

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. JEAN PARÉ, président de la commission
Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire
M. GAÉTAN LEBEAU commissaire

**PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME
DU QUARTIER DES GARES (PPU)**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 2

Séance tenue le 17 juin 2015, 14 h
Basilique-Cathédrale Marie-Reine-du-Monde
1110, rue Mansfield
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 17 JUIN 2015

MOT DU PRÉSIDENT..... 1

MÉMOIRES

Pierre Zovilé et Pierre Brisset - Groupe en recherche urbaine Hochelaga-
Maisonnette (GRUHM)..... 3

Jean Laramée - FPI - Cominar 13

Chris Gardiner et Olivier Legault - Église St -George..... 26

Brian Fahey et François Rioux - Cadillac Fairview 39

Olivier Legault et Mylène Carrière - Tour des Canadiens 2 54

Tania Gonzalez - Coalition de la Petite-Bourgogne /Projet Sentier de la Bourgogne 73

Jean-François Pronovost - Vélo Québec..... 80

DROIT DE RECTIFICATION

Bruno Collin - Ville de Montréal 86

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5 Mesdames, Messieurs, bonjour! Je vous souhaite la bienvenue à cette deuxième séance de la deuxième partie de l'audience publique sur le Programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares.

10 Je m'appelle Jean Paré, je suis commissaire à l'Office de consultation publique de Montréal. La présidente de l'Office, madame Dominique Ollivier, m'a confié la présidence de cette commission qui comprend aussi madame Isabelle Beaulieu et monsieur Gaétan Lebeau tous deux commissaires à l'OCPM.

15 Nous accueillons cet après-midi, donc comme on l'a fait hier soir, les personnes et les organismes qui se sont inscrits pour exprimer leur opinion sur le projet. Compte tenu du nombre de personnes qui ont demandé à être entendues, il y aura une autre séance ce soir dans cette même salle, à 19 h.

20 Je vous rappelle donc que les consultations de l'Office répondent au principe selon lequel les citoyens ont le droit d'être renseignés sur les projets susceptibles de modifier leur cadre de vie. Ils ont aussi le droit de faire valoir leur opinion dans le but d'éclairer et d'influencer les décisions des élus relativement à ces projets.

25 Nos consultations se déroulent selon une procédure établie et les commissaires s'engagent à respecter le Code de déontologie dont vous pouvez prendre connaissance dans un dépliant disponible à l'accueil ou sur le site web de l'Office.

30 Quant au déroulement de la séance, j'appellerai les participants selon l'ordre prévu à l'horaire. Nous avons prévu allouer une vingtaine de minutes à chacun : la première partie étant consacrée à présenter leur opinion et ensuite, un échange avec les commissaires.

35 À ceux et celles qui ont déposé un mémoire, je rappelle que nous l'avons lu attentivement. Je vous invite donc à présenter les éléments essentiels de façon à laisser le plus de temps possible pour que les commissaires puissent vous poser des questions.

And should you prefer addressing the Commissioners in English, please feel free to do so.

40 Une fois les séances de consultation terminées, les commissaires analyseront l'information recueillie ainsi que les opinions, les commentaires et les suggestions contenus dans les mémoires et dans les interventions verbales. Nous remettrons notre rapport à la présidente de l'Office qui le transmettra au maire et au président du comité exécutif de la Ville de Montréal. Ce rapport est habituellement rendu public au plus tard deux semaines après ce dépôt. Le rapport d'une commission a une valeur consultative et les décisions relatives au projet à l'étude appartiennent aux élus.

45 Comme vous l'avez noté, cette deuxième phase de la consultation se passe seulement entre les citoyens et la commission. Les représentants de l'arrondissement de Ville-Marie ne participent pas aux échanges. Toutefois, si, pour une raison ou une autre, des inexactitudes se glissaient dans les propos tenus cet après-midi, le porte-parole de l'arrondissement pourrait user du droit de rectification à la fin de la séance. Il s'agira bien entendu de rectifier seulement un fait et non pas d'émettre un commentaire ou un avis.

50 Vous noterez la présence d'une sténographe, madame Louise Philibert, et d'un responsable de la sonorisation, monsieur Jean-Sébastien Marcotte. Comme pour la séance d'information du 19 mai et comme pour la séance d'hier, tout ce qui est dit au cours des séances consacrées à recevoir les opinions et les commentaires est enregistré et sténographié. La transcription des notes sténographiques sera accessible sur le site internet de l'Office quelques jours après la fin de l'audience.

60 Enfin, comme vous le savez, la commission tient à ce que le climat demeure serein. Je rappelle donc que les propos malveillants ou les interventions qui portent atteinte aux droits fondamentaux ou à la réputation des autres sont irrecevables.

65 Alors avant de débiter, non pas un changement mais tout simplement un ajustement à l'horaire. Nous avons sept intervenants aujourd'hui. Le quatrième est Cadillac Fairview, le cinquième, c'est la Tour des Canadiens 2. Alors au lieu de tenir la pause entre les deux, nous entendrons successivement ces deux interventions et la pause aura lieu après.

70 Alors j'appelle maintenant en premier lieu, le Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve, monsieur Pierre Zovilé et monsieur Pierre Brisset. Messieurs, bonjour!

M. PIERRE BRISSET :

75 Bonjour, Monsieur le président. Alors, Monsieur le président, Monsieur Paré, et Messieurs, Dame, les commissaires de l'OCPM, Messieurs, Dames, bonjour!

80 Considérant que le projet du Quartier des gares est avant tout un projet de centre de transport à Montréal, nous allons donc vous présenter un projet de transport en commun dans le cadre de la conversion de l'autoroute Ville-Marie en axe multifonctionnel qui serait un volet de transport qui serait digne de cette nouvelle activité au centre-ville de Montréal.

Je vous passe mon collègue et mon chargé de projet qui va vous faire la présentation. Et à la fin, je vais finir.

85 **LE PRÉSIDENT :**

Juste avant d'entendre monsieur Zovilé, vous allez nous dire qui vous êtes, Monsieur Brisset.

90 **M. PIERRE BRISSET :**

Oui. On est le Groupe en recherche urbaine, je crois qu'on a décrit dans le document qu'on vous a remis que ça fait depuis 2000 qu'on œuvre dans le domaine de participation à des consultations publiques pour essayer de comprendre des projets et de faire des mémoires et aussi à aider d'autres groupes à faire la même chose. Et nous avons fait plusieurs mémoires ou présentations devant l'OCPM ainsi que le BAPE sur divers projets de cette envergure, comme on va vous présenter aujourd'hui. Alors les détails, tout le déroulement de ce qu'on a fait est dans le document qu'on vous a présenté. Voilà qui nous sommes.

100 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Monsieur Zovilé.

105 **M. PIERRE ZOVILÉ :**

Merci. Alors donc c'est un projet qui date de 2010. Moi, j'ai rencontré... Je suis architecte de formation et j'ai rencontré monsieur Brisset dans le cadre du projet Turcot où là, j'avais le rôle de l'exproprié. Et donc on est devenu un petit peu complices et on a travaillé assez fort avec la société civile pour présenter une alternative cohérente du projet Turcot. Là, on se parle de ça, on était en 2010. Et dans ce projet-là, il y avait un élément très important qui est une idée de monsieur Brisset, qui consiste à requalifier une partie de l'autoroute Ville-Marie pour installer du chemin de fer.

115 Alors l'objectif principal de ce projet-là c'était de réduire la quantité de navetteurs auto solo, c'est-à-dire des gens qui viennent le matin à Montréal en voiture et qui repartent le soir. La méthode qu'on avait retenue c'était le transfert modal vers du transport en commun ferroviaire électrique.

120 Alors je vais procéder. Donc la première carte nous présente le réseau. Alors vous voyez que c'est un réseau qui s'étend de Vaudreuil jusqu'à Pointe-aux-Trembles et qui passe par le centre-ville. Le réseau utilise dans la périphérie des voies de chemin de fer qui existent et le secteur que vous voyez ici en jaune, ça, c'est l'endroit où notre projet rejoint la consultation d'aujourd'hui. On

comprend qu'on déborde un petit peu mais le lieu est tellement stratégique pour le projet qu'on a jugé bon de venir vous présenter ce projet.

125 Donc le principe, c'est simple. On prend la partie haute de l'autoroute Ville-Marie et on remplace les autos par du chemin de fer. Alors ça peut être un SLR et du tramway, voire deux tramways, voire deux SLR dépendant les secteurs. Et la 720 est rétrogradée à un axe express urbain avec seulement deux voies dans chaque sens pour maintenir le trafic du camionnage et tous les gens qui ont à se déplacer à Montréal parce que c'est leur profession.

130 Alors on a plusieurs gares intermodales. Là, ça, c'est la partie du côté Turcot. Il y a un certain nombre de choses qui sont compromises là-dedans mais vous voyez ici, on avait une gare intermodale qui amenait le SLR, le tramway et les autobus avec un lien vertical dans un édifice qui était attenant à la gare et qui donnait sur le nouvel hôpital.

135 La troisième gare intermodale, c'est celle que nous avons à la station Champ-de-Mars. Là, on voit ici, notre SLR est au même au niveau que le tramway. Donc le passage d'un réseau à l'autre se fait de manière très aisée. Et alors, ce qui était l'élément d'intérêt par rapport au projet de consultation sur le Quartier des gares, c'est la section numéro 5 du tunnel Ville-Marie à la hauteur de la rue Peel où, là, on peut avoir une sortie qui va, on pourrait dire, cheminer à travers le gruyère
140 montréalais pour rejoindre les deux autres gares qui sont alentour et idéalement, on pourrait espérer avoir l'entrée principale de cette espèce de bouquet de gares – en anglais, on dit un *hog* de transport – pourrait être positionnée dans l'ancienne gare Windsor.

145 Si on regarde au niveau des réseaux qu'est-ce que ça fait? On se trouve à bonifier l'offre de transport dans l'axe est-ouest où on a déjà le métro, le train. Alors vous voyez, les points jaunes, ce sont les gares intermodales dont on parlait tout à l'heure. On un tramway qui a été depuis longtemps popularisé par différentes personnes dont le tracé est le tracé qui a été présenté à plusieurs reprises, et finalement, ici, on voit le SLR qui occupe la partie supérieure de l'autoroute Ville-Marie, autoroute Ville-Marie qui, comme je l'ai dit tout à l'heure, devient une voie express. Et vous voyez,
150 les flèches montrent qu'on a laissé des entrées et des sorties où c'est possible.

155 Là, on peut regarder, il y a quelques montages qui font voir l'existant et ce qu'on propose. Et au secteur Panet, c'est ici que finit finalement, que prend fin l'autoroute Ville-Marie qui retombe dans la circulation normale et on voit dans cette... Malheureusement, là, je ne peux pas *scroller*, on verra rien, vous allez devoir regarder ça dans les documents, les documents qu'on a déposés. Le document électronique, il y a tous les liens vers les sites. Donc vous pouvez... Il y a différents sites web qui présentent toutes ces images et toutes ces animations-là.

160 Et la façon dont ça termine ici, on règle le problème de la rue Notre-Dame dans l'est. Tout l'avant de la prison au Pied-du-Courant devient un parc qui permet aux gens d'Hochelaga-Maisonneuve d'avoir accès sur le fleuve.

165 Alors je pense que j'ai fait le tour de toutes les choses que je devais vous dire là-dessus. Je vous remercie de votre attention. Monsieur Brisset va vous dire un petit mot pour clôturer.

LE PRÉSIDENT :

Toujours en reprenant le micro, s'il vous plaît, Monsieur Brisset.

170 **M. PIERRE BRISSET :**

175 Alors, à titre de conclusion, nous avons présenté cette option de transport pour accéder le centre-ville de Montréal en collaboration, comme mon collègue a dit, avec la société civile, plusieurs grands spécialistes universitaires, même des États-unis, et considérant que l'urbaniste célèbre Jane Jacobs dont on a fait les marches il y a un mois, n'aurait jamais endossé le segment de la reconstruction de l'autoroute Ville-Marie dans le cadre du projet Turcot.

180 C'est pour ça que nous avons vu plus un projet panmontréalais au niveau de transport qui traverse la ville, qui termine sa course des deux directions, même celui du pont Champlain via Bonaventure pour accéder à la nouvelle gare, ce que vous appelez le Quartier des gares.

185 Et ce que nous questionnons, c'est que ce qui est parti pour la reconstruction de l'autoroute Ville-Marie, on se pose la question : est-ce que c'est avec ce fait que Montréal veut se distinguer en étant la seule ville sur le continent nord-américain à permettre la reconstruction d'une telle infrastructure autoroutière démesurée et inachevable quand il y a tout un potentiel de convertir cette emprise, comme l'autoroute Bonaventure, pour accommoder des systèmes de transport léger sur rail pour venir le futur Quartier des gares. Je vous remercie.

190 **LE PRÉSIDENT :**

195 Merci beaucoup, Monsieur Brisset, Monsieur Zovilé. Bon. Évidemment, le vœu principal que vous exprimez, Monsieur Brisset, je pense que vous êtes conscient qu'il s'adresse peut-être davantage au gouvernement du Québec et à d'autres acteurs que l'arrondissement, mais enfin, la tribune de l'Office de consultation publique évidemment est tout à fait un lieu pour ce genre de présentation.

200 Une question d'ordre général plus précise. Votre proposition est généralement en parallèle avec la ligne de train de banlieue qui part de la gare Lucien-L'Allier et qui va jusqu'à Vaudreuil-Dorion. Qu'est-ce que votre projet ajoute? En quoi est-il préférable de faire la conversion d'une partie de l'autoroute Ville-Marie plutôt que de renforcer les trains de banlieue existants?

M. PIERRE BRISSET :

205 J'ai ici le document qui a été présenté pour le SLR de l'aéroport de Dorval et puis ce qu'on fait, ce qu'on a tendance à faire, c'est toujours créer des nouvelles emprises pour accommoder entre Turcot jusqu'au centre-ville, c'est une nouvelle emprise qui va couper Saint-Henri en deux.

LE PRÉSIDENT :

210 Excusez-moi, je vous interromps. On ne parle pas de ça en ce moment.

M. PIERRE BRISSET :

Non?

215 **LE PRÉSIDENT :**

Je parle du train de banlieue existant...

220 **M. PIERRE BRISSET :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

225 ... qui part de Vaudreuil et qui se rend jusqu'à la gare qui s'appelle Lucien-L'Allier.

M. PIERRE BRISSET :

Oui. Ça, ça continue tel quel. On encourage...

230

LE PRÉSIDENT :

235 Mais ma question, c'est est-ce qu'il n'est pas plus avantageux économiquement et aussi avantageux sur le plan fonctionnel de renforcer les trains de banlieue, la fréquence et ainsi de suite, plutôt que d'investir dans ce qui est un fort réaménagement d'infrastructure?

M. PIERRE BRISSET :

240 Eh bien, d'abord, l'autoroute Ville-Marie doit être reconstruite en tous les cas. Alors on parle de 10 milliards \$ à reconstruire l'autoroute Ville-Marie. Pour ce même montant, on pourrait la reconstruire en faisant la conversion.

245 Pour l'histoire des trains de banlieue qui viennent de Vaudreuil-Dorion vers le centre-ville, il semble qu'il y a beaucoup de problèmes à négocier avec les chemins de fer parce que les chemins de fer prioritaires, c'est les trains de marchandises qui sont prioritaires. Et ils ont tenté d'augmenter la fréquence de 60 trains à 120-30, je n'ai pas les chiffres exacts, mais ils frappent toujours un mur contre les compagnies ferroviaires qui ne veulent pas céder leur droit de passage pour permettre plus de trains. Et c'est de là où vient le projet monté par l'ouest de l'île de Montréal. Ils disent :
250 « Nous autres, on veut pour la desserte de Dorval, on veut un système indépendant pour accommoder, non seulement le nouvel aéroport de Dorval, mais aussi pour desservir l'ouest de l'île de Montréal. »

255 Où j'en viens, c'est peut-être une bonne réponse à votre question, de profiter d'une situation qu'il y a un autre projet en cours parce qu'ils ne peuvent plus traiter les chemins de fer actuels pour accommoder la fréquence, qu'avec le nouveau projet s'intégrerait mieux dans le projet de conversion de Ville-Marie. On ne parle pas de différence d'argent parce que le projet qu'eux présentent demande une nouvelle emprise à partir de Turcot jusqu'au centre-ville qui va couper le quartier de Saint-Henri encore une fois, qui ont été déjà maganés avec l'emprise de Ville-Marie, avec toutes les autres autoroutes. Et je ne crois pas que l'arrondissement du Sud-Ouest peut se
260 permettre d'accueillir un autre corridor pour découper leur territoire qui... Je vais laisser à mon...

LE PRÉSIDENT :

265 Mais il reste quand même que ma question portait sur le corridor actuel de voie ferrée. Je vais écouter, Monsieur Zovilé.

M. PIERRE ZOVILÉ :

270 Il y a un point qu'on a mentionné dans le document, que j'ai oublié de mentionner dans la
présentation orale, c'est que ce chemin de fer panmontréalais qui traverse le centre-ville et qui
rejoint les deux extrémités de l'île, c'est une même entité. Donc au niveau de la gouvernance, au
niveau du financement, au niveau de l'entretien du matériel, on a des économies à faire sur ce point-
là.

275 Et au niveau stratégique, il y a pratiquement aucune grande capitale où il y a des gares qui
traversent de bord en bord la ville. De par l'histoire des compagnies ferroviaires, les compagnies
ferroviaires construisaient une gare et les voies rayonnaient à partir de cette gare-là. Prenez
l'exemple de Londres, de Paris, Montréal c'est le cas. La seule ville qui a corrigé ça, c'est Berlin
parce qu'ils ont réussi à récupérer l'emprise du mur et dans l'emprise du mur, ils ont fait passer un
280 SLR... Pas un SLR, un TGV qui traverse Berlin de bord en bord. En France, si vous voulez aller de
Marseille à Lille en passant par Paris, vous allez devoir faire du taxi.

