

Séance de la soirée du 24 octobre 2007

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS:            M. CLAUDE FABIEN, président  
   M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire  
   Mme NICOLE VALOIS, commissaire

**CONSULTATION PUBLIQUE**

**PROJET DE REDÉVELOPPEMENT  
DU SITE DE LA GARE-HÔTEL VIGER**

**PREMIÈRE PARTIE**

**VOLUME 2**

Séance tenue le 24 octobre 2007, 19 h  
Hôtel Hyatt Regency,  
1255, rue Jeanne-Mance  
Montréal



**LE PRÉSIDENT:**

5 Bonsoir à toutes et à tous ! Au nom de l'Office de consultation publique de Montréal et au nom de cette commission que j'ai l'honneur de présider, je vous souhaite la plus cordiale bienvenue. C'est la deuxième séance de consultation ce soir. Il y a des citoyens cependant qui sont ici pour la première fois. Alors, je fais appel à l'indulgence de ceux qui étaient ici hier, mais je vais devoir répéter quelques informations d'ordre général pour le bénéfice des nouveaux venus.

10 Je vous présente d'abord les membres de la commission. À votre gauche, madame Nicole Valois, commissaire à l'Office de consultation publique de Montréal. À votre droite, monsieur Jean-Claude Boisvert, également commissaire, et moi-même, Claude Fabien, commissaire et président de cette commission.

15 Je vous présente les autres membres de l'équipe. Au bout de la table à votre droite, monsieur Michel Agnaïeff qui est secrétaire de la commission et, parmi vous, monsieur Marc Breton, analyste, monsieur Éric Major, documentaliste, et également d'autres membres de l'équipe, madame Lise Maisonneuve, sténotypiste, monsieur Yvon Lamontagne, technicien du son et, à l'accueil, messieurs Gabriel Lemonde Labrecque et Nhat Tan Le.

20 Alors, l'objet de cette commission, elle a pour mission de consulter la population sur le projet de redéveloppement du site de la gare-hôtel Viger et sur les projets de règlements nécessaires à sa réalisation, et de faire rapport aux autorités politiques et au public afin que soient prises des décisions éclairées. Cette consultation, elle est publique, ouverte, transparente. Elle est menée par une commission indépendante et impartiale, et son rapport sera éventuellement rendu public.

30 Je vous souligne que tout ce qui sera dit ce soir et au cours des séances ultérieures est transcrit et se retrouvera pour consultation publique sur le site Internet de l'Office avec toute la documentation fort abondante qui s'y trouve déjà.

35 La procédure de consultation se déroule en trois étapes. La première : information à la population; la deuxième : opinions de la population; troisième étape : le rapport de la commission. Nous sommes dans la première étape. C'est la deuxième séance d'information et ce sera vraisemblablement la dernière. Une séance avait été réservée pour demain soir mais je pense que, d'ores et déjà, on peut dire qu'elle ne sera sans doute pas nécessaire, mais je vous le confirmerai en cours de soirée.

Alors le but de l'exercice ce soir, comme hier, c'est de permettre à la population de

40 prendre connaissance du projet et de la réglementation qui l'encadre, d'en interroger  
l'ensemble des dimensions, poser des questions aux représentants municipaux et à ceux du  
promoteur et, pour ensuite éventuellement dans une deuxième phase, celle des mémoires et  
des avis oraux, émettre des opinions sur la pertinence du projet dans son ensemble ou  
certains de ses éléments.

45

La commission est devant vous pour vous aider, si nécessaire, à poser vos  
questions ou pour obtenir des réponses. Alors, nous allons nous assurer que vous obtenez  
les réponses les plus claires et les plus complètes possible.

50

À la deuxième étape, je vous rappelle les échéances. L'audition des mémoires et des  
opinions se fera à partir du 21 novembre, 19 h également en séance publique, et ça se  
déroulera dans les locaux de l'Office. La date limite pour la remise des mémoires ou pour  
demander le temps de parole au cours de nos séances, ce sera le 16 novembre. Ces dates-  
là sont rappelées de toute façon sur le site.

55

Ensuite, troisième étape, c'est le rapport de la commission qui comprendra trois  
parties traditionnelles. La première, la description du projet; deux, les préoccupations des  
citoyens; et troisièmement, l'analyse des enjeux et les recommandations de la commission.  
Je ne reviens pas sur l'importance du projet qui sera abondamment démontrée par la suite de  
nos travaux ce soir.

60

Alors, le menu du jour, deux parties essentiellement. Une première où je vais faire  
un retour sur des questions qui sont demeurées en suspens et des demandes qui ont été  
formulées hier soir. Alors, retour sur la première séance.

65

Ensuite, on passera aux questions de la commission, questions qui ont été déposées  
et annoncées hier soir. Il y a dix questions qu'on va projeter les unes après les autres sur  
écran et puis le promoteur ou la Ville seront appelés à donner des réponses, il y aura peut-  
être également des sous-questions de la part de la commission et, ensuite, nous ferons une  
pause. Cet exercice-là devrait nous retenir pour à peu près 55 minutes.

70

Nous ferons une pause et nous passerons ensuite à la deuxième partie qui, jusqu'à  
épuisement, nous répondrons aux questions, c'est-à-dire ce sera l'écoute attentive des  
questions des citoyens adressées à la commission mais ensuite dirigées soit vers le  
promoteur, soit vers la Ville.

75

J'ai déjà cinq questions en réserve. C'est la suite des gens qui se sont inscrits au  
registre hier. Je nomme les personnes que j'appellerai. Il y a Marlène Casciaro, ensuite

Clairette Gabriel, monsieur Benoît Monette, ensuite André Musy et enfin, Philippe Côté.

80

Le registre est ouvert dès maintenant. Si vous voulez aller vous enregistrer à l'arrière pour vous mettre en ligne pour les questions, le registre également sera ouvert pendant la pause si vous voulez aller vous enregistrer. J'appelle l'auteur de ces questions, les uns après les autres, qu'ils viennent se présenter au micro, adressent leurs questions à la commission et, ensuite, je dirige la question à bon port auprès du promoteur ou auprès de la Ville.

85

Chaque intervenant peut poser deux questions. S'il a d'autres questions, il peut retourner se réinscrire et prendre son rang au pied de la liste et nous allons tout doucement nous diriger vers la fin de la séance de cette façon-là.

90

Alors, je fais un petit retour sur la séance d'hier soir. Alors, il y a six questions qui appelaient, de l'avis de la commission, qui appelaient peut-être un certain suivi. La première, c'était des observations qui ont été faites sur un dépliant qui était disponible derrière la salle et puis qui a été distribué de porte en porte dans les quartiers périphériques autour du projet pour informer la population de la tenue de ces auditions. Il y avait de l'information, une référence au site Internet de l'Office pour que les citoyens puissent prendre connaissance du projet et puis soient intéressés dans les travaux et les audiences de la commission.

95

Alors, un citoyen a relevé le fait qu'il n'avait pas reçu le dépliant. Alors il s'interrogeait sur le mode de distribution et, deuxièmement, après avoir pris connaissance de la carte ou du plan qui était dans la circulaire, il s'étonnait, il se posait des questions sur l'exactitude de la carte ou du pictogramme qui était dans ce dépliant.

100

Alors, pour ce qui est de la diffusion des circulaires, dans les consultations publiques tenues en vertu de l'article 89 de la charte, l'intervention de l'Office tient lieu de la consultation prévue aux articles 125 à 127 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Ces articles indiquent que le greffier doit afficher au bureau de la municipalité et publier dans un journal diffusé sur le territoire de la Ville un avis de la date, de l'heure, du lieu et de l'objet de l'assemblée de consultation.

105

110

L'Office répond à ces exigences en déposant une copie de l'avis public à la Direction du greffe et en le publiant dans *La Presse*, dans ce cas-ci le 12 octobre, soit avant le délai prévu de sept jours qui précède l'assemblée. En plus, l'Office a publié un avis dans la *Gazette* du même jour, dans *Le Devoir* du lendemain et dans l'hebdo local, *Le Ville-Marie*.

115 De plus, nous avons émis un communiqué de presse qui a été repris dans ce même hebdo local.

L'Office rend disponible aux citoyens non seulement l'avis public mais aussi l'ensemble de la documentation pertinente au projet. L'Office rend ces informations  
120 disponibles non seulement à la Direction du greffe, mais aussi au bureau de l'arrondissement dans lequel le projet a cours – dans le présent cas, c'était l'arrondissement Ville-Marie – et à ses propres bureaux, en plus d'une version électronique sur son site Internet.

125 Finalement, un dépliant, celui dont on a parlé, est distribué à toutes les portes du quadrilatère établi par l'Office et, dans le cas de ce projet, il était délimité par le fleuve, la rue Montcalm, le boulevard René-Lévesque et le boulevard Saint-Laurent, soit un périmètre assez important.

L'Office donne instructions de distribuer à toutes les adresses, même celles qui  
130 portent mention d'un refus de publicité commerciale. L'Office confie cette tâche-là à une entreprise et l'Office est en train de vérifier actuellement que ses instructions ont été bien suivies. Et si elles ne l'ont pas été à la perfection, eh bien, elle verra à porter quant à l'avenir les correctifs nécessaires.

135 Pour ce qui est de la carte qui apparaît dans cette circulaire, la carte utilisée dans le dépliant est la même que celle qui apparaît dans les avis publics. C'est une carte qui est fournie non pas par l'Office mais par la Direction du greffe que l'Office doit utiliser car l'avis est signé par le greffier. La carte indique en rose la portion du projet qui est situé dans l'arrondissement historique du Vieux-Montréal et, en gris, les zones contiguës pour  
140 d'éventuelles fins de registre référendaire. Alors, ces précisions devraient éclairer l'interprétation des couleurs sur la carte et répondre aux préoccupations qui ont été exprimées. Alors, c'était le premier suivi.

145 Le second, c'est la demande relative au rapport préliminaire du Conseil du patrimoine. Alors, la commission va en faire la demande. C'est une des seules demandes qu'elle va prendre à son compte. La commission va en faire la demande au Conseil du patrimoine en vue de le rendre éventuellement disponible. Donc nous assurons le suivi.

150 Le troisième suivi concerne la demande relative au projet voisin, limitrophe, le projet Solano. Un citoyen avait demandé dépôt de la documentation relative au projet Solano. Alors, cette demande, la commission la dirige vers monsieur Sainte-Marie qui répond de quelle manière?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

155

On va vous transmettre l'ensemble des documents qui ont mené à la décision d'autoriser ce projet-là. Le projet, la décision remonte à 2001 et, à cette époque lointaine, la numérisation n'était pas encore pratique courante. Donc on est en train de numériser les documents qu'on va vous transmettre, de façon justement à ce qu'ils puissent être disponibles sur le site, à ce que vous puissiez les verser sur le site sans difficulté.

160

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, dans ma présentation des intervenants de ce soir, j'aurais dû mentionner deux intervenants très importants. D'une part, le mandataire de la Ville, qui est monsieur Sainte-Marie, ce soir. . .

165

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Bonsoir!

170

**LE PRÉSIDENT :**

. . . et puis, de l'autre côté, le mandataire du promoteur qui est monsieur Cameron Charlebois.

175

**M. CAMERON CHARLEBOIS :**

Bonsoir.

180

**LE PRÉSIDENT :**

La quatrième demande était relative au dossier soumis par le promoteur au ministère de la Culture. Bon, un citoyen voulait savoir où est-ce que c'en était, quelles étaient les démarches qui avaient été faites ou les démarches à faire pour obtenir les autorisations nécessaires de ce ministère et, ma foi, c'est une demande que je passe à monsieur Charlebois.

185

**M. CAMERON CHARLEBOIS :**

Monsieur le président, d'abord, il y avait deux demandes. Donc, je vais les expliquer les deux parce que je ne me souviens pas exactement laquelle intéressait

190

195 l'intervenant. D'abord, le permis de démolition de l'édifice que nous venons de compléter  
l'enlèvement au coin de Berri et Notre-Dame, nous avons obtenu un permis du ministère de  
la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec mais par le biais de  
certains processus ou procédures de combinaison avec l'arrondissement dans l'émission du  
permis de démolition demandé à l'arrondissement.

200 Deuxième dossier, ça serait l'approbation du projet comme telle. Il n'y en a pas de  
dossier ouvert encore au ministère sur ce sujet. Nous avons communiqué certaines  
informations au ministère volontairement, les mêmes informations déposées auprès de la  
Ville, mais le dossier n'est pas encore ouvert au ministère qui, je vous rappelle, doit se  
prononcer à la toute fin du processus, voulant dire non seulement après la consultation  
publique puis de deuxième motion ou avis du conseil municipal, mais aussi à la fin de  
205 l'élaboration architecturale du projet, auquel moment nous allons faire une demande définitive  
pour approbation de notre proposition. Alors, le ministère ne se prononce pas avant cette  
date-là.

**LE PRÉSIDENT :**

210 Très bien, merci. Cinquième question, c'était les interrogations d'un citoyen sur le  
processus référendaire et ça visait des choses comme l'ouverture du registre, le nombre de  
signatures requis, le droit de vote et autres questions. Alors, monsieur Sainte-Marie, vous  
avez un suivi à faire là-dessus?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Oui. Alors le registre – rappelez-moi vos questions?

**LE PRÉSIDENT :**

220 Ce sont les interrogations du citoyen sur le processus référendaire. La question était  
un peu restée en suspens et je pense qu'elle s'adressait à la Ville. Quelles sont les intentions  
de la Ville quant au dépôt ou au complément d'information à apporter sur le processus  
225 référendaire.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Les intentions de la Ville évidemment sont de respecter la loi.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

235 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Le processus, comme je le disais hier, comprend trois étapes. D'abord, la possibilité, à la suite d'un avis public, pour les citoyens intéressés dans les différentes zones visées que vous mentionniez tantôt – on peut peut-être montrer à l'écran les zones touchées – il y a donc la zone en rouge qui est la zone couverte par le projet qui se situe dans l'arrondissement historique, qui est donc sujette à cette approbation référendaire. Avis public donc indiquant que les citoyens souhaitant l'ouverture d'un registre sont invités à venir signer, à faire part de leur demande en envoyant leur signature.

240 –

245 Si suffisamment de signatures, selon le nombre d'électeurs dans chacune des zones, sont fournies, effectivement un registre est ouvert et, là encore, il y a des avis publics et une période bien affichés qui permet aux gens de venir signer le registre au bureau d'arrondissement. Et, encore là, zone par zone, si suffisamment de signatures dans le registre viennent signifier la demande des citoyens pour la tenue d'un référendum, eh bien, zone par zone, un référendum donc est prévu si le nombre suffisant de signatures est atteint.

250

Alors, s'il y a huit zones, disons huit zones qui sont couvertes, il est possible que le nombre de signatures soit atteint dans les huit zones, dans cinq, quatre, trois ou aucune, par la suite, le conseil municipal doit donc décider soit de tenir un référendum dans les zones où suffisamment de gens ont signifié leur intérêt ou bien de laisser tomber le projet.

260 Si vous voulez plus de détails, ça devient drôlement technique sur le nombre de personnes. Ça dépend du nombre d'électeurs dans une zone. Donc le nombre de signatures au registre qui sont requises, c'est que si, dans la zone, il y a vingt-cinq électeurs ou moins, il s'agit de 50 %. Donc 50 % des électeurs dans une zone qui comprend vingt-cinq personnes ou moins, vingt-cinq électeurs ou moins, entendons-nous bien, donc ça prend la moitié. Entre vingt-cinq et quatre mille neuf cents, c'est 10 % plus 10, 5. Bon, entre quatre mille neuf cents et vingt mille personnes, je ne pense pas que ça s'applique dans ce cas-ci, c'est cinq cents personnes.

**LE PRÉSIDENT :**

270 Très bien. Écoutez, le plus simple probablement, c'est si vous avez de l'information à transmettre à la commission là-dessus éventuellement, la commission la déposerait sur le site Internet. Je laisse ça à votre discrétion.

