

LE PRÉSIDENT :

3075 Alors, la commission appelle madame Constance Aspart, monsieur Gil Hardy, monsieur Charles Laurence Proulx du groupe NÓS Architectes. NÓS, c'est pas NOS. Aujourd'hui, avec les genres, on ne sait plus trop. Parce que si c'est NÓS, ça veut dire qu'il y aurait un petit truc à l'espagnol sur...

M. CHARLES LAURENCE PROULX :

3080 Bonjour! Merci de nous recevoir.

Mme CONSTANCE ASPART :

3085 On a un visuel normalement.

M. CHARLES LAURENCE PROULX :

Oui, je vais l'ouvrir. On a le petit chapeau juste ici.

3090 **M. CHRISTIAN GIGUÈRE, commissaire :**

Mais on l'a vu.

Mme DANIELLE CASSARA, commissaire :

3095 Oui, on l'a vu.

M. CHARLES LAURENCE PROULX :

3100 Il me semblait aussi.

LE PRÉSIDENT :

Puis, on n'est pas d'accord, c'est pour ça qu'on attendait que...

3105

Mme CHARLES LAURENCE PROULX :

Bonjour! Merci de bien vouloir écouter notre mémoire. Donc NÓS, c'est une firme d'architecture et de planification urbaine. NÓS, ça veut dire : « Nous » au sens inclusif. Donc on a décidé de ne pas mettre nos noms dessus, mais de mettre plutôt de l'avant la force du groupe.

3110

Ce que vous voyez, c'est une des premières installations qu'on a faites au Village Éphémère, donc dans le secteur qui est ici discuté. Et on était, dans le fond, à travers ça, dans des charrettes de cocréation. Donc vraiment notre pratique est basée sur ça.

3115

Par souci, dans le fond, de transparence, on tient à mentionner qu'on est impliqués sur le titre Porte Sainte-Marie. Par contre, aujourd'hui, ce qu'on aimerait vous présenter, c'est un projet qui est plus grand, qui est un projet, à notre avis, de société, qui concerne les berges du fleuve Saint-Laurent.

3120

Donc on a été invités, on a eu l'honneur de faire partie de groupes invités par le Musée de l'environnement qui est situé à la Biosphère sur l'île Notre-Dame – Sainte-Hélène, désolée – et la Biosphère, le Musée de l'environnement nous a demandé de faire un projet de l'avenir, donc dans un horizon de 50 ans – 2067 – qui consiste à requalifier une infrastructure importante à Montréal. Puis, on a choisi donc le site des berges qui est au Pied-du-Courant et au pied du pont Jacques-Cartier. Donc c'est un site d'ampleur, puis on va vous présenter qu'est-ce qu'on a comme vision à long terme pour ce site-là.

3125

M. GILLES HARDY :

3130

Donc on le sait, historiquement, c'est un site qui est important dans l'histoire de Montréal.

3135 C'était l'endroit où les navires accostaient à cause du courant. Donc on a choisi ce site-là parce qu'on sait aussi que le secteur va connaître des transformations, et du même coup, il y a donc un potentiel qui s'ouvre, d'après nous, de créer, je dirais, ce qu'on pourrait appeler une infrastructure souple, qui est un peu dans une optique entre autres de développement durable, d'accès aux berges et de maintien d'une certaine activité économique dans le Port de Montréal.

3140 Je pense qu'on peut rapidement tomber dans le piège dans la requalification d'infrastructure et faire table rase d'un passé industriel, d'un passé commercial, économique, etc. L'idée, ici, c'est vraiment la cohabitation. Donc comment faire vivre différentes activités à la fois de plaisance, de déplacement actif, d'économie, de transport, de transport de personnes et de faire cohabiter ça au sein d'une infrastructure qui est aussi là pour, d'une certaine façon, mitiger certains risques climatiques ou permettre d'adresser justement certains défis auxquels la Ville
3145 pourrait faire face, disons dans un horizon de 2067.

3150 Peut-être juste avant de changer, pour expliquer, parce qu'on le voit bien, je pense, sur le plan ici, donc justement pour éviter de faire table rase, le projet s'appelle *Espace de liberté*. Parce qu'on sait, chaque cours d'eau, qu'il soit une rivière, un ruisseau ou un fleuve, a son espace de liberté. Donc un espace dans lequel il peut prendre de l'expansion et au niveau écologique, il y a plusieurs bénéfices à ça, dont le dépôt de sédiments qui créent une vie, disons, de la faune et de la flore.

