

LA PRÉSIDENTE :

1360 Bonjour tout le monde encore une fois. On va reprendre. Je vous invite à prendre place ou continuer vos discussions à l'extérieur de la salle, c'est parfait. Alors donc, on va tout de suite recommencer avec monsieur Cazaban et madame Brochard.

Mme CERVANE BROCHARD :

1365 Bonjour! Merci de nous recevoir. Donc la raison de notre présence aujourd'hui, nous représentons donc Bell et son campus à l'Île-des-Sœurs. Donc première chose, le Campus de Bell à l'Île-des-Sœurs, c'est notre plus grand site en termes de nombre d'employés au Québec. Nous avons à peu près 3 600 employés dans ce campus, 2 000 places de stationnement qui sont souterraines. Donc on a bien deux tiers de la population du campus qui se rendent de
1370 manière quotidienne au campus en utilisant sa voiture.

Juste avant de commencer, laisser la parole à Olivier, je voudrais juste revenir sur un historique du campus et la raison de notre implantation sur l'Île-des-Sœurs.

1375 Donc, en 2008, quand le campus a été créé, la volonté de Bell était donc de centraliser tous nos services corporatifs en un seul lieu. Pourquoi nous nous sommes installés à l'Île-des-Sœurs? C'est que nous souhaitons avoir une proximité du centre-ville, cinq, dix minutes, une facilité d'accès, mais surtout sortir de la frénésie du centre-ville avec ses grandes tours. Nous voulions offrir un cadre de vie aux employés qui soit relaxant. Dans cette cité à l'époque de cité-jardin, l'idée était donc d'offrir des espaces verts, une vue sur le fleuve. En termes d'espaces
1380 verts, nous avons 130 000 pieds carrés qui sont offerts comme en jardin au centre du campus des trois bâtiments. Donc c'est vraiment dans cet état d'esprit que nous nous sommes installés dans cette partie de l'île.

1385 **M. OLIVIER LAURENT CAZABAN :**

1390 Bonjour! Donc c'est un petit peu sur ces principes-là, sur ces bases-là qu'on a regardé attentivement le projet de Programme particulier d'urbanisme. On s'est notamment attardé, on va dire, sur les éléments de vision, les éléments également, on va dire, de matérialisation physique du développement, notamment autour du campus, avec l'exercice qui a été fait de design urbain là où voit, on commence à dessiner certaines formes urbaines, et également donc, au niveau plus pragmatique donc de ce qui concerne les mises à niveau du Plan d'urbanisme et des règlements, donc règlement d'urbanisme de zonage local et règlement sur les PIIA.

1395 Donc, comme vient de le dire Cervane, on se retrouve dans une situation où lorsqu'on regarde le site – et puis on le voit ici sur l'image – on est quand même à proximité de Samuel-De Champlain et on comprend donc l'utilité en tant que telle de revoir la planification dans le secteur avec l'arrivée du REM. Mais tout ceci ne peut pas se faire, on va dire, de façon anarchique dans le sens où il y a un passif, il y a une réalité.

1400 Donc la vision qui a été développée il y a plusieurs années sur le territoire et notamment dans la partie nord, donc au nord de l'autoroute, et comme on l'a repris dans l'opinion qu'on vous a déposée, on avait quatre principaux éléments dont on voulait discuter et on s'attend à ce qu'ils soient matérialisés de façon plus formelle dans le projet de Programme particulier d'urbanisme.

1405 C'est tout d'abord donc l'idée de qualité de vie. On s'entend qu'actuellement, les usagers et la clientèle du campus peuvent profiter d'espaces assez intéressants. Et lorsqu'on regarde à nouveau donc l'image, les espaces, on est quand même sûr de la densité avec des bâtiments qui ont une certaine hauteur, mais on n'est pas au centre-ville, et c'est un petit peu ça le lien, je pense, qui a été déjà discuté par plusieurs intervenants auparavant, c'est qu'on n'est pas nécessairement au centre-ville, donc on n'est pas dans les mêmes échelles et la qualité de vie qu'on a présentement, il est important de la préserver. Notamment au niveau donc de tout ce qui est espace extérieur, au niveau de l'accessibilité et au niveau du design urbain au sens large.