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

275

On va faire ça. C'est-à-dire que l'information nous sera transmise par le greffe, parce qu'il s'agit, comme vous le comprenez bien, d'éléments juridiques bien pointus. Et la responsabilité évidemment de toute l'opération de l'approbation référendaire venait du greffe. Donc, on va leur demander effectivement de nous fournir l'information, qu'on vous transmettra. Mais tout ça est évidemment dans la loi.

280

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, mais je pense que c'était une question légitime de la part du citoyen. . .

285

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Absolument.

290

**LE PRÉSIDENT :**

. . . d'avoir une idée du nombre de signatures requis. Même si le chiffre n'est pas exact, plutôt que d'en faire un mystère, je pense qu'en toute simplicité, on devrait donner un ordre de grandeur au moins pour éclairer les citoyens.

295

Le sixième suivi, c'était en relation avec une question qui a été posée par monsieur Michel Barcelo sur la question du 8 %. Je pense que, monsieur Sainte-Marie, vous aviez un complément d'information à donner là-dessus.

300

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Effectivement, je vous remercie. J'ai un complément d'information en fait qui est un correctif. Monsieur Barcelo posait la question hier si le projet évoluait dans l'avenir et on voulait modifier le Plan d'urbanisme à nouveau, est-ce qu'il faudrait revenir devant l'Office? Pour la modification du Plan d'urbanisme, ça dépend des éléments qui sont concernés.

305

Par contre, pour le règlement qui autorise véritablement le projet, le règlement adopté en vertu de l'article 89 de la Charte, toute modification effectivement requiert une consultation à nouveau par l'Office de consultation publique. C'est-à-dire que ce projet, ce règlement en vertu de l'article 89, une fois adopté, a préséance sur tout règlement de zonage. Et nécessairement pour le modifier, il faut suivre la procédure qu'on suit

310

présentement, donc revenir, enfin tenir une nouvelle consultation menée par l'Office de consultation publique. C'est un point extrêmement important.

315

**LE PRÉSIDENT :**

Et le septième et dernier suivi, ça serait la demande d'un citoyen relative à l'appel d'offres public lorsque, la première fois, les terrains d'implantation du projet ont été offerts en vente. Alors, Monsieur Sainte-Marie?

320

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

On a demandé des documents. On va vous les transmettre dès qu'on les aura.

325

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Alors, voilà, ça couvre les affaires qui découlaient de la séance d'hier soir et nous allons donc passer, sans plus tarder, aux questions que notre commission a préparées à l'intention des intervenants. Il y en a dix. Il y en a certaines qui ont probablement déjà été couvertes par des informations, soit la présentation générale ou des réponses à des questions qui ont été posées hier soir, mais encore là, il y a des gens qui sont ici pour la première fois et qui, de façon succincte, sont sûrement intéressés par les réponses que les intervenants ont à donner.

330

335

Alors, la technologie devrait nous permettre de projeter les questions les unes après les autres. On y va avec la première. Alors, une première version du projet a été présentée au Conseil du patrimoine de Montréal au Comité ad hoc d'urbanisme et d'architecture de Montréal et au Comité consultatif d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie. Ces instances ont émis des commentaires visant à bonifier la qualité du projet et son insertion dans le milieu urbain. Certains de ces commentaires ont été pris en considération; d'autres non. Quelles sont les raisons qui ont guidé ces choix?

340

Alors, Monsieur Charlebois.

345

**M. CAMERON CHARLEBOIS :**

Merci beaucoup. Donc, dans un premier temps, je vous montre la première proposition qui a suscité des commentaires dans un premier temps et je vais passer rapidement à travers les principaux commentaires des membres.

350

355 D'abord, il y avait une question concernant le dégagement du château, qu'il y avait trop de construction en arrière du château, puis est-ce que c'était possible de regarder la possibilité de dégager davantage le château? L'hôtel-gare, excusez-moi.

Là, le volume prévu sur la rue Saint-Antoine ici, qui était à 44 mètres, aura été trouvé trop élevé, portant ombre et masse sur l'édifice du château-gare. Donc problème de ça.

360 Troisième point, l'entrée du stationnement sur la rue Saint-Antoine vis-à-vis le parc. Le souci là n'était pas un souci de circulation, c'était un souci de design urbain. Questionnement sur la présence d'une entrée de stationnement sur un parc et que ça posait question.

365 Là, il y avait aussi des questions sur les volumes et la forme des volumes ainsi que le dégagement du mur de la gare Berri, du débarcadère.

370 Nous avons, en écoutant ces questions-là, il y avait plusieurs autres commentaires mais ceux que nous avons tenu en ligne de compte – un autre était la conservation de tout le volume de la gare le long de Berri, pourquoi nous ne le gardions pas ici, la démolition de la chaufferie, l'entrée sur Saint-Antoine comme j'avais dit, la répartition d'hierarchie commerciale à l'intérieur des espaces commerciaux et le nombre de places de stationnement. Alors, je pense que ça fait un peu le tour de ce que nous avons entendu selon les commentaires de ces instances.

375 Là, nous avons tenu compte dans la modification du projet que vous voyez maintenant à l'écran, la deuxième version, la version déposée au mois d'août pour le vote au conseil d'arrondissement où nous avons tenu compte de certains faits. D'abord, nous avons fortement dégagé le château en introduisant un espace accessible au public, à aire ouverte, en arrière, de créer une cour en arrière de l'hôtel, futur hôtel, de sorte que ça dégage le château et que ça allège les constructions autour du château.

385 Nous avons réduit le volume le long de Saint-Antoine, de sorte à rendre ça plus conforme et également nous avons reculé l'alignement, de sorte que le château prédomine maintenant son environnement sur Saint-Antoine et sur le parc Viger.

390 Nous avons baissé les hauteurs à plusieurs endroits. Oui, nous avons introduit également une surhauteur pour compenser pour la densité perdue et pour ajouter un intérêt aux formes du projet. Alors, suite à ces commentaires-là sur la masse des volumes et la forme des volumes, nous avons baissé à plusieurs endroits, nous avons

davantage articulé des formes et nous avons introduit l'élément de surhauteur qui pourrait, comme j'ai souligné hier soir et sujet à l'étude, pour son emplacement précis sur le site.

395 En termes de nombre de stationnements maintenant, des autres questions sur lesquelles nous n'avons pas nécessairement donné suite intégralement. La conservation du plein volume de la gare le long de la rue Berri, nous avons, en consultation avec nos conseillers en protection du patrimoine et conservation de morphologie urbaine, la partie de la gare qui a été considérée la plus importante était non seulement la façade mais l'alignement. Donc le jeu d'alignement entre l'aile ouest de l'hôtel-gare et le mur de la gare 400 Berri et le débarcadère en avant, nous avons remis tout ça en place intégralement, à l'exception de cette construction vitrée, comme j'ai souligné hier soir.

405 Le volume en arrière qui est aujourd'hui une structure de béton sans intérêt, même entré à l'intérieur, c'est impossible de percevoir que ça a été déjà une gare, c'est maintenant un édifice à bureaux, garder ça aurait compromis l'aménagement de plusieurs niveaux du projet et rendre très difficile l'aménagement des espaces non seulement hôteliers mais des espaces commerciaux que nous voulons qui longent les espaces extérieurs que nous introduisons dans le projet. Alors, nous trouvons nécessaire d'enlever ce volume-là à la fois parce que ça n'a aucun intérêt historique et aussi parce 410 que ça compromet l'aménagement du projet.

415 La chaufferie également, c'est un édifice qui a une certaine qualité, on l'avoue, mais la chaufferie est vouée à disparaître dans sa fonction parce que c'est un équipement désuet et ce n'est plus selon les normes d'une centrale thermique de nos jours. Alors, ça ne pourrait pas servir pour le fonctionnement du complexe futur et son emplacement gêne énormément le développement des différents niveaux du projet. Notamment, c'est exactement à l'emplacement le long de la rue Notre-Dame qu'on voit ici pour les constructions résidentielles et la construction en souterrain du garage.

420 Alors, vu le manque d'intérêt dans l'architecture, le fait que la chaufferie ne peut plus servir ainsi que le fait que ça compromet le design, l'aménagement du projet, nous avons choisi bon de l'éliminer du projet.

425 Hier soir, j'ai parlé beaucoup, puis on peut en répondre encore ce soir sur le nombre de places de stationnement, pourquoi 1 600. Nous avons articulé, nous avons ventilé ce chiffre-là dans les interventions que j'ai faites hier soir. Alors là, nous avons bien écouté les commentaires et les inquiétudes des différentes instances, notamment parlant du rapport avec le Plan de transport et tout, et nous trouvons assez justifié le maintien de 1 600 places, vu la segmentation de la clientèle dans le projet et le grand

430 danger d'un débordement du projet si on ne fournit pas assez de stationnement pour la clientèle qui circule dans cette zone.

Et aussi le dernier point, je pense, si je me souviens bien, c'est l'entrée du garage. Il y avait une proposition de la part du CAU à l'effet qu'on devrait mettre l'entrée  
435 du garage sur la rue Saint-Hubert au lieu que sur la rue Saint-Antoine. Nous avons étudié cette possibilité. Plusieurs raisons militent contre ça.

Tout d'abord, l'inquiétude de la commission n'était pas une inquiétude de circulation, c'était une inquiétude de design urbain, puis nous trouvons que la question  
440 de design peut être bien répondue dans le développement architectural du projet. Ce n'est pas rare dans le monde. On peut penser tout de suite à Union Square à San Francisco où il y a une grande entrée de garage sur une rue commerciale en plein centre-ville. Donc ce n'est pas rare dans le monde qu'il y a des entrées de garage sur des parcs ou sur des rues commerçantes. Donc, nous trouvons que ça ne porte pas préjudice au bon  
445 aménagement et à la qualité du square Viger si l'entrée est bien aménagée.

Deuxièmement, introduire une entrée comme ça sur la rue Saint-Hubert change radicalement l'orientation et l'emplacement des rampes de descente dans le garage, rend très difficile le fonctionnement du garage et aussi gruge beaucoup dans les devantures qui  
450 doivent prendre place sur la rue Saint-Hubert, une rue que nous voulions, que nous voulons toujours une rue conviviale pour des voisins et pour les commerces locaux.

Donc, ces deux raisons-là militent contre un déplacement de l'entrée de garage de la rue Saint-Antoine vers la rue Saint-Hubert et, en plus, ça pourrait empirer davantage le  
455 fonctionnement du complexe sans améliorer le trafic sur la rue Saint-Antoine. Parce que ça va de toute façon sortir par la rue Saint-Hubert sur Saint-Antoine en tous les cas.

Et, dernièrement, monsieur Cardinal me rappelle un autre ajustement que nous avons fait pour alléger le projet et son environnement, c'est que nous avons baissé le  
460 volume du projet de 100 000 pieds carrés, voulant dire un 10 % de superficie par rapport à la première proposition pour améliorer les rapports dans différentes fonctions et son intégration dans le paysage urbain.

Alors, en bref, c'est ça la logique ou la réflexion que nous avons faite suite à ces  
465 commentaires et comment nous les avons intégrées dans le projet.

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que la Ville a quelque chose à ajouter?  
470

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

On n'a rien à ajouter.

475 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va?

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

480

J'aurais une question. Ma première question concerne l'entrée principale de la gare Viger. Hier, je pense que l'arrondissement a fait mention du fait que l'entrée principale était conservée sur la rue Viger. Cependant, on peut lire dans les documents qu'il y a une boucle de circulation à partir de la rue Saint-Hubert qui donne accès dans la cour de la gare. Alors quelle est la position du promoteur et de la Ville vis-à-vis finalement cette question-là d'entrée principale.

485

**M. CAMERON CHARLEBOIS :**

490

D'accord. Merci pour la question. Il y a plusieurs éléments de réponse, puis je passerai par la suite à monsieur Cardinal.

495

Dans un premier temps, il y a plusieurs entrées au projet, plusieurs entrées principales, on peut même dire. Alors, à partir de la rue Notre-Dame, à partir de la rue Saint-Antoine à l'intérieur de l'hôtel, sur la rue Saint-Hubert, différents endroits autour du site, il y a plusieurs entrées qu'on peut dire principales, parce que c'est un projet multifonctionnel, extrêmement pénétrable du milieu.

500

L'entrée sur Saint-Antoine, ça devient certainement l'adresse du projet. C'est l'entrée principale de l'édifice château, ça va être remis en état comme l'entrée cérémoniale du site mais en même temps, vu un dégagement, une dénivellation assez importante de deux mètres à peu près, un escalier et tout, ça ne peut pas être la seule entrée ni l'entrée la plus fréquentée du projet. Il y a juste un manque de capacité d'accueil pour cette entrée-là.

505

Mais vu que l'hôtel-château va devenir un hôtel de très bonne gamme, on cherche cinq étoiles, cette entrée-là va être l'entrée cérémoniale pour des grands événements et ça va être ouvert en tout temps pour l'accès au projet, mais il y aura d'autres accès également.

510

Aurèle, aurais-tu un complément ?

**M. AURÈLE CARDINAL :**

515 Oui, je pense comme l'a dit Cameron, c'est sûr que pour un hôtel cinq étoiles avec ce qui s'est dit sur la circulation sur la rue Viger, c'est quand même difficile de penser que les voitures qui débarquent des gens, puis qu'il y a un va-et-vient à l'hôtel, ce soit le seul accès. Par contre, dans les plans, c'est le noyau principal de toutes les fonctions publiques de l'hôtel. Le restaurant est en bordure, le lobby est en bordure de là. Donc toutes ces fonctions-là sont en contact avec cette entrée-là qui va demeurer accessible.

520 Si quelqu'un veut arrêter là, je pense que ça ne sera pas uniquement cérémonial. Le cérémonial sera là sûrement mais, en plus, ça va être une entrée qui va être ouverte. Donc quelqu'un qui veut débarquer là en taxi puis rentrer dans l'hôtel va pouvoir le faire de tout temps.

525 Par contre, je pense que ça prend une deuxième entrée qui est plus facile lorsqu'on a des valises, puis des choses pour descendre, qui elle se ferait par un débarcadère via la rue Saint-Hubert et c'est dans ce sens-là qu'on l'a mis. Tout le fonctionnement des espaces publics de l'hôtel est contigu avec cette entrée-là qui va demeurer en opération.

530 C'est un peu – je ferais un parallèle qui est boiteux là – comme le Reine Elizabeth qui a deux entrées, il y a une entrée sur René-Lévesque et il y a une entrée sur la petite rue, et puis dépendant de vos activités, vous pouvez entrer par une ou par l'autre, et les deux sont très utilisées d'ailleurs.

535 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

C'est comme la plupart des édifices publics à Montréal. On passe par l'entrée secondaire.

540 Une deuxième question. J'aimerais revenir sur la question de la gare Berri, parce qu'il y a eu un commentaire quand même assez important de la part du Conseil du patrimoine à l'effet que le projet devait être bien ancré à l'histoire du site. Je pense que personne peut nier que l'histoire du site appartient principalement à la présence des trois gares : Dalhousie, Viger et Berri.

545 J'aimerais savoir, je comprends, il y a eu aussi une évaluation de la qualité architecturale de Berri. On a dit que la façade du troisième étage était sans valeur. J'aimerais vous entendre en ce qui concerne ce que vous avez dit tantôt, le volume, l'intégrité du volume et la façade arrière. Parce que je pense aussi qu'il y a une distinction à faire entre  
550 valeur patrimoniale et valeur architecturale.

**M. CAMERON CHARLEBOIS :**

J'inviterais Montréal et peut-être Mario Brodeur à intervenir sur cette question.

555

**M. MARIO BRODEUR :**

On a analysé, on établit la valeur selon trois grands champs : la valeur documentaire, la valeur architecturale et puis la valeur environnementale. Pour ce qui est de la gare Berri, au niveau documentaire, c'est une valeur qu'on établit à moyenne, parce que les vestiges – c'est ce qu'on a écrit – les vestiges de la gare ont une valeur documentaire significative au niveau local comme rappel de la fonction à cet endroit, et moindre au niveau régional si ce n'est comme élément de la ligne du CP à l'est du Canada pendant quatre décennies.