3155 Donc l'idée, ça a été de garder, dans le fond, le périmètre, oui c'est ça, disons le tracé des quais et d'en faire une digue. Donc vraiment de garder cette espèce de redent-là pour être capable de poursuivre l'exploitation des quais avec des grands bateaux qui peuvent s'accoster côté fleuve, et du même coup, dévider la partie des quais qui est bétonnée, pour créer cette espèce de zone de liberté, un plan d'eau, une espèce de lagon intérieur où l'eau est plus calme, où on peut aussi exercer une forme de contrôle sur l'eau, pour ralentir le courant, par exemple,
3160 pour se baigner, pour créer de la végétation, différentes sortes d'activités.

L'autre élément important qu'on voit sur le plan, c'est que c'est bien beau vouloir habiter

3165 les berges, mais il faut s'y rendre. On sait que dans le secteur, dans ce secteur-là, il y a plusieurs
éléments : voies de circulation, chemin de fer, clôture, etc., qui bloquent l'accès. Donc un gros
morceau du projet, ça a été d'imaginer ces connexions-là qui sont vraiment réfléchies comme
des extensions de l'espace public, de la trame urbaine finalement, dans, dans ce cas-ci, trois
axes : Frontenac plus à l'est; Parthenais au centre; et Papineau plus à l'ouest. Donc on y
associait aussi des thématiques ou des usages un peu plus spécifiques pour créer une forme de
3170 parcours avec des points d'intérêt distincts dans ces axes.

On voit ici à l'intérieur d'une des passerelles, qui se veulent vraiment monumentales, qui
se veulent à l'échelle aussi d'un espace qui est monumental qu'est le fleuve, et qui deviennent
aussi des marqueurs urbains qui permettent de se repérer et de créer un appel de la ville vers le
3175 fleuve. On a décidé de faire un projet sur l'accès aux berges parce qu'on trouve qu'on parle
souvent de comment... En fait, on mentionne souvent la volonté d'ouvrir la ville sur le fleuve, mais
je trouve que c'est rare qu'on voit une démonstration d'un projet, puis ce n'est pas pour dire que
c'est la seule façon de le faire, mais c'est pour montrer une façon de le faire, pour au moins être
capable de soulever certains enjeux qui y sont associés.

3180 Puis, on voit ici sur la coupe à droite, la question de l'infrastructure souple dont je parlais.
C'est, dans le fond, une infrastructure qui est capable d'être immergée, de recevoir plus d'eau,
moins d'eau, etc., et qui ne va pas se détruire en cas de conditions climatiques extrêmes.

3185 Donc ça, c'est un exemple, un tablier mouvant qui permet un accès au belvédère,
dépendamment du niveau de l'eau et si vous voyez la première coupe en haut à droite, on se
trouve dans une situation où le fleuve n'a pas monté mais a plutôt descendu, ce qui risque d'être
peut-être plus fréquent que l'inverse. Et donc, la façon qu'on a travaillé, cette digue-là, c'est d'être
capable de conserver un certain volume d'eau dans l'espace de liberté pour garder un espace de
3190 fraîcheur. Parce qu'on sait que ça aussi, c'est un défi ou des défis qu'on va devoir faire face de
plus en plus. L'été, il fait plus chaud, il y a plus de canicule, les gens ont besoin de s'approcher
des cours d'eau.

3195 Donc d'autres extraits en image ici des différents environnements qu'on peut retrouver.
On voit ici justement à gauche, cette zone intérieure où on pourrait retrouver, par exemple, une
petite marina de plaisance, où on pourrait retrouver une plage dans l'axe Parthenais près du
Village au Pied-du-Courant et des zones, par exemple, près de Molson, qui pourraient être plus
dédiées au transport de personnes par des navettes fluviales. C'est, encore une fois, d'autres
défis qui vont se présenter. Ça va être le transport de personnes et de marchandises. On sait
3200 que les embouteillages, c'est des choses qui vont devenir plus fréquentes et on voit beaucoup en
Europe aussi que le transport fluvial devient une façon de contourner ce problème-là, un peu
plus long mais finalement beaucoup plus durable comme pratique.

LE PRÉSIDENT :

3205 Dans quel sens?

M. GILLES HARDY :

3210 Dans le sens que ça permet de... C'est moins coûteux énergétiquement parlant.

LE PRÉSIDENT :

3215 Quand vous dites : « c'est plus long ».

M. GILLES HARDY :

3220 En termes de durée. Bien, écoutez, ça dépend, je pense, de la grosseur des bateaux,
mais par exemple, je pense que mettons qu'on exclut le trafic, prendre un véhicule, un camion du
point A au point B, versus un gros bateau, je pense c'est quand même plus vite en camion. Est-
ce que je m'étire trop longtemps, non?

