

300 être mieux desservie par le transport collectif entre autres. Et nous, nos préoccupations aussi, bien je pense à une, c'est l'accessibilité financière aussi au transport collectif. C'est sûr que le coût peut être un obstacle à se déplacer, à se rendre, à avoir un emploi, et cetera. Donc, ça aussi que ça soit accessible financièrement, physiquement.

LA PRÉSIDENTE :

305 O.K. Merci beaucoup. Donc, c'est bon, vous avez d'autres questions? Alors, merci beaucoup.

Nous allons accueillir maintenant Maxime Brisebois et Christian Ducharme.

310 **M. CHRISTIAN DUCHARME :**

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

315 Bonsoir.

M. CHRISTIAN DUCHARME :

320 Je me présente donc, Christian Ducharme, architecte paysagiste associé chez...

LA PRÉSIDENTE :

325 Ah oui, il faut parler vraiment dans le micro.

M. CHRISTIAN DUCHARME :

330 On va vraiment parler proche. Donc, je me présente, Christian Ducharme, architecte
paysagiste associé à la firme Projet Paysage. Et mon collègue Maxime Brisebois, aussi associé
à la firme Projet Paysage.

335 Le but de notre participation ce soir c'est de vous faire falloir un peu les points. On
travaille avec la corporation Proment depuis 2008, en fait, sur la planification de la Pointe-Nord.
Et il faut comprendre que la Pointe-Nord comme telle, c'est un peu une expérience nouvelle,
d'une certaine façon, où l'environnement verdoyant de l'Île-des-Soeurs rencontre une densité
plus grande, de façon à offrir à la fois la qualité de vie propre à l'Île-des-Soeurs et aussi tous les
340 avantages d'une densification urbaine. Donc, de fusionner ces deux aspects-là à l'intérieur d'un
même projet.

On aimerait passer rapidement à travers les principes qui nous ont menés tout au long
de la démarche avec les gens de Proment pour un peu voir... il y a beaucoup de points de la
vision qui est menée par le PPU qui est tout à fait compatible, à notre avis, avec la démarche sur
345 laquelle on travaille depuis maintenant 11 ans. Il y en a d'autres qui posent un peu plus de
problèmes, puis on aimerait voir un peu, discuter avec vous de quelle façon ça peut poser
problème.

Il faut comprendre dès le départ la volonté de Proment de faire de la Pointe-Nord un
350 projet, le premier projet de certification LEED ND au Canada. LEED ND c'est un projet qui est,
c'est une certification qui ne s'applique pas nécessairement au bâtiment comme tel, mais à la
planification. Donc, ces principes-là ont vraiment été inscrits, si je peux dire, dans l'ADN de la
Pointe-Nord depuis le tout début. Ce que ça vise finalement, ça vise une planification basée sur
les meilleures pratiques d'une ville urbanisme, une planification plus sensible, intelligente, mais
355 qui vise aussi à créer une communauté vivante, et non pas simplement des ensembles
immobiliers, mais véritablement ça vise la création d'une communauté basée sur la mixité, mixité
de commerces, typologie d'habitations, travail. C'est vraiment basé... Dans le fond c'est revenir à

des principes de planification des villes qu'on a peut-être un peu perdus de vue avec le développement des banlieues.

360

Comme je vous dis, le point de départ c'est effectivement la jonction, sa localisation privilégiée à la jonction, disons, de l'autoroute, de l'autoroute Bonaventure et de la 15, en font vraiment l'endroit privilégié pour un projet LEED ND.

365

Les trois principes qui ont été mis, véritablement qui ont été mis de l'avant. Le premier bon, c'est de bénéficier effectivement de sa localisation. Ensuite, de créer un axe central, l'avenue de la Pointe-Nord qui devient un peu comme le coeur du quartier et c'est là où les activités, disons de type plus commercial, social, communautaire, la vie de quartier a été comme planifiée pour apparaître à cet endroit-là.

370

On peut peut-être passer en revue les principes d'aménagement puis voir en quoi, là on va tomber dans quelque chose de peut-être un peu plus concret, voir de quelle façon le PPU peut s'éloigner ou pas des principes qui ont été mis de l'avant.

