



PROJET IMMOBILIER SUR LA RUE SAINT-ANTOINE OUEST

Projet de règlement 04-047-146

Rapport de consultation publique

Le 6 mai 2014

Édition et diffusion

Office de consultation publique de Montréal

1550, rue Metcalfe, bureau 1414

Montréal (Québec) H3A 1X6

Tél. : 514 872-3568

Télec. : 514 872-2556

Internet : www.ocpm.qc.ca

Courriel : ocpm@ville.montreal.qc.ca

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2014

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2014

ISBN 978-2-924002-61-2 (imprimé)

ISBN 978-2-924002-62-9 (PDF)

Le masculin est employé pour alléger le texte.

Tous les documents déposés durant le mandat de la commission ainsi que les enregistrements de toutes les interventions publiques sont disponibles pour consultation aux bureaux de l'Office de consultation publique de Montréal.



1550, rue Metcalfe
Bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : (514) 872-3568
Télécopieur : (514) 872-2556
ocpm.qc.ca

Montréal, le 6 mai 2014

Monsieur Denis Coderre, Maire
Monsieur Pierre Desrochers, Président du comité exécutif
Ville de Montréal
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec)
H2Y 1C6

Objet : Rapport de consultation publique sur le Projet immobilier sur la rue Saint-Antoine Ouest

Monsieur le Maire,
Monsieur le Président du comité exécutif,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport de l'Office de consultation publique (OCPM) portant sur le projet de construction de deux tours situées sur la rue Saint-Antoine Ouest, dans l'arrondissement de Ville-Marie, entre les rues de la Montagne à l'ouest et Jean-D'Estrées à l'est. L'une des tours est à vocation résidentielle, l'autre à vocation mixte. Le promoteur immobilier, Cadillac Fairview, demande que le Plan d'urbanisme soit modifié pour faire passer les hauteurs de 65 m à 120 m et les densités d'un coefficient d'occupation du sol de 6 à 9 sur les sites qui lui appartiennent. Ces deux projets font partie d'une initiative de redéveloppement plus large appelée Quad Windsor, qui inclut deux autres sites à l'est, vers la rue Peel. Plusieurs autres tours de grande hauteur y seraient érigées durant les quinze prochaines années.

Près de 140 personnes ont assisté ou participé aux séances d'information et la commission a reçu 20 présentations en provenance de citoyens et de divers groupes de la société civile montréalaise.

D'entrée de jeu, il faut constater que les propriétés de Cadillac Fairview sont adjacentes au centre des affaires, dans un secteur qui dispose non seulement d'un potentiel de

développement hors du commun, mais qui est également chargé d'histoire. Situé dans le district Peter-Mc-Gill, à proximité immédiate de la Petite-Bourgogne, il est aussi le lieu de plusieurs enjeux urbains et, particulièrement, d'enjeux liés à l'abordabilité des logements.

La commission tient à saluer l'intention du promoteur de redévelopper ce coin de ville et considère qu'il est important de maintenir l'élan créé par les projets des tours Deloitte et des Canadiens. Elle constate que la programmation de la tour 1 est plus précise et mieux déployée, alors que celle de la tour 2 ainsi que l'environnement peu accueillant où elle serait érigée souffrent de plusieurs imprécisions et de plusieurs incertitudes. De plus, l'approbation telle quelle du projet de règlement permettrait de construire de plein droit une 3^e tour sur un terrain attenant à la tour 2, sans que nécessairement le public soit consulté.

Dans ce contexte, il devient difficile d'imaginer l'environnement qui sera offert aux résidents et aux travailleurs et d'évaluer les impacts urbains, positifs ou négatifs, de l'arrivée de cette deuxième tour. La commission recommande donc de n'autoriser sous condition que les modifications demandées au Plan d'urbanisme pour la construction de la tour 1 sur le site ouest.

D'autre part, à l'instar de plusieurs participants, la commission estime qu'il est d'intérêt public d'entreprendre un exercice de planification détaillée dans l'ensemble du secteur avant de s'engager trop loin dans l'autorisation de projets à la pièce. Un tel exercice était prévu par l'arrondissement en juin 2011, au moment de la publication du « Cadre de révision des hauteurs et densités du centre-ville » et n'a pas été réalisé. Elle recommande de mettre en marche la production d'un plan particulier d'urbanisme (PPU) en concertation avec les grands propriétaires terriens du secteur, c'est-à-dire le ministère des Transports du Québec (MTQ), la Ville de Montréal et Cadillac Fairview, et d'associer la société civile à la démarche. Le projet de la tour 2 pourrait être pris en considération dans le cadre de ce processus qui devrait inclure au minimum les 4 sites prévus au projet Quad Windsor, le Jack's Parking, les propriétés du MTQ en bordure de l'autoroute Ville-Marie, les rues Torrance, Jean-D'Estrées et Saint-Félix. Le long échéancier de réalisation prévu pour le projet Quad Windsor permettrait ainsi d'optimiser l'aménagement du secteur au bénéfice à la fois de la communauté montréalaise et du promoteur.

La commission a toutefois souhaité faire l'état et l'analyse des commentaires et points de vue exprimés durant la consultation publique, autant sur le projet de la tour 1 (site de l'ouest) que sur le projet de la tour 2 (site est) et sur l'avenir du secteur pour éclairer la suite des choses, le cas échéant. Plusieurs propositions et recommandations ont donc été formulées dans cette perspective.

L'Office rendra ce rapport public le 20 mai 2014, à moins que vous ne souhaitiez qu'il le fasse à une date plus rapprochée. De plus, si vous le jugez opportun, je pourrais me rendre disponible pour présenter le rapport aux élus concernés.

Je vous prie d'agréer, messieurs, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La présidente,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Louise Roy', is written over a faint, light-colored rectangular stamp or watermark.

Louise Roy

LR/II

c. c. Monsieur Russell Copeman, responsable de l'OCPM

TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	1
1. Le projet immobilier sur la rue Saint-Antoine Ouest	3
1.1 Le contexte urbain	3
1.2 La description du projet.....	5
1.3 L’encadrement règlementaire	8
1.4 L’avis des instances consultatives.....	11
2. Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants	15
2.1 L’accueil général du projet.....	15
2.2 L’application de la Stratégie d’inclusion de logements abordables	16
2.3 Pour une planification cohérente du secteur	19
2.4 Le projet de construction.....	22
3. L’analyse de la commission	25
3.1 Un secteur unique au cœur du centre-ville	26
3.1.1 Pour une planification coordonnée	28
3.2 Le projet de la rue Saint-Antoine : beaucoup d’imprécisions et d’incertitudes.....	30
3.2.1 La position de la commission à propos du projet de la rue Saint-Antoine	32
3.3 La création d’un quartier convivial : l’insertion dans le milieu.....	33
3.4 Un enjeu majeur : le logement	40
Conclusion.....	45
Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat	47
Annexe 2 – La documentation	49
Annexe 3 – Le projet de règlement 04-047-146	53
Annexe 4 – Résolution du conseil d’arrondissement de Ville-Marie	55

Introduction

Le 24 septembre 2013, le conseil municipal confiait à l'Office de consultation publique de Montréal le mandat de tenir des audiences publiques sur le projet de règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal concernant la hauteur et la densité d'un secteur situé au sud de la rue Saint-Antoine, entre les rues de la Montagne, Torrance et Jean-D'Estrées.

Le projet immobilier de la rue Saint-Antoine Ouest, pour lequel les modifications de hauteur et de densité au Plan d'urbanisme sont demandées, est analysé parallèlement par l'arrondissement de Ville-Marie en vertu du règlement sur les projets particuliers de construction, de modification et d'occupation d'un immeuble (PPCMOI).

La commission, formée de M. Joshua Wolfe, de Mme Renée Lescop et de M. Jean Caouette, a tenu une séance d'information le 28 janvier 2014 à la Cathédrale Marie-Reine-du-Monde, et une séance d'audition des opinions le 25 février 2014, au même endroit.

Le premier chapitre du rapport décrit le projet immobilier de la rue Saint-Antoine pour lequel les modifications au Plan d'urbanisme sont demandées et son encadrement réglementaire. Le deuxième chapitre rassemble les préoccupations et les opinions exprimées par les participants. Puis, le troisième chapitre du rapport est consacré à l'analyse de la commission, accompagnée de ses recommandations.



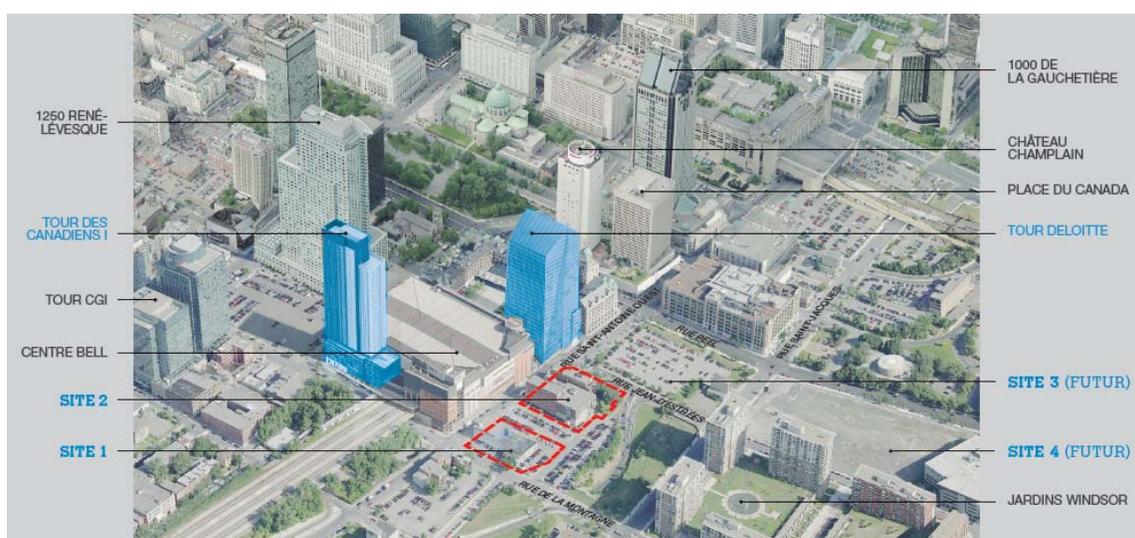
1. Le projet immobilier sur la rue Saint-Antoine Ouest

Ce premier chapitre présente le projet immobilier de la rue Saint-Antoine Ouest dans sa globalité. Même si le mandat de la commission de l'OCPM porte sur les modifications des hauteurs et des densités au Plan d'urbanisme, la commission tient à présenter l'ensemble des éléments se rapportant au projet immobilier afin de faciliter la compréhension des impacts des modifications demandées et d'avoir une vue d'ensemble du projet.