285 Et ça, on peut continuer à exploiter la gare Lucien-L'Allier en doublant la ligne par l'autoroute
Ville-Marie. Il n'y a pas un mois j'étais à Valence et le métro de Valence, il y a plein de segments qui
sont communs à toutes les lignes. Donc toutes les lignes, c'est comme si la ligne verte, la ligne
orange et la ligne bleue sur toute la section du centre-ville passent sur les mêmes voies. Ce qui fait
que vous avez des trains toutes les trois minutes. Et alors c'est une particularité qui existe.

290 La chose qui a le plus de valeur au niveau du transport, c'est l'emprise parce que l'emprise,
c'est... Aller chercher une emprise, c'est faire des expropriations qui sont quelque chose qui coûte
cher, qui est long, laborieux et je vous en passe. Et donc on pense que cette opportunité-là, cette
caractéristique-là de Montréal, dans l'esprit développement durable, recyclage et utiliser ce qu'on a,
et donc là, la plus grande valeur, c'est l'emprise, on récupère l'emprise. Et c'est en ce sens qu'on
pense qu'à la longue, même si c'est un projet assez pharaonique au niveau de l'ambition, c'est du
295 gros stock mais c'est quelque chose qui...

LE PRÉSIDENT :

300

Très bien. Je pense que le point est fait. Je voudrais vous ramener peut-être sur le centre-ville, le Quartier des gares. Est-ce que votre projet prévoit un lien avec un éventuel transport guidé en provenance de la Rive-Sud?

M. PIERRE BRISSET :

305

Oui. Ça a été... Tout a été réfléchi. Regardez sur la carte. C'est qu'on s'embranche sur le réseau...

LE PRÉSIDENT :

310

Pourriez-vous ramener peut-être la carte? - Alors laissez faire, on regardera dans le document.

M. PIERRE ZOVILÉ :

315

C'est la carte jaune qu'on a vue au tout début.

LE PRÉSIDENT :

320

Laissez parler monsieur Brisset.

M. PIERRE BRISSET :

325

Alors la chose qu'on dit, c'est qu'on crée une épine dorsale sur laquelle on embranche le SLR de la Rive-Sud, le SLR de Dorval, le SLR de Pointe-Claire, le SLR... En tout cas, c'est une épine dorsale. Et puis pour vous répondre sur la question de c'est un projet des gouvernements supérieurs, je dois vous rappeler que le premier magistrat de la Ville de Montréal a le droit d'exiger à Québec de modifier ses approches de construction d'infrastructure dans sa ville, comme l'ont fait plusieurs villes aux États-unis quand ils ont dit : « Vous n'allez pas reconstruire les autoroutes, vous allez remplacer ça avec d'autre chose. »

330

Puis c'est là pourquoi on vous présente ça devant vous, c'est qu'on donne l'opportunité à la Ville d'exiger du gouvernement supérieur de ne pas investir massivement sur des autoroutes au centre-ville mais plutôt investir sur des réseaux de transport collectif. Alors c'est pour ça qu'on vous le présente dans ce cadre-là.

335

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

340

M. PIERRE BRISSET :

Merci.

345

LE PRÉSIDENT :

Madame Beaulieu?

Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire :

350

Non, merci. C'était très clair, merci.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Brisset, monsieur Zovilé, merci beaucoup.

355

M. PIERRE BRISSET :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

360

J'appelle maintenant, au nom de FPI Cominar, monsieur Jean Laramée. Bonjour, Monsieur Laramée!

M. JEAN LARAMÉE :

365

Bonjour! Monsieur Paré, bonjour! Madame Beaulieu, Monsieur Lebeau. J'ai une présentation ici qui est plus visuelle que ce que vous avez reçu comme mémoire mais qui reprend essentiellement les mêmes constats.

370

D'abord, je suis Jean Laramée, je vice-président développement pour le Fonds de placement immobilier Cominar qui est le propriétaire de la gare Centrale, le complexe de la gare Centrale, garage Belmont et l'édifice du CN. Donc c'est vraiment à ce titre-là que je viens vous parler aujourd'hui. Et puis je veux aussi faire certains commentaires généraux sur le PPU.

375

Je vais parler aussi un peu de circulation et de transport en commun mais surtout je veux parler de la gare Centrale comme il en est question dans le PPU aux pages 44 à 47 et des interventions qui sont prévues. Puis je voudrais les commenter pour vous donner certaines des contraintes qu'il y a avec cet immeuble-là. Puis je veux aussi vous expliquer un peu nos objectifs puis certains des messages que j'aimerais que vous transmettiez à la Ville.

380

Donc d'abord, je veux transmettre mes félicitations. C'est quand même un exercice qui a été bien fait, assez élaboré pour la préparation du PPU, puis ça a permis d'organiser une certaine cohésion dans tous les changements qui peuvent être à venir au sud de la rue Saint-Antoine dans le territoire visé. Il y a quand même l'introduction d'espaces verts. Je veux féliciter au moins la planification de ce côté-là avec le parc Ville-Marie.

385

Il n'en demeure pas moins qu'il y a aujourd'hui des enjeux de congestion du réseau routier. Le document en fait état. Par contre, je trouve qu'il n'y a pas vraiment beaucoup de solutions de ce côté-là. On parle beaucoup de transport guidé mais je pense que ça aurait peut-être été souhaitable qu'il y ait un peu plus de choses précises en rapport avec ça.

390

395 Donc c'est le premier point que je vais parler, c'est la circulation et le transport en commun. Je pense que le projet du LSR est d'une importance pour le centre-ville assez capitale. C'est une bonne nouvelle que la Caisse de dépôt maintenant ait des pouvoirs... Le pouvoir de le réaliser, mais c'est important aussi l'intermodalité des moyens.

400 Et à ce sujet-là, pas juste parce qu'on est propriétaire de la gare Centrale mais je pense qu'il est essentiel que la gare Centrale demeure un point de convergence du transport collectif. Ça l'est aujourd'hui avec le métro Bonaventure, les trains de banlieue qui arrivent là mais je pense que le futur LSR transport guidé, il y a deux tracés qui ont été évoqués dans le document : un tracé Peel, un tracé René-Lévesque... Pardon, Université.

LE PRÉSIDENT :

405 Robert-Bourassa.

M. JEAN LARAMÉE :

410 Robert-Bourassa, pardon, oui. C'est plein d'anciens politiciens. Et je pense qu'au niveau de la fonctionnalité, on favorise, on préférerait que le tracé emprunte le corridor Robert-Bourassa.

415 Il a été question aussi dans le document de bonification du réseau piétonnier, puis on le salue. Parce qu'il y a quand même, à partir du moment où il y a de plus en plus de transport collectif, il faut de la place pour les piétons, puis les choses qui ont été mentionnées par rapport à la rue de la Gauchetière, la rue Mansfield, l'élargissement des trottoirs, nous pensons que c'est une bonne chose.

420 Puis il y a aussi le réseau cyclable qu'il ne faut pas oublier. Ça, aussi, le document est un petit peu silencieux là-dessus mais je pense qu'il y aurait intérêt à ce qu'il y ait un peu plus de place pour ça.

425 Pour ce qui est de la gare Centrale maintenant, moi, je veux juste faire un petit rappel de la construction du quadrilatère. C'est des photos que j'ai trouvées entre le dépôt du mémoire et la présentation d'aujourd'hui. Donc vous ne les avez pas. Je pourrai vous laisser une clé USB mais ça a été... Je vais peut-être faire découvrir des choses à du monde aujourd'hui.

430 Donc cet édifice-là a été vendu par le CN en 2007 en échange d'entente de location à long terme. Donc le CN est locataire des bureaux jusqu'en 2027, locataire des voies ferrées jusqu'en 2037 avec des options pour cent ans. Donc ils ne sont pas là pour partir.

Cominar est devenue... En fait, en 2007, ça a été acheté par Fiducie de placement Homburg qui est devenue Canmarc et Cominar a acheté Canmarc en 2012. Donc on est devenu propriétaire du complexe à travers cette plus grande transaction-là.

435 Je veux surtout parler des contraintes du site. Il est question de la rue Belmont dans le PPU, puis je veux vous expliquer certaines des contraintes qui font qu'on pense que c'est impossible de faire ce qui est suggéré dans le PPU. Et on a des droits de densifier sur le site, ça fait partie de nos objectifs, puis on veut juste en parler rapidement tantôt.

440 Donc voici ce que la gare avait l'air en 1945 quand elle a été inaugurée après quinze ans de travaux qui ont été arrêtés. Alors vous voyez que la façade était sur la rue René-Lévesque. Donc la façade de la gare était de ce côté-là, du côté nord. Le côté sud était relativement discret. Il y avait seulement une plate-forme. Vous comprenez que tout ça est un grand pont, il y a les voies ferrées en dessous. Et on reconnaît un peu la gare. Vous allez voir, j'ai des photos que j'ai prises la semaine
445 dernière, on reconnaît certains éléments mais il y en a beaucoup qu'on ne voit plus.

Premier édifice qui s'est construit, c'est celui à l'est, aujourd'hui propriété de Petra qui a été revitré avec un mur rideau. Donc déjà, on sent que la gare se fait encercler. La façade est toujours
450 vers le nord.

Construction du Reine Elizabeth en 1955-58 de ce que je crois comprendre. Donc déjà, tout ce qui était le nord et l'accès a commencé à être bouché et tranquillement, l'accès s'est fait par le

455 sud. Donc le Reine Elizabeth dont la construction est complétée, le deuxième édifice au sud du premier qui est maintenant aussi propriété de Petra qui est là et on voit maintenant qu'il y a du stationnement qui se dessine au sud. Et l'accès, on le devine, il est là mais c'est probablement une façade qui était relativement simple. Je sais que dans le document, on fait état d'une façade art déco qui a été cachée, je ne l'ai jamais trouvée. Alors peut-être que la Ville pourrait m'expliquer ce qu'il en est mais on aimerait ça savoir ce qu'il en est de ce côté-là.

460 Ensuite, au début des années 60, en même temps que se construisait la Place Ville-Marie au nord, on voit le début des travaux de la tour qui se forme, l'édifice du CN s'est construit au sud avec aussi une partie du stationnement qui est aujourd'hui le stationnement Belmont. Et on voit aussi qu'il y a d'autres constructions. La Place Bonaventure n'existe toujours pas. Elle s'est construite un peu plus tard en 1967.

465 Ce qui nous amène à ce qu'on est aujourd'hui. Désolé pour la photo, je l'ai prise sur Google mais on voit qu'il y a un nouvel édifice qui s'est construit au nord, le 800, René-Lévesque, qui est venu complètement boucher à ce moment-là ce qui était la façade de l'immeuble. Et on reconnaît maintenant tout ce qui est autour de la gare.

470 Donc dans le fond, parmi les contraintes du site, une des contraintes d'abord, c'est que c'est un site qui est classé gare ferroviaire patrimoniale depuis 1995, ce qui limite beaucoup les interventions qu'on peut faire à l'immeuble. Par exemple, on est en train de réparer la brique en ce moment, puis il a fallu négocier avec le fédéral pendant des mois pour trouver une bonne brique qui *fittait* avec ça et tout. Alors on peut imaginer que si on commence à vouloir jouer dans cet immeuble, ça peut être très complexe.

480 La rue Belmont, c'est mentionné, mais je le précise, elle est privée. Donc elle nous appartient. C'est un pont au-dessus de l'ensemble de la gare. J'ai des photos un petit peu plus loin. Tout ça est grevé de servitudes de passage avec le 800, René-Lévesque, avec la Place Ville-Marie, avec le CN. Les livraisons de la Place Ville-Marie, du 800, se font à travers la rue Belmont et parmi les rues qui sont là. Donc c'est des contraintes qu'il faut adresser. Il y a des servitudes de stationnement aussi avec le 800, René-Lévesque. Donc il ne faut pas oublier ça.

485 Je vais vous le montrer un peu plus loin mais la rue actuelle, quand on est en surface sur la
rue Belmont, en dessous de nous, il y a des commerces. On n'est pas sous le fer à cheval qui est le
débarcadère où il y a les taxis. On est un petit peu plus au nord, puis je vais vous le montrer. Puis je
vous ai parlé du stationnement, il y a 1 600 places de stationnement aujourd'hui dans le complexe
490 800, dans le garage Belmont et c'est important. Puis dans tout redéveloppement de ça, il ne faut pas
perdre ça de vue.

Donc ça, c'est la rue Belmont. On voit où on est en ce moment à l'ouest. Donc on est
vraiment un étage au-dessus de la salle des pas perdus. Les fenêtres que vous voyez à droite ici
sont les fenêtres que l'on aperçoit de la salle des pas perdus en bas. À gauche, c'est le
495 stationnement. Je suis d'accord qu'il n'est pas très joli mais il est là. Il a peut-être besoin d'avoir une
meilleure façade et ça, on est prêt à travailler là-dessus.

Donc ça, c'est en regardant vers le nord. Donc on voit ici encore une fois du verre qui est
visible de la salle des pas perdus. Et ce qu'on voit au fond, c'est les accès au stationnement du
500 Reine Elizabeth qui a une servitude avec le 800, René-Lévesque, pour les livraisons et tout ça.
Donc quand même des contraintes de ce côté-là.

Toujours la même chose où on voit le 800, René-Lévesque qui est venu vraiment se coller
complètement contre la gare. En regardant vers le sud, on voit la Place Bonaventure. On est
505 toujours sur la rue – on l'appelle la rue Est – mais la vue qu'on voyait tantôt, les fenêtres de la salle
des pas perdus sont là et tout ça est encore une fois grevé de servitude.

Maintenant, je vais vous montrer sur des plans et le plan suivant. Donc dans le fond, ça,
c'est l'étage de la salle des pas perdus. On voit le fer à cheval à gauche ici où il y a les taxis, les
510 débarcadères, tout ça. Puis ce qui est suggéré par le PPU, c'est de venir abaisser où est-ce que
vous voyez du foncé. Et ce qui est en rouge ici, ça ici, c'est toute la logistique du CN, les bagages, la
billetterie, tout ça. Le MacDonald est ici, Banque Nationale, Bureau en gros est là. Ici, il y a le
passage qui va à la Place Bonaventure qui est un des endroits les plus occupés. Et du côté est ici, le
Tim Hortons est là, encore une fois le MacDonald, tout ça. Alors sur le plan purement physique, c'est

515 impossible dans le fond de faire cela à moins qu'on décide de racheter tout ce beau monde-là mais ça va coûter... Vous comprendrez que c'est des loyers assez importants.

Donc tout ça pour dire que ce qui est suggéré dans le document est difficilement réalisable.

520 Ce que l'on veut vous dire, dans le fond, puis les messages qu'on veut faire à la Ville, c'est que nous, on est un propriétaire à long terme. Cet immeuble-là, tout comme les autres immeubles qu'on a, on les a pour le long terme. Donc on n'est pas là pour faire juste quelques années, puis les revendre. On veut mettre en valeur, pas juste la gare mais l'ensemble du complexe. Mais je pense c'est illusoire de toucher à la rue Belmont et ça, c'est ce qu'on voudrait dire en réaction au document.

525 On a des droits de construire sur la gare. On a estimé qu'on pouvait rajouter jusqu'à un million de pieds carrés sur le périmètre. Ça, c'est de choses qu'il va falloir qu'on vérifie de façon plus précise mais avec un coefficient d'occupation de sol de 12 et la hauteur permise au centre-ville à cet endroit-là qui est 210 mètres, il y a du potentiel pour construire. Et on veut l'analyser, on voudrait le faire et on veut vraiment coopérer avec la Ville dans le sens-là pour essayer de redonner à ce complexe peut-être une image rehaussée.

530 Aujourd'hui, je dirais, il est fonctionnel mais il n'est peut-être pas très joli et nous, on veut vraiment essayer de l'amener à une prochaine étape. Mais je dirais que par rapport à ce qui est suggéré dans le document, je crois que ce qui est suggéré, à nos yeux, est difficilement réalisable. C'est ce que je voulais vous dire.

LE PRÉSIDENT :

540 Merci beaucoup, Monsieur Laramée. On a évidemment quelques questions pour vous. Peut-être au départ une question rapide. Est-ce que FPI Cominar a des liens corporatifs ou d'investisseurs avec CN ou Via?

M. JEAN LARAMÉE :

545

Pas du tout.

LE PRÉSIDENT :

550

Non.

M. JEAN LARAMÉE :

555

Il y a eu une transaction, la transaction de 2007 était une transaction de vente pure et simple. Donc les immeubles... Nous, on a un bail avec le CN. Dans le fond, il y a deux baux dans cet immeuble-là : il y en a un pour la tour à bureaux puis il y en a un pour les voies ferrées. Donc toutes les voies ferrées qui sont au niveau inférieur jusqu'à la Place Bonaventure, c'est toute une propriété de Cominar qui est relouée au CN mais il n'y a aucun lien à part un bail entre nous Via...

560

LE PRÉSIDENT :

Qui est relouée au CN, je vous entends bien dire ça.

M. JEAN LARAMÉE :

565

Oui.

LE PRÉSIDENT :

570

Ça fait de vous des gens de chemin de fer.

M. JEAN LARAMÉE :

575

Bien là, par défaut, oui. Vous le dites mais ça nous a appris... C'est un immeuble qui est hors du commun, je ne vous le cacherai pas.

LE PRÉSIDENT :

580

Et donc tous les occupants de la gare et de l'immeuble du CN sont vos locataires.

M. JEAN LARAMÉE :

Tout à fait.

585

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Deuxième question. Peut-être comme entrée en matière un peu plus précise, quelles sont vos obligations peut-être sur le plan tant positif que négatif, si on veut, du fait que la gare est un site classé ou un bien patrimonial?

590

M. JEAN LARAMÉE :

En fait, nos obligations sont qu'on doit... En fait, je dirais qu'il y a sûrement une obligation de conservation. Il y a surtout une obligation de maintien de ce qui est là. Comme par exemple, il y a

595 une fresque, je ne sais pas si vous avez déjà... Je vous invite à aller faire un tour mais il y a une
fresque de chaque côté est et ouest, c'est l'hymne national, anglais d'un côté, français de l'autre.
C'est quand même intéressant. Et ça, on doit absolument le maintenir en état. Et il y a une obligation
d'entretien dans le sens que comme je vous expliquais, la brique, nous comme propriétaires, on se
doit de maintenir nos immeubles en état, puis quand on le fait, on doit le faire pas juste dans le
600 respect mais on est obligé de toujours consulter le fédéral pour ces choses-là.

