



Montréal, le 29 septembre 2009

Monsieur André Beauchamp  
Office de consultation publique de Montréal  
1550, rue Metcalfe  
Bureau 1414  
Montréal (Québec) H3A 1X6

**Objet:** Réponses aux questions de la Commission des 23 et 28 septembre 2009

Monsieur le Président,

Voici nos réponses à vos questions. En espérant que celles-ci sauront approfondir votre compréhension de certains aspects du projet

**Réponse à la question 1**

Tel que démontré dans notre document de présentation (Redéveloppement du site des anciens ateliers du CN, Septembre 2009, CHA, Document 3.1 sur votre site), nous prévoyons, pour le secteur industriel, mettre en valeur plusieurs éléments. Pour cette portion du site, il est moins question de commémoration que de conservation, de réutilisation des bâtiments d'intérêt architectural et patrimonial et de mise en valeur des témoins industriels. Je vous réfère à certains exemples que nous avons donnés :

- à la page 26 mettant en valeur le 1830 Leber par le réaménagement du pourtour,
- à la page 28, 32 ou 33 montrant nos orientations pour souligner le pont roulant, la tour d'eau, l'ancienne digue original du fleuve, etc.

Avec la Fonderie Darling, dans le bâtiment magasin (numéro 7), un espace intérieur sera prévu pour accueillir des photos et des artéfacts.

De plus, il a été discuté avec l'arrondissement que des panneaux explicatifs de l'évolution et l'historique du site soit installé dans l'espace vert/public que prévu immédiatement adjacent au 1830 rue Leber et au bâtiment magasin (numéro 7).

Nous ne pouvons pas nous prononcer sur la portion de terrain à être développée par l'AMT.



**Réponse à la question 2**

Il n'est pas prévu d'atteindre une certification LEED ni dans la portion industrielle, ni dans la portion résidentielle.

Vous retrouverez dans notre document (Redéveloppement du site des anciens ateliers du CN, Septembre 2009, CHA, Document 3.1 sur votre site) un chapitre complet traitant de ce thème (page 36 à 43).

De plus, on retrouve dans le projet d'Accord de Développement (section 1.3.1) avec la ville des principes favorisant un projet intégrant plusieurs principes de développement durable.

Nous ne pouvons pas nous prononcer sur la portion de terrain à être développée par l'AMT.

**Réponse à la question 3**

Pour le moment ce bâtiment fait également partie des lieux dont nous discutons avec la Fonderie Darling.

**Réponse à la question 4**

De façade à façade, il y a 13 mètres de distance entre le bâtiment 7 et les bâtiments résidentiels (façade principal arrière et non le décroché).

**Réponse à la question 5**

Une nouvelle identité corporative formée par la direction de la Fonderie Darling.

**Réponse à la question 6**

Tel que mentionné lors de l'une des séances publiques, des discussions ont eu lieu avec M Daniel Savaria DG CPE Pointe St-Charles en février dernier. Considérant que notre projet ne pouvait être réalisé avant 2010 ou plus tard, M Savaria agrandira ses installations existantes à proximité du YMCA et adjacentes au CPE actuelle.

Toutefois, avec la venue de nouvelles familles dans le secteur il est recommandé de prévoir un local et des installations qui pourront accueillir un CPE dans le futur. Un espace pour cette activité devra être prévu dans l'entente avec la Fonderie Darling.



### **Réponse à la question 7**

Il n'est pas possible de répondre à cette question par une proportion précise. Nous ne pouvons qu'encourager au maximum l'utilisation de l'accès Marc-Cantin. La proximité des réseaux routiers supérieurs vs la circulation et les feux de circulation sur Wellington sont des facteurs importants qui pousseront les camionneurs vers le lien Marc-Cantin.

### **Réponse à la question 8**

Non. Une petite portion du parc a déjà été éliminée pour permettre l'accès 'temporaire'. Cet empiètement ne permet l'accessibilité au site que pour les camions de moindre gabarit (de 27 à 32 pieds) et ne permet aucune possibilité d'entrecroisement sur la rue. Une coordination par radio doit être effectuée pour synchroniser les entrées et les sorties de camion. Si un camion de type tracteur avec une remorque de 53 pieds devait passer par cet endroit, un empiètement minimal de 1500 pieds carrés serait requis et les problèmes d'entrecroisements seraient toujours présents.

La proposition mise de l'avant n'est pas seulement une question de possibilité d'accessibilité, mais elle vient aussi régulariser et solutionner des principes de sécurité : aucun camion dans le secteur résidentiel, aucune ambiguïté d'accessibilité au site, aucune restriction sur la dimension des camions, etc. De plus cette solution élimine les risques de problème dus à la possibilité d'entrecroisement des camions ne pouvant pas manœuvrer si un autre camion est en sens inverse (pouvant causer des blocages et de la congestion sur Wellington ou les autres rues transversales).

Le réseau routier municipal actuel desservant le site ne répond pas à des standards minimum d'accessibilité, de convivialité et de sécurité. Nous soulignons une fois de plus qu'il n'est pas possible de desservir un site industriel d'une telle ampleur par soit des rues résidentielles, par la traverse d'une multitude de voies ferrées ou des ruelles.

Par le réaménagement de l'intersection Wellington/Sébastopol/Congrégation, nous pourrions créer une vraie porte d'entrée au site.

### **Réponse à la question 9**

Oui l'accès Bridge a été regardé. D'une part, le premier défi est la congestion déjà omniprésente sur Bridge qui rendra les approches au site difficiles. D'autre part, une fois passé sous ce viaduc, la route doit traverser pas moins de 28 voies ferrées (22 voies du CN existantes et vraisemblablement 6 voies à venir de l'AMT).

Il ne s'agit pas ici de voies ferrées vouées à la circulation mais des voies pour du stockage. Il n'y a aucune assurance que ces voies seront libres de façon régulière. Il arrive fréquemment que des trains restent stationnés sur ces voies plusieurs jours.



De plus, un problème se pose au niveau de la sécurité vis-à-vis l'AMT, contrairement à la voie de circulation que nous prévoyons via Sébastopol ou via Marc-Cantin, ces voies de circulation longent les installations de l'AMT et ne les traversent pas. L'AMT pourra alors clôturer ses installations empêchant la possibilité de pénétrer sur les lieux sans autorisation.

Le même raisonnement se pose pour le CN.

La possibilité de passer sous terre ou par un viaduc n'a pas été considérée puisque ces coûts dépasseront la proposition de viaduc de Marc-Cantin; la distance est supérieure à la proposition de Marc-Cantin.

### **Réponse à la question de votre demande du 28 septembre**

Oui, l'entrée sur Sébastopol sera également contrôlée. Le poste de contrôle sera situé à proximité de l'endroit où il se trouve actuellement. Puisque des automobilistes, des piétons ou des cyclistes arriveront vraisemblablement aussi par l'accès de la rue Leber, les fournisseurs ou les clients pourront s'enregistrer à cet endroit avant de pouvoir circuler sur le site.

Nous désirons, de même que l'AMT, maintenir un contrôle de l'accessibilité au site afin de bien diriger la clientèle et éviter la circulation dans les endroits qui pourraient être risqués (proximité des voies ferrées).

Espérant que ces réponses sauront répondre à vos questions veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Pierre-Jacques Lefaivre  
Vice Président au Développement

PJL :sr

