Vieux-Montréal.

3220

Notre vision urbanistique du groupe Mach est basée vraiment sur l'idée qu'on essaie de faire quelque chose un peu différent dans le développement immobilier. Nous, on a fait nos contributions dans le secteur vers plusieurs immeubles. On est propriétaire de plusieurs immeubles de nature industrielle et commerciale dans le secteur, soit dans le secteur Bridge-

Bonaventure au sujet de cette discussion et aussi des autres immeubles qui sont juste avoisinants.

3225 On est aussi un développeur de plusieurs secteurs mixtes sur l'île de Montréal, notamment le Quartier des lumières qui est un quartier mixte qui a développé sur l'ancien site de Radio-Canada. On développe aussi le quartier Jean-Nicolet, qui est un quartier mixte dans l'est, dans Ville Saint-Laurent. Et aussi, on a une zone de développement mixte pas loin de Bridge-Bonaventure dans le sud de Pointe-Saint-Charles, qui est un quartier résidentiel et commercial, industriel de 700 000 pieds carrés, qui est juste avoisinant du secteur en question.

3230 On a six points à faire pour vous, selon notre analyse du secteur et je vais passer un par un, puis je vais essayer d'être rapide pour laisser le temps des questions.

3235 Donc, le premier point. On croit que c'est très important que la Ville de Montréal et des autres parties prenantes du secteur changent la façon de prévoir les services, les équipements collectifs pour ce secteur. Parce qu'on sait que le changement vient au secteur, il va y avoir des nouvelles résidences éventuellement, il va y avoir des nouveaux commerces peut-être, selon les différentes évolutions des projets. Mais qu'est-ce qu'on a noté dans nos autres projets structurants ailleurs, c'est qu'actuellement la Ville de Montréal est toujours en réaction et rarement est en planification en amont des secteurs. La politique normale c'est d'attendre le développement d'un quartier, et dès qu'une demande pour des bibliothèques, des centres culturels, des écoles à ce point-là il y a une décision qui est prise d'acheter des terrains, chercher un endroit pour développer les équipements collectifs.

3245 Et dans la réalité actuelle où il y a des grandes parcelles de terrain qui vont être développées, qui sont pour des propriétaires uniques, si cette mesure est laissée cinq ans après que le quartier commence à être développé, c'est trop tard. Il faut effectivement que la Ville prenne les mesures de planifier en amont pour des équipements collectifs qui sont requis et pas attendre après.

3250

Et on voit par exemple à Toronto, il y a un bureau dédié, qui planifie que par chaque x nombres de résidents ou travailleurs, ça prend un certain nombre d'équipements de ce genre-là, puis il commence à planifier, faire des recommandations qui sont neutres. Ce n'est pas un élément politique.

3255

Mais on sait que majoritairement dans les arrondissements, c'est un choix politique d'investir dans des nouveaux équipements collectifs et on croit que pour les secteurs comme ça, un travail indépendant d'établir c'est quoi les besoins puis essayer de négocier avant que les gros développements commencent, pour les équipements collectifs.

3260

Aussi, dans le logement social. Tous les grands projets où on travaille on a intégré le logement social dans nos projets. Je construis un 600 et plus logements sociaux dans le Quartier lumière, je fais quelques 100 logements sociaux dans le quartier Jean-Nicolet, et on croit que souvent on est trop conservateur dans nos attentes pour le logement social. On assume que c'est juste des petits bâtiments de 10 unités. On peut faire des grands projets en vigueur, il peut être parti des projets mixtes. Par exemple, dans le Quartier lumière on construira des logements sociaux dans les droits aériens au-dessus des usages commerciaux et de bureaux. Et c'est une façon d'ajouter du dynamisme dans un quartier. Et ils sont avoisinants de logement au marché, à côté des condos, tout dans un ensemble avec du commercial et des bureaux en dessous.

3265

3270

Et on croit que c'est mieux versus de faire une zone qui est 100% logement social. Il y a une tendance de créer un type de ghetto social. On croit qu'un site qui est dynamique a une diversité de différentes personnes, différentes capacités financières puis c'est ça, un beau quartier, site dans sa mixité. Donc, on encourage cette diversité et d'être innovateur dans la cause du logement social.

