

RÉPONSES AUX QUESTIONS DE L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL CONCERNANT LE PROJET DE PPU DU QUARTIER DES GARES

1. Qu'advient-il de l'édifice de l'ancien Planétarium Dow au square Chaboillez réaménagé?

À l'exclusion de la parcelle de terrain située au nord de l'ancien planétarium, le square Chaboillez appartient aujourd'hui à l'École de technologie supérieure (ÉTS). L'acte de donation, qui date de 2013, stipule que le nouveau propriétaire doit entretenir et conserver l'édifice existant, ainsi qu'aménager un espace public dans la partie sud du square, actuellement occupée par un stationnement de surface.

Pour ce qui est de la partie nord du square, en bordure de la rue Saint-Jacques, elle doit être intégrée au projet d'aménagement d'un corridor vert reliant le nouveau parc Ville-Marie à l'axe du boulevard Robert-Bourassa et, éventuellement, au square Victoria.

2. Comment prévoyez-vous intégrer l'ancien Planétarium Dow au square Chaboillez réaménagé?

L'aménagement des abords de l'ancien planétarium, particulièrement les sections sud et nord, doit être effectué de façon à respecter le fonctionnement futur de l'édifice. Toutefois, la conception détaillée de cet aménagement n'est pas commencée.

3. Veuillez décrire, avec carte à l'appui, les voies de circulation automobile, cyclable et piétonnière ceinturant et traversant le futur parc Ville-Marie. En particulier, quelles sont les caractéristiques de la nouvelle rue prévue dans ce parc (fonction, largeur de chaussée et de trottoir, allée de stationnements, etc.)?

Quatre plans sont ajoutés en annexe au présent document. Ces plans indiquent le nombre et le sens des voies de circulation véhiculaire, les principaux axes piétonniers et le réseau cyclable. Un dernier plan est consacré aux voies de stationnement sur rue. Dans le cas du futur parc Ville-Marie, la rue de desserte est constituée d'une seule voie de circulation de 5,5 mètres, encadrée d'une voie de stationnement de 3,5 mètres de chaque côté. Des trottoirs de 2 mètres sont prévus de part et d'autre de la rue. Cette nouvelle rue est destinée à un usage de desserte locale pour le parc et les édifices riverains.

4. Quelles sont les considérations ou exigences de santé publique relatives à l'implantation de jardins communautaires à proximité de l'autoroute Ville-Marie?

Le déplacement des jardins communautaires n'a aucune conséquence en cette matière puisque les nouveaux emplacements proposés présentent exactement le même contexte urbain qu'aujourd'hui. L'autoroute Ville-Marie est effectivement à proximité, mais elle est souterraine. Un des trois nouveaux jardins sera adjacent à une bretelle d'accès à l'autoroute, tout comme c'est le cas présentement avec le jardin situé à l'intersection des rues Jean-D'Estrées et Saint-Jacques. Afin de clarifier les emplacements proposés, on trouvera en annexe du présent document un plan indiquant l'emplacement et les superficies des jardins communautaires en question.

5. Lors de la séance d'information du 19 mai, un citoyen faisait référence à un rapport produit par Raymond Chabot Grant Thornton à l'intention de la Direction de la culture, des sports, des loisirs et du développement social de l'arrondissement de Ville-Marie portant sur les besoins de la population dans le district Peter-McGill. Veuillez déposer ce rapport.

Vous trouverez le PDF de ce rapport en pièce jointe.

6. Veuillez décrire la diapositive de la présentation du 19 mai relative aux pistes cyclables.

Une carte jointe en annexe du présent document décrit la direction des voies de circulation telle que proposée par le PPU, de même que les pistes cyclables, également proposées par le PPU. Pour ce qui

est de la source de ce document, il s'agit bien sûr du même PPU. Les voies cyclables proposées se rattacheront au réseau cyclable existant et proposé dans le plan de transport de la Ville de Montréal.

7. *Veillez définir les notions de logement social et de logement abordable telles qu'applicables à Montréal.*

À ce propos, nous vous invitons à prendre connaissance de la Stratégie d'inclusion de logements abordables adoptée en 2005, qui s'applique à préciser ces concepts. Vous trouverez en pièce jointe une copie de ce document.

8. *Quels sont les besoins et les tendances d'évolution en matière d'équipements et de services de proximité dans le Quartier des gares (commerce, écoles, services de santé, etc.)?*

Le Quartier des gares est une composante limitée d'un ensemble beaucoup plus grand, soit le centre-ville de Montréal. L'arrivée de nouveaux résidents dans les prochaines années viendra effectivement modifier l'équilibre actuel de l'offre et de la demande en matière de services de proximité. Durant la dernière décennie, l'ouest du Vieux-Montréal et le Quartier Griffintown se sont peu à peu peuplés et le déficit en matière de commerces de proximité a déjà commencé à s'atténuer. De ce point de vue, le renforcement de la masse critique de résidents ne peut qu'améliorer les choses puisque ce type de desserte n'est possible que s'il y a une clientèle suffisante. Le PPU préconise par ailleurs la réouverture d'une école primaire sur la rue de la Montagne. De même, l'aménagement détaillé des nouveaux espaces verts devra tenir compte de la nouvelle clientèle, notamment en ce qui regarde des jeux pour enfants ou adolescents. Rappelons qu'en matière de services de santé, le centre-ville présente une des meilleures offres de services de la région métropolitaine.