1415 Lorsqu'on parle de design urbain, on rentre directement dans la catégorie donc de ce
qu'on appelle tout le *massing*, donc tout le développement immobilier qu'on s'attend à faire du
territoire. Dans ce qu'on a compris au niveau du projet de PPU, le campus, le secteur du campus
est subdivisé comme en deux portions : il y a une portion qu'on appelle un secteur établi, donc
1420 c'est là où il y a les bâtiments existants qui sont loués par Bell, et on a les espaces résiduels
donc sur lesquels on retrouve quelques rares stationnements, puisque la plupart sont en sous-
sol, et également des espaces, comme l'a expliqué Cervane. Il y a beaucoup d'aménagements
qui ont été faits, et on comprend que dans l'optique d'un redéveloppement, la partie qui est plus
au sud, donc coincée entre le rond-point et les bretelles d'autoroute, on souhaiterait les
développer et y faire intégrer des bâtiments à ces endroits-là.

1425 Lorsqu'on revient sur l'idée principale de conserver des vues, de privilégier
l'ensoleillement, d'éviter des corridors de vent, qui sont des idées exprimées notamment dans les
objectifs et critères de mise en opération qu'on souhaite développer dans le PIIA qui sera
appliqué, on se rend compte que les formes urbaines qui sont proposées ne sont pas forcément
1430 en adéquation avec ça.

 Donc, grossièrement, si on prend les bâtiments tels qu'ils sont proposés, et même si on
considère que c'est une vue assez figurative de ce que pourrait être le développement sur le
territoire, on comprend que les orientations, les objectifs qui sont inscrits dans le projet de
1435 programme particulier ne sont pas forcément, c'est ça, en adéquation avec ça. Si on parle donc
de toute la question donc d'utilisation des espaces, certains ont parlé d'aller chercher de la
hauteur pour pouvoir préserver des espaces autour des bâtiments, on se rend compte quand
même qu'autour du complexe, du campus actuel, on vient maximiser l'occupation de l'espace, ce
qui n'est pas nécessairement optimal pour le devenir à court, moyen et long termes du campus
1440 dans l'esprit en tout cas où il a été construit.

 Cette problématique-là, puis plusieurs également intervenants en ont déjà parlé, de venir
densifier dans le territoire, c'est aussi ramener beaucoup de personnes sur ce territoire. Comme
on l'a déjà peut-être entrevu également, on dit que par le principe d'intégrer une station du REM,

1445

on va systématiquement considérer que la majorité des déplacements vont se faire, non plus par l'automobile, mais par ce transport collectif structurant, on n'est pas au centre-ville et on est très pragmatique, on sait très bien que les gens vont continuer à utiliser l'automobile. Actuellement donc, je pense que la proportion, de mémoire...

1450

Mme CERVANE BROCHARD :

Deux tiers/ un tiers.

1455

M. OLIVIER LAURENT CAZABAN :

Oui, deux tiers donc qui utilisent l'automobile donc pour se rendre au bureau pour le campus. On s'entend que le REM, de la façon dont il a été conçu, puis c'est bien correct de cette façon-là, c'est que c'est un moyen de transport qui permet de relier de façon radioconcentrique les banlieues ou les territoires périurbains vers le centre-ville. Donc dans cette logique, on pourrait dire bien quelqu'un qui va venir s'établir sur l'Île-des-Sœurs à proximité de cet équipement de transport, il va oui, lui, certes, utiliser pas mal le train pour se rendre au centre-ville, s'il travaille au centre-ville, mais pour les usagers du campus, eux, on parle d'un cheminement inverse.