375

M. MAXIME BRISEBOIS :

Donc, il y a plusieurs principes d'aménagement qui se sont imposés lors de la planification du plan d'ensemble pour le quartier de la Pointe-Nord, pour vraiment le saisir dans sa globalité. Il y a la trame urbaine, l'architecture. Ils viennent vraiment tirer parti des milieux naturels, puis dans le fond, dans laquelle elle s'implante, puis ça va nous permettre de vraiment tisser un milieu urbain qui va être interconnecté avec les différents aménagements paysagers puis montrer une continuité avec ces espaces-là.

380

Les trames de rue, l'orientation des bâtiments, tout ça a été fait, que ça soit dans le fond d'est en ouest ou nord au sud, pour vraiment optimiser puis mettre en valeur les différentes vues qu'on peut avoir vers le fleuve, le centre-ville de Montréal, vers la Rive-Sud, la Montérégie. Puis tout ça en fait, vient s'insérer comme Christian l'a dit, au niveau d'un axe structurant majeur qui

385

390 est le chemin de la Pointe-Nord. C'est un axe qui est dynamique, qui est animé, qui vient
vraiment dans le prolongement ensuite de son axe commercial avec une place publique où on
retrouve des festivals, des animations, des petits spectacles de quartier. L'hiver on a la patinoire
du parc de l'Esplanade. Donc, vraiment on a des espaces, des aménagements publics tout au
long de l'année sur quatre saisons, qui viennent vraiment permettre la création d'une véritable vie
de quartier, puis une certaine qualité de vie aussi.

395 **M. CHRISTIAN DUCHARME :**

Puis ça, ça a été rendu possible en bonne partie aussi du fait de la collaboration du
promoteur avec l'arrondissement. C'est vraiment un travail conjoint qui a été fait de la part de
l'arrondissement et du promoteur pour vraiment faire en sorte de combiner les efforts à la fois du
400 privé et du public.

M. MAXIME BRISEBOIS :

405 Connecter avec le chemin de la Pointe-Nord. Bon, la rue Jacques-le Ber qui a
résolument un caractère beaucoup plus urbain avec une typologie, une première typologie de
bâtiments à mi-hauteur, donc qui sont vraiment un écho puis une réponse au Quartier des
affaires, le campus Bell. Donc, vraiment un quartier beaucoup plus, vraiment une échelle
beaucoup plus urbaine.

410 Ensuite, au fur et à mesure qu'on pénètre dans le quartier puis qu'on arrive au coeur, on
a le chemin de la Retonde avec une échelle beaucoup plus humaine, avec une deuxième
typologie qui est, les maisons de ville, puis une dimension de rue beaucoup plus étroite.

415 Et on arrive ensuite, dans le fond avec une troisième typologie donc qui nous permet une
certaine densité dans le site, des tours. Donc, une densité beaucoup plus verticale qui permet de
libérer au sol des espaces verts. Et dans le fond, créer véritablement un vrai parc urbain en
bordure du fleuve Saint-Laurent. Donc, vraiment c'est une succession d'espaces publics au

niveau de la piste cyclable, mais les jardins et les cours intérieures des différentes tours, l'espace vert qui est au sol, bien nous permet de venir créer une interface beaucoup plus grande.

420

Donc, ce réseau-là permet d'être connecté avec le milieu urbain. Puis le réseau vert dans le fond, cycliste, piéton. Ensuite je vous parlais bon, des jardins, comme on disait, au niveau des espaces publics, privés, vraiment c'est de travailler un ensemble qui crée vraiment un parc, qui est très généreux en milieu urbain.

425

Et on arrive en fait, au seuil d'entrée, puis là, ça a vraiment une connexion liée avec le PPU, au niveau du boulevard René-Lévesque. C'est vraiment l'opportunité en fait de venir créer une réelle porte d'entrée à l'image de l'Île-des-Soeurs, mais aussi du quartier de la Pointe-Nord. Donc, une entrée verdoyante qui va permettre aussi d'atténuer dans le fond l'impact de la base, du bon Samuel-de-Champlain qui nous amène vers le pont.

430

Donc, comme Christian le disait, en adéquation avec les objectifs du PPU, mais assurer une connexion avec le quartier puis la nouvelle station REM, c'est vraiment des éléments qu'on a intégrés au plan directeur actuel, qui sont vraiment en accord;

435

- Mettre en œuvre une densification en relation avec l'arrivée du quartier, du REM puis en fait, le TOD que ça devient;

- Puis une mise en valeur aussi des parcours riverains et des liens actifs. C'est déjà quelque chose qui est intégré au plan d'ensemble puis qui se poursuit;

440

- Une mise en valeur des percées visuelles sur le paysage. On en a déjà parlé;

- Et valoriser aussi les espaces sous le pont Samuel-de-Champlain.