1.1 Le contexte urbain

L'emplacement du projet immobilier est constitué de deux sites situés du côté sud de la rue Saint-Antoine Ouest, entre les rues de la Montagne à l'ouest, et Jean-D'Estrées à l'est. Localisés dans l'arrondissement de Ville-Marie, ces deux sites sont bordés au sud par la rue Torrance, une petite rue sans issue, et par l'emprise non constructible de l'autoroute Ville-Marie. Un terrain vacant, utilisé à des fins de stationnement et n'appartenant pas au promoteur, se trouve entre les deux sites, à l'est de la rue Saint-Félix.

Figure 1 : Localisation des sites



Aperçu du secteur : les édifices en bleu sont en construction. Ils appartiennent au même promoteur que les sites 1 et 2 visés par la présente consultation publique ainsi que les sites 3 et 4. Source : document 3.6, p. 5

Les sites 1 et 2 sont situés tout juste à l'arrière du Centre Bell à proximité de l'ancienne gare Windsor et de la future tour Deloitte construite par le même promoteur. Au sud-ouest du centre des affaires, le secteur est desservi par deux stations de métro (Lucien-L'Allier et Bonaventure), le réseau d'autobus de la STM, les gares de trains de banlieue Lucien-L'Allier et Centrale. On y retrouve également plusieurs stations de vélos en libre-service, Bixi, dans les environs.

Le promoteur, Cadillac Fairview, est également propriétaire de deux autres sites dans le secteur, les sites 3 et 4 identifiés sur la Figure 1. Le 28 janvier dernier, au moment de la séance d'information de la présente consultation publique, le représentant de Cadillac Fairview, M. Terry Fraser-Reid, a mentionné que le développement de ces sites est inscrit dans le calendrier du groupe, mais il ne s'est pas prononcé davantage sur le type de développement et le calendrier de réalisation.

Moins de deux mois plus tard, M. Salvatore Iacono, vice-président principal, développement et gestion immobilière, portefeuille de l'Est du Canada de Cadillac Fairview, dévoilait les plans du groupe pour les sites 3 et 4 devant la Chambre de commerce du Montréal métropolitain. Le promoteur projette d'y construire deux tours à bureaux et trois tours résidentielles de 35 à 45 étages au cours des 15 prochaines années. L'aménagement d'un parc public et la mise en valeur de la gare Windsor font également partie des éléments présentés.¹

Rappel historique du secteur

Le secteur qui fait l'objet de la présente consultation publique a subi de profondes transformations au fil des années, notamment en raison de l'aménagement d'axes de transports importants.

L'urbanisation du secteur débute dès la fin du 18^e siècle grâce à la présence de deux grands chemins, les rues de la Montagne et Saint-Antoine. Puis, au 19^e siècle, la construction de la gare Bonaventure en 1847, au sud de l'actuelle rue Saint-Jacques, ainsi que la présence de l'emprise de ses voies ferrées créent une coupure dans le tissu urbain. Les activités de la gare Bonaventure seront déplacées à la gare Centrale vers 1948. Une gare de fret portant le même nom sera toutefois reconstruite tout juste à l'ouest de l'emplacement de la première gare Bonaventure et restera en opération jusque dans les années 1980.

Au tournant du 20^e siècle, c'est au tour de la gare Windsor d'apparaître dans le paysage urbain de ce secteur. Au fil des agrandissements, elle finira par occuper la totalité de l'actuel îlot Windsor. Construite entre 1887 et 1914, cette gare abritait le siège social de l'une des plus importantes compagnies de chemin de fer au Canada, le Canadien Pacifique (CP). Fondé en 1881, le CP a construit le premier chemin de fer transcanadien et, ce faisant, a attiré à Montréal la richesse du pays, comme en témoignent les demeures bourgeoises du Mille Carré Doré, quartier né de l'époque victorienne qui se trouve juste au nord du secteur.

Considérée comme le principal pôle ferroviaire de Montréal, la gare Windsor a contribué à faire de la ville la métropole canadienne de l'époque et la plaque tournante du transport, de l'industrie et du commerce de tout le pays pendant un siècle. À la fois point de départ des

¹ Communiqué de presse de Cadillac Fairview, <http://www.newswire.ca/fr/story/1326469/cadillac-fairview-presente-le-quad-windsor-un-nouveau-quartier-voit-le-jour-au-centre-ville-de-montreal>, consulté le 24 mars 2014

immigrants et citoyens pour la colonisation vers l'ouest et point d'arrivée des immigrants en provenance de l'Europe, la gare a servi au transport des soldats et du matériel militaire pendant les deux grandes guerres. Autour, se sont construits des équipements secondaires comme des hôtels, des logements pour les employés, des édifices publics dédiés aux transports et aux communications ainsi qu'à l'immigration.²

Les grandes transformations du secteur se poursuivent dans les années 1960-1970 avec la construction du Planétarium, le réaménagement du square Chaboillez et la construction de l'autoroute Ville-Marie.

La construction vers la fin des années 1990 du Centre Bell au nord de la rue Saint-Antoine et de l'École de technologie supérieure (ÉTS) au sud de l'autoroute, a créé deux pôles de développement marqués par une augmentation de la densité urbaine et le renforcement de la fonction résidentielle. Près de l'ÉTS, les projets des Jardins Windsor, Lowney et tout le redéveloppement résidentiel de Griffintown sont de bons exemples.

Selon les documents du promoteur, les sites visés par la présente consultation sont, quant à eux, un « *no man's land* » situé entre « [...] *ces nouvelles dynamiques urbaines* ». Selon les documents fournis par l'arrondissement de Ville-Marie, ce sont des espaces déstructurés depuis la construction de l'autoroute Ville-Marie, en raison notamment de l'enclavement créé par les bretelles de sortie de l'autoroute et de la présence de nombreux terrains vacants occupés par des stationnements de surface.³

1.2 La description du projet

La vision et les objectifs du promoteur

Le document de présentation du promoteur soutient qu'à « [...] *terme, l'objectif de Cadillac Fairview est de participer à la requalification de ce morceau de ville par la création d'un nouveau quartier multifonctionnel vivant, vibrant, habité et intégré à son environnement, organisé à partir du pôle urbain existant et permettant de faciliter les liaisons entre les différents secteurs environnants.* »⁴ Cette vision de développement du secteur est accompagnée d'objectifs concernant notamment la requalification du secteur, le renforcement de la dynamique immobilière, le réaménagement de la trame urbaine et la création d'un milieu de vie.⁵

² Répertoire du patrimoine culturel du Québec, <http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?methode=consulter&id=105370&type=bien#.UzCHK9LuJWV>, consulté le 24 mars 2014

³ Document de présentation du promoteur, doc. 3.1, p. 18-19; Sommaire décisionnel, doc. 1.1.1, p. 2

⁴ Document de présentation du promoteur, doc. 3.1, p. 10

⁵ Document de présentation du promoteur, doc. 3.1, p. 10

Le projet de construction

Le projet consisterait en la construction de deux tours. La tour du site 1 comprendrait 383 condos avec des services au rez-de-chaussée. L'immeuble de 38 étages inclurait cinquante-sept (57) unités de condos abordables selon les critères d'abordabilité énoncés dans la Stratégie d'inclusion de logements abordables de la Ville de Montréal. Un stationnement intérieur de 230 cases (0,6/unité) pour voitures et 86 emplacements pour vélos (0,22/unité) serait intégré à la tour du site 1. Le programme de la tour prévue sur le site 2 est préliminaire, mais selon les informations disponibles, l'immeuble de 37 ou 38 étages comprendrait des composantes résidentielle, hôtelière et commerciale (\pm 220 condos et \pm 230 chambres d'hôtel). Un stationnement intérieur de 220 places serait intégré à la tour du site 2. Les deux tours, d'une hauteur de 120 m, proposeraient des terrasses vertes sur le toit de certains étages des basiliaires.⁶

Le projet présenté comprendrait également la construction d'une passerelle couverte enjambant la rue Saint-Antoine à l'intersection de la rue de la Montagne afin de relier la tour du site 1 au RÉSO⁷ via la gare Lucien-L'Allier de l'AMT. L'accès à la passerelle du côté sud de la rue Saint-Antoine serait public et accessible à tous.⁸

Sur les deux sites, il y a sept lots entre les rues de la Montagne et Jean-D'Estrées qui n'appartiennent pas au promoteur. Celui-ci est en processus d'acquisition ou d'échange pour deux de ces lots appartenant à la Ville de Montréal (en orange sur la Figure 2). Un terrain de stationnement de surface constitué des cinq lots restants (en bleu foncé sur la Figure 2) prend place entre les deux sites du projet à l'est de la rue Saint-Félix.⁹ Le propriétaire du stationnement exploite aussi un autre stationnement de surface le long de la rue Torrance, une propriété du MTQ.