LE PRÉSIDENT :

605 Est-ce que l'espace occupé par la gare... Je vais reformuler ma question. Est-ce que votre
potentiel de densification inclurait de construire par-dessus la gare?

M. JEAN LARAMÉE :

610 Écoutez, je vous dirais théoriquement oui, mais en pratique, non. Mais c'est des choses
honnêtement que peut-être ça vaudrait la peine d'explorer soit avec le fédéral, avec la Ville et tout.
Mais la réponse, je dirais que oui dans la mesure où le lot, si vous voulez, sur lequel est assis le
complexe, inclut la gare. Puis théoriquement, les droits aériens au-dessus de la gare seraient
possiblement des choses qui pourraient être exploitées.

615 **LE PRÉSIDENT :**

J'exclus évidemment théoriquement les considérations patrimoniales mais ce que je vous
entends dire plus pratiquement, donc au niveau concret, s'il y avait densification dans l'état actuel de
votre dossier, ça serait plus sur le reste.

620

M. JEAN LARAMÉE :

Le garage.

625 **LE PRÉSIDENT :**

Le garage.

630 **M. JEAN LARAMÉE :**

Oui. C'est vraiment là parce que le CN d'un côté, à droite, on n'est pas propriétaire, ce n'est pas à nous, c'est à Petra. Donc honnêtement, l'endroit qui est identifié pour éventuellement rajouter, tel qu'il a été suggéré par le PPU mais ce avec quoi on n'est pas d'accord, c'est toute la question d'abaissement de la rue Belmont, de dégagement, tout ça. Parce que ces cases-là, il y en a 800 dans le garage Belmont. Il faut les placer quelque part aussi.

635

LE PRÉSIDENT :

640 Par ailleurs, vous nous avez quand même dit « mise en valeur de la gare ». Avez-vous des idées un peu plus précises ou des pistes que vous explorez là-dessus?

M. JEAN LARAMÉE :

645 Écoutez, honnêtement, on est aux premiers balbutiements. Moi, personnellement, ça fait six mois que je suis chez Cominar. Moi, je suis dans l'immobilier depuis toute ma carrière, il y en a qui me connaissent ici, mais on est aux premiers balbutiements, puis on est ouvert, si vous voulez, à considérer des interventions qui permettraient de rehausser, si vous voulez, l'apparence de cette...

650 **LE PRÉSIDENT :**

Je veux être sûr de vous avoir bien entendu, puis pas vous faire dire des choses que vous n'avez pas dites. Mais la perspective d'une forme de dégagement qui permettrait peut-être de mieux apprécier ou visualiser l'actuelle façade de la gare, donc du côté de la rue de la Gauchetière, et comme c'est évoqué dans le PPU, indépendamment de la question de la rue Belmont, vous seriez réceptif à ça.

655

M. JEAN LARAMÉE :

660 Je dirais qu'on le serait mais j'ai de la misère à comprendre comment on pourrait le faire, à moins qu'on se recule vraiment où est le fer à cheval aujourd'hui. Je peux ramener ma...

LE PRÉSIDENT :

665 La diapositive.

M. JEAN LARAMÉE :

Oui. Je ne sais pas ce que j'ai fait...

670 **LE PRÉSIDENT :**

Voilà.

M. JEAN LARAMÉE :

675 En fait, on peut la laisser comme ça. Ce qui est ça ici, le fer à cheval aujourd'hui. Attendez, je vais le mettre comme ça. Vous le comprenez là, ici? Je pense que tout ce qui est au nord de ça est difficilement touchable. Peut-être en essayant de dégager, en regardant ça, sauf que là, on va commencer à manquer d'espace pour le stationnement, pour...

680 Mais il y a des choses qu'on a regardées, honnêtement, c'était peut-être d'allonger la salle des pas perdus vers le sud, de diminuer la grandeur du U puis de trouver une autre place pour stationner les voitures. Il y a des choses qu'on pourrait regarder mais d'essayer de dégager la façade, à cause des contraintes qu'il y a là, évidemment, la façade, il y a la façade haute puis il y a la façade basse parce que vous comprenez que où est-ce qu'il y a la ligne de droite, ça, c'est là que ça monte puis qu'il y a les fenêtres plus haut.

685

LE PRÉSIDENT :

690 De toute façon, écoutez, je ne vous demande pas de faire du design à l'écran...

M. JEAN LARAMÉE :

695 Non, non.

LE PRÉSIDENT :

700 ... mais on profite du fait que vous soyez là et en même temps que vous émettez des réserves sur l'abaissement de la rue Belmont, pour voir ce que pourrait signifier la notion de mise en valeur, en particulier de l'extérieur de la gare. C'était le sens de ma question. Que pourrait signifier la mise en valeur.

M. JEAN LARAMÉE :

705 Écoutez, c'est une question... Je veux dire, je vais avoir de la difficulté à répondre ici précisément.

LE PRÉSIDENT :

710 Vous n'êtes pas rendus là.

M. JEAN LARAMÉE :

715 Non, on n'est pas rendu là, non. Mais le message que je veux envoyer peut-être aux gens de la Ville, c'est que... Parce que cet exercice-là malheureusement, à moins qu'il y ait des choses qui aient été échappées, on a vu le résultat, on n'a pas été consulté à moins qu'il y ait eu des

consultations puis que... Moi, j'ai vraiment vérifié chez nous, puis on nous a dit qu'on n'a pas été consulté.

720 Nous on aimerait ça travailler avec les gens de l'arrondissement ou la Ville, puis même avec le fédéral, pour essayer de voir comment on peut mettre en valeur cette... Mettre en valeur et... Nous, on a un objectif de créer de la valeur, donc de le densifier, mais il faut le faire dans le respect de ce qui est là, puis peut-être d'essayer d'avoir un meilleur produit à la fin de l'exercice.

725 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Madame Beaulieu, vous avez des questions?

Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire :

730

Non, pour moi, ça va. C'est très clair, merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

735

Monsieur Lebeau?

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

740

C'est très clair.

LE PRÉSIDENT :

Merci. Très bien, merci, Monsieur Laramée.

745 **M. JEAN LARAMÉE :**

Si vous voulez, j'ai une clé USB, si vous voulez les photos?

750 **LE PRÉSIDENT :**

La secrétaire analyste, madame Stéphanie Wells, va s'occuper de ça avec vous. Merci beaucoup.

755 J'aimerais maintenant appeler monsieur Chris Gardiner pour l'église St. George. Messieurs. Bonjour! Alors je vais vous demander de vous nommer tous les deux, s'il vous plaît, et de vous servir du micro. Merci.

M. OLIVIER LEGAULT :

760 Olivier Legault, architecte de l'agence Béique Legault Thuot, associé principal. J'accompagne monsieur Chris Gardiner.

M. CHRIS GARDINER :

765 Bonjour! Je suis membre de l'église St. George qui est à côté de la gare Windsor ici, juste en face de la Place du Canada. Puis on a décidé de présenter un mémoire parce que nous autres, notre situation, c'est assez particulier. Donc je ne sais pas si vous avez le document en main?

770 **LE PRÉSIDENT :**

Nous avons votre document et nous en avons pris connaissance, Monsieur Gardiner.

M. CHRIS GARDINER :

775 Parfait. Donc si on peut faire le suivi du document, je vais juste expliquer un petit peu pourquoi on est ici aujourd'hui. Donc la première chose, c'est « Qui sommes nous? » Parce que de fois, des églises, on ne sait jamais qu'est-ce qui se passe à l'intérieur des église. Donc je peux expliquer un petit peu notre héritage, puis qu'est-ce qu'on fait aujourd'hui.

780 L'église anglicane St. George a été fondée en 1870 et appartient avec fierté au diocèse anglican de Montréal et à l'église nationale anglicane du Canada. L'église anglicane du Canada fait partie d'une communion globale de plus de 70 millions de membres sur tous les continents.

785 Nous autres, on est vraiment une paroisse historique ayant des liens directs avec la communauté anglophone montréalaise depuis des décennies. Aujourd'hui, beaucoup a changé. Comme on sait, notre communauté a beaucoup changé. On est vraiment la diversité. Donc la norme maintenant, c'est plutôt d'une bonne réflexion de la pluralité de Montréal et on a aussi une bonne présence importante de francophones.

790 Nous autres, on est une paroisse vibrante, en mouvement, avec près de 500 membres qui vivent et font vivre la bonne nouvelle des paroles de Jésus Christ. Nous autres, on est là pour vraiment soutenir nos membres mais aussi la communauté environnementale, notamment les démunis et se battre pour la justice et le bien-être de notre société de la planète. Donc ce n'est pas juste une communauté qui est dans l'église mais nous autres, on fait vraiment beaucoup de travail à
795 l'extérieur. Donc le soutien de vraiment de beaucoup de choses qu'on sait que le gouvernement ne fait plus, puis il y a beaucoup, beaucoup de pression sur nous autres de faire encore plus.

800 Mais l'autre partie de notre mission, c'est de garder vraiment notre bâtisse. Je ne sais pas si vous avez été à l'intérieur de cette église-là, mais c'est une des plus belles à Montréal et même au Canada. C'est reconnu partout parce que c'est classé comme un lieu historique du Canada et au Québec la même chose.

805 L'autre chose, l'église est toujours ouverte. C'est presque ouvert tous les jours de la semaine. Donc c'est une place pour des personnes pour aller apprécier sa beauté ou passer un oasis de silence ou n'importe quoi, mais c'est vraiment quelque chose qui est spécial dans notre quartier.

810 Le problème, je vais l'expliquer. On va regarder ça point par point. C'est vraiment simple. Nous autres, il faut qu'on dépense des millions et des millions de dollars pour conserver la bâtisse. La paroisse, on a de l'argent mais l'argent, si on continue à dépenser sur la restauration de l'église, notre argent, ça va finir. Et on ne veut pas être dans une situation où l'église est dans une situation en péril. Donc je vais juste expliquer un petit peu ce que nous autres, on a fait en termes de nos engagements et les tendances.

815 L'église St. George a dépensé plus de 3 millions \$ pour la rénovation et la préservation de l'église. C'est certain que ces sommes sont supportées généreusement par les deux paliers de gouvernement, notamment celui du Québec parce qu'on fait partie d'une certaine subvention du patrimoine religieux du Québec. Nous autres, on a fait une étude effectuée par une firme Doctech** - ce n'est pas celle de monsieur Legault – il faut qu'on prévoie injecter des sommes de presque 2
820 millions \$ pour la préservation de l'église dans les dix prochaines années.

825 Donc nous autres, on est vraiment *head of the curve* dans la restauration. Mais ce qui arrive, c'est les choses deviennent de plus en plus dispendieuses et puis même si on est vraiment dans un bon état financier, si la tendance se maintient avec les besoins de restauration de l'église, les coffres vont se vider rapidement et on ne veut pas être dans une situation où vraiment... Parce que nous autres, on veut mettre nos argents pour la société. Mais on sait qu'on est responsable aussi de la bâtisse.

830 Donc nous autres, ça c'est pourquoi on a décidé – si on va à la prochaine page qui est le mandat de la paroisse. En 2012, il y avait une réunion spéciale qui a eu lieu au cours de laquelle, il a été accepté à l'unanimité de mettre la salle paroissiale en vente dans le seul but d'investir un fonds spécial dédié à la préservation du bâtiment.

835 Donc nous autres, on est chanceux parce qu'on est vraiment dans un quartier où c'est en
pleine expansion avec les condos. On a un site qui est vraiment, vraiment spécial. Donc c'est
simple. Notre but, c'est si on peut vendre la salle paroissiale, on peut prendre ces fonds-là et mettre
ça dans un fonds spécial pour garantir la restauration de l'église pour des générations qui s'en
viennent. On sait, beaucoup, beaucoup de fois, il y a plusieurs églises où ils ne font pas ça. Ils n'ont
pas la chance de mettre l'argent pour restaurer l'église. Puis on sait, l'église, ça tombe et ça tombe
840 et ça tombe. Et ça, ce n'est pas notre intention. Nous autres, on veut être proactifs et faire quelque
chose avec.

845 Donc les trois buts pour ça, c'est comme je l'avais dit : c'est de garantir l'avenir de l'église
St. George pour les générations futures, non seulement le bâtiment proprement dit mais également
en élargissant notre appui social dans le secteur.

850 Donc juste pour résumer. L'église est fière de faire partie du futur Quartier des gares. Nous
sommes installés depuis le tout début et nous espérons en faire partie encore longtemps. Le
redéveloppement du site servira d'exemple où les retombées économiques et les bonnes
communications préserveront notre patrimoine collectif comme Montréalais et comme Québécois.
L'église St. George est un héritage incontournable du quartier et de la responsabilité de tous de la
garder en bon état. Et finalement, vous avez un échancier qui explique les principales étapes du
projet de redéveloppement.

855 **LE PRÉSIDENT :**

Peut-être, Monsieur Legault, vous voulez compléter?

860 **M. OLIVIER LEGAULT :**

Alors simplement pour dire qu'on a commencé une démarche avec l'arrondissement, avec
la Division de l'urbanisme. On n'est pas ici pour leur dire que ça prend du temps mais vous pouvez
voir, selon l'échancier, c'est que c'est assez long. On est toujours un petit peu entre deux chaises.
Évidemment, on a affaire avec plus qu'un organisme à l'arrondissement, ce qui est compréhensible

865 aussi. Il y a des expertises qui ont été faites. On est en attente finalement à peu près avec... On a commencé il y a un peu plus d'un an, on est dans l'attente...

LE PRÉSIDENT :

870 En attente de quoi?

M. OLIVIER LEGAULT :

875 D'une position en fait un petit peu plus précise de la part de l'arrondissement. C'est ce qu'on appelle le document... Suite à un document d'intérêt patrimonial, on attend le document d'orientation qui va guider un peu les paramètres de développement.

880 Ce qu'on voulait faire aujourd'hui, premièrement, sensibiliser la cause de l'église. Puis pour avoir travaillé dans quelques dossiers dont celui de Saint-Jean-de-la-Croix où on avait fait une transformation quand même peut-être plus radicale, c'était une église qui avait des besoins urgents et ça a été une église qui a été transformée en condos. Ce n'est pas du tout l'intention ici. On veut conserver l'église. Ça, il faut être clair, ce n'est pas la conversion de l'église qui est en cause, mais plutôt l'utilisation du terrain adjacent.

885 C'est complexe, c'est audacieux. Je pense que l'église, lorsqu'on a fait des recherches, a déjà fait ce genre d'opération là dans le passé pour survivre. Ils avaient les terrains qui allaient jusqu'à René-Lévesque. Ils avaient un territoire un petit peu plus grand. Et d'année en année, il a fallu prendre des décisions, j'imagine, déchirantes, difficiles, mais vous le savez, c'est des édifices qui sont en mode survie. Si on veut conserver ce patrimoine-là, il faut y investir. Et je pense que
890 Chris l'a assez bien décrit. Il ne faut pas laisser aller l'animal, il ne faut pas en perdre, si on veut, chaque investissement. Laisser aller la toiture, ça peut causer évidemment des dommages irréparables à la structure, etc., etc., etc.

895

Alors on voulait d'abord sensibiliser, je pense, l'Office, parce qu'on est dans le Quartier des gares, on voit les investissements majeurs qui sont faits sur le domaine public, puis on en est absolument ravi.

900

Mais malheureusement, il y a une partie de notre patrimoine qui passe toujours un peu à travers les craques de notre système, que ça soit au niveau fédéral, provincial ou municipal. On sait que ce n'est pas de l'autorité de la municipalité vraiment d'entretenir les bâtiments patrimoniaux, mais cherchons ensemble des solutions, de la collaboration et une façon, j'allais dire, créative comme les membres de l'église l'ont fait, d'avoir le courage de dire : « Bon, on est prêt à laisser partir un autre morceau, mais c'est pour la survie de l'église. »

905

Ce n'est pas par caprice, ce n'est pas pour faire une opération pécuniaire ou des profits, c'est carrément pour entretenir un joyau dont tout le monde profite. Pour être allé écouter quelques concerts de musique classique, la sonorité, l'endroit est magique.

910

LE PRÉSIDENT :

Très bien. J'aimerais vous ramener, parce que vous nous avez envoyé un document, sur la page couverture de ce document-là, il y a une photo aérienne. Vous n'avez pas, par hasard, une diapositive à projeter pour le bénéfice de tout le monde?

915

M. OLIVIER LEGAULT :

Absolument. On s'excuse, il y a eu un petit... Et c'est mon erreur, j'en prends toute la responsabilité. On a la clé USB finalement.

920

LE PRÉSIDENT :

Parfait. On va quand même prendre le temps de l'afficher.

M. OLIVIER LEGAULT :

925

Vous êtes bien gentil. Oui, je pense ça vaut la peine.

LE PRÉSIDENT :

930

Parce qu'il faut d'abord et avant tout savoir de quoi on parle et de le localiser.

M. OLIVIER LEGAULT :

935

Absolument.

LE PRÉSIDENT :

Et on reviendra là-dessus. Voilà.

940

M. OLIVIER LEGAULT :

945

C'est une image qui est prise du 36e étage de l'Hôtel Marriott. On a d'autres images prises du pont. C'est évidemment non seulement une icône dans le centre-ville, pour avoir travaillé sur le 1000 de la Gauchetière à l'époque, on prenait des photos, l'édifice le 1250 René-Lévesque n'existait pas. Alors dans le paysage, c'était vraiment l'église qui faisait le profil de ce secteur-là.

950

Avec la construction du 1250 René-Lévesque, avec la construction du 1100, René-Lévesque, on a senti peut-être – ce n'est pas de l'opportunité – mais la possibilité comme on le disait de reprendre la partie la moins sensible. Alors ce n'est pas celle du côté évidemment de Place du Canada mais plutôt celle plus proche de la tour 1250 René-Lévesque.

LE PRÉSIDENT :

Donc sur cette photo-là, si on part de la droite, on voit successivement le clocher...

955

M. OLIVIER LEGAULT :

C'est ça, exact.

