

Réponses aux questions adressées à la Société Immobilière du Canada (SIC) par l'OCPM

Général

1. Les *Études périphériques* citées dans le Plan directeur (en page 67) sont-elles accessibles au public notamment celles de Génivar (2008), de GVA Devencore (2008) et de Pierre Bélanger (2008) ? **Ces études contiennent des données stratégiques pour la mise en vente des lots et pour les appels d'offres entourant le développement du site. Pour cette raison, elles ne sont pas accessibles au public.**
2. Quel est l'échéancier de réalisation du projet ? Plus spécifiquement, quels sont les scénarios de développement et qui sont les maîtres d'œuvre des différentes étapes de réalisation des travaux en ce qui concerne. **Cette question sera abordée dans notre présentation du 17 février.**
3. Est-ce que des mesures particulières sont prévues pendant la réalisation du projet pour assurer la sécurité des personnes et pour atténuer les nuisances liées aux travaux de chantier (bruits, poussières, entreposage des sols excavés, etc.) ? **Oui. Notre expert en environnement pourra apporter davantage de détails lors de l'atelier du 18 février.**
4. Est-ce que les travaux d'aménagement paysager seront réalisés de façon progressive afin d'assurer une ambiance de qualité, au fur et à mesure de l'arrivée des nouveaux résidents? **Oui, tel que prévu dans le projet de règlement faisant l'objet de la consultation.**
5. Est-ce qu'une entente a été conclue entre la SIC et Parcs Canada pour la réalisation du projet? Est-ce que les modalités d'une telle entente seront transmises à la Ville ? **Les démarches sont en cours avec Parcs Canada en ce qui concerne les aspects du projet qui concernent la propriété de Parcs Canada. Les modalités de cette entente ne sont pas disponibles à cette étape.**

Concept d'aménagement et intégration au quartier

6. Veuillez spécifier les caractéristiques des unités d'habitation (superficie des logements, nombre de pièces par logement) de même que leur tenure (logement coopératif ou privé), pour chacun des bâtiments résidentiels? **Cette question sera abordée dans notre présentation.**
7. Veuillez préciser le nombre, les caractéristiques, la localisation et la tenure des unités d'habitation dédiées aux familles? **Cette question sera abordée dans notre présentation.**
8. En ce qui a trait au transport actif :
 - Comment est-ce que les principes d'aménagement de la Charte du piéton de Montréal seront respectés? **L'ensemble du projet a été conçu de façon à favoriser le piéton (voies piétonnes, circulation restreinte etc.)**
 - Y aura-t-il ségrégation des pistes cyclables et des allées piétonnières à l'intérieur du site (doc. 3.1, Plan de répartition des usages, p. 55) ? **Cet aspect n'a pas encore été évalué.**
9. Comment la SIC a-t-elle pris en compte les préoccupations soulevées par le Comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme concernant :
 - la possibilité d'avoir pénétration des fonctions de commerces et de bureaux à l'intérieur du projet, sur la rue Basin et sur la rue Ottawa? **Le nombre de commerces étant limité, il a été privilégié de les concentrer au même endroit, soit dans le secteur du bassin 4, pour assurer**

leur viabilité. Il serait néanmoins envisageable d'avoir des commerces sur les rues Basin et Ottawa.