560

565

Bon, l'autre valeur, architecturale, on considère que c'est une valeur faible compte tenu de son manque de sensibilité à l'égard de l'édifice le château, l'édifice la gare-hôtel. C'est une architecture qui ne s'harmonise pas vraiment avec le premier immeuble, compte tenu de son caractère quelconque pour une gare métropolitaine en comparaison aux gares construites à la même époque au Canada, donc l'agrandissement de la gare Windsor qu'on peut prendre comme exemple, compte tenu aussi de la comparaison avec d'autres réalisations de l'architecte Painter qui sont beaucoup plus intéressantes ailleurs au Canada – Painter était l'architecte attitré disons du CP – et compte tenu aussi de son authenticité, aujourd'hui réduite à la partie de la façade Berri.

570

575

Il faut se rendre compte que lorsqu'on a démolé les quais, on a aussi démolé complètement la façade arrière et on a haussé évidemment d'un étage. Donc ça a été l'occasion de tout refaire l'enveloppe, sauf les deux niveaux de la façade qui donnent sur le débarcadère avant.

580

Valeur contextuelle. On considère qu'elle est significative. L'implantation du bâtiment témoigne du nouveau tracé des quais à cette date, en 1913, et en façade des nouveaux besoins d'espace de débarcadère d'une gare. Placé en contrebas de Berri, il amplifie l'isolement du site par rapport au quartier urbain à l'ouest.

585

C'est sur cette base qu'on a établi que les valeurs les plus importantes, les parties les plus importantes étaient finalement les deux étages de la façade principale ainsi que le dégagement entre Berri et la façade.

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

590

Merci.

**LE PRÉSIDENT:**

595            Alors, nous passons à la deuxième question. Le projet présenté à la commission est  
accompagné d'études bien documentées de patrimoine, d'archéologie, de végétation,  
d'ensoleillement, de circulation, d'impact commercial et d'environnement éolien. Quels sont  
les liens les plus significatifs entre les conclusions de ces études et le concept  
d'aménagement proposé au point de vue de la programmation, de l'organisation spatiale, de  
600 la densité ainsi que de la volumétrie du projet et de ses impacts sur le milieu d'insertion.

Monsieur Cameron.

**M. CAMERON CHARLEBOIS :**

605            J'inviterais également monsieur Cardinal à participer dans cette partie-là, si je  
manque des bouts.

610            Dans un premier temps, le patrimoine, je pense que j'ai expliqué déjà les  
modifications que nous avons apportées au projet suite au premier dépôt pour mieux tenir  
compte du patrimoine, mais avant que j'entre dans ces réponses-là, peut-être un  
commentaire un peu plus général.

615            Les études que nous avons effectuées s'effectuaient en même temps que nous  
élaborions le projet ou la proposition comme telle qui continue à évoluer selon les études pour  
mitiger les impacts qu'on peut identifier en cours de route. Alors, ce n'était pas un processus  
linéaire de cause à effet où on fait une étude et on réplique dans le projet. C'était beaucoup  
plus itératif en allant... d'ailleurs, il y avait deux versions : une version principale de l'étude  
éolienne, puis une version supplémentaire pour vérifier certains autres faits ainsi que pour le  
620 patrimoine. Alors je vais donner des réponses très sommaires. S'il y a des questions  
supplémentaires, je les répondrai ou mes collègues vont les répondre.

625            Dans un premier temps, le patrimoine. J'ai déjà parlé pas mal de comment nous  
avons dégagé l'hôtel-gare, nous avons fait tous les efforts pour le mettre en valeur et le  
laisser prédominer son environnement. Les éléments de réponse sur la gare Berri qui ne  
répondent pas intégralement au commentaire de la commission mais que nous pensons avoir  
tenu compte de cette valeur patrimoniale, tel qu'expliqué par monsieur Brodeur.

630            L'archéologie. Des études préliminaires – puis si vous voulez d'autres informations,  
on pourrait le demander – mais les études préliminaires, il n'y a pas de valeur archéologique  
sur le site. Il y a certains endroits qui ont été déjà relevés. Il y a eu des sondages et des  
informations recueillis. Il y a d'autres investigations archéologiques à faire devant l'édifice  
810, Saint-Antoine juste ici qui commencent cette semaine, des excavations pour vérifier  
l'état des vestiges qui peuvent avoir lieu là.

635

Alors, nous avons tenu compte de la présence ou non de ces vestiges, encore par des sondages et des fouilles dans le stationnement en arrière du château, puis il n'y avait pas de résultat significatif de ces investigations-là. Donc le projet n'en tient pas compte particulièrement parce qu'il n'y avait pas quelque chose de substantiel à regarder.

640

La végétation. Il y a un certain nombre d'arbres, 50 arbres viables sur 78 qui sont repérés. Nous allons déplacer ces arbres-là au printemps prochain. Nous allons les transplanter dans des endroits à déterminer, que nous allons déterminer de concert avec la Ville et le voisinage. Nous allons essayer de les transplanter le plus proche au projet possible, mais nous avons fait le relevé, et tout ce qui est viable pour la transplantation, nous allons faire cette transplantation-là en les offrant aux sites qui nous entourent ou pas trop loin.

645

650

L'ensoleillement. J'ai fait hier soir le passage des ombres du soleil. Je pense que le projet en aménagement, en situant les hauteurs plus à l'intérieur du site, en dégagant la rue Notre-Dame et surtout en présentant le projet vers l'ouest pour l'ensoleillement des espaces intérieurs qui seront à aire ouverte, nous avons tenu compte très bien de l'ensoleillement et je pense que les études d'ensoleillement présentées dans les dossiers démontrent que l'impact sur le voisinage est très bien contrôlé en situant les parties les plus hautes à l'intérieur du projet et pas sur les abords.

655

660

La circulation. Je pense que nous avons parlé beaucoup de ça. Le geste principal en ce sens, c'était d'internaliser toute la circulation de sorte à ne pas avoir un impact sur le voisinage. Ce qui veut dire les entrées de stationnement sur du Glacis qui ne peuvent pas connecter avec la rue Saint-Christophe, les entrées et sorties de camionnage par la rue Saint-Hubert/du Glacis et ne pas sortir par la rue Berri, l'entrée de garage sur Saint-Antoine et sortie sur Saint-Antoine, ainsi que toutes les autres entrées et sorties véhiculaires du projet internalisées au projet.

665

Donc, nous avons fait ça expressément pour ne pas avoir un impact sur le voisinage, tout en mesurant les impacts sur la circulation artérielle et dans le reste du réseau qui nous entoure et desservant certains éléments de réponse pour améliorer la situation lorsque le projet sera construit.

670

675

L'impact commercial. L'étude avait deux volets. L'un était de voir l'opportunité commerciale et l'autre était l'impact commercial. En somme, le résultat de cette étude était que l'introduction de services commerciaux locaux et régionaux dans ce site-là était pour améliorer la base de clientèle pour des magasins du Vieux-Montréal, ne rentre pas en compétition avec cette base commerciale du Vieux-Montréal et apporte un net positif à l'environnement commercial de la zone, ce qui est reflété par des demandes qui nous sont faites par les voisins eux-mêmes qui cherchent des services alimentaires, pharmacie,

bancaire, ainsi de suite pour le voisinage résidentiel.

680 Alors, l'étude commerciale a trouvé que c'était tout à fait indiqué à introduire ces espaces commerciaux là. Avec la segmentation que nous avons envisagée, segmentation avec une grande partie dédiée à l'alimentaire et les services locaux, une autre partie pour le service touristique amené par l'hôtel et une autre partie pour la restauration.

685 L'environnement éolien. Également la même chose pour l'ensoleillement, le positionnement des tours ou des volumes plus importants a été placé de sorte à ne pas produire des effets de vent sur le voisinage et même dans nos propres espaces ouverts. Là où il y a des effets, l'étude nous indique que ça peut être très bien contrôlé par des aménagements architecturaux au niveau du piéton, des marquises, des corniches, différentes fonctions au niveau du piéton, de sorte que les effets des vents ne devraient pas déranger le niveau piéton, qui est l'objet de l'étude d'ailleurs demandée par la Ville.

690 Alors je pense que c'est ça, ça couvre les points qui ont été soulevés ici. Si vous avez d'autres questions ou s'il y a des compléments d'information qui devraient être offerts, je les...

**LE PRÉSIDENT :**

695 Du côté de la Ville, quelque chose à ajouter ?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

700 Je n'ai rien à rajouter. Je vous remercie.

**LE PRÉSIDENT :**

705 Ça va ?

**Mme NICOLE VALOIS, commissaire :**

710 L'étude sur la végétation porte sur l'aspect monétaire des végétaux et, si mon souvenir est bon, ça représente quelques dizaines de milliers de dollars. Est-ce qu'on peut présumer que ce montant-là serait au minimum réinvesti dans l'achat de végétaux pour le projet ?

**M. CAMERON CHARLEBOIS :**

715 Au strict minimum. Oui, oui, oui, certainement. Certainement. Je vous le dis, oui.

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

720 Je m'adresse toujours à monsieur Charlebois. Ça concerne la programmation. Hier, vous nous avez présenté le programme du projet. On a examiné attentivement l'étude d'impact commercial, qui est très bien faite d'ailleurs. Cependant, cette étude-là ne conclut pas sur, je dirais, la capacité d'absorption du marché en termes de mètres carrés, en termes de superficie. Mais vous avez un programme qui annonce quand même 24 700 mètres carrés de commerces.

725 Pour l'habitation, y a-t-il eu des études de faites en ce qui concerne toujours la capacité d'absorption du marché en ce qui a trait à différentes typologies, à différents modes d'habitation. Ou si votre programmation s'appuie uniquement sur le potentiel que représente le site et la densité qui y est permise.

730 **M. CAMERON CHARLEBOIS :**

735 D'accord. Dans un premier temps, c'est inférieur à la densité permise. Mais la densité que nous envisageons figure dans ça. Mais dans un premier temps, nous avons fait faire une étude d'opportunité commerciale qui nous indique que, dans les années 2011 où nous allons livrer ce projet, il y aura une demande commerciale de cette nature-là et que ça s'intègre bien dans le tissu commercial de la Ville de Montréal par rapport aux rues comme Laurier ou le centre-ville, la rue Sainte-Catherine, ainsi de suite.

740 Alors, en d'autres termes, il y a une demande commerciale de tous les segments que j'ai cités tantôt, qui nous satisfait. Un équipement commercial de 260 000 pieds carrés n'est pas énorme comparé à des grands centres d'achats de la banlieue, mais c'est quand même une offre importante. Alors, nous avons vérifié, puis oui, la demande est anticipée que ça sera adéquat pour justifier la construction de ces espaces.

745 Pour le résidentiel, nous avons fait une étude sommaire sur la demande qu'on peut anticiper pour l'an 2011, 2010, 2011 au moment de la livraison du projet et, là aussi, nous avons confiance que dans le nombre d'unités que nous envisageons, que la demande va être adéquate. C'est sûr qu'on parle beaucoup aujourd'hui qu'il y a un surplus sur le marché  
750 mais je vous rappelle, c'est aujourd'hui, c'est en 2007. La livraison du projet en 2010-2011, le marché devrait avoir une demande.

755 Bien évidemment, c'est des informations compétitives que nous possédons qui nous motivent mais, dans un certain sens, nous avons confiance que la demande sera au rendez-vous quand nous allons livrer ces produits-là.

**LE PRÉSIDENT :**

Question 3. Comment le projet s'inscrit-il dans les grandes orientations

760 d'aménagement du Plan d'urbanisme de Montréal, notamment dans le contexte de  
l'arrondissement Ville-Marie ? Alors, pour faire changement, on pourrait peut-être demander  
à la Ville de nous en parler ?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

765 Avec plaisir. Le Plan d'urbanisme compte sept grandes orientations qui se conjuguent  
au total en dix-neuf objectifs. C'est-à-dire qu'il y a entre deux et quatre objectifs pour chacune  
des orientations.

770 La première orientation, c'est d'assurer à Montréal des milieux de vie de qualité,  
diversifiés et complets. En particulier, il y a deux objectifs : d'améliorer la qualité des milieux  
de vie existants. C'est clair que le projet qui est proposé va dans ce sens-là d'une part,  
évidemment, en comblant un grand terrain vacant qui présentement n'étant pas occupé,  
attire des activités indésirables. Et, bien sûr, le projet va non seulement combler ce terrain-  
775 là, mais va fournir également des services commerciaux en particulier, également va fournir  
des lieux qui vont être ouverts au public, aux voisins.

Le deuxième objectif lié à cette orientation des milieux de vie de qualité, c'est  
d'augmenter à Montréal le nombre de logements. Évidemment, le projet va dans ce sens-là  
780 aussi. C'est un trou dans la trame urbaine du Vieux-Montréal, c'est un maillon manquant de  
la chaîne entre le Faubourg Québec et le Vieux-Montréal qui vient être comblé.

La deuxième orientation porte sur les réseaux de transport structurants, efficaces et  
bien intégrés. Évidemment, le projet comme tel n'est pas un réseau de transport mais il se  
785 greffe tout à fait au Vieux-Montréal. Il est proche d'un métro. Il est desservi par des grandes  
voies de circulation, y compris l'Autoroute Ville-Marie comme on le mentionnait hier. Il est  
desservi par des pistes cyclables. Il y a un projet de tramway, comme vous le savez, qui a  
été pas annoncé encore mais qui est à l'étude pour la rue Berri, donc carrément à côté du  
projet. Donc, le projet s'inscrit tout à fait dans l'idée de consolider les secteurs qui sont bien  
790 desservis en réseau de transport.

La troisième orientation du Plan d'urbanisme porte sur l'importance pour Montréal  
d'avoir un centre prestigieux, convivial et habité. Je pense qu'il n'y a pas lieu de trop  
développer là-dessus, sauf que, en plus de l'habitation, parce que c'est tellement évident,  
795 en plus de l'habitation donc, il y a des emplois qui vont être offerts dans le complexe, qui  
viendra aussi confirmer la vocation touristique du Vieux-Montréal en offrant évidemment un  
hôtel, des résidences associées à l'hôtel et des équipements connexes.

La quatrième orientation porte sur des secteurs en emploi dynamiques, accessibles  
800 et diversifiés. On est donc dans le Vieux-Montréal, on l'a mentionné, il y a des emplois  
intéressants qui vont être offerts.

805 La cinquième orientation porte sur un paysage urbain et une architecture de qualité. En particulier, on préconise dans le Plan d'urbanisme de favoriser une architecture de qualité pour consolider le cadre bâti en harmonie avec le caractère de chaque lieu et de valoriser les lieux publics par un aménagement cohérent de la rue et des autres lieux publics.

810 La mise en valeur de la gare Viger vient, bien sûr, bonifier énormément l'encadrement du square Viger qui en a bien besoin, d'une part, mais d'autre part, sur chacune des façades, on vient valoriser la rue, valoriser les lieux publics, donc la rue Berri, la rue Notre-Dame et, bien sûr, la rue Saint-Hubert vont s'en trouver grandement améliorées.

815 La sixième orientation porte sur l'importance de mettre en valeur, de protéger d'abord et de mettre en valeur le patrimoine bâti archéologique et naturel. Ici, on a un élément bâti d'une très grande valeur patrimoniale. Le patrimoine archéologique évidemment est moindre parce qu'il y avait autrefois un coteau. Je ne me souviens plus si ça a été tellement mentionné.

820 Il reste effectivement des espaces, comme monsieur Charlebois le mentionnait, où il y a peut-être des vestiges archéologiques, mais la topographie originale du site était très différente et, en fait, le sol, le niveau du sol se trouvait à la hauteur du viaduc Notre-Dame actuel. Alors, tout ça a été enlevé quand la cour de triage a été établie à la fin du XIXe siècle et évidemment donc les vestiges des fortifications, etc., tous les vestiges qui remontent avant 1900 ou à peu près sont disparus.