960

LE PRÉSIDENT :

... après ça, la nef de votre église et là, la flèche que vous pointez, c'est la salle en question.

M. OLIVIER LEGAULT :

965

Sur Stanley, exactement.

M. CHRIS GARDINER :

970

Et c'est celle qui n'a pas de patrimoine.

M. OLIVIER LEGAULT :

975

C'est ça. En fait, dont le statut patrimonial n'est pas clair. C'est un petit peu les démarches qu'on a voulu faire avec l'arrondissement. C'était de clarifier la situation. On n'a pas encore eu, disons, les résultats ni du Conseil du patrimoine, en fait, de la Division de l'urbanisme, ce qui devrait se faire sous peu. Et on est toujours en attente de ces résultats-là.

LE PRÉSIDENT :

980

Madame Beaulieu.

Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire :

985 Juste pour clarifier un peu. La reconversion, convertir cette salle paroissiale pour permettre
d'avoir des revenus, vous imaginez une grande tour, une petite tour, des condos, des aussi hautes
que... Qu'est-ce que vous imaginez pour le moment?

M. OLIVIER LEGAULT :

990 Il y a eu une première étude – puis je peux nommer la firme – Gersovitz, Fournier, qui se
sont penchés sur des hypothèses. Et oui, c'était une tour d'une assez grande hauteur. L'implantation
était toute petite cependant. Elle était dégagée le plus possible de l'église. On avait vu dans ce
document-là quand même quelque chose d'assez intéressant. C'est qu'on conservait la présence
995 de l'église pour plusieurs raisons. C'est qu'on exigeait dans ce document-là ou on proposait en fait
de reculer le plus possible la façade sur l'avenue des Canadiens, de s'aligner sur Stanley et d'aller le
plus loin possible finalement de l'église.

1000 Bon, ça ne satisfera peut-être pas tout le monde mais en gardant une transparence
exceptionnelle à la base, faire un exemple de développement unique. C'est un cas unique et on était
prêt à faire, je n'allais pas dire de la gymnastique mais certainement un effort de créativité pour aller
au-delà de ce qu'on voit généralement.

1005 Alors c'est dans cette optique-là qu'un premier document a été émis par une firme reconnue
en patrimoine à Montréal, on s'entend, et qui par la suite a été remis à un courtier pour en faire un
peu, voir s'il y avait un intérêt de la part de certains promoteurs. Ce qui a été, je pense, corroboré.
Et, en effet, les promoteurs, ce qu'on nous a dit, c'est un site... On pourrait décrire un peu le
positionnement de la gare Windsor, IBM Marathon. le 1250, Place du Canada, square Dorchester,
c'est un endroit fabuleux avec la vue imprenable sur la Cathédrale Marie-Reine-du-Monde.

1010 Dans toutes les villes, on aurait une situation comme ça, puis on y verrait...

LE PRÉSIDENT :

1015

Écoutez, je pense que le point est fait là-dessus. Question précise : avez-vous déjà les droits de développement ou s'il faudra modifier le Plan d'urbanisme et la réglementation?

M. OLIVIER LEGAULT :

1020

Alors c'est ce qu'on attend de la part de l'arrondissement. Nous n'avons pas de façon claire les droits de développement pour une raison très simple. Il faut évidemment dans la réglementation, au sens large, cette partie de terrain, on pourrait y recevoir une densité de 12 théoriquement, mais vous comprenez qu'avec un bien classé comme est l'église, il y a une discussion quand même honnête à avoir. On est conscient qu'il y a des préoccupations, il faut avoir une sensibilité à toute épreuve.

1025

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Lebeau.

1030

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

Je me permets de vous dire que vous avez un joyau entre les mains. J'ai été souvent écouter des concerts aussi, c'est vraiment magnifique.

1035

Pour ce qui nous concerne ici, j'ai écouté attentivement tout ce que vous avez dit, j'ai lu le document. Je me demande encore qu'est-ce que vous attendez du PPU en ce moment? Qu'est-ce que vous auriez aimé lire dans le PPU que vous n'avez pas lu?

1040

M. OLIVIER LEGAULT :

Un petit peu ce que monsieur Bumbaru a exprimé hier, la reconnaissance du patrimoine qui est, je pense, de facto dans notre société, on est rendu là. Contrairement peut-être à la gare Windsor, contrairement peut-être à la gare Centrale ou à d'autres éléments patrimoniaux du secteur, on connaît la situation des églises.

1045

C'est un dossier qui perdure depuis plusieurs années, voire des décennies. Il y a eu un programme élaboré par le gouvernement du Québec pour faire quelques essais ou enfin soutenir plusieurs églises à Montréal. On fait partie donc d'une communauté au centre-ville et c'est un peu...

1050

Est-ce que c'est simplement de faire valoir notre désarroi face à une situation presque impossible? Je ne pense pas que ça soit la responsabilité de l'OCPM de répondre à ça, mais au moins, d'essayer de trouver une reconnaissance et de trouver une façon d'aider, de soutenir ces éléments que tous reconnaissent comme une valeur inestimable, en plus d'avoir une valeur historique.

1055

Alors vous l'avez dit, je pense qu'on est sous sensibles à la qualité plastique, physique de l'élément architectural, mais comme Chris l'a dit, il y a aussi une autre dimension communautaire et comme j'ai entendu tout au long des délibérés les gens revendiquer disons un support pour le logement social, je ne vois pas pourquoi on ne revendiquerait pas une certaine aide, malgré que je comprenne que ce n'est peut-être pas la municipalité qui doit être au premier rang.

1060

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Gardiner, je profite de votre présence, puisque vous êtes du diocèse anglican – ou est-ce qu'on dit l'église anglicane ou épiscopale à Montréal?

1065

M. CHRIS GARDINER :

Ça dépend. Les deux sont acceptables.

1070

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

M. CHRIS GARDINER :

1075

Normalement, c'est l'église anglicane qu'on dit.

LE PRÉSIDENT :

Voilà. Je veux vous ramener... En fait, est-ce que vous avez des leçons à tirer de ce qui a été vécu par *Christ Church Cathedral* qui représente quand même une façon de valoriser un lieu?

1080

M. CHRIS GARDINER :

Je sais c'est tout à fait bizarre, mais c'était mon père qui était vraiment en charge de *Christ Church Cathedral* pour son redéveloppement. Donc c'est dans le sang. Certainement, c'est certain que c'est un terrain qui est plus large mais quand même, il y a des leçons qui ont été prises. *Christ Church Cathedral* maintenant, c'est vraiment l'église la plus *social* en termes de ce qu'elle peut faire dans la communauté avec les démunis, avec l'assistance sociale et c'est 100 % à cause des loyers qui viennent de la tour à bureaux, KPMG je pense ça s'appelle maintenant, donc à cause du redéveloppement, ils ont presque pris tout le loyer qui... Parce que ce n'était pas une vente, c'était un arrangement où il reçoit un loyer annuel, et presque tout cet argent-là va directement dans la communauté pour supporter les membres de la société qui sont démunis. Je ne sais pas si ça répond à la question.

1085

1090

LE PRÉSIDENT :

Ça répond en partie. C'est un exemple...

1095

M. CHRIS GARDINER :

Oui.

1100

LE PRÉSIDENT :

... où l'église, une communauté, une paroisse, mais dans ce cas-ci, c'est *Christ Church Cathedral*, a atteint l'objectif de poursuivre sa mission à partir de ces revenus-là.

1105

M. CHRIS GARDINER :

Oui.

1110

LE PRÉSIDENT :

Sur le plan maintenant – là, je ne sais pas si vous êtes en mesure de nous le dire ou s'il faudrait retourner à votre père – est-ce que sur le plan de la planification et éventuellement des négociations nécessaires, je pense à ça aussi en termes de leçon retenue, leçon à apprendre de l'expérience, parce qu'il a fallu évidemment planifier l'opération, pas seulement sur le plan architectural mais sans doute sur le plan des droits aériens, des droits souterrains, de l'accès du public aux galeries souterraines et aux espaces publics, je me demandais s'il y avait un historique de la planification.

1115

1120

M. CHRIS GARDINER :

Je ne suis pas certain parce que moi, je pense j'étais à l'école primaire quand ça s'est fait. Mais je peux dire c'est certain que c'était quelque chose assez incroyable parce que même toute la cathédrale était sur des poteaux, des pilotis. Donc c'était assez spécial. C'est certain qu'il y avait beaucoup de courage.

1125

Je peux dire aussi, toutes les autres églises anglicanes au centre-ville, même dans différentes parties de la ville, elles regardent leur propriété pour voir est-ce que c'est vraiment nécessaire de garder des salles paroissiales ou on peut repenser ce qu'on peut faire avec nos terrains. Et c'est toutes les églises, *St. James the Apostle*, *St. John Evangelist*, toutes ces églises vont faire le même chemin. Donc on peut être vraiment un exemple pour faire suivre pour tout Montréal.

1130

1135

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Très bien, Monsieur Gardiner, Monsieur Legault, merci beaucoup.

M. CHRIS GARDINER :

1140

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

1145

J'appelle maintenant au nom de Cadillac Fairview, monsieur Brian Fahey et monsieur François Rioux. Bonjour, Messieurs! Bonjour, Monsieur Rioux, Monsieur Fahey!

M. BRIAN FAHEY :

1150

Bonjour, Monsieur Paré, Madame Beaulieu, Monsieur Lebeau! Merci de nous accorder cette disponibilité de présenter le point de vue de Cadillac Fairview, eu égard au PPU des gares. Fahey et Associés est une firme d'urbanisme, design urbain et d'architecture paysage et nous avons été mandatés par Cadillac Fairview de les accompagner dans la planification de leur propriété, plus particulièrement les 750 et 600, rue Peel à Montréal.

1155

Je suis accompagné de François Rioux, architecte, designer urbain de notre firme. Pour les fins de la présentation, François fera la présentation mais on va être ici tous les deux pour répondre à vos questions tout au long de la présentation.

1160

LE PRÉSIDENT :

Merci. Monsieur Rioux.

M. BRIAN FAHEY :

1165

J'aimerais souligner la présence de monsieur Terry Fraser Reid de Cadillac Fairview qui est dans la salle. Si jamais la commission a besoin davantage d'éclaircissements, il est également disponible.

LE PRÉSIDENT :

1170

Merci.

M. FRANÇOIS RIOUX :

1175

Bonjour! Ça nous apparaît important de présenter brièvement Cadillac Fairview. Cadillac Fairview est une des plus grandes sociétés immobilières au Canada. Elle a réalisé plusieurs grands projets à travers le Canada et elle est reconnue ou s'illustre pour l'importance qu'elle accorde à la qualité de l'architecture et à privilégier une vision d'ensemble et à long terme.

1180

Depuis quelques années, Cadillac Fairview s'est investie dans le secteur d'un vaste projet immobilier autour du Centre Bell qu'elle a amorcé avec le projet de la Tour Deloitte qui est presque terminée en ce moment et la Tour des Canadiens qui est en construction.

1185

En plus de ces projets-là, Cadillac Fairview a fait l'acquisition d'un grand nombre de terrains qui se trouvent au sud de la rue Saint-Antoine qui en fait finalement presque un propriétaire terrain immobilier très important dans le secteur du Quad Windsor. L'ensemble de ce projet-là s'appelle le projet Quad Windsor.

1190

Le projet du Quad Windsor se trouve en plein cœur du PPU du Quartier des gares. Pour nous, ce dernier quadrant, si on veut, du secteur du centre des affaires est une opportunité unique de compléter le centre des affaires. Notre proposition présente différents projets d'usages mixtes dans l'esprit d'un centre des affaires actuel, si on veut, où on a des tours à bureaux, des commerces, services de proximité comme on les conçoit maintenant.

1195

Cadillac Fairview accueille très favorablement la proposition du PPU des gares. Évidemment, il y a beaucoup de petits enjeux – on parle d'un très grand projet – il y a beaucoup de petits enjeux qui auraient pu être discutés et qu'on ne présentera pas ici, notamment par exemple la question de la présence de la tour de ventilation, des questions qui touchent l'interface subtile du parc avec le projet ou d'autres éléments comme ça, mais on va se concentrer plutôt aujourd'hui sur la grande vision du projet et sur la question des hauteurs.

1200

Les objectifs stratégiques reconnus par l'arrondissement, on les partage. La question de la création d'un milieu de vie, on pense que le projet du parc Ville-Marie apporte une qualité nouvelle qui n'était pas présente avant. Il faut comprendre que nos bâtiments se trouvaient en partie orientés vers des bretelles d'autoroute, alors ce qui apportait une qualité un peu difficile. Maintenant, avec l'aménagement de ce parc-là, on peut vraiment imaginer un milieu de vie pour les travailleurs et pour les résidents qui est très intéressant.

1205

La question d'amélioration des transports publics dans le secteur et la mise en place d'un transport dirigé, évidemment aussi sont des grands éléments qui nous intéressent.

1210

La mise en œuvre du projet dans le cours des quinze prochaines années est aussi en correspondance avec ce qu'on envisage pour le secteur.

1215

Et la question de la mise en valeur du domaine public, c'est une question qui avait déjà été abordée plusieurs fois, dès les premières étapes de développement, on avait soulevé disons les difficultés d'implanter un projet d'une telle ampleur dans un tissu urbain qui n'avait pas les qualités nécessaires, si on veut, pour soutenir les projets d'envergure. Donc on avait abordé cette question-là plusieurs fois. L'Office de consultation publique en 2014 avait renforcé cette idée-là en demandant la tenue d'un PPU.

1220

Donc nous, la question du domaine public, c'est une question qui nous intéresse beaucoup, puis on compte participer activement à cet objectif-là, en bonifiant, lorsque c'est possible, l'aménagement des lieux publics.

1225

On a deux exemples ici d'espaces : un au-dessus qui est devant la rue Saint-Jacques où on fait un aménagement d'une espèce de placette qui va se faire en continuité sur le domaine privé de Cadillac Fairview mais qui va se faire en continuité de la proposition du PPU et qui se fait sur une servitude de non-construction. Et il y aura à d'autres endroits – on le fait aussi sur la rue Saint-Antoine – on a procédé à des échanges de terrains pour améliorer la dimension des trottoirs sur la

1230 rue Saint-Antoine et à plusieurs autres endroits, on envisage de compléter, si on veut, l'effort qui est mis par la Ville pour améliorer la qualité du domaine public.

1235 Pour nous, il existe une véritable similitude, une ressemblance, un lien évident entre le Quartier international et le nouveau Quartier des gares. Alors les deux sont traversés par des axes structurants et historiques très importants de Montréal qui relient le fleuve et la montagne : l'axe Peel, l'axe McGill. Pour nous, l'axe Peel est un élément très important dans la planification et devrait jouer un rôle aussi important que ce que l'axe McGill joue dans le secteur du Quartier international.

1240 Alors le pôle, par exemple, du square Chaboillez, pourrait dans notre esprit être un lieu qui a une force aussi importante que ce que le square Victoria a dans le secteur du Quartier international. C'est donc vraiment une vision qui nous permet d'imaginer un projet très important dans le secteur du Quartier des gares.

1245 La proposition d'agrandissement de la zone à une hauteur de 210 mètres dans le petit carré en haut qui se trouve en haut nous amène à se questionner sur les limites qui sont proposées, qui semblent répondre disons plus à une planification à court terme et qui tiennent compte uniquement des projets à l'étude en ce moment.

1250 Notre préoccupation, c'est qu'on parle surtout du 750 Peel et 600 Peel. On est en processus d'élaboration d'un projet, on a plusieurs propositions préliminaires qui sont à l'étude, et si on se fie par exemple à ce qu'on a vu il y a à peine quatre ou cinq ans lorsqu'on a fait la révision du calcul des hauteurs dans le secteur, personne imaginait à cette époque-là que ce secteur-là connaîtrait l'effervescence qu'il connaît aujourd'hui, où on voit la construction de presque une dizaine de tours, de bâtiments de grande hauteur.

1255 Alors dans la perspective d'une vision à long terme, on pense que c'est une limite qui est peut-être un petit peu trop précise dans le cadre d'un projet qui est en cours de développement.

Ce qu'on observe aussi, c'est que dans cette vision où on croit que l'axe de développement de la rue Peel a une importance aussi grande que l'axe McGill dans le Quartier international, ce qui

1260 saute aux yeux ici, c'est que dans le secteur du Quartier international, on autorise des hauteurs qui sont à 210 mètres alors qu'on ne le fait pas du côté ouest.

1265 Ce vers quoi on tendrait, ce que l'on souhaiterait proposer ici, c'est une augmentation du secteur de la zone de 210 mètres jusqu'à la limite naturelle ou topographique qui se trouve à la limite de l'autoroute Ville-Marie. Et, bien sûr, si on regarde les hauteurs dans le secteur du centre-ville, on se rend compte que bien qu'on ait pour une grande partie du territoire l'autorisation de construire à 210 mètres, ce que l'on regarde dans l'histoire des 50 dernières années à Montréal, on voit qu'au fond, il y a six projets... Cinq projets qui ont été réalisés dans ces années-là : trois dans les années 60; deux dans les années 90; et actuellement, on a deux projets qui dépassent ou s'approchent d'une hauteur de 180 mètres.

1270 Alors l'autorisation ou le cadre réglementaire qui permet une hauteur comme celle-là doit être accompagnée évidemment d'autres conditions. La question de la densité a une importance, la question de l'approbation des projets sous forme de plan particulier doit avoir aussi une grande importance dans la réalisation de nos projets.

1280 Si on regarde par exemple la proposition du 750, Peel, telle qu'elle est à l'étude en ce moment, on a un scénario où la tour nord se trouve entre 160 et 180 mètres et la tour sud, à 130 ou 140 mètres. C'est la densité qui détermine ces hauteurs-là. Si on voulait avoir pour la tour nord plus de hauteur, eh bien, il faudrait automatiquement descendre la densité sur la tour sud.

1285 Cette vision-là aussi, je pense, s'inscrit quand même assez bien dans cette vision d'uniformiser et de faire la gradation des hauteurs dans le massif du centre-ville, comme on peut le voir avec la courbe qui est présentée. Mais j'aimerais vous amener à voir les choses un peu autrement.