- La possibilité de revoir la configuration du projet à la croisée des rues Guy, William et Ottawa afin de mettre en valeur les vues sur les bassins et le canal de Lachine dans le traitement de la perspective dans l'axe de la rue Guy? **Cette question sera abordée dans notre présentation du 17 février.**
10. Comment la SIC a-t-elle pris en compte les préoccupations soulevées par le Conseil du patrimoine de Montréal concernant :
- la possibilité de donner une vocation de « rue principale » à la rue Basin, maximisant la proximité des commerces et services de proximité avec l'ensemble des logements? **Cette suggestion n'a pas été retenue pour deux raisons : la volonté de consolider le rôle de rue principale de la rue Notre-Dame; éviter le transit sur la rue Basin.**
- Le nombre de commerces étant limité, il a été privilégié de les concentrer au même endroit, soit dans le secteur du bassin 4, pour assurer leur viabilité. Il serait néanmoins envisageable d'avoir des commerces sur la rue Basin.**
- Le besoin d'assurer l'aménagement sur le site d'équipements collectifs et d'espaces adaptés aux familles? **Il revient à l'arrondissement de déterminer la nature des équipements requis. Les espaces pour les réaliser sont disponibles.**
11. Qu'est-ce qui a motivé le choix de la localisation des accès aux stationnements aménagés au sous-sol des bâtiments (doc. 3.3, figure 2.2, p. 7) ? Combien d'étages en sous-sol sont prévus pour l'aménagement des unités de stationnement, dans chaque bâtiment? **Le nombre d'étages en sous-sol variera entre 1 et 2 étages selon le projet. La localisation exacte des accès sera déterminée par les promoteurs des différents projets.**

Design écologique du milieu urbain

12. La SIC souhaite obtenir une certification LEED ND pour le plan d'ensemble du projet en proposant diverses mesures répondant aux critères exigés par le *US Green Building Council*. Par ailleurs, la SIC procédera par appels d'offres pour l'exécution des travaux.
- Les mesures proposées pour l'obtention d'une certification LEED ND seront-elles traduites sous forme d'exigences, dans les cahiers de charge des appels d'offres, afin d'obliger ou d'encourager l'obtention de certifications LEED NC?
 - Quels seront les critères de sélection relatifs au développement durable lors de ces appels d'offres?
 - Les appels d'offres comprendront-ils des exigences visant à soutenir le modèle écologique du projet en particulier pour la gestion des sols, des eaux et des déchets de même que pour la gestion des ressources et de la consommation d'énergie?
- La SIC intégrera des critères dans les appels de proposition. Ces critères seront définis à une étape ultérieure de développement du projet.**
13. Quels sont les objectifs d'aménagement paysager dans le modèle écologique du projet ainsi que pour l'intégration des bâtiments et des aménagements au quartier, incluant le parc linéaire du canal de Lachine et le site archéologique de la Pointe des Seigneurs? **Nous souhaiterions que la commission clarifie cette question.**

14. Le site du 1500 Ottawa est localisé dans un secteur d'intérêt archéologique à fort potentiel et le Plan directeur propose la mise en valeur de l'ancien tracé des bassins. Une partie des travaux proposés devront être réalisés sur des terrains appartenant à Parcs Canada. Ces terrains sont localisés en bordure du canal de Lachine et sont exclus du territoire d'application présenté à l'annexe A du projet de règlement autorisant le projet.

Une première étude de potentiel archéologique des bassins a été réalisée par ArcheMI en 1995 à la demande de Parcs Canada. Deux mandats d'inventaire archéologique ont également été réalisés par SACL, en 2005 et en 2008, à la demande de la SIC. Ces mandats ont permis de localiser et de caractériser les murs des bassins et d'élaborer une stratégie d'inventaire des ressources archéologiques bâties conservées autour des bassins et sous le bâtiment du tri postal.

- Quelles sont les modalités d'autorisation des travaux d'aménagement et de supervision archéologique des excavations de masse, sur les terrains de la SIC et de Parcs Canada?
- Quels sont les travaux prévus sur les terrains de Parcs Canada, dans le parc linéaire du canal de Lachine, concernant la réouverture des bassins? Est-ce que les travaux d'excavation et l'aménagement de passerelles doivent être autorisés par la Ville ou par le gouvernement du Québec?

Selon notre compréhension, les travaux sur les terrains de Parcs Canada se feront sous la supervision de Parcs Canada, alors que ceux réalisés sur la propriété de la SIC seront sous la supervision de la Ville de Montréal et du Ministère de la culture, des communications et de la condition féminine.