Mme CHARLES LAURENCE PROULX :

3225 Juste mentionner une chose. Le concept fondamental, c'est vraiment la notion de résilience ici, autant pour la population qui va être confrontée à des périodes de sécheresse, des périodes de pluie intense, de verglas, etc., puis pour permettre aussi à la Ville d'être résiliente face justement aux cours d'eau qui peuvent varier en termes de volume.

3230 **M. GILLES HARDY :**

Exactement. Donc ces passerelles-là, on les imagine ici au Pied-du-Courant, mais on s'imagine que ça peut être aussi un mode opératoire qui peut habiter d'autres types de lieux au fur et à mesure que les activités portuaires se transforment.

3235

Mme CHARLES LAURENCE PROULX :

3240 Puis, il y a un dernier point. Le lien est très important entre l'est et l'ouest pour venir se raccorder jusqu'au Port de Montréal, pour donner une alternative au transport actif, en vélo et à pied qui est agréable, puis qui va au-delà de la cohabitation entre les véhicules au centre-ville. Donc ça donne vraiment un accès linéaire qui vient se raccorder à toutes les berges qui vont jusque dans l'ouest de l'île de Montréal.

LE PRÉSIDENT :

3245

3250 Dans cette proposition, c'est-à-dire que, disons, on voit que c'est nettement lié aux changements climatiques, c'est-à-dire que le fait d'éliminer le Port de Montréal, c'est-à-dire, les activités du port et de ses voies ferrées, c'est lié aux changements climatiques ou ça serait plutôt une volonté politique de récupérer les berges? C'est quoi la... Parce que ce n'est pas clair dans votre document. Est-ce que ça, c'est une conséquence aux changements climatiques ou si c'est une décision de se réapproprier les berges, indépendamment des changements climatiques?

M. GILLES HARDY :

3255 En fait, c'est un peu les deux. L'idée, ce n'est pas d'évacuer les activités portuaires, c'est de les transformer. On voit dans la partie droite, plus près de Frontenac, où il y aurait peut-être des activités de transport de marchandises avec le même type de bateau qu'on voit actuellement.

3260 **LE PRÉSIDENT :**

Mais il n'y a plus les voies ferrées, là.

M. GILLES HARDY :

3265 Oui, les voies ferrées sont encore là. Oui, on ne les voit peut-être pas très bien. Oui, on le voit dans la coupe. Donc les voies ferrées, on fait comme hypothèse qu'on passe de, je pense, huit ou neuf voies de chemin de fer à trois, vu disons le déménagement de Molson et on sait que dans le Vieux-Port, il n'y en a que trois et c'est le même réseau. Donc on peut assumer qu'il
3270 pourrait y en avoir que trois à cet endroit-là. Puis, on propose de réduire, de les rabaisser légèrement pour être capable de passer les passerelles. Mais, elles demeurent.

Donc c'est vraiment l'idée de cohabitation, de faire en sorte que c'est possible de faire des activités portuaires, d'avoir une activité économique, d'avoir de la plaisance, d'avoir de la
3275 mobilité active. C'est sûr qu'il y a des défis, il y a certaines choses à regarder, mais on pense que c'est possible, puis il ne faut pas nécessairement effacer ce passé-là industriel portuaire, il faut garder des traces de ça.

On voit ici rapidement un peu l'intervention avant/après. Donc les berges bétonnées qui
3280 deviennent cet espace de liberté. Et l'idée, c'est vraiment pas d'aménager, disons, la zone de lagon, mais c'est laisser le fleuve faire son œuvre, sculpter le paysage qui va évidemment être en évolution au fil des saisons et des années.

3285 Peut-être rapidement sur le *waterfront*. On trouve ça important quand même juste de
regarder un peu ailleurs. Par exemple, en haut à droite, vous voyez Rotterdam qui est une ville
qui peut quand même s'apparenter un peu à Montréal dans l'optique où ça a été, en fait, ou je
pense c'est actuellement encore un port très, très important en Europe, où il y a eu toute une
transformation suite au déplacement des industries et des activités portuaires. Puis, on pense
3290 que justement, quand on a un potentiel de créer un espace public de cette échelle-là, de cette
ampleur-là, dans un paysage aussi ouvert que le fleuve, on peut se permettre d'avoir un front bâti
qui est à l'échelle de cet espace-là. Donc c'est pour ça qu'on dit pour la création d'un *waterfront*,
on pense que ça prend aussi le pendant construit, pour être capable de justifier, autant en termes
d'activités que spatialement aussi, de contenir ou de vraiment créer ce front bâti.