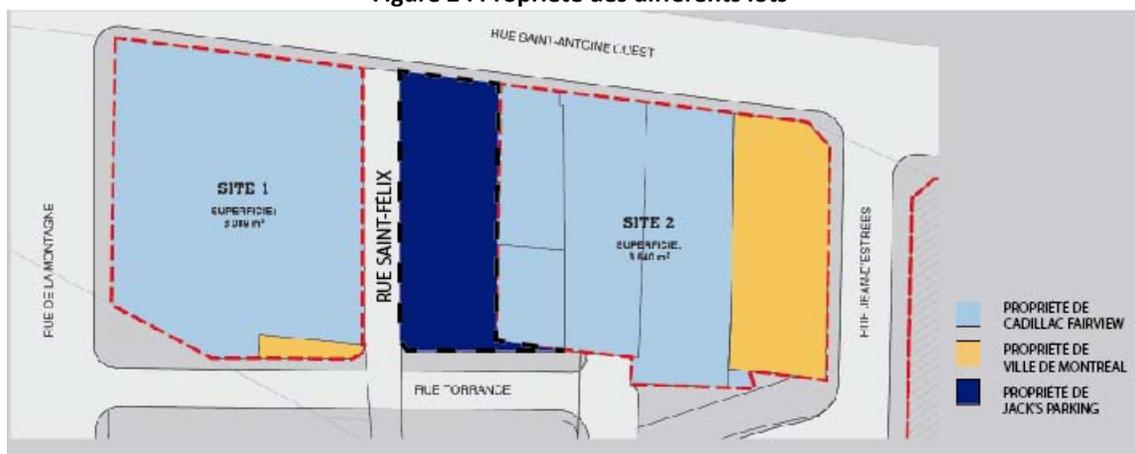
⁶ Documents de présentation du promoteur, doc. 3.1, p. 42-43 et doc. 3.6, p. 33-34; Sommaire décisionnel, doc. 1.5.1, p. 2

⁷ RÉSO est le sigle désignant le réseau piétonnier de tunnels souterrains de Montréal relié au métro. Il s'agit d'une contraction des mots réseau et souterrain

⁸ Document de présentation du promoteur, doc. 3.1, p. 56-57

⁹ Documents de présentation du promoteur, doc. 3.1, p. 2-6 et doc. 3.6, p. 14

Figure 2 : Propriété des différents lots



Source : adapté du document 3.6, p. 14

Dans le cadre de son projet immobilier, le promoteur propose de réaménager le domaine public du côté sud de la rue Saint-Antoine Ouest, entre les rues de la Montagne et Jean-D'Éstrées. Il suggère notamment de reculer l'alignement des constructions prévues afin de l'harmoniser avec l'alignement de construction déjà en place à l'est de la rue Peel. Ce recul permettrait l'aménagement de trottoirs plus larges, créant ainsi un environnement plus convivial pour les piétons, selon la présentation du promoteur. Il propose également de rendre à double sens la portion de la rue Saint-Antoine qui ne l'est pas, jusqu'à la rue de la Montagne, afin notamment d'améliorer l'accessibilité du site et de favoriser une meilleure répartition des véhicules sur le réseau local.¹⁰

En raison de l'emplacement prévu des tours à l'intérieur de certains cônes de vision identifiés dans le document complémentaire du Plan d'urbanisme, des simulations visuelles des deux tours ont été réalisées par le promoteur afin de vérifier leur impact sur les vues d'intérêts depuis et vers le mont Royal. Ces simulations montrent que la construction des tours, surtout celle du site 2, pourrait avoir des impacts sur certaines des vues identifiées, notamment celles du belvédère Kondiaronk et du belvédère du parc Summit.¹¹

La construction des deux tours impliquerait la démolition de cinq bâtiments non résidentiels¹² partiellement inoccupés. Aucun de ces cinq bâtiments ne fait l'objet d'un statut de protection patrimonial. Selon la documentation fournie, le seul bâtiment ayant un certain intérêt est celui qui est situé au 1162, rue Saint-Antoine Ouest. Le bâtiment, ayant servi à l'internement des ressortissants de pays ennemis pendant la Première Guerre mondiale ainsi qu'à l'accueil et à l'hébergement des nouveaux arrivants jusque dans les années 1960, n'est plus officiellement

¹⁰ Document de présentation du promoteur, doc. 3.1, p. 50-51 et p. 58-59

¹¹ Document de présentation du promoteur, doc. 3.1, p. 68-71

¹² 1162, rue Saint-Antoine O., 1170, rue Saint-Antoine O., 1180-1190, rue Saint-Antoine O., 1240, rue Saint-Antoine O. et le 757, rue de la Montagne

occupé depuis les années 1990.¹³ Le promoteur s'est engagé à intégrer la façade du bâtiment construit entre 1912 et 1914 au basilaire de la tour du site 2.

L'Énoncé de l'intérêt patrimonial

Une étude historique¹⁴ a été commandée par le promoteur et un Énoncé de l'intérêt patrimonial a été rédigé par la division du patrimoine de la Ville de Montréal spécifiquement sur ce bâtiment.

Cet énoncé insiste sur les valeurs symbolique, historique, architecturale et urbaine de celui-ci.¹⁵

Sa valeur symbolique repose sur son potentiel commémoratif pour les descendants des immigrants originaires des pays ennemis du Canada pendant la Première Guerre mondiale, qui ont été détenus dans cette installation avant leur répartition dans les différents camps d'internement au pays. Sa valeur symbolique est également portée par sa représentation pour la collectivité des valeurs communes d'intégration des immigrants et de respect mutuel.

La valeur historique du bâtiment repose, quant à elle, sur son témoignage de la première opération d'internement au Canada des ressortissants de pays ennemis pendant la Première Guerre mondiale à la suite de l'adoption de la Loi sur les mesures de guerre en 1914, ainsi que sur la relation du Canada avec les immigrants en période de guerre.

Sa valeur architecturale s'appuie, pour sa part, sur la renommée des architectes concepteurs Ross & MacFarlane, sur son caractère institutionnel, ainsi que sur la conception de ses façades nord et est qui expriment une recherche de qualité à la fois expressive et sobre.

Finalement, sa valeur urbaine repose sur sa proximité avec la gare Windsor et sa présence en tant que bâtiment institutionnel lié au transport ferroviaire, illustrant ainsi la période de consolidation métropolitaine de Montréal, dont il constitue un des derniers témoins dans le secteur avec la gare Windsor et l'édifice des postes.

1.3 L'encadrement règlementaire

Le projet immobilier à l'étude fait intervenir différents processus règlementaires.

Le projet proposé déroge aux paramètres de hauteur et de densité du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal ainsi qu'à certaines dispositions du règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie. Les dérogations requièrent une modification au Plan

¹³ Document de présentation du promoteur, doc. 3.1, p. 27-29 et 54-55; Énoncé de l'intérêt patrimonial, doc. 4.2, p. 1

¹⁴ Étude historique du 1162, rue Saint-Antoine Ouest, doc. 3.3

¹⁵ Énoncé de l'intérêt patrimonial, doc. 4.2

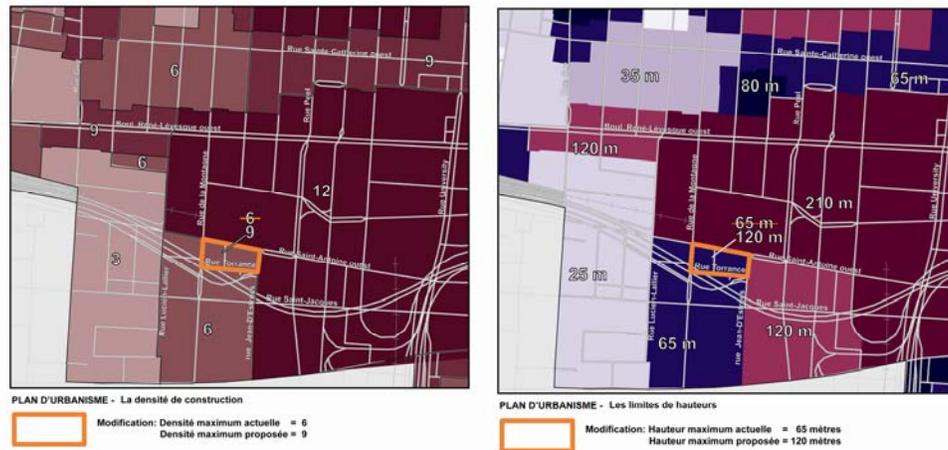
d'urbanisme et une autorisation du conseil d'arrondissement en vertu du règlement sur les projets particuliers de construction, de modification et d'occupation d'un immeuble (PPCMOI), tandis que la construction d'une passerelle exige l'obtention d'un permis en vertu du règlement sur l'occupation du domaine public.