15. Veuillez clarifier la transition et l'arrimage des aménagements en sous-sol et hors sol, entre le canal de Lachine et les bassins? **Cette question est présentement à l'étude.**
16. Veuillez clarifier la localisation et les niveaux des stationnements aménagés en sous-sol, entre le canal de Lachine et la rue Basin, par exemple à l'aide de coupes transversales parallèles et perpendiculaires à l'axe du canal de Lachine. **Cette analyse n'a pas encore été menée. Les coupes demandées ne sont pas disponibles.**
17. À quel moment les terrains, les bâtiments, les infrastructures et les aménagements seront-ils cédés aux nouveaux propriétaires ainsi qu'à la Ville? **Cette question sera abordée dans notre présentation du 17 février.**
18. La SIC fournira-t-elle aux syndicats de copropriétaires un devis technique pour la gestion et l'entretien des bâtiments et des infrastructures, notamment en ce qui a trait aux toits verts extensifs et aux bassins d'eau no 1 et no 2? **Cette responsabilité reviendra aux futurs promoteurs des différents projets réalisés.**
19. La SIC doit-elle fournir à la Ville un devis technique pour la gestion et l'entretien du marais filtrant? **Cette question est présentement discutée avec la Ville.**
20. Veuillez fournir une estimation des quantités de sols qui seront excavés pour la construction de la rue Basin, pour l'aménagement des quatre bassins et pour la construction des garages souterrains? Est-ce qu'une partie des sols excavés sera réutilisée dans les aménagements paysagers? **L'analyse est en cours et les données ne sont pas encore disponibles. Cependant, on peut d'ores et déjà affirmer qu'aucun sol excavé ne sera réutilisé sur le site.**
21. Pourriez-vous expliciter davantage comment la gestion des sols contaminés pourrait complexifier la subdivision cadastrale? **La SIC aura convenu avec le MDDEP des modalités des travaux de gestion des sols contaminés avant la mise en vente de chacun des lots subdivisés. Les travaux de gestion**

des sols contaminés pour ces lots seront de la responsabilité des promoteurs qui en feront l'acquisition.

Gestion des déplacements

22. Combien de travailleurs le projet permettra-t-il d'accueillir, pour les usages « bureau » et « commerce », en plus des 4 800 personnes qui résideront sur le site (doc. 3.3, p. 46)? **Le nombre d'employés peut varier grandement selon le type d'entreprises ou de commerce. Sur la base de la superficie envisagée, on peut estimer ce nombre d'employé à un maximum de 900 employés.**
23. Les comptages utilisés pour simuler les conditions actuelles de circulation indiquent une augmentation importante des débits aux environs du site, entre l'heure de pointe du matin et celle de l'après-midi. Parallèlement, les niveaux de service passent de A-B le matin à E-F l'après-midi sur les rues des Seigneurs, Richmond et Guy (doc. 3.3, figures 4.10 et 4.11).
- Pouvez-vous expliquer l'augmentation des débits de circulation, entre l'heure de pointe du matin et celle de l'après-midi, actuellement observée aux environs du site? **De manière générale, on observe plus de déplacements en PPPM qu'en PPAM, liés aux commerces et loisirs. Dans le quartier à l'étude s'ajoute également la circulation de transit vers le pont Victoria en PPPM.**
 - Ces observations peuvent-elles être validées selon l'enquête origine-destination 2003? **Oui**
24. Comment est-ce que la distribution des déplacements générés par le projet a été estimée pour la période de pointe de l'après-midi (doc. 3.3, tableau 5-5, p. 49) ? **Même que pour la condition de la période du matin.**
25. En ce qui a trait à l'estimation des déplacements générés par le projet, et compte tenu de la superficie allouée aux espaces de commerces et de bureaux, pourquoi est-ce que les déplacements déviés et de passage sont considérés négligeables? **Les déplacements déviés et de passage ont été négligés du fait que les fonctions commerce ne sont pas encore définies et que le projet est éloigné des grands axes. Il s'agit d'une hypothèse conservatrice pour l'étude.**
26. Le projet prévoit réserver aux usages Commerce et Bureau une superficie de plancher de quelque 30 000 mètres carrés, avec l'aménagement de 153 cases de stationnement en sous-sol, sur les îlots D-1 et D-2 (doc. 3.3, p. 4, tableau 2-1). Par ailleurs, les déplacements générés par l'occupation de ces îlots sont estimés à plus de 400 véhicules aux heures de pointe du matin et de l'après-midi (doc. 3.3, p. 48, tableau 5-4). Est-ce que les espaces de stationnement disponibles sur rue, incluant les 83 places prévues sur la rue Basin, seront suffisants pour répondre à la demande excédentaire?
- Il faut d'abord préciser que le nombre de déplacements véhiculaires représente 50% des déplacements totaux, soit 200 déplacements véhiculaires au PPAM et PPPM. Les déplacements indiqués au Tableau 5.4 correspondent à tous les modes de déplacements.**
- Les espaces de stationnements sur rue incluant ceux sur la rue Basin, seront suffisants pour répondre à la demande.**
27. Le projet prévoit réserver à l'usage Commerce une superficie de plancher de 2 250 mètres carrés sur les îlots C-1a, C-1b et C-2. Pourquoi est-ce qu'aucune case de stationnement n'est réservée à l'usage Commerce en sous-sol des bâtiments, sur ces îlots ? Où stationneront les propriétaires des commerces ? **Dans le stationnement intérieur des îlots C-1a, C-1b et C-2.** Est-ce que des aires de