3275

On croit qu'ici il y a une grosse opportunité pour la Ville de Montréal et puis on ne peut pas imaginer que Bridge-Bonaventure c'est juste un secteur qui a de l'importance à des voisins. Il y a une importance structurant pour toute la Ville. Parce qu'on a une opportunité de développer

3280

3285 des terrains à côté d'une zone intense déjà, avec la Cité Multimédia, le Vieux-Montréal, le centre-ville où il y a une forte demande des espaces pour des compagnies en technologie qui sont en expansion incroyable. La Ville de Montréal roule maintenant son expansion de ces compagnies en technologies, en intelligence artificielle et a besoin des espaces d'agrandissement. C'est une opportunité ici de continuer la tradition du Sud-Ouest comme une zone d'emplois structurants pour la Ville, de créer des zones d'emploi intenses.

3290 Et notre expérience comme propriétaire de plusieurs typologies d'immeubles partout dans la grande région de Montréal, c'est que le zonage et usage industriel n'est plus ici. Le nombre des emplois c'est presque rien. Moi j'ai des grandes usines de plusieurs centaines de milliers de pieds carrés puis avec 15 employés dedans. Ça ne crée pas des emplois, puis ces usines en général et ces usages sont déplacés maintenant plus vers les banlieues ou les zones aéroportuaires ou des autres zones de la Ville. Ce n'est plus la zone pour ce genre d'usage. Puis s'il y a assez d'incitatifs au niveau de densité raisonnable qui est donnée à ces terrains, les propriétaires vont rapidement redévelopper ces terrains dans des usages plus denses.

3300 Et pour attirer des compagnies en technologie, en innovation, il faut lui donner des quartiers intéressants, des quartiers dynamiques, d'usage mixte. Souvent ils demandent des questions live, work, play, mais c'est effectivement des places pour tout et pas juste des îlots résidentiels, îlots bureaux, îlots industriels. Ça, c'est l'ancien style de planification, c'était un concept des années 50 puis on croit que maintenant dans le 21^e siècle on devrait demander des quartiers vraiment à plein essor mixte d'usages.

3305 Actuellement, on construit juste à l'extérieur des limites de votre étude, on construit un édifice pour Luxury Retreats. On construit un bâtiment de 150 000 pieds carrés environ. C'est sur le canal Lachine, c'est à côté de deux anciens immeubles. On construit un nouvel immeuble. Ça va être le premier nouvel immeuble de bureau sur le long du canal depuis longtemps. Ça va accueillir, quand c'est fini, plus de 1 000 employés en technologie. Luxury Retreats, c'est une division de RB&B, c'est une compagnie qui a été créée ici à Montréal. Éventuellement, ça a été rachaté par RB&B. Et on croit que ce n'est pas un exemple de type de compagnie qui peut être

attiré dans ce secteur qui amène des vrais emplois dans le secteur et puis il y a beaucoup de retombées associées à ces emplois. Parce que ces employés, leur argent est donné en des achats dans les compagnies, dans les autres entreprises locales. Donc, il y a beaucoup de retombées économiques.

3315

Et on croit qu'il y a une opportunité de faire... ça, c'est dans un immeuble. Imagine dans ce secteur il est possible de faire des centaines d'immeubles de bureaux avec des autres usages puis vraiment amener des vrais emplois dans le secteur.

3320

Prochain point c'est l'idée de désenclaver et reconnecter le secteur. Principalement on pense au niveau d'un autre terrain et un autre développement qui est juste à l'extérieur du secteur. Donc, si vous pouvez voir la carte qui est dans la prochaine page, on voit ici. Donc, juste à l'extérieur du secteur à l'étude, nous sommes propriétaires et développeurs d'un terrain qui sont des anciens ateliers de trains. Les ateliers sont transformés déjà dans des sites industriels, commerciaux, production en cinéma. C'est l'emplacement du conférence C2, des studios de cinéma sont là. On a environ 300 employés qui travaillent actuellement dans les différentes entreprises, et on continue à développer des secteurs là. Et on est en train de développer un autre 215 logements sociaux, 240 appartements et un autre 375 condos en bois, entrée de gamme. Et on croit c'est important dans votre réflexion du quartier qu'on imagine comment créer des liens, parce qu'il y a un bout de Pointe-Saint-Charles qui descend vers le fleuve puis il est enclavé. C'est vraiment difficile à sortir de ce secteur sans remonter.