Les modifications au Plan d'urbanisme

L'objet premier de la présente consultation est l'analyse des modifications au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal pour le quadrilatère formé par les rues Saint-Antoine, de la Montagne, Jean-D'Estrées et l'autoroute Ville-Marie. La densité de construction actuellement autorisée est un coefficient d'occupation du sol (COS) de 6 et la limite de hauteur est de 65 m. Le projet de règlement soumis à la présente consultation publique ferait passer le COS à 9 et la limite de hauteur à 120 m.¹⁶

En 2012, plusieurs modifications au Plan d'urbanisme ont été adoptées dans le cadre d'une démarche de révision des hauteurs et des densités du centre-ville entreprise par l'arrondissement de Ville-Marie. Cette démarche visait, selon les documents de l'arrondissement, les secteurs à développer les plus dynamiques aux abords du centre des affaires. Trois secteurs avaient alors été ciblés, mais pas le secteur sud-ouest qui inclut les sites à l'étude. En effet, le secteur n'a pas été inclus dans cette démarche de révision, car l'arrondissement considérait qu'il devait faire l'objet d'une démarche spécifique de planification et qu'il n'était pas destiné à être développé, à court ou à moyen terme.¹⁷

Figure 3 : Modifications au Plan d'urbanisme



Sources : documents 1.3.1.1.1 et 1.3.1.1.2

¹⁶ Sommaire décisionnel, doc. 1.1.1, p. 2; Règlement modifiant le Plan d'urbanisme, doc. 1.3.1.1, p. 1; Annexe A, doc. 1.3.1.1.1, p. 1; Annexe B, doc. 1.3.1.1.2, p. 1

¹⁷ Sommaire décisionnel, doc. 1.1.1, p. 1-3; M. Bruno Collin, doc. 7.1, L. 127-135; doc. 4.1, p. 5

Le règlement autorisant la réalisation du projet

Le projet comporte également des dérogations au règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie quant à la hauteur, à la densité, aux retraits d'alignement et à certaines dispositions concernant les cafés-terrasses. Il requiert donc une autorisation du conseil d'arrondissement, qui peut être accordée en vertu du règlement sur les projets particuliers de construction, de modification et d'occupation d'un immeuble (PPCMOI).¹⁸

La procédure dite de projet particulier comporte plusieurs étapes. Un projet particulier ne peut pas déroger au Plan d'urbanisme. Le PPCMOI, tel qu'envisagé par le promoteur et l'arrondissement, ne peut pas être adopté avant que le conseil municipal n'ait statué sur les modifications requises au Plan d'urbanisme. La procédure de PPCMOI est assujettie à une assemblée publique de l'arrondissement et le projet est également susceptible d'approbation référendaire.¹⁹ Voici les différentes étapes d'un PPCMOI :

- adoption d'un 1^{er} projet de résolution²⁰;
- avis public annonçant la tenue d'une assemblée publique de consultation;
- adoption d'un 2^e projet de résolution;
- avis public annonçant la possibilité, pour les personnes intéressées, de présenter des demandes de participation à un référendum;
- réception des demandes des personnes intéressées qui désirent participer à un référendum;
- adoption finale de la résolution;
- si des demandes de participation ont été reçues : avis public annonçant la procédure d'enregistrement des personnes habiles à voter afin de déterminer si un scrutin référendaire doit avoir lieu;
- tenue d'un registre;
- le cas échéant, scrutin référendaire.

La résolution CA13 240715 autorisant l'aménagement d'un complexe immobilier mixte sur les emplacements situés du côté sud de la rue Saint-Antoine, entre les rues Jean-D'Estrées, Torrance et de la Montagne, a été adoptée en première lecture par le conseil d'arrondissement, le 10 décembre 2013 (le texte de la résolution est disponible à l'Annexe 4).²¹

À la suite du dépôt de ce rapport de l'OCPM, le comité exécutif et le conseil municipal analyseront les recommandations de la commission et prendront la décision soit d'accepter tels quels les amendements au Plan d'urbanisme, soit de les modifier, soit de les rejeter. Si le

¹⁸ Sommaire décisionnel, doc. 1.5.1

¹⁹ Réponses de l'arrondissement de Ville-Marie, doc. 6.3.2

²⁰ Le premier projet de résolution a été adopté par le conseil d'arrondissement le 10 décembre 2013

²¹ Extrait authentique du procès-verbal d'une séance du conseil d'arrondissement – séance ordinaire du mardi 10 décembre 2013 – CA13 240715, doc. 1.5.4.1

conseil municipal décidait d'adopter les amendements au Plan d'urbanisme, l'arrondissement de Ville-Marie pourrait compléter le processus d'adoption du PPCMOI selon les dispositions du Plan d'urbanisme modifié.

L'arrondissement a acquiescé à la demande de l'OCPM de retarder l'assemblée publique et l'adoption du 2^e projet de résolution après la publication du rapport de la commission. De cette façon, les citoyens auront le temps d'examiner le projet de PPCMOI en lien avec les recommandations de la commission et les réflexions du conseil municipal.²² L'assemblée publique était initialement prévue le 26 février 2014 et l'adoption du deuxième projet de résolution le 11 mars 2014.²³

L'occupation du domaine public

La construction de la passerelle aérienne proposée dans le cadre du projet nécessiterait un permis d'occupation permanente du domaine public en vertu du règlement sur l'occupation du domaine public. Le processus d'autorisation de la passerelle est un processus distinct de celui du projet particulier.²⁴

L'arrondissement de Ville-Marie a également mentionné qu'une réflexion sur les passerelles serait entreprise afin de mettre sous forme de politique les pratiques montréalaises à cet égard. Cette politique devrait être adoptée au courant de l'année, mais aucun échéancier n'a été rendu public.²⁵

1.4 L'avis des instances consultatives

Dans le cadre de l'analyse de ce projet immobilier, un avis du comité consultatif en urbanisme (CCU) de l'arrondissement de Ville-Marie et un avis du Comité Jacques-Viger ont été réalisés.

L'avis du comité consultatif en urbanisme

Le CCU de l'arrondissement de Ville-Marie a émis un avis favorable comprenant certaines conditions concernant le projet de construction et les modifications demandées au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. Les conditions²⁶ énoncées par le CCU sont les suivantes :

²² Réponses de l'arrondissement de Ville-Marie, doc. 6.5.1 et doc. 6.3.2, p. 8-10

²³ M. Bruno Collin, doc. 7.1, L. 2425-2435 et L. 2455-2458

²⁴ Réponse de l'arrondissement de Ville-Marie, doc. 6.3.2, p. 11

²⁵ M. Bruno Collin, doc. 7.1, L. 1349-1366

²⁶ Avis du comité consultatif d'urbanisme, doc. 1.3.3, p. 3

- étendre les délimitations de la modification des hauteurs et des densités proposée, en prolongeant vers l'ouest jusqu'à la rue Lucien-L'Allier, afin de permettre un découpage plus simple et une meilleure gradation des hauteurs;
- maintenir, intégrer et restaurer les parties du bâtiment situé au 1162, rue Saint-Antoine Ouest, ayant une valeur patrimoniale, dont la façade;
- remplacer la passerelle par un autre type d'aménagement permettant le passage des piétons, tel un passage souterrain ou l'aménagement du domaine public;
- prévoir l'inclusion de logements sociaux et abordables en fonction de la Stratégie d'inclusion pour les logements abordables.

L'avis du Comité Jacques-Viger

Le Comité Jacques-Viger a émis un avis plutôt favorable avec quelques recommandations à la demande de modifications des hauteurs et des densités du Plan d'urbanisme.

Le Comité déplore notamment la présence d'un terrain vacant, utilisé comme stationnement, entre les deux futurs bâtiments et considère que celui-ci nuit à la qualité du projet. Le Comité recommande au promoteur de « [...] *poursuivre les démarches auprès du propriétaire du terrain afin d'intégrer cet espace résiduel au projet.* »²⁷

Il recommande également :

- de ne pas accepter l'aménagement de passerelles au cas par cas et de porter une réflexion plus large sur les passerelles;
- de revoir l'expression architecturale du projet afin de mieux ancrer ces tours de grande hauteur dans leur contexte;
- de porter une attention particulière à l'interface entre l'arrière des nouvelles constructions, la rue Torrance et le futur verdissement des terrains du ministère des Transports du Québec (emprise de l'autoroute Ville-Marie).²⁸

²⁷ Avis du comité Jacques-Viger, doc. 1.3.2.1, p. 2

²⁸ Avis du comité Jacques-Viger, doc. 1.3.2.1, p. 4





2. Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants

Ce chapitre propose une synthèse des préoccupations et des opinions exprimées par les participants.²⁹ Près de 140 personnes ont assisté ou participé à la séance d'information ou à la séance d'audition des mémoires. La commission a reçu 19 mémoires, dont 8 ont fait l'objet d'une présentation devant celle-ci. À cela s'ajoute une présentation sans dépôt de mémoire.

La majorité des interventions ont été réalisées par des organismes du milieu communautaire et associatif, du monde des affaires et par des résidents du secteur.

Les thèmes soulevés par le milieu associatif et communautaire ainsi que par les résidents du secteur touchent principalement le logement social et abordable, la mise en valeur du patrimoine, les bonifications environnementales possibles et la protection des vues depuis et vers la montagne.

Les thèmes abordés par les organismes ou les groupes représentant le milieu des affaires touchent principalement le développement économique et commercial du centre-ville et le renforcement des attributs résidentiels de celui-ci.

2.1 L'accueil général du projet

Malgré quelques mémoires clairement défavorables³⁰ aux modifications du Plan d'urbanisme demandées, plusieurs organismes, pour la plupart issus du milieu des affaires, voient d'un bon œil le projet immobilier de la rue Saint-Antoine Ouest³¹. Quelques mémoires sont plus nuancés et formulent des commentaires et des recommandations sur différents éléments du projet en lui-même ainsi que sur la planification du secteur.

Les éléments de justification du projet sont majoritairement d'ordre économique, mais soulignent également les possibilités de revitalisation de ce secteur du centre des affaires.

La Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal considère que Montréal a besoin de bonnes nouvelles économiques comme celle du plan global de développement de Cadillac Fairview et mentionne qu'en plus « [...] *de créer une activité économique importante*

²⁹ La période de consultation, incluant la soirée d'information et la soirée d'audition des mémoires, a eu lieu avant le dévoilement, au 8^e Forum stratégique sur la métropole de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, du projet de développement des sites 3 et 4 par Cadillac Fairview

³⁰ POPIR – Comité de logement, 8.2.3, p. 3; Mme Marija Nikolic & M. Boris Lozo, doc. 8.2.10, p. 1

³¹ Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal, doc. 8.2.9, p. 5; Destination Centre-Ville, doc. 8.1.1, p. 2-3; École de technologie supérieure (ÉTS), doc. 8.2.4, p. 2; Institut de développement urbain (IDU), doc. 8.2.1, p. 1; M. Matthieu Bergeron, doc. 8.2.6, p. 1

lors de sa réalisation, ce plan aidera à densifier le centre-ville et y amènera de nouveaux résidents, tout cela en faveur des commerçants et des gens d'affaires de la région. »³²

Pour Destination centre-ville, en plus de contribuer aux activités commerciales du secteur, ce projet « [...] représente un apport important pour la régénération et la revitalisation d'un secteur névralgique de Montréal. »³³ Le mémoire de l'École de technologie supérieure (ÉTS) va dans le même sens en soulignant que le projet permettrait de créer « [...] une continuité de la trame urbaine entre le centre-ville et le quartier Griffintown, éliminant ainsi les espaces déstructurés que l'on retrouve présentement dans le secteur. »³⁴

Un participant mentionne notamment que « L'édification de plusieurs nouvelles tours dans ce secteur permet enfin de croire à un centre-ville habité, plus vivant et plus animé. »³⁵ Allant dans le même sens, l'Institut de développement urbain (IDU) affirme : « Ces dernières années, plusieurs grands projets résidentiels ont été mis de l'avant au centre-ville de Montréal. Ces projets ont contribué à la revitalisation tangible du noyau de la métropole, tout en offrant une solution durable d'habitation de proximité aux travailleurs du centre-ville. »³⁶ Toujours selon l'IDU, ces projets « [...] permettront éventuellement de freiner l'exode des familles du centre-ville de Montréal vers les couronnes, ce qui contribuera à améliorer la croissance démographique de la Ville de Montréal. Puisque croissance démographique et croissance économique vont main dans la main, nous ne pouvons qu'encourager ce type d'initiative. »³⁷

2.2 L'application de la Stratégie d'inclusion de logements abordables

Les réalités du logement dans le district Peter-McGill et l'application de la Stratégie d'inclusion de logement abordable de la Ville de Montréal ont été les sujets les plus traités dans les mémoires reçus par la commission. Plus de la moitié des mémoires ont abordé la question du logement.

L'organisme Habiter Ville-Marie a réalisé un portrait de la population et du parc locatif du district Peter-McGill dans lequel se situe le projet à l'étude. Ce portrait l'amène à identifier un « [...] problème d'accessibilité au logement pour les ménages à faible ou modeste revenu, qui composent la vaste majorité de la population locale. » L'organisme souligne également qu'il n'existe actuellement que 190 unités de logement social et communautaire réparties dans trois immeubles dans le district.³⁸

³² Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal, doc. 8.2.9, p. 5

³³ Destination centre-ville, doc. 8.1.1, p. 3-4

³⁴ École de technologie supérieure, doc. 8.2.4, p. 1

³⁵ M. Matthieu Bergeron, doc. 8.2.6, p. 1

³⁶ Institut de développement urbain, doc. 8.2.1, p. 1

³⁷ Institut de développement urbain, doc. 8.2.1, p. 1

³⁸ Habiter Ville-Marie, doc. 8.1.3, p. 3-5

Plusieurs enjeux liés à l'application de la Stratégie d'inclusion de la Ville de Montréal ont été soulignés par différents organismes ou participants.

Tout d'abord, certains déplorent que la Stratégie ne soit pas obligatoire, mais seulement incitative et insistent pour que les élus fassent des représentations auprès du gouvernement du Québec afin de la rendre obligatoire et ainsi uniformiser son application.³⁹

Dans un deuxième temps, selon Habiter Ville-Marie, « [...] le pourcentage ciblé dans le cadre de la stratégie d'inclusion (visant à ce que 15 % des nouveaux logements développés à Montréal soient des logements sociaux et communautaires) est nettement insuffisant en regard des besoins de la population montréalaise à faible et modeste revenu. »⁴⁰ L'organisme souligne également que, selon un bilan de la Stratégie réalisé en 2007, l'objectif de 15 % de logements sociaux est atteint à l'échelle montréalaise, mais il ne l'est pas à l'échelle de l'arrondissement de Ville-Marie. Ainsi, dans le district Peter-McGill, il mentionne qu'entre 2003 et 2013, seulement 42 logements sociaux ont été construits sur les 3 202 nouvelles unités de logement construites, soit 1,3 %.⁴¹

De plus, tout en reconnaissant l'engagement du promoteur d'inclure 15 % de logements abordables dans la tour du site 1 et de faire une contribution financière de l'ordre de 15 % pour le logement social, plusieurs organismes et citoyens se questionnent sur l'application de la Stratégie d'inclusion de logement abordable pour les phases ultérieures du projet et sur les modalités de l'application de celle-ci.

Certains organismes demandent que les modifications au Plan d'urbanisme soient accordées uniquement si la Stratégie est appliquée pour l'ensemble des unités de condos à construire dans les phases du projet à venir. À cet effet, un citoyen rappelle que la tour du site 2 bénéficiera également des modifications au Plan d'urbanisme. Deux organismes proposent que la Stratégie soit appliquée en considérant les unités de condos construites dans la Tour des Canadiens.⁴²

La FECHIMM « [...] note que trois scénarios semblent se produire lors de la réalisation de nombreux projets privés de 200 unités ou plus : une inclusion de logement social sur le site, mais sous la barre des objectifs; un développement de logement social hors site, contournant ainsi la logique même de la Stratégie d'inclusion qui veut favoriser la mixité sociale; ou, lorsqu'aucune

³⁹ Habiter Ville-Marie, doc. 8.1.3, p. 7 et 11; FECHIMM, doc. 8.2.5, p. 5 et 7

⁴⁰ Habiter Ville-Marie, doc. 8.1.3, p. 6

⁴¹ Habiter Ville-Marie, doc. 8.1.3, p. 6-7

⁴² FECHIMM, doc. 8.2.5, p. 5; Habiter Ville-Marie, doc. 8.1.3, p. 8 et 11; M. Vincent Robert-Huot, doc. 8.2.2, p. 2; POPIR – Comité de logement, 8.2.3, p. 3

dérogation n'est nécessaire, la non-application de la Stratégie. »⁴³ À ce sujet, un participant mentionne que « [...] la politique d'inclusion vise principalement une mixité des classes sociales au sein du tissu urbain. Considérer comme impossible l'application sur site ou à proximité de celle-ci sous prétexte que les développements en hauteur sont trop dispendieux est un manque de vision qui aura pour résultat une gentrification croissante du secteur. »⁴⁴ L'application de la Stratégie d'inclusion dans le but de favoriser la mixité sociale des quartiers est un élément important pour plusieurs.⁴⁵ Sur ce sujet, la FECHIMM souligne dans son mémoire qu'il « [...] existe certains préjugés en défaveur d'une inclusion du logement communautaire dans les projets immobiliers de condos. Pourtant, contrairement à certaines croyances, les coopératives d'habitation sont des voisins autogérés, responsables et stimulants pour la vie de la communauté. »⁴⁶

À l'instar d'Habiter Ville-Marie, plusieurs organismes œuvrant dans le milieu communautaire considèrent que « [...] la contribution financière des promoteurs au Fonds ne doit être envisagée que lorsqu'il est démontré que l'inclusion sur site ou une compensation foncière à proximité du site s'avèrent impossibles. »⁴⁷ Habiter Ville-Marie demande que l'arrondissement et le promoteur entreprennent toutes les démarches nécessaires pour fournir une compensation foncière à proximité du site de la rue Saint-Antoine Ouest sur les sites 3 et 4 et que « [...] le cas échéant, l'impossibilité de fournir une compensation foncière à proximité du site soit démontrée [...] ». L'organisme demande aussi qu'advenant l'impossibilité d'une compensation sous forme de terrain, le promoteur verse une somme au Fonds de contribution de la Stratégie « [...] calculée en fonction des phases 1 et 2 du projet de Cadillac Fairview en considérant la valeur réelle des terrains dans ce secteur. » et que le montant versé serve à la réalisation d'un projet dans le district Peter-McGill. L'organisme demande enfin que soient appliqués les calculs utilisés par l'arrondissement du Sud-Ouest, à savoir un pourcentage équivalent à 17,6 % pour une contribution foncière hors site et 20 % pour une contribution financière.⁴⁸

La FECHIMM considère, pour sa part, qu'« Advenant que la compensation financière soit le mode d'application privilégié de la stratégie d'inclusion pour le projet de la rue Saint-Antoine Ouest, il deviendra très difficile d'effectuer un développement de logements communautaires à proximité : les terrains disponibles sont en effet de plus en plus rares. Ce constat est également vrai pour le développement du logement locatif. Ainsi donc, il devient plus qu'urgent de constituer une réserve foncière dédiée au logement social avant que les terrains publics ou parapublics ne soient cédés et utilisés à d'autres fins. »⁴⁹ Deux organismes, dont le CSSS du Sud-

⁴³ FECHIMM, doc. 8.2.5, p. 5

⁴⁴ M. Vincent Robert-Huot, doc. 8.2.2, p. 1

⁴⁵ FECHIMM, doc. 8.2.5, p. 4; M. Vincent Robert-Huot, doc. 8.2.2, p. 1

⁴⁶ FECHIMM, doc. 8.2.5, p. 6

⁴⁷ Habiter Ville-Marie, doc. 8.1.3, p. 8; FECHIMM, doc. 8.2.5, p. 4; Table Inter-action du quartier Peter-McGill, doc. 8.1.2, p. 2

⁴⁸ Habiter Ville-Marie, doc. 8.1.3, p. 8 et 11

⁴⁹ FECHIMM, doc. 8.2.5, p. 6

Ouest-Verdun, abondent dans le même sens en demandant que des terrains pour le développement à court terme de projets de logements sociaux et communautaires soient identifiés dans le secteur.⁵⁰

Finalement, en plus du logement social, quelques interventions ont mentionné l'importance de l'inclusion de logements abordables et familiaux.⁵¹ À cet égard, un participant souligne que « [...] *considérant la volonté de la Ville de Montréal de voir le nombre de familles augmenter et la politique familiale dont elle s'est dotée, nous considérons qu'il est inacceptable que les 15 % de logements abordables promis par le promoteur ne concernent que les unités de petite taille.* »⁵²

2.3 Pour une planification cohérente du secteur

Quelques interventions appellent à une planification plus large du secteur dans lequel se trouve le projet de la rue Saint-Antoine Ouest.