LE PRÉSIDENT :

1290 Je veux juste vous dire, Monsieur Rioux, qu'on est presque à quinze minutes de votre présentation. Et je peux vous donner quelques minutes encore...

M. FRANÇOIS RIOUX :

J'ai deux diapos.

1295 **LE PRÉSIDENT :**

Voilà, s'il vous plaît.

M. FRANÇOIS RIOUX :

1300

En fait, c'est en réponse à cette image qu'on vient de voir, où on voit la volumétrie générale du centre-ville comme une forme unie, une forme unifiée. Quand on regarde Montréal, quand on regarde comment la densification s'est faite sur le territoire, on voit que c'est vraiment très différent la façon dont ça s'est fait. Et c'est en fait extrêmement intéressant parce que les grands projets ont toujours été construits sur les structures significatives, historiques de Montréal.

1305

Que l'on commence par la Place d'Armes, par exemple, qui sur 350 ans, va construire des projets de majeurs dans l'histoire avec la Banque Nationale, un bâtiment de quand même trente étages qui se construit juste à côté du Vieux Séminaire de Montréal, le plus vieux bâtiment de Montréal. Quand on pense au Sun Life Building, un million de pieds carrés, plus de 120 mètres de hauteur, ce bâtiment-là arrive dans un quartier, dans un tissu urbain qui est complètement différent. Et ce projet-là va entraîner le centre des affaires moderne qu'on connaît aujourd'hui.

1310

Que l'on pense à la Tour de la Bourse qui s'implante à mi-chemin entre le centre historique des affaires qui était la rue Saint-Jacques et le nouveau qui se trouve plus haut. Que l'on pense à la Place Ville-Marie qui va arriver avec son projet, avec le boulevard René-Lévesque et qui va proposer l'axe de la rue McGill qui va être réalisé trente ans plus tard, alors c'est très intéressant de voir comment à Montréal on construit la densité et les hauteurs selon les structures historiques et significatives de la ville. Dans d'autres villes, on le fera seulement sur les opportunités qu'on a de construire de la hauteur, mais ici, franchement, il y a peut-être l'exception du Radio-Canada, mais pour le reste, c'est vraiment bien ancré comme ça.

1315

1320

1325 Alors nous, ce qu'on pense, c'est que dans le secteur ouest, l'axe de la rue Peel pourrait être ce grand axe générateur d'une densification et des hauteurs tout comme ça se fait du côté de la rue McGill avec le square Victoria. Si on a une vision, une grande vision de compléter le centre-ville des affaires, on pense que ça pourrait être vu de cette façon-là.

LE PRÉSIDENT :

1330 Ça fait le tour de votre présentation, très bien. Un mot de conclusion ou si vous êtes prêts à ce qu'on vous pose des questions? Très bien.

1335 Donc le Quad Windsor, vous l'avez évoqué tout à l'heure, couvre quand même une superficie importante et là-dessus, je vous ai entendu dire qu'il y avait deux projets qui étaient réalisés ou en voie de l'être : la Tour Deloitte et la Tour des Canadiens numéro 1. Très bien. Pour ce qui concerne le 600 et le 750, Peel qui sont en fait les terrains bordant la rue Peel sur le côté ouest depuis la rue Saint-Antoine jusqu'à la frontière de la propriété de l'ÉTS, à quel moment anticipez-vous la mise en œuvre de projet?

1340 **M. BRIAN FAHEY :**

1345 Ce sont des projets qui sont planifiés pour d'ici les quinze prochaines années actuellement. Le 750, Peel est en planification. Normalement, ça devrait être une première phase de développement, mais à ce temps-ci, au moment où on se parle, on n'est pas capable de mettre un calendrier précis. Ce que l'on cherche, ce sont des fonctions davantage bureau commercial pour le 750, Peel alors que pour le 600, on regarde davantage des fonctions mixtes mais davantage de résidentiel.

LE PRÉSIDENT :

1350 Quand vous dites davantage de résidentiel, avez-vous au moment où on se parle établi une proportion ou si c'est prématuré?

M. BRIAN FAHEY :

1355

Moi, je vous dirais qu'on va être à peu près 80-90 % résidentiel.

LE PRÉSIDENT :

1360

Étant donné le délai dont vous parlez, dans le PPU et dans les explications qui en ont été données par la suite, la question des hauteurs est reliée effectivement à une évaluation d'une gradation à faire dans le profil de ce qu'on appelle un peu le massif bâti par rapport, si on veut, au massif du mont Royal, une étude qui, selon l'information qu'on a, n'est pas encore complétée. Quelle urgence y aurait-il à modifier tout de suite le PPU à l'étude les hauteurs jusqu'à la rue Saint-Jacques comme vous le demandez?

1365

M. BRIAN FAHEY :

1370

Dans les faits, la démonstration que François a faite, le centre des affaires est dans la zone du 210 mètres. On a une zone de 210 mètres pour la grande partie du centre des affaires est dans une zone de 210. Et bien qu'on soit dans une telle zone permise dans cette superficie-là, on se retrouve seulement avec cinq tours qui ont été réalisées à 180 mètres.

1375

Donc ce qu'on veut démontrer, c'est qu'il n'y a pas un enjeu réel de permettre... D'étendre la zone de 210 mètres, ça ne vient pas compromettre quoi que ce soit puisque l'ensemble des autres outils, que ce soit les PPCMOI, que ce soit les coefficients de densité, la Ville dispose dans son cadre réglementaire d'autres outils qui vont permettre de moduler les futurs bâtiments à l'intérieur de la zone de 210 mètres.

1380

Donc on a aujourd'hui... Nous sommes à planifier des investissements majeurs et il est important qu'on retrouve une flexibilité dans la planification de ces aménagements-là sans le regarder sur une base très ponctuelle. Si on est capable d'avoir une zone 210 mètres, dans les faits, on devrait se poser la question : si le quartier des affaires à l'est descend jusqu'à Notre-Dame, on

1385 peut se poser la question même pourquoi on ne descend pas jusqu'à Notre-Dame du côté ouest?
La logique voudrait qu'on ait cette même flexibilité-là et se fier sur les autres outils réglementaires que sont les densités, que sont les PPCMOI, pour venir travailler l'intégration de ce futur cadre bâti là à l'environnement urbain avoisinant.

1390 Donc pour nous, l'agrandissement proposé de la zone de 210 mètres, on ne le regarde pas, nous. Ce qui est proposé là, selon nous, ce n'est pas dans un esprit de planification, c'est dans un esprit de répondre à un besoin qui est très ponctuel, très à court terme. Ce dont on parle ici, si on parle d'un PPU, on parle du dernier quadrant du centre des affaires de Montréal. Et là, on est en train de regarder au microscope sur deux petits terrains, une zone de 210 mètres.

1395 On est d'avis qu'on vient limiter le potentiel... Il n'y a personne, comme l'a dit François, il y a cinq ans, on ne savait pas ce qui allait se passer de l'autre côté du Centre Bell. Aujourd'hui, il est en effervescence. Qu'est-ce qu'il va y avoir dans cinq ans au sud de Saint-Antoine? Malaisé celui qui est capable d'y répondre aujourd'hui de façon très précise.

1400 Toutefois, Cadillac Fairview, je pense que jusqu'à maintenant, démontre une force et une capacité de répondre par des projets de grande qualité, est capable de s'entourer de professionnels qui vont le conseiller dans cette direction-là et nous, ce que l'on demande aujourd'hui, c'est compte tenu qu'on est à planifier le dernier quadrant du centre des affaires, il me semble qu'on devrait se donner les moyens à la hauteur du centre des affaires, qui vient border le Quartier de l'innovation qui
1405 lui également est en ébullition de son côté.

1410 On se dit la zone de 210 mètres, ça ne devrait pas être un enjeu. Ça devrait être facile. L'enjeu va venir tantôt à travailler avec les outils de PPCMOI, avec les densités. La Ville possède tous les outils pour être capable de venir moduler les futurs bâtiments. Donc on se dit : nous sommes à faire le dernier quadrant du centre des affaires, étendons donc la zone de 210 mètres. Notre demande est à la rue Saint-Jacques, mais dans les faits, on se questionne : pourquoi on ne devrait pas aller jusqu'à la rue Notre-Dame, comme elle l'est de l'autre côté de Robert-Bourassa. Et la zone à l'est de Robert-Bourassa borde le Vieux-Montréal. Pourtant, on a été capable d'intégrer des bâtiments en hauteur, en bordure du Vieux-Montréal.

1415

LE PRÉSIDENT :

1420

L'avantage d'une consultation comme celle de l'Office, quand on présente des projets comme ça, parce que les consultations de l'Office sont quand même, il faut se le dire, plus fréquentées que les assemblées convoquées en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* autour, par exemple, de projets PPCMOI, ça donne une idée beaucoup plus visuelle des possibilités.

1425

Cela dit, est-ce que de ne pas réviser, de laisser le plafond à 120 mètres, amènerait Cadillac Fairview à différer ses investissements?

M. BRIAN FAHEY :

1430

C'est sûr qu'on va venir affecter de façon sérieuse la capacité de Cadillac Fairview à réagir à des opportunités d'investissement à court terme. Si la zone de 210 mètres, elle est déjà là, Cadillac Fairview va avoir la capacité d'être capable d'accueillir un locataire majeur qui pourrait se présenter à sa porte demain matin et d'être capable d'avoir les outils pour répondre aux besoins de ces futurs locataires-là. Donc c'est sûr. À votre question, la réponse est oui, ça va affecter sérieusement les capacités de Cadillac Fairview.

1435

LE PRÉSIDENT :

1440 Bien. Je vous amène maintenant sur l'idée exprimée par monsieur Rioux que ça peut être intéressant de s'inspirer du Quartier international de Montréal. Plus concrètement et mis à part peut-être les choix de forme, de hauteur et ainsi de suite, par quels facteurs ou de quelle manière devrait-on s'en inspirer? Qu'est-ce qui vous inspire dans la réalisation du Quartier international que vous aimeriez répercuter ici?

M. BRIAN FAHEY :

1445 Le domaine public... Vas-y, François.

M. FRANÇOIS RIOUX :

1450 Je pense que dans le Quartier international, on a fait un effort extraordinaire à contrôler l'espace de la voirie au profit des espaces piétons. J'en profiterais pour mentionner que dans le secteur du Quartier international, les trottoirs varient entre 6.5 mètres souvent et ils vont jusqu'à 8 mètres dans des secteurs comme devant le Centre de commerce mondial, par exemple. Je dirais que dans le secteur du Quartier des gares, on est un peu à la limite.

1455 On propose des trottoirs qui sont entre 3 et 4 mètres. On doit tenir compte de l'implantation du SLR et évidemment, on n'a pas retiré aucune voie de circulation. Donc c'est une chose qu'on comprend très bien. On a fait tous les efforts dans le projet, on a bien vu les efforts qui ont été faits pour retirer, utiliser le plus d'espace de voirie pour le donner à l'espace piéton mais on peut se poser la question, par exemple, sur la rue Peel, est-ce qu'une dimension de 4 mètres est suffisante dans un contexte où on a 6.5 mètres, par exemple, sur la rue McGill qui est une petite rue avec des bâtiments de petite échelle.

1465 Bon. La question du domaine public est une question intéressante. Maintenant, je pense que quand on regarde les bâtiments majeurs qui ont été construits sur la Côte du Beaver Hall, par exemple, et autour du square Victoria, ces bâtiments-là qui sont de différentes époques contribuent

1470 quand même au dynamisme et à la vie urbaine du secteur du quartier des affaires. Il y a du monde sur la rue, il y a des gens qui circulent, il y a des gens qui travaillent, il y a des gens qui y habitent. On a de plus en plus de mixité dans le secteur. Donc c'est tous des éléments qui contribuent à faire de ce secteur-là une vie... Qui apportent une vie urbaine intéressante.

LE PRÉSIDENT :

1475 Dans le PPU, il est question de mettre sur pied un bureau de projet, mais il n'est pas plus défini que ça, pour assurer éventuellement la réalisation du Programme particulier d'urbanisme. On sait qu'il y en a eu un dans Quartier international de Montréal et pas des moindres. Est-ce qu'il y a des éléments de ça qui devraient inspirer la gestion de la mise en œuvre du PPU du Quartier des gares, selon vous?

1480 **M. FRANÇOIS RIOUX :**

1485 Je pense qu'il serait utile qu'il y ait une très bonne collaboration avec les promoteurs immobiliers et notamment la participation du MTQ est très importante. On a des enjeux importants parce qu'on a des propriétés qui se trouvent voisines avec les propriétés du MTQ. On a la question de la tour de ventilation qui reste un problème quand même assez difficile pour nous parce qu'elle est à proximité, vraiment très proche de nos bâtiments. Donc je pense qu'une collaboration Ville-MTQ-promoteur immobilier est très importante.

LE PRÉSIDENT :

1490 Monsieur Fahey.

M. BRIAN FAHEY :

1495 En fait, on souhaite de bureau de projet de façon... On trouve que c'est une excellente recommandation dans le cadre du PPU. L'arrondissement nous mentionne que ce programme-là devrait se réaliser sur un horizon de cinq ans, c'est très agressif comme calendrier mais on le

souhaite comme ça. On est tout à fait d'accord avec cela. Et à défaut d'avoir un bureau de projet, on pense que ça va être très difficile de le faire dans un horizon comme celui-là.

1500

Je voudrais seulement revenir sur la question du domaine public. Et dans la présentation, je pense qu'on a voulu souligner l'importance de l'axe Peel. Cet axe est un des rares axes qui part du fleuve qui s'en va jusqu'au mont Royal. Ça ne doit pas être un axe de transit, ça doit être un axe structurant, très fort. Je pense que l'arrondissement a maximisé l'occupation qu'elle pouvait faire au sein de l'emprise de l'axe Peel. Toutefois, Cadillac Fairview est prêt à participer, contribuer de par ses aménagements – puis je pense que les exemples qu'on vous a montrés sont très éloquents à cet effet-là – qu'on est prêt, dans le cadre de nos aménagements et de notre implantation du cadre bâti, de contribuer à ce domaine public là à même les aménagements sur le domaine privé.

1505

1510

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Une dernière question en ce qui me concerne. Compte tenu de l'intention de Cadillac Fairview donc de consacrer une partie du projet Quad Windsor à une vocation résidentielle et du nombre d'unités potentiel, quelle place Cadillac Fairview entend faire au logement social et à d'éventuels projets de logement social?

1515

M. BRIAN FAHEY :

Dans le cadre de chacun des projets, ce sont des discussions que l'on a avec les gens de l'arrondissement. Je sais que – je pense que monsieur Legault pourra en parler tantôt – mais dans le cadre des projets qui sont en cours, Cadillac Fairview a une entente avec l'arrondissement à cet effet-là, avec la Direction de l'habitation. C'est une contribution qu'ils ont faite au niveau de la direction pour le logement social abordable.

1520

1525

LE PRÉSIDENT :

Une contribution financière?

M. BRIAN FAHEY :

1530 Financière, tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

Et non pas des unités.

1535

M. BRIAN FAHEY :

Et non pas des unités. C'est une contribution financière.

1540

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Legault, on va vous entendre tout à l'heure de toute façon. Alors on pourra revenir.

M. FRANÇOIS RIOUX :

1545

Disons qu'on s'inscrit dans la Politique d'inclusion du logement social, on suit la Politique d'inclusion du logement social qui s'applique à Montréal dans le secteur. Il y a des unités effectivement de logement abordable et il y a aussi une contribution pour le logement social qui a été faite.

1550

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Madame Beaulieu.

1555 **Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire :**

1560 Quelques petites questions par rapport au mémoire que vous avez déposé. À la page 9, vous nous parlez de la très grande importance de la création des routes dans le futur parc Ville-Marie. Je voudrais vous entendre là-dessus, sur votre réflexion, à savoir si l'ajout de ces voies est absolument essentiel ou s'il y aurait moyen de réfléchir à réduire l'accès de l'automobile dans ce parc.

M. BRIAN FAHEY :

1565 Nous on supporte totalement l'idée d'avoir une rue qui borde le parc. Cette rue-là, de par sa forme et son gabarit et son mobilier urbain, peut venir dicter l'intensité qu'on va vouloir lui donner en termes d'espace véhiculaire, mais on pense que ça nous permet d'avoir maintenant façade pour la partie qui est en construction, qui est en voie d'être construite actuellement. Donc le fait d'avoir une rue véhiculaire nous permet donc d'avoir une façade sur cet espace-là plutôt que d'avoir un espace vert dans une cour arrière.

1570 Donc la question de la rue, puis dans mon mémoire, on donnait des exemples également que ce soit ici ou à New York, on pense qu'on peut agir également sur toute la question du sentiment de sécurité également pour les utilisateurs de ce parc, donc d'avoir une accessibilité à cet espace vert là. Donc nous sommes totalement en accord avec ça.

LE PRÉSIDENT :

1580 Monsieur Fahey, est-ce que l'arrondissement vous a donné ou encore est-ce que vous vous attendez à ce que l'arrondissement vous donne des paramètres généraux de design, d'alignement ou autres pour la conception de l'éventuel projet du 750, Peel? Compte tenu du fait, entre autres qu'il y a déjà des bâtiments significatifs dans ce secteur-là, l'ancienne gare Windsor, l'édifice du gouvernement fédéral, l'ÉTS et l'ensemble de ses pavillons? Ou si vous vous attendez à recevoir des orientations?

1585

M. BRIAN FAHEY :

1590 On s'attend à recevoir des orientations à cet effet-là. Il y a eu des échanges préliminaires à cet égard-là mais on s'attend effectivement d'avoir des paramètres de conception pour nous guider dans la planification de nos projets. Puis effectivement, la gare Windsor, lorsqu'on regarde l'axe Peel, je pense qu'il y a là un élément important à être mis en valeur et à être conservé par l'important du cadre bâti.

LE PRÉSIDENT :

1595 Très bien. Messieurs, on vous remercie beaucoup de votre présentation.

M. BRIAN FAHEY :

1600 Merci de votre temps. Merci. Assurez-vous que votre présentation soit remise à notre secrétariat, s'il vous plaît.

LE PRÉSIDENT :

1605 Nous allons enchaîner immédiatement, parce qu'on est vraiment dans la même veine, avec le projet Tour des Canadiens 2, monsieur Olivier Legault. Bonjour, Monsieur Legault!

