

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

Moi j'en ai une petite. Le pont service dans quel secteur ça serait implanté?

540

M. CLAUDE GIGUÈRE :

Le pont de service c'est, en réalité il est ici. C'est entre la rue Galt et la rue Marguerite-Bourgeois. C'est clair que c'est prévu. Il y a tous les espaces, les empattements sont déjà là. C'est là où la rivière est le plus court. C'est certain qu'il y aura une opposition un peu à ça. Il y a des gens qui aiment continuer à *guetteriser* l'Île-des-Soeurs. Ce n'est pas ma vision à moi, mais en réalité, c'est là que ça a le plus de sens. Le métro est juste à côté, la plage, l'auditorium, l'hôpital.

545

550

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

555

Merci beaucoup. Alors, maintenant est-ce que monsieur Pierre St-Cyr est avec nous?

M. PIERRE ST-CYR :

560

Vous m'entendez bien? Madame la présidente, bonsoir, Madame la commissaire, Monsieur le commissaire, bonsoir. Merci pour nous donner le temps de faire une présentation qui incidemment, comme les deux présentations précédentes, alors j'ai préparé un PowerPoint. On va vous le laisser. Ça va vous faciliter la vie. Surtout qu'on est rendu en neuvième manche. Alors, deuxième commentaire, je vais essayer d'adresser, pardon d'exprimer des choses du mémoire, mais qui n'ont pas été dites. Parce qu'il y a beaucoup de choses que vous avez entendues depuis trois jours. Donc, vous faciliter la vie.

565

570 Alors, je me présente, Pierre St-Cyr, urbaniste, œuvrant depuis près de quatre
décennies. J'ai eu le plaisir de travailler dans des administrations publiques, dont la Ville de
Montréal, parapublique, cabinet-conseil, propriétaire foncier, institution. S'il y a des urbanistes qui
sont plus en planification, bien en fait, moi je suis un urbaniste de mise en oeuvre, mais surtout
un urbaniste de redéveloppement. Et surtout j'ai eu le plaisir de faire des partenariats en matière
de redéveloppement, notamment les usines Angus dans Rosemont, et plus récemment en
partenariat avec la Ville de Montréal comme représentant de l'Université de Montréal, la mise en
œuvre du campus MIL.

575 J'ai habité l'Île-des-Soeurs pendant 15 ans et je précise que c'est ma vie professionnelle
depuis 17 ans m'a appelée à fréquenter l'Office de consultation publique.

580 Alors, le constat. C'est que les objectifs du PPU sont particulièrement clairs : optimiser
l'aménagement, mieux planifier le développement, accroître la mobilité durable en fonction de
l'arrivée de la station du REM. Bon, ce qui est un peu faible, ce qui est très faible, c'est le volet
mise en oeuvre sur 25 ans, qui est escamoté.

585 Puis on présume que si la Ville de Montréal donne le mandat à l'Office de consultation de
regarder le projet de PPU bien, c'est probablement parce que justement la Ville veut entendre
parler de mise en oeuvre. Ce que le PPU ne mentionne pas. Et quand le PPU parle de
redéveloppement, bien alors, c'est uniquement par voie de cadre réglementaire. On précise et
c'est très clair, que la ville n'a pas de foncier, mais évoque le droit de préemption.

590 J'ouvre et je referme très rapidement la parenthèse. Le droit de préemption c'est un outil
extrêmement intéressant dont l'administration s'est dotée récemment. Par contre, dans les cas
d'opération de PPU où on intervient sur le zonage, où on intervient sur le zonage avec des
incidences à la baisse sur des valeurs de propriété. Mais ça a été dit précédemment, user du
droit de préemption dans ce contexte-là, c'est ce qu'un tribunal pourra appeler de l'expropriation
595 déguisée.

600 Alors ça, il faudrait faire extrêmement attention à ça. Puis deuxièmement, ce que ça envoie aussi comme signal aux développeurs, bien c'est une attitude un peu de, peut-être de confrontation. Chose certaine, c'est dire : bien écoutez, nous on veut intervenir si dans le fond le développement ne se fait pas comme on le voudrait.

605 Un autre constat qui est extrêmement important. Le citoyen avant moi en a parlé. Bon, l'hypothèse de travail eu égard à la place de la voiture est totalement erronée. J'en ai pour preuve la société a décidé de construire le nouveau pont Samuel-de-Champlain pour faire passer 50 millions de véhicules par an. Ça, grosso modo c'est un million de véhicules par semaine. Puis quand on dit véhicule ça, c'est des voitures puis c'est des camions.

