

**OFFICE DE CONSULTATION DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS:            Mme LOUISE ROY, présidente  
   M. BRUNO BERGERON, commissaire  
   M. MICHEL SÉGUIN, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE  
SUR LE SECTEUR GRIFFINTOWN**

---

**DEUXIÈME PARTIE**

---

VOLUME 3

---

Séance tenue le 15 février 2012, 19 h  
OCPM  
1550, rue Metcalfe, 14<sup>e</sup> étage  
Montréal

**TABLE DES MATIÈRES**

5	SÉANCE DU 15 FÉVRIER 2012 .....	3
	MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	3
	 <u>PRÉSENTATION DES MÉMOIRES</u>	
10	Sami Hakim.....	4
	Harvey Lev, Judith Bauer .....	14
	Luc Forget, Ex Aequo .....	32
	Roland Hakim .....	39
	Pauline Butiaux .....	52
15	Caroline Andrieux .....	68
	Daniel Bouchard .....	83

## MOT DE LA PRÉSIDENTE

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

20

Bonsoir, Mesdames, Messieurs, et bienvenue à cette troisième séance d'audition des mémoires dans le cadre de la consultation publique sur l'avenir de Griffintown.

25

Permettez-moi de vous présenter mes collègues qui forment la commission mise sur pied par l'Office de consultation publique pour tenir cette consultation. À ma droite, Bruno Bergeron qui est urbaniste et commissaire à l'Office depuis deux ans et à ma gauche, Michel Séguin qui est sociologue de formation, spécialisé sur les enjeux environnementaux et de développement durable; Michel Séguin est aussi commissaire à l'Office depuis à peu près deux ans.

30

Ce soir, nous allons entendre à peu près 7 ou 8 mémoires. Tous nos échanges sont, comme à l'accoutumé à l'Office, enregistrés ce soir par madame Philibert qui est notre sténographe. Alors, bonsoir, Madame Philibert. On a monsieur Bisson qui est au son?

35

**M. YVON LAMONTAGNE :**

Lamontagne.

40

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

Lamontagne ce soir. Bonsoir, Monsieur Lamontagne. Et Louis-Alexandre Cazal qui est notre responsable de l'accueil et de la logistique ce soir; si vous avez des besoins sur ces questions-là, vous pouvez vous référer à lui.

45

Alors, pour chacun des mémoires, nous disposons d'une vingtaine de minutes à la fois pour entendre votre présentation et pour poser des questions. Je vous le signifie parce que c'est à vous de décider ce que vous souhaitez faire de ce 20 minutes. Si vous voulez l'occuper

50 complètement par la présentation, libre à vous, et si vous souhaitez qu'on puisse avoir un peu de temps pour échanger, eh bien, il faut essayer de faire votre présentation à l'intérieur d'une quinzaine de minutes ou d'une dizaine de minutes pour que ça puisse nous donner du temps pour échanger.

55 Si vous le voulez, on va commencer tout de suite parce qu'on va peut-être gagner 5 minutes comme ça pour pouvoir échanger avec les participants. Le premier inscrit ce soir est monsieur Sami Hakim.

60 Est-ce qu'il est là, monsieur Hakim? Il n'est pas arrivé monsieur Hakim? Ah, bonsoir, Monsieur Hakim, ça nous fait plaisir de vous accueillir.

**M. SAMI HAKIM :**

Et moi d'être ici.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

65 On vous écoute alors.

**M. SAMI HAKIM :**

70 Madame la présidente, Messieurs les commissaires, bonjour. Cette présentation et mon mémoire accordent une attention particulière au secteur du bassin Peel, soit l'extrême est du secteur Griffintown. C'est un endroit qui a reçu étonnamment peu d'attention au cours de ces consultations. Mes objectifs seront de vous démontrer que le secteur du bassin Peel est d'abord un lieu unique à caractère exceptionnel, qu'il existe aussi un manque de planification dans ce secteur et que des consultations particulières portant sur ce secteur  
75 devraient avoir lieu.

80 D'abord, un lieu unique à caractère exceptionnel est-il pour d'abord son zonage récréotouristique, il est le seul à l'intérieur du secteur Griffintown à en jouir. Ensuite, pour son potentiel aux abords du bassin Peel, son emplacement charnière entre le secteur des affaires, le Griffintown et le Vieux-Port. Et, bien sûr, cette vocation unique comme porte d'entrée de la Ville de Montréal qui fait l'objet de nos cartes postales actuelles et à venir.

85 Le Plan d'urbanisme de la Ville le reconnaît aussi, à la section 4.8.1, on cite comme objectif de renforcer la vocation récréotouristique des abords du bassin Peel et la vocation nautique du canal de Lachine en misant sur la proximité du Vieux-Montréal, du Vieux-Port et du centre des affaires.

90 Le partenariat du quartier des Spectacles lors des consultations sur Griffintown en 2008 avait déclaré qu' « *au moment où le conseil du Sud-Ouest se doit d'orienter par le PPU Griffintown l'identité du nouveau quartier, le survol historique nous conduit à appuyer son intention de concentrer un effort particulier de mise en valeur du magnifique site du bassin Peel. En plus de favoriser le déploiement d'un lieu dit des arts, nous croyons qu'il est tout à fait justifier de concevoir et réaliser un projet récréotouristique et culturel d'envergure.* »

95 Le PPU qui suivit est rentré un peu plus en détail : « *Le canal de Lachine et le bassin Peel constituent les éléments fondateurs du développement de Griffintown et confèrent au secteur un caractère unique. La mise en valeur du canal de Lachine et du bassin Peel dans le secteur Peel-Wellington doit reposer sur les principes suivants...* » Ensuite, on parle alors d'affirmer son caractère unique par une production architecturale de qualité exceptionnelle et au gabarit plus important. On appelle aux usages générateurs d'animation et l'implantation d'un équipement culturel ou touristique majeur. De quoi faire rêver la population.

100  
105 Rappelons-nous, Madame la présidente, les grands projets qui ont déjà été annoncés pour ce secteur au cours des dernières années. Tous controversés et tous sans avoir demandé ou tenu compte de l'avis de l'OCPM. On se souviendra en premier lieu du complexe de casino qui voulait s'implanter au bassin Peel.

110 La SHM, la Société du Havre de Montréal, de son côté, avait prévu des équipements et infrastructures récréotouristiques de grande envergure qui s'harmoniseraient au gabarit des immeubles du centre des affaires.

115 Et qui peut oublier le projet Griffintown? Celui qui mena au PPU de 2008 et fut annulé cette même année. Le PPU, lui, toujours en vigueur évoque une indéniable valeur ajoutée pour le développement des terrains riverains au bassin Peel prouvant qu'il constitue un élément fondateur dans le développement du secteur Griffintown et qu'une mise en valeur appropriée lui est due.

120 Mais, Madame la présidente, je vous signale que ce secteur est présentement mal planifié. Le secteur du bassin Peel se trouve actuellement à l'intersection des grands projets immobiliers et des transports en commun projetés. Une planification s'impose au niveau de ce secteur. Plusieurs acteurs des différents paliers du gouvernement ainsi que du privé doivent trouver moyen de réunir et de concerter. Mais souvent, Madame la présidente, chacun joue dans son coin sans communiquer et donc, sans planification cohérente.

125 Prenons l'exemple du projet Bonaventure de la Société du Havre de Montréal. En 2007, leur plan d'ensemble ne définissait pas encore les installations au bassin Peel, tandis qu'en 2008, suite à l'annonce du projet Griffintown, leur plan s'arrima à ce lui du projet immobilier maintenant annulé. Remarquons aussi l'introduction en 2008 d'un corridor d'autobus à l'intérieur du secteur du bassin Peel.

130 Bien que le projet Griffintown fut annulé en 2008, la SHM revint un an plus tard avec un nouveau plan d'ensemble, mais toujours comportant le plan du projet annulé. Suite aux consultations en 2010, le plan d'ensemble ne comprenait plus l'ancien arrimage, mais cette fois faisait passer le corridor controversé sur deux artères au bassin Peel.

135 On a aussi dénaturé l'orientation de la rue Brennan dans ce secteur. Et pourquoi? Pour adresser un constat de sécurité par rapport à la pente de l'autoroute qui aboutissait sur Brennan, mais qui était trop raide. Afin d'alléger cette pente, on a préféré déplacer cette intersection vers

140 le nord plutôt que d'étirer la limite sud du projet. Et pourquoi? Il est pourtant plus facile et moins  
cher de déplacer la limite des travaux de quelques mètres vers le sud, mais dans cette instance,  
l'étendue du projet aurait dépassé le kilomètre ce qui l'aurait assujetti à des consultations au  
BAPE, et la SHM n'ayant pas planifié participer à de telles consultations a tout fait pour l'éviter.

145 En 2011, le dernier plan de la SHM nous dépeint le secteur du bassin Peel  
complètement dépiécé. La rue Brennan ainsi que la rue Ottawa plus au nord, complètement  
obturée cette fois-ci, le corridor d'autobus sinué et non sécuritaire toujours présent bien qu'il ne  
sauve ni temps, ni argent et le reste du secteur en petits bouts incohérents.

150 Madame la présidente, on a l'air de planifier pour éviter des consultations et pour  
maximiser les prix de vente des terrains libérés par la Ville, mais sans cohérence et tout en  
restant parfaitement silencieux sur l'avenir du bassin Peel. On se demande ce que la SHM nous  
sortira en 2012 et on ne peut que deviner car on n'est jamais consulté.

155 Mais une chance que nous sommes maintenant dotés d'un excellent guide pour nous  
orienter dans cette réflexion sur l'avenir du secteur du bassin Peel. Le PMAD, adopté en  
décembre dernier, nous oriente vers un grand Montréal avec des milieux de vie durable, des  
réseaux et des équipements de transport performants et structurants et un environnement  
protégé et mis en valeur. Et le bassin Peel au cœur du cœur du grand Montréal, là où le maire  
160 se positionne pour annoncer un territoire attractif, compétitif et durable, semble être l'endroit  
prioritaire pour adresser les objectifs du PMAD et faire rayonner notre métropole.

165 À titre d'exemple, prenons l'aménagement des aires TOD. Nous pouvons en  
considérant la quantité de grands projets de transport projetés dans le secteur du bassin Peel  
prévoir pour l'emplacement d'une gare intermodale autour de laquelle des développements de  
toutes sortes s'implanteraient.

Ou bien pouvons-nous adresser le besoin d'augmenter les terres cultivées dans un  
contexte d'agriculture urbaine en considérant des fermes verticales d'envergure au secteur du

170 bassin Peel? Elles viendraient confirmer notre engagement envers la durabilité en plus d'offrir à  
Montréal une voie unique et une signature iconique.

Réalisons aussi, Madame la présidente, que des consultations portant sur le secteur du  
bassin Peel nous permettraient de regrouper les propositions déjà mises sur la table, autant du  
175 domaine privé que public qu'académique afin d'arriver à une mixité appropriée des usages aux  
installations projetées.

Le PMAD encourage une hausse de 30% des déplacements en transport en commun  
tandis que la SHM veut implanter un corridor d'autobus sinueux qui fait perdre du temps aux  
180 usagers par rapport à leur trajet actuel. Des consultations réuniraient les grands acteurs en  
transport afin de déterminer la viabilité d'équipements performants et structurants tels un SLR, un  
tramway et/ou un métro.

Et quelle meilleure occasion pour mettre en valeur le milieu naturel, le milieu bâti et les  
185 paysages du secteur dans une perspective intégrée et globale à des fins récréotouristiques! Des  
consultations portant sur le secteur du bassin Peel s'imposent, mais le silence et l'incertitude  
entourant cet endroit sont étonnants, pour ne pas dire inquiétants.

Je demande donc à cette commission de reconnaître à l'intérieur de son rapport de  
190 consultation ce lieu unique à caractère exceptionnel, de signaler qu'il existe un manque de  
planification dans ce secteur et de recommander la tenue de consultations particulières à son  
égard. Merci.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

195  
Merci beaucoup, Monsieur Hakim. Alors, si vous le voulez bien, Michel Séguin va  
commencer avec une première question.



**M. MICHEL SÉGUIN :**

200           Bonsoir. Merci beaucoup pour votre présentation. J'aimerais peut-être que vous nous expliquiez un peu plus toute la question de la gare intermodale et donc, d'une part, de l'expliquer, comment elle serait arrimée par rapport à ce qui existe, d'une part, et d'autre part, est-ce que vous avez eu des contacts avec différentes agences par rapport à cette proposition de gare intermodale?

205

**M. SAMI HAKIM :**

210           Oui, nous avons été en contact avec l'AMT qui est favorable à l'étude d'une telle gare intermodale. Évidemment il faut réunir des grands acteurs comme la STM, l'AMT, pour constater sur la viabilité d'une telle gare intermodale, puis que le bassin Peel s'insère à l'intersection de plusieurs grands projets, autant immobiliers que de transport, il me semble évident que cet endroit pourrait profiter d'une gare intermodale, plus particulièrement parce qu'elle jouit d'un zonage récréotouristique. Donc, ce serait un endroit idéal pour déposer la clientèle locale ainsi qu'internationale.

215

**M. MICHEL SÉGUIN :**

220           Et l'AMT vous a donné comme réponse qu'elle était intéressée, mais est-ce que c'est récent que vous avez eu cette réponse?

220

**M. SAMI HAKIM :**

225           Oui, oui, c'est assez récent. En tout cas, on n'est pas encore rendu au point où on étudie sérieusement une gare à cet endroit-là, mais ils sont au courant que... ils sont en train d'étudier d'ailleurs la viabilité d'un SLR sur le nouveau pont Champlain. Donc, une gare pour un SLR ne viendrait qu'au moment où un nouveau pont Champlain se construirait. Donc, on est encore à quelques années de ça, au moins 5, probablement 10 ou 15.

230           Donc, on est encore à une étape prématurée, mais il suffit de voir, de prévoir en tout cas que cet endroit est actuellement dépiécé et fait passer un grand corridor d'autobus. Il n'y a pas vraiment de planification dans cet endroit, mais qu'il a déjà été identifié comme étant un bijou dans la couronne de Montréal. Donc, il faut être capable de bien planifier ce secteur-là et d'y accueillir autant les transports que les développements en TOD.

235           **M. MICHEL SÉGUIN :**

          Puis les deux pourraient être complémentaires selon vous? C'est-à-dire une gare intermodale pourrait être complémentaire à tout un ensemble de...

240           **M. SAMI HAKIM :**

          Ah oui, tout à fait. Tout à fait. Et ça suit les objectifs, les orientations du PMAD justement.

245           **Mme LOUISE ROY, présidente :**

          Monsieur Hakim, on comprend bien donc que le principal message que vous nous livrez, c'est un message à l'effet de l'importance de tenir des consultations publiques sur cette portion du territoire qui est celle du bassin Peel.

250

          Mais j'aimerais aussi vous amener dans la discussion qui est sur la table actuellement qui est celle de la planification du secteur de Griffintown et vous appartenez jusqu'à un certain point à notre territoire d'étude puisque vous êtes collé sur l'autoroute Bonaventure.

255           **M. SAMI HAKIM :**

          Oui, tout à fait.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

260            Alors, dans la mesure où on peut s'attendre à ce que la Ville fasse un plan pour  
l'aménagement de Griffintown, quelles seraient soit les conditions à mettre en place ou bien  
les précautions qu'il faudrait prendre dans cet exercice de planification qui est sur la table  
maintenant pour protéger la valeur, ou situons-le comme vous l'avez situé, le bijou que  
constitue le bassin Peel?

265

**M. SAMI HAKIM :**

270            Oui. Bien, contrairement au reste de la zone à l'étude présentement, le secteur du  
bassin Peel se trouve à l'intersection d'autres grands projets. C'est pour ça que des  
consultations particulières à son égard viseraient non seulement à se concentrer sur quel  
genre de développements viendraient là, mais aussi à réunir tous les acteurs des grands  
projets. Donc, encourageraient une planification cohérente.

275            Le zonage de ce secteur-là est distinct du reste du secteur Griffintown. Donc, la  
plupart des intervenants à ces consultations se préoccupent d'aspects résidentiels, des  
chaussées et des écoles qui vont venir et on n'a pas fait beaucoup de place pour le secteur du  
bassin Peel bien qu'on aurait dû puisque c'est le secteur, le futur centre du futur centre-ville de  
Montréal qui fera vraiment rayonner cette métropole à l'international.

280            Donc, c'est un lieu qui est supposé faire rêver sur lequel tous les Montréalais ont un  
intérêt à se prononcer par rapport au secteur Griffintown qui a des enjeux un petit peu  
différents et plus locaux si vous voulez.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

285

              Bon, je pousse quand même un peu plus loin parce que certains des mémoires qu'on  
a entendus jusqu'à maintenant justement ont mis l'accent sur le canal comme étant un outil de  
développement quand même très important.

**M. SAMI HAKIM :**

290

Absolument.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

295

Bon, je prends l'exemple de RESO qui est venu cet après-midi nous dire que ce soit l'accès au canal ou le développement des rives du canal pouvait être un outil extrêmement important dans le développement du Sud-Ouest.

**M. SAMI HAKIM :**

300

Et le PPU, si vous permettez, le mentionne aussi.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

305

Il le mentionne probablement.

**M. SAMI HAKIM :**

310

Il décrit les abords du bassin Peel et les berges du canal de Lachine comme étant des éléments fondateurs dans le développement du secteur Griffintown. Donc, à mon avis, c'est en développant ces secteurs d'abord que des développements pourraient s'articuler autour par la suite.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

315

Est-ce que vous avez des idées un petit peu? Vous pourriez détailler un peu les idées que vous avez? Vous avez quand même des terrains qui sont situés justement très proches

du bassin Peel. Est-ce que comme porte d'entrée, vous avez parlé tantôt de porte d'entrée de Montréal ou à la limite on pourrait situer le bassin Peel comme la porte d'entrée du canal?

320

**M. SAMI HAKIM :**

D'accord.

325

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

Et vous avez, on le sent très bien dans votre mémoire, vous avez à cœur que l'aspect récréotouristique prenne une forme très concrète sur ces terrains-là. Alors, dites-nous-en un petit peu plus de votre vision finalement du développement récréotouristique de cette bande-là incluant le bassin Peel, quitte à ce que d'autres audiences publiques vous permettent de venir déployer votre projet.

330

**M. SAMI HAKIM :**

Avec plaisir, mais je ne serai pas le premier à me prononcer sur ce secteur. Il y en a beaucoup plus qualifiés que moi qui ont déjà mis de l'avant des propositions. On parlait justement pendant les consultations en 2008 de salles de spectacle et d'hôtels; on a aussi parlé de gare intermodale; on parlait de commerces et de marchés à air libre.

335

J'ai mentionné aussi la possibilité d'apporter de l'agriculture urbaine, c'est-à-dire des fermes verticales. Maintenant que la durabilité est une priorité de développement, on devrait s'assurer que cette porte d'entrée crie justement au thème de la durabilité. Donc, des développements axés sur ce thème-là.

340

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

Bon, alors merci infiniment pour cette présentation. Ça va? Alors, merci beaucoup pour votre présentation.

345

**M. SAMI HAKIM :**

350

Merci. Merci à vous.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

355

Nous allons entendre maintenant monsieur Harvey Lev et madame Judith Bauer.  
Bonsoir, Messieurs, Dames.

**Mme JUDITH BAUER :**

360

Bonsoir.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

365

Contente de vous revoir.

**M. HARVEY LEV :**

Vous êtes certaine?

370

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

Bien sûr. Allez-y, on vous écoute.

**Mme JUDITH BAUER :**

375

Bonsoir. Mon nom, c'est Judith Bauer, je suis résidente de Griffintown depuis 2004. Ce n'est pas la première fois que je sou mets un mémoire pour consultation et le sujet est presque toujours la même chose : pour moi, c'est le corridor culturel.