Selon Héritage Montréal, « [...] *le projet de modification du Plan d'urbanisme pour le quadrilatère Saint-Antoine Ouest / Jean-D'Estrées / Torrance / de la Montagne devrait être évalué et, éventuellement, autorisé à l'intérieur d'une vision d'ensemble pour le quadrilatère complet dans lequel il s'inscrit, à savoir le périmètre Saint-Antoine Ouest / Peel / Saint-Jacques / de la Montagne.* »⁵³ Allant dans le même sens, le CSSS du Sud-Ouest-Verdun encourage « [...] *la Ville de Montréal et l'arrondissement Ville-Marie à intégrer le Projet immobilier sur la rue Saint-Antoine Ouest dans une vision globale des quartiers dans lesquels celui-ci sera construit. De cette façon, le développement du Projet immobilier sur la rue Saint-Antoine Ouest doit être cohérent avec les besoins de la population déjà en place dans le secteur incluant des liens de transport et de déplacement avec le quartier Petite-Bourgogne, la construction de logements pour les familles dans le quartier, le développement des services de proximité ainsi que le verdissement et l'aménagement de parcs dans le secteur.* »⁵⁴

Pour Héritage Montréal, l'élaboration d'une vision d'ensemble du secteur « [...] *permettrait d'envisager plus clairement la cohabitation entre les différentes phases de développement immobilier dans le cadre d'une vision compréhensible dont les qualités seraient définies et réalisées de manière à mieux répondre à l'intérêt collectif notamment par : Des usages dans au (SIC) projet qui contribueraient à l'animation et la promenabilité de la rue au pourtour du quadrilatère et à la qualité vivante des liens entre ce dernier le secteur de la gare Windsor, du Square Dorchester / Place du Canada et du mont Royal ou vers le sud, du square Chaboillez, du*

⁵⁰ CSSS du Sud-Ouest-Verdun, doc. 8.2.8, p. 2; Habiter Ville-Marie, doc. 8.1.3, p. 11

⁵¹ M. Robert Hajaly, doc. 8.1.8, p. 1; M. Vincent Robert-Huot, doc. 8.2.2, p. 1

⁵² M. Vincent Robert-Huot, doc. 8.2.2, p. 1

⁵³ Héritage Montréal, doc. 8.1.6, p. 7

⁵⁴ CSSS du Sud-Ouest-Verdun, doc. 8.2.8, p. 3

Planétarium, de l'École de technologie supérieure et du Quartier de l'innovation et du bassin Peel vers le Vieux-Montréal; Des aménagements extérieurs publics en bordure des rues publiques, de l'emprise de l'autoroute ou à l'intérieur du quadrilatère qui soient réalisés avec l'inclusion d'art public et des standards de qualité semblables à ceux des aménagements du Quartier international, du Square Dorchester et de la rue McGill; Des volumes et des bâtiments qui s'insèrent heureusement dans le paysage urbain, voire contribuent à son intérêt sans diminuer la présence de repères significatifs comme la gare Windsor ou le mont Royal et ou la personnalité d'axes significatifs comme celui de la rue Peel. »⁵⁵ L'organisme insiste sur le fait que la rue Peel, seule rue à relier la montagne et l'eau, est actuellement négligée et que l'arrivée d'un promoteur sérieux comme Cadillac Fairview offre la perspective d'un projet d'ensemble de qualité qui pourrait la mettre en valeur.⁵⁶

L'organisme fait également mention des évaluations faites par l'arrondissement, lesquelles ne prennent pas en compte les enjeux liés à certaines politiques de la Ville de Montréal comme la Politique sur le développement culturel en lien avec la présence des ateliers d'artiste dans le cœur de la métropole culturelle.⁵⁷

Afin de réaliser un aménagement cohérent entre les différentes phases du développement (sites 1, 2, 3 et 4) prévues par le promoteur et de faire un redéveloppement plus global du secteur, certains ont mentionné la nécessité d'inclure le stationnement de la rue Saint-Félix dans le projet.⁵⁸ La Table Inter-action du quartier Peter-McGill mentionne qu'il « [...] *semble essentiel que la ville utilise ses pouvoirs d'expropriation pour procéder à un remembrement des emplacements du site de la phase 2 dite Saint-Antoine Ouest, du stationnement Jack's et potentiellement de la rue Saint-Félix.* »⁵⁹ Elle demande de déplacer la tour 2 vers l'ouest et ainsi préserver les liens visuels à partir du belvédère Kondiaronk. Une idée qui est également développée par Héritage Montréal qui souligne aussi que l'inclusion du terrain de stationnement au projet pourrait permettre « [...] *une répartition plus sensible des densités dans un volume moins haut afin de préserver les liens visuels entre la montagne et le fleuve.* »⁶⁰

L'importance des liens visuels entre la montagne et le fleuve a fait l'objet de plusieurs commentaires et recommandations. L'organisme Les amis de la montagne rappelle dans son mémoire qu'il « [...] *ne reste que six vues du fleuve à partir du massif central. Cette relation maritime entre fleuve et montagne, qui a donné naissance à Montréal est fondamentale. On doit impérativement protéger ces dernières percées qui permettent de reconstituer mentalement le cours du fleuve; dans le cas contraire, cette relation sera inexistante et les visiteurs ne pourront*

⁵⁵ Héritage Montréal, doc. 8.1.6, p. 7

⁵⁶ Héritage Montréal, doc. 8.1.6, p. 3

⁵⁷ Héritage Montréal, doc. 8.1.6, p. 4

⁵⁸ M. Matthieu Bergeron, doc. 8.2.6, p. 2

⁵⁹ Table Inter-action du quartier Peter-McGill, doc. 8.1.2, p. 2

⁶⁰ Héritage Montréal, doc. 8.1.6, p. 7

plus comprendre le rapport originel entre les deux.»⁶¹ Dans le même ordre d'idées, un participant n'apprécie pas que le projet bloque une vue de la montagne et considère que « Bloquer une à une, à la carte, les vues protégées comme ce projet semble se croire permis de le faire contredit l'idée même d'inscrire celles-ci au plan d'urbanisme de l'arrondissement. Les projets au centre-ville seront tous majeurs et pourront tous prétendre être d'une envergure suffisante pour permettre une dérogation supplémentaire. À force d'obstruer peu à peu ces percées visuelles, prétendant à chaque fois que ce sera la dernière, le lien qui existe entre notre Montagne et notre Fleuve disparaîtra. »⁶²

Héritage Montréal et Les amis de la montagne soulignent que le cumul de projets autorisés dans le secteur et les tours du centre-ville fragmentent de plus en plus les liens visuels entre le fleuve et la montagne.⁶³ Selon Les amis de la montagne « [...] lors du Sommet du Mont-Royal, il a été reconnu que les outils pour protéger les vues devaient être évalués et que les impératifs du développement constituent une réalité avec laquelle les professionnels de la Ville doivent composer; nous demandons que l'Arrondissement Ville-Marie et le Bureau du Mont-Royal priorisent l'évaluation de ces outils dans le contexte de la mise à jour du plan d'action du Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal. »⁶⁴

Toujours selon Les amis de la montagne, « Le projet immobilier présenté démontre une certaine préoccupation de cette protection des cônes de vision, mais peut être bonifié de façon à prendre en compte de façon plus tangible les liens visuels avec la montagne et le fleuve. »⁶⁵

La création d'un milieu de vie

Dans le but d'améliorer l'urbanité du secteur du centre Bell et de développer une vie de quartier de qualité et attirante pour les familles, plusieurs participants proposent d'inclure une place publique, un parc ou un espace vert. Dans cet esprit, un participant propose une place publique ou un parc à l'entrée de Griffintown avec une fontaine. L'Éco-quartier Peter-McGill propose, pour sa part, un espace de jardinage communautaire, tandis que la Table Inter-action du quartier Peter-McGill propose de fermer la sortie Jean-D'Estrées de l'autoroute Ville-Marie afin de prolonger la rue Torrance et d'aménager un espace vert à même les terrains récupérés.⁶⁶

⁶¹ Les amis de la montagne, doc. 8.1.7, p. 3

⁶² M. Vincent Robert-Huot, doc. 8.2.2, p. 2

⁶³ Héritage Montréal, doc. 8.1.6, p. 5; Les amis de la montagne, doc. 8.1.7, p. 2