9. *Quelles sont les dispositions de la réglementation d'urbanisme qui s'appliquent au secteur du Quartier des gares pour lequel l'arrondissement demande une modification du Plan d'urbanisme?*

Le projet de PPU ne comporte aucune modification du règlement d'urbanisme et la modification proposée à la carte des hauteurs du Plan d'urbanisme n'aura a priori aucune conséquence sur la réglementation de l'arrondissement. Plus spécifiquement, il est proposé de déplacer la limite des hauteurs du Plan d'urbanisme, pour deux têtes d'îlot au sud de la rue Saint-Antoine, afin de rehausser le plafond des hauteurs de construction de 120 à 210 mètres. Cette modification pourra permettre d'autoriser un ou deux projets spécifiques, à l'intérieur des balises usuelles du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (CA-24-011).

10. *Quand le Programme triennal d'immobilisation (PTI) qui traitera des investissements prévus dans le Quartier des gares sera-t-il étudié et adopté?*

Il est visé d'inscrire le PPU au prochain PTI 2016 à 2018, soit en décembre de la présente année. Des travaux seront toutefois inscrits avant cette date, notamment en ce qui concerne le secteur 1, au nord du Centre Bell.

11. *Le nouvel édicule proposé à la station de métro Lucien-L'Allier sera-t-il doté d'un ascenseur permettant d'accéder aux quais du métro?*

Le projet vise à ajouter un édicule permettant d'accéder à la station existante, et non de refaire ladite station. Le nouvel édicule sera construit en surface et, par conséquent, aucune modification souterraine n'est envisagée dans ce projet.

12. *Vous avez déclaré que l'arrondissement n'avait pas de levier pour fixer les types de logement. Qu'est-ce qui empêche l'arrondissement de l'établir dans le règlement d'urbanisme? Le cas échéant, l'arrondissement peut-il favoriser la création de logements familiaux d'une autre manière, par exemple par l'entremise de critères inscrits au règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI)?*

Un logement familial se caractérise en premier lieu par sa superficie de plancher, qui est normalement suffisante pour loger un ménage de trois à quatre personnes. À la condition d'y mettre le prix, il est facile de trouver un tel logement dans un des nouveaux projets résidentiels du centre-ville. Ce n'est donc pas les logements familiaux qui manquent, mais plutôt les logements moins dispendieux (ou plus abordables), qui s'adressent notamment à ceux qui travaillent au centre-ville.

Cette lacune découle évidemment du coût extrêmement élevé des terrains, des difficultés de réalisation inhérentes à un milieu urbain dense et complexe comme celui du centre-ville et du type de construction possible dans un tel milieu. La rareté des terrains constructibles au centre-ville impose en effet comme principale typologie résidentielle la tour d'habitation, sans quoi il serait notamment impossible d'atteindre une masse critique de résidents pouvant générer un milieu de vie attrayant, avec des services et des commerces de proximité. Or, un édifice en hauteur est plus dispendieux à construire qu'un bâtiment en bois et en brique.

Par conséquent, il n'y a effectivement aucun outil règlementaire pouvant réduire la valeur des terrains ou les coûts de construction et, ce faisant, réduire le prix des logements de grande dimension au centre-ville. En matière d'incitatif, la municipalité peut toutefois établir un programme de subvention à cet effet, de même qu'elle peut remembrer des terrains qui lui appartiennent et les destiner à des projets de logements abordables.

Par contre, en ce qui concerne les normes et les objectifs d'aménagement du règlement d'urbanisme, il n'y a aucun avantage à les sacrifier au nom d'une minime contribution à réduire le prix de certains logements. Cela supposerait que la qualité de l'intégration urbaine et architecturale des projets est une finalité secondaire, voire optionnelle. Or, au centre-ville en particulier, il s'agit plutôt d'un enjeu majeur pour le développement économique de la région de Montréal, aussi bien que pour le Québec dans son ensemble. Considérant que notre centre-ville est en compétition avec les autres grands centres urbains d'Amérique du Nord pour accueillir le plus grand nombre d'entreprises génératrices d'emplois de qualité, il est au contraire essentiel d'encadrer efficacement les projets tant publics que privés afin de contribuer le plus possible à mettre en valeur et à enrichir ce qui distingue la ville, son patrimoine et ses paysages urbains, ainsi que de rehausser l'animation et l'attrait de son domaine public.