380 Je sais qu'il y a d'autres mémoires qui vont parler de la rue Ottawa comme axe culturel  
et d'héritage et j'aimerais dire que pour moi, il est important de regarder pas seulement  
Griffintown, pas seulement avec le corridor culturel, mais en général, mais moi je parle du  
corridor et s'il y aura un *formal acknowledgment* ou quelque chose comme ça, du corridor,  
j'aimerais voir que c'est le corridor au complet, l'idée d'un corridor qui renouvelle le lien entre  
385 Griffintown et le Vieux-Montréal et qui s'en va à l'ouest à travers la Petite Bourgogne et Saint-  
Henri.

Il y a beaucoup d'autres choses dont je peux parler, mais vraiment, je suis un peu  
sceptique en ce moment. Chez moi, il y a beaucoup de constructions, dans toutes les  
directions il y a des *crane*, je ne suis pas optimiste à ce point-là qu'on peut changer des  
390 choses comme les hauteurs et tout ça.

Pour moi, j'aimerais voir ce quartier comme 4 à 6 étages, je sais déjà il y a des  
immeubles en train d'être construits qui vont être 20 étages et plus, donc, j'ai seulement  
quelques petites suggestions, et je vais laisser monsieur Lev parler.

395 Une chose, c'est la question du corridor Dalhousie et de transport en général. Pendant  
les discussions en janvier à l'ÉTS, la Ville nous avait dit que le plan pour les autobus, le  
corridor Dalhousie, c'est changé, mais on n'a pas encore les détails. Donc, j'aimerais  
suggérer quand ces détails seront présentés, quand on a un nouveau plan, je pense que nous  
400 avons besoin d'une autre consultation pour discuter en particulier de ce corridor ou de ce plan  
pour le transport et du quartier en général.

Il y a beaucoup de sites dans le quartier que je pense doivent être préservés, des  
patrimoines bâtis, des choses comme ça. Il y a beaucoup d'autre monde qui vont parler de ça  
405 et c'est déjà dans les rapports du Conseil du patrimoine et d'autres rapports. J'aimerais juste  
répéter qu'il faut préserver ces sites.

Je suis d'accord avec l'idée présentée par la Fonderie Darling de transformer une  
portion de la rue Ottawa en place publique et j'aimerais voir la même chose pour la portion

410 Dalhousie que nous avons utilisée comme un espace public pour des événements, et s'il y a d'autres endroits dans le quartier comme ça, je pense qu'ils doivent être donnés au public pour faire des choses comme ça, des événements pour avoir une vie communautaire à l'extérieur.

415 Enfin, il y a autre chose proposée par plusieurs présentateurs, c'est l'idée de la rue Ottawa comme une rue partagée, quelque chose qui donne accès aux bicyclettes, piétons, cheval. Je suis d'accord avec ça aussi.

420 En enfin, j'aimerais dire simplement, je pense que n'importe quel plan pour le quartier, il y a des choses qui doivent être incluses que je ne vois pas encore. C'est des écoles, c'est des endroits pour jouer pour les enfants, des *playground*, un centre communautaire, culturel, des parcs à chiens, des espaces verts assez grands pour jouer avec une famille, jouer à la balle, quelque chose comme ça, et des jardins communautaires.

425 Il y a beaucoup d'autres choses que je peux dire, mais je pense que c'est assez. Je vais donner la parole à monsieur Harvey Lev qui a beaucoup d'idées et je vous recommande tous de lire son mémoire.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

430 Mais on va quand même pouvoir vous posez une question ou deux si... Oui, après?

**Mme JUDITH BAUER :**

Oui, bien sûr.

435

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

O.K. Allez-y, Monsieur Lev.



**M. HARVEY LEV :**

440

Je suis résident du secteur depuis quand j'étais jeune, 1963, et j'imagine que vous avez lu mon affaire, alors, je vais laisser beaucoup des choses à côté parce que je suis certain que vous êtes plein fatigués avec les pourquoi on est ici, le *process* et tout ça. Alors, j'imagine que vous avez déjà eu le message.

445

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

450

Ceci étant dit, je tiens à profiter du fait que vous laissez de côté cette partie-là de votre mémoire pour dire qu'on est effectivement très conscient du message qui nous est acheminé sur le processus. On en est très conscient et on comprend que les gens aient de la colère et de l'agressivité.

**M. HARVEY LEV :**

455

Alors, juste vite pour vous dire qu'en 1989, j'étais au premier conseil comme ça quand le canal Lachine était tout industriel. Les plans de la Ville, les recommandations de la Ville, c'est d'augmenter les maisons sociales ou l'habitation sociale et de garder les industries, encourager des nouvelles, des petites industries pour donner le travail à du monde qui était... en ce temps-là, le secteur était plein de chômage. Et c'était peut-être une idée verte qui était perdue.

460

465

Maintenant qu'est-ce qu'on voit à Griffintown? C'est qu'on va changer la direction de l'autoroute 20. Au lieu de celui de Dorval qui va venir à Montréal pour travailler, maintenant celui de Griffintown va rentrer dans sa voiture pour aller à Dorval ou Ville Saint-Laurent pour travailler. Il ne reste plus d'industries, quasiment plus de commerces avec des vrais jobs, pas des 7\$ de l'heure la job. En même temps, si je peux consulter un peu, c'est peut-être une bonne idée d'encourager un peu de travail dans le secteur.

470 On voit le même problème que toujours, que maintenant, comme j'ai écrit, je suis  
certain que les besoins d'habitation pour la moyenne classe étaient faites avec tous les  
développements, les 17 qui sont en train de travailler dans notre petit secteur, et dans tout ça,  
comme j'ai écrit, il n'y a pas un qui a de l'habitation sociale ou abordable, sauf que si vous  
pensez que 400\$ le pied carré pour une famille, c'est abordable. Pour moi, c'est impossible.  
475 Pour une famille, 1000 pieds, c'est petit et c'est 400 000 \$ pour commencer quand vous avez  
30 ans, jeune, tout ça. Vous comprenez tout ça.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

Oui.

480

**M. HARVEY LEV :**

485 Alors, c'est le temps de mettre la vérité sur la table pour dire qu'on a fait tout pour la  
classe moyenne. Les riches, il n'y a pas de problème. C'est qui qui a le problème dans notre  
société, c'est qui qu'il faut qu'on aide un peu? Et pour moi, ce serait une bonne idée de  
commencer à crier habitation abordable pour les familles. En vérité, 4 étages, c'est assez  
haut à Montréal. On n'a pas besoin... on n'est pas Hong Kong ici. Et des parcs et des écoles  
et des nouveaux genres de bibliothèques, ordinateurs, quoi, que vous parlez.

490 Si on veut mettre la ville verte, il faut mettre un arrêt sur le trafic. De mettre du trafic  
dans un secteur où c'est la rue Peel, la rue Bonaventure, le nouveau Bonaventure et des rues  
comme Notre-Dame pour des camions, ça ne fait pas de bon sens. Je ne peux pas laisser  
mon garçon de 10 années traverser entre chez moi, vous connaissez où est-ce que je suis, et  
la Fonderie Darling. Ça va être impossible. Ils parlent de créer un boulevard de 11 voies. Qui  
495 peut traverser ça? C'est quasiment le double de René-Lévesque ou une fois et demie fois  
René-Lévesque. C'est dangereux ça.

Avoir des familles. Ils veulent créer un parc devant ma bâtisse avec 1400 autobus qui  
vont passer. Quand vous allez au parc, c'est pour s'amuser, c'est pour un peu de vert, un peu

500 de tranquillité. Tu veux t'asseoir sur un banc ou jouer du baseball avec ton garçon, comment vous pouvez faire ça avec 1400 autobus? C'est juste de la folie. Puis la Ville continue et tous les projets de la Ville, et c'est ça qui est un grand problème, ils parlent de milliards.

505 Je pense que, sauf peut-être les représentants d'un des développeurs qui sont ici, un milliard, c'est quelque chose que moi et vous autres ne comprenez pas; si je mets ça dans la pièce, ça va prendre 20 *tractor trailers* de papier pour faire un milliard. C'est énorme, c'est un montant énorme. Dans tout ça, c'est juste ça qu'on a entendu de la Ville; on n'entend pas des projets de 5 000 ou de 20 000 pour améliorer un secteur. Ils ne parlent pas... ils ne cherchent pas des solutions simples. C'est toujours des solutions compliquées et toujours cachées.

510 Et quand on a essayé de parler avec la Ville, c'est comme frapper sur un mur : il n'y a aucune réponse, il n'y a personne qui veut répondre. Il n'y a pas d'idées humaines; toutes leurs idées sont grandioses. Ils veulent recréer un parc olympique, ils veulent recréer Expo, ils veulent recréer des choses... au lieu de regarder les petits trucs qui vont améliorer notre vie.

515 J'ai fait une vingtaine ici et je pense que peut-être quelques-unes sont stupides, mais je pense pas que c'est des grandes folies dedans. Je peux mettre beaucoup d'autres choses. Et vous autres aussi.

520 Alors, je pense que c'est le temps de demander à la Ville de mettre un arrêt sur ça, un *freeze* complètement sur des grands projets. S'ils veulent faire des grands projets, il faut diviser ça dans des grandeurs qui sont compréhensibles par les citoyens. Il ne faut pas un projet d'un milliard; diviser ça en 10 ou en 20, comme ça, on peut regarder morceau par morceau pour voir si ça fait du bon sens. Sinon... et il doit y avoir une manière de retourner sur les autres. Quand il dit que quelque chose va coûter, je ne sais pas, un million, et il arrive avec

525 une facture de 3 millions quand c'est fini, il n'est pas responsable. Il n'y a personne responsable : il va dire : Ah, c'était comme ça et c'est tout. Il ne perd pas sa paye, il ne perd pas son job. Dans nos officiels, nos politiciens, il n'y a pas quelqu'un qui est responsable.

530 Et malheureusement, c'est notre... je ne sais pas à qui la faute, je pense que juste que la population est fatiguée, est fatiguée, mais comme j'ai écrit, ici à Montréal, pour venir maire

de la grande ville de Montréal, ça prend, je pense que je suis arrivé à 11% de la population. 33 personnes a voté et c'était divisé par 3, ça veut dire 11 personnes. D'être un grand maire et de dépenser des milliards avec ces chiffres, c'est où la démocratie dans ça? C'est où la...

535 Ça fait pas de bon sens. Il faut qu'on commence de penser de notre ville que c'est pour nous autres. Et on arrive avec la question : Est-ce que les rues, c'est la propriété de la Ville ou des citoyens de la ville? Est-ce que le canal Lachine est la propriété de Parcs Canada ou les citoyens du Canada? Ça c'est une question de principe dans tout ça.

540 Si c'est à nous autres, ça veut dire qu'on a perdu notre *propriétaireshipe*... je sais pas comment dire. Vous savez bien dans les meetings qu'on a eue à ÉTS deux semaines passées ou trois semaines passées, les tables étaient toutes avec des *volunteers*, des citoyens. On n'a pas vu un des développeurs, ni Devemco, ni Prével, personne qui veut faire les projets des milliards. Et les citoyens, qu'est-ce qu'ils veulent avoir? Un *dog park*, un  
545 corridor culturel, je sais pas, toutes sortes de petites améliorations.

Alors, il faut que la Ville décide. Est-ce que c'est une ville pour les citoyens ou est-ce que c'est une ville pour des politiciens, j'imagine? Et leurs amis. Et maintenant à Québec, on a plein de scandales et on a toutes sortes de sociétés secrètes comme la SHM. Vous savez, il  
550 m'a donné une réserve, il rentre avec un huissier -ça, je sais pas si vous avez expérience avec un huissier, c'est comme un *Hells Angel* légal; il prend le papier, il met ça devant ton œil et c'est ça.

Puis j'ai essayé, j'ai appelé la Ville pour savoir : Qu'est-ce que vous voulez faire avec  
555 mon morceau de terrain? La madame, l'avocate, était très gentille, c'est pas la première fois que j'ai parlé, parce que ça, c'est la deuxième réserve sur ma propriété que j'ai eue, elle m'a dit enfin que c'est la SHM qui a organisé tout ça. Alors, j'ai essayé, je l'ai invitée par courriel, par téléphone, de venir prendre un café. «Dis-moi qu'est-ce que vous voulez faire?» Pas un mot. Même pas non merci. Pas un retour, pas un retour de téléphone, pas un retour de  
560 courriel, j'existe pas. Alors, j'ai demandé au maire Dorais : «Qu'est-ce qui se passe devant

moi? Il dit : Rien. J'ai dit : Non, non, non, j'ai une réserve. Laissez-moi regarder.» Deux, trois jours après, Normand Proulx m'a appelé pour dire :« Monsieur Lev, j'ai aucune idée.»

565 Comment? C'est notre ville! Il prend une réserve sur un bloc énorme apparemment pour faire un parc, apparemment, et une portion de ma propriété que je suis propriétaire depuis déjà 30 années et que je suis en train d'essayer de créer quelque chose spécial encore pour la ville dans le secteur, une place culturelle, vous connaissez, et si je demande : Qu'est-ce que vous voulez faire? Est-ce que c'est une cour de la ville pour parquer leurs camions? Je sais pas, j'ai aucune idée. Comment je peux... Et à la fin de tout ça, la madame de la  
570 Ville m'a dit : «Il faut que vous payiez vos taxes, Monsieur Lev. N'oubliez pas.»

Je sais pas quoi faire avec ça. C'est comme j'existe pas ou je compte pas. Et je trouve ça un peu... pas acceptable. Et je suis pas le seul. Sami qui était ici avant moi et sa famille, il a la même chose, la même affaire. Il essaie de se battre avec la Ville, ça coûte des  
575 fortunes, puis comme j'ai dit, il y a personne à la Ville qui va perdre quelque chose. Même si on gagne en cour, on va dépenser une centaine de mille dollars pour avoir nos droits, puis celui de la Ville qui nous a fait mal va dire : O.K., *too bad*, à la prochaine. Sans responsabilité. Et on ne peut pas vivre comme ça.

580 On ne fait pas notre famille de même, on ne fait pas notre business de même, vous ne faites pas votre job de même. On ne peut pas laisser la Ville travailler de même. Et pour moi, c'est important ça.

585 Alors, pour les idées que j'ai, je sais pas si vous voulez que j'en lise quelques-unes ou non?

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

On aimerait ça vous poser quelques questions là-dessus.

590 **M. HARVEY LEV :**

Excellent.

595 **Mme LOUISE ROY, présidente :**

Ça va. Alors, écoutez, merci pour le témoignage. J'aimerais peut-être commencer en vous demandant... en fait, on a lu le mémoire et on a lu la partie *Hope* avec aussi beaucoup d'intérêt.

600 **M. HARVEY LEV :**

Oui, c'est cela qui était important.

605 **Mme LOUISE ROY, présidente :**

Oui, beaucoup d'intérêt. On essaie de comprendre un peu, en tout cas, moi pour une, j'essaie de comprendre un peu qu'est-ce que vous essayez de créer comme environnement dans Griffintown, et ce que je comprends ou ce que j'entrevois qui est le message en arrière de vos suggestions, c'est cet espèce d'environnement citoyen où les gens vont aller travailler et faire ce qu'ils ont à faire chaque jour, mais quand ils reviennent, ils ont la possibilité d'occuper des lieux qui sont là, pour eux, par une série d'activités pour eux.

610 La question que je vous pose, c'est... parce qu'en même temps, on sent qu'à quelque part, il y a une volonté aussi pour vous de voir se développer au moins une partie de Griffintown comme ayant une vocation touristique aussi?

615 **M. HARVEY LEV :**

Oui, absolument.

620 **Mme LOUISE ROY, présidente :**

Bon. Mais alors quelle place prendrait la vocation touristique de Griffintown par rapport à ces lieux-là qui seraient plutôt, ce que j'ai compris, dédiés aux citoyens, à l'expression citoyenne, à l'occupation par les citoyens qui sont en situation de loisirs ou en situation de  
625 débat sur des questions importantes et qui seraient là pour eux, pour le voisinage?

Comment vous liez le tourisme ou la vocation récréotouristique avec ces lieux-là qui, quand même, semblent importants pour vous, et semblent nombreux, qui seraient plutôt destinés au voisinage?

630

**M. HARVEY LEV :**

O.K. La raison que le tourisme est important maintenant, c'est parce que l'industrie est partie. Je pense que je suis la dernière propriété de manufacture dans le secteur. Peut-être  
635 qu'il en reste une autre, mais je sais pas. O.K. Puis c'est fini maintenant, on ne peut pas remettre des industries au bord du canal, on ne peut pas... Ça c'est fini. Alors, il faut trouver quelque chose pour le monde à faire et qu'est-ce qui reste, parce que c'est un *process* d'élimination, qu'est-ce qui reste, sauf que peut-être si on construit des centres d'achats, ça va être des jobs de *Wal-Mart* à 7\$, et comme j'ai dit, tous les profits vont sortir de la ville, *so*, on a maintenant  
640 certains *assets* à Griffintown, le canal, les vieilles bâtisses qui restent encore qui s'ils sont protégés vont avoir un peu de couleur sur les rues.

Comme j'ai écrit, peut-être d'enlever l'asphalte et remettre les pierres, de créer pour des touristes... Imaginez, vous arrivez avec votre mari et vous êtes en convention, et lui a rien  
645 à faire, il apporte un dépliant de l'hôtel et il voit qu'il y a un système d'autobus au bord du canal qu'il va prendre lui du Vieux-Port au Marché Atwater avec un autobus de cheval. Il va regarder, *wow!* Ça existe peu.

650 Si au lieu de démolir le Bonaventure, si on fait un jardin dessus, exemple, il va regarder, il va rentrer, il va dire : Oh! Une ville, comment dire, passé moderne... je sais pas comment dire.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

655 Post moderne.

**M. HARVEY LEV :**

660 Post moderne. Vous comprenez ce que je veux dire? Comme ils ont fait avec les rails à New York ou des choses comme ça. C'est des petits trésors qu'on peut faire sans des grands coûts. Sans des grands coûts.

665 D'avoir un champ pour les chevaux qui sont pour les calèches. Je sais maintenant juste devant, à côté de madame, le vieux Horse Palace, il y a juste 2, 3 chevaux devant, mais les autobus des écoles passent jour après jour, ils arrêtent parce que les jeunes n'ont jamais vu un cheval.

**Mme JUDITH BAUER :**

670 Les autobus touristiques aussi.

**M. HARVEY LEV :**

675 Des petits trucs. Ça, ça ne coûte pas à la Ville une grande fortune. J'ai marqué sur mon chose et je pense que c'est tellement important, j'ai entendu, et je ne sais pas si ça existe encore ou non, mais je sais qu'il y a d'autres villes qui font ça, mais avec des tours de bureau, ils ont une taxe. Ils étaient obligés d'investir 1% ou 2% dans des travaux d'art, mais on peut financer toutes les choses comme ça avec, par exemple, une taxe de 1% pour la construction et une taxe chaque année à chaque propriétaire de 1% de leur... et ça va donner assez



680 d'argent pour, par exemple, améliorer le tunnel Wellington, faire quelque chose de spécial avec.

C'est un tunnel, c'est intéressant. C'est *urban*. Le monde va regarder ça, peut-être un musée dedans, un disco dedans, je sais pas, mais de quoi. Le pont qui tournait, s'il y a un pont qui tourne, on peut faire un resto en verre ou... n'importe quoi. N'importe quoi.

Et ça va amener du monde. Ils vont regarder notre ville et dire : *Hey...* Et avec ça, viennent des jobs. Et viennent des petits restos avec un chef. Mais avec McDonald. Le plus grand problème à part de la nourriture, le plus grand problème avec des McDonald ou des cafés, quoi, c'est que tous les profits, ça sort du secteur : ça va à Toronto, à New York.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

Mon collègue a une question pour vous.