1460

1465

Si on commence à s'amuser à regarder un petit peu au niveau des statistiques, les trois quarts du temps, les personnes qui commencent d'être obligées d'utiliser deux ou trois modes de transport différents finissent par abandonner pour revenir à l'auto solo. Donc on est un petit peu dans ce paradigme, on va dire.

1470

Donc ça, c'est pour nous un enjeu très important, d'autant plus que la situation actuelle, donc si on parle juste de la circulation, donc le fait de venir rajouter des emplois, des résidents, et donc possiblement beaucoup plus d'automobiles, ça va saturer la situation qui est déjà...

1475 **Mme CERVANE BROCHARD :**

Le trafic est déjà très chargé aux alentours du campus, le matin et le soir, aux horaires de travail, on remarque déjà des embouteillages qui peuvent aller de dix à quinze minutes où nos employés sont confinés dans le stationnement en ligne pour essayer de sortir du campus le soir ou d'y entrer le matin. Donc on a déjà une situation en termes d'accès au campus.

1480

M. OLIVIER LAURENT CAZABAN :

Et si on prend la dernière idée sur laquelle on voulait cheminer, qui est plus la question au niveau de la sécurité des citoyens, et plus précisément dans ce cas-ci, des usagers et employés du campus, même si on imagine qu'une partie des employés vont utiliser le transport, le transport en commun, donc le REM, actuellement, dans la façon dont le secteur est planifié, disons on a une impatience sur comment est-ce que ça va se concrétiser en termes notamment de cheminement piéton.

1485

1490

On comprend un petit peu comment est-ce que ça va fonctionner directement autour de la gare, il y a quelques plans, quelques dessins qui sont proposés dans le projet de PPU, mais ensuite, tout ce qui va se faire vers les espaces périphériques, dont notamment le campus, on ne sait pas encore comment est-ce que ça va être réalisé. Puis, on comprend aussi qu'on est dans une logique d'accès au train, mais pas nécessairement de porosité nord-sud, dans le sens où habituellement les employés qui travaillent au campus, lorsqu'ils veulent aller dans des restaurants, lorsqu'ils veulent aller faire des courses, vont forcément utiliser l'automobile pour aller juste de l'autre côté.

1495

1500 **Mme CERVANE BROCHARD :**

Pour aller à la Place du Commerce. L'impact pour Bell, c'est quand même le recrutement et la rétention de nos employés. Je dirais que c'est quand même une grosse préoccupation pour nous, et en ce moment, les questions de transport sont vraiment au cœur des discussions de nos

1505

employés...

LA PRÉSIDENTE :

1510 Il faudrait être dans le micro.

Mme CERVANE BROCHARD :

1515 Oui. Les questions de transport sont vraiment dans les premières préoccupations pour nos employés qui viennent nous voir en nous demandant d'aller travailler dans des sites alternatifs, en fait. Chose qu'on ne peut pas forcément leur offrir. Donc, en ce moment, Bell fait face à des problèmes de recrutement et de rétention de nos employés, déjà à cause des problèmes actuels d'accès du campus. Puis les travaux de construction des condos qui sont en
1520 alentours beaucoup de frustrations, on reçoit beaucoup de plaintes. Et les sondages de satisfaction de nos employés sont en baisse.

M. OLIVIER LAURENT CAZABAN :

1525 Ça, ça faisait pas mal le tour.

LA PRÉSIDENTE :

1530 D'accord. Merci beaucoup. Alors, nous avons lu avec attention déjà vos positions. Moi, j'ai quelques petites questions pour clarifier seulement. Donc, selon vos analyses, l'arrivée du REM pour votre campus ne change pas grand-chose. Ce n'est pas un avantage ou c'est un avantage?

Mme CERVANE BROCHARD :

1535

On est très content. On pense que ça va forcément inciter une partie de la population d'abandonner la voiture pour prendre les transports en commun. Néanmoins, on ne s'attend pas du jour au lendemain à un gros changement. Comme le disait Olivier, la plupart de nos employés, quand ils sortent... On a une cafétéria qui peut servir 900 personnes sur 3 600, et quand on a des dîners d'affaires, tout le monde prend sa voiture pour se rendre Place du Commerce pour aller justement dans ces restaurants qui y sont ou alors juste aller faire leurs courses. Donc la voiture est tout de même nécessaire.

