

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, adopté en vertu de la Loi sur les biens culturels (L.R.Q., chapitre B-4).

Le paragraphe 5° du premier alinéa de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q., c. C-11.4) permet au conseil de la ville d'adopter un règlement pour la réalisation d'un projet relatif à un monument historique cité, malgré la réglementation applicable, donc malgré le règlement de citation du théâtre Séville.

Par ailleurs, la Loi sur les biens culturels précise que l'autorisation du conseil de la ville est requise, de même que l'avis du conseil du patrimoine préalablement à la démolition d'un monument cité. En adoptant un règlement en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal, le conseil de la ville autorise la démolition du théâtre Séville et le conseil du patrimoine a déjà émis un avis en décembre 2008.

En conséquence, il est possible de permettre la réalisation d'un projet relatif à un monument cité y compris sa démolition. 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 monument 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 %) ?

En vertu de l'article 2 du 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), ce règlement ne s'applique qu'aux nouvelles utilisations du sol et aux nouvelles constructions, notamment les agrandissements de bâtiments, permis en vertu d'un règlement, d'une résolution ou de toute autre autorisation relevant du conseil d'arrondissement. Il ne s'applique donc pas à un règlement adopté par le conseil de la ville en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal.

Cependant, pour ce qui concerne la vue à partir du coin Sainte-Catherine/Lambert-Closse vers la montagne, des vérifications pourraient être faites 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. Cet examen additionnel 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'analyse des impacts visuels 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, la stricte recherche d'un impact visuel nul du projet vers le fleuve 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. Il s'agit d'une exigence émanant de la Loi sur le bâtiment (L.R.Q., c. B-1.1), ainsi que du Code de construction adopté en vertu de cette loi et référant au Code national du bâtiment - Canada 2005 » (CNRC 47666F). Il incombe à l'architecte d'un projet non exempté de l'application du Code de construction de concevoir des plans conformes à ce code et l'application 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 stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels devrait s'appliquer au présent projet.

Le règlement proposé pour le projet du théâtre Séville réfère à l'usage résidentiel, de façon large et générale comme dans tous les règlements apparentés, sans spécifier ni exiger tel ou tel type de clientèle, étudiante ou autre. À partir du moment où le projet prévoit plus de 200 logements, la stratégie d'inclusion de logements abordables devrait s'appliquer. Cependant, on note que la stratégie d'inclusion de logements abordables n'a pas été développée pour venir en compétition avec des logements étudiants ou certains types d'autres clientèles ayant des besoins spécifiques en matière de logement.

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 (Programme 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 résidents 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 du projet des Résidences

Séville, l'exigence minimale en unités de stationnement est de 70 et l'exigence maximale 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 m² et 1 unité supplémentaire pour 1000 m² additionnels, jusqu'à concurrence de 100 unités).