**M. MICHEL SÉGUIN :**

Merci beaucoup, plusieurs idées intéressantes. Je voulais juste vous entendre sur... vous avez parlé d'un tribunal dans cette section de *Hope* aussi et je voulais savoir selon vous qui devrait siéger là, qui devraient être les intervenants?

**M. HARVEY LEV :**

J'ai pas beaucoup d'expérience avec ça. Je peux dire que ça peut être peut-être un citoyen, un architecte et un politicien peut-être, un juge, un docteur, un médecin. Ça n'a pas besoin d'être toujours le même tribunal et en même temps, il faut qu'on ait une manière de suivre nos politiciens. Sans ça, c'est une fausse démocratie, c'est un faux espoir.

Si on veut engager nos jeunes, il faut qu'il comprenne qu'il y a un peu de pouvoir, qu'il peut rentrer ici et parler avec vous autres, vous autres ou un autre groupe comme vous autres.

715 C'est tellement important. Qu'est-ce que vous faites, c'est tellement important. La seule chose qui vous manque, c'est des dents; c'est pas votre faute, mais c'est la seule chose qui vous manque. Et ça veut dire que si ça manque, il faut qu'on institue ça. C'est important. Même, je suis un homme d'affaires, je suis fatigué souvent avec des règles, mais en même temps, je comprends qu'il faut être comme ça.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

720 Moi, j'aimerais revenir à vous, Madame Bauer. Vous savez qu'effectivement, on a entendu dans plusieurs mémoires des représentants prendre position pour qu'effectivement la rue Ottawa devienne un corridor culturel. Certains ont parlé de rue partagée, je ne suis pas trop sûre s'il n'y en a pas un qui a même parlé de piétonniser une bonne partie de la rue Ottawa. Quand on regarde le parcours, on comprend bien qu'à partir de la Fonderie Darling jusqu'à peu près au début des Bassins du Nouveau Havre, il y a toutes sortes d'arrêts  
725 possibles et puis d'explications possibles, soit des édifices ou des éléments culturels qui se retrouvent un peu partout. À partir du début des édifices du Nouveau Havre, là il y a des ouvertures dans la rue, elle est moins, c'est moins... dans le bâti, je veux dire, c'est moins suivi.

730 Vous allez avoir dans les Bassins du Nouveau Havre, il va y avoir des îlots qui vont être construits, puis après ça, il va y avoir des ouvertures ou des rues et après ça, il y a les parcs qui vont s'ouvrir et si vous continuez après ça vers l'arsenal, il y a des lofts d'artistes, mais ils ne sont pas ouverts, je ne pense pas, à la visite par le public, les lofts d'artistes, et on arrive vers l'arsenal. Cette portion-là de la rue Ottawa, qui est quand même importante,  
735 comment vous l'animez avec un corridor culturel? C'est facile de voir du Bassin du Nouveau Havre jusqu'à la Fonderie Darling. Ça, on passe par la New City Gas et puis on passe par des quartiers qui sont patrimoniaux, des bouts de quartier plus patrimoniaux, mais quand on arrive au grand *stretch* des Bassins du Nouveau Havre et à l'autre portion de rue, là on le voit moins. Alors, dans votre imagination, qu'est-ce qu'on faisait là sur le corridor culturel?

740 **Mme JUDITH BAUER :**

O.K. Premièrement, il y a, avant l'arsenal, il y a le Centre d'art qui est ouvert au public, c'est l'immeuble Northern Electric où il y a des lofts d'artistes. Non, ce n'est pas ouvert au public, mais ça se peut dans le futur qu'il y aura des choses là-bas qui seront ouvertes au public.

745 Pour moi, le corridor culturel, premièrement c'est une idée. Donc, je ne propose pas d'animer ce corridor moi-même ou que nous le faisons comme citoyens du quartier. Ce que j'aimerais voir, c'est que si on identifie cet axe-là, et je le répète, à l'est et à l'ouest aussi, l'idée serait adoptée. Il n'existe pas, c'est pas vrai le corridor culturel, vraiment, c'est une idée, mais  
750 depuis 2008, on parle de ce corridor et maintenant, il y a beaucoup de monde, pour eux, il y a un corridor culturel.

755 **Mme LOUISE ROY, présidente :**

Absolument.

**Mme JUDITH BAUER :**

760 Et maintenant, il y a du monde qui commence à venir à Griffintown avec l'idée d'un corridor culturel. Je suis certaine, je pense que s'il y a quelque chose de formalisée qu'on appelle un corridor culturel, d'autre monde vont venir, des investisseurs, des propriétaires, des artistes...

765 **Mme LOUISE ROY, présidente :**

Et ça va se développer. C'est ça que vous dites?

**Mme JUDITH BAUER :**

770 C'est ça.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

775 Est-ce que sur le long de la rue Ottawa, il y a de ces endroits que vous, Monsieur Lev, vous identifiez comme des *dead end streets* qui pourraient...

**M. HARVEY LEV :**

780 Oui.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

Il y en a? Oui? Où?

785 **M. HARVEY LEV :**

Absolument. Chaque rue qui finit au canal, c'est...

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

790 Ce sont des secteurs où vous verriez qu'on anime le territoire?

**M. HARVEY LEV :**

795 Il y en a beaucoup. Je peux te montrer sur la carte si vous voulez. Regardez la carte, il y en a beaucoup qui finissent au canal. C'est une barrière naturelle ça. Il n'y a pas... même la rue Guy, ça finit sur Ottawa ou William, mais ça peut être continué au bout et ce secteur

peut être comme une ruelle comme ça. Mais si vous regardez sur la carte, il y en a plusieurs et on peut en ajouter.

800

Sur votre question, je veux juste ajouter une chose, qu'est-ce que vous avez demandé à Judith. C'est important que la Ville comprenne que c'est une rue organique. Qu'est-ce que ça veut dire? Ça veut dire qu'il faut relaxer un peu les règles pour laisser par exemple sur la rue Ottawa qui est maintenant probablement zonée résidentiel ou industriel, de laisser des petits restos, des petits cafés, d'encourager tous les lofts qui sont fermés maintenant au public, si on a un système comme à Toronto, à New York, des *gallery walk* où tu vois chaque week-end ou chaque deuxième week-end, les artistes vont ouvrir leur atelier, actuellement ils sont pauvres, ils ont besoin du monde qui vienne.

805

810 **Mme LOUISE ROY, présidente :**

*Gallery walk.*

**M. HARVEY LEV :**

815

Oui, oui. Et les artistes, ils veulent exposer et exprimer, c'est certain, mais il manque la possibilité.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

820

Et quelque part vous trouveriez concevable que ce soit la Ville qui anime aussi un peu ces...

**M. HARVEY LEV :**

825

C'est un *partership* avec tout le monde.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

O.K.

830

**M. HARVEY LEV :**

On ne peut pas demander à la Ville de faire quelque chose et rester sur le banc comme ça.

835

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

D'accord.

840

**M. HARVEY LEV :**

Il faut qu'on engage la Ville et il faut que la Ville engage nous autres et il faut que le commerce engage aussi.

845

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

Oui, oui.

**M. HARVEY LEV :**

850

C'est trois *partners* dans ça.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

855

Effectivement il y a pas mal de galeries d'art, je pense, dans ce coin-là aussi qui pourraient accepter.

**M. HARVEY LEV :**

Il y a beaucoup d'ateliers.

860

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

Oui.

865

**M. HARVEY LEV :**

Et actuellement, maintenant avec la fermeture... c'est une autre question, mais ils démolissent toutes les bâtisses pour Turcot, ils jettent des centaines d'artistes parce que j'ai des appels chaque jour; on a une vingtaine d'artistes qui étaient jetés de leur bâtisse. Une après l'autre, ils démolissent 5 ou 6 bâtisses qui sont pleines d'artistes.

870

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

Et ils veulent s'en venir dans Griffintown?

875

**M. HARVEY LEV :**

Ou ça, ou il faut aller à Laval. Si vous êtes artiste, où est-ce que vous voulez... Maintenant, j'ai écrit, la Ville a fait une compétition. Au lieu de faire une compétition avec New York ou New Orleans ou Paris, la Ville a fait une compétition avec Laval et Brossard. Ça ne fait pas de bon sens. Il faut qu'on crée quelque chose, on est spécial, il faut qu'on célèbre ça.

880

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

Alors, écoutez, je vous remercie beaucoup. Et je voudrais vous dire à tous les deux, parce que je pense que vous y êtes en partenariat là-dedans, que pour des gens qui véhiculent

885

une idée, c'est ça que vous avez dit, le corridor culturel, c'est une idée, vous avez réussi à faire en sorte que les gens imaginent un vrai corridor culturel, pas simplement un corridor culturel virtuel. En ce sens-là, on vous lève notre chapeau.

890

**Mme JUDITH BAUER :**

Merci. C'est ça l'intention.

895

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

Merci beaucoup. Alors, j'appelle maintenant monsieur Luc Forget. Bonsoir, Monsieur Forget.

900

**M. LUC FORGET :**

Bonsoir.

905

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

Vous représentez l'organisme Ex Aequo.

910

**M. LUC FORGET :**

Ex Aequo.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

On vous écoute.



915 **M. LUC FORGET :**

Aussi, je suis ici pour Serge Poulin du Regroupement des organismes promotion du Montréal métropolitain et aussi madame Lise Roche d'AlterGo.

920 **Mme LOUISE ROY, présidente :**

D'accord.

925 **M. LUC FORGET :**

930 Nous sommes heureux de pouvoir nous prononcer à la consultation publique sur Griffintown. Vos documents sur Griffintown nous démontrent qu'il y a un développement fulgurant dans le secteur du Sud-Ouest et qu'il est important de faire cette consultation. Vous ajoutez que l'intervention de l'Office vise à établir un principe cohérent guidant la revitalisation à partir des préoccupations des personnes et des groupes concernés par le développement de ce grand territoire.

935 D'entrée de jeu, nous recommandons que les besoins de tous les citoyens soient aussi un enjeu mis en valeur dans la planification des nouvelles règles concernant le développement du grand Griffintown. Nous savons que la Ville de Montréal reconnaît l'importance de l'accessibilité universelle et par le fait même, l'importance de l'inclusion sociale de ses citoyens ayant des limitations fonctionnelles temporaires et permanentes. Les recommandations de l'Office sur la revitalisation de Griffintown devront donc tenir compte de ces valeurs.

940 Vous savez que la notion d'accessibilité universelle est mise de l'avant dans de nombreux documents de planification urbaine et de référence de la Ville de Montréal; ainsi, le sommet de la Ville de Montréal en 2002 a d'abord reconnu le concept d'accessibilité universelle dans les fondations de la nouvelle ville. Puis le Plan d'urbanisme de la Ville de

945 Montréal, la Charte montréalaise des droits et responsabilités et le Plan de transport de la Ville ont continué dans cette voie en réaffirmant ce principe d'aménagement urbain.

Toutefois, c'est un juin 2011 que la Ville de Montréal a fait le plus grand pas dans la bonne direction en adoptant sa politique en accessibilité universelle. À la suite de cette  
950 adoption, les 19 arrondissements ont emboité le pas en adoptant eux aussi la politique en accessibilité universelle.

Ainsi ce ne sont plus certains projets ici et là qui incluront un volet d'accessibilité universelle, mais bien tous les domaines dans lesquels la Ville de Montréal a compétence. La  
955 Ville de Montréal met de l'avant ce concept d'aménagement afin de favoriser l'inclusion à la société de ses citoyens ayant une limitation fonctionnelle; en améliorant l'architecture et le milieu urbain, ces citoyens pourront ainsi travailler, se divertir et se loger.

Bien souvent la limitation fonctionnelle d'une personne est amplifiée par l'environnement et l'espace dans lequel elle évolue. On attribue alors à l'individu des  
960 difficultés qui relèvent en fait de l'aménagement de la société environnante. L'enjeu de l'accessibilité universelle est donc de proposer un concept d'aménagement permettant à toutes les personnes ayant des limitations fonctionnelles d'accéder aux divers lieux, aux espaces de travail, à une activité ou à un service de la même manière que tous les autres  
965 citoyens.

Toutes les déficiences sont alors considérées, motrices, visuelles, auditives, cognitives, etc., de même que les situations temporaires de limitation de la mobilité, femmes enceintes, parent avec poussette, jambe plâtrée. Plus généralement, c'est une question  
970 d'égalité des citoyens face à l'espace public et à l'accès aux services.

La Ville de Montréal, par sa position concernant l'accessibilité universelle, désire faciliter entre autres le logement et le déplacement des gens qui ont une limitation fonctionnelle. Ce projet est donc une belle occasion de valoriser l'expertise et la volonté en

975       accessibilité universelle de la Ville de Montréal pour faire de Griffintown un modèle en  
accessibilité universelle.,

980               La recommandation. Notre recommandation est que la Ville de Montréal ainsi que  
l'arrondissement du Sud-Ouest intègrent l'accessibilité universelle à toutes les étapes de la  
conception, décision et mise en œuvre des aménagements urbains du secteur de Griffintown  
et se donnent les outils pour y parvenir. Il faut aussi que les intervenants de la Ville de  
Montréal qui travaillent sur le projet s'assurent comme elle le cite dans sa politique en  
accessibilité universelle de veiller à la cohérence et à la complémentarité des interventions  
entre les arrondissements et les unités centrales, soutenir le partage d'expertise et valoriser  
985       l'innovation dans une perspective d'amélioration continue, favoriser un partenariat actif avec  
les organismes du milieu, assurer la prise en compte de l'accessibilité universelle dans les  
divers budgets municipaux.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

990               Merci beaucoup, Monsieur Forget. Michel Séguin va vous poser une première  
question.

**M. MICHEL SÉGUIN :**

995               Merci pour votre présentation. En fait, je voulais revenir sur vos recommandations, sur  
une en particulier. Vous parlez de la nécessité d'avoir de la cohérence et de la  
complémentarité des interventions entre les arrondissements et les unités centrales.

1000              Donc, j'aimerais savoir si vous avez des exemples ou des modèles sur lesquels on  
pourrait se baser ou s'inspirer dans le cas de Griffintown, soit des recommandations que vous  
auriez à nous faire par rapport à comment on vivrait ça à Griffintown ou si vous avez des  
exemples d'autres arrondissements qui pour vous deviennent un modèle à suivre?

**M. LUC FORGET :**

1005

Écoutez, il y a beaucoup d'aménagements quand on parle d'artères ou de rues secondaires, c'est souvent sous la supervision de différents... l'artère va être souvent gérée, aménagée par la ville-centre et les petites rues par les arrondissements. Donc, souvent en accessibilité universelle, il est important d'avoir une constance.

1010

Si vous mettez en place des aménagements, si vous dégagez entre autres... quand vous permettez la mise en place de terrasses pour les restaurateurs, et tout ça, c'est de les mettre aux bons endroits et qu'il y ait toujours la même constante surtout entre autres pour les gens qui ont des déficiences visuelles. Ils ont des façons de se repérer et il ne faut pas en se promenant sur une petite rue secondaire qu'il y ait des règles établies et quand ils arrivent sur une artère, là c'est une autre règle qu'ils devront utiliser pour s'orienter et tout ça.

1015

Donc, c'est ça. C'est qu'il y a aussi... la ville-centre des fois, certaines volontés qu'ils ont de la misère à... comment je dirais, à s'installer auprès des arrondissements. Souvent certains arrondissements ne sont pas rendus aussi loin dans l'acceptation, dans les concepts au niveau de l'accessibilité universelle et c'est souvent très irrégulier. On peut comparer Ahuntsic au Plateau, Ville-Marie, et tout ça, tout dépendant de leur structure, leurs employés, des politiciens qui sont en place, certains auront des attitudes beaucoup plus dynamiques et d'autres, on est encore à expliquer qu'est-ce que c'est l'accessibilité universelle. Donc, c'est tout ça.

1020

1025

**M. MICHEL SÉGUIN :**

S'il y avait un exemple, si vous aviez une médaille d'or à décerner, est-ce que...

1030

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

Oui. Vous avez le droit de nommer un arrondissement. Vous avez le droit.

1035 **M. MICHEL SÉGUIN :**

Ou un quartier en particulier où vous croyez...

1040 **M. LUC FORGET :**

Je vous avoue que c'est, une médaille d'argent plutôt, je vous avoue que je n'ai pas de quartier à Montréal qui... parce que dans l'accessibilité universelle, tout est dans le détail et je ne vois pas... Je sais qu'entre autres, il y a le Sud-Ouest, on pourrait dire, ils sont rendus assez loin au niveau des aménagements des espaces publics. Ils ont une réglementation assez serrée. Ils ont replacé un peu la rue Monk où est-ce qu'il y avait beaucoup de restaurateurs qui bloquaient les trottoirs avec des terrasses, puis disons qu'ils sont assez dynamiques. Il reste beaucoup à faire...

1045 **Mme LOUISE ROY, présidente :**

1050

Alors, on est dans le bon arrondissement avec Griffintown.

**M. LUC FORGET :**

1055

Ben, c'est ça, c'est ça. Il reste beaucoup à faire, mais ils sont assez dynamiques.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

1060

Monsieur Bergeron?

**M. BRUNO BERGERON :**

Merci, Monsieur. Dans votre mémoire donc, l'accessibilité universelle semble beaucoup traiter des espaces publics; est-ce que dans vos espoirs ou les recommandations

1065 que vous feriez, il devrait y avoir aussi par exemple des services ou des logements qui s'adresseraient aussi à ces clientèles?

**M. LUC FORGET :**

1070 C'est sûr que, oui, les logements. Premièrement quand on parle de logement, il faut absolument qu'il y ait des logements beaucoup plus accessibles parce qu'il est très difficile à se loger des fois à Montréal quand on a des problèmes de mobilité, quand on est en fauteuil roulant.

1075 Il y a aussi, il faut regarder certains aspects. Si on met dans la réglementation au niveau du plan d'urbanisme et des réglementations qui s'adressent à un arrondissement propre comme le Sud-Ouest, il faut faire attention aussi qu'est-ce qu'on va permettre au niveau des revêtements de sol, et tout ça, même si c'est sur du terrain privé. Il y a un obstacle, présentement il y a un genre de contradiction, on parle de plus en plus de pavé alvéolé qui permet à la pelouse... et ça, c'est un obstacle majeur au déplacement en fauteuil roulant. Donc, si on permet d'en installer trop dans les parcs, d'installer dans des entrées privées, dans des stationnements publics, on est d'accord avec le concept, mais il faudra trouver des outils qui ne seront pas des contraintes.

1085 Donc, c'est ça. Au niveau de la réglementation du Plan d'urbanisme, il faut être très vigilant à ce niveau-là.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

1090 Merci beaucoup, Monsieur Forget, pour votre contribution.

**M. LUC FORGET :**

Je vous remercie.

1095

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

J'appelle maintenant monsieur Roland Hakim. Bonsoir, Monsieur Hakim.

1100 **M. ROLAND HAKIM :**

Bonsoir, Madame. Bonsoir, Messieurs.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

1105

J'imagine qu'il y a un lien de parenté avec monsieur Sami Hakim?

**M. ROLAND HAKIM :**

1110

Oui, tout à fait. C'est le même discours d'ailleurs que vous allez entendre.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

Allez, on vous écoute.

1115

**M. ROLAND HAKIM :**

Vous regardez mes images?

1120 **Mme LOUISE ROY, présidente :**

On l'a devant nous.

**M. ROLAND HAKIM :**

1125 Super. Alors, c'est de ça que je veux vous parler, c'est l'importance du bassin Peel. Il y a quatre éléments principaux dans le bassin Peel : c'est l'étendue d'eau, c'est l'autoroute, la voie ferrée et le quartier qui veut se développer.