610 J'ai mis le chiffre 2,15 milliards, je l'ai mis en chiffres arabes, pour montrer l'ampleur de la chose, puis aussi mentionner que tout ça et c'est un pont qui a une durée de vie de 125 ans. Donc, si la société investie autant d'argent pour une période aussi longue, c'est qu'on doit présumer que l'automobile a sa place pour encore longtemps dans nos villes. Et puis si on veut s'attaquer à la place de l'automobile pour des questions d'environnement, bien à ce moment-là, les sociétés qui fabriquent des voitures - monsieur Gravel pourrait expliquer ça pas mal mieux que moi, pourrait venir nous parler de voitures hybrides et de voitures électriques. Puis encore, il y a tout le phénomène d'économie circulaire qui est liée en partie à l'environnement, c'est dire : bien écoutez, aujourd'hui peut-être qu'on n'a même plus besoin de s'acheter une voiture parce qu'on peut avoir un Communauto, un Cart2go.

620 Alors, si on veut faire disparaître la voiture pour des questions environnementales, les deux trucs en acier sur des pneus en caoutchouc qui sont moins pollués, bien ça demeure quand même des choses qui ont besoin d'espaces de stationnement et d'espaces de circulation. Donc, ce n'est pas demain qu'on va faire disparaître la voiture, sauf qu'évidemment comme urbaniste je dois dire que l'arrivée de la station du REM bien peut avoir une incidence extrêmement intéressante sur les parts modales, notamment dans le cas du développement d'un TOD.

625

630 La barrière de l'autoroute 15. Alors, on en a beaucoup parlé. Ce que je veux amener à la discussion ici, c'est qu'au nord de cette barrière on fait du développement et au sud de la barrière on fait du redéveloppement, sans préjudice à tout le travail que Proment fait depuis des années au nord. Développer, bien ça veut dire prendre un terrain qui est vierge, sur lequel on amène des services, sur lequel on négocie avec l'administration un plan d'aménagement. On définit des produits, on les construit puis on les met en vente.

635 Redévelopper, bien c'est ce que j'appellerais faire de la chirurgie, c'est-à-dire qu'on reconstruit, on démolit des bâtiments, on reconstruit des bâtiments. Est-ce que ça veut vouloir dire du redéveloppement urbain, c'est qu'on peut corriger des emprises de rue, on peut corriger le parcellaire et ça, ça demande un travail qui est complètement différent de l'opération de développement.

640 Donc, sur la Pointe-Nord, très rapidement, à peu près tout a été dit, c'est un développement exemplaire, LEED, aménagement de quartier. C'est un plan de match approuvé par l'arrondissement de Verdun. Donc, il y a le guide d'aménagement qui a été mentionné. Donc, il y a une entente légale. Il y a un contrat social avec les résidents. Ça, c'est extrêmement important, c'est-à-dire qu'on a un promoteur ici qui s'assoit avec ses acheteurs pour leur dire : «
645 écoutez, si vous achetez chez moi, normalement ce qui se fait dans trois, quatre, cinq ans, ça va ressembler à ça. Donc, votre investissement va être protégé puis votre qualité de vie, bien on pense qu'elle va être protégée parce que vous savez ce qui s'en vient. »

650 Il y a évidemment des actions, des ajustements à faire au niveau des accès nord de la station REM. Et puis je vais passer un commentaire. Je m'inscris tout à fait en faux avec la personne de Bell Canada qui est venue dire hier que les employés de Bell avaient des problèmes de stationnement, qu'ils avaient des appréhensions eu égard à... En fait, ce sont des gens qui utiliseraient uniquement la voiture. Bien, il faudrait dire à la personne de Bell qu'il y a 10 ans, Bell était au centre-ville et que le déménagement de Bell à l'Île-des-Soeurs a été un
655 traumatisme pour les employés de Bell. Alors, moi je vous garantis, je suis certain que les employés de Bell, eux, vont être des utilisateurs du REM, d'où l'importance de faire une

connexion exemplaire entre la station REM, de la portion nord du REM et évidemment le pôle d'emploi qui est Bell Canada.

660 Ceci étant dit, conséquemment la Pointe-Nord – puis pardonnez l'anglicisme, si on le traduirait : « If it ain't broke then don't fix it » Ce que ça veut dire, c'est que la Pointe-Nord on n'y touche pas. Ça n'a pas besoin d'être réparé.

665 Donc, recommandation 1 de 4, qui sont celles évidemment du mémoire. C'est de maintenir l'esprit de la planification de la Pointe-Nord; ajuster le projet de PPU pour optimiser la présence de la station du REM, puis tenir compte évidemment du contrat social à l'existant.

670 Bon, ce que cette carte illustre c'est quand même cinq portions de territoire qui ont fait l'objet de discussion particulière, mais celle sur laquelle je veux plus particulièrement parler, c'est les abords sud de la future station du REM. Alors, tout ce qu'on connaît de la station du REM actuellement ce sont ces deux illustrations qui viennent du site du REM. Elles ont été utilisées, en tout cas, celle de gauche, dans le projet de PPU.