825 Le patrimoine naturel évidemment, ce n'est pas applicable.

830 La septième orientation, c'est un environnement sain. Le promoteur nous expliquait hier qu'il tente de faire un projet qui sera dans l'esprit LEED et qui ira dans le sens d'un environnement plus sain, plus porteur, plus durable. Donc, à notre avis, le projet s'inscrit tout à fait dans les orientations et les objectifs du Plan d'urbanisme.

**LE PRÉSIDENT :**

835 Monsieur Charlebois, vous avez quelque chose à ajouter ?

**M. CAMERON CHARLEBOIS :**

840 Non, c'est bien adéquat. Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

Ça va ? Question additionnelle ?

845 **Mme NICOLE VALOIS, commissaire :**

J'ai une question. L'orientation 5 du Plan d'urbanisme qui porte sur le paysage urbain puis l'architecture de qualité, dans cette section-là, on retrouve l'identification des grandes perspectives de Montréal qui portent sur des éléments symboliques et d'identité de Montréal.  
850 Puis, dans ce chapitre-là, on parle de prendre en considération ces grandes perspectives dans le développement de Montréal.

Je voulais savoir si vous avez vérifié, si vous vous êtes assurés, en fait, que le projet ne rentre pas en contradiction avec l'identification de ces grandes perspectives-là,  
855 notamment celles à partir de la tour de l'horloge qui donne une perspective sur le mont Royal.

**M. CAMERON CHARLEBOIS :**

D'accord. Je vous invite à regarder l'écran côté Ville qu'on indique des perspectives.  
860 Nous avons soumis des simulations du projet dans ces prises de photos-là. Alors, j'inviterais monsieur Cardinal ou j'inviterais monsieur Sainte-Marie à commenter votre question.

**M. AURÈLE CARDINAL :**

Je pense qu'on voit sur les deux perspectives que les bâtiments un peu plus élevés du projet sont plutôt à l'est du cône de vision vers toute la montagne et passablement à l'est, et ne cachent rien quand on les compare par rapport à la vue actuelle d'éléments importants de Montréal, entre autres la tour de l'horloge comme mentionnée complètement en avant. C'est sûr, ce sont des points de vue qui nous avaient été donnés par la Ville.  
865

Le point de vue à partir du mont Royal est également un peu semblable, dans la mesure où le bâtiment est un petit bâtiment qui devient près de la rivière et qui est à la hauteur, à ce moment-là, de l'entrepôt frigorifique, et ne vient pas créer un élément hauteur. Et d'ailleurs, quand on le compare avec ce qui est prévu, qui est en pointillé et ce qui est déjà accepté dans le projet Solano, on voit qu'on rentre à l'intérieur de la même catégorie d'immeuble à l'extérieur des cônes de vision qui sont préservés par la Ville.  
870  
875

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Si vous permettez, Monsieur le président, sur l'image ce n'est peut-être pas très clair, même d'ici je vois assez mal. On pourra vous verser les images évidemment mais  
880

pour le bénéfice de la commission, le bâtiment prévu apparaît en vert. Je ne sais pas si vous voyez juste au-dessus du point rouge. Ça paraît en vert. Donc, on voit l'impact très limité de la construction prévue sur la vue depuis le mont Royal.

885

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

Pour en revenir toujours à la question du paysage, est-ce que vous avez considéré aussi les approches par rapport aux hauteurs, les approches des automobilistes, les approches des piétons à partir de, je dirais, la rue Viger, de l'est de la rue Viger, de l'ouest du square Viger, de l'ouest de la rue Saint-Antoine, du Vieux-Port, parce qu'il va y avoir une continuité entre le Vieux-Montréal et votre projet. Alors, quelle perception on va en avoir du Vieux-Port ? Quel sera l'impact des hauteurs ? Quel sera l'impact de la localisation de ces hauteurs-là aussi ?

895

**M. AURÈLE CARDINAL :**

Je pense que, au niveau de ce que vous dites au niveau de l'approche entre autres sur Viger ou disons de l'approche principale de la ville comme étant Saint-Antoine et Viger, en faisant la deuxième version du projet et en diminuant le bâtiment qui était originalement à 40 ou 44 mètres à 23 mètres, qui le met plus bas que la gare Viger, et en ayant augmenté le recul aussi par rapport à l'emprise de la rue, ça ramène toute la visibilité à la gare-hôtel qui est le bâtiment dominant, aussi bien venant de l'est à partir de Viger, parce qu'on dégage plus en reculant et qu'on est plus bas, et la même chose venant de l'ouest à partir de Saint-Antoine.

900

905

À partir de Berri, ça a été mentionné un peu hier, les bâtiments qui sont là sont à peu près dans les gabarits du bâtiment actuel de la gare Viger et, en ayant enlevé l'étage qui n'est pas un choix, je dirais, en termes qu'on aime ou qu'on n'aime pas l'architecture du troisième étage, c'est un étage qui a été additionné, qui n'est pas de la même nature – pas nécessairement de la même qualité, mais qui n'est même pas de la même nature que les étages inférieurs – et dans ce sens-là, là aussi le paysage global est conservé à peu près dans ce qu'il est.

910

Et le bâtiment au coin de Notre-Dame et Berri, qui est sur les maquettes, Cameron l'a dit, c'est un bâtiment qui va être abaissé à peu près dans des gabarits semblables au bâtiment de la chancellerie du côté opposé de la rue Berri. Ça a été convenu avec les voisins de faire ce changement-là, qui n'a pas été intégré, mais c'est quelque chose qui sera dans la version finale.

915

920

Et, finalement, à partir du Vieux-Port, bien c'est que lorsqu'on prend la rue Berri, on a aussi ces bâtiments-là qui sont relativement bas et le bâtiment de 60 mètres est évidemment plus haut, est en recul, il est plus loin, il a été éloigné de la rue Notre-Dame

pour garder ces cônes de vision là.

925

Également, quand on part du Vieux-Montréal, quand on a essayé de faire des photos montage de la vision des éléments importants, par exemple à partir de l'Hôtel de ville, la courbe dans la rue Notre-Dame fait qu'il n'est même pas visible. Ce n'est même pas une question de hauteur. Dans le fond, ces alignements-là deviennent visibles uniquement dans le dernier tronçon.

930

Et au coin de la rue Notre-Dame, donc au point haut, la vision sur le château a été respectée à partir du coin est ou du coin ouest si on veut du trottoir Notre-Dame et Berri, et aussi en faisant la diagonale lorsqu'on arrive sur le site, de sorte à préserver les vues de façon générale très similaires à ce qu'on retrouve actuellement.

935

**M. CAMERON CHARLEBOIS :**

Il y a aussi le Champs-de-Mars et Saint-Louis.

940

**M. AURÈLE CARDINAL :**

Et aussi, oui, c'est vrai, dans l'alignement de Champs-de-Mars et Saint-Louis, on a des dégagements avec un accès piéton possible et les bâtiments qui sont sur Saint-Hubert et qui sont un peu plus hauts ont été découpés dans les alignements de ces rues-là.

945

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

Merci.

950

**LE PRÉSIDENT :**

La deuxième partie de notre programme de ce soir est certainement aussi importante que la première. Je parle des questions des citoyens. Nous allons nous limiter, essayer de cheminer plus rapidement sur les questions de la commission. Nous nous donnons peut-être un maximum de 30 minutes additionnelles pour les couvrir. Nous ferons une pause et, après ça, questions des citoyens.

955

Quatrième question : comment le projet s'inscrit-il dans la continuité des différentes périodes de développement de son milieu d'insertion ? Monsieur Charlebois.

960

**M. CAMERON CHARLEBOIS :**

Je vais passer la parole à monsieur Brodeur.

965

**M. MARIO BRODEUR :**

970 En fait, le projet ne doit pas s'inscrire dans la continuité, puisque le site est en rupture, une rupture qui s'expliquait il y a 60 ans mais plus maintenant depuis que la fonction ferroviaire a été abandonnée. Je m'explique.

975 On constate aujourd'hui que le territoire à l'étude est un site charnière entre le Vieux-Montréal et le Faubourg Québec, mais c'est aussi un site charnière entre le quartier Saint-Jacques et le Vieux-Port. Les différentes périodes de développement démontrent que le site Viger est en partie une source de rupture avec le milieu d'insertion. Ceci est particulièrement évident depuis la fin du XIXe siècle avec l'implantation de la fonction ferrovière. On se rappelle que la fonction a créé l'importante dépression qui existe toujours à partir du Vieux-Montréal. Cette dépression-là est issue, comme on le sait, de différentes opérations, des opérations successives d'arasement de la butte ou de la crête Notre-Dame.

980 Au niveau patrimonial, nous sommes d'avis qu'il faudra atténuer cet état de rupture, bien qu'il soit historique, pour entre autres mettre en valeur l'ancienne gare-hôtel, le bâtiment de valeur patrimoniale exceptionnelle de tout le secteur est du Vieux-Montréal.

985 Et juste en passant, cette gare-hôtel avait deux façades, il ne faut pas l'oublier. C'est un peu une réponse complémentaire à monsieur Boisvert, deux façades importantes : celle de la représentation sur le square mais aussi celle qui était plus utilitaire et qui donnait sur les quais d'embarquement.

990 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que la Ville a quelque chose à ajouter ?

995 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Non, merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1000 Cinquième question : le concept d'aménagement prévoit-il le rappel des tracés du passé sur le site ? Par exemple, les fortifications, les voies ferrées, le développement de l'îlot ouest dans l'orientation est-ouest, le coteau Saint-Louis.

1005 **M. CAMERON CHARLEBOIS :**

Monsieur Cardinal.

**M. AURÈLE CARDINAL :**

1010 Le concept d'aménagement essaie de reprendre certains des éléments mais, comme  
on l'a dit à quelques reprises, les traces du passé sur le site sont très minces, dans la  
mesure où le site d'origine jusqu'à la fin du XIXe siècle a été complètement arasé et ce qui  
reste des fortifications, on n'en a pas trouvé, bien qu'on s'est permis un rappel de  
l'alignement des fortifications dans les tracés du bâtiment au coin de la rue du Glacis et de la  
1015 rue Saint-Hubert. Mais probablement que lorsque les fouilles se feront, qu'il ne restera rien  
de ces fondations-là. Elles étaient tout simplement 10 mètres plus haut. Donc même s'il y  
avait une certaine importance de fondations, on ne les retrouvera pas. Donc, on fait un  
rappel de quelque chose qui était plus élevé mais on garde le même alignement.

1020 Au niveau des questions de voies ferrées, non, on ne les a pas gardées. Je pense  
que ce rappel-là est très bien fait d'ailleurs dans le square Dalhousie qui est face à la gare  
d'origine. Les voies ferrées sur notre site se sont déplacées, modifiées également à maintes  
reprises. Elles rentraient dans un sens, elles ont été en diagonale. Donc là aussi, les tracés  
ne sont plus ce qu'ils ont été et il y a un choix qui a été fait de ne pas essayer de tenter de  
1025 rappeler une période plutôt qu'une autre, et pourquoi laquelle serait valable plutôt qu'une  
autre.

Le développement est-ouest dans l'axe est-ouest de l'îlot, comme l'a dit Mario tantôt,  
ça a été toujours un site de rupture. C'est-à-dire que ce site-là n'a jamais existé en termes  
d'orientation d'îlot est-ouest comme ceux qui viennent du Vieux-Montréal. Donc tout ce qu'on  
1030 a fait – pas tout – mais ce qu'on a fait, c'est plutôt de garder des percées visuelles plutôt que  
des aménagements spécifiques sur le site qui n'ont jamais été là.

Quant au coteau Saint-Louis, le rappel que l'on fait, c'est vraiment notre grand  
1035 passage piéton qui monte de la cour inférieure jusqu'à l'axe de la rue Notre-Dame et qui  
reprend à peu près la topographie qui était là auparavant et qui va faciliter...

Ce qui est aujourd'hui un des éléments de rupture importants de ce site-là, c'est qu'il  
n'y a pas d'accès ou presque. Il y a un escalier le long du viaduc Notre-Dame mais c'est très  
1040 difficile pour quelqu'un qui arrive du Vieux-Montréal de descendre en bas. Donc ce grand  
emmarchement un peu qui devrait être assez important va permettre de rappeler le coteau  
mais va aussi faciliter tout ce déambulatoire vers l'espace du niveau de la rue Saint-Antoine.

**LE PRÉSIDENT :**

1045 Est-ce que la Ville a quelque chose à ajouter ?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1050 Non, merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1055 Ça va ? De ce côté-ci, ça va. Très bien.

Question 6 : Le projet présente plusieurs interfaces immédiates avec le Vieux-Montréal, le square et l'ancienne gare Dalhousie, le Faubourg Québec, le viaduc de la rue Notre-Dame, le square Viger, le projet du futur CHUM. Quels sont les critères d'harmonisation du projet avec ces composantes urbaines significatives au point de vue de sa volumétrie, son éventuelle expression architecturale. Quels sont aussi les critères de mise en valeur du monument exceptionnel que représente l'hôtel-gare Viger.

Monsieur Charlebois.

1065 **M. CAMERON CHARLEBOIS :**

Je passe la parole à la Ville sur cette question. J'invite la Ville à répondre à cette question.

1070 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. Alors, est-ce que la Ville a un commentaire ?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

1075 Avec plaisir. Je vais passer la parole à mon tour à madame Champagne. Simplement pour vous rappeler qu'hier, on a précisé que différents critères étaient intégrés dans le projet de règlement à cet effet-là.

1080 **Mme SYLVIE CHAMPAGNE :**

Bonjour ! Le projet a été modifié afin d'assurer un dégagement de la gare-hôtel. Le projet de règlement, comme le disait Pierre, prévoit des règles au niveau de la volumétrie, l'implantation, les retraits. Et également l'analyse de la demande doit se faire en fonction des critères qui sont dans le projet de règlement et également dans des critères qui sont compris dans le règlement d'urbanisme, qui rappellent entre autres l'impact de son insertion sur le cadre bâti, ensuite des études d'ensoleillement, d'impact éolien sont regardés, etc.

1090 D'autres critères aussi sont prévus au Plan d'urbanisme parce qu'on est dans le secteur du Vieux-Montréal : le degré d'homogénéité, de l'environnement immédiat de

l'immeuble, ses qualités architecturales, sa mise en valeur, etc.

1095 En ce qui concerne l'architecture, le projet de règlement prévoit un critère spécifiquement concernant l'architecture et l'harmonisation de l'ensemble en permettant une intégration harmonieuse aux caractéristiques du cadre bâti environnant ancien du site du Vieux-Montréal et au caractère du cadre bâti contemporain environnant.

1100 Le projet de règlement prévoit également que la gare-hôtel est un immeuble significatif. Donc, l'ensemble de tous les critères d'analyse compris au règlement qui s'appliquent dans le Vieux-Montréal vont s'appliquer à l'évaluation d'une demande de permis et seront soumis au CCU. Notamment les pourcentages de maçonnerie exigés dans le Vieux-Montréal devront être respectés par le projet, la proportion des ouvertures, etc.

1105 De plus, pour la gare-hôtel, le projet de règlement a des exigences qui sont relativement importantes, de restaurer selon les caractéristiques d'origine les éléments qui seront conservés : tourelles, toiture. Il y a des garanties bancaires, des demandes de permis de construction, des plans d'aménagement paysager, des avis du CCU.

1110 Alors, l'ensemble de ces conditions-là qui sont prévues à la fois au règlement d'urbanisme de l'arrondissement et également au projet de règlement nous permet d'avancer que l'ensemble de ces variables-là sont bien intégrées au projet de règlement actuel et nous permettront, lors d'une demande d'examen de permis, d'évaluer correctement l'ensemble du projet.

1115 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Charlebois, vous avez quelque chose à ajouter là-dessus ?

1120 **M. CAMERON CHARLEBOIS :**

Non.