1130 Donc, ces quatre éléments vont se répéter à plusieurs reprises un peu partout dans le monde. Ce n'est pas une surprise, c'est que toutes les villes du monde sont créées sur le cours de l'eau, ce qui fait que ces premiers quartiers qui sont maintenant en demande de rénovation, c'est les premiers quartiers autour desquels ont grandi les centres-villes. Donc, tous les cours de transport ne sont plus sur l'eau maintenant, ils sont par d'autres moyens, mais cependant les centres-villes sont restés là. Donc, ces quatre éléments-là, on va les retrouver un peu  
1135 partout comme on va le voir.

Alors, ce qu'on voit ici, c'est la même photo que tout à l'heure, mais on voit l'étendue d'eau, on voit la voie ferrée, l'autoroute et le centre-ville, le centre-ville qui veut s'étendre vers le sud, qui *s'étend* passablement vers le sud. On voit la balafre ici au centre qui divise les  
1140 quartiers, la cité du multimédia, le quartier international, le Lowney, l'ÉTS et les nouveaux développements du Griffintown maintenant. On voit toujours le cours d'eau et on voit ici nos terrains qui sont la pointe de cet ensemble-là qui se trouve être le seul endroit pour pouvoir réunir et attacher l'est et l'ouest de cette balafre-là.

1145 D'où son importance stratégique dont je vais vous parler de deux choses, l'importance géographique de ce terrain, de cet emplacement et aussi les transports en commun.

Donc, j'agrandis un peu pour mieux situer ça, et voilà. Dans ce cas-là, on voit que les artistes, c'est pas nous, c'est probablement la Société du Havre a prévu un tunnel ici pour  
1150 passer de l'autre côté du chose, c'est peut-être un tunnel ou un pont, ça n'a pas d'importance, c'est un moyen de transport.



1155 Il y a très longtemps, on avait réalisé cette importance-là. On avait commencé à réfléchir sur un projet ici que nous voyons qui était basé sur l'intersection de ces deux lignes, rassurez-vous, c'est un dessin qui remonte à 2005 facilement, dans lequel on représentait ici le chemin de fer, la voie ferrée et le futur, disait-on, tramway de Montréal. Et donc, on a développé un projet récréotouristique qui allait mettre les bassins et les plans d'eau en valeur tout en ayant une gare intermodale ici qui allait desservir les futurs habitants. À cette époque-là, il n'y avait pas beaucoup d'habitants.

1160 Nous avons présenté ça à la mairesse de l'arrondissement en 2007, ce qui est en jaune, ce sont nos terrains, dans lesquels on avait préconçu ou on avait conçu un développement qui ferait une gare intermodale avec d'autres services pour commencer à desservir la cité du multimédia qui a grandi sans vraiment avoir beaucoup de services ou avoir les services appropriés.

1170 Ça, c'est le SLR qui a été étudié. C'est le rapport qui a été étudié dans les années 2000 et qui a été publié en 2007. On voit absolument qu'il passe en plein dans nos terrains. Le tramway de Montréal passe dans nos terrains. Le train du mont Saint-Hilaire depuis qu'il existe, il passe dans nos terrains. N'importe quel plan de transport, ici, je vois le plan de transport du projet de Montréal, on va voir une condensation de moyens de transport en commun dans notre terrain. J'agrandis un peu pour voir ici, il y a même le train... l'aérotrain qui va à l'aéroport qui est prévu et qui passe en plein dans notre terrain.

1175 Juste une petite pause pour vous dire que, voilà, on a parlé de cette importance géographique avec les développements qu'il y a à côté, donc, la population qui est descendue vers le sud qui est là. À Griffintown, on parle de plusieurs milliers d'appartements qui sont en construction. Un autre plusieurs milliers qui seront en construction bientôt.

1180 On a parlé du développement de la cité du multimédia, donc, tout ça, et la position de ça. On a parlé aussi des transports en commun qui sont là. On a parlé de la beauté du site d'où le développement qui est nécessaire, récréotouristique. Donc, on a parlé de trois choses.

1185 Je vous ai aussi dit que nous n'étions pas les seuls. Au cours de l'eau, au fil de l'eau, il y  
a plusieurs villes qui se sont développées. En voici une, c'est Toronto, et ça, en particulier, c'est  
le *Distillery district*. En plan, c'est toujours la même chose. Il y a le chemin de fer, il y a  
l'autoroute, il y a le plan d'eau et la proximité du centre-ville. Les quatre éléments dont on a parlé  
sont toujours là. C'est par la nature des choses, c'est comme ça que se sont développées les  
1190 villes, personne ne l'a voulu et ils font de très belles choses. Beaucoup de densification tout en  
respectant le patrimoine existant.

1195 Lyon, ce n'est pas différent. C'est le quartier des confluent, la confluence de deux  
fleuves avec un chemin de fer qui est en plein milieu. Aussi, ils ont des grands projets très jolis,  
très beaux, mais surtout une gare multimodale qu'ils disent. Donc, dans ces situations-là, c'est  
toujours obligatoire, c'est toujours nécessaire d'avoir une gare multimodale. Ce n'est pas un  
hasard, c'était comme ça que la ville s'est développée à cause du transport qui était l'eau. L'eau  
est toujours là, mais les transports ont changé de mode.

1200 Bilbao, c'est la même chose. On a l'autoroute, on a le plan d'eau et il y a un chemin de  
fer en arrière et le centre-ville n'est pas loin. Et c'est le développement de ce secteur-là qui a  
mis Bilbao sur la *map* internationale. C'est le musée Guggenheim qui est... quand on dit Bilbao,  
on dit musée Guggenheim. Mais toujours on voit ici que le musée a passé en dessous de  
l'autoroute; il y a quelqu'un qui a pensé ne pas la démolir et plutôt adapter le musée à  
1205 l'autoroute.

Nous aussi, nous avons un plan d'eau et nous sommes fiers de ce plan d'eau. On voit  
de nouveau les éléments dont j'ai parlé tantôt, un quartier qui est là et nos terrains sont  
exactement ici.

1210 On a proposé il y a quelques années, en 2008, ce développement-là dans lequel on a  
mis un projet récréotouristique ici. Il y avait 7 étages de centre d'achats et services pour  
desservir la population du multimédia. Maintenant, il y a une autre population qui s'est ajoutée ici  
et tiens, ça tombe bien, ça justifie encore plus. Et il y a une gare multimode qui va prendre soin  
de transporter tout ce beau monde-là.

1215           Donc, le développement récréotouristique, le centre de services et d'achats, il y a même un centre sportif à cet étage, là au 6<sup>e</sup> étage, des cafés et des théâtres, deux amphithéâtres extérieurs. Bon, c'est des détails. Ici, au niveau du sol, tramway; deux étages plus haut, il y a le train. Ça fait la gare intermodale. Et le bassin Peel pourrait avoir une autre allure, pourrait même, que sais-je, avoir sa signature.

1220           Donc, on parle de quatre choses, la signature, le récréotouristique, la gare intermodale et les deux tours pour faire le TOD, donc, la densification et permettre à la population locale de pouvoir jouir de ce mode de transport tout en appréciant les services qui sont là. C'est tout ce que je voulais vous dire. Merci de votre attention.

1225           **Mme LOUISE ROY, présidente :**

                  Merci, Monsieur Hakim. Monsieur Bergeron?

1230           **M. BRUNO BERGERON :**

                  Bonsoir, Monsieur, merci beaucoup de votre présentation.

**M. ROLAND HAKIM :**

1235           Merci, Monsieur Bergeron.

**M. BRUNO BERGERON :**

1240           À la lecture du mémoire qui a été déposé antérieurement, une des questions aurait été justement de savoir quelles étaient les visions que vous pouviez avoir sur ce site. À la lumière de ce que vous nous présentez, la question que je vous poserais, c'est : Quels sont les obstacles qui empêchent par exemple actuellement de faire, de présenter ce projet, de le faire avancer et quelles seraient les modalités qu'il faudrait mettre en place pour avoir peut-être une écoute différente?

1245

**M. ROLAND HAKIM :**

1250           Moi, je pense que le mot-clé, c'est la collaboration. Sami a parlé des vases clos. Nous avons crié à tous les toits que la Société du Havre de Montréal a travaillé en vase clos pour tout son projet, n'a consulté personne. Mais par erreur, ils ont présenté une liste de personnes qu'ils ont consulté, un client de parcs à chiens qui est juste là, mais les gens, nous, on n'a jamais été consultés. Nous sommes allés les voir à la Société du Havre pour leur dire : On a une gare intermodale sur laquelle on planifie depuis longtemps. Ce n'était pas ça.

1255           Donc, le mot-clé, c'est la collaboration. C'est de parler avec les intervenants. Les intervenants, en ce qui nous concerne, ce sont nos terrains et ce que nous voyons maintenant, c'est que nous avons trois mises en réserve sur nos terrains et il y a chacun à la Ville qui doit avoir sa propre partie de nos terrains et nous sommes en train de nous battre contre ce processus aberrant.

1260           Ce que je vous ai montré ici, ce n'est pas un choix. Nous n'avons pas le choix de faire autre chose sur ce terrain à Montréal. Ce n'est pas un choix. La gare intermodale n'est pas un choix, c'est une obligation. Les chemins de fer, je vous ai montré tous... et c'est rapide, je ne suis pas allé dans les détails, je n'ai pas parlé des bus qui passent sur la rue Wellington ou sur les autres rues. On a parlé d'un SLR qui va remplacer certains autobus, mais il y en a d'autres. Il y a 2400 autobus qui passent aujourd'hui sur l'autoroute.

1270           La gare intermodale n'est pas un choix. Les gens de la Ville le savent. Pourquoi il n'y a pas une planification pour ça? Quand on parle de gare intermodale, on parle automatiquement de TOD, de développement. Dans notre cas, nous avons proposé un développement résidentiel et des édifices à bureaux, une tour de chaque avec un hôtel et... donc, un développement mixte.

1275           Le récréotouristique n'est pas un choix, c'est la nature même de la place. C'est le bassin Peel qu'il faut mettre en valeur. Je vous ai montré un peu ce qu'on fait à travers le monde, pas pour vous renseigner, je suis sûr que vous le savez, mais c'est pour compléter l'argument.

1280 La signature de Montréal, oui, peut-être que c'est un choix, mais tant qu'à faire les choses, on mettrait une signature de Montréal, pour le moment, la sagesse de la Société du Havre, ils ont mis une statue, une œuvre d'art sur nos terrains. Ils vont nous exproprier pour mettre une œuvre d'art faite par un artiste local. Hourra! Je retourne à votre question.

**M. BRUNO BERGERON :**

1285 Non, je pense que vous avez bien répondu. Je pense qu'on a les éléments qui nous permettent de compléter votre propos. Je vous remercie beaucoup.

**M. ROLAND HAKIM :**

1290 Ce que j'essaie de dire, c'est que ce n'est pas un choix. Ce que vous voyez ici va se construire, c'est une question de temps, mais il faut se battre entre-temps pour garder l'intégrité des terrains pour ne pas laisser les autres le gruger et... je ne veux pas parler plus vite que ma bouche.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

1295 Alors donc, on comprend que votre projet est toujours là, de gare intermodale et de...

**M. ROLAND HAKIM :**

1300 Ce n'est pas un choix, Madame.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

D'accord. Mais vous, comme promoteur, vous l'avez encore.

1305 **M. ROLAND HAKIM :**

Oui, oui, bien sûr, bien sûr. On était avec l'AMT il n'y a pas longtemps justement à parler de ça. L'AMT a dessiné un arrêt du SLR de l'autre côté de la rue et on leur disait que ce n'est pas là que ça va, ça doit aller ici pour les raisons que nous avons démontrées. Ils étaient d'accord et c'est ça qu'on va faire. Mais ce n'est pas pour demain le SLR. Mais ils savent que nous sommes là et ils savent que nous devons engager des pourparlers avec eux pour les laisser passer sur nos terrains avec leurs trains, avec leurs autobus, avec... et il y a un accord qui va se faire entre nous et eux et les intervenants sont déjà au courant de ce qui va se passer.

1315 **Mme LOUISE ROY, présidente :**

Et comment vous voyez, je dirais, l'entre-deux temps? Entre maintenant et le moment où éventuellement l'AMT et peut-être la Société du Havre concrétiseront, si vous voulez, cette vocation qui vous apparaît inévitable ?

1320 **M. ROLAND HAKIM :**

Voyez-vous, l'entre-deux temps, il faut qu'on voie une volonté politique. Ce que nous voyons maintenant, c'est un peu... mais très intéressant. Voir à l'est de l'autoroute, il y a eu un projet pour discuter des hauteurs. Ils ont changé les hauteurs, ils ont mis des hauteurs très importantes. À l'ouest, ils ont fait la même chose. Mais nous, là où nous sommes, on est encore à 12 mètres.

1330 **Mme LOUISE ROY, présidente :**

Ah oui? Vous faites partie du PPU Peel-Wellington?

**M. ROLAND HAKIM :**

1335 Nous faisons partie du PPU sauf la gare intermodale qui, elle, elle est à 12 mètres.  
Donc, écoutez, on n'est pas paranoïaque, je ne suis pas encore paranoïaque, mais j'ai trois réserves sur mon terrain. Tous les terrains avoisinants ont augmenté leur niveau de...

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

1340 Hauteur permise.

**M. ROLAND HAKIM :**

1345 De hauteur permise sauf ce petit terrain.

**M. MICHEL SÉGUIN :**

1350 Monsieur Lev que vous avez peut-être entendu ce soir a parlé d'une taxe spéciale ou d'un partenariat de différents intervenants pour aider à arrimer les projets qui seraient proposés ou à venir avec d'autres activités dans la communauté de Griffintown.

Il a même parlé que ça prenait un partenariat à la fois du public, du privé et du communautaire. Et ça, comment vous réagissez à ce genre de choses, de propositions, d'un homme d'affaires comme vous?

1355 **M. ROLAND HAKIM :**

1360 Moi, je pense que tôt ou tard d'une manière ou d'une autre, les utilisateurs vont payer ce qu'il faut pour ça. Si vous taxez les promoteurs de Griffintown une taxe spéciale parce qu'ils sont à Griffintown, ils vont la refiler à leurs acheteurs d'appartement. Qu'est-ce qu'on a fait vraiment? On a rendu quelque chose politiquement correct, c'est les promoteurs riches qui le payent. C'est une bonne chose, mais ça revient au même.

1365 La Ville va percevoir des taxes sur ces appartements vendus; si c'est des appartements dans des endroits privilégiés, c'est l'évaluation des appartements qui va être plus importante et les taxes vont suivre.

1370 Mais je ne m'opposerai pas à imposer une taxe spéciale pour le passage d'un tramway devant chez moi, pas du tout, parce que ça va augmenter la valeur de chez nous. La même chose avec la gare intermodale.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

1375 J'aimerais ça peut-être vous entendre un peu sur la vocation récréotouristique. Est-ce que le projet, le volet récréotouristique de votre projet, vous le voyez comme étant auto-suffisant?

Ou si vous avez d'une façon ou d'une autre des intentions de connexion avec ce qui pourrait se faire dans la partie ouest sur les rives du canal Lachine ou peut-être dans la partie est dans le Vieux-Montréal?

1380 Comment vous vous situez comme acteur du développement récréotouristique du coin et disons surtout par rapport à Griffintown dans la mesure où c'est l'objet de notre mandat?

**M. ROLAND HAKIM :**

1385 Voyez-vous du côté gauche de cette photo-là, il y a le train, il y a la voie ferrée. Cette voie ferrée longe le bassin et donc, il y a déjà une marina, il y a déjà une piste cyclable; elles sont très belles par ailleurs. Ils ont fait du beau travail. Donc, nous voyons que ce développement récréotouristique fait partie de cet...

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

1390 Continuation.



**M. ROLAND HAKIM :**

1395 Oui, de cette continuation. On a aussi prévu qu'il y aurait un tramway touristique qui allait du Vieux-Montréal tout le long du canal Lachine et il passerait par là. Je veux dire, l'avantage ici, c'est qu'on a donné dos à la gare intermodale. Et on donne dos à l'autoroute s'il reste là. S'il descend en sous-marin, ça marche pareil, ça ne fera qu'augmenter, qu'améliorer le potentiel de ces terrains.

1400 **Mme LOUISE ROY, présidente :**

De ces installations.

**M. ROLAND HAKIM :**

1405

Mais il y a...

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

1410 Donc, au fond, vous vous sentez connecté quand même. Vous pouvez vous auto-suffire jusqu'à un certain point dans la mesure où vos terrains sont bien localisés tout près des bassins, mais vous vous voyez comme un acteur du développement en connexion avec les autres acteurs qui seraient intéressés à développer les abords du canal. Je vous interprète mal?

1415 **M. ROLAND HAKIM :**

1420 Il y a peut-être une nuance à faire. C'est que quand je parle de nos terrains, c'est vrai que nous sommes propriétaires de terrains, mais nous avons d'autres voisins et ce projet est bâti sur trois propriétés. La Ville est propriétaire d'une partie de ce terrain, ils ont des stationnements là-dedans et ils ont été légués à la Société du Havre. Un autre copain est propriétaire d'une autre parcelle de 20 000 pieds. Donc, nous sommes trois.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

1425 D'accord.

**M. ROLAND HAKIM :**

1430 Et ensemble, quand on a pensé à ça au début, nous avons signé un protocole d'entente avec l'entité qui était propriétaire de ce terrain-là; je pense que c'était dans les 2005. On a signé un protocole d'entente avec... à cette époque, le terrain appartenait... je ne sais pas si c'est la SODIM ou...

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

1435 C'était les ancêtres de la Société du Havre.

**M. ROLAND HAKIM :**

1440 Voilà, tout à fait. Et on s'est dit : on va les développer ensemble.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

1445 Ça a changé en cours de route.

**M. ROLAND HAKIM :**

Bien, changer de propriétaire en cours de route passe encore, mais changer d'attitude, c'est un peu plus dur.

1450 **Mme LOUISE ROY, présidente :**

Oui, c'est ça.

1455 **M. ROLAND HAKIM :**

Maintenant, on essaie de sauver sa peau et de garder nos parcelles intègres pour pouvoir avoir un développement possible futur. Je pense à ça dans 5, 10 ans quand ce sera impératif d'avoir une gare intermodale ici. Il va falloir reconstituer ces terrains et les donner à un entrepreneur pour qu'il fasse quelque chose.

1460 **Mme LOUISE ROY, présidente :**

1465 Bon. Alors, écoutez, je vous remercie infiniment pour être venu, d'une part, nous rafraîchir la mémoire et d'autre part, remettre à jour ces informations concernant votre projet à vous.

**M. ROLAND HAKIM :**

Merci de m'avoir entendu.

1470 **Mme LOUISE ROY, présidente :**

Merci.

1475 **M. ROLAND HAKIM :**

Merci, Madame. Merci, Messieurs.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

1480            Alors, si vous voulez bien, on va s'arrêter pour une quinzaine de minutes, une pause de 15 minutes. On revient avec madame Butiaux de l'Université de Montréal.

PAUSE... REPRISE

1485            **Mme LOUISE ROY, présidente :**

                 Madame Butiaux, si vous voulez bien vous avancer. Bonsoir.

**Mme PAULINE BUTIAUX :**

1490

                 Bonsoir à tous.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

1495            Vous allez nous présenter la personne qui vous accompagne?

**Mme PAULINE BUTIAUX :**

1500            Oui, bien sûr. Je suis Pauline Butiaux et je suis accompagnée de Jérôme Glad. On est ici présents au nom du Regroupement des étudiants finissants à la maîtrise en design urbain à l'Université de Montréal. On est aussi présents parce qu'on est des passionnés et des amoureux de la ville en général et puis de Griffintown en particulier.

1505            À l'heure où Montréal va fêter, on le sait, son 6<sup>e</sup> anniversaire de désignation de Ville Unesco du design, le quartier Griffintown est actuellement pour nous l'occasion unique, une occasion en or pour Montréal de démontrer sa créativité, sa capacité à produire un projet de ville exemplaire à l'échelle de Montréal, du Québec, du Canada et à l'échelle internationale.