3295 **Mme CONSTANCE ASPART :**

En fait, c'était la partie qui démontrait notre volonté de penser un petit peu à un horizon
plus lointaine, peut-être, de la Cité 2067, mais en tout cas, plus lointaine qu'aujourd'hui, ce qu'on
fait actuellement.

3300 Notre deuxième partie, c'est un peu pour une réflexion collective. On pense que là, si on
croit les secteurs en requalification, il y a quand même une opportunité, il y a 20 hectares en
plein centre-ville qui se développent en même temps et qui sont à proximité géographique les
uns des autres. On pense que c'est une opportunité d'aller peut-être, notamment au niveau du
3305 développement durable, vers des interventions qui seraient en synergie. Il y a peut-être des
choses qui ne sont pas faisables sur un site en particulier, mais peut-être que sur 20 hectares, il
y a des choses plus intéressantes qui peuvent être mises en place.

3310 Le deuxième point, c'est peut-être aussi une réflexion collective. On l'a vu, la richesse du
Centre-Sud communautaire est assez grande, avec une grande expérience du territoire aussi. Il
y a sûrement des manières d'impliquer effectivement cette communauté au-delà du processus
de consultation habituel.

3315

Pour terminer rapidement, conclure rapidement, dans le fond, ce qu'on voulait surtout dire avec ce mémoire, c'était que le PPU devait peut-être se concentrer sur la qualité de vie souhaitée à terme, donc horizon 50 ans, pourquoi pas? On voit qu'il y a des PPU qui sont encore en vigueur, qui datent quand même de bien longtemps. On en a encore un de 98, je pense. Donc pensons 2040. Ensuite, saisir l'opportunité de ce momentum et puis, pourquoi pas, travailler un peu en synergie et continuer de rêver collectivement à un idéal.

3320

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup.

3325

M. CHRISTIAN GIGUÈRE, commissaire :

Merci de la présentation. Juste une petite question pour clarifier. Je n'ai pas bien compris dans la première partie de l'exposé si la cohabitation proposée – je comprends bien le long terme du projet – mais la cohabitation nécessite une diminution des activités du port ou non?

3330

M. GILLES HARDY :

3335

Je dirais que ça serait à évaluer. Je pense que le gros impact d'une telle intervention, c'est la réduction de l'espace sur le quai, qui passe à une largeur de dix mètres mais qui permet tout de même d'accoster les navires, parce que le gabarit du quai reste le même. Par contre, ça devient une digue de dix mètres. Donc on pourrait penser que c'est seulement des camions qui peuvent emprunter la passerelle Frontenac pour décharger les navires. Donc il y a peut-être moins de grands espaces de manœuvre à proximité des navires, mais on pense que c'est quand même quelque chose qui peut fonctionner.

3340

Ce qu'on a remarqué, puis encore là, on n'a pas fait disons d'analyse précise sur les activités du port, c'est que souvent, ce qu'on a l'impression, c'est que les bateaux sont plutôt amarrés temporairement à ces endroits-là. On n'a pas nécessairement vu de manœuvre sur les

3345 quais. Donc on se dit que cette activité-là peut demeurer.

3350 Peut-être pour renchérir à ça, je pense que le transport de marchandises qui se fait en ce moment est comme à une certaine échelle, je pense, mondiale. Encore là, peut-être qu'on pourrait penser à quand même des grands navires mais qui transportent des matières, par exemple, maraîchères qui arrivent de la Rive-Sud, puis qui rentrent à Montréal par ces voies-là, puis qui vont après ça, avec des camions, faire des circuits plus *locals* à proximité pour desservir des marchés, par exemple, etc. Voilà.

LE PRÉSIDENT :

3355 La passerelle qui est proposée, je lisais un peu, mais en dehors des heures, ça ne devient pas un endroit qui, au plan sécuritaire, pose certaines problématiques?

M. GILLES HARDY :

3360 En effet, ça peut le devenir. C'est pour ça qu'on a vraiment, je dirais, qualifié ou dimensionné les passerelles et la digue pour permettre le passage de véhicules d'urgence. Donc un véhicule d'urgence pourrait passer, par exemple, par Frontenac, arriver sur la digue et faire la boucle jusqu'à et revenir, par exemple, sur une deuxième passerelle. C'est sûr qu'il y a un enjeu à ce niveau-là, puis on pourrait aussi penser à peut-être lever le tablier seulement, aussi.

LE PRÉSIDENT :

3370 D'accord. C'est sûr que... Bien, je vous remercie beaucoup de votre contribution. Merci beaucoup.

GILLES HARDY :

3375 Merci.