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

1125 Une question qui me préoccupe en fait et qui préoccupe, je pense, les commissaires, la première présentation que vous avez faite, la première version de votre projet – et je m'adresse à la fois à la Ville autant qu'au promoteur – vous aviez une barre qui était de 44 mètres, qui était implantée le long du pont Notre-Dame. Et maintenant, vous arrivez avec une approche qui est, je dirais, peut-être opposée à celle-là, compte tenu que le projet a été  
1130 fortement critiqué, j'en conviens, par les instances à cette époque-là. Là, on est face à une implantation d'hauteurs variables le long de la rue du Glacis.

1135 Le site, l'îlot ouest de votre projet est considéré comme étant dans le territoire du patrimoine du Vieux-Montréal. Avez-vous pensé à une alternative, je dirais, intermédiaire qui aurait préconisé le prolongement du gabarit de la rue Notre-Dame jusqu'à la rue Saint-Hubert ? Et, ce faisait aussi, ça aurait pu contribuer à l'animation de cette partie-là de rue. Ça aurait pu contribuer aussi à l'animation et à la définition du square Dalhousie.

1140 Effectivement, quand je dis «cette option-là», c'est d'arriver avec finalement la possibilité, par exemple, qui pourrait être envisagée – il y a plusieurs possibilités – d'aligner un premier gabarit équivalent au gabarit de la rue Notre-Dame à l'ouest de Berri, mais aligné sur le pont.

1145 **M. CAMERON CHARLEBOIS :**

Comme la première proposition.

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

1150 Oui, mais avec des gabarits différents.

**M. CAMERON CHARLEBOIS :**

1155 Oui. Il y avait plusieurs éléments de réponse. Je vais juste commencer, puis passer par la suite à monsieur Cardinal. La diapositive que j'ai mise à l'écran ici, c'est celle que j'ai présentée hier soir parlant de la possibilité de modifier encore la localisation de certaines hauteurs pour bien placer la surhauteur qui est envisagée dans le règlement.

1160 Le déplacement des volumes qui étaient à l'origine sur le pont, pour les reculer, était fait pour deux ou trois raisons. Il y en a une, c'était pour dégager la rue du Glacis. C'est un autre élément qui n'a pas été sorti pendant l'examen des commissions ou des autres instances, mais qui a été soulevé par les voisins et par nous-mêmes dans nos réflexions, qu'il fallait ensoleiller, aérer, puis ouvrir la rue du Glacis pour la rendre plus conviviale. Parce qu'autrement, ça serait un tunnel.

1165 L'introduction de ces ponts et passerelles nous branchant ces immeubles-là sur le pont essaie de répondre un peu à la préoccupation que vous énoncez, ce qui est d'animer un peu la rue.

1170 Un dernier élément avant que je demande à monsieur Cardinal, il y avait aussi beaucoup de demandes qu'on défasse davantage et qu'on dégage la gare Dalhousie qui aujourd'hui domine un peu son environnement. Même si, sur le pont, c'est très bas, d'en bas, c'est très imposant comme volume. Alors, nous avons reculé les volumes que nous

1175 introduisons le long du pont pour dégager davantage la gare Dalhousie et laisser ça dominer dans son milieu immédiat. Donc, la rue du Glacis et la rue Notre-Dame toujours ensemble. Aurèle ?

**M. AURÈLE CARDINAL :**

1180 Je pense que Cameron fait le tour des éléments principaux. Mais dans le fond, c'est vrai qu'on fait partie de l'arrondissement théorique du Vieux-Montréal, mais le bâti ou la morphologie du Vieux-Montréal s'arrête vraiment à la rue Berri. Il n'y a pas de bâti typique du Vieux-Montréal à l'est de la rue Berri. Et en se dégageant de la rue Notre-Dame, tout en maintenant des liens, ça nous permet de s'aligner aussi avec les bâtiments qui sont déjà là  
1185 au coin de la rue Saint-Christophe.

C'est un parti qu'on a pris dans ce sens-là et je pense que l'éclairage aussi du niveau inférieur de du Glacis a été un paramètre important dans la décision parce que, quand on veut animer le rez-de-chaussée, c'est sûr qu'en le couvrant, c'est peut-être un élément  
1190 difficile pour avoir des commerces qui pourraient facilement vivre le long de du Glacis, mais en le reculant et en ayant ce dégagement et cet ensoleillement-là, la lumière sur du Glacis, on pense que ça va le rendre beaucoup plus viable.

Et ça permet aussi à la gare Dalhousie d'être un peu autonome comme elle l'a  
1195 toujours été dans le fond, de ne pas avoir de bâtiment contigu ou en vis-à-vis immédiatement de l'autre côté de la rue. Donc, c'est un parti qui n'est pas effectivement une prolongation du Vieux-Montréal, ça n'a jamais été comme ça, c'est un site qui a toujours été en rupture puis, de plus en plus, on s'est affirmé un peu dans ce sens-là, effectivement.

**1200 LE PRÉSIDENT :**

Question 7 : comment le projet contribue-t-il à l'animation et à la continuité du caractère et de l'échelle urbaine des rues et des squares au point de vue de la répartition des usages, de la densité, de la volumétrie et de l'expression architecturale du projet et de  
1205 l'aménagement des espaces publics ?

**M. CAMERON CHARLEBOIS :**

D'accord. Monsieur Cardinal, s'il vous plaît.  
1210

**M. AURÈLE CARDINAL :**

Au niveau de l'animation et de la continuité du caractère de l'échelle urbaine, dans ce coin-là, il n'y en a pas beaucoup de continuité à faire. C'est plutôt de refaire de

1215 l'animation ou d'amener un peu un secteur, une animation urbaine typique de la ville. Et, dans ce sens-là, le projet sur toutes ses faces, sauf sur la rue Saint-Christophe qui est restée résidentielle, le reste du projet est un projet bordé de commerces qui ont pignon sur rue, qui sont directement accessibles de la rue. Donc ça, je pense que c'est un élément qui va être très important dans l'animation du secteur.

1220

Et puis la continuité de l'échelle urbaine, bien, elle se fait beaucoup plus par les éléments comme la rue Saint-Christophe qui sont à la même hauteur ou dans l'esprit des bâtiments de la rue Saint-Christophe existants; le long de la rue Berri, de garder les gabarits qui sont là; le long de la rue Saint-Antoine, de garder la gare-hôtel dominante; et le long de Notre-Dame, de reprendre des éléments un peu plus importants à cet endroit-là, parce que ça fait partie de ce qu'on retrouve souvent sur les grands bâtiments sur les grands axes. Et le long de la rue Notre-Dame, il y a quand même ces éléments en hauteur qui apparaissent, y compris dans le Vieux-Montréal, et non pas sur les petites rues très locales. Et c'est dans ce sens-là qu'on a essayé de penser que ça permettait d'offrir une certaine continuité avec le reste de l'espace.

1230

Au niveau des squares, bien, c'est sûr que de s'aligner en façade sur le square Viger au niveau de l'îlot est, parce que le bâtiment gare-hôtel va être rénové, ça va donc lui redonner toute sa vie, toute son animation, et le bâtiment de l'îlot est en façade de Saint-Antoine est aussi à vocation commerciale sur les deux premiers étages.

1235

Au niveau de l'expression architecturale et l'aménagement des espaces publics, il est encore un peu tôt parce que ce n'est pas fait, effectivement. Mais il y a des critères de la Ville au niveau du règlement de zonage que l'on doit s'harmoniser avec le milieu et ça fait partie des objectifs de la prochaine étape de développement du langage architectural.

1240

**Mme NICOLE VALOIS, commissaire :**

Vous avez parlé des façades. La façade qui donne sur la rue du Glacis, qui est en interface avec le square Dalhousie, est-ce que vous pouvez donner plus de précision sur cette façade ?

1245

**M. AURÈLE CARDINAL :**

C'est une façade commerciale. C'est pour ça qu'on l'a dégagée. On a des passerelles au troisième étage, dans le fond qu'on appelle le 02 à partir du pont de la rue Notre-Dame, mais les étages inférieurs sont des façades commerciales qui vont donner sur le square Dalhousie.

1250

**Mme NICOLE VALOIS, commissaire :**

1255

Donc accès sur la rue du Glacis.

**M. AURÈLE CARDINAL :**

1260

Oui.

**Mme NICOLE VALOIS, commissaire :**

1265

D'accord.

**M. AURÈLE CARDINAL :**

1270

Et aussi accès sur la rue Notre-Dame évidemment par le biais des passerelles.

**LE PRÉSIDENT :**

Vous avez quelque chose à ajouter du côté de la Ville ?

1275

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Oui. Rapidement, je passerais la parole à madame Champagne, si vous êtes d'accord ?

1280

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, certainement.

**Mme SYLVIE CHAMPAGNE :**

1285

Le projet modifié, tel qu'il a été modifié en août, répond à certaines variables que vous posez comme interrogation. Il permet une volumétrie sur la rue Berri qui respecte l'échelle de la rue. Les bâtiments prévus sur la rue Saint-Christophe sont de même gabarit que ceux existants sur cette rue-là de l'autre côté. La rue Saint-Hubert deviendra une rue commerciale desservant le site et les secteurs avoisinants.

1290

Le projet de règlement prévoit une continuité commerciale sur les voies publiques, que les locaux et les établissements commerciaux localisés au rez-de-chaussée doivent être accessibles de la voie publique pour assurer une perméabilité entre le tissu urbain existant et futur.

1295

Également, il y a le caractère et l'échelle urbaine de la rue. Il y a aussi d'assurer une superficie significative des espaces extérieurs privés, que ces espaces extérieurs doivent être accessibles au niveau du rez-de-chaussée et permettre un lien entre les voies

1300 publiques existantes, c'est-à-dire la rue Berri et la rue Saint-Hubert.

Et également, il y a l'application des normes prévues au secteur du Vieux-Montréal pour l'ensemble des enseignes sur cet îlot-là et également que les entrées principales des bâtiments doivent être conservées. Donc, voilà l'ensemble des informations que nous  
1305 désirons vous donner.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Question additionnelle ? Non. Alors, écoutez, nous allons respecter  
1310 l'horaire et puis nous allons faire une pause de quinze minutes ici. Au retour, priorité aux questions des citoyens. Il n'y a pas de nouvelles inscriptions au registre. Donc j'ai les cinq questions que j'avais annoncées et, donc, nous allons passer les questions des citoyens et ensuite revenir en fin de séance aux questions de la commission dont les réponses, de toute façon, se retrouveront sur le site Internet de la commission. Alors, nous suspendons quinze  
1315 minutes. Pause santé.

**SUSPENSION DE LA SÉANCE**

\*\*\*\*\*

**REPRISE DE LA SÉANCE**

1320

**LE PRÉSIDENT :**

En plus des cinq questions de citoyens que nous avons en réserve, une autre s'est  
1325 ajoutée. Le registre va rester ouvert quelques minutes encore pour ceux qui auraient des regrets et puis nous allons passer tout de suite aux questions des citoyens, et quand ça sera terminé, nous allons revenir aux trois dernières questions de la commission.

Alors, j'appelle madame Marlène Casciaro. Si vous voulez prendre place. Bonsoir et  
1330 bienvenue !

**Mme MARLÈNE CASCIARO :**

Merci. Bonsoir ! Je suis une résidante de la rue Saint-Christophe. Écoutez, moi  
1335 personnellement, je suis pour le développement du quartier et pour le projet et la revitalisation du secteur. Et même, je pense qu'il est souhaitable. Et ça semble être l'opinion pour la plupart des résidants qui sont ici ce soir et qui étaient là aussi hier soir.

Aussi, j'apprécie beaucoup les consultations qui ont été faites avant aujourd'hui par le  
1340 promoteur qui nous a écoutés. Cependant, je vais vous dire, j'ai des craintes encore

pour quelques raisons. En fait, ce que je pense, c'est que tout semble surdimensionné dans ce projet.

**LE PRÉSIDENT :**

1345

Madame, je suis obligé de vous rappeler que c'est le soir des questions.

**Mme MARLÈNE CASCIARO :**

1350

C'est parce que je veux la mettre en contexte là.

**LE PRÉSIDENT :**

1355

Si vous voulez, certainement.

**Mme MARLÈNE CASCIARO :**

1360

Alors, tout semble surdimensionné : le dessus, le dessous, puis les usages qu'on veut en faire. Bon, le château, il est encerclé, il est écrasé. Le stationnement, 1 600 places, j'arrive pas à comprendre encore pourquoi tant de places de stationnement. Et les usages, surtout les commerces, c'est parce que là on parle de bars et peut-être de restaurants.

1365

Alors, ma première question : étant donné que la Ville et l'arrondissement a déjà donné l'autorisation, l'aval au projet, c'est ce que j'ai compris et ce que j'ai lu, est-ce qu'on peut vraiment espérer qu'en dialoguant et en échangeant de façon constructive, il y ait des modifications au projet pour les trois raisons que je vous ai données tantôt.

**LE PRÉSIDENT :**

1370

Monsieur Charlebois.

**M. CAMERON CHARLEBOIS :**

1375

Dans un premier temps, comme vous le savez Madame, il y a toujours la possibilité de modification du projet. En même temps, je dois répéter ce que j'ai dit hier soir. Pour nous, le projet est un tout. C'est un ensemble dont chacune des fonctions dépend des autres dans un équilibre que nous cherchons toujours que ça soit le plus fin possible, mais en même temps, nous pensons être proche à ça avec le mixte de résidences, hôtel, commerces et stationnements et espaces ouverts, pour ce qui est de la vision du projet ainsi que son intégration au milieu. Des ajustements sont toujours possibles. Nous allons continuer dans nos recherches.

1380

1385 Ce que vous appelez le surdimensionnement du projet, nous ne le trouvons pas de  
cette nature-là. Nous avons regardé chacune de ces fonctions-là, et la volumétrie, la  
répartition des volumes et l'intégration au milieu nous semblent être satisfaisants. Donc nous  
faisons la proposition que vous avez devant vous. Je répète, les ajustements sont toujours  
possibles et nous allons considérer ce qui nous est proposé dans les semaines et les mois à  
venir pour améliorer le projet, certainement.

1390

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que la Ville a quelque chose à ajouter ? Ça va?

1395

Avez-vous une deuxième question, Madame ?

**Mme MARLÈNE CASCIARO :**

1400 Ma deuxième question, c'est qu'en est-il du niveau de bruit qui sera lié à la ventilation  
du stationnement souterrain et de tous les autres immeubles qu'il va y avoir dans le  
complexe ?

**M. CAMERON CHARLEBOIS :**

1405

Voilà. C'est des études à faire. Nous allons mandater nos ingénieurs ainsi que nos  
architectes de localiser toutes ces bouches de ventilation, les prises d'air, les sorties d'air  
ainsi que les machines de climatisation autant qu'il y en aura, de sorte à ne pas déranger le  
quartier. C'est sûr que nous sommes embarqués dans une approche de développement  
durable qui implique également des rapports avec le voisinage et une écoute au voisinage en  
ce qui concerne la quiétude et la tranquillité qui nous entoure.

1410

C'est une promesse que je peux faire mais je n'ai pas les preuves à vous montrer  
aujourd'hui parce que ce volet de l'étude du projet n'est pas fait. Mais c'est un engagement  
que nous prenons à la fois en termes de notre implication dans le secteur et aussi en termes  
de développement durable que nous voulons introduire dans le projet.

1415

**Mme MARLÈNE CASCIARO :**

Merci.

1420

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, Madame. J'appelle madame Clairette Gabriel. Monsieur. Comment se  
prononce votre prénom ?

1425

**M. GABRIEL CLAIRET :**

1430 Gabriel Clairet. C'est l'inverse. Merci de nous recevoir. Je suis un résidant du secteur. J'essaierai pas de faire un trop long contexte parce que monsieur Cameron, disons, nous a rencontrés plusieurs fois, etc. Ma première question, elle va porter sur l'intégration urbaine. Elle n'est pas formulée exactement, si vous voulez, mais. . .