1510 Nous souhaitons en tant qu'étudiants en design urbain remettre la pratique et la discipline du design urbain au cœur du projet, de la démarche, de la réflexion. Nous pensons que le design urbain par son essence est le moyen pratique et réflexif de penser l'avenir de Griffintown.

1515 Tout d'abord, pour l'ensemble des personnes présentes ici, je vais rappeler une définition du design urbain. C'est la définition de Geneviève Vachon, professeur à l'École d'architecture de l'Université Laval qui a proposé cette définition dans *Imaginez réaliser la ville du 21<sup>e</sup> siècle, le cahier des bonnes pratiques en design*, élaboré par Design Montréal en 2008.

1520 Donc, le design urbain, c'est un champ de pratique professionnelle qui occupe la charnière entre l'architecture et l'aménagement du territoire, il s'intéresse à la phase publique et urbaine de l'architecture ainsi qu'à l'espace physique et tridimensionnel de la planification du territoire. Le designer urbain concerne autant donc la création et le contrôle des formes physiques de la ville et l'aménagement qualitatif de l'environnement. Les objectifs de cette pratique visent principalement la requalification des espaces publics collectifs, la création de  
1525 collectivités viables et le développement de processus participatif d'aménagement du territoire.

Nous souhaitons développer notre présentation autour des points suivants à l'image de notre mémoire. Donc, comment l'avenir urbain du quartier Griffintown peut se fonder sur le patrimoine urbain et la structure urbaine préexistante du quartier et comment l'avenir urbain du  
1530 quartier peut viser un milieu de vie authentique, singulier, identitaire à l'opposé d'une logique uniformisante de l'urbain.

Donc, tout d'abord, revenons sur les constats et les interrogations qui nous ont poussés à nous exprimer devant vous tous. Par là même, nous saluons l'initiative de l'OCPM. Nous constatons que Griffintown est actuellement l'un des principaux véhicules d'investissement privé  
1535 dans le domaine de la construction sur l'Île de Montréal et il nous semble que la Ville n'a qu'une attitude réactive face au développement spontané de son paysage urbain.

1540

Selon les dynamiques actuelles, le défi de Montréal, Ville Unesco du design, je le rappelle, semble plutôt entre les mains des promoteurs, des grandes firmes d'architecture détenant le monopole des projets urbains plutôt qu'entre les mains d'une municipalité qui se donne les moyens d'aboutir à un projet commun.

1545

Ainsi, nous nous interrogeons et nous vous interrogeons tous sur le titre de Ville Unesco du design. Est-ce un devoir? Une prérogative? Une quête identitaire floue? Ou bien est-ce un levier pour des projets exemplaires comme le projet de Griffintown?

1550

Il nous semble que Griffintown, bien, j'ai posé la question : Est-ce que ce ne serait pas justement une formidable occasion de présenter un plan de design urbain, un projet de design urbain de requalification d'un quartier industriel qui inscrirait Montréal dans un mouvement urbain sensible, identitaire, durable, exemplaire dans le contexte métropolitain contemporain actuel?

1555

Nous estimons donc que Montréal doit miser sur les qualités inhérentes de son histoire comme moteur de projet de ville ainsi que sur sa situation, la situation de Griffintown, je parle. C'est une situation absolument unique, Griffintown. On a juste mis une autre photo comme ça pour situer. Évidemment Griffintown, c'est dans le prolongement du Faubourg-des-Récollets qui a vu, donc, le projet de la Cité multimédia il y a quelques années, le projet de l'autoroute Bonaventure va tenter de lier encore plus les quartiers. C'est bien sûr, donc, le Vieux-Montréal un peu plus loin. C'est évidemment le centre-ville par la rue Peel, par exemple, qui les relie fortement. Et puis ce quartier anciennement industriel à l'entrée du corridor du canal Lachine, c'est vraiment un quartier pivot qui... voilà aussi toute la suite vers la Petite-Bourgogne et Saint-Henri, et c'est vraiment un quartier, c'est ça, un pivot de plusieurs réalités urbaines qui ne peut donc tendre à un quartier uniformisant architecturalement et urbanistiquement parlant, mais bien un quartier identitaire et innovant.

1565

Nous pensons qu'évidemment Griffintown doit profondément s'ancrer dans le paysage du canal Lachine, c'est à l'origine même de la fondation de Griffintown. Évidemment on pense aux quartiers, on en a parlé des bassins Peel qui est un endroit absolument magique et on veut

1570

penser le quartier Griffintown autour de ce canal Lachine qui doit être une colonne vertébrale avec Pointe-Saint-Charles, voilà. C'est vraiment... ça doit s'ancrer là-dessus.

1575

Nous estimons donc que Montréal étant le berceau de l'industrialisation nord-américaine, il faut le rappeler, cette spécificité devra jeter les bases d'une stratégie innovante en matière de mise en projet et ces espaces méritent d'être appréciés, d'être compris, d'être préservés de la banalité à laquelle ils nous semblent exposés.

1580

On a voulu parler du génie du lieu parce que c'est vraiment ça Griffintown pour nous. Il y a un génie du lieu qui est là, qui est déjà présent, qui n'est pas forcément et complètement réinventé. On pense que dans ce cadre-là, ça peut fonder les bases d'un projet commun pour préserver l'atmosphère du quartier, ce génie du lieu. C'est ainsi que, nous l'espérons, une ère nouvelle dans le développement pourra émerger avec une attitude proactive de la Ville et non plus réactive aux projets notamment des promoteurs. Bien sûr le design urbain peut-être un vecteur de réflexion, peut-être par le moyen d'un plan de design urbain qui ajouterait une dimension supplémentaire au PPU.

1585

1590

Donc, on va en venir à notre premier point qui était le patrimoine et l'héritage de la structure urbaine. Voici une photo d'une rue du secteur Griffintown. Dans son état actuel, Griffintown présente une logique de renouvellement complet du tissu urbain comme si on était en présence d'un site vierge, une faible attention est portée, il nous semble, à la structure préexistante. Or, pour nous, c'est une richesse de trame exceptionnelle. Il me semble qu'on a dépassé l'idée comme quoi le patrimoine se tenait juste dans les objets architecturaux, maintenant on parle de patrimoine urbain et le patrimoine urbain s'inscrit dans la trame de rue, dans le parcellaire et dans la trame publique, les espaces publics.

1595

Et c'est ainsi que bien sûr des études typomorphologiques sont la base de tout projet. Il nous semble qu'il faut réencenser la rue, et Jérôme va poursuivre sur cette idée de réencenser la rue.

**M. JÉRÔME GLAD :**

1600 Je vais comme essayer de mettre des images sur le texte un peu théorique qu'on vous a  
remis. Ça c'est un extrait du PPU en fait, donc qui montre les bâtiments à préserver  
patrimoniaux du secteur. Donc, on parle de la New City Gas et d'un ensemble urbain qui donne  
sur la rue de la Montagne. Tout le reste est écrit *bâtiments à démolir*, on ne comprend pas  
vraiment ce que ça veut dire en fait. Et il y a un bâtiment relocalisé qui est ce petit bâtiment  
1605 qu'on voit à gauche qui ressemble à une petite maisonnette. Je ne sais pas non plus ce que  
*relocalisé* veut dire.

Mais en gros, quand on parle de logique de renouvellement urbain complète, cette carte  
nous fait très peur parce que justement si c'est des bâtiments à démolir, est-ce qu'aussi on va  
1610 démolir la notion de parcellaire et donc, la notion de richesse du tissu urbain qu'on voit ici qui est  
un tissu diversifié à l'échelle humaine et on va dire qui est l'échelle sensible préexistante qu'il y a  
sur le site.

Pour nous le patrimoine, c'est avant tout l'héritage de la structure urbaine qui est en  
1615 présence à Griffintown vraiment exceptionnelle d'autant plus que dans une ville où la majeure  
partie du tissu urbain est tramée comme le Plateau. Ici, on a un tissu très riche, unique. Une  
autre image.

Ça c'est l'héritage que va nous donner les projets actuels. Donc, on ne parle pas du tout  
1620 de l'échelle sensible qu'on essaie de montrer par les photos avant, mais on parle de... en fait,  
une échelle permise par le PPU où des grands ensembles d'édifices viennent s'implanter sur des  
parcelles au complet et créer une rupture d'échelle totalement folle et qui n'a aucun rapport non  
plus avec l'évolution de l'histoire du quartier.  
- C'est à toi encore.



1625 **Mme PAULINE BUTIAUX :**

1630 Ensuite, on voulait parler du milieu de vie, d'un milieu de vie authentique et identitaire pour Griffintown. Donc, on a dit que ce serait asseoir le projet sur une échelle urbaine préexistante. C'est très riche, Griffintown, déjà dans l'état actuel. C'est du résidentiel, c'est des petits artisans, des commerçants indépendants, des artistes, c'est un quartier qui jouit, donc, de son ancrage au canal Lachine. Il nous semble qu'en tant que futur milieu de vie à imaginer, à penser, à concevoir, à dessiner, c'est vraiment l'ancrage au canal Lachine qui est porteur d'une dimension publique, paysagère, fondamentale pour penser le milieu de vie et un milieu de vie, donc, qui aurait une échelle sensible, une échelle aussi intermédiaire dans les gabarits, dans la

1635 matérialité.

Ce qu'on souhaite, c'est éviter l'ennui urbain que propose actuellement certains projets tel que le projet qui est en train de se construire actuellement. Voilà, on va l'introduire comme ça.

1640 **M. JÉRÔME GLAD :**

Oui, c'est ça. On veut vous montrer quelques précédents. On se situe, donc, à gauche à Griffintown et à droite, dans une rue au Pays-Bas, une rue, en fait, ce n'est même plus une rue, enfin, à Montréal, on ne dirait pas que c'est une rue parce qu'il n'y a pas de voiture qui passe là-dessus. Les mêmes dimensions, à peu près la même logique de parcellaire, donc, une diversité dans l'offre des habitations.

1645

C'est à nos yeux premièrement, ce type de projet, ça permet une échelle humaine dans le tissu urbain et en même temps, ça permet aussi, parce qu'on parle ce soir de Montréal, Ville Unesco, d'avoir une multiplicité d'agences d'architecture qui viennent s'exprimer dans le milieu urbain et je sais qu'il y a beaucoup d'architectes qui rêveraient de faire un projet à Griffintown si dans un plan de design urbain on propose justement une espèce de division, fragmentation des projets pour arriver à des plus petits projets qui sont plus proches de l'échelle humaine, de l'échelle de l'entrée sur rue. Ça veut dire qu'on serait tous gagnants, tous les architectes

1650

1655 pourraient, plusieurs architectes pourraient s'exprimer. Ce serait plus riche, on laisserait du patrimoine bâti plus intéressant.

1660 On parle aussi d'une échelle intermédiaire parce que Griffintown, c'est un quartier qui n'est pas simplement à vocation résidentielle, mais qui est aussi à vocation comme une espèce de mini-centre urbain, un mini-quartier dynamique. Ici, on est dans une rue dynamique, encore toujours au Pays-Bas avec 5 étages de hauteur et toujours cette logique de se fier à un parcellaire on va dire authentique qui est présent à Griffintown et d'appeler différents architectes ou même de l'auto-construction pour développer un milieu de vie multiple et varié.

1665 **Mme PAULINE BUTIAUX :**

Et dense, qui reste dense.

1670 **M. JÉRÔME GLAD :**

Et qui reste dense. On parle ici de quelque chose qui est plus dense que le Plateau Mont-Royal. Une autre image de la variété que ça peut produire.

1675 Et maintenant, ça c'est ce que permet aussi le PPU, c'est-à-dire qu'on parle du taux d'implantation, un taux d'implantation de 35% à 100%. Un taux d'implantation 100%, ça veut dire qu'on crée des macro-îlots et ce que ça permet, c'est de créer, on va dire, les basiliaires de centres commerciaux qui sont clairement évoqués dans le projet actuel de Devimco.

1680 Je voulais vous montrer cette image qui m'a un peu fait rire. Je suis allé sur le site des architectes aujourd'hui, d'ailleurs j'aurais dû enlever leurs noms, ce n'est pas gentil pour eux. C'est un beau projet d'architecture, sauf qu'il n'est pas au bon endroit et sur le site internet où je suis allé, il y avait écrit *Métro Concorde, Laval* que vous pouvez voir en bas, mais ça, c'est une erreur de l'internet sur le site. Ça m'a fait beaucoup rire parce qu'on parle ici d'un projet qu'on trouve, nous, un peu générique et qu'on pourrait retrouver à Laval, qu'on retrouve à Griffintown, o.k., mais qui ne pousse pas assez loin le potentiel du quartier.

1685

Je remets une image plus claire où on voit justement que ce taux d'implantation à 100% qui donne des basiliaires, enfin, des bâtiments qui occupent la parcelle au complet invitent un type commercial générique qui n'est pas du tout identitaire et qui n'est pas fidèle à ce qu'on peut retrouver actuellement dans le quartier.

1690

Donc, nous, si on veut éviter ça et qu'on veut plutôt proposer une diversité dans les bâtis à l'échelle de la parcelle qu'on peut retrouver à Griffintown, c'est justement pour amener les commerces qui voudraient s'implanter ici à s'identifier à leur bâtiment, à vouloir en prendre soin et à créer cette variété, cette diversité du milieu de vie.

1695

On voudrait faire une comparaison, merci Phyllis Lambert et tous les citoyens de Milton Park d'avoir préservé en partie le quartier de Milton Park en se mobilisant parce que les trois tours qu'on voit à l'écran à gauche, ça devait être un quartier entièrement de ce modèle urbain. Ce modèle urbain, c'est des dalles commerçantes qui occupent l'entièreté ou presque des îlots avec des tours d'habitation qui sont totalement hors d'échelle.

1700

On estime, même si le style architectural est différent, qu'un style architectural, ça se périmé ou la perception qu'on en a change avec le temps, mais que ce qu'on est en train de reproduire avec le projet au bord du bassin Peel actuellement, c'est à peu près ce même type d'architecture.

1705

Donc, on a des commerces où on a du mal à s'identifier, donc, on retrouve des commerces génériques, des restaurants qu'on trouve ailleurs, des magasins qu'on trouve ailleurs, des entrées de parking qui ne sont pas du tout à l'échelle humaine et juste sur la même rue, on voit sur l'image de droite, là, on a gardé des bâtiments authentiques du quartier et on voit qu'il y a des boutiques qui, elles, on va dire, font la renommée du secteur.

1710

C'est des boutiques, je n'habite pas du tout dans le secteur, dans lesquelles je vais souvent, Empire, le bar Pullman, le Nota Bene, c'est des boutiques qui ont de la valeur et qui donnent un sens au quartier.

1715

1720 Et dans ce quartier, on a réussi à garder l'authenticité parce qu'on a laissé quelques projets se faire, comme on va laisser faire quelques projets à Griffintown, mais on a pris le temps d'arrêter les choses et de s'arrêter sur l'authenticité de ce que ce quartier pouvait offrir et donc, on a gardé en partie des rues qui sont magnifiques, mais qui côtoient des tours d'habitation qui offrent peu de choses à part des dépanneurs, des salles de lavage et des entrées de garage.

1725 Autre chose, quelque chose qui, c'est sûr, aurait pu être prévu en amont, mais il est peut-être un peu tard, mais quand même, on parle du corridor culturel de la rue Ottawa. Ces lieux rattachés au passé. Industriel, ici on est à la Kulturbrauerei à Berlin qui est en fait tout un îlot occupé, qui était une ancienne brasserie qui a été occupé par un centre culturel vraiment très très puissant avec cinéma, bar, discothèque, festivals qui prennent part à cet endroit et on a su recréer un pôle d'attraction avec tout ça.

1730 C'est juste pour nous montrer ce qu'on aurait pu faire avec la brasserie Dow, le New City Gas mis en relation et tous les édifices patrimoniaux qui étaient à côté. Aussi Distillery district. Ce n'est pas simplement l'espace qu'on connaît, central, c'est aussi, on va dire, un quartier avec des choses qui se passent dans l'épaisseur. On a réussi à Toronto en Amérique du Nord à faire quelque chose de vraiment intéressant avec ce patrimoine. On en a déjà parlé.

1735 Puis juste pour montrer l'Allemagne qui est souvent cité comme exemple sur le développement durable, on va dire. Eux, ils ont compris que l'urbanité, enfin, la ville, c'était aussi ces choses qui pouvaient paraître hideuses à l'époque qui sont ces industries. Ils ont fait ici à Duisburg un parc qui est de renommé international au milieu des industries. Nous, on a les silos  
1740 numéro 5, le Farine Five Roses qui sont des lieux totalement somptueux et pour le moment ce qu'on fait, c'est les ignorer.

1745 Le concours Smith propose un espace public qui va être un peu... on verra le résultat du concours, mais qui va être au pied du développement de Devimco qui donnera sur les basiliaires qui risquent d'accueillir des centres commerciaux, mais de l'autre côté de la voie de chemin de fer, on a le bassin Peel qui a une piste cyclable qui passe ici qui fait qu'il est difficilement appropriable, mais c'est un des plus beaux paysages urbains à Montréal et j'ai peur qu'on

l'oublie pour le moment dans l'état actuel des choses. C'est ça en gros. Une petite conclusion peut-être?

1750

**Mme PAULINE BUTIAUX :**

C'est ça. On tenait vraiment à réencenser ce quartier au moyen du design urbain qui traite de la forme de la ville, de la structure urbaine de la ville. Voilà, des espaces publics collectifs, essayer d'imaginer à travers le design urbain et peut-être avec un plan de design urbain, essayer d'imaginer un nouveau futur pour Griffintown. Merci.

1755

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

Merci infiniment. Je vous remercie tout particulièrement parce que ça n'arrive pas assez souvent qu'il y ait des jeunes qui viennent nous donner leur vision de la revitalisation des quartiers à Montréal. Alors, merci bien. Bruno Bergeron?

1760

**M. BRUNO BERGERON :**

Bonjour, merci beaucoup de votre présentation, c'était vraiment très très intéressant. Il y a plusieurs projets qui sont annoncés dans Griffintown comme vous l'avez dit. Il y a des projets où on va devoir faire avec comme vous disiez. Toutefois ce qui nous intéresse, il y a quand même autour de ces bâtiments-là plusieurs terrains, en tout cas, qui ne sont pas encore touchés, puis ce qui est peut-être un peu préoccupant, c'est l'interface entre justement ces grands projets qui sont annoncés et les secteurs qui méritent peut-être notre attention davantage au plan de la conservation ou de la mise en valeur.

1765

1770

Est-ce que vous avez réfléchi, par exemple dans des critères de design, qu'est-ce qui pourrait être mis de l'avant pour s'assurer qu'il y ait une interface un peu plus soignée? On avait cet après-midi la présentation des petites résidences en rangée sur la rue de la Montagne et on voyait qu'au règlement de zonage, il y avait une possibilité d'y implanter dans la cour arrière par exemple un édifice de 16 étages. Donc, à partir du moment où on est dans le parc Sainte-Anne,

1775

1780

on aurait, disons, nos petites résidences qui seraient mises en avant plan d'un très grand édifice qui lui composerait davantage avec le parc.

1785

Donc, quel serait les critères ou les éléments qu'on pourrait mettre en place pour s'assurer une meilleure intégration justement de ces grands ensembles par rapport à des éléments soit patrimoniaux ou de paysages qu'on souhaiterait conservés ou mettre en valeur de façon différente dans Griffintown? Ça c'est ma première question.

**M. JÉRÔME GLAD :**

1790

O.K.

**M. BRUNO BERGERON :**

Et la deuxième...

1795

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

Non, pas tout de suite, on va le laisser répondre.