M. OLIVIER LEGAULT :

1610 Bonjour!

LE PRÉSIDENT :

1615 Vous êtes accompagné de?

M. OLIVIER LEGAULT :

1620 Mylène Carrière, qui m'accompagne dans cette présentation. Donc elle fait partie de l'équipe chez Béïque Legault Thuot. Nous allons donc vous présenter un projet qui est peut-être un petit peu plus avancé que celui dont on vient de parler. La partie résidentielle, comme vous l'avez peut-être remarqué, il y a un bureau de ventes qui a déjà commencé à être érigé au coin des rues Saint-Antoine et Peel.

1625 Alors il y a un partenariat qui est un petit peu différent. Les propriétaires, on le voit sur l'ensemble de... En fait, la brochure, sont composés de quatre partenaires bien connus, ceux qui ont amorcé le projet de la Tour des Canadiens 1. Donc il y a un partenariat semblable qui se refait sur une tour au sud, donc sur Saint-Antoine.

1630 On a une équipe de professionnels déjà en place. On est en collaboration avec un bureau de Toronto. On a déjà des ingénieurs, on a déjà donc les études préliminaires. Nous, pour notre part, on est un bureau spécialisé en intervention centre-ville. On est les architectures de la Cité du commerce électronique, le Crystal, l'édifice Icône, Roccabella, l'Avenue. On a évidemment participé à beaucoup de projets au centre-ville, on en a illustré quelques-uns ici, dont entre autres un projet en phase très complexe derrière les pyramides olympiques, donc dans des endroits quand même très sensibles qui ont nécessité soit des concours ou des appels d'offres très particuliers.

1640 L'évolution du projet. Nous sommes impliqués dans le projet depuis un petit peu plus de six mois. Nous sommes arrivés après l'adoption du PPCMOI en octobre 2014. Dès lors, il y avait eu des commentaires émis par l'arrondissement Ville-Marie quant à l'architecture, l'expression des balcons. On a donc révisé, on a déjà eu, on était en mode, disons, collaboration pour tenter de réviser un peu la facture architecturale, l'élimination des balcons, plutôt l'intégration de loggia, etc., etc.

1645 Ce qui nous a amenés donc à étudier le projet de façon un peu plus précise et un questionnement réel. On a amorcé des études, étude d'ensoleillement, etc. et on a eu une réflexion, c'est que le PPCMOI, lorsqu'il a été adopté en octobre 2014, il était composé de trois tours,

principalement dû à l'achat d'un terrain qui s'est fait tardivement, le Jack's Parking, et c'est venu ajouter une troisième tour au centre d'un complexe déjà planifié. Et la réflexion a commencé et c'est là où on a peut-être pris un peu de recul. Et par la suite, le PPU du Quartier des gares est venu s'ajouter un petit peu à la réflexion.

1650

Alors la présentation va essayer de vous donner un petit peu plus de *insight*, on va essayer d'aller rapidement parce que je sais que le temps est compté. Alors pour avoir participé à ce qui se fait – puis je en voudrais pas réutiliser le terme de Dinu Bumbaru, la production d'asperges, quoi que des asperges, c'est très vert et c'est bon pour la santé – on construit en effet une quantité de condos.

1655

On avait une appréhension : est-ce que Montréal est capable de tout prendre ça en même temps? Puis force est de croire que oui. Les projets sont en construction. Si je prends l'Avenue, bien c'est vendu à 85 % puis ils sont rendus au 6e étage. Il reste donc deux ans pour vendre 15 % des unités. On pourrait vous parler de statistiques, ça, on y reviendra puis la période de questions pourra peut-être être plus à propos. Donc on pense que c'est un prolongement tout à fait naturel du développement plus au sud, les tours résidentielles.

1660

Bon. Le contexte urbain, on va peut-être passer vite. Je pense vous l'avez vu, vous l'avez revu, vous le connaissez. Un petit fait intéressant. On voit déjà avec la venue du Métro et bientôt du Provigo dans le projet l'Avenue, des services de proximité, services alimentaires, des choses qu'on ne voyait plus au centre-ville. C'est revenu automatiquement avec la venue des grandes tours. Évidemment, on est proche du réseau piétonnier souterrain, du métro et d'où l'importance, je pense, les idées d'édicule dans le PPU, fondamental. Et je vais pouvoir compléter là-dessus tantôt.

1665

1670

Le site a une forme très particulière, on pourra y revenir, on a tenté de simplifier mais ça a été plutôt difficile. On est dans un contexte très haut en contraste, aussi bien en termes de tissu urbain, de typologie que de langage architectural. Ça, c'est le côté nord de Saint-Antoine mais allez au côté sud et c'est presque pire. C'est que là, il y a des terrains vacants, il y a des édifices comme on avait dit d'intérêt patrimonial. Il faut remarquer que l'édifice fédéral a plus de portes de garage

1675

que d'entrées piétonnes sur Saint-Antoine, ce qui est quand même aussi une... Ça fait partie des difficultés du contexte.

1680 Pour avoir habité le quartier pendant plus de dix ans, et j'insiste là-dessus, je le connais, je l'ai marché, on a parlé hier beaucoup du tunnel ou du viaduc de la Montagne. Il a fallu faire installer un grillage par le CP tellement les gens avaient peur d'y aller. Il y avait tellement de pigeons et c'était rendu insalubre. Alors les discussions à l'époque ont été longues mais on a pris des mesures pour arriver finalement à la construction aussi du Centre Molson à l'époque, Bell aujourd'hui, mais qui
1685 malgré tout, on est encore en rattrapage. Il n'y a pas eu de restructuration, de geste important.

Personnellement, j'ai fait six projets au coin de de la Montagne et Saint-Antoine avec la Gestion Optifer et tous des projets qui n'ont jamais fonctionné à cause de toute une série de problématiques sur lesquelles on pourrait revenir.

1690 Cette diapositive montre essentiellement la très grande différence d'une tour résidentielle, donc une tour qui fait un petit peu moins que 10 000 pieds carrés comparée à des édifices à bureaux tels Place Ville-Marie et Sun Life. Bon, on n'a peut-être pas pris les plus petits à Montréal mais c'est pour faire voir la très grande différence de l'impact visuel d'une tour résidentielle, qui a
1695 des limites en termes de profondeur de logement et ça aussi on pourrait y revenir un peu plus tard.

Alors le terrain lui-même posait des challenges au niveau du remembrement et des échanges de terrains, ce qui a été fait. Soit dit en passant, on est en ce moment en train de réaliser tout ce qui est dans le PPCMOI, de façon presque intégrale : la reconstruction de la façade
1700 historique, échange de terrains, élargissement de la rue Saint-Antoine, tout est respecté intégralement à date.

Alors la proposition, en fait, le questionnement, le PPCMOI et l'image de gauche et la proposition qu'on voulait regarder, c'est l'image de droite, dans laquelle avec la limite de 210 mètres qu'on n'atteindra jamais à cause de la densité, la limite de densité ne nous permet pas d'arriver à
1705 cette hauteur de façon intelligente, on pense plutôt à une zone intermédiaire, la réglementation ne le permettait pas, le 120 mètres – et là, c'est le reste de la présentation – nous limite ou. en fait. limite

la qualité d'un trop grand nombre d'unités. Les distances entre les tours – et pour l'avoir vécu sur le boulevard René-Lévesque – ça a imposé un plan d'aménagement très particulier.

1710

Un projet particulier ou en fait des projets trop spécifiques peuvent rater leur cible. Et on est dans un marché évidemment peut-être un petit peu plus, disons, limité que ce qu'on était il y a cinq, six ans passé.

1715

Alors sur cette diapo, on voit très bien tout de suite, en éliminant la troisième tour, on crée beaucoup plus de luminosité sur la rue Saint-Antoine. La rue Saint-Antoine est caractérisée surtout dans ce coin-là par la façade du Centre Bell, un édifice sans retrait, d'un parement d'acier, donc relativement quand même abordable mais il y a quelques fenêtres pour des bureaux mais somme toute, c'est assez opaque.

1720

On a donc tenté aussi avec l'arrondissement de dialoguer et on pourra revenir sur la rue avec laquelle nous aussi, on pense qu'il y a une logique à avoir une rue. Une rue, bien ça sépare les propriétés. Ça sépare clairement le domaine public puis la propriété plus au nord. Ça nous apparaît important ça de le mentionner.

1725

De plus, ça a créé aussi l'opportunité de créer des façades. Au lieu d'avoir des derrières de bâtiment, les entrées de service, etc., etc., on pense que l'ajout d'une construction sur la rue vient définir davantage l'espace public, le parc Ville-Marie. C'est aussi une façon de servir le parc au niveau technique mais ça, c'est autre chose.

1730

Les enveloppes de ville et massifs. On a rapidement créé des images que vous avez vues sûrement dans la brochure. Alors c'est pour faire voir que finalement, l'alignement des tours nous sert quand même assez bien. On est toujours derrière la Tour des Canadiens ou la tour 1250 René-Lévesque. Même, on y voit certains avantages d'aller à deux tours. Il y a une certaine transparence et la présence, on ne cache pas autant le centre-ville.

1735

La même chose d'ouest en est. On pense respecter amplement les courbes de massifs et on va le démontrer dans l'autre diapositive où, encore une fois, on insiste qu'on n'a pas de besoin

1740

d'aller à 210 mètres. C'est plutôt disons une incongruité... Pas une incongruité, c'est une réalité réglementaire où on n'a rien entre le 120 mètres et le 210 mètres.

1745

On se rend compte que dans les tours d'habitation, c'est important, cette notion-là est très importante d'aller un petit peu en haut de... Nos modèles économiques, le type d'unité en ce moment qui se vend nous suggère d'aller à des hauteurs un petit peu plus hautes mais sans jamais dépasser le 170 mètres ou très rarement. Je ne vois pas la raison économique d'aller aussi haut en habitation à Montréal.

1750

Alors les vues protégées, on va pouvoir rapidement vous esquisser. Évidemment, j'aurais aimé insister sur l'évolution du centre-ville. Les gros gestes ont été posés : Place Ville-Marie est probablement l'édifice qui a créé la plus grosse obstruction sur le Saint-Laurent. Ça a été suivi dans les années 90 et par vagues avec le 1000 de la Gauchetière, le 1250 René-Lévesque.

1755

Ça, c'est une photo encore donc avant les constructions autour du Centre Bell. Là, on ajoute les constructions autour des Canadiens, Roccabella, Icône et l'Avenue. Déjà, il y a une attention particulière qui avait été faite pour tenter de minimiser, au moins laisser encore un peu d'eau à travers les deux séries de tours. Ça a été réussi ça. Puis ça, c'est avec les trois tours ou les trois phases du PPCMOI approuvé et maintenant avec les deux tours que l'on propose, il y en a une qui disparaît, qui évidemment n'est plus là et on concentre un peu plus la densité vers la droite. Ça, c'est le pire des scénarios. On pourrait peut-être faire mieux. Vous comprenez qu'on est à l'étape préliminaire du projet et on est à finaliser disons les dimensions exactes du bâtiment.

1760

Ce qui est important de retenir, c'est que l'obstruction dans le fond de la tour TDC 2, ça représente moins du tiers de 1 % de la vue présente ou de la présence de l'eau à partir du mont Royal. Donc c'est relativement conscrit.

1765

Il y a eu des choses bien pires qui se sont passées. Je pense que la vue du bassin Peel qui était aussi parmi les vues protégées, bien on le voit, elle vient de disparaître. Ce n'est pas de notre faute. C'est Griffintown qui est venu s'installer, puis voilà le résultat.

1770 Un des éléments importants de l'étude, c'était l'ensoleillement, comme on l'a mentionné.
Ça, c'est aux équinoxes. Donc rapidement, on voit qu'il y a un avantage réel à deux tours, peut-être
un petit peu moins visible à l'équinoxe, mais vous allez voir au solstice la différence. Donc toujours
au solstice le matin, différence fondamentale, c'est-à-dire que la rue Saint-Antoine est dans l'ombre
de façon perpétuelle lorsqu'il y a trois tours et il y a une quantité de lumière significative qui apparaît
1775 lorsqu'on est à deux tours. Et ça change toute l'ambiance d'une rue ça.

Le solstice d'été, ce qu'il faut remarquer, c'est dans l'après-midi, ce qui est très important,
c'est que lorsqu'on a trois tours, on vient faire de l'ombre dans le parc Ville-Marie de façon
substantielle ou une bonne partie du parc est dans l'ombre. Tandis que lorsqu'on a deux tours, il y a
1780 au moins encore là une percée de soleil ou une percée lumineuse importante qui vient rééquilibrer
un peu l'ensemble. Alors, selon nous, c'est très important surtout vu l'importance de l'investissement
et on se rend compte que la hauteur à cette période de la journée n'a à peu près pas d'impact.

Donc vous voyez les dimensionnements ou les dégagements par rapport aux bâtiments
existants. Il est évident qu'un projet à deux tours, pour nous, est il n'y a pas juste des avantages, j'en
conviens, il y a un risque plus grand pour le promoteur, il y a un laps de temps, ça prend un peu plus
de temps vendre une quantité d'unités plus grande, ça prend plus de temps à construire, entre le
moment où on décide de partir le projet et on le livre, c'est un risque plus élevé pour le promoteur.
1785

Alors ne pensez pas que c'est simplement par l'appât du gain, pas du tout. Il y a une réalité
physique qui nous guide tranquillement et dans les communications avec l'arrondissement, on a, je
pense, conclu, enfin puis je laisserai l'arrondissement en discuter, mais on sent qu'il y a certaines
qualités intrinsèques à avoir un projet de deux tours par rapport à trois tours, malgré que ce soit un
petit peu plus haut.
1790

On a des diapositives qu'on a prises aussi bien sur le boulevard René-Lévesque et aussi
sur nos maquettes qu'on a présentées et je pense c'est la relation avec la rue, le basilaire qui nous
préoccupe d'autant. Et souvent, on ne se rend même pas compte que la tour peut avoir 30, 35, 40
ou 45 étages.
1795

1800

Alors les conclusions. Écoutez, ce qu'on espérait évidemment – on répète un petit peu – le projet à deux tours, d'après nous, améliorerait le développement du secteur. Une rue beaucoup plus lumineuse, de meilleures unités. Il y a une flexibilité de hauteur autorisée qui favoriserait l'aménagement d'un meilleur ensemble immobilier.

1805

Donc nous proposons donc d'étendre la zone de hauteur de 210 mètres jusqu'à la rue de la Montagne en insistant sur le fait qu'on ne l'utilisera jamais. Fort probablement jamais. C'est un petit peu ce que monsieur Fahey a expliqué en termes de flexibilité. On se projette dans le temps. Nous, on est prêt à commencer avec une première tour. On avait un objectif d'ouvrir un bureau de ventes ce printemps. Pour toutes les raisons qu'on connaît dont le PPU, on est en discussion avec l'arrondissement et l'interface. On doit refaire nos devoirs un petit peu. On doit refaire des calculs. Il y a des configurations de terrain. Il y a eu des propositions d'achat de terrains du MTQ qui ne se sont pas réalisées, donc il a fallu *back tracker* un petit peu. On est en ajustement un petit peu. C'est modeler la pâte de façon très précise.

1810

1815

Donc le dynamisme et l'enchaînement des événements suggèrent un grand optimisme, ça c'est sûr, mais imposent aussi une prudence et une analyse plus détaillée. Et c'est dans cet objectif-là qu'on désirait avoir cette flexibilité supplémentaire. Et comme l'a expliqué monsieur Fahey, bien évidemment, on va retrouver les autres objectifs, critères de design avec l'arrondissement, il va falloir les traiter de la même manière.

1820

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Ça conclut, Monsieur Legault?

1825

M. OLIVIER LEGAULT :

Ça conclut. On a évidemment plusieurs annexes. Je ne voulais pas prendre... Je sais que le temps est compté.

1830

LE PRÉSIDENT :

Non, je pense qu'on va passer à la période de questions.

M. OLIVIER LEGAULT :

1835

Parfait.

LE PRÉSIDENT :

1840

Voilà. Dans un premier temps, juste revenir à quelque chose que vous avez dit tout à l'heure, que le marché était plus limité qu'avant ou je ne sais trop. Et puis après ça, vous êtes revenu en disant : « Pour des projets résidentiels, il y a comme des hauteurs plus souhaitables que d'autres. » Pouvez-vous élaborer un petit peu là-dessus?

1845

M. OLIVIER LEGAULT :

1850

Oui. On vient de vivre une effervescence, c'est clair. On a eu, je pense, une production record récemment. Alors on voit ça comme un petit peu un plateau. Selon toutes nos données démographiques, puis lecture après lecture même dans les revues spécialisées et généralistes, tout le monde s'entend à dire : « Les phénomènes de habiter seul, le nombre de ménages augmente », il y a une restructuration, il y a des changements démographiques fondamentaux.

1855

Vivre au centre-ville est devenu un attrait pour les jeunes. Donc on peut peut-être qualifier de pause ou de séquence, disons, d'absorption présentement. Il n'y a pas de panique dans le marché, la raison est simple : les tours dont on parle ne sont même pas finies de construire et elles sont vendues entre 75 et 85 %. Ça, c'est dans un laps de temps de dix-huit mois ou deux ans. On a encore un autre deux ans pour vendre le résiduel des unités. Donc ce n'est pas nécessairement inquiétant.

1860

J'ai entendu un commentaire hier qui disait : « Ah! Le projet commence à être annulé. » Il faudrait peut-être se rappeler que ce n'est pas tous les projets qui sont bons, ce n'est pas tous les projets qui sont bien placés. Ce n'est pas tous les projets qui vont donner des vues et des dégagements et des services. Alors ça, c'est un aspect.

1865 Pour la question du modèle économique de hauteur, on a fait des expériences et on a fait des projets. Par exemple, Cité Nature, c'est des bâtiments de quinze étages mais ils ont 175 pieds de long, 225 pieds de long, 250 pieds de long. Une tour d'habitation, on peut regarder les modèles de Vancouver, Toronto, en fait à peu près partout dans le monde, c'est des superficies de plancher qui vont aller de 8 000 pieds carrés à 12 000 pieds carrés. Ça, c'est l'ordre de grandeur. On peut faire une moyenne à 10 000. On est à 9 400 ici.