⁶⁴ Les amis de la montagne, doc. 8.1.7, p. 4

⁶⁵ Les amis de la montagne, doc. 8.1.7, p. 4

⁶⁶ Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal, doc. 8.2.9, p. 7; Éco-quartier Peter-McGill, doc. 8.2.11, p. 1; M. Kevin McNamee, doc. 8.2.12, p. 1; Mme Marija Nikolic & M. Boris Lozo, doc. 8.2.10, p. 1; M. Robert Hajaly, doc. 8.1.8, p. 2; Table Inter-action du quartier Peter-McGill, doc. 8.1.2, p. 2 et 4

En ce sens, la Table Inter-action du quartier Peter-McGill demande à la Ville de Montréal de se prévaloir de l'opportunité qu'offre l'article 117 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme en demandant aux promoteurs une contribution financière aux fins de parcs.⁶⁷

Pour deux organismes, en plus de l'intégration d'espaces publics, il est essentiel de créer des espaces commerciaux aux rez-de-chaussée des édifices afin d'accueillir des services de proximité répondant aux besoins des résidents du secteur.⁶⁸ Dans cet esprit, la Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal salue l'initiative du promoteur de proposer un projet mixte à dominante résidentielle, car l'une des préoccupations de l'organisme était que le secteur du Centre Bell « [...] *ne se retrouve qu'avec des entrées résidentielles et aucun nouveau commerce ayant pignon sur rue.* »⁶⁹

Quelques participants ont également émis des réserves quant au maintien de la fluidité de la circulation dans le secteur du projet avec l'augmentation de la densité prévue.⁷⁰ Le projet préconise la mise à double sens de la rue Saint-Antoine, entre les rues de la Montagne et Jean-D'Estrées, afin d'améliorer l'accessibilité au site. Cet élément du projet nécessite, selon la Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal, une étude plus élargie qui engloberait « [...] *non seulement les enjeux reliés à l'accessibilité au projet de développement, mais aussi les enjeux reliés au maintien de la fluidité de la circulation automobile sur Saint-Antoine durant la période des travaux du projet et après sa réalisation.* » L'étude devrait également tenir compte des périodes de pointe résultant de la tenue d'événements sportifs et de spectacles au Centre Bell.⁷¹

Trois organismes proposent de mettre de l'emphase sur le transport actif et collectif et de favoriser la cohabitation harmonieuse des différents modes de transport, notamment en dotant le secteur de mesures d'apaisement de la circulation, de traverses piétonnes sécurisées et de voies cyclables, de stationnement pour vélos ainsi que d'un accès souterrain au RÉSO.⁷² L'accessibilité universelle est également une préoccupation importante pour Transport 2000.⁷³

2.4 Le projet de construction

Plusieurs éléments du projet de construction en lui-même ont fait l'objet de commentaires et de recommandations de la part de groupes et de citoyens.

⁶⁷ Table Inter-action du quartier Peter-McGill, doc. 8.1.2, p. 3

⁶⁸ CSSS du Sud-Ouest-Verdun, doc. 8.2.8, p. 2; Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal, doc. 8.2.9, p. 6

⁶⁹ Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal, doc. 8.2.9, p. 6

⁷⁰ Mme Marija Nikolic & M. Boris Lozo, doc. 8.2.10, p. 1

⁷¹ Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal, doc. 8.2.9, p. 7

⁷² CSSS du Sud-Ouest-Verdun, doc. 8.2.8, p. 2; Éco-quartier Peter-McGill, doc. 8.2.11, p. 1; Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal, doc. 8.2.9, p. 7

⁷³ M. Jacques Landry – Transport 2000, doc. 7.2, L. 2295

La Table Inter-action du quartier Peter-McGill applaudit le choix du revêtement pâle par les concepteurs, ceux-ci réduisant les effets d'îlots de chaleur. L'organisme souligne également que « *Tout en ayant des entrées sur la rue Saint-Antoine, il est bien que le projet choisisse la rue Torrance comme entrée principale de l'hôtel et des condos, cela animera cette rue sans causer un achalandage excessif sur la rue Saint-Antoine.* »⁷⁴ L'alignement des basiliaires sur les immeubles à l'est, leur ouverture par des façades vitrées et le trottoir paysagé ramènera, toujours selon la Table Inter-action du quartier Peter-McGill, « [...] *sur ce tronçon de rue une animation essentielle qui avait disparu avec l'élargissement excessif de la rue Saint-Antoine et les basiliaires aveugles des alentours.* »⁷⁵ Dans le même ordre d'idées, le CSSS du Sud-Ouest-Verdun envisage « [...] *positivement les mesures incluses dans le projet visant l'aménagement d'un trottoir plus large pour faciliter la circulation des piétons en toute sécurité et la création de chemins piétons sécuritaires entre les bâtiments et espaces publics [...]* ».⁷⁶

Pour sa part, l'organisme Héritage Montréal se préoccupe de l'expression architecturale des deux tours en lien avec la présence d'édifices emblématiques dans le secteur, dont la gare Windsor. L'organisme souligne qu'il est « [...] *impératif d'assurer une très grande qualité en évitant le genre de concentration massive et uniforme qu'on promet sur le quadrilatère de l'ancienne gare de marchandises du CN.* »⁷⁷

Le bâtiment situé au 1162 de la rue Saint-Antoine représente, selon Héritage Montréal, « [...] *un élément intéressant et jusqu'à récemment méconnu du patrimoine montréalais en particulier par son association géographique au complexe de la gare Windsor qui a eu le rôle de porte d'entrée de l'immigration à Montréal et au Canada.* »⁷⁸ Pour ces raisons, certains regrettent qu'il ne soit pas conservé de manière plus substantielle. Les participants questionnent l'emballage de verre proposé dans les documents du promoteur et aimeraient qu'une partie plus importante du volume du bâtiment soit conservé, notamment afin d'assurer le maintien de sa double orientation vers les rues Saint-Antoine et Jean-D'Estrées.⁷⁹ La Table Inter-action du quartier Peter-McGill propose de laisser la façade *in situ*, contrairement au programme du promoteur, afin de rappeler l'ancien alignement et, par le fait même, de créer une arcade piétonnière.⁸⁰

⁷⁴ La Table Inter-action du quartier Peter-McGill, doc. 8.1.2, p. 4

⁷⁵ La Table Inter-action du quartier Peter-McGill, doc. 8.1.2, p. 3

⁷⁶ CSSS du Sud-Ouest-Verdun, doc. 8.2.8, p. 1-2

⁷⁷ Héritage Montréal, doc. 8.1.6, p. 6

⁷⁸ Héritage Montréal, doc. 8.1.6, p. 6

⁷⁹ Table Inter-action du quartier Peter-McGill, doc. 8.1.2, p. 3; Mme Ioanna Avantis, doc. 8.1.5, p. 1-3; Héritage Montréal, doc. 8.1.6, p. 6

⁸⁰ Table Inter-action du quartier Peter-McGill, doc. 8.1.2, p. 3

Quelques participants ont fait part de leur réticence face à l'érection d'une passerelle au dessus de la rue Saint-Antoine.⁸¹ En ce sens, « *Héritage Montréal reconnaît l'intérêt de poursuivre la pratique montréalaise du réseau souterrain et s'objecte à la construction de passerelles ou autres structures qui entravent l'intégrité visuelle des rues, notamment dans le cas d'axes majeurs comme la rue Saint-Antoine où le passage en surface ou en souterrain est possible.* »⁸² Dans sa présentation, le représentant de Destination Centre-Ville a indiqué sa préférence pour un lien souterrain au lieu d'une passerelle. Outre le tunnel proposé par les autres participants, le représentant de Transport 2000 suggère un aménagement similaire à celui de la place du Canada ou de la dalle de la défense à Paris, qui permettrait la libre circulation des piétons sur une structure surélevée et celle des voitures au niveau de la rue.⁸³

Des considérations environnementales ont été soulevées par certains participants. L'Éco-quartier Peter-McGill propose d'étudier la possibilité de rendre les bâtiments autonomes en énergie, d'aménager un espace intérieur réservé pour les conteneurs pour les ordures, le recyclage, les encombrants, les matières dangereuses, sans oublier le compostage.⁸⁴ Le CSSS Sud-Ouest-Verdun recommande d'utiliser le maximum de surfaces pour le verdissement et l'augmentation de la canopée. Dans le même ordre d'idées, l'Éco-quartier Peter-McGill considère qu'il serait judicieux de « [...] *verdir les surfaces, murs et toits, si possible, afin d'améliorer la qualité de l'air, filtrer les polluants atmosphériques tels le dioxyde de soufre ou l'oxyde d'azote, atténuer le phénomène des îlots de chaleur, augmenter la superficie des espaces verts, et filtrer les eaux de pluie.* »⁸⁵

Un participant demande également que l'arrondissement intègre dans sa réglementation des éléments d'analyse solaire et climatique afin de prendre en compte les impacts climatiques des édifices à construire. Il mentionne, entre autres choses, les chutes de glaces en hiver et les îlots de chaleur en été qui pourraient être minimisés en concevant les projets à l'aide d'analyses sur les effets du rayonnement solaire selon les saisons. À l'instar de l'Éco-quartier Peter-McGill, il se questionne également sur la gestion des eaux de pluie.⁸⁶ À cet effet, l'Éco-quartier note qu'aucun « [...] *plan de gestion des eaux grises n'a été intégré au projet. Ces systèmes permettent une économie significative de la consommation d'eau et offrent dans certains cas la possibilité de séparer les eaux usées des eaux de pluie, désengorgeant ainsi les canalisations de l'édifice et celles de la ville.* »⁸⁷

⁸¹ M. Jacques Landry, Transport 2000, doc. 7.2, L. 2300-2332; M. Robert Hajaly, doc. 8.1.8, p. 2; Table Inter-action du quartier Peter-McGill, doc. 8.1.2, p. 3