M. CHRISTIAN DUCHARME :

445

Donc, tout ça, c'est véritablement des enjeux totalement en accord. Par contre, au niveau du PPU, il y a des éléments qui nous apparaissent un peu comme des opportunités manquées, qui sont, en fait la traduction de la volonté du PPU de favoriser une densification, mais au niveau

450 horizontal plutôt qu'au niveau vertical. Ce qui fait qu'il y a une volonté de densification. On augmente le COS, le coefficient d'occupation au sol dans le PPU, mais d'une certaine façon en limitant la hauteur, ce qui arrive c'est qu'on arrive avec beaucoup plus d'espace construit et une quantité d'espace vert peut-être moins intéressante.

455 On va passer rapidement. Le premier élément qui est frappant c'est le fait qu'on augmente cette densité-là au niveau horizontal, fait en sorte que l'espace qu'on voyait au départ comme une porte d'entrée de la Pointe-Nord avec un parc linéaire qui comportait lui une piste cyclable, qui menait au fleuve, disons, à la piste cyclable du fleuve. Là, à ce moment-là l'espace disparaît et on se retrouve avec un espace qui est beaucoup moins convaincant puis qui est très, très, très minéral, très urbain, très architecturé comme arrivée.

460 On peut voir rapidement à gauche, on a disons une simulation très schématique de ce que ça donne, de ce que ça donnait au départ au niveau du plan d'ensemble, au niveau du parc linéaire comme je vous dis, en bordure de René-Lévesque, versus la proposition. Je comprends que c'est une proposition qui est très préliminaire, mais inévitablement en densifiant le niveau horizontal on perd de l'espace quelque part, puis on croit que un des grands perdants c'est celui-là.

470 De la même façon, le coeur de l'îlot, lui on sent la volonté de la Ville de faire un lien vers le fleuve, mais le coeur de l'îlot lui, est rendu à l'automobile, parce qu'il reste beaucoup moins d'espace à aménager et le rond-point qu'on voit qui est formé, inévitablement lui il vient desservir les bâtiments qui sont là. On comprend très bien qu'il reste peu d'espace pour les desservir. Donc, le coeur de l'îlot lui, est dédié à l'automobile.

475 On parlait tantôt des vues nord-sud. À ce moment-là, la vue nord, la vue sud plutôt se retrouverait complètement bouchée et aboutirait sur un axe sur le bâtiment qui borde René-Lévesque. Ce qui nous apparaît comme un peu contradictoire avec le plan d'ensemble lui-même, qui est très, très, très ouvert vers le paysage environnant et les espaces verts.

480 Et finalement bien, évidemment le point le plus important c'est de faire en sorte que, selon la vision du PPU, à notre avis, c'est un avis, va entraîner une diminution de la quantité d'espace vert, parce qu'inévitablement comme on veut augmenter la densification et qu'on choisit de le faire de façon non pas de façon verticale, mais moindre. À ce moment-là, ce qui arrive c'est qu'il va y avoir une rupture, à notre avis, au niveau de la trame urbaine de la Pointe-Nord comme telle puis on va arriver avec une texture un peu autre pour cette partie, la partie sud, disons, de la Pointe-Nord.

485 **LA PRÉSIDENTE :**

490 Merci beaucoup. Alors, je profite d'avoir devant moi des spécialistes de ces plans. Selon vous, selon votre analyse à vous, est-ce qu'il y a quand même des points positifs à aller vers un immeuble de mi-hauteur. Est-ce qu'en urbanisme il y a des débats entre les grandes tours et les mi-hauteurs, selon votre analyse, qu'est-ce qui pourrait justifier un immeuble de mi-hauteur?

M. CHRISTIAN DUCHARME :

495 Là, encore une fois...

LA PRÉSIDENTE :

500 Votre avis de spécialiste.

M. CHRISTIAN DUCHARME :

505 Oui. Quand on regarde l'empreinte au sol du bâtiment en L qu'on voit au sud. Donc, on peut imaginer un bâtiment avec des très, très longs corridors et des unités réparties de part et d'autre. Et personnellement, je ne suis pas certain que ça, ça favorise une plus grande sociabilisation. J'ai l'impression que dans la réalité, quand on demeure, mettons sur un étage sur

lequel on a huit voisins, je pense qu'on a plus de chance d'entretenir des bonnes relations que de sur un étage où on a 50 voisins alignés comme dans un train.