1540

LA PRÉSIDENTE :

1545

Puis, aussi, vous parlez un peu de ces défis qui ne sont pas nécessairement positifs de densification. À l'heure actuelle, pour ce qui est du quartier Pointe-Nord, donc pour vous, c'est un problème la densification qui a eu lieu dans les dernières années?

1550

Mme CERVANE BROCHARD :

Donc les tours? Oui, on a reçu beaucoup de plaintes, ça cachait la vue vers le fleuve, effectivement.

1555

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

1560

Vous avez parlé du cheminement piéton entre la gare et le campus. Vous aviez des réticences. Est-ce que vous avez des recommandations pour avoir un cheminement plus aisé?

M. OLIVIER LAURENT CAZABAN :

1565

Oui. Bien, disons que si on ne fait que parler, en fait, cadre bâti versus espace libre, la densification peut se faire, mais si elle est bien maîtrisée, et que si on est capable, par exemple, d'avoir certaines hauteurs d'un côté, qu'on puisse réserver quand même des espaces généreux au sol, et qu'au niveau du piéton, il y ait un sentiment de sécurité. Dans le sens où – on ne veut pas revenir sur ce qu'on faisait il y a très, très longtemps à l'époque moderniste où vraiment on séparait de façon très très figée toutes les circulations – mais l'idée bien évidemment que les gens puissent se mélanger, que ce soit au niveau du piéton, que ce soit au niveau automobile ou que ce soit au niveau des cyclistes, mais que ça se fasse de façon sécuritaire et ordonnée. Donc au niveau des aménagements, qu'on puisse avoir des trajectoires intéressantes, non seulement en termes de sécurité propre, mais également en termes de convivialité. C'est-à-dire qu'on ait des espaces de qualité.

1570

1575

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

1580

J'avais juste une petite question d'appoint. Combien de stationnements vous avez actuellement sur le campus?

Mme CERVANE BROCHARD :

1585

Stationnements intérieurs souterrains, 2 100 places.

Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :

Uniquement souterrains?

1590

Mme CERVANE BROCHARD :

On a une cinquantaine de places devant nos bâtiments A en face du carrefour

1595 **Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :**

D'accord.

1600 **Mme CERVANE BROCHARD :**

...du rond-point. On a également 100 places de vélos.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1605 Une question. Vous vous posez beaucoup de questions, vous disiez, sur le cheminement piéton éventuel. Avez-vous eu des rencontres avec la Ville, avec le REM, à ce sujet-là déjà?

Mme CERVANE BROCHARD :

1610 Aucune.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Aucune. Est-ce que vous avez cherché à avoir des rencontres?

1615

Mme CERVANE BROCHARD :

On va pouvoir les initier.

1620 **M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

Je n'ai pas compris?

Mme CERVANE BROCHARD :

1625

On pourra les initier.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1630

Bien. Est-ce que vos employés, avez-vous des données d'origine de vos employés? Est-ce que vous avez ça à partir des codes postaux?

Mme CERVANE BROCHARD :

1635

Donc on pourrait faire une étude. Avec le temps qu'on a eu entre la présentation première publique et aujourd'hui, ça serait une vaste étude qui prendrait un peu de temps à être faite, mais elle peut être faite, si c'est un besoin.

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

1640

Un besoin, je n'ai pas à définir ça, mais si jamais vous faites ça, faites-nous-la parvenir.

Mme CERVANE BROCHARD :

1645

Bien sûr.

LA PRÉSIDENTE :

1650

Merci beaucoup. Alors, c'est tout pour nous. Merci pour votre présentation. Alors, nous allons entendre monsieur Denis Proulx. On a le temps, prenez votre temps.