

## RÉPONSES AUX QUESTIONS COMPLÉMENTAIRES

### 1. Quelles seraient les implications légales d'une démolition d'un bâtiment cité?

*Le théâtre Séville est un bâtiment qui a été cité «monument historique» en 1990, par règlement municipal, en vertu de la Loi sur Les Biens Culturels.*

*L'article 89.5 de la Charte de la Ville indique : Le conseil de la Ville peut, par règlement, permettre, malgré tout règlement adopté par un conseil d'arrondissement, la réalisation d'un projet relatif à un bien culturel ou à un arrondissement historique au sens de la Loi sur les biens culturels (L.R.Q., chapitre B-4).*

*En conséquence, il est possible de permettre la réalisation d'un projet relatif à un bien culturel cité y compris sa démolition à condition que ce projet ait été autorisé par le conseil de ville. Le règlement actuellement proposé dans le cadre du redéveloppement de l'îlot Séville contient, dans ses articles et critères, les termes et exigences devant s'appliquer au projet en question, y compris les termes et exigences relatifs à la démolition du bâtiment cité du théâtre Séville.*

### 2. Comment s'appliquerait le Règlement de contrôle intérimaire limitant les nouvelles utilisations du sol et nouvelles constructions afin de protéger et mettre en valeur le mont Royal (08-007) concernant les vues menacées et d'intérêts, puisque le bâtiment proposé de 25 étages empièterait sur la vue de la montagne vers le fleuve (vue menacée : cône de vision de Cedar/Côte-des-Neiges vers le fleuve et empiètement de la hauteur de 7,2 m) et réduirait la vue vers la montagne (vue d'intérêt: vue du coin Sainte-Catherine/Lambert-Closse vers la montagne réduite d'environ 25 %) ?

*Pour ce qui concerne la vue à partir du coin Sainte-Catherine/Lambert-Closse vers la montagne, il serait souhaitable de faire des vérifications au sujet du pourcentage du cône de vision touché par le projet vers la montagne. Il semble désormais que l'impact serait moindre si le recul de la tour ouest, à hauteur du basilaire, est plus important que celui prévu initialement. L'application du règlement de contrôle intérimaire pourrait donc se traduire par ce recul, travaillé à hauteur du basilaire. Par ailleurs l'étude de vent peut commander également des retraits dans cette façade donnant sur la rue Lambert-Closse afin d'atténuer l'impact des vents au niveau des piétons.*

*Pour ce qui concerne la vue à partir du coin Cedar/Côte-des-Neiges vers le fleuve, l'application du règlement de contrôle intérimaire peut être modulée en fonction des vues et de leur hiérarchisation. En effet, certaines vues importantes et touristiques comme celles existant à partir du belvédère de la montagne ne sont pas touchées par ce projet alors que la vue Cedar/Côte-des-Neiges pourrait être considérée dans ce contexte comme secondaire. Par ailleurs, une application stricte de la réglementation entraînerait une diminution de la hauteur de la tour ouest correspondant à 2 ou 3 étages.*

**3. Selon l'étude de sécurité et d'accessibilité piétons et vélos : « En ce qui concerne les traverses piétonnes aux intersections, les temps offerts sont en général adéquats sauf pour la traverse Nord-Sud de Sainte Catherine/Lambert-Closse et la traverse Nord-Sud de De Maisonneuve/Lambert-Closse qui pourraient être prolongés de quelques secondes ». (doc.3.2, p. 9)**

**- Advenant la réalisation éventuelle du projet, l'arrondissement a-t-il l'intention d'augmenter le temps de traversée pour les piétons à ces carrefours ?**

*La division des études techniques de l'arrondissement de Ville-Marie va étudier cette possibilité et fera parvenir ses commentaires ultérieurement.*

**4. Quelles sont les normes qui régissent la construction de nouveaux bâtiments visant à répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite?**

*Cette question ne relève pas de l'arrondissement. Ces normes sont établies par le Code de construction via le Code national du bâtiment. Il incombe à l'architecte d'un projet non exempté de l'application du Code de construction de concevoir des plans conformes au code national du bâtiment et l'application réglementaire relève de la Régie du bâtiment.*

*L'arrondissement via son règlement d'urbanisme n'a aucune exigence d'aménagement pour les personnes à mobilité réduite.*

**5. La stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels de la Ville s'applique-t-elle au présent projet?**

*La réponse à cette question sera complétée au cours de la semaine prochaine, suite à une rencontre prévue avec la Division de la mise en valeur du territoire et du patrimoine de la Direction de l'habitation.*

**6. Dans quelle mesure le bâtiment de 25 étages proposé encadrerait-il le Square Cabot?**

*Plusieurs études récentes appuient le projet d'encadrer le square Cabot avec des bâtiments d'importance. En effet, lors d'une charrette pilotée par la Table de concertation du Centre-ouest pour l'avenir, réalisée en 2008, les trois équipes participantes ont proposé d'une part d'encadrer le square Cabot par des bâtiments de grande hauteur et d'autre part de développer la vocation métropolitaine de ce secteur de la ville. Cette proposition d'encadrement est reprise également dans le projet de PPU (Plan Particulier d'urbanisme) du Quartier des grands jardins. De plus, le PPU propose d'agrandir le square Cabot de 20% jusqu'à la rue Lambert-Closse, ce qui rapproche d'autant plus le square Cabot des limites du projet des Résidences Séville.*

**7. La ruelle existante, dont l'entrée est située sur le boulevard Maisonneuve entre les rues Chomedey et Lambert-Closse, qui déboucherait sur la ruelle piétonne projetée, ferait-elle l'objet d'une revitalisation?**

*Dans le cadre d'un projet de l'envergure des Résidences Séville, le statut et l'aménagement de cette ruelle doivent être reconsidérés et faire l'objet d'une attention particulière de la part de la Ville de Montréal. Il sera donc proposé d'établir des ententes entre la ville et le promoteur afin de clarifier ce statut. D'une part, la localisation et le fonctionnement des aires de livraison et de chargement devront être examinés plus avant et d'autre part la protection de la qualité de vie des résidants du secteur devra être assurée, en particulier du côté de la rue Chomedey, relativement aux nuisances qui pourraient être engendrées par le camionnage.*

*Dans ce contexte, il est possible que soient recommandées des améliorations au projet actuel en ce qui a trait aux aires de livraisons et aux quais de chargement.*

**8. Précision en réponse à une question posée lors de l'audience publique du 7 avril 2009**

*Le nombre d'unités de stationnement automobile exigé dans un projet est calculé, pour ce qui concerne l'usage résidentiel, à partir du nombre et de la taille de chacun des logements prévus dans le bâtiment (et non à partir de leur superficie totale). Pour ce qui concerne l'usage commercial, le nombre d'unités de stationnement automobile exigé est calculé à partir de la superficie commerciale totale. Dans le cas des Résidences Séville, l'exigence en unités de stationnement est de 215.*

*Le nombre d'unités de stationnement vélo exigé est calculé à partir du nombre de logement (5 unités pour les 10 premiers logements et 1 unité supplémentaire pour chaque 10 logements additionnels). Ce nombre est également calculé à partir de la superficie commerciale (5 unités pour les 500 premiers m<sup>2</sup> et 1 unité supplémentaire pour 1000 m<sup>2</sup> additionnels, jusqu'à concurrence de 100 unités).*