1435 Je vais vous citer un petit article qui est sorti dans *La Presse*, parce qu'une journaliste a commencé à se commettre sur des chroniques urbaines. Je ne la nommerai pas mais vous allez la reconnaître. Elle dit ceci :

1440 *Quant à la hauteur des tours, le promoteur jure avoir fait ses devoirs. Étude d'ensoleillement à l'appui, il promet que cela ne cachera pas la lumière aux résidents déjà établis. La plus haute tour, 60 mètres, ne devrait pas jurer dans le paysage puisqu'elle sera flanquée à l'est par la tour de Radio-Canada d'une hauteur de 100 mètres et à l'ouest par le Palais de justice qui mesure environ 111 mètres. Dans ce contexte, un gratte-ciel de 60 mètres n'aura pas l'air disproportionné.*

1445 C'est moi qui mets le ton mais, dans le fond, je pense qu'elle écrit sans mettre de ton. Mais moi, personnellement, je trouve que le projet, il surdimensionne tout. C'est-à-dire que, comme dit la précédente interlocutrice, si on s'en tenait à ce qui était permis au règlement d'urbanisme, on pourrait dire : ça va. Mais non seulement on ne s'en tient pas aux dispositions du règlement et sur trois ou quatre, il me semble, dimensions, on surdimensionne. Donc le stationnement.

1450 Ma question. . .

**LE PRÉSIDENT :**

1455 Oui, s'il vous plaît.

**M. GABRIEL CLAIRET :**

1460 . . . elle est concrète. Comme on ne voit que des plans masse, comme on ne voit que des plans du ciel de la maquette, est-ce qu'on peut savoir exactement à quelle hauteur sont les édifices du site résidentiel ? C'est-à-dire non pas en termes de mètres mais en termes d'étages. Et ça c'est ma première question. C'est simple comme question, voyez-vous, mais dans le fond pour nous ramener sur le plancher des vaches, parce que je trouve que là, on se balade en l'air, mais on n'est jamais, jamais au niveau du sol. Donc...

1465 **LE PRÉSIDENT :**

Quel est le nombre d'étages d'une tour de 60 mètres. C'est ça votre question.

1470 **M. GABRIEL CLAIRET :**

Mais je ne veux pas 60 mètres. J'aimerais ça savoir combien d'étages, puis là, bien, j'ai une question subsidiaire.

1475 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, très bien.

1480 **M. GABRIEL CLAIRET :**

Après que juste sur cette question d'étages.

**LE PRÉSIDENT :**

1485 Très bien. Alors ?

**M. CAMERON CHARLEBOIS :**

D'accord. Merci.

1490

**M. AURÈLE CARDINAL :**

1495 Oui, je peux traduire ça en nombre d'étages pour les différentes parties du site. Le long de la rue Saint-Christophe, ce sont des bâtiments de quatre étages. Sur la rue Saint-Antoine, le bâtiment qui est là est un bâtiment de sept étages. Le long de la rue Saint-Hubert, ce sont des bâtiments du côté est de Saint-Hubert de six étages plus des petits bâtiments ou des additions en mezzanine qui sont additionnées en toiture de deux étages. Le bâtiment plus important sur du Glacis entre Saint-Christophe et Saint-Hubert est deux étages de commercial plus neuf étages de résidentiel.

1500

Du côté ouest de la rue Saint-Hubert, c'est des bâtiments de deux étages de commerce avec neuf étages de résidentiel par-dessus. Et le bâtiment plus élevé qui est le bâtiment de 60 mètres est un bâtiment de dix-huit étages au total, incluant les étages de commercial, alors que les bâtiments le long de la rue Berri sont l'équivalent de quatre étages dans la partie commerciale, donc où est l'ancien mur de la gare Berri, et on a dit que l'on réduirait à 20 mètres le bâtiment au coin de Berri et Notre-Dame, qui donnerait un bâtiment de quatre étages au niveau commercial.

1505 **M. GABRIEL CLAIRET :**

1510

Au total huit étages par rapport au sol.

**M. AURÈLE CARDINAL :**

1515 Non. Quatre par rapport au sol, deux étages par-dessus la rue Notre-Dame. La maquette là-dessus ne reflète pas ce qu'on a dit, c'est que la maquette est plus élevée.

**M. GABRIEL CLAIRET :**

1520 Alors, dans le secteur, pouvez-vous me dire au cours des deux dernières années ou trois dernières années à quoi vous comparez... enfin, les édifices qui ont été construits à vocation résidentielle, quelle est la moyenne des étages qui ont été construits, soit du côté ouest, du côté de l'arrondissement historique, ou disons au pourtour du site, c'est-à-dire dans les 500 mètres alentour ?

1525

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Charlebois.

1530 **M. AURÈLE CARDINAL :**

Sur le site immédiatement, il y a ce qui est en face de la rue de la Commune, les derniers bâtiments sont des bâtiments de huit étages.

1535 **M. GABRIEL CLAIRET :**

Oui.

**M. AURÈLE CARDINAL :**

1540

Ce qui est en construction actuellement au coin de la rue Saint-André et Notre-Dame – parce que ce n'est pas du Glacis, je ne sais pas comment elle s'appelle la rue au sud de Notre-Dame au sol – c'est un bâtiment qui est de 43 mètres, donc légèrement plus élevé, probablement un bâtiment de douze étages. Les bâtiments qui ne sont pas en construction mais qui sont approuvés vers l'est par rapport à ça sont de 62 mètres.

1545

Et ce qui s'est construit dans le Vieux-Montréal récemment, dans ce secteur-là, il n'y a rien de construction très récente. Il y a la chancellerie qui est de 20 mètres et c'est ce qu'on va respecter en vis-à-vis comme on disait au coin de Viger et Notre-Dame. Ensuite, je pense qu'il faut remonter près de l'Hôtel de ville avec Chaussegros-de-Léry qui est un bâtiment de six étages, donc à peu près semblable à ce qu'on propose le long de la rue Saint-Hubert.

1550

**LE PRÉSIDENT :**

1555 Ça répond ?

**M. GABRIEL CLAIRET :**

1560 Oui, ça répond. Alors, est-ce que je peux en poser une autre petite question si ça ne vous ennuie pas ?

**LE PRÉSIDENT :**

1565 Une petite.

**M. GABRIEL CLAIRET :**

1570 Alors, c'est à propos de l'impact commercial, enfin la question a déjà été posée par vous-même, je vous remercie du reste, la commission, parce que cette question-là, je veux dire, personnellement me préoccupe. À quoi comparez-vous disons ce site, dans le fond, la vocation commerciale de votre site ? Est-ce que, tel que dans l'étude que vous avez déposée, vous vous comparez à la rue Greene ou la rue Laurier ? Est-ce que c'est sérieux, cette comparaison, ou, dans le fond, c'est parce qu'il fallait trouver un point de comparaison.

1575 Mais sérieusement là, actuellement, 260 000 pieds carrés de commerces dans ce secteur-là, qui n'a aucune vocation commerciale à l'heure actuelle, comment vous pouvez justifier un tel surdimensionnement commercial sur la foi d'une étude de marché qui n'est pas probante vraiment actuellement. C'est-à-dire que pour moi, vraiment, je pose des questions sur cette dimension-là.

1580

**M. CAMERON CHARLEBOIS :**

1585 D'accord. Merci. Il y a plusieurs considérations dans la réponse à la question. Dans un premier temps, c'est difficile à imaginer un développement commercial sur un site aussi vacant que celui-là, dans un milieu aussi sous-développé que celui-là, voulant dire «sous-développé» l'amélioration du square Viger et l'intégration de cette partie de la ville dans son entourage.

1590 Avec l'introduction d'un hôtel de 200 quelques chambres, avec l'introduction des fonctions résidentielles que nous envisageons, la proximité du Vieux-Port, l'arrivée du CHUM, ainsi que le développement du Vieux-Port comme tel, mais aussi de toute la clientèle touristique dans le Vieux-Montréal à la Place Jacques-Cartier, au pied de la Place Jacques-Cartier, tout ça ensemble nous indique qu'il y a une demande commerciale latente

1595 dans ce coin de la ville, qui ne se voit pas aujourd'hui parce que les services ne sont pas offerts.

1600 Alors ça, c'est toujours la perspective du développement urbain immobilier. Il faut pouvoir imaginer ces demandes-là, aller les mesurer. Puis l'étude de marché que j'ai mentionnée tantôt, que nous avons faite pour la planification du projet, nous indique que la demande est encore plus forte que ça, mais nous gardons ça à ce niveau-là en prévision.

1605 C'est sûr que nous allons faire du marketing de la location des espaces, mais nous avons pleine confiance que cette demande est là, vu la situation du site qui nous entoure et surtout les développements à venir dans les prochains quatre, cinq ans.

**LE PRÉSIDENT :**

1610 Très bien. Merci. Je voudrais vous dire à vous et à l'intervenante précédente, votre opinion nous est précieuse. Nous voulons l'entendre mais pas ce soir. Revenez nous voir et puis vous aurez toute notre attention. Merci.

1615 Benoît Monette ? Benoît Monette n'est pas là. André Musy ? André Musy n'est pas là. Alors Philippe Côté ? Philippe Côté n'est pas là. Et Jocelyne Pelletier. Elle est là. Vous serez le couronnement de la liste citoyenne.

**Mme JOCELYNE PELLETIER :**

1620 J'ai des petits papiers, j'espère que je vais me retrouver. La Ville de Montréal et la Ville de Québec seront en 2008 capitales mondiales du patrimoine. Le Vieux-Montréal sera parmi les trois lieux forts à observer, ce qui devrait nous inciter à réfléchir en ne dénaturant pas un site historique d'importance.

1625 Quelle assurance peut-on avoir du promoteur que la mise en œuvre du projet ne prédominera pas sur le temps essentiel à une vraie et mûre réflexion qui ne peut jamais se faire dans l'urgence à procéder ? La revitalisation et la rentabilisation sont au cœur du projet et il sera acceptable uniquement s'il se concrétise dans le respect du cadre historique unique, dans les mêmes gabarits que l'environnement immédiat, étant juste à l'entrée du Vieux-Montréal, dans le respect des résidants qui sont venus y habiter pour son caractère patrimonial, et que le projet soit à l'échelle humaine, à hauteur d'homme.

**LE PRÉSIDENT :**

1635 Je comprends que votre préoccupation, c'est le rappel historique.

**Mme JOCELYNE PELLETIER :**

1640 C'est le rappel historique et je voudrais qu'on prenne grand temps pour avoir une vue à long terme. Parce que, dans tous les projets, on est à la course aux réalisations. On s'en tient, on est pressés d'agir. Mais là. . .

**LE PRÉSIDENT :**

1645 J'essaie de dégager une question là. . .

**Mme JOCELYNE PELLETIER :**

C'est ça.

1650 **LE PRÉSIDENT :**

. . . de votre interprétation.

**Mme JOCELYNE PELLETIER :**

1655 C'est le temps de réflexion. Est-ce que le temps de réflexion, pour bien mûrir ce qu'on doit y faire, parce qu'on est dans un lieu tellement particulier, est-ce que ça va être en équilibre avec ce que je disais de se mettre à réaliser le projet le plus vite possible à cause de l'agenda.

1660

**LE PRÉSIDENT :**

1665 Je comprends que vous avez deux préoccupations. La première, ça serait les rappels historiques ou le respect ou l'évocation de l'histoire, est-ce que le promoteur y a pensé ? Première question. Et la deuxième question, c'est l'aspect du temps ou de la précipitation. Est-ce que le promoteur a pris le temps de bien réfléchir, préparer, élaborer.

**Mme JOCELYNE PELLETIER :**

1670 Oui. Ce qui m'inquiète, c'est ça. C'est que les. . .

**LE PRÉSIDENT :**

1675 On a compris vos préoccupations. On va laisser le promoteur répondre, réagir. Sur la première question, ça serait le rappel de l'histoire.

**M. CAMERON CHARLEBOIS :**

1680 Je pense que le rappel de l'histoire, monsieur Cardinal a déjà répondu à la question tantôt. S'il faut qu'il répète, je l'inviterai à prendre la parole dans un instant. Sur la question de mûre réflexion, je vois dans cette question-là une présomption qu'il n'y a pas eu de réflexion.

**Mme JOCELYNE PELLETIER :**

1685 Non.

**M. CAMERON CHARLEBOIS :**

1690 Personnellement, je peux parler très personnellement pour le moment, je suis sur ce projet-là depuis trois ans et demi. Le projet est actif dans l'esprit de plusieurs avant même que nous avons pris entente avec la Ville pour l'acquisition, pendant que c'était un projet de la Commission scolaire de l'île de Montréal. Donc il y en a d'autres qui sont impliqués depuis quatre ans. Quatre ans et plus. À réfléchir, à étudier, à planifier.

1695 Le plan que vous voyez à l'écran, vous avez déjà vu deux versions de ça. Il y en a eu plusieurs en amont de ça, que nous avons regardées en fonction de l'intégration patrimoniale, l'intégration urbaine, l'échelle nécessaire pour un projet immobilier qui comprend la remise en valeur du patrimoine que nous valorisons tous. Et cette mise en  
1700 valeur du patrimoine commande une certaine densité de développement et que – je me répète – c'est inférieur à ce qui est permis dans la réglementation actuellement en vigueur.

1705 Quelques hauteurs du projet dérogent à ce qui est déjà permis dans la réglementation actuelle. Nous introduisons dans le projet des éléments d'alignement et de développement urbain et de rappel historique qui ne sont pas obligés dans le règlement de zonage actuel.

1710 Alors, nous pensons que la réflexion est extrêmement mûre, extrêmement développée. Nous vous présentons notre équipe. Nous allons représenter cette équipe-là dans le développement des plans du projet pour continuer la réflexion.

1715 Alors, où nous ne partageons pas nécessairement la même idée, c'est que la réflexion n'est pas mûre. Et c'est extrêmement mûr, puis on soumet ce projet-là pour évaluation et les commentaires que vous allez être invités à soumettre lors de la deuxième partie des séances.

Mais c'est sûr que nous pensons – nous ne l'aurions pas avancée, cette proposition, si nous ne l'avions pas pensée déjà d'une réflexion extrêmement développée et mûre.

**LE PRÉSIDENT :**

1720

Avez-vous une autre question, Madame Pelletier ?

**Mme JOCELYNE PELLETIER :**

1725

C'est tout simplement que c'est dans la vision à long terme. Parce que souvent des projets semblent merveilleux, on est emballés, mais si on commence un processus... c'est vrai que quand on parlait de tours, de choses qui se font comme ça se fait au projet Solano qui aurait encore plus de hauteur, mais ça ne veut pas dire pour autant que ça fleurisse partout. Est-ce que le Vieux-Montréal mérite ça ? Est-ce que, bon, c'est dans ce sens, tout

1730

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Pelletier. . .

1735

**Mme JOCELYNE PELLETIER :**

Parce que le mal qui est fait ne peut être réparé. Et le Vieux, c'est le Vieux. C'est dans ce sens.

1740

**LE PRÉSIDENT :**

Mais je vous invite à nous revenir dans la séance où les citoyens vont exprimer leur opinion.

1745

**Mme JOCELYNE PELLETIER :**

Non, c'est justement. À ce moment, je m'exprime maintenant parce que ce moment, malheureusement je serai en Argentine.

1750

**LE PRÉSIDENT :**

Oui. Bien, vous pouvez nous écrire. Nous vous invitons à nous écrire. Alors, merci beaucoup Madame de votre intervention.

1755

Ma collègue avait une sous-question dans le prolongement de vos préoccupations, Madame Pelletier.

**Mme NICOLE VALOIS, commissaire :**

1760

Oui. Une question complémentaire qui concerne les rappels historiques. Est-ce que

1765 vous avez envisagé, par exemple, des outils d'interprétation ? Vous avez parlé du rappel de l'emplacement des fortifications au coin de du Glacis et Saint-Hubert. Mais est-ce que vous avez pensé davantage à des outils d'interprétation, comme des plaques d'interprétation qui rappellent, qui racontent l'histoire de ce site et qui va maintenir en fait cette histoire-là dans le temps.