3325

3330

3335

On a travaillé pour qu'il y ait une connexion routière au bas de cette pointe pour permettre le camionnage lourd de rentrer dans notre site, mais je crois, avec un redéveloppement du secteur, on peut améliorer, de créer des passages piétonniers ou des passages routiers entre ce secteur et le secteur qui est en requalification à l'est. Et ça va être au bénéfice de tous les résidents existants plus les nouveaux résidents qui sont dans ce bout sud de la Pointe-Saint-Charles.

3340 Prochaine. Honorer le patrimoine innovant du secteur. Nous, qu'est-ce qu'on trouve qui est intéressant du secteur, c'est l'histoire du canal Lachine. Parce que le secteur du canal Lachine, c'était à son origine une zone d'innovation technologique en technologie industrielle. On sait qu'il y a beaucoup des compagnies qui ont pris l'avantage de l'innovation, de prendre la pression hydraulique du canal pour pousser les machineries dans leur usine. Et pour 100 ans, le canal Lachine était le coeur du développement industriel commercial de croissance du Canada.

3345 Et on croit que la meilleure façon d'honorer cette histoire, ce n'est pas juste de préserver les anciens immeubles, c'est de continuer à réinventer ce secteur comme une zone d'innovation, création d'emploi, création de nouveauté, puis transformer dans une vision d'innovation du 21^e siècle comme il était avant. C'était vraiment une innovation incroyable ce développement dans le passé, puis les industries du canal Lachine étaient les meilleures industries du Canada puis parmi les meilleures au monde. Donc, comment on peut retourner à cette histoire, c'est de favoriser l'innovation et on croit que c'est essentiel que ce secteur devienne encore un pôle dans cet esprit.

3355 Et finalement, on encourage l'idée d'une silhouette audace pour ce secteur, de ne pas rester avec des petites densités, des petits bâtiments. Parce que c'est l'entrée de notre ville. Déjà on a vu avec une planification le long du boulevard Robert-Bourassa, on commence à voir des bâtiments intéressants. C'est une entrée tellement importante pour donner l'image à la ville. Et comme promoteur, qu'est-ce que les gens ne comprennent pas nécessairement c'est si j'ai la même densité puis j'ai une faible hauteur, je fais les boîtes brunes qui est juste à certaines tailles. Le moment que je commence à voir une certaine hauteur, ça me permet d'effiler, de travailler l'architecture puis faire quelque chose beaucoup plus intéressant, même si je travaille la même surface totale.

3365 Puis je crois aussi l'exemple récent de la Ville de Montréal avec un terrain pour le concours C40 qui est était juste l'autre côté, c'est un petit terrain juste l'autre côté du canal, le long de Robert Bourassa. La Ville de Montréal a fait un concours international pour le redéveloppement de ce terrain puis le concept final est super intéressant au niveau de l'architecture, super intéressant au niveau de son développement communautaire, architectural.

3370

Je peux même déposer le document de la Ville pour vous après. C'est un excellent exemple de créer l'innovation en architecture et développement durable, développement social. Parce qu'il a dit : on va faire quelque chose innovateur, audacieux ici. Et on a tellement des terrains publics dans ce secteur, qu'au lieu de juste mettre à l'encan pour le meilleur prix, on peut
3375 demander qu'on cherche des exemples d'une architecture innovatrice. On a déjà Habitat 67 qui est juste à côté, pour moi c'est le meilleur exemple de l'architecture innovateur à Montréal, qui est dans ce secteur, puis on devrait être inspiré de l'innovation de cette région et le potentiel de faire quelque chose plus audacieux et pas juste rester avec des idées un peu vanille.

3380

Donc, je vous laisse avec l'image de l'entrée, l'autre côté versus l'image qu'on a vu avant. Puis je reçois des questions si vous avez.