675 Alors, ce qu'on voit ici, c'est assez difficile de comprendre ce que peut être la station du REM à l'Île-des-Sœurs. On reconnaît l'immeuble du 12 ou 14, Place du Commerce. On ne comprend pas très bien sur l'illustration que ça mène à une station de REM. Et sur l'illustration de droite qui est extrêmement générique, n'eut été du Photoshop qui nous montre, illustre ce qui est peut-être la place Ville-Marie et peut-être le 1000 de la Gauchetière. Bien, cette station-là pourrait être à peu près n'importe où dans le monde.

680 C'est extrêmement important quand on veut vendre un projet d'aménagement, bien de créer de l'émotion, susciter un intérêt, d'exprimer ce qu'on appelle le génie du lieu, de mettre du wow. Le wow, on ne l'a pas encore senti sur la station du REM, parce que personne ne l'a vue. J'ai cette image à gauche qui est le train léger d'Ottawa. Bon, si Montréal a depuis 52 ans un
685 métro, bien Ottawa, comme vous le savez, récemment a son train léger. Alors, cette perspective elle nous montre un endroit qui somme toute est particulièrement attrayant, c'est-à-dire on

690 comprend les quais du système léger. Ça pourrait être le REM. On comprend la perméabilité sous l'ouvrage d'art, sous la voie qui permet de passer d'un côté à l'autre, on reconnaît, on voit un espace minéral qui est assez intéressant. On reconnaît des plantations. On voit à gauche, peut-être un peu en vert fluo, un café.

695 Alors, on a ici une gare qui est un lieu de rendez-vous, qui est un lieu de destination, qui est un lieu où on se rencontre, qui est un lieu d'où on part, d'où on arrive. Alors ça, c'est une perspective qui est extrêmement attrayante, qu'on a malheureusement pas encore vue dans le cas qui nous concerne ici.

700 Puis là, je vais sortir rapidement de l'Île-des-Soeurs, oui, sortir rapidement de l'Île-des-Soeurs. Quand vient le temps de faire de la promotion de projet, par exemple il y a un promoteur à Montréal qui a lancé le projet de Quartier qui fait référence au génie du lieu. On voit en arrière le pont Jacques-Cartier. Alors là, on comprend très bien ce que les gens veulent faire.

705 Les abords sud de la station du REM, Madame la présidente, alors une connexion complexe entre la station puis le bâti actuel. Il faut traverser une voie de circulation, créer un passage. Les riverains ne sont pas des partenaires. Le développement est régi par un cadre réglementaire qui est rigide.

710 Bon, où est le promoteur CDPQ Infra? CDPQ Infra n'a versé aucun document à l'Office de consultation dans le cadre du présent projet, puis c'est particulier, parce que si le projet de PPU est articulé autour de l'arrivée de la station du REM, bien le promoteur du REM c'est CDPQ infra, c'est pas la Ville. Alors, il aurait été pertinent que CDPQ infra soit autour de la table pour répondre à des questions.

715 Élément extrêmement positif, parce que je veux être positif dans mon discours, c'est que, hier les propriétaires des parcelles au sud des bâtiments, au sud de ce qui deviendra les abords de la station, ont indiqué clairement à la commission qu'ils seraient intéressés d'étudier la

possibilité de redévelopper le cadre bâti SI, je le mets en majuscule, SI le cadre réglementaire permet de le faire de façon intéressante.

720 Bon, les abords sud de la station du REM, il y a un parcellaire qui est assez simple, si on
zoom in on voit bon, R évidemment c'est la station du REM. Les propriétaires concernés par le
redéveloppement sud, immédiat de la station, en fait ce n'est pas compliqué c'est trois entités, A,
B, C, et je le mentionne parce qu'il y a beaucoup de cas où on aurait des opérations de
redéveloppement à faire qui seraient extrêmement complexes de par la quantité de joueurs.
725 Alors qu'ici il y a seulement trois entités puis à la limite ça pourrait seulement être deux entités
avec qui on peut discuter ou on doit discuter.

730 Donc, recommandation 2. C'est de créer un groupe de travail formé des entités
gouvernementales qui sont impliquées dans le projet et qui s'assoit avec les propriétaires
riverains concernés dans le but de définir un plan d'ensemble qui s'inscrit dans les objectifs du
PPU.

735 Ça, c'est pas un travail qui est compliqué à faire. Ce que le collègue urbaniste Fortin a dit
tantôt, sur Wilderton, sur Côte-des-Neiges, est extrêmement intéressant. C'est-à-dire, dans les
cas de redéveloppement il y a des critères d'aménagement. L'urbaniste Maxime Ouellet,
l'urbaniste de la Ville qui a présenté le TOD, Maxime Ouellet? Bon. Alors, a fait un travail
extrêmement intéressant sur les balises d'aménagement et il maîtrise très bien ça, avoir des
objectifs d'aménagement du redéveloppement sont très, très clairs.