1870 On a fait des études, on est passé de 8 900 pieds carrés, donc un petit peu en bas de 9 000 à 9 400. Ça changeait toute l'efficacité et la rentabilité et la réalisation possible du projet. C'est aussi précis que ça. Alors il faut faire attention. Donc il y a un ratio de grosseur de plancher versus hauteur.

1875 Et on est à Montréal, on est dans une zone sismique très élevée – en passant, la deuxième en Amérique du Nord – et ça pose des contraintes structurales significatives, donc un coût aussi significatif.

1880 Deuxième élément : notre climat. Si on compare à Toronto, et je reviendrai sur la structure, vous avez à Toronto une moyenne disons, une base de calcul de...

LE PRÉSIDENT :

1885 Je m'excuse, je vous interromps parce qu'on risque de rentrer dans des choses très techniques.

M. OLIVIER LEGAULT :

1890 D'accord.

LE PRÉSIDENT :

1895

Si c'est de cet ordre-là, j'accepte votre réponse, on va s'en tenir à ça parce qu'on a quand même d'autres éléments à aborder.

M. OLIVIER LEGAULT :

Parfait.

1900

LE PRÉSIDENT :

Si la modification des hauteurs était acceptée, ça suppose évidemment que votre projet repasse la démarche en vertu du règlement sur les PPCMOI.

1905

M. OLIVIER LEGAULT :

Exact.

1910

LE PRÉSIDENT :

Où en êtes-vous là-dessus?

M. OLIVIER LEGAULT :

1915

On attendait de vous rencontrer ou de venir présenter. On est en discussion avec l'arrondissement. Comme je l'ai dit tantôt, le profil du terrain jusqu'à tout récemment était encore en discussion. Difficile d'asseoir une densité puis un calcul précis quand on n'a pas un terrain précis. Là, on pense que c'est fait. Alors la discussion commence.

1920

LE PRÉSIDENT :

Et vous vous attendez éventuellement à ce que le projet conforme à un nouveau cheminement PPCMOI soit approuvé quand?

1925

M. OLIVIER LEGAULT :

1930

Le plus tôt possible. Nous, contrairement peut-être à ce qu'on vous a dit tout à l'heure, nous sommes en processus de réalisation. Il y a des ventes évidemment à devoir faire mais comme je vous l'ai dit, il y a déjà un investissement substantiel qui a été fait au niveau des plans, de la recherche, de la coordination et du bureau des ventes, du marketing qui, ça ne se voit peut-être pas ici, mais est déjà en marche.

1935

Donc nous aurions souhaité pouvoir ouvrir un bureau de ventes mais avec quelle tour? 37 étages ou 47 ou 49 étages? À l'automne. Il y a une difficulté temporelle, en effet. Est-ce qu'on va devoir retarder ou ouvrir le bureau de ventes avec un plus petit projet pour le bonifier par la suite? Ça fait partie de la difficulté et des maux de tête qu'on doit se taper. C'est clair. Parce que oui, on a un échéancier de réalisation qui est déjà, disons, dépassé ou en retard.

1940

LE PRÉSIDENT :

Mais en même temps, il y a une démarche selon laquelle normalement le PPCMOI suit.

M. OLIVIER LEGAULT :

1945 Oui. Alors si on résume vite, vite un échéancier de réalisation comme ça, on ne commencerait pas la construction de la tour avant, disons, printemps 2016 peut-être, l'été 2016 ou selon la rapidité à laquelle on peut avoir les approbations. C'est probablement ce qui va dicter le début de la construction. On devrait ouvrir un bureau de ventes à l'automne.

1950 Le cycle de ventes, la première tour, la Tour des Canadiens a pris quelques semaines à vendre. Alors dans d'autres cas, c'est six mois. On ne peut pas prédire ça. Si dans un cas où on a six mois de prévente, bien on vient de retarder un petit peu la construction. C'est un petit peu dans les eaux. Est-ce que ça vous aide un peu à clarifier?

1955 **LE PRÉSIDENT :**

Ça répond à la question. J'aimerais vous ramener maintenant au scénario d'un projet à deux tours. Monsieur Fahey a évoqué tout à l'heure la pertinence, sinon la nécessité d'une rue qui borderait le parc mais qui borderait aussi l'autre façade du projet. Qu'est-ce que vous prévoyez sur cette façade-là? Est-ce que c'est un édifice où les deux tours auront les deux une façade sur Saint-Antoine et sur le parc? Parce qu'on voit une excroissance aussi sur le...

1960

M. OLIVIER LEGAULT :

1965 On peut peut-être vous montrer rapidement quelques croquis, puis ce n'est pas une discussion terminée, je tiens à le dire. On est à faire notre propre analyse que nous n'avons même pas encore présentée à la Division de l'urbanisme.

1970 L'urbanisme a évoqué une intention dans le PPU des gares. Nous avons donc testé ces prémices avec donc en regardant rapidement différents scénarios, surtout au niveau de la rue, basilicale, face au parc.

LE PRÉSIDENT :

1975 Peut-être qu'on le verrait mieux en plan, Monsieur.

M. OLIVIER LEGAULT :

1980 Alors en résumé, la typologie de ce qu'on peut construire face au parc est très importante. Par exemple, si on faisait un projet typique, corridor et des unités de chaque côté, il y a des unités qui auraient zéro soleil toute l'année. Pas tellement acceptable. Alors on a eu la proposition de faire, par exemple, des unités traversantes. Les unités traversantes sont beaucoup plus minces, ne vont pas chercher la même implantation. Donc il faut aller plus haut. On a un conflit entre la barre et la tour, disons, la deuxième phase.

1985 Alors rapidement, sans exagération, on a fait des petits calculs rapides pour montrer un peu la tour à 37 étages, on ne peut pas déplacer la tour centrale uniquement comme ça, et on vient bloquer. Si on va à 15 étages avec une tour, par exemple, de 47 étages et une de 37 au coin de de la Montagne pour moduler comme vous le disiez tantôt un petit peu la forme du massif, ça donne quand même un conflit important entre le bâtiment sur la rue Torrance et la tour de la montagne.

1990 Une autre option, et on a fait donc toutes les déclinaisons et on est encore à se poser des questions, pour l'instant, ce qu'on a eu comme autorisation de notre client, c'est au moins proposer un bâtiment de quatre ou six étages sur la rue, un modèle créatif, venir quand même encadrer le parc et avoir pour l'instant, comme je le disais tout à l'heure, deux tours principales. C'est là où on est aujourd'hui.

LE PRÉSIDENT :

2000 Très bien. Ça répond à ma question. En lien avec ça, la rue, nouvelle rue Torrance, peu importe ou la rue bordant le parc, bon, dans l'espace contenu entre la rue Jean-D'Estrées et la rue de la montagne, elle serait adossée à votre projet. Est-ce que le tronçon qui est prévu dans le PPU à l'ouest de la rue de la Montagne est nécessaire?

2005

M. OLIVIER LEGAULT :

Bonne question. Ce qu'on a vu comme... La rue permet de mieux travailler nos façades, si je parle de notre projet. Il y a aussi un autre terrain adjacent. Alors il est possible qu'en effet, l'ajout de cette rue-là permette un meilleur aménagement d'un bâtiment plus urbain. Donc au lieu de mettre des entrées de garage, services, vidanges à l'arrière, on s'assure d'avoir un édifice qui ne fait pas dos au parc et qui fait face au parc. Ça n'a peut-être pas été dit comme ça à date mais je pense que c'est une réponse urbaine.

2010

LE PRÉSIDENT :

2015

Mais ça n'a pas encore été étudié de façon spécifique.

M. OLIVIER LEGAULT :

2020

Non. De façon spécifique, non. La réponse, c'est non.

LE PRÉSIDENT :

2025

Le point de rencontre de cette rue-là avec la rue Jean-D'Estrées comme on le voit sur l'image se situe tout près du coin Saint-Jacques et Jean-D'Estrées. Il y a d'autres parties de votre proposition ou de celle de Cadillac Fairview qui préconise la mise à deux directions de la rue Saint-Antoine.

2030

M. OLIVIER LEGAULT :

Exact.

LE PRÉSIDENT :

2035 Est-ce qu'il y a des études d'impact sur la circulation et des répercussions de ça sur l'ensemble de la circulation qui ont été faites?

M. OLIVIER LEGAULT :

2040 Il y a une étude d'impact sur la circulation qui a été produite. Les conclusions sont somme toute favorables. Il y a une importance tout aussi grande, je pense, à donner aux accès de ces deux grandes tours-là ou trois grandes tours-là. On s'entend pour dire que c'est difficile d'avoir une entrée de garage sur Saint-Antoine. Ce n'est certainement pas acceptable sur Jean-D'Estrées, même impossible, une sortie d'autoroute. On ne pourrait pas avoir des sorties ou des entrées véhiculaires.
2045 Ça confine les entrées et sorties véhiculaires dans la partie sud du terrain. Alors la rue Torrance peut certainement donner une bonne réponse à cette difficulté-là.

LE PRÉSIDENT :

2050 Le cas échéant, est-ce que les études de circulation pourraient être déposées également, rendues publiques?

M. OLIVIER LEGAULT :

2055 Je peux vérifier avec notre client mais absolument.

LE PRÉSIDENT :

2060 On apprécierait.

M. OLIVIER LEGAULT :

Je sais que c'est des études préliminaires qui avaient été faites et ça, je dois dire, c'est avant notre implication dans le projet. C'est des études que l'on a trouvées au dossier.

2065

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Dernière question en ce qui me concerne. Il a déjà été question dans la première mouture du projet qui avait été présenté devant une autre commission de l'Office – mais je tiens quand même à rappeler que nos commissions sont indépendantes l'une de l'autre – il était question d'une passerelle par-dessus la rue Saint-Antoine. Est-ce qu'il en est encore question?

2070

M. OLIVIER LEGAULT :

Oui, tout à fait.

2075

LE PRÉSIDENT :

Mais vous avez jugé à propos de ne pas l'illustrer nulle part dans votre document.

2080

M. OLIVIER LEGAULT :

C'est qu'il y a une réglementation. On attend, en fait, un peu plus de détails de la part de l'arrondissement où il y a une politique qui va décrire un peu le mode de réalisation des passerelles à Montréal. C'est ce qu'on nous a donné comme information. Alors pour ne pas... Elle est au plan du PPCMOI, elle est identifiée, mais il y a des conditions quant à sa réalisation. Ça peut aller jusqu'à un concours architectural, ça peut aller – évidemment il va y avoir, semble-t-il, et je n'ai pas le détail – mais des conditions qui vont jusqu'à la topographie. Il faut le justifier.

2085

2090 Je pense qu'on s'est entendu à Montréal pour ne pas avoir une succession de passerelles. Dans ce cas-là, nous, on prétend que c'est beaucoup mieux qu'un tunnel noir, fermé, dangereux, pas animé. On pense qu'une passerelle est beaucoup plus directe à cause du dénivelé.

2095 On a fait les études comparatives et ça aussi ça fait partie de notre réévaluation de l'ensemble des éléments lorsque nous avons été mandatés et moi, je suis personnellement convaincu qu'une passerelle à cet endroit-là est préférable à un tunnel où il faut descendre très creux, passer sous la rue et pour remonter. Il y a une inefficacité et un non-sens, selon moi.

LE PRÉSIDENT :

2100 D'accord. Monsieur Lebeau, vous avez des questions?

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

2105 Non, c'est très clair pour moi.

LE PRÉSIDENT :

2110 Merci beaucoup, Monsieur Legault.

M. OLIVIER LEGAULT :

Merci.

2115 **LE PRÉSIDENT :**

Nous allons prendre une pause de cinq minutes parce que le temps passe mais en même temps, on veut tirer parti donc des gens qui restent à venir. Alors dans cinq minutes, on se retrouve.

2120

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

REPRISE DE LA SÉANCE

2125

LE PRÉSIDENT :

2130

Nous allons reprendre et avant de donner la parole à la prochaine participante, la commission désire vous aviser que considérant l'information additionnelle importante qu'en particulier les deux dernières présentations nous ont permis d'obtenir, on juge qu'il serait utile et opportun de permettre aux citoyens de réagir. Donc éventuellement d'exprimer leur opinion ou de formuler des commentaires. Ça ne se fera pas verbalement aujourd'hui mais la commission donne ouverture à la production d'un mémoire écrit, idéalement assez court, qu'il faudrait faire parvenir à l'Office par courriel.

2135

Tout ce que je peux vous en dire pour le moment, c'est que la commission allouera de sept à dix jours à compter de l'affichage de la transcription des séances pour permettre aux citoyens de réagir et à ce moment-là, on incorporera ces mémoires ou commentaires ou courriels dans le bagage de commentaires qui nous permettront de poursuivre notre analyse.

2140

Donc la date précise fera l'objet d'un communiqué de l'Office et d'une note sur Facebook et je vous invite à être attentif et à vous prévaloir de cette opportunité.

2145

What I just said is that considering the importance and abundance of information that was put before us, especially by the two last presentations, the Commission has decided to give opening to the citizens to react to that, even though the general rules is that people react following the information meeting that was held in May.

2150

So, since that information would have been very useful at that time, we are using our power to allow citizens to react. Now, we are not asking for a vocal intervention today, but rather we invite

you to send a brief or at least an email to the Office de consultation publique stating your comments, if you wish to do so.

2155 We will give between a week and ten days following the production on our website of the stenographic notes from the meeting. So, that should be more or less a week from now and after that, there will be between seven and ten days to react. So, I just suggest that you follow a communiqué that will be issued by the Office or a note on our Facebook to have more information about that.

2160 Alors voilà. Ayant dit ça, j'accueille madame Tania Gonzalez pour la Coalition de la Petite-Bourgogne, projet Sentier de la Petite-Bourgogne. On vous écoute.

Mme TANIA GONZALEZ :

2165 Donc aujourd'hui, ma présentation va détonner des deux autres puisque j'apporte des aspects plutôt sociaux, puis en fait, je viens encourager un des aspects du PPU de la gare, soit la piste cyclable sur la rue Saint-Jacques.

2170 Donc à la Coalition de la Petite-Bourgogne, en fait, le projet de Sentier de la Bourgogne, c'est un des treize projets Quartiers 21 qu'il y a en cours présentement sur l'île de Montréal. C'est soutenu par la Ville de Montréal, la Direction de la santé publique et c'est porté par la table de quartier voisine de la Coalition de la Petite-Bourgogne qui a 60 membres qui sont des organismes communautaires, des institutions et des citoyens.

2175 Si on intervient aujourd'hui, bien qu'on est un quartier voisin, c'est justement à cause de notre proximité à la fois géographique. La Petite-Bourgogne est vraiment juste à l'ouest ici du Quartier des gares et puis aussi de sa proximité sociale. C'est-à-dire que les gares, en fait les voies ferrées qui menaient jusqu'à elles passaient par la Petite-Bourgogne. Il y avait quatre voies ferrées qui passaient par la Petite-Bourgogne, puis au niveau social, la population noire a été engagée
2180 massivement dans les gares comme porteurs, ce qui a conduit à l'émergence du jazz dans la Ville

de Montréal et dans la Petite-Bourgogne. Donc les deux quartiers sont vraiment liés par leur histoire, puis je tenais à vous le rappeler aujourd'hui.

2185 Mais j'interviens plus particulièrement dans le cadre du projet du Sentier de la Bourgogne qui a deux objectifs : de favoriser le transport actif, soit la marche à pied et le vélo; et aussi de rapprocher les communautés au niveau local.

2190 Le Sentier de la Bourgogne donc c'est un sentier piétonnier qui va du métro Lionel-Groulx jusque près du métro Georges-Vanier. La fin du sentier est à l'angle des rues Saint-Jacques et des Seigneurs. On parcourt quatre espaces publics puis on ajoute à ça une piste cyclable. Actuellement, il y en a une sur la rue Lionel-Groulx mais avec les représentations qu'on a faites dans le Plan de transport de la Ville de Montréal, maintenant il y a une piste cyclable, une voie projetée, disons, sur la rue Saint-Jacques et une autre sur la rue Saint-Antoine.

2195 Donc tout ce qu'on fait dans le Sentier de la Bourgogne, on le fait vraiment dans la perspective d'améliorer les conditions de vie et l'environnement urbain des citoyens, une action à la fois. On a plusieurs collaborateurs, entre autres Jazz Petite-Bourgogne qui font des visites guidées du quartier qui commencent ici au métro Lucien-L'Allier puis qui se terminent dans la Petite-Bourgogne. Donc encore une fois, vraiment les deux quartiers sont très, très liés, puis ces parcours-
2200 là se font à pied.

2205 Donc tout ce qui a été fait comme amélioration de l'espace piéton et cycliste dans le PPU Quartier des gares, on tient à insister là-dessus et puis vraiment à dire qu'on est très, très en faveur de ça.

2210 Par contre, on voit qu'il y a une grande absence dans le PPU à la page, je pense, 24. On voit qu'il y a des connexions qui sont déjà réfléchies pour relier l'Université Concordia, le mont Royal, etc., mais il n'y a pas la Petite-Bourgogne. Puis vraiment, il y a un trou à l'ouest. C'est déjà très, très difficile de circuler à l'extérieur de la Petite-Bourgogne, c'est un quartier qui est vraiment enclavé. Les limites, au nord, c'est la rue Saint-Antoine, le canal de Lachine au sud, la rue Guy et la

rue Atwater. C'est des frontières assez fortes. Donc il faut vraiment penser à des connexions qui se fassent plus aisément pour les piétons à partir du Quartier des gares vers la Petite-Bourgogne.

2215 Deuxième recommandation : la piste cyclable sur Saint-Jacques. Si l'arrondissement de Ville-Marie et l'arrondissement du Sud-Ouest insistent sur ce lien-là, il pourra se faire beaucoup plus rapidement et c'est une connexion qui se fait vraiment au niveau métropolitain. Dans toutes les consultations qu'on a faites au niveau des cyclistes, on a constaté que les gens qui passent à travers la Petite-Bourgogne, c'est vraiment des cyclistes de transit qui vont vraiment en direction du centre-ville. Donc c'est une artère aussi dont la largeur permet vraiment d'instaurer une piste en site propre.