LA PRÉSIDENTE :

3385

Oui. Je vous remercie beaucoup de votre présentation. J'aimerais que vous reveniez à cette image-ci, et que vous nous décriviez votre projet, où est-ce qu'il est exactement?

M. CHRISTOPHER SWEETNAM HOLMES :

3390

Est-ce que vous voyez la souris sur l'écran. Est-ce que c'est visible à vous?

LA PRÉSIDENTE :

3395

Oui, un petit peu, oui, mais c'est très léger. Mais de toute façon, allez-y donc voir avec la souris.

M. CHRISTOPHER SWEETNAM HOLMES :

3400 Donc, on a un bout sur le long du fleuve et on a le secteur qui monte au nord. Ensuite, il y a comme une pointe de Pointe-Saint-Charles qui descend. On voit la cour de triage ici. Et les longues sheds qu'on voit dans le centre de l'image. Et ces sheds sont des anciens ateliers de train.

LA PRÉSIDENTE :

3405 Les hangars, oui.

M. CHRISTOPHER SWEETNAM HOLMES :

3410 Qui sont convertis maintenant en une zone commerciale, industrielle, studio de cinéma par nous. Et à côté, à l'ouest, on a un secteur résidentiel qui est en construction. Donc, on va accueillir plusieurs centaines de logements sociaux, locatifs, condos dans ce secteur. Et ce site commercial aussi n'est pas fini à développer. On a les autres terrains dedans pour faire plus des édifices commerciaux de bureaux. Principalement, c'est des compagnies en technologie qui cherchent à s'implanter ou en cinéma, parce qu'ils cherchent des espaces intéressants. Donc, on
3415 a certains anciens immeubles qu'on est en train de convertir en bureaux, et cetera.

 Donc, au bout de ce point qui arrive, on a créé déjà une rue pour donner accès pour les camions lourds qui rentrent dans nos zones. Parce que par exemple, nos sheds ont servi pour la fabrication ou l'entreposage de certaines pièces pour le pont Champlain pendant la construction.
3420 Donc, on a créé une pièce d'entrée, mais par exemple, si j'essaie sur mon vélo de rentrer par-là, c'est dangereux et ce n'était pas conçu pour être une vraie connexion. Ça prend une réflexion comment faire un passage pour lier ce quartier qui est là, avec le nouveau quartier en développement et pas laisser les tracks comme division.

3425 Je sais, ça se fait ailleurs. On peut faire un pont. Ça peut être un passage souterrain, ça peut être plusieurs connections. On peut croiser les tracks à train, c'est pas impossible, on fait partout. Mais je crois que c'est important de faire une réflexion à la Ville, dans l'aménagement où sont les meilleures places pour faire ces connexions, pour s'assurer que la nouvelle zone à

3430 développer est branchée à l'ancien quartier puis aussi tout ça, puis on amène aussi, nous on travaille ce site depuis 10 ans d'engagement avec différentes phases de redéveloppement puis la partie résidentielle commence bientôt.

Est-ce que c'est clair?

3435 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Je vois très bien, oui.

3440 **M. DAVID HANNA, commissaire :**

3445 Peut-être petite question connexe. Justement votre passage que vous montrez là, c'est un vœu qui remonte très, très, très loin, compte tenu des multiples barrières ferroviaires et tout, vous avez la ligne principale transcontinentale du CN. Ensuite vous avez la ligne Via sur le talus à côté. Ensuite, dès que vous débarquez de là, vous avez la rue Bridge immédiatement, comme trois barrières subséquentes et très étroites contenant un trafic énorme.

3450 Est-ce que vous avez une stratégie vis-à-vis, parce que ce n'est pas vous qui allez faire ce contact. Est-ce que vous avez un projet en main avec la Ville, avec, je ne sais pas, le CN, pour assurer ce passage tellement souhaité?

M. CHRISTOPHER SWEETNAM HOLMES :

3455 Non. Parce qu'à date, sans le redéveloppement du quartier à l'est, c'est un peu inutile. Parce que si ça reste industriel, il n'y a pas de raison. Mais dès qu'on amène des résidences, des commerces, là c'est la raison pour, la clé pour déclencher.