déchargement sont prévues pour la livraison de marchandises ? **La localisation des quais de chargements sera précisée dans une étape ultérieure.**

28. Est-ce que les usages Commerce et Bureau entraîneront des nuisances pour les résidants du site, en ce qui concerne la disponibilité et la tarification des espaces de stationnement sur la rue Basin ainsi que sur les rues avoisinant le site ? Comment est-ce que les cases de stationnement sur rue et en sous-sol seront partagées entre les résidants, les travailleurs et la clientèle des commerces ? Combien d'unités de stationnement seront réservées aux visiteurs des blocs d'habitations? **Les modes de gestion du stationnement n'est pas encore défini. Ils seront établis en fonction de la demande : parcomètre, permis SRRR. Les visiteurs utiliseront le stationnement sur rue.**
29. Le Plan de gestion des déplacements propose de réserver des espaces de stationnement pour une à deux stations *Communauto*, soit une douzaine de véhicules (doc. 3.3, p. 63). Pouvez-vous indiquer la localisation de ces espaces ? **Les emplacements ne sont pas définis.**
30. Pouvez-vous expliquer pourquoi la part modale des transports actifs reste relativement stable, malgré le fait que le Plan de gestion des déplacements permette de réduire de plus de 10% les débits de circulation véhiculaires générés par le projet aux heures de pointe du matin et de l'après-midi (doc. 3.3, p. 71) ? **La proportion des gens transitant du Sud-Ouest vers le centre-ville sera plus importante sur le site par rapport à l'ensemble des gens du Sud-Ouest, et comme ce groupe utilise davantage le transport collectif, la part modale des transports actifs varie peu.**

Pour comprendre pourquoi la part modale des transports actifs reste stable malgré le Plan de gestion des déplacements, il faut prendre comme point de départ les cibles des paires OD révisées (qui ne sont pas affichées dans le tableau 7.2 du rapport - Voir ci-dessous). Ces paires OD sont davantage représentatives des habitudes de déplacement du projet, qui est situé en bordure de l'arrondissement Ville-Marie.

Ces paires OD, avant PGD, montrent donc des parts modales différentes du Sud-Ouest, avec une part modale du TA moins importante (16% pour le projet au lieu de 20% pour le Sud-Ouest). La mise en place du PGD permet de réduire de 6% la part modale de l'auto (47%), en faveur du TC et du TA pour 3% chacun (34% et 19%).

Périodes de pointe	Autos	TC	TA
Sud-Ouest avec paires OD révisées	53%	31%	16%
Sud-Ouest avec paires OD révisées et PGD	47%	34%	19%