510 Le problème principal qu'on a c'est qu'en bordure de René-Lévesque, on va se trouver à favoriser une typologie qui va créer une qualité de vie, à notre avis, moindre. Parce qu'on va créer un immense bâtiment qui va faire face au pont Samuel-de-Champlain, puis c'est quelque chose qui n'était pas voulu au départ. C'était le genre de condition qui nous, nous apparait, qui n'est pas à la hauteur de la vision originale de la Pointe-Nord.

515

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

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

Le plan directeur, est-ce que je me trompe si ça date de 2010, environ?

M. CHRISTIAN DUCHARME :

525

Pour être honnête, le plan directeur évolue constamment.

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

530

D'accord.

M. CHRISTIAN DUCHARME :

535

Mais le plan directeur original, monsieur Gewurz pourrait en parler, mais on parle un peu plus tôt que ça, parce qu'il y a quand même eu beaucoup de personnes qui ont été consultées

aux États-Unis, au Canada, des spécialistes très, très reconnus. Mais il a continué d'évoluer puis il continue encore d'évoluer.

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

540

D'accord.

M. CHRISTIAN DUCHARME :

545

Mais disons que la base, les principes qu'on vous a parlés, existent depuis le début puis ils sont maintenus depuis le début. C'est dans le fin détail que ça se modifie.

M. MAXIME BRISEBOIS :

550

Depuis 2008.

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

555

2008, d'accord. Merci.

M. MAXIME BRISEBOIS :

2008, oui.

560

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

565

Merci. Avec les enjeux qu'on connaît au niveau du PPU, à ce moment-là, comment, vous dites il faut le réactualiser assez souvent le plan directeur. Comment vous voyez ça dans ce secteur-là, le secteur particulier qui vous touche, l'entrée de ville et tout ça. Qu'est-ce que vous allez promouvoir?

M. CHRISTIAN DUCHARME :

570 Bien, c'est-à-dire l'entrée de ville, dans le fond, l'entrée de la Pointe-Nord, déjà avec la situation qu'on connaissait avec l'ancien pont Champlain, il y avait une rupture avec le fait de passer sous le pont, amenait comme une espèce de rupture puis de sentiment d'inconfort.

575 Évidemment, le nouveau pont n'a pas vraiment réglé la question. Par contre, on est vraiment heureux de voir qu'il y a une vision dans le PPU d'aménager ces espaces-là et d'en faire des espaces qui maintenant, de toute façon il y a une tendance dans plusieurs grandes villes d'aménager ce type d'espace là. Il n'y a pas de raison à l'Île-des-Soeurs, vous mentionniez tantôt la possibilité de skate-board, des choses comme ça. Il n'y a pas de raison de ne pas aménager des équipements dans ces espaces-là. C'est quelque chose qui maintenant est possible, qui était impensable il y a peut-être 10 ans, mais maintenant ce n'est plus le cas.

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

Donc, de favoriser un peu plus d'espaces publics dans ce secteur-là aussi?

M. CHRISTIAN DUCHARME :

585

Bien oui. On peut penser à des espaces publics, oui.

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

590 J'ai une petite sous-question. Parce que je regardais dans le plan directeur de 2008, toute la partie archéologique. Est-ce que là vous commencez à en tenir compte dans vos propos?

595

M. CHRISTIAN DUCHARME :

600 En fait, la partie archéologique a toujours fait partie du plan d'ensemble. Le seul problème c'est que la partie archéologique que nous on considérait, la maison Jacques-le Ber et tout, les vestiges qui ont été découverts, se retrouvent sous l'actuel pont Samuel-de-Champlain. Donc, la célébration de la réalité archéologique nous apparaît un peu en porte à faux d'une certaine façon, quoique ça a toujours été, il y a toujours eu une volonté de l'incorporer.