740 Donc, comme dans le cas de Wilderton, on assoit l'arrondissement, la ville centrale avec
les propriétaires. On parle des balises d'aménagement et on est capable de définir un projet qui
peut fonctionner.

745 Recommandation 3 de 4. Alors, confier à la Ville de Montréal la direction de ce groupe de
travail. Pourquoi la Ville? Bien, c'est très simple, puis je pourrais témoigner longtemps eu égard
par exemple au projet du campus MIL. Il y a des professionnels extrêmement aguerris en

réalisation de projet à la Ville de Montréal. Alors là, on est en planification. On pourrait passer le ballon aux gens de réalisation de projet pour évaluer la faisabilité technique et financière, et également mettre à contribution les professionnels de l'arrondissement de Verdun qui eux connaissent le territoire de l'Île, son ADN, puis les attentes des citoyens.

750

Dernière recommandation. C'est que les travaux du groupe de travail pourraient se dérouler sur une période maximale de trois mois. Je reviens toujours à l'exemple du collègue Fortin sur Wilderton. Je ne sais pas combien de temps ça a pris la négociation avec l'arrondissement, mais on pourrait se dire : on donne trois mois, assez rapidement, pour assoir l'arrondissement ville-centre avec ces trois entités-là que j'ai identifiées tout à l'heure. Définir un plan d'ensemble, donc des volumétries, des circulations comment on amène les gens à la station du REM, et par la suite on soumet le projet aux autorités.

755

L'urgence de la situation c'est que la station du REM doit ouvrir en 2021. On est en 2020 dans deux mois. Alors, on pense que ce travail-là d'aucune manière n'interfèrerait avec le rôle de la commission, c'est-à-dire si on commence à travailler, la commission doit déposer son rapport en début janvier. Alors, ce travail-là de débroussaillage pourrait être entrepris et par la suite compléter pour s'inscrire dans les recommandations de l'Office qui sont rendues publiques début de l'année prochaine, la mi-janvier.

760

765

Conclusion 1, 2, 3. L'arrivée du REM est une opportunité qui ne peut être ratée. Côté nord de l'autoroute, le plan de match a été approuvé. Alors, on n'y touche pas. Côté sud de l'autoroute, le cadre réglementaire rigide, puis s'il y a deux choses que j'aimerais que vous reteniez de ma longue présentation, mais ça, c'en est une, s'il vous plaît, oui. Alors, cadre réglementaire rigide est nullement garant d'aménagement de qualité, puis ce qui est prévisible c'est ça va mener à un statu quo que personne ne veut.

770

On peut passer à un stade d'échange avec l'administration municipale. Il y a une tension qui est visible avec l'administration et les promoteurs.

775

Et finalement, dernière chose qui est importante, le *fast track* évoqué par la Caisse, pour le projet de la Caisse, ne produit jamais de l'urbanisme de qualité. Tout peut faire en partenariat, Montréal fait des partenariats depuis 25 ans et de manière exemplaire. Merci.

780 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, merci beaucoup. C'est très complet et puis vous nous laissez votre présentation. Donc, on va avoir tout ça pour notre analyse. Alors, moi je n'ai pas de question, ça va aller, c'est bon?

785

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

Une petite question. Connexion entre le REM et vous avez parlé de Bell. Je voulais savoir votre opinion, parce que vous n'avez pas du tout parlé de l'axe vert qui est mentionné dans le plan d'aménagement qu'on propose dans le PPU. Est-ce que vous avez une opinion là-dessus?

790

M. PIERRE ST-CYR :

795

L'axe vert où sont les centres commerciaux?

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

C'est ça.

800

M. PIERRE ST-CYR :

Je ne voulais pas en parler parce que ça a été mentionné hier soir, je crois. Alors, cet axe vert, en arrière lot, de la fonction commerciale. Non. Je pense que ça ne s'inscrit pas dans la logique de l'ADN de l'Île-des-Soeurs, les connexions sont nord-sud, puis si on veut mener les

805

gens de la Pointe-Sud du coeur de l'Île vers la Pointe-Nord, bien il faut les amener dans un axe sud-nord et non pas dans un axe est-ouest.

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

810

Merci.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

815

C'est très clair.

M. PIERRE ST-CYR :

820

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup.

825

M. PIERRE ST-CYR :

Merci, bonne fin de soirée.

LA PRÉSIDENTE :

830

Merci. Alors, est-ce que monsieur Pierre Marcoux est avec nous?

835