**M. CAMERON CHARLEBOIS :**

1770 Certainement. Dans un premier temps, évidemment, le premier geste c'est la restauration du patrimoine bâti. Et, dans un deuxième temps, nous entreprenons à l'heure actuelle une étude sur l'interprétation que nous voulons introduire sur le site, qui va aller beaucoup au-delà des simples plaques, des activités d'animation, la possibilité d'introduction des espaces d'exposition et d'interprétation. Un rappel des anciennes installations militaires  
1775 qui ont pris place sur ce site-là ou pas loin de ce site-là au coin de Berri et Notre-Dame.

Dans l'interprétation de l'architecture, monsieur Cardinal a déjà fait mention que l'alignement de la bâtisse sur le coin de Saint-Hubert et du Glacis reprend l'alignement de l'ancien mur de fortifications, même si c'était 10 mètres plus haut que le site actuellement.

1780 Alors, c'est tout ça qui est à l'œuvre dans le moment, de voir comment nous pouvons rendre ce site vraiment authentique pour les visiteurs, qui vont pouvoir témoigner de l'histoire du site, de l'ère militaire jusqu'à l'ère ferroviaire, passant jusqu'à l'ère moderne de la construction que nous allons introduire maintenant.

**LE PRÉSIDENT :**

1790 Très bien. Merci beaucoup. Je comprends qu'il n'y a pas eu d'autres questions qui se sont ajoutées au registre. Alors, nous allons fermer le registre et il nous reste les trois dernières questions de la commission à étudier.

1795 La question 8. Alors, pendant que la technologie s'enligne, je vous lis la question 8. Compte tenu des préoccupations grandissantes quant à la qualité du cadre de vie et de l'environnement, quelles seront les modalités ou la vision de l'aménagement des espaces publics ou interstitiels en termes d'accessibilité, de programmation et de masse végétale ? Par exemple, est-il envisagé de tenir compte de la problématique des îlots de chaleur ?

Monsieur Charlebois.

**M. CAMERON CHARLEBOIS :**

1800 Je demanderai à monsieur Cardinal de répondre à la question.

**M. AURÈLE CARDINAL :**

1805

Je pense que c'est très pertinent de se poser des questions sur la qualité du cadre de vie et de l'environnement. Dans le fond, le projet n'a pas encore fait état de ces aménagements-là mais déjà, au départ, toute la notion des espaces publics ou des espaces interstitiels, on l'a dit, ce sont des espaces qui seront tous accessibles. Accessibles par le public, non pas d'une façon contrôlée parce que ça fera partie du circuit principal d'accès à l'ensemble des services du projet.

1810

1815

Donc, par définition, l'ensemble des circuits piétons vont devoir être toujours accessibles au niveau de tous les étages inférieurs. Et les étages inférieurs, ça veut dire ce qui va entre le niveau de la rue Notre-Dame et le niveau de la rue Saint-Hubert ou Saint-Antoine, dépendant comment on veut l'appeler. Donc tous ces étages-là, l'ensemble de ces espaces-là, qui sont des espaces où il y a deux cours, seront toujours accessibles au public.

1820

1825

En termes de programmation, la périphérie totale du projet, à l'exception de ce qui est sur Saint-Christophe, est une périphérie habitée et accessible, et ça fait partie également des préoccupations en ville de toujours avoir de l'activité sur rue. Donc, on a un projet qui n'est pas tourné sur l'intérieur. Ce sont des espaces extérieurs à l'interne du projet et, toute la périphérie, ce sont des commerces qui sont accessibles directement de la rue dans son ensemble. Donc ça aussi, ça contribue à la notion d'accessibilité au projet et c'est la programmation qui est prévue.

1830

1835

La programmation de l'hôtel amène aussi beaucoup d'espaces publics, privés en termes de nature de propriété, mais accessibles au public en tout temps. Et on réfléchit aussi à mettre d'autres... en tout cas, on voudrait mettre un point en hauteur qui soit accessible au public. On ne sait pas encore exactement comment le faire, par le biais d'une activité, mais ça fait partie des choses qui nous préoccupent. Qui nous intéressent plus que nous préoccupent de trouver le moyen de le faire, parce que pour rendre un projet viable, il ne s'agit pas d'internaliser toutes les choses aussi. Plus le projet est intéressant pour plus de monde possible, il faut se rendre compte que ça sert notre intérêt en même temps et c'est avantageux de le faire.

1840

Au niveau de la masse végétale, ce n'est pas encore fait. Il y a un architecte paysagiste qui travaille, qui a commencé à établir des schémas conceptuels sur le projet. C'est Claude Cormier.

Au niveau des îlots de chaleur, par exemple, on a déjà envisagé qu'il y aurait le jardin de l'hôtel. Donc ce n'est pas uniquement une cour minérale. Il y aura une partie importante, on parle actuellement d'une moitié jardin puis une moitié cour minérale. Il y

1845 aura des plantations d'alignement qui sont déjà dans les concepts sur chacune des rues, à la fois sur Berri et à la fois sur Saint-Hubert.

1850 Et au niveau de toute la notion des îlots de chaleur, c'est dans notre intention d'utiliser les toitures. Et comme vous voyez, le projet a plusieurs hauteurs de toiture. Il n'y a rien de plus intéressant que de sortir de son logement ou de sortir de sa chambre d'hôtel et d'avoir accès à une toiture qui est aménagée.

1855 Et c'est sûr que ça fait partie des choses qui ne sont pas indiquées parce qu'on n'est pas à cette étape-là, mais le projet est pensé dans ce sens-là et ça fait d'ailleurs partie de toute la notion d'approche de développement durable qui est incluse dans notre démarche.

**LE PRÉSIDENT :**

1860 Question 9 : certains professionnels faisant partie de l'équipe de conception du projet sont certifiés LEED. Quels sont les objectifs de développement durable poursuivis dans la conception du projet ? Est-ce que le développement proposé tient compte des critères d'accréditation LEED ?

**M. CAMERON CHARLEBOIS :**

1865 Je passe la parole à madame Josée Bérubé.

**Mme JOSÉE BÉRUBÉ :**

1870 Bonsoir ! Alors depuis ses tout débuts, le projet est développé selon une approche de développement durable. Et j'aimerais vous livrer quelques-unes des stratégies auxquelles nous avons eu recours d'un point de vue urbain d'abord et d'un point de vue de la construction des bâtiments éventuellement.

1875 Alors, d'un point de vue urbain, nous recyclons, restaurons, réutilisons et mettons en valeur les bâtiments existants. Nous créons une rue commerciale de quartier permettant aux résidents de s'approvisionner en biens primaires à proximité de leur lieu de résidence, évitant ainsi de prendre la voiture pour se rendre ailleurs. On densifie un milieu urbain. On crée des espaces publics favorisant la vie de quartier. On crée des espaces dégagés pour permettre un maximum d'ensoleillement et d'éclairage naturel dans les bâtiments. Le promoteur s'engage à participer à la réfection d'un des plus grands espaces verts à Montréal qu'est le square Viger.

1885 Il y a aussi la possibilité de fournir une structure d'accueil intermodale pour les visiteurs. Donc le stationnement de 1 600 places, des cases de vélos. Aménager le projet de sorte à ce qu'on puisse avoir accès facilement par des passages piétonniers aux stations

de métro qui sont non loin, au futur tramway qui viendra peut-être un jour.

1890 Et on examine certainement la possibilité d'aménager du mobilier urbain qui permettra le recyclage, des plantations d'alignement d'arbres sur la rue commerciale principale, en l'occurrence la rue Saint-Hubert. Et évidemment prévoir des éclairages urbains qui limitent l'impact sur la voûte céleste et qui sont économes d'un point de vue énergétique.

1895 Les objectifs de développement durable qui seront éventuellement examinés par l'équipe de professionnels, qui inclut les architectes et tous les ingénieurs, viseront l'efficacité énergétique des bâtiments. Donc système performant, récupération de chaleur, une enveloppe de bâtiment performante, la mise en service annuelle des équipements pour s'assurer de leur plein fonctionnement.

1900 On prévoit une saine gestion de l'eau, autant pour l'eau domestique que l'eau d'irrigation. On prévoit la gestion des déchets, tant d'un point de vue de la construction que d'un point de vue de l'opération des bâtiments parce que les bâtiments sont éventuellement là pour durer. Alors, on devra les opérer et beaucoup de déchets émaneront des opérations quotidiennes surtout avec le commerce.

1905 On assurera le contrôle de l'érosion au moment des travaux de construction. On recherchera une qualité de l'air intérieur, l'utilisation de matériaux sains pour favoriser un meilleur environnement d'habitation. Et enfin, on fera la recherche d'éclairage naturel dans les espaces de travail de même que les espaces d'habitation.

1910 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup.

1915 Alors, la dixième et dernière question : comment le projet prend-il en compte les réserves exprimées sur l'emplacement des entrées et sorties du stationnement, en particulier celles situées sur la rue Saint-Antoine, et également quant au conflit potentiel avec les piétons sur la rue Berri ? Quelle est la ventilation par fonction du projet des 1 600 places de stationnement intérieur prévues.

1920 Monsieur Charlebois ?

**M. CAMERON CHARLEBOIS :**

1925 J'inviterais monsieur Jean-François Rouillon à répondre à la question.

**M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON :**

1930 Alors, sur les réserves exprimées sur l'emplacement des entrées et sorties du stationnement, j'aimerais faire un tout petit retour en arrière sur la dynamique de projet au niveau des éléments qui ont amené à choisir les accès du site. Je pense qu'il y a un élément important, et les consultations avec les citoyens, il y a un secteur immédiatement à l'est qui est à préserver de la circulation.

1935 De l'autre côté, on a la rue Berri avec le viaduc Notre-Dame, des colonnades qui arrivent au pied de la rue, qui entretient des visibilitées assez réduites. C'est un secteur également à éviter au niveau des circulations véhiculaires. Par le passé, la Ville a fait des interventions, je pense, par exemple, Saint-Joseph et puis je ne sais plus trop où, quand on a des zones de point aveugle, ça devient assez difficile et dangereux.

1940 Donc on se retrouvait à limiter les zones d'intervention. Il y a déjà eu des scénarios avec Saint-Hubert, Saint-Antoine. Le point d'accès sur Berri qui remontait vers le nord, donc qui permet une meilleure visibilité pour s'insérer sur la rue Berri ou s'insérer plutôt vers le stationnement. Il faut le contrôler avec une certaine distance par rapport à la rue Saint-Antoine pour laisser quand même un espace d'insertion.

1945 Un choix qui a été fait, cet accès majeur au niveau de du Glacis, complètement isolé des autres circulations que, dans le cas du projet, on a appelé la gestion de la circulation interne. Donc accès par l'intersection Saint-Hubert/Saint-Antoine tant en entrée qu'en sortie. Un autre accès qui, à un certain moment donné, a été qualifié de principal sur Saint-Antoine, 1950 il faut comprendre qu'un stationnement de cette ampleur-là, on ne peut pas tout concentrer à un accès à un endroit. On a besoin de plusieurs voies d'échappement, ne serait-ce que pour le fonctionnement interne, des questions de sécurité sur l'ensemble du site.

1955 Le défi au niveau des... pas le défi, mais les réserves, je dirais, au niveau de l'emplacement, à un moment donné, un peu plus tôt dans la soirée, ça a été mentionné au niveau de l'aménagement. Hier, ça a déjà été soulevé, c'était au niveau de la circulation. Je pense qu'il y a des manières de travailler cet élément-là pour qu'il soit tout à fait sécuritaire au niveau de la circulation. Je vais essayer d'être clair.

1960 L'accès par rapport aux deux intersections qui sont signalisées avec des feux pour l'accès Saint-Antoine donne beaucoup d'espace avant d'arriver à la prochaine intersection signalisée, Saint-André. On bénéficie fortement de la phase sur Saint-Hubert lorsque les gens circulent dans l'axe de Saint-Hubert pour avoir un créneau de sortie sur Saint-Antoine. À l'usage, la sortie par du Glacis, on verra un équilibre entre les deux accès du 1965 stationnement, tant en sortie qu'en entrée. C'est ça. Alors, il y avait ces trois accès-là. Il y a l'accès également pour le camionnage, concentré sur la rue Saint-Hubert avec tant les

mouvements d'entrée et de sortie.

1970 Il y a également des stratégies d'accès à ces stationnements qui peuvent être indiqués par de la signalisation légère, on s'entend. On ne veut pas non plus défigurer le paysage, il y en a déjà beaucoup de la signalisation, mais pour orienter les gens  
1975 préférablement via Saint-Hubert ou Saint-Antoine. Également à l'intérieur du stationnement, privilégier que ce soit la signalisation au sol, aérienne dans les différents étages pour orienter la circulation et sortir davantage sur la rue du Glacis et remonter Saint-Hubert. Donc, il y a beaucoup de choses qui peuvent être encore faites pour stratégiquement orienter les véhicules sur le site sur certains accès privilégiés.

1980 On demande aussi par rapport au conflit potentiel avec les piétons sur la rue Berri, là je soupçonne qu'on parlait par rapport à l'accès au stationnement avec la rue Berri qui est en entrée. Comme il est en entrée, cet accès-là, je n'anticipe vraiment pas de problème au niveau de la visibilité des piétons, mais je me permets par contre de dire, on a insisté à un moment donné sur la perméabilité du site par rapport aux itinéraires piétons de tout le voisinage qui permet d'aller au secteur et tout ça.

1985 Il y a quand même un enjeu au niveau de la rue Berri. Les petites rues entre Berri et le viaduc Notre-Dame qui viennent déboucher là, c'est déjà actuellement, comment je dirais, une traversée non contrôlée. Donc au gré des gens qui traversent. Les sections contrôlées, les intersections sont Berri et, à mon avis, qui est un élément extrêmement important, c'est justement ce lien entre le projet et la rue Notre-Dame par des liens internes aussi, donc peut  
1990 accéder à la rue Notre-Dame et enfin rentrer dans le secteur du Vieux-Montréal par un croisement de la rue Berri sans conflit. Ça, c'est un énorme plus à ce niveau-là.

1995 Au niveau de la ventilation par fonction du projet des 1 600 places de stationnement intérieur prévues, je pense qu'on a mentionné hier, mais un bref rappel. Trois fonctions dominantes : hôtelière, résidentielle et commerciale.

2000 La fonction hôtelière crée environ 200 places de stationnement. Celle résidentielle, compte tenu de l'ampleur des unités qu'il y a, de 300 à 400 places, dépendamment de ce qui va être permis et retenu et enfin, pour la fonction commerciale, dans le projet on aimerait avoir 1 000 places. Comme je l'ai mentionné hier, je crois, un peu fonction des projets commerciaux qui vont être suscités par le projet, combien vont être dédiés aux besoins spécifiques internes ?

2005 Les avis que le promoteur a sur la fonction commerciale, c'est que ça pourrait aller jusqu'à 1 000 places. Et je répète un peu ce que je disais hier au niveau de la planification un peu à long terme, je crois que nos futures cases de stationnement, quand on voit à

2010 l'échelle du secteur, elles devraient se situer à proximité de l'autoroute Ville-Marie et de Viger/Saint-Antoine, qui sont les voies de service de Ville-Marie, pour éviter justement qu'on se rende à des secteurs comme le Vieux-Port et dans ce coin-là. Je me dis qu'à long terme, il y a quelque chose de plus intéressant à faire au Vieux-Port que du stationnement sur ces sites-là.

2015 L'expérience nous dit que le manque de cases de stationnement par le passé a fait cruellement défaut. Les résidants, les commerçants, tout le monde en a souffert dans le secteur du Vieux-Montréal. Une multitude d'études a été entreprise pour pallier à ces problématiques-là, avec souvent des solutions qui n'étaient pas tout à fait... des fois, on arrivait dans le néant.

2020 Il y a eu le projet du Quartier international un peu plus à l'ouest, où est-ce que ce même débat a été suscité pour ce qui est du nouveau stationnement qui dessert à la fois la caisse, le palais et tout le secteur environnant, un stationnement de 1 400 places qui est un stationnement, comment je dirais, un peu multifonctionnel pour les besoins du palais, les besoins de la caisse, les besoins du secteur. Et ce 1 400 places-là, il est dédié pour tout le secteur, alors que le 1 600 places ici, il y en a déjà 5 à 600 pour des fonctions internes, 2025 comme la fonction hôtelière, les résidants qui sont quand même bien ciblés.