605 Maintenant, c'est sûr qu'il y a des questions nouvelles qui se posent, le fait de le déplacer dans un endroit qui laisse entendre que c'était là, mais qu'en fait ce n'est plus là. Comment on se positionne par rapport à ça, il y a des archéologues purs et durs qui vont dire que c'est impensable de faire ce genre de chose là. Il y a d'autres personnes qui vont dire que non, ce n'est pas ça qui est important, c'est de comprendre pourquoi il y a eu une implantation à cet endroit-là du fleuve. Puis ça, je pense que c'est encore pertinent, oui.

610

LA PRÉSIDENTE :

615 Je voulais juste revenir, juste sur une petite chose. Vous avez mentionné que le LEED ND bon, c'est très bien. Il y a beaucoup de mixité, une communauté. À l'heure actuelle dans ce qui est là déjà, est-ce qu'il y a un peu de mixité sociale?

M. CHRISTIAN DUCHARME :

620 Bien, c'est-à-dire qu'étant donné qu'il y a des typologies fortes variées, il y a des unités de dimensions forts différentes. On parlait des maisons de ville, il y a des bâtiments qui sont plus orientés, mettons vers des clientèles plus jeunes professionnelles, alors que d'autres sont plus orientés vers des personnes d'âges plus élevés. On peut parler dans ce sens-là d'une diversité sociale. Si on parle de diversité sociale dans le sens de la présentation précédente, on n'est pas là.

625

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Est-ce que vous avez d'autres questions?

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

Moi j'en aurais une petite dernière. Je viens de réfléchir à quelque chose. Au niveau des interconnexions, la piste cyclable et tout ça, autant dans le plan original que où est-ce qu'on s'en va dans l'évolution, est-ce que vous avez songé au raccordement qui se fait?

635

M. CHRISTIAN DUCHARME :

On parle ici des pistes cyclables, des sentiers piétonniers?

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

Oui, c'est ça.

M. CHRISTIAN DUCHARME :

645

Oui. Bien, le fait de perdre un peu l'occasion d'aménager le boulevard René-Lévesque véritablement comme un lien vert, comme ailleurs dans la Pointe-Nord, nous semble une perte. L'autre élément qui nous semble un peu questionnable c'est la volonté peut-être d'avoir du commerce en bordure de René-Lévesque. On a vu ça dans le PPU.

650

Il faut comprendre que pour un développeur immobilier, le commerce est un élément à la fois très stimulant, très positif, mais c'est le plus dur à implanter. C'est une réalité qui est un peu implacable. Et à notre avis, la concentrer sur le chemin de la Pointe-Nord c'est le choix le plus judicieux, d'aller développer en bordure de René-Lévesque d'autres commerces qui vont offrir une offre différente, ça nous apparaît comme un peu contre-intuitif.

655

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Alors, maintenant nous allons entendre monsieur Gewurz et monsieur Louis Papineau.

660

M. ILAN GEWURZ :

Bonsoir. Je suis Ian Gewurz, Louis Papineau pour la corporation Proment. On va vous parler du quartier Pointe-Nord encore. Transformer ce site à un quartier vibrant où les gens veulent vivre n'était pas évident, spécialement comparé à la pointe sud avec la forêt et la tranquillité. Donc, on a consulté, on a fait des recherches et on a trouvé des meilleurs urbanistes en Amérique du Nord à Vancouver, à Boston et à San Francisco pour nous guider sur le développement du plan d'ensemble original. Et après ça on a travaillé avec des architectes, des architectes de paysage montréalais pour assurer que le plan va réfléchir des valeurs montréalaises et québécoises. Et on a développé huit principes qui ont guidé le développement du début.

665

670

On a voulu créer un quartier avec une rue commerciale qui privilégie les commerces locaux et de proximité pour distinguer de l'autre côté de l'Île-des-Soeurs avec des parcs riverains et des espaces verts pour marier avec le champêtre de l'Île-des-Soeurs, tous basés sur le développement durable. On a été un des premiers LEED ND au Canada. Et garder des percées visuelles vers le fleuve et le centre-ville et accès au fleuve, avec une communauté complète, avec des différents types d'habitations, une communauté piétonne qui privilégie le transport en commun, transport actif, une architecture intégrée avec une échelle humaine, une intégration avec le campus Bell qui était au bord de la rue.

675

680

On a signé deux protocoles avec la Ville de Montréal et l'arrondissement de Verdun, des contrats légaux et un guide d'aménagement qui sont adoptés par le Conseil municipal qui a adopté le principe du plan d'ensemble et les principes de développement dans le règlement du zonage.

685