1800

**M. BRUNO BERGERON :**

O.K.

**M. JÉRÔME GLAD :**

1805

On n'est pas formé à deux questions à la fois.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

Non, mais c'est parce que la première était déjà longue, alors, on veut entendre votre réponse.

1810

**M. JÉRÔME GLAD :**

Par rapport aux hauteurs, Ken Greenberg a prouvé qu'on pouvait faire des hauteurs sur rue acceptables et en même temps monter à l'intérieur des îlots peut-être plus en hauteur pour créer une nouvelle densité de ville.

1815

Pour nous ce qui est vraiment primordial, c'est la jonction entre l'architecture et le design urbain, on va dire, l'aménagement du territoire. L'architecture doit offrir une richesse d'animation sur la rue, c'est-à-dire les étages du bas, on va dire, doivent être le plus possible animés en responsabilisant les habitants. C'est-à-dire si c'est des familles, imaginons, qui habitent les étages du bas avec des portes qui donnent accès directement sur la rue, ça crée une richesse dans le rythme au niveau architectural et ça crée une appropriation...

1820

Disons quand tu as une porte qui donne devant ta rue, tu te sens responsable de ce qui se passe devant chez toi. S'il se passe quelque chose devant chez toi, tu vas sortir. S'il se passe quelque chose devant le hall d'un immeuble de 20 étages, c'est l'anonymat, il va rien se passer du tout. Déjà c'est un des prémisses à, on va dire, l'animation de la rue. Donc, c'est possible d'avoir sur rue du 5 étages, du 4, 5, 6 étages avec des rez-de-chaussée intelligemment réfléchis pour les commerces ou pour les résidents d'avoir des hauteurs selon les lieux, selon la taille des îlots sans qu'on vienne compromettre des cours arrières ou je ne sais pas.

1825

1830

Ça dépend de tous les cas, mais c'est possible de *dealer* avec ça; c'est aussi ce qu'on veut promouvoir et Ken Greenberg nous a présenté un bel exemple de ça devant son condo à Toronto.

1835 **Mme LOUISE ROY, présidente :**

Oui, à Toronto.

1840 **M. JÉRÔME GLAD :**

1840

C'est un très bon exemple. Et puis l'aménagement des rues en soi. On parle de la rue comme le patrimoine, l'héritage premier du tissu urbain. L'aménagement des rues peut être un liant. Parce qu'on demande des espaces publics, on demande des parcs, mais sans la rue, je veux dire, on était au Pays-Bas cet automne, il y a des bancs devant chaque appartement. Les gens le week-end sont dans la rue, les enfants jouent dans la rue, et ça, c'est incroyable.

1845

On a des rues qui sont de petites dimensions à Griffintown qui peuvent offrir cette richesse. L'aménagement peut offrir des qualités pour les piétons, pour l'appropriation, et en même temps être identitaire à Griffintown avec, je ne sais pas, si on définit une charte de design qui parle de tel emploi de matériau, des matériaux qui ont une texture forte qui rappelle le canal, le passé industriel, on peut vraiment avoir toute une évocation, puis en même temps un milieu de vie qui vient être lié par la rue.

1850

Donc, c'est un projet en soi. On pourrait proposer qu'un concours soit fait, enfin, il y a plein de possibilités pour gérer ça. Mais je tiens à souligner le concours de design urbain Namur/Jean-Talon portait un très très grand intérêt à la rue, aux rues Paré et Bucan, je crois.

1855

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

1860 Oui, c'est vrai.



**M. JÉRÔME GLAD :**

Il y a des belles propositions qui sont sorties de tous les participants en fait. C'est une première, je trouve ça super intéressant. Avec la rétention de l'eau, plein de choses.

1865

**Mme PAULINE BUTIAUX :**

Non, mais c'est ça, clairement pour parler de l'interface, votre question, il me semble que c'est la rue et les espaces publics qui, imaginés, dessinés avec un projet commun, peut-être global, peuvent permettre aux futurs projets, au pluriel bien sûr, architecturaux, urbanistiques de s'ancrer avec les projets avec lesquels on doit faire avec, en effet.

1870

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

Deuxième question?

1875

**M. BRUNO BERGERON :**

La section qui est beaucoup beaucoup mise actuellement sur le marché, c'est la portion est de Griffintown. Disons, il y a la portion ouest qui a un caractère quand même assez différent. Est-ce que vous verriez par exemple qu'il y ait un rapport d'intervention qui soit disons particularisé dans ces différents secteurs?

1880

**M. JÉRÔME GLAD :**

Je crois que le secteur ouest est face à un défi colossal parce qu'il y a des formes, des macro-îlots en forme triangulaires. Il y a une jonction avec la rue Notre-Dame qui est très complexe et...

1885

1890 **Mme LOUISE ROY, présidente :**

Ça, c'est l'ancien projet vous savez? Vous parlez de l'ancien projet Devimco, du premier projet Devimco?

1895 **M. JÉRÔME GLAD :**

Je ne le connais pas. À l'ouest...

1900 **Mme LOUISE ROY, présidente :**

Ah, vous êtes à l'ouest?

**M. JÉRÔME GLAD :**

Oui, on est à l'ouest.

1905 **Mme LOUISE ROY, présidente :**

Ah, d'accord.

1910 **M. JÉRÔME GLAD :**

1915 Oui, oui, c'est ça. Je pense que ce secteur, on l'a assez peu réfléchi et le jour où on va développer quelque chose sur ce secteur, ça risque de faire mal parce que ça va être difficile d'intégrer un projet urbain à l'intérieur. Il y avait Projet Montréal qui proposait un parc sur la parcelle triangulaire.

On estime peut-être... même le parc est difficile à faire parce qu'avec le bout triangulaire, la pointe, c'est compliqué et à l'endroit où il y aura assez d'espace, on voudra mettre un terrain de soccer ce qui fait que ça va compromettre l'appropriation par d'autres usages.

1920            Donc, il y a vraiment un plan à réfléchir sur ce secteur qui, à mon avis, doit se rattacher à l'échelle qu'on retrouve sur la rue Notre-Dame et en même temps, c'est à l'échelle industrielle du quartier. Un projet comme le Williams, je trouve qu'il s'intègre très bien. Il récupère un édifice patrimonial à l'ouest près des Bassins du Nouveau Havre, récupère un édifice patrimonial et construit une échelle de bâtiments acceptables sans être inhumain.

1925            Mais je pense que si on arrive... le tissu à cet endroit-là n'est pas fragmenté parce que c'est des parcelles très grandes. Si on arrive, je ne sais pas, à fragmenter ces parcelles, ça c'est compliqué. Je ne sais pas comment faire ça.

1930            **Mme PAULINE BUTIAUX :**

1935            Mais il me semble que, oui, l'ouest présente plus de défis, mais il doit aller chercher les logiques urbaines auxquelles il peut se raccrocher, notamment des quartiers constitués qu'on connaît qui sont plus à l'ouest, toujours ce raccrochage au canal, et il me semble qu'il y a des exemples d'îlots ouverts par exemple, îlot ouvert, théorie et pratique appliquées qui permettent dans ces macro-îlots de faire des espèces d'échelle de trames publiques intermédiaires en cœur d'îlot avec des îlots ouverts traversant par toutes les mobilités douces.

1940            Il y a des choses en design qui peuvent être vraiment audacieuses, innovantes et qui peuvent justement jouer avec les défis que présentent cette partie-là de Griffintown, il me semble.

**M. JÉRÔME GLAD :**

1945            Sur ce point-là, permettre l'occupation du sol à 100% dans le PPU Peel-Wellington nous fait très peur parce que... Si c'était 80%, ça pousserait les architectes, les promoteurs à être un peu inventifs sur qu'est-ce qu'on va céder à l'espace public parce que 80%, ça ne laisse pas assez de place pour faire une cour intérieure avec les gabarits qu'ils proposent. Donc, faire un recul à un endroit pour faire judicieusement une place bien placée, je ne sais pas, ça peut être intéressant.

1950

1955 Le campus ouest de l'UQAM qui est en fait construit sur ce dont on parle, un macro-îlot, à côté de la Place-des-Arts, lui, offre une porosité extrêmement intéressante et avec une espèce d'espace public en tout cas, une salle, on peut dire, de conférence, d'événement au centre de l'îlot qui est comme en forme de verrière et qui anime l'îlot et qui en même temps montre une dimension publique urbaine de cet îlot. Ça c'est super intéressant. Si on arrive à créer ce genre d'intervention dans des macro-îlots, ce serait déjà une bonne chose.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

1960 Malheureusement c'est tout le temps qu'on a. Je vous remercie infiniment de votre contribution. Merci. J'appelle maintenant madame Caroline Andrieux de Quartier Éphémère / Fonderie Darling. Bonsoir, Madame Andrieux.

**Mme CAROLINE ANDRIEUX :**

1965 Alors, bonsoir.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

1970 Bonsoir.

**Mme CAROLINE ANDRIEUX :**

1975 Je suis Caroline Andrieux. Je suis fondatrice et directrice artistique de l'organisme Quartier Éphémère et Fonderie Darling et je suis ici surtout comme porte-parole des arts et des artistes.

1980 Donc, je vais faire ma présentation en trois parties. Je vais d'abord vous faire un petit survol en fait de ce que c'est Quartier Éphémère, comment on est né, arrivé dans ce quartier. Ensuite, je vais vous montrer ce que collectivement nous avons fait avec des organismes et des habitants du quartier, notre vision. Je vous avais dit dans notre mémoire que nous allions vous

amener aujourd'hui une carte signée avec des autographes de beaucoup de gens, donc, la voilà, et pour finir, je vais vous proposer, enfin, notre proposition plus particulièrement pour Quartier Éphémère pour le projet de Griffintown.

1985

Donc, Quartier Éphémère est né en 1993 au coin de la rue de la Commune et de la rue Prince. Donc, vous voyez l'édifice dans lequel nous sommes nés. C'est à l'époque la SIMPA, donc, propriété de la Ville de Montréal qui nous a accordé un bail d'une durée de 5 ans gratuitement.

1990

Donc, on a commencé par cet édifice qui était assez modeste, mais qui convenait tout à fait à notre occupation puisque le principe en fait, c'est d'occuper, de recycler des bâtiments pour des occupations artistiques et d'avoir aussi des ateliers d'artistes. Donc, de mixer salle de diffusion et atelier de création. Donc, on arrivait dans ce quartier qui était vraiment totalement à l'abandon à l'époque, mais qui était occupé principalement par des artistes et on a trouvé ce milieu, en fait, très très épanouissant pour mener à bien nos projets.

1995

Donc, j'ai juste fait une petite sélection de projets que l'on a réalisés. Par exemple, ici, c'est en 1997 sur les silos numéro 5, nous avons organisé des projections gigantesques. Ici, c'est le projet de *Atelier In Situ* qui avait fait donc plusieurs séries de projections, donc, bien avant les *Images à moulin* ou je ne me souviens plus. Ici, on a aussi organisé un événement qui s'appelait *Panique au Faubourg*.

2000

Peut-être que je vais revenir en arrière un petit peu parce que Quartier Éphémère est vraiment dans le Griffintown historique. En fait, Griffintown a été scindé à un moment donné par justement des interventions massives comme l'autoroute et la voie de chemin de fer qui l'a enclavé et donc, c'est devenu le Faubourg-des-Récollets, mais en fait historiquement, c'est Griffintown et jusqu'en 2002, je pense qu'on a été arrondissement Sud-Ouest et à un moment donné, on a été récupéré par Ville-Marie.

2005

2010

Donc ça, c'est des événements qu'on a menés, *Panique au Faubourg*, en fait dans des bâtiments qui étaient à l'abandon et le principe en fait c'était d'inviter des artistes à réaliser des

2015

œuvres qui non seulement parlaient d'architecture, de l'histoire, mais qui aussi, surtout, réinviter les Montréalais et le public à redécouvrir tout ce potentiel industriel parce qu'à l'époque évidemment, il n'y avait pas beaucoup de projets qui étaient intéressés par le patrimoine industriel.

2020

Donc, on a beaucoup œuvré pour justement redonner au patrimoine industriel une nouvelle vision. C'est donc des projets qu'on a faits dans des industries, des bâtiments qui étaient à l'abandon. On a aussi fait ce projet dans le tunnel Wellington; on a eu deux séries de projets. Donc, on a investi les tunnels pour réaliser des œuvres - je m'excuse, elles ne sont pas toujours très parlantes parce qu'il y a eu beaucoup de projets sonores aussi, donc justement notamment, projet sonore *Silophone*.

2025

En 2000, on a réalisé ce projet avec des artistes exceptionnels en collaboration avec beaucoup de partenaires et le principe, c'était d'occuper 4 cylindres de ce magnifique bâtiment et de le transformer en chambre d'écho.

2030

Donc, on a installé dans le bâtiment, en fait à l'intérieur des silos, on a descendu des speakers et des micros et en fait, par le téléphone et par l'internet, les gens pouvaient faire une visite virtuelle par le son du bâtiment. Donc, c'était vraiment très très très exploratoire, tout à fait innovant. C'est un projet qui a très très très bien fonctionné. Les internautes du monde entier pouvaient envoyer des sons et les récupérer 40 secondes plus tard transformés par l'écho magnifique de ces cylindres qui font, je pense, 30 ou 40 mètres de haut. En tout cas, ç'a été un projet très très stimulant, très intéressant.

2035

Donc, voilà un artiste qui est dans le silo qui est en train de jouer d'un instrument comme une fronde un peu qu'il avait conçu spécialement pour le silo. Tout le monde pouvait se mettre au téléphone écouter le concert en direct.

2040

On a fait aussi ce projet très très beau qui s'appelle *Plan Large*. On avait *spotté* plusieurs panneaux publicitaires qui étaient à l'abandon et on les a proposés à des artistes pour y mettre des œuvres d'art. Donc, la grande particularité de ce projet, c'est qu'à aucun endroit

2045 n'est écrit que c'est une œuvre d'art et justement, on a beaucoup de débats notamment avec  
notre conseil d'administration. «Pourquoi pas profiter de cette magnifique plateforme pour mettre  
un gros *Fonderie Darling* au Quartier Éphémère? » Eh bien, on a résisté parce que justement on  
veut que les gens se posent la question de qu'est-ce que c'est que ça. Parce que c'est des  
œuvres qui son restées quatre années. Donc, évidemment au fur et à mesure que les gens  
2050 passent devant, ils se disent, il va se passer quelque chose à un moment donné, et puis il ne se  
passe rien. Donc, c'est un projet que nous on aime beaucoup.

2055 Ensuite, il y a eu ce magnifique projet, la Fonderie Darling. Donc là, je vous ai mis quand  
même une photo de son état avant les rénovations. Donc, on voit déjà le potentiel du bâtiment.  
Là, c'est une vue de l'extérieur. Et voilà maintenant le bâtiment qui est rénové. Moi, je suis très  
heureuse quand des gens rentrent et me demandent quand est-ce que nous allons commencer  
les rénovations. Donc, je trouve que là, on a vraiment réussi notre projet, c'est fantastique.  
Donc, voilà une idée de ce qu'on a trouvé.

2060 Ça, c'est le bâtiment des ateliers d'artistes. Donc, le principe de la Fonderie Darling qui  
était vraiment super important, c'est de consolider la présence des artistes parce que quand le  
Faubourg des Récollets a été transformé en Cité multimédia, évidemment on nous a dit de  
passer à l'ouest. Nous, on a vraiment milité pour sauver ce bâtiment, la Fonderie Darling, qui  
devait être démoli à l'époque. On a milité, on a installé une roulotte de chantier à l'intérieur pour  
accueillir nos bureaux et on a fait beaucoup... on a persuadé en tout cas les gouvernements non  
2065 seulement de le sauvegarder, mais d'investir l'argent qu'il fallait pour le rénover.

2070 Donc là, vous voyez un atelier d'artistes actuellement. Ici, une autre magnifique œuvre  
en sucre en poudre d'une artiste montréalaise. Voilà, des œuvres d'art; j'ai mis pas mal de  
photos. Donc, on organise aussi très souvent des ateliers portes-ouvertes où le public est invité,  
en fait, justement à voir les œuvres en direct, à rencontrer les artistes dans la salle d'exposition.  
C'est une salle qui se prête à toutes formes d'œuvres d'art. Là, c'est une œuvre vidéo. Donc,  
voilà des ateliers portes-ouvertes. Aussi, on fait beaucoup d'activités pour la sensibilisation de  
tout public.

2075           Donc, pour passer à la deuxième partie, donc ça c'est globalement Quartier Éphémère et la Fonderie Darling. Donc, on est dans ce quartier depuis pas mal d'années maintenant, 18 ans, et puis assez rapidement les artistes ont vu le potentiel du quartier et donc, aujourd'hui, on vous a amené cette carte parce que c'est un peu notre vision et puis celle de nombreux citoyens, mais aussi d'experts. Il y a beaucoup d'experts qui ont aussi signé cette carte, des gens engagés  
2080 politiquement qui pensent que c'est vraiment une vision qui fait du sens.

              Donc, principalement, les grandes particularités, c'est évidemment le couloir Ottawa, donc, de le transformer en un lien qui puisse raccrocher tous les bâtiments et les lieux significatifs du quartier. Donc, je pense que justement, moi je ne suis pas urbaniste, mais en tout  
2085 cas, je pense que beaucoup de choses ont été dites au niveau des erreurs, puis des choses peut-être à rattraper.

              Ce que je veux dire, c'est qu'autant les erreurs ont été profondément, en tout cas, néfastes ou en tout cas, je ne sais pas comment dire le mot, mais en tout cas, suffisamment incisives, je pense que de la même façon, il faudrait faire des actes très très axés et très forts  
2090 pour justement contrecarrer ce qui se fait en ce moment.

              Donc, nous on propose d'ailleurs le couloir Ottawa, le transformer en rue partagée avec un accès piéton, vélo, calèche, chevaux et puis pompiers évidemment. On propose aussi de  
2095 sauvegarder le Horse Palace, de sauvegarder la New City Gas. Ici, j'ai une photo de la New City Gas; c'est un bâtiment exceptionnel. Là, vous voyez trois œuvres d'art qu'on a installés à la New City Gas. Ici, c'est un panneau, une œuvre lumineuse qui a été installée par un artiste qui était chez nous en résidence que maintenant Harvey veut garder. Donc, c'est super.

              Ici, on a aussi une œuvre d'art qui fait partie de notre projet *Plan Large*, donc, qui questionne justement la publicité puisque est inscrit *See the other side of sign* et puis ici, il y avait une installation sonore. Donc, ce couloir Ottawa, on pense que c'est vraiment un projet très porteur qui en plus va raccrocher la Fonderie Darling à Griffintown, à son quartier d'origine. Donc, ça, ce serait un acte très important et très très marquant.

2105



Évidemment le Horse Palace, évidemment la New City Gas, mais il y a aussi quelques éléments qu'on trouve fondamentaux, comme le tunnel Wellington. Nous, on a une idée formidable, puis on partage cette idée avec d'autres, c'est de le transformer en shop à vélos parce que justement sur la rue Murray, il y a une shop à vélos qui est là depuis très longtemps et puis qui est menacée d'expulsion. Le Parc Gallery évidemment. Bon, il y a une place du *crash* aussi qu'on pense qu'il serait intéressant de commémorer, donc, le *crash* de 1941, le plus gros *crash* du Canada.

2110

En tout cas, on a essayé de lister les choses qui nous paraissent vraiment fondamentales de garder dans ce quartier. On a aussi un projet utopique qui, je pense, est absolument magnifique. C'est sur les vestiges de l'autoroute, enfin, les prochains vestiges de l'autoroute, et nous on propose de transformer ces vestiges en promenade végétalisée. Donc, au lieu de démolir l'autoroute, de la conserver et de faire une promenade pour les piétons, les vélos, pour que justement on puisse avoir ces points de vue magnifiques, absolument magnifiques de Montréal et de Montréal industriel.