2030 Le besoin de stationnement pour les résidants, enfin personnellement, moi, je trouve ça un gros plus, il y en a qui habitent le secteur, je pense qu'ils sont très contents d'avoir leur place de stationnement. Je pense que c'est un peu utopique de croire qu'on peut faire du logement sans aucune case de stationnement. Ce qu'on souhaite, c'est que ces gens qui sont résidants et qui ont leur véhicule ne le prennent pas pour aller au centre-ville et puis tout ça. Mais une unité de logement sans sa case de stationnement, ça a quand même une valeur ou un marché qui est quand même beaucoup plus réduit.

2035 Alors, si ces gens-là ont leur véhicule, si normalement ils sont intelligents, ils utilisent le transport actif, le métro pour aller travailler au centre-ville et leur voiture pour sortir la fin de semaine. Ou alors s'ils en ont besoin, qu'ils travaillent à contresens de la pointe, pour aller à l'extérieur ils prennent leur véhicule.

2040 C'est ce qui fait que globalement, on se retrouvait avec des impacts au niveau de la circulation qui étaient tout à fait acceptables. Certaines mesures qui ont été mises de l'avant exactement pour atténuer... je m'excuse, mais j'en profite, c'est la dernière, mais je pense que c'est correct.

2045 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. Dites-moi, les grands espaces de stationnement du côté du port dont vous parlez...

2050 **M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON :**

Oui.

2055 **LE PRÉSIDENT :**

... est-ce qu'ils relèvent de la municipalité, du gouvernement fédéral ou c'est privé ?

2060 **M. CAMERON CHARLEBOIS :**

De la Société du Vieux-Port.

**LE PRÉSIDENT :**

2065 C'est la Société du Vieux-Port. Est-ce qu'on connaît le sort ou le destin de ces espaces-là ?

**M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON :**

2070 Non. C'est un vœu pieux que je mentionnais parce que souvent, la vision à long terme, c'est difficile avec tous les acteurs de la pousser et de la mettre de l'avant. Le Vieux-Port, j'imagine qu'il a des positions où elles sont importantes, mais un jour, on va se réveiller, puis on va se dire qu'il y a quelque chose de plus intelligent à faire que du parking.

2075 Ça évolue. Le Vieux-Montréal, c'est un grand laboratoire qui est sujet à accueillir des projets de toute nature. Là, on parle du tramway qui va être lancé comme étude. La Ville va lancer une étude sur la réflexion justement de tous ces espaces, pas seulement de stationnement mais des problématiques de circulation, l'intégration des grands projets. Je pense que ça a été mentionné hier également. Ça devrait s'en venir et c'est légitime. Puis, on l'a vu dans les préoccupations des gens ces deux derniers soirs.

2080 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que la Ville a quelque chose à ajouter là-dessus ?

2085 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Il y a un point important que j'aimerais amener. C'est que contrairement à ce qui a été mentionné, la vision de la Ville pour la rue Saint-Antoine et la rue Viger n'est aucunement que ce soit les voies de service de l'autoroute. Au contraire, pour nous, ça doit être des rues urbaines, des rues où la circulation par sa vitesse, par l'intégration des

2090 différentes circulations, automobile, cycliste, piétonne, en font des rues urbaines. Urbaines dans le sens que monsieur Oneson exposait hier. C'est-à-dire non pas des voies de circulation à grande vitesse mais des milieux de vie, des milieux de vie pour y habiter, des milieux de vie pour y travailler, pour s'y récréer.

2095 De facto, effectivement, l'absence de développement pendant très longtemps le long de l'autoroute Ville-Marie, en particulier au sud de la rue Saint-Antoine, a fait en sorte et continue de faire en sorte que ces voies-là, la rue Saint-Antoine comme la rue Viger, sont des voies où on circule très rapidement. Mais la vision de la Ville n'est aucunement ça pour l'avenir. L'objectif de la Ville – et on comprend que le projet du Château Viger va contribuer  
2100 dans ce sens-là – c'est de réurbaniser ces secteurs-là.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

2105

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

Justement, par rapport au projet – et ma question s'adresse tant au promoteur qu'à l'arrondissement – c'est quand notre analyste a fait l'étude, l'examen de l'étude de circulation et de l'impact de l'implantation de 1 600 places de stationnement, il est dit que cette  
2110 implantation-là est susceptible d'avoir un impact sur la fluidité de la circulation, qui pourrait faire passer cet impact-là du niveau C actuellement à un niveau F qui pourrait être critique.

Par contre, on parle de mesures d'atténuation qui pourraient ramener le niveau donc  
2115 de l'impact sur la fluidité à un niveau D ou E. Donc pour moi, c'est un peu du jargon tout ça, mais ce que je comprends derrière tout ça, c'est qu'il semble y avoir un problème, qui va mériter des mesures d'atténuation.

Et, d'une part, je voudrais connaître quelles seront ces mesures que vous prévoyez  
2120 et, d'autre part, je me demande s'il n'y a pas contradiction entre cette problématique-là et la volonté de la Ville de réduire justement et de ramener les axes Viger et Saint-Antoine à une échelle plus humaine et à une échelle plus urbaine, qui pourrait contribuer d'ailleurs à l'aménagement ou au réaménagement, à la qualité du réaménagement du Carré Viger.

2125 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

La volonté de la Ville s'inscrit dans une philosophie de développement durable où la fluidité n'est plus, comme ça a été le cas pendant 50-60 ans. Quant à nous, il s'agit d'une époque révolue où la fluidité était la priorité en matière de circulation. Dorénavant, la fluidité

2130 constitue une priorité, oui, mais au même titre que l'accessibilité. Mais l'accessibilité par différents modes, le mode automobile, oui, mais le mode piéton, le mode cycliste et, bien sûr, le transport collectif.

2135 Et toute cette notion-là est extrêmement importante, c'est-à-dire qu'on ne veut pas justement faciliter ou permettre de très grandes vitesses de déplacement mais, au contraire, permettre aux gens de se rendre de manière plus agréable et plus sécuritaire aux destinations qu'ils visent.

2140 C'est une autre philosophie et c'est celle qu'on compte implanter. On parlait hier effectivement de la stratégie de l'analyse et de la stratégie des déplacements qu'on entend implanter dans le secteur pour intégrer les différents projets. C'est sûr que la demande va beaucoup augmenter dans le secteur avec le CHUM, avec le projet du Château, avec d'autres projets et c'est très bien, mais l'idée n'est pas du tout de multiplier les voies de circulation et les places de stationnement pour privilégier l'automobile au détriment des autres modes d'accès.

2145

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

2150 Quand vous parlez de stratégie, avez-vous un échéancier quant à l'énoncé de cette stratégie ?

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

2155 C'est une très bonne question. Le mandat a été donné par le Comité exécutif de la Ville le 9 août, le mandat a été donné donc d'accorder un contrat dans ce sens-là. Donc on parle de mois. On ne parle pas d'années, on parle de mois. Parce que justement les projets se concrétisent dans le secteur et la Ville veut appuyer le développement de ces projets-là. Le projet du CHUM en particulier doit démarrer incessamment et on veut être en mesure d'implanter les mesures appropriées justement au moment où ces chantiers-là seront complétés, et même avant, puisque les chantiers eux-mêmes vont générer toutes sortes de mouvements dans le secteur.

2160

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

2165 Il y a des citoyens qui sont intervenus tantôt et hier aussi à l'effet, toujours relativement à la densité du stationnement. Et j'entends, d'une part, des critères de l'arrondissement visant la qualité du milieu urbain et, d'autre part, j'entends les craintes des citoyens vis-à-vis de l'implantation d'autant de places de stationnement. Et le promoteur nous parle aussi de développement durable. Dans ma tête, ça s'entrechoque tout ça. J'aimerais  
2170 ça avoir des clarifications.

**LE PRÉSIDENT :**

De quel côté?

2175

**M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

De notre point de vue, on réalise que c'est un défi, c'est certain, mais de notre point de vue, chacun des projets qui s'implantera dans l'arrondissement et dans le secteur par le fait même devra trouver le moyen de répondre à ces différents objectifs à la fois. Et dans ce sens-là donc, je renvoie la balle à monsieur Charlebois.

2180

**LE PRÉSIDENT :**

Je pense, Monsieur Charlebois, vous allez avoir le mot de la fin si ça continue .

2185

**M. CAMERON CHARLEBOIS :**

La pression! Quelques réflexions sur ça. D'abord, ce qu'on parle moins dans ces audiences et dans ces représentations, c'est que le développement durable inclut également la durabilité économique. Et de sous-estimer, de sous-développer est aussi un tort au développement durable. Alors, l'idée, c'en est une d'équilibre. Trouver comment toutes les fonctions peuvent marcher ensemble et que le site soit autosuffisant en soi et ne déborde pas dans son milieu, tout en apportant ce qui est imaginable du potentiel du site dans le contexte qu'on examine.

2190

2195

Alors, il n'y a pas de rapport direct entre 1 600 places de stationnement et la notion de plan de transport et développement durable. C'est tout dans la gestion de ces espaces. Je pense que monsieur Rouillon a très bien dit, si on veut densifier la population résidente du centre-ville, ces gens-là ont des voitures. Et si on ne fournit pas des places pour des voitures, que ce soit une ou une et quart ou une et demie par logement, ces voitures-là finissent par stationner, se garer dans la rue et prendre la place pour des autres résidents qui demeurent déjà là, qui n'ont pas de place de stationnement.

2200

Alors, en cherchant cet équilibre-là, on arrive à une somme de 1 600 places, en partie aussi déterminée par les conditions de construction sur le site. Parce que si on creusait plus profond que trois niveaux de stationnement, on serait dans la nappe phréatique. Alors voilà une autre problématique de coût et d'environnement.

2205

Alors, le tout combiné ensemble, on veut bien desservir la clientèle du projet, on veut maintenir une vision à long terme autosuffisante dans le secteur, on veut dépanner le secteur dans les besoins qui manquent dans le court terme. Notamment plusieurs résidents comme j'ai dit hier, il y a 150 voitures qui sont stationnées là à tous les jours et, ça, c'est

2210

2215 depuis que la Ville de Montréal a quitté les lieux. Alors, il y a une demande innée dans le secteur qu'on doit respecter, qu'on doit tenir en ligne de compte.

2220 Alors, ça peut paraître contradictoire et paradoxal que 1 600 places de stationnement s'intègrent dans une approche de développement durable, mais je pense que c'est défendable. C'est défendable en fonction de tout l'équilibre de tous les intrants dans cette réflexion-là, le développement économique, le développement urbain, la qualité de la localisation du site à côté du Vieux-Port, le CHUM, ainsi de suite. Tout ça combiné ensemble fait en sorte que c'est un chiffre justifiable. Et c'est pour ça que nous l'avançons.

2225 **LE PRÉSIDENT :**

D'autres questions ? Ça va ?

**Mme NICOLE VALOIS, commissaire :**

2230 Moi, j'ai juste une précision. Dans les 1 000 places dont vous avez parlé, certaines de ces places sont réservées aux commerces, si j'ai bien compris, et un certain nombre de ces places est réservé pour dépanner le secteur. Est-ce qu'on doit comprendre ça comme ça ?

2235 **M. CAMERON CHARLEBOIS :**

2240 Les 1 000 places que nous envisageons, qui sont excédentaires aux deux fonctions hôtelière et résidentielle, seraient offertes à la fonction commerciale. Puis on peut évaluer dans un milieu urbain... dans le milieu de banlieue, les places de stationnement pour le commerce, c'est à peu près cinq à six par 1 000 pieds carrés de commerce. Ici, nous sommes inférieurs à quatre si toutes les places étaient prises par les commerces.

2245 Nous envisageons que ce n'est pas le cas. On peut vivre avec trois ou deux et demie par 1 000 pieds carrés de commerce, qui laisse un excédent disponible pour le secteur. Voulant dire on peut faire une offre à nos voisins. On peut faire une offre à d'autres fonctions qui sont dans le coin. Mais tout ce que je veux essayer de dire, que cet excédent-là n'est pas énorme et ce n'est pas excessif pour planifier pour le long terme, tout en maintenant un esprit de développement durable.

2250 **LE PRÉSIDENT :**

Vous aviez une autre question ?

2255 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

Oui, ça concerne le stationnement de vélos. D'une part, où est-ce que vous

2260 envisagez situer le stationnement de vélos ? Deuxièmement, les 250 places, quelle en est la vocation ? C'est-à-dire, est-ce que c'est strictement du stationnement pour les usagers qui ont déjà leur vélo et qui s'amènent sur le site, soit des travailleurs, soit des résidants aussi qui peuvent se déplacer du site, ou s'il pourrait s'agir aussi d'un centre de location de vélos comme la Ville de Montréal en met sur pied et qui semble très populaire ?

**M. CAMERON CHARLEBOIS :**

2265 Il y a plusieurs segments de cette clientèle-là. Dans un premier temps, nous reconnaissons que nous sommes à l'axe de deux pistes cyclables : la rue Berri et la partie sur Saint-Antoine qui doit être aménagée, qui arrive jusqu'à Berri, qui nous amène une clientèle, donc la possibilité de desserte, de réparation, de location, de garage pendant que quelqu'un veut faire un autre type de marche dans le Vieux-Montréal.

2270 La distribution des 250 places n'a pas besoin d'être dans un seul endroit. On peut en avoir à l'intérieur avec une desserte de douche et tout ça pour les travailleurs ou les gens qui veulent transiter dans ce coin-là. Il y en a d'autres qui seraient distribuées à différents endroits sur le site pour les rendre très accessibles, que ce soit à côté de certains magasins qui profiteront de la présence de cyclistes, ou d'autres pour des points de chute pour l'intermodalité du site.

2275 C'est une planification à faire, j'avoue, mais avec le débarcadère devant la rue Berri, les aménagements sur la rue Saint-Hubert, l'intérieur du souterrain comme tel, il y a assez de différences de diverses installations que nous pouvons envisager.

2285 Je souligne une dernière chose. Le premier niveau de stationnement pour nous, c'est un niveau d'arrivée dans le projet. Alors, les gens qui vont arriver là, que ce soit par vélo ou par voiture, en sortant de leur voiture ou en débarquant de leur vélo, vont se trouver dans un espace aménagé, en continuité avec le premier niveau extérieur du rez-de-chaussée de la rue Saint-Antoine. Alors tout ça, j'avoue, c'est à planifier. On fait de la planification un peu en mots, mais c'est tout considéré déjà.

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

2290 C'est bien. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2295 Ça va ? Alors, je constate qu'il n'y a plus de question. Nous avons donc complété le travail de la première partie, la première étape qui en était une d'information aux citoyens. Donc il n'y aura pas nécessité de tenir une séance d'information demain soir. Ceci clôt

cette première étape.

2300 Deux choses avant de nous quitter. D'abord, merci aux intervenants. Les intervenants du public, les citoyens. Vos questions constituent une forme de service tout à fait exemplaire à la collectivité. Vous rendez service aux autres en venant ici poser des questions.

2305 Et je veux également remercier et féliciter les équipes très compétentes, d'une part, du côté du promoteur et, d'autre part, du côté de la Ville qui, je pense, ont fait un effort tout à fait remarquable et couronné de succès pour informer les citoyens et informer la commission. Alors, merci beaucoup d'interventions véritablement bien préparées et compétentes.

2310 Et, finalement, je vous donne rendez-vous le 21 novembre. Nous allons commencer la deuxième étape. C'est l'expression des opinions. La commission veut connaître vos opinions pour pouvoir les transmettre aux autorités publiques et la commission est à votre service.

2315 Alors, rendez-vous le 21 novembre. Merci.

\*\*\*\*\*

2320 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, 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.

Et, j'ai signé :

2325

---

**LISE MAISONNEUVE, s. o.**

2330