2220 Puis le dernier aspect dont je veux vous parler, c'est les références historiques. Au niveau du jazz, je vous ai déjà raconté le lien avec la communauté noire, mais en fait, il faut savoir aussi qu'au coin des rues Saint-Antoine et de la Montagne, c'était connu autrefois comme *The Corner*, Le Coin. Il y avait le Rocket's Paradise, le Café St-Michel et tout ça. Tous les clubs de jazz étaient vraiment positionnés là. Puis actuellement, dans le nom du PPU, c'est Quartier des gares, mais on ne sent pas beaucoup les trains, les références historiques. Donc s'il y avait une possibilité d'inclure ça dans les aménagements, ça serait vraiment quelque chose de positif.

2230 Ça fait le tour de mes recommandations pour aujourd'hui.

LE PRÉSIDENT :

2235 Merci beaucoup, Madame Gonzalez. Première question, tout d'abord sur la piste cyclable.

Mme TANIA GONZALEZ :

Oui.

2240 **LE PRÉSIDENT :**

Vous dites qu'il y a des tronçons existants. Vous avez, par ailleurs, évoqué la rue Saint-Jacques également. Et l'esquisse que vous avez montrée est un peu différente de celle qui apparaît dans le PPU. Est-ce que c'est ce qu'on doit comprendre?

2245

Mme TANIA GONZALEZ :

C'est différent, effectivement.

2250

LE PRÉSIDENT :

Avez-vous retravaillé la diapositive?

2255

Mme TANIA GONZALEZ :

Non. En fait, la diapositive qu'on a, la piste cyclable passe sur la rue Lionel-Groulx. Donc actuellement, il y a une piste qui est marquée au sol seulement. Donc c'est vraiment une rue partagée. Donc ça, c'est la piste existante actuellement.

2260

Mais c'est qu'à travers les consultations qu'on a faites, on s'est rendu compte qu'on avait vraiment besoin d'une piste cyclable en site propre et qui ne fait pas partie de ce plan-là. On ne l'a pas mise parce qu'elle n'est pas encore construite. Par contre, elle fait partie du Plan de transport de la Ville de Montréal dans les liens projetés.

2265

LE PRÉSIDENT :

Et si vous allez à une diapositive vers la fin, voilà celle-là, donc là, je vois que vous êtes partie du PPU...

2270 **Mme TANIA GONZALEZ :**

Oui.

2275 **LE PRÉSIDENT :**

... et vous avez mis un petit peu en relief la piste cyclable qui est là.

2280 **Mme TANIA GONZALEZ :**

Exact.

LE PRÉSIDENT :

2285 Ça n'en montre qu'un endroit, l'endroit où il y a le viaduc. Est-ce que vous avez regardé d'un peu plus près les liaisons qui rendraient le parcours sécuritaire, agréable, enfin correspondant autrement dit à vos attentes?

Mme TANIA GONZALEZ :

2290 Non. Nous, on a vraiment fait l'étude dans la Petite-Bourgogne sur les artères de Saint-Antoine, Notre-Dame, Saint-Jacques. Puis, en fait, on a révisé aussi au niveau des infrastructures autres comme les supports à vélo, des choses comme ça. Mais on n'est pas allé jusqu'au point d'analyser au niveau métropolitain les connexions.

2295 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Sur l'aspect historique, avez-vous des suggestions sur la manière dont ça pourrait être perpétué en quelque sorte?

2300 **Mme TANIA GONZALEZ :**

Mis de l'avant? En fait, je suggère de faire des collaborations avec Jazz Petite-Bourgogne. Cet été, sur toute la rue Notre-Dame près de l'ÉTS, il va y avoir des oriflammes à l'effigie de Jazz Petite-Bourgogne. C'est un site internet, c'est des visites guidées, c'est un projet qui porte beaucoup.
2305 Ils font toutes sortes de concerts, puis je pense qu'eux ont tout le bagage, les connaissances historiques pour revaloriser surtout ce coin-là. Puis justement, c'est eux qui font les visites guidées. Donc je suggère une collaboration avec le projet Jazz Petite-Bourgogne dont je pourrais vous donner les coordonnées.

2310 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Madame Beaulieu.

2315 **Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire :**

Dans le PPU des gares tel que proposé pour le moment, la piste cyclable se détourne sur Saint-Antoine vers l'ouest.

2320 **Mme TANIA GONZALEZ :**

Oui.

Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire :

2325 Donc elle va vers la Petite-Bourgogne sur Saint-Antoine.

Mme TANIA GONZALEZ :

Oui.

2330

Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire :

Vous demandez plutôt qu'elle soit sur Saint-Jacques. Et vous dites vous avez un peu regardé ça et pourquoi Saint-Antoine n'est pas une bonne option selon vous?

2335

Mme TANIA GONZALEZ :

Ce qu'on avait regardé, c'est sur la rue Saint-Antoine et sur la rue Saint-Jacques. Mais Saint-Jacques, de par sa largeur, permettait une piste en site propre des deux côtés et Saint-Antoine, juste au retour Par contre, pour connaître la connexion vers Saint-Henri, là la rue Saint-Antoine recommence à être très populaire au niveau des cyclistes. C'est vraiment le tronçon entre Guy et Atwater qui est très difficile. L'interface est peu intéressante pour les cyclistes. On a l'autoroute avec tout le bruit, la poussière, etc. Mais après ça, c'est vraiment repris.

2340

2345

Donc Saint-Antoine demeure une bonne avenue mais vraiment, en fait, si les deux peuvent se faire, ça serait vraiment le meilleur des mondes. Saint-Jacques pourrait se faire dans un sens puis Saint-Antoine dans l'autre. Mais ce qu'on a remarqué le plus, c'est l'utilisation de Saint-Jacques en direction est, puis pour le retour, Saint-Antoine mais dans une moindre... Avec une moins grande utilisation.

2350

Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire :

Merci.

2355

LE PRÉSIDENT :

Madame Gonzalez, merci beaucoup de votre présentation.

2360

Mme TANIA GONZALEZ :

Merci. Bonne journée!

LE PRÉSIDENT :

2365 Et pour terminer la séance de cet après-midi, j'appelle monsieur Jean-François Pronovost de Vélo Québec. Bonjour, Monsieur Pronovost!

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

2370 Bonjour! Bonjour, Monsieur Paré, Madame Beaulieu, monsieur Lebeau! Merci pour nous donner l'occasion d'exprimer notre opinion sur ce projet.

2375 Ça va être assez bref comme vous l'avez constaté, dans l'opinion qu'on vous a fait parvenir. En fait, on relate certains éléments qui ont été réalisés au cours des dernières années dans différents projets de revitalisation au centre-ville de Montréal. Et on amène certains principes, en fait, que je vais vous présenter.

2380 Donc je ne vous ferai pas une grande présentation de Vélo Québec, je crois que vous savez un peu qui on est. On a fait vibrer Montréal il y a deux semaines au son du vélo avec le Festival Go Vélo Montréal et on est un partenaire de la Ville de Montréal et également de la Communauté métropolitaine lorsque vient le temps de planifier et d'aménager le réseau cyclable. Donc on intervient, on intervient parce qu'on est une association à regroupements d'usagers et on intervient également à titre d'expert par justement cette expertise technique que nous avons développée au fil des ans.

2385 Nous travaillons donc à l'échelle métropolitaine comme je disais avec la Communauté métropolitaine sur le plan du Réseau vélo métropolitain et également avec différents partenaires du milieu de la santé, du milieu de l'environnement, du milieu communautaire.

2390 Tout d'abord, qu'est-ce qu'est Montréal au plan du vélo? C'est un peu ce qu'on retrouve en introduction de notre document. C'est sûr que Montréal est une ville où le vélo s'est développé beaucoup plus que dans plusieurs autres villes d'Amérique du Nord. Mais le problème, c'est que l'écart commence à rétrécir et certaines villes commencent à... Vont nous dépasser très bientôt.

2395 Ce qui est arrivé, c'est que dans le fond, le déploiement du réseau cyclable au cours des 20 dernières années a été un véritable succès. On obtient des volumes d'utilisation des voies cyclables, ce n'est pas quelques milliers de cyclistes, c'est des millions de cyclistes par année sur différents tronçons.

2400 Au début des années 2000, la Ville de Montréal nous a demandé de les assister dans la réalisation d'un plan d'accès au centre-ville de Montréal, ce que nous avons fait. Et à partir de certaines recommandations, donc c'est comme ça que la piste cyclable du boulevard de Maisonneuve est née et certains accès dans le quartier de l'Université McGill également. Mais on s'est retrouvé aussi avec un accès au centre-ville mais un centre-ville pas vraiment cyclable finalement. Donc si on exclut justement la piste cyclable de Maisonneuve, un petit bout sur René-Lévesque, plus particulièrement à l'est de la rue Berri, deux bandes cyclables... les bandes
2405 cyclables sur Viger donc dans le secteur du Palais des congrès, tout ça, il n'y a pas vraiment de réseau cyclable structurant dans la partie centrale et particulièrement dans le Quartier des gares.

2410 Les gens qui s'y aventurent sont des cyclistes plutôt expérimentés. Donc on a les durs à cuire qui y vont mais si on veut vraiment augmenter la part modale du vélo, augmenter, favoriser la mobilité active à Montréal, il faut faire beaucoup plus que ça.

2415 Donc ce qu'on a soulevé dans le fond, c'est que... Bien sûr, j'entendais tantôt des références au Plan de transport. C'est sûr que le Plan de transport date maintenant de 2008. On profite de cette occasion qui nous est donnée aujourd'hui pour soutenir l'idée que ce qui avait été prévu dans le Plan de transport devrait être bonifié davantage, devrait être amélioré.

2420 On devrait se retrouver dans le cadre du PPU actuel avec presque un plan vélo spécifique pour le quartier, de façon à quadriller réellement cette partie de Montréal d'aménagements soit en site propre, soit à même la chaussée, mais un réseau de communication à vélo qui permette vraiment d'accéder à toutes les parties du centre-ville. Donc c'est un plan vélo véritable qui fera en sorte d'améliorer la mobilité à vélo, rendre le vélo confortable et performant.

2425 On fait référence aussi à de nombreux... Évidemment, on parle du Plan du transport, on parle de tout ce qui a été développé en termes de planification au cours des dernières années, le Plan de développement durable, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement, enfin différents plans aussi à l'échelle locale. Tantôt, on l'a vu avec la présentation qui m'a précédée.

2430 Donc beaucoup de quartiers de Montréal se sont mobilisés pour faire valoir la place du vélo et aussi les piétons. Quand on regarde actuellement le secteur des gares, c'est bien sûr le secteur probablement le plus hostile à la marche et au vélo. Et donc il y a un travail considérable à faire. On a vu dans les documents de consultation qu'il y a des projets notamment sur Peel et sur Saint-Antoine, mais on croit qu'on devrait être plus audacieux et aller plus loin dans la desserte à vélo de cette partie de Montréal.

2435 On fait toujours référence au Plan de transport mais le Plan de transport a été développé avec l'idée de mesurer le kilométrage des voies cyclables, la progression du kilométrage. C'est important de mesurer la progression du kilométrage de voies cyclables mais c'est important de mesurer aussi les parts modales et de fixer des objectifs de parts modales.

2440 Un autre élément qu'on soulève et je l'avais entendu lors de la soirée d'information, on avait l'impression d'entendre le discours suivant, c'est-à-dire qu'on décide d'une vocation d'une artère ou d'une voie de circulation, est-ce qu'elle sera dédiée au transport public ou est-ce qu'elle sera dédiée à la circulation mixte avec le vélo et tout ça? Nous, on demande dans le fond à la Ville d'aller plus loin que cette rhétorique, c'est-à-dire de ne pas opposer le vélo et le transport en commun.

2445 On sait qu'il y a des réflexions actuellement qui se font à la STM sur l'intégration, une meilleure intégration du vélo et des voies de bus, notamment dans les voies réservées. Donc peut-être qu'il faut profiter de cette occasion-là pour faire un pas en avant et arriver avec des solutions novatrices et ne pas exclure le vélo, si on choisit de développer des axes de transport en commun sur certaines artères. De la même façon, ne pas opposer non plus la circulation à vélo de la circulation piétonne.

2450 Les raisons pour lesquelles on amène ces points-là – et je vais revenir avec quelques exemples de ce qui a été fait au cours des dix dernières années – donc il y a eu le réaménagement

2455 de la rue de la Commune, ça fait déjà quand même un bon bout de temps, il y a eu le Quartier des spectacles, il y a eu l'avenue McGill. En fait, tous les projets où c'était présenté pour réaménager la ville en fonction des gens qui y habitent ou qui y travaillent ou qui passent, peu importe leur mode de transport, sauf qu'on s'est rendu compte au terme de ces processus de consultation et même de planification que finalement, on avait presque oublié le vélo là-dedans.

2460 Donc pour le cas du Quartier des spectacles, ça a été un très bel exemple. Actuellement, pendant la période des festivals de presque trois mois, donc on a une piste cyclable temporaire qui est sur Président-Kennedy, qui contourne le Quartier des spectacles parce que la piste actuelle n'est pas fonctionnelle et ne peut être fonctionnelle parce que tous les équipements s'y installent.

2465 C'est la même chose sur McGill. McGill, on a fait réintégrer des voies cyclables qui sont loin d'être parfaites parce que le stationnement illégal est courant dans cette partie-là de la rue, mais dans le plan d'origine, il n'était pas question d'avoir une voie cyclable sur McGill, donc qui a été réaménagé en fait dans la continuité du quartier... Voyons, j'ai un blanc de mémoire, mais de la Caisse de dépôt et etc... c'est ça, exactement.

2470 Donc c'est pour ça qu'on exprime aujourd'hui cette idée d'affirmer de façon claire la place des piétons, du vélo dans ce quartier-là et d'aller plus loin que ce qui avait été prévu au Plan de transport pour faire en sorte que la fluidité à vélo soit efficace dans cette partie-là de la ville. Je vous remercie beaucoup pour votre attention.

2475

LE PRÉSIDENT :

2480 Merci, Monsieur Pronovost. Vous avez utilisé l'expression « un centre-ville cyclable ». Avez-vous des exemples à nous donner, soit des lieux qui font image pour tout le monde ou bien donc encore des caractéristiques, des éléments qui caractérisent un centre-ville cyclable.

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

Bien, écoutez, je vais prendre l'exemple le plus récent dans ma vie, j'arrive de France, je suis allé à Nantes et je suis à Bordeaux, des villes plus petites que Montréal où au cours des cinq

2485 dernières années, les investissements ont dépassé ceux de la Ville de Montréal et où on retrouve partout dans les parties centrales des bandes cyclables, des pistes cyclables, les carrefours réaménagés en fonction de la circulation à vélo, des voies de bus où on intègre la circulation à vélo comme ça se fait couramment à Bordeaux. Donc où on sent qu'il y a vraiment...

2490 Il y a différents aménagements parce qu'évidemment, il n'y a pas une recette miracle, on n'implante pas un type d'aménagement d'une façon unilatérale partout. Ça prend différents types d'aménagement mais ce sont des exemples et puis la France n'a jamais été une grande, grande référence jusqu'à tout récemment mais maintenant, elle prend les devants et va dépasser beaucoup de villes en Europe et même en Amérique du Nord également.

2495

LE PRÉSIDENT :

2500 D'accord. Vous avez dit aussi à un moment donné que vous espériez que le planificateur du Quartier des gares se montre plus audacieux du point de vue aménagements destinés aux cyclistes.

2505 Vous avez décrit peut-être ce que je qualifierais d'attitude positive ou d'ouverture d'intermodalité mais est-ce que vous avez à l'esprit soit un plus grand nombre de pistes cyclables dans le Quartier des gares ou une révision plus approfondie des propositions qui sont actuellement contenues dans le plan?

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

2510 Oui, ce qu'on dit, c'est que dans le fond, l'exercice actuel mérite qu'on aille plus loin que ce que le Plan de transport prévoyait, donc d'avoir davantage d'axes. Que ce soit des axes mais aussi des interventions ponctuelles qui vont faciliter... Parce que dans le Quartier des gares, on a des grandes artères très larges, des traversées très longues. Donc ma remarque était aussi à l'intention des piétons. C'est un endroit hostile pour les piétons, c'est un endroit hostile pour les vélos. Donc on pense qu'on peut être plus... On pense qu'on peut aller plus loin dans ce sens-là, oui.

2515

LE PRÉSIDENT :

Madame Beaulieu?

2520 **Mme ISABELLE BEAULIEU, commissaire :**

C'est bon. C'est très clair, merci.

LE PRÉSIDENT :

2525

Monsieur Lebeau?

M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :

2530

C'est très clair.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Merci beaucoup, Monsieur Pronovost.

2535

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

Merci beaucoup.

2540 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que l'arrondissement veut intervenir en termes de droit de rectification? Monsieur Collin, oui?

2545 **M. BRUNO COLLIN :**

2550 En fait, c'est un petit détail. Lors d'une présentation concernant la gare Centrale, on a mentionné que le projet avait été développé sans consultation. Alors, en fait, on a rencontré mais pas le monsieur qui est venu présenter, mais je pourrais les nommer... Bah, ce n'est peut-être pas nécessaire, mais on a rencontré...

LE PRÉSIDENT :

2555 Vous avez eu des rencontres.

M. BRUNO COLLIN :

2560 ... les représentants de Cominar et certainement on leur a présenté tout le concept le 12 mars dernier. C'était une simple précision que je voulais apporter.

LE PRÉSIDENT :

C'est justifié.

2565 **M. BRUNO COLLIN :**

D'accord.

LE PRÉSIDENT :

2570

Je vous remercie.

M. BRUNO COLLIN :

2575

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2580

Alors c'est la fin donc de la séance de cet après-midi. Il y aura de nouveau une séance ce soir à 19 h ici même. À plus tard.

AJOURNEMENT

2585

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.

2590

Et, j'ai signé :

LOUISE PHILIBERT, s.o.