2115

2120

Il y a à peu près, je pense, une trentaine de personnes qui ont signé cette carte, puis on va vous la remettre à la fin de la présentation.

2125

Très rapidement, la Fonderie Darling en fait est sur la rue Ottawa. La rue Ottawa meurt sur la rue Queen. Donc, c'est une espèce de cul de sac en fait qui est devant la Fonderie Darling, coincée entre les rues Prince et la rue Queen et on aimerait transformer cet espace-là en espace public, donc, de présentations mais d'œuvres d'art. Donc, on a depuis 2007, on a commencé avec l'arrondissement Ville-Marie à fermer temporairement la place publique et on a commencé, donc, à installer des œuvres d'art. Ici, vous avez un mur végétalisé qui est la création d'un artiste qui fait en fait réponse aux gratte-ciel qui sont en arrière.

2130

Ça aussi, c'est une œuvre d'art d'un artiste montréalais, ce sont des tables à pique-nique qu'on utilise à chaque saison. Voilà. Ça, c'est toujours l'œuvre d'art. Ici, on a des projets aussi temporaires. Donc, c'est un lieu en fait, c'est une plateforme d'expérimentation qui est... Nous on a un espace qui est un peu coincé parce qu'on programme assez d'avance, puis ça passe par

2135

des comités, puis... alors que la place publique, on voudrait que ce soit quelque chose de beaucoup plus spontanée, beaucoup plus libre, donc, un lieu d'expression, redonner la voix à toutes formes artistiques.

2140

Ici aussi, on a fait des projets avec le Horse Palace. Des œuvres d'art aussi. On a une très bonne collaboration avec nos voisins d'en face qui sont Hydro-Québec qui nous permettent d'accrocher des œuvres monumentales, des photos, sur leur bâtiment. Ici aussi, on a fait beaucoup de 5 à 7 pour permettre aux gens de se rassembler, de discuter.

2145

Voilà un autre projet. Ça c'était *Fugue Urbaine*, un des concerts et puis ça c'était l'œuvre l'année dernière. Donc, c'était une magnifique plateforme en fait qui servait tout autant de lieu de rencontre pour les gens, comme ici vous voyez des jeunes qui s'entraînent avec le BMX dessus. Il y a eu beaucoup de *skateboards*.

2150

Donc, on veut créer en fait un lieu de convivialité, un lieu d'expression et je pense que c'est vraiment ce qui manque actuellement à Griffintown. C'est un lieu de rassemblement pour tous où tout le monde peut s'exprimer, même moi. Donc, voilà.

Et voilà la fin de ma présentation. Merci beaucoup.

2155

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

Merci beaucoup, Madame Andrieux. Peut-être une première question sur votre carte. Voulez-vous nous présenter la promenade plantée? Quand vous dites sur les vestiges de l'autoroute, expliquez un peu comment ça se situe? - Moi, j'avoue que je ne retrouve plus l'autoroute.

2160

**Mme CAROLINE ANDRIEUX :**

Ça c'est l'autoroute Bonaventure en fait qui arrive dans le centre-ville qui est prévue d'être démolie.

2165

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

2170 Oui.

**Mme CAROLINE ANDRIEUX :**

2175 Donc, nous, au lieu de la démolir, parce que ça coûte beaucoup d'argent de démolir, on propose de sauver les vestiges, même si des voies... enfin les voitures sont ramenées...

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

2180 Ah, d'accord, les voitures passeraient au niveau du sol.

**Mme CAROLINE ANDRIEUX :**

2185 ...au niveau du sol, mais, donc de conserver cette structure qui est en même temps un symbole quand même d'une époque, qui maintenant est aussi du patrimoine quelque part. Comme le Highline à New York. L'ancienne ligne de métro surélevée.

2190 Mais il y a beaucoup de projets dans le monde. Je pense qu'ils sont en train de réaliser le potentiel de ces espaces surélevés. Donc, redonner cette possibilité aux Montréalais de voir leur ville d'un point de vue en hauteur et aussi, justement, d'admirer tout le patrimoine industriel parce que sur cette autoroute, on voit vraiment magnifiquement le Vieux-Montréal, on voit Griffintown des deux côtés.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

2195 D'accord.

**Mme CAROLINE ANDRIEUX :**

On voit les silos, c'est vraiment une vue imprenable.

2200 **Mme LOUISE ROY, présidente :**

Donc, on en démolirait qu'une partie seulement de l'autoroute?

2205 **Mme CAROLINE ANDRIEUX :**

C'est ça.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

2210 Et votre parc Dalhousie?

**Mme CAROLINE ANDRIEUX :**

2215 Oui. Ça, c'est... en tout cas, c'est la continuité du petit cul de sac Dalhousie où il y a déjà eu des activités. Aussi sur la rue Dalhousie, il y a déjà des plantations qui sont en ce moment... en tout cas, qui ont été plantées, je pense, il y a 2, 3 ans. Et puis dans la continuité en fait, c'est le Hay Market qui était un marché avant très ancien. Donc, de redonner justement l'aspect historique du quartier.

2220 **Mme LOUISE ROY, présidente :**

Donc, au fond, c'est le site qui est actuellement prévu, qu'on a prévu utiliser pour les autobus que vous transformez en promenade.

2225 **Mme CAROLINE ANDRIEUX :**

Nous, c'est vrai que j'ai oublié de mentionner ça. On est totalement opposé évidemment à...

2230 **Mme LOUISE ROY, présidente :**

Oui, on a vu.

**Mme CAROLINE ANDRIEUX :**

2235 À ce que les autobus passent par la rue Ottawa, puisque la rue Ottawa, on veut en faire un couloir piéton pour les vélos et puis pour redonner justement, pour réancrer en fait Griffintown au Vieux-Montréal parce qu'on parle aussi beaucoup de l'enclave que ça va créer ce quartier-là. Donc, vraiment, réancrer Griffintown dans le Vieux-Montréal, dans l'arrondissement Ville-Marie, et de pouvoir justement contrecarrer l'aspect nord-sud par un aspect est-ouest qu'on pense  
2240 assez fondamental dans le projet

Donc, vraiment avoir des actes très très marqués par rapport à contrecarrer justement toute cette action de déshumanisation, essayer de redonner un maximum d'humanité au quartier non seulement par des interventions urbaines comme celle-là, mais aussi en laissant la place  
2245 aux artistes. Parce que c'est une chose dont on n'a pas beaucoup parlé aussi, mais des ateliers d'artistes, il n'y en a pas beaucoup dans le quartier, il n'y a pas beaucoup de galeries d'art.

Nous, c'est vrai qu'avec la Fonderie Darling, on a participé à impulser des nouveaux lieux qui ont investi des bâtiments industriels comme la Parisienne Laundry, l'Arsenal, DHCS, ce  
2250 n'était pas un bâtiment industriel, mais c'est quand même de la réhabilitation. En tout cas, il y avait déjà l'Usine C avant nous, on n'a rien inventé et dans le monde entier, c'est vraiment une pratique très courante.

2255 Donc, je pense que de redonner des espaces à des artistes, qui n'en demandent pas beaucoup, mais qui ont une portée vraiment très importante dans des quartiers justement qui se cherchent, ça ce serait vraiment une intervention, je pense, assez fondamentale.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

2260 Alors, justement sur ce sujet-là, est-ce que le projet de Cité des artistes à l'intérieur des Bassins du Nouveau Havre, plus les lofts existants vous apparaissent suffisants pour assurer cette effervescence culturelle, du moins du côté...

**Mme CAROLINE ANDRIEUX :**

2265 Tout à fait si on arrive à sauvegarder le Horse Palace de façon... je veux dire, pas sauvegarder et garder une petite parcelle au fond, vraiment faire un geste vraiment significatif. Si la Cité des artistes, son projet de 100 ateliers prévus arrive à terme, si la Fonderie Darling, on lui donne aussi une place importante et puis si on arrive à relier tous ces projets par un axe Ottawa, je pense qu'on va arriver à faire des choses assez intéressantes.

2270 Il ne faut pas oublier aussi qu'il y a des artistes qui sont encore dans le quartier qu'il ne faudrait pas expulser.

2275 **Mme LOUISE ROY, présidente :**

Où sont-ils?

**Mme CAROLINE ANDRIEUX :**

2280 Rue Murray, il y a beaucoup d'artistes encore sur le tronçon entre Ottawa et puis William. Donc, il y a un bâtiment à l'est et puis un bâtiment à l'ouest; tout ça, c'est que des artistes : il y a des musiciens, il y a des artistes en arts visuels, il y a vraiment une effervescence. Il y a un très beau bâtiment qui est très ancien où les artistes sont implantés depuis longtemps.

2285 Il y a aussi au sud de la rue Ottawa où justement où il y a la shop à vélos en ce moment, il y a des artistes aussi qui ont des studios de musique à l'étage. Sur la rue Young aussi il y a des artistes qui sont actuellement là. Est-ce qu'il y a des artistes ailleurs...? En tout cas, je pense que ça crée quand même une certaine densité. Évidemment dans la New City Gas, il y a des artistes aussi qui ont leurs ateliers. Donc, ça aussi, il faudrait penser à préserver ce pôle  
2290 artistique très fort. Il y a la salle de spectacle qui s'en vient. C'est absolument magnifique, c'est vraiment très complémentaire en plus avec tout ce qu'on a déjà.

Donc, pouvoir justement à consolider la présence des artistes, puis redonner à l'art vraiment une visibilité importante pour réhumaniser un quartier qui va être vraiment difficile, je  
2295 pense, à gérer pour tous les habitants qui sont encore présents dans le quartier.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

Oui?

2300

**M. MICHEL SÉGUIN :**

Justement sur ce point-là, vous évoquez, semble-t-il, si j'ai bien compris, un nouveau partenariat avec l'Arsenal ou des nouvelles discussions?

2305

**Mme CAROLINE ANDRIEUX :**

Tout à fait. On est tout à fait, on est en contact avec l'Arsenal. On coordonne nos vernissages, on essaie de trouver des collaborations. Nous, on a des ateliers d'artiste. En fait  
2310 notre mandat, c'est vraiment de soutenir des artistes émergents. Donc, évidemment les galeries commerciales, la Parisienne Laundry par exemple parraine un atelier à la Fonderie Darling; ils ont déjà pris trois des artistes qui étaient émergents à l'époque.

Donc, nous, notre but, c'est vraiment de créer un tremplin pour des jeunes artistes.  
2315 Donc, c'est vrai qu'on est un peu isolé parce qu'on est le seul, la seule institution, je dirais,

publique. On est un OSBL, on n'a aucune vocation commerciale. C'est vrai que tout ce qui se développe en ce moment, il y a beaucoup de vocations commerciales. En même temps, ça nous sert puisque c'est vrai qu'on a des collaborations intéressantes.

2320 Il y a aussi un projet sur la rue Notre-Dame qui va naître bientôt dans l'ancienne poste près de l'Armée du Salut, je ne me souviens plus... en tout cas, ce n'est pas sur la carte. On a essayé de vraiment concentrer entre la rue de la Montagne et puis la rue Queen. C'est vrai que la notion de corridor culturel, c'est une notion beaucoup plus étendue, puis c'est plus une notion idéologique, philosophique. Nous on a essayé vraiment d'aller dans le quartier proche de la  
2325 Fonderie, de vraiment essayer de centraliser les interventions qu'on voulait voir se réaliser.

**M. MICHEL SÉGUIN :**

2330 Si vous me permettez, je voudrais ouvrir une parenthèse pour un peu aller juste sur le pointillé bleu de votre carte, c'est-à-dire la piste cyclable, le trajet pour vélo.

**Mme CAROLINE ANDRIEUX :**

Oui.

2335

**M. MICHEL SÉGUIN :**

Je vous dis ça parce que cet après-midi l'ÉTS est venue nous parler de comment c'était dangereux sur la rue Peel.

2340

**Mme CAROLINE ANDRIEUX :**

Oui.



**M. MICHEL SÉGUIN :**

2345

Et que, bon, il y avait des préoccupations par rapport à l'aménagement de la rue et je me demandais, vous êtes la première à présenter ça après leur présentation et j'aimerais ça vous entendre sur justement la cohabitation des vélos sur une artère comme la rue Peel.

2350

**Mme CAROLINE ANDRIEUX :**

2355

Écoutez, sur Maisonneuve, je pense que, par exemple, ç'a été très bien réalisé. Il faut mettre des obstacles physiques pour protéger les cyclistes ou si on peut mettre aussi des obstacles physiques et végétalisés, c'est encore mieux que juste des parterres de béton. Mais je pense que c'est tout à fait faisable d'avoir une piste à vélo sur la rue Peel avec autant de voitures qu'il en passe actuellement, mais il faut juste trouver des moyens de sécuriser en fait les vélos.

2360

Donc, une des grandes interventions aussi que nous on préconise, ce serait de tourner le pont tournant, mais dans sa position originale pour justement permettre de créer une piste cyclable qui traverserait le pont et qui permettrait en fait de soit prendre la promenade Smith si éventuellement il y a un espace à vélo, soit continuer sur la piste cyclable actuelle, mais aussi une piste qui pourrait aller au tunnel Wellington justement dans la shop à vélos. Parce que, je ne sais pas trop c'est quoi l'avenir de ce tunnel, mais je pense que c'est quand même du patrimoine aussi et si on peut trouver une vocation qui en même temps peut servir au quartier, puisqu'on veut quand même un quartier qui soit vert et qui soit... en tout cas pour la mobilité...

2365

Donc, je pense que ce serait assez intéressant.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

2370

Peut-être une dernière question, Madame Andrieux. On sait que l'ÉTS a un projet de quartier de l'innovation et quand on lit leur mémoire, le mémoire de l'ÉTS, ils en ont présenté deux d'ailleurs, un qu'ils vont présenter avec McGill et un qu'ils ont présenté tout seul pour parler de l'expansion de leur campus, on s'aperçoit qu'ils accordent beaucoup d'importance à la présence des artistes et puis à l'environnement créatif qui peut effectivement émaner de cette

2375 présence et cette effervescence qui est due aux artistes qui ne sont pas nécessairement des technologues. Comment vous, vous entrevoyez la cohabitation avec un autre genre de création qui est celle qui pourrait émaner de l'ÉTS? Est-ce que vous voyez une cohabitation, une collaboration, une interaction?

2380 **Mme CAROLINE ANDRIEUX :**

2385 Bien sûr. Je pense que les artistes sont vraiment des facilitateurs, je dirais, puis qui ont vraiment une faculté de travailler avec beaucoup de monde, surtout avec des ingénieurs ou des gens qui sont justement créatifs en technologie plus, souvent quelque chose qui leur manque puisqu'eux ils ont des visions, mais pour réaliser leur projet, ça leur prend d'arriver à faire des choses concrètes. Donc, des collaborations avec l'ÉTS, avec des jeunes ingénieurs, des gens plus en technique, ce serait, je pense, extrêmement porteur. Extrêmement porteur.

2390 **Mme LOUISE ROY, présidente :**

Et ce serait donc à ce niveau-là d'après vous que les premières collaborations du moins pourraient s'établir?

2395 **Mme CAROLINE ANDRIEUX :**

2400 Pourraient tout à fait se faire. Nous, on a travaillé avec plusieurs entreprises du quartier multimédia justement pour aider des artistes à réaliser des logiciels, à réaliser des plateformes, en tout cas des choses assez compliquées qu'ils n'arrivaient pas à produire. Donc, on a fait des partenariats déjà avec des entreprises du quartier, on a fait des partenariats avec beaucoup aussi de lieux dans le quartier.

2405 Donc, les gens nous connaissent un petit peu et je pense qu'on a justement cette ouverture et puis cette volonté d'aller vers le public plutôt que d'avoir un lieu fermé. Je pense qu'une des grandes caractéristiques de Quartier Éphémère, c'est de s'ouvrir au public.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

Alors, écoutez, merci infiniment.

2410 **Mme CAROLINE ANDRIEUX :**

Merci beaucoup.

2415 **Mme LOUISE ROY, présidente :**

Ç'a été une présentation intéressante et enrichissante. Est-ce que monsieur Daniel Bouchard du Conseil régional de l'environnement est là? Oui. Alors, bonsoir.

2420 **M. DANIEL BOUCHARD**

:

Bonsoir. C'est la dernière présentation, donc, j'espère ne pas trop vous ennuyer.

2425 **Mme LOUISE ROY, présidente :**

Ah, on est sûr que non. On est sûr que non. Par contre, on n'a pas eu de mémoire de votre part.

2430 **M. DANIEL BOUCHARD :**

Il n'y en a pas eu. Il n'y en a pas eu encore. En fait, mon nom c'est Daniel Bouchard, je suis responsable des campagnes Transport, gaz à effet de serre, aménagement du territoire au Conseil régional d'environnement de Montréal et j'aimerais commencer par la première recommandation de votre mémoire en 2008 sur le PPU Griffintown.

2435

En fait ce qu'on mentionnait, c'est qu'on était très mal à l'aise avec le fait que c'était une consultation d'arrondissement et non l'OCPM qui reçoive ce mandat-là parce qu'on considérait qu'avec l'enjeu de Griffintown que ça devait absolument être à l'OCPM, ça fait qu'on est très heureux que pour le grand Griffintown, c'est vous qui avez eu le mandat.

2440

Deuxièmement, mais je vais faire un peu... j'avais l'impression, je me doutais que j'allais répéter beaucoup d'intervenants en développement durable parce qu'il y a de plus en plus d'intervenants qui répètent à peu près les mêmes grandes lignes, ça fait que j'ai décidé de faire ma présentation avec plus un historique du développement durable à Montréal, puis comment on pourrait l'appliquer au projet Griffintown.

2445

Pour nous, pour le conseil régional, un de document qui a été intéressant, qui a été fort, il a été fait en 2003 et c'était les *Principes d'aménagement en fonction des modes de transport durable*, puis je trouve que même aujourd'hui, je vais relire les huit principes qu'on avait nommés, c'est tout à fait d'actualité.

2450

On demandait une plus grande densité, ce qui semble être le cas dans le projet actuel, un milieu de vie diversifié, un développement continu du territoire, un aménagement facilitant l'accès et l'utilisation des transports collectifs, des infrastructures de transport collectif au cœur des quartiers, un aménagement favorisant les piétons et le cycliste, une offre résidentielle diversifiée, puis des bâtiments orientés vers la rue.

2455

Je regardais rapidement sur *Google Map* tout à l'heure certaine des rues, par exemple Notre-Dame où il y a encore beaucoup de bâtiments où les stationnements sont en avant des bâtiments. Ça fait que si on veut que ce soit un quartier à une échelle humaine, il faut donner des dimensions de rues où les gens se sentent en sécurité, où il n'y a pas d'espace, où les voitures ne sont pas vraiment à côté d'eux, soient en arrière des bâtiments.

2460

On a vu par la suite avec le *Sommet de Montréal* en 2005, l'adoption du premier plan stratégique de développement durable où la Ville de Montréal avec la collectivité a prévu un certain nombre d'actions en développement durable. Une des actions était de créer un gala de

2465

reconnaissance en environnement et là, ça fait six ans qu'on voit des dépôts de candidatures. J'ai été sur le comité de sélection dans les quatre ou cinq dernières années, puis je vois qu'il y a beaucoup de projets ponctuels en développement durable qui sont très intéressants. On parle de, comme à Anjou, un marais filtrant dans une zone de haute tension, il y a vraiment énormément de bonnes pratiques, mais souvent très ponctuelles à des endroits précis.