Mais avec la façon que c'est aménagé un tunnel piétonnier ou transport actif, vélo, piéton dans un endroit qui est approprié, peut bien fonctionner. Déjà dans un autre secteur en développement avec la Ville on a planifié déjà un parc linéaire, un type de parc linéaire sur le

3460 long des tracks avec une grosse butte de terre pour bloquer le son des trains. Donc, on peut
imaginer, on continue quelque chose, un passage piétonnier qui actuellement est branché ou
connecté au nouveau secteur, puis un tunnel sous les tracks, ça se fait facilement. Toujours
autre exemple dans le Sud-Ouest, des tunnels qui croisent des tunnels piétonniers. Si jamais la
Ville pense que ça se justifie, ça peut être un branchement aussi pour véhicule. Je crois
l'important c'est de connecter les résidents entre ces deux secteurs. Parce qu'il y a un manque,
3465 par exemple, de développement commerce au détail, commerce de proximité dans le secteur,
y'en n'a pas beaucoup.

Donc, sûrement il y a une opportunité de mettre plus de commerces de proximité dans la
nouvelle aire en développement. Donc, c'est, les gens qui vont habiter l'autre côté vont avoir, si
on ne planifie pas, on va avoir la situation dans certains autres quartiers où les gens font des
3470 croisements sauvages qui sont très dangereux, si ce n'est pas bien planifié ces ponts de liaison.

Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :

3475 Une petite question. À quelques moments dans votre document vous parlez de la
nouvelle économie et vous dites que bon, de votre point de vue, l'industriel lourd n'a pas sa place
dans la nouvelle économie.

Alors, dans le secteur qui nous occupe donc, là où vous possédez des terrains, qu'est-ce
qu'il y a comme industries lourdes que vous verriez déplacer, parce que vous dites que la place
est plus dans les banlieues?
3480

M. CHRISTOPHER SWEETNAM HOLMES :

3485 Mais on n'a peu actuellement d'industries lourdes qui restent. Beaucoup des grandes
surfaces qui restent dans le secteur sont utilisées par les autres fins commerciales, mais très peu
de vraies industries lourdes qui restent dans le secteur. On voit certaines zones où ils stockent,
par exemple, des conteneurs de transport qui sont stockés, mais très peu d'illustrés. On a un peu
dans les quais qui sont liés aux activités du port, parce que déjà le port planifie que ça va

3490 disparaître avec le temps et déjà fait des intérêts. Et puis ces usages sont comme des *legacy*
historiques, ils sont là parce que les infrastructures sont déjà là, mais au moment que la densité
permise par la Ville permet une densité intéressante, il ne va plus être intéressant de rester en
industriel. Et calcul simple, le moment que j'ai une densité raisonnable avec l'usage mixte en
résidentiel, commercial, la valeur actuelle est tellement basse pour ces entreprises, que je peux
les enlever puis mettre quelque chose de nouveau. Et puis c'est la même chose dans tous les
3495 secteurs de requalifications. Qu'est-ce qui limite le redéveloppement? C'est que le zonage actuel
limite l'usage, les densités, les hauteurs. Au moment que j'enlève cette restriction au niveau de
l'usage, densité, hauteur et ses handicaps, tous ces propriétaires vont vouloir redévelopper avec
d'autres usages. Il n'est pas logique économiquement, parce que c'est déjà contraignant d'être
là. Ce n'est pas la meilleure place, beaucoup de trafic, circulation de gros camions, c'est pas
3500 facile. Ce n'est pas la meilleure place d'être avec des gros camions dans les rues actuelles.

Donc, on est situé là parce que ce n'est pas cher. C'est la seule raison que des
compagnies sont situés là actuellement.

3505 **Mme FRANCINE SIMARD, commissaire :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3510 Merci beaucoup, Monsieur, de votre présentation. J'inviterais maintenant, monsieur
Matthew Ross, s'il vous plaît. Bonjour, Monsieur Ross.

M. MATTHEW ROSS :

3515 Bonjour.

LA PRÉSIDENTE :