On essaie aussi depuis le PSDD, le premier avec les RUI à avoir des démarches qui dépassent le cadre d'un projet ponctuel, mais aller plus à l'échelle d'un quartier. On a vu récemment avec Jean-Talon/Namur la volonté d'aller dans cette direction-là, mais on voit des fois que les principes, même s'ils sont compris, ne sont pas nécessairement mis sur la table. Par exemple dans Jean-Talon /Namur, qui est un très bon projet, on a densifié en périphérie et on a laissé moins de densité près des métros. Ça fait que là, tu dis, si tu veux densifier, tu devrais densifier autour du transport collectif, puis on fait l'inverse pour des contraintes techniques.

Je voulais parler aussi de l'initiative du Centre d'écologie urbaine avec Quartier vert actif et en santé où on a commencé à intégrer une autre couche de préoccupations. Leurs principes étaient beaucoup aussi de faire les quartiers avec la population, ce qui se fait ici présentement. Je pense que je n'ai pas besoin de répéter leurs principes, c'était d'essayer d'avoir un sentiment d'appartenance et d'esprit au milieu, la participation inclusive de la communauté, une vision, viabilité à long terme, puis il y avait également des rues, des espaces pour tous, un mode de déplacement actif et sécuritaire et un aménagement naturel et écologique.

De notre côté, on a aussi mis des couches supplémentaires à ça. Puis on attendait beaucoup aussi du premier quartier vert qui venait de la Ville de Montréal avec le secteur de Notre-Dame qui a été annoncé il y a quelques semaines, c'est aussi un très bon projet, mais qui est vraiment axé vraiment sur le transport, principalement sur le transport, puis ça répond principalement à une exigence, ma perception, je le dis en mon nom personnel, ça me donne l'impression que ça répond au décret de Notre-Dame où on devait réduire le débit de circulation dans un quartier, ça fait qu'on peut couper toute la périphérie en faisant des mesures d'apaisement de la circulation, mais ils n'ont pas pensé : Comment on fait renaître un noyau de quartier?

2500 Normalement on fait l'inverse lorsqu'on veut faire un quartier durable. On regarde quels sont les accès au quartier, quels sont les plus forts accès piéton, transport collectif ou cycliste. Autour de ces pôles-là, on développe une offre commerciale pour que les gens soient capables de répondre à 80% de leurs besoins quotidiens à pied ou à vélo, puis ensuite tu développes autour de ça, après avoir créé le noyau, tu développes tout autour. Ça fait que ce n'est pas encore cette approche-là qu'on a vue à Montréal, on le souhaite.

2505 De notre côté au CRE Montréal, on a lancé quelques campagnes dans les dernières années. Une des campagnes, c'est l'apaisement de la circulation. En me promenant dans le quartier, je vois qu'il y en a très peu, c'est possible de modifier l'aménagement physique des rues pour ralentir les débits de circulation et donner une qualité de vie, puis un environnement  
2510 beaucoup plus intéressant.

On a vu aussi avec le transport collectif que dans le PMAD, il y a une volonté aussi de densifier autour du transport collectif, mais on voit aussi qu'on va avoir besoin d'énormément d'argent pour être capable de faire tous les projets qui sont sur la table. On espère qu'on va l'atteindre, et présentement le 23 milliards, il n'est pas très financé. Ça fait que j'ai hâte de voir comment on va réussi à trouver une structure qui va permettre de financer le tramway dans ce projet-ci.

2520 Au sein du CRE aussi récemment, on a travaillé beaucoup sur la question du stationnement. C'est possible d'encadrer le développement du quartier Griffintown aussi par des réglementations qui sont en annexe qui peuvent aider à faire du quartier un quartier plus durable. Deux politiques qui peuvent être très structurantes, c'est celle sur les toits verts, toits réfléchissants comme on la voit dans Rosemont/La-Petite-Patrie. Récemment l'arrondissement de Saint-Laurent, je pense que ça fait deux ans, ont adopté aussi une politique sur le  
2525 stationnement qui est très intéressante parce qu'en fait, c'est assez rare qu'on intègre les externalités du stationnement dans le développement, et parmi les externalités environnementales il y a le fait que c'est un milieu qui est imperméable, qui est minéralisé.

2530           Donc, c'est possible d'avoir des indices de perméabilité. C'est possible d'obliger dans le hors-rue d'avoir un pourcentage de la surface au sol qui est végétalisée, d'avoir même un pourcentage de canopées qui est au-dessus du stationnement, d'avoir des indices d'albédo qui soient différents, la *réflectance* de la surface, pour permettre qu'il n'y ait pas d'îlot de chaleur.

2535           Donc, il y a plein d'externalités qui peuvent être attachées dans une politique de stationnement. Puis ce qu'on a à peu près partout à Montréal, à l'exception du Plateau Mont-Royal, il a toujours des normes minimales de stationnement qui sont dans les règlements d'urbanisme. Nous on arrive au constat où on devrait les abolir. En fait, la seule fonction des normes minimales, c'est éviter les effets de débordement sur les rues. On ne devrait pas subventionner l'utilisation de la voiture par le stationnement en internalisant dans les constructions le prix du stationnement; on devrait les offrir séparément, puis c'est le marché qui va dicter comment il en faut minimalement pour un bâtiment.

2540           Pour régler le problème de sortie sur les rues, l'effet de débordement, c'est une tarification de l'espace public. Présentement on offre gratuitement à tous les automobilistes...  
2545           moi je me suis promené tout à l'heure, je n'ai pas vu aucun parcomètre; il doit y en avoir à certains endroits, mais je n'en ai pas vu beaucoup. Donc, l'espace sur rue qui est payé par les contribuables est offert gratuitement aux automobilistes. Il faudrait qu'il y ait minimalement un certain type de tarification pour en gérer l'usage.

2550           À partir du moment où on fait un usage qui est plus rationnel, il y a des espaces qui se libèrent et ces espaces-là peuvent avoir d'autres fonctions parce que toutes les fonctions sont en compétition dans un quartier.

2555           Au niveau des espaces verts, je vais faire encore quelques points, au niveau des espaces verts, dans la présentation, je n'étais pas présent à la présentation, mais j'ai regardé un petit peu les plans, et on ne semble pas faire la distinction entre espaces verts et espaces publics. Les bienfaits environnementaux des deux ne sont pas les mêmes. Donc, il faut avoir un certains nombres d'espaces verts et si possible bien répartis sur le territoire. Ce qu'on a vu aussi récemment, c'est la Direction de la santé publique a sorti un certain nombre d'indicateurs de

2560 développement durable à l'intérieur des collectivités et on demandait d'avoir par exemple un espace vert à moins de 500 mètres, une station de métro à moins de 500 mètres, un certain nombre de services publics à moins de 500 mètres et ainsi de suite. Je pourrais la retrouver pour dépôt.

2565 Puis un des éléments qu'on n'a pas encore vu beaucoup à Montréal, c'est la gestion des eaux. Présentement on compte plutôt sur le réseau d'égouts, puis les déversements à l'occasion et on ne s'en occupe pas trop. Ce serait le *fun* de voir si dans des projets comme ça qui ont plus d'ampleur, qui sont à l'échelle d'un quartier, si on ne peut pas commencer à penser : Est-ce qu'on est capable d'augmenter la quantité d'eau qui peut percoler naturellement?  
2570 est capable de faire des réservoirs si les niveaux de pollution sont élevés? Est-ce qu'on peut avoir des marais filtrants ou des bassins filtrants? Il existe tout un ensemble de technologies.

Puis pour le verdissement, le dernier point sur l'agriculture urbain, il y a eu un gros débat récemment là-dessus. Ce serait très bien aussi de l'intégrer dans le projet, voir s'il y a une  
2575 possibilité d'intégrer l'agriculture urbaine soit sur toit, soit dans les plantes grimpantes, soit ailleurs.

Il me restait un dernier point aussi, c'est sur les rues commerciales. On voit aussi quand je regarde la trame de rues, on essaie d'avoir une offre commerciale qui est relativement  
2580 dispersée. J'ai parlé récemment avec l'Association des sociétés de développement commercial et on me dit que dans les 30 dernières années, on a triplé la superficie d'espaces locatifs de commerces. Pourtant la population de l'île n'a pas augmenté. Donc, on dilue un peu la capacité des commerces de devenir rentable et en plus qu'il y a une offre à l'extérieur de l'île qui est de plus en plus importante.

2585 Ça fait que j'ai l'impression qu'il va falloir vraiment penser très fort comment on structure le commerce pour qu'il soit viable et qu'il soit durable, puis j'ai l'impression, puis ça c'est encore un commentaire personnel, qu'il faudrait le concentrer sur certaines rues et essayer de s'assurer d'une continuité commerciale, puis d'une excellente desserte. Autrement dit, structurer le  
2590 développement autour de cette offre de commerces-là. J'ai l'impression que ce serait la rue



Notre-Dame qui semble la plus appropriée dans ce cadre-là. Puis aussi vérifier si on ne dilue pas l'offre commerciale en inondant le marché encore avec une certaine offre.

2595 Ça fait que j'ai l'impression qu'avec tous ces... il manque matière résiduelle aussi. Il y a matière résiduelle. Dans notre mémoire qu'on avait déposé il y a trois ans, on parlait que ce serait le *fun* que même sur la voie publique, on ait une collecte à trois voies, mais on sait qu'on est en attente des usines de biométhanisation et des usines de prétraitement. Donc, en temps et lieu. Mais là, les échéances arrivent pas mal en même temps que ces projets-là. Donc, ce serait intéressant de voir si on ne peut pas aller plus loin dans ce concept-là.

2600 Puis mon dernier point, c'est qu'on doit s'inspirer aussi des meilleures pratiques, puis on voit, pratiquement tous les pays ont un quartier vraiment durable, puis là, j'en ai plein en tête comme BedZed, Malmö, un peu partout, on voit plein d'exemples. Est-ce qu'on peut se rendre jusque là avec le quartier Griffintown? Merci.

2605 **Mme LOUISE ROY, présidente :**

2610 Merci bien, Monsieur Bouchard. Mon Dieu, comme on n'a pas eu votre mémoire et qu'il est un peu tard, notre capacité de poser des questions intelligentes commence à baisser. En tout cas, moi, il ne m'en vient pas une pour tout de suite. Alors, Monsieur Bergeron?

**M. BRUNO BERGERON :**

2615 Moi, vous m'avez suscité plusieurs questions. Au tout début, vous nous avez parlé de la participation des citoyens dans, par exemple, la confection ou l'élaboration du quartier, c'est-à-dire qu'il y ait une participation. Comment on peut allouer densité et participation des citoyens? C'est-à-dire qu'à partir du moment où dans Griffintown on annonce des projets quand même de très grandes dimensions réalisés par un promoteur en particulier, comment le citoyen peut s'intégrer par exemple dans l'élaboration ou l'appropriation de ces grands ensembles?

2620 **M. DANIEL BOUCHARD :**

2625 Très bonne question. Je ne suis pas un spécialiste de la démocratie participative, mais pour avoir assisté à plusieurs événements qui avaient de la démocratie participative, un exemple que j'ai bien aimé, moi, c'est le plan local de déplacement du Plateau où les citoyens n'étaient pas consultés une seule fois pour déposer un mémoire. Il y avait un suivi où le citoyen était pris à plusieurs endroits dans le projet autant au début comme maintenant que lors du développement de certains pans que dans un budget participatif. Il y avait comme plein d'endroits où il est possible d'aller le chercher. Donc, j'ai l'impression que c'est comme ça.

2630 Il y avait quelqu'un qui nous a fait une présentation cette semaine, monsieur L'Allier à Québec, qui disait : Si tu fais un projet pour moi, puis que tu ne me consultes pas, tu fais un projet contre moi; j'ai l'impression que c'est un petit peu ça l'essence de la consultation publique. C'est que les citoyens ne peuvent pas être partout tout le temps, mais à des moments stratégiques où leur connaissance du milieu peut être mise en valeur et leur consentement et la  
2635 création de consensus est nécessaire. Je pense que c'est là qu'il faut intervenir.

**M. BRUNO BERGERON :**

2640 J'avais une autre question qui concernait l'aspect commercial. C'est un sujet qui m'intéresse beaucoup et qui va assez dans le sens de ce que vous nous annoncez, mais pourquoi la rue Notre-Dame?

**M. DANIEL BOUCHARD :**

2645 C'est déjà présentement un gabarit qui est fait pour. Je me suis promené un peu dans le quartier, puis c'est là où les commerces sont déjà concentrés. Il y a beaucoup de discontinuité, il y aurait plein de travail à faire sur les façades. Il y a des endroits où je pense qu'il faut garder les parcs parce qu'ils sont vraiment nécessaires, mais il y a un potentiel de développement sur cette rue-là et je pense que naturellement, ça va être cette rue-là parce que les stations de métro sont

2650 relativement dans le nord du quartier, ça fait que c'est peut-être l'endroit où les gens pourraient venir et répondre à la plupart de leurs besoins.

2655 Puis j'ai l'impression aussi que même la rue Notre-Dame, peut-être dans l'axe est-ouest, il y a déjà une voie réservée sur un tronçon pour le projet Turcot, puis je me demande, est-ce qu'il y aurait une volonté même de continuer de ramener les gens encore plus près du centre-ville éventuellement?

2660 Ça fait que j'ai l'impression que cette rue-là se prête bien à... Je vais partir d'une étude qu'on avait faite pour l'Agence métropolitaine de transport; c'était de comparer la consommation d'espace par les différents modes, puis à un moment donné, les rues commerciales arrivent un peu à saturation avec l'utilisation de la voiture parce que ça consomme jusqu'à 50 fois plus d'espaces que les autres modes. Ça fait que si on veut vraiment développer des rues commerciales, puis avoir un nombre de gens très important qui affluent, il faut vraiment le développer sur le transport collectif et sur les modes qui consomment le moins d'espace dont le transport collectif.

2665 Ça fait que j'ai l'impression que c'était la rue qui se prêtait le plus à avoir du transport collectif important, à avoir un espace piéton important avec la trame de rues qu'on a actuellement et l'offre commerciale qu'on a actuellement. Mais je ne suis pas un spécialiste.

2670

**M. BRUNO BERGERON :**

2675 J'avais une autre question qui concernait la gestion des déchets. On est dans une trame de rues anciennes, relativement étroites, donc, un gabarit assez fin et on y construit, par exemple, des bâtiments de grand gabarit et on ne peut pas s'imaginer qu'on va faire la collecte des déchets comme on le fait sur le Plateau ou dans Rosemont, c'est-à-dire où on arrête à chaque porte et trois fois par semaine. Donc, dans les projets dont vous avez cités comme exemples, par exemple à travers le monde, on les appelle les éco-quartiers dans ces pays, est-ce qu'il y a des exemples, par exemple, où la gestion des déchets est beaucoup plus avancée que la collecte simple qu'on peut retrouver actuellement à Montréal?

2680

**M. DANIEL BOUCHARD :**

2685 Je vais probablement garder la question pour ma collègue Marie-Ève Chaume qui est spécialiste des questions sur la gestion des matières résiduelles. Moi, pour mon expérience, il y a deux cas que je voudrais juste mentionner. Il y a un cas en Belgique où c'est par vacuum où les gens ont accès à des systèmes un peu comme dans le Quartier des spectacles que...

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

2690 Des aspirateurs.

**M. DANIEL BOUCHARD :**

2695 Qu'on souhaite tester ou des aspirateurs pour amener les déchets à un endroit précis où c'est plus facile de collecter, puis j'ai vu également l'exemple inverse qui était en Belgique où c'est des lieux centraux où tout le monde... à la place d'aller chercher chez chacun le déchet ou la matière compostable, c'est les gens qui venaient à des îlots immenses centraux le porter.

2700 Moi je ne sais pas dans le cas présent lequel est le plus approprié et je préférerais laisser Marie-Ève Chaume le donner, mais c'est des exemples que moi, j'ai vus et j'ai fait, ah bien, il y a vraiment une diversité de façon de faire ailleurs, puis il faut trouver celle qui convient le mieux à Montréal.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

2705 Michel?

**M. MICHEL SÉGUIN :**

2710 Donc, on a bien entendu votre proposition de nous déposer le rapport de la DSP aussi concernant les espaces verts.

**M. DANIEL BOUCHARD :**

Oui.

2715

**M. MICHEL SÉGUIN :**

Ce serait bien apprécié.

2720

**M. DANIEL BOUCHARD :**

Ils ne l'ont pas fait? Ils ne sont pas venus vous déposer ça?

**M. MICHEL SÉGUIN :**

2725

Non, non. Donc, on est très reconnaissant de votre offre. Alors, gestion des eaux, est-ce que vous connaissez ou vous êtes au courant de défi particulier qui s'appliquerait à la gestion des eaux dans le secteur de Griffintown?

2730

**M. DANIEL BOUCHARD :**

C'est pratiquement partout à Montréal où le taux de minéralisation au sol ou de toit est tellement élevé qu'en période de grandes pluies, presque tout va aux égouts pluviaux, puis ça fait des déversements.

2735

Donc, il y a toute une façon de faire, à repenser comment on permet au sol de percoler comme on permet à l'eau de s'infiltrer dans le sol, comment on intègre... Tu sais, juste dans des détails techniques architecturaux, dans les marges de recul, il faut absolument minimalement verdir les marges de recul pour que les gouttières ne ruissellent pas vers les canalisations.

2740

Le toit, juste les toits verts, si on commence à les intégrer, à quel point ça a des impacts dans les périodes de fortes chutes d'eau pour minimiser ces *peaks* d'eau de ruissellement. On

2745 en parle depuis déjà un certain temps. On nous dit aussi que c'est souvent la qualité sous le sol. On a peur de déloger des polluants, mais il y a des possibilités justement d'avoir des bassins de rétention qui peuvent filtrer ou attendre un peu; il y a des bassins qui sont juste faits pour attendre que le réseau soit capable de libérer pour après ça faire passer l'eau à l'usine de traitement des eaux usées.

2750 Donc, il existe quand même plein de technologies qu'on ne met pas en place à Montréal présentement. À ma connaissance, on n'en met pas en place, mais il faudrait encore que je parle à ma directrice générale qui est spécialiste sur les domaines de l'eau. Ça fait que je peux aussi lui poser la question.

2755 **M. MICHEL SÉGUIN :**

2760 Génial. Et ma dernière question, effectivement vous avez évoqué des fois qu'il y a confusion entre espaces publics et espaces verts; on a eu aussi beaucoup de définitions d'espaces verts. J'aimerais ça selon votre point de vue, quelle est la qualité des espaces verts qui sont nécessaires dans un quartier comme Griffintown? Selon vous, qu'est-ce qui serait le meilleur type d'espaces verts?

**M. DANIEL BOUCHARD :**

2765 Je vais rappeler, je suis transport, gaz à effet de serre, aménagement du territoire.

**M. MICHEL SÉGUIN :**

Non, mais vous en avez parlé.

2770 **M. DANIEL BOUCHARD :**

Je suis d'accord. Je suis au courant de discussions avec mes collègues, mais je ne suis pas la personne qui est le porte-parole sur ce dossier-là, mais ce que j'entends souvent, c'est la

2775 diversité des types de milieu, laisser des friches naturelles, faire des corridors verts, avoir des milieux verts avec arbres, parcs et avoir aussi des milieux aménagés comme des places publiques.

2780 En fait, c'est un peu d'avoir un peu de tout et en assez grande surface pour qu'au moins ils connectent le plus possible entre eux pour les espaces verts.

**Mme LOUISE ROY, présidente :**

2785 Eh bien, écoutez, on va attendre votre mémoire, y compris les réponses de madame Chaume aux questions de mes collègues. Je vous remercie beaucoup de votre contribution.

2790 Alors, pour nous, c'est la fin de la troisième séance et on siège encore demain soir. Il y a des mémoires très intéressants à entendre. Alors, je vous souhaite une bonne fin de soirée et peut-être qu'on se reverra demain soir.

2790 FIN DE LA SÉANCE

Je, soussignée, **LOUISE PHILIBERT**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

2795 Et, j'ai signé :

---

**LOUISE PHILIBERT, s.o.**

2800