⁸² Héritage Montréal, doc. 8.1.6, p. 6

⁸³ M. Jacques Landry, Transport 2000, doc. 7.2, L. 2300-2332; M. André Poulin, Destination Centre-Ville, doc. 7.2, L. 1164-1178

⁸⁴ Éco-quartier Peter-McGill, doc. 8.2.11, p. 1-4

⁸⁵ Éco-quartier Peter-McGill, doc. 8.2.11, p. 3

⁸⁶ Mojtaba Samimi, doc. 8.1.4, p. 3; Éco-quartier Peter-McGill, doc. 8.2.11, p. 2

⁸⁷ Éco-quartier Peter-McGill, doc. 8.2.11, p. 2

3. L'analyse de la commission

Les quatre propriétés de Cadillac Fairview à proximité du Centre Bell prennent place dans un assemblage impressionnant de terrains situés dans la portion sud du centre des affaires, à l'intérieur du principal bassin de terrains qui restent à développer dans le secteur.⁸⁸ Comme mentionné au chapitre 1, en plus des sites 1 et 2 qui seraient touchés par les changements au Plan d'urbanisme, le promoteur est propriétaire de deux autres sites à proximité, identifiés dans ce rapport comme les sites 3 et 4.⁸⁹ Ces terrains sont effectivement au centre d'un bouillon de projets réalisés ou en cours de réalisation : au sud, l'École de technologie supérieure et le quartier de l'innovation accompagnant le développement majeur de Griffintown; au nord, les importants développements résidentiels le long du boulevard René-Lévesque; à l'est, la transformation majeure de l'autoroute Bonaventure ainsi que le site de l'ancien Planétarium.

Annoncé lors du Forum stratégique de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain le 21 mars dernier, le projet de développement de l'entreprise comprend, outre les tours 1 et 2 actuellement sous examen public, deux tours à bureaux et trois tours résidentielles de 35 à 45 étages à être érigées sur les sites 3 et 4. L'échéancier de réalisation de ces dernières tours s'échelonnerait sur une quinzaine d'années. Pour quelques intervenants, dont l'École de technologie supérieure et la Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal, le projet des deux tours de la rue Saint-Antoine semble indissociable du développement des sites 3 et 4. Ils y font référence comme à un plan global de redéveloppement qui comprend les projets en construction (tour des Canadiens et tour Deloitte), les deux tours de la rue Saint-Antoine et les projets des sites 3 et 4.⁹⁰

Ce projet d'ensemble de Cadillac Fairview représente une opportunité unique de réparer des cicatrices et de retisser des liens à l'intérieur d'un secteur qui a été laissé en friche pendant des décennies. En effet, l'implantation dans les années 1960 de l'autoroute Ville-Marie, avec son emprise non constructible et ses bretelles de sortie Jean-D'Estrées et de la Montagne, a morcelé le secteur, en plus de générer une circulation automobile importante. Cela limite fortement les liens pédestres, urbains et visuels avec l'environnement immédiat.

Le projet des tours 1 et 2, quant à lui, intervient à un moment important de la planification du développement du centre-ville de Montréal. Il s'insère entre la révision des hauteurs et densités qui a eu lieu en 2012 et dont l'objectif principal était de soutenir et d'accélérer le développement des terrains vacants situés sur le pourtour du centre des affaires, et la mise à jour du Plan d'urbanisme, prévue en 2016.

⁸⁸ Sommaire décisionnel, doc. 1.1.1, p. 2

⁸⁹ Voir Figure 1 au chapitre 1 pour leur localisation

⁹⁰ ÉTS, doc. 8.2.4; Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal, doc. 8.2.9, p. 5

Puisque le secteur est appelé à se transformer considérablement, la commission juge important d'examiner le projet des tours 1 et 2 en gardant en tête le projet d'ensemble proposé par Cadillac Fairview. Les modifications demandées pour les sites 1 et 2 feraient notamment passer les hauteurs de 65 m à 120 m, et les densités d'un coefficient d'occupation du sol (COS) de 6 à un COS de 9. Sur les sites 3 et 4, il est aussi prévisible que plusieurs des tours à venir dérogeraient aux hauteurs autorisées au Plan d'urbanisme.

La commission prendra en considération autant la demande de modifications du Plan d'urbanisme que le projet particulier de construction, de modification et d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) qui est à l'étude en parallèle. La tenue de plusieurs processus réglementaires simultanément sème la confusion chez la population participante⁹¹ et masque la primauté du Plan d'urbanisme sur les règlements adoptés au niveau des arrondissements comme les PPCMOI. À la suite d'une demande de l'OCPM, l'arrondissement de Ville-Marie a accepté de reporter la suite du processus d'approbation du projet particulier lié aux sites de la rue Saint-Antoine, après le dépôt du rapport de la commission au Conseil municipal.

3.1 Un secteur unique au cœur du centre-ville

Les quatre propriétés de Cadillac Fairview sont situées dans un secteur qui a non seulement un potentiel de développement hors du commun pour le centre des affaires, mais qui est aussi chargé d'histoire.

Un patrimoine matériel et immatériel très riche

Parfois nommé le Quartier des gares, le secteur représente un chapitre important de l'histoire de Montréal en lien avec les activités ferroviaires. Certaines traces de cette histoire sont encore visibles (gare Windsor, 1162 Saint-Antoine) d'autres ont disparu avec le temps. On peut penser notamment à la gare Bonaventure, qui était située au sud de la rue Saint-Jacques dans l'axe de la rue Peel (autrefois la rue Windsor) et à l'hôtel Queen's, qui avait pignon sur rue à l'angle des rues Peel et Saint-Jacques. Ces éléments du patrimoine restent toutefois imprégnés dans la mémoire collective et constituent une partie du patrimoine immatériel des Montréalais.

La gare Windsor, située au nord de la rue Saint-Antoine pratiquement en face du site 3, abritait le siège social de la plus importante compagnie ferroviaire au Canada, le Canadien Pacifique (CP). Fondé en 1881, le CP a construit le premier chemin de fer transcanadien. Considérée comme la principale gare ferroviaire de Montréal, elle a contribué à faire de la ville la métropole canadienne de l'époque et la plaque tournante du transport, de l'industrie et du commerce pendant un siècle. Elle était le point de départ de nombreux immigrants pour la

⁹¹ Héritage Montréal, doc. 8.1.6, p. 4

colonisation de l'Ouest et a servi au transport des soldats et du matériel militaire pendant les deux grandes guerres. La gare Windsor n'est plus en activité depuis la construction du Centre Bell et appartient maintenant à Cadillac Fairview.

Pour sa part, l'immeuble situé au 1162 de la rue Saint-Antoine a une histoire, jusqu'à récemment peu connue, qui est intimement liée aux activités ferroviaires de la gare Windsor. Le bâtiment a eu comme principale fonction l'accueil par le gouvernement des nouveaux arrivants jusque dans les années 1960. Mais, sa fonction la plus marquante a probablement été l'internement de ressortissants de pays ennemis pendant la Première Guerre mondiale. La majorité d'entre eux étaient des sujets de l'empire austro-hongrois d'origine ukrainienne, un groupe ethnique très important dans le Canada d'aujourd'hui.

Jadis situé à l'emplacement actuel du site 3, l'hôtel Queen's avait aussi des liens étroits avec les activités ferroviaires. En raison de sa proximité avec la gare Windsor et la gare Bonaventure, cette dernière étant située en partie sur le site 4, plusieurs voyageurs profitaient de la proximité des gares et des prix abordables pour y loger.

Le nom des gares rappelle également le nom des rues de l'époque. La gare Windsor a été construite sur la rue du même nom qui était un prolongement de la rue Peel. De même, la gare Bonaventure a été construite à l'angle des rues Saint-Bonaventure et Railroad. Qui se souvient que l'actuelle Place Bonaventure et l'hôtel Hilton Montréal Bonaventure doivent leur nom à cette gare ? La rue Saint-Bonaventure est devenue la rue Saint-Jacques, alors qu'il n'existe plus de trace de la rue Railroad en raison des réaménagements de la trame des rues qui ont notamment permis le prolongement de la rue Peel jusqu'au bassin Peel.

Le mémoire du POPIR – Comité Logement apporte des informations qui permettent une meilleure compréhension du contexte historique du site, en faisant un lien avec la Petite-Bourgogne, foyer de la communauté noire de classe ouvrière à Montréal, « [...] *Le quartier, et particulièrement le coin juste au sud du projet Cadillac-Fairview, a une riche histoire culturelle. Les bars de jazz Rockhead's Paradise et le Black Bottom tous les deux fermés suite à la construction de l'autoroute Ville-Marie dans les années 1960, ont fortement contribué à la naissance du jazz au Canada.* »⁹² Les bars de jazz Rockhead's Paradise (ouvert en 1928) et Black Bottom étaient situés sur la rue Saint-Antoine, à quelques pas du site du projet.

Ce n'est pas une coïncidence que le jazz à Montréal se soit développé notamment près du secteur de la Petite-Bourgogne et que ce quartier soit devenu le premier quartier hébergeant la communauté noire de Montréal vers la fin du 19^e siècle. Sa localisation près du quartier des gares en est la principale raison. Beaucoup d'employés des wagons-lits, principalement des personnes d'ascendance africaine, cherchaient à vivre à proximité des gares amenant du même

⁹² POPIR – Comité Logement, doc. 8.2.3, p. 2

coup leur culture dans le secteur. Pendant la Prohibition aux États-Unis (1919-1933), les musiciens et interprètes du monde du jazz voyageaient également par train pour venir à Montréal et trouvaient un hébergement dans le quartier.

Un écho de cette histoire subsiste encore dans les studios de musique qui se trouvent dans les bâtiments dont la démolition est prévue pour la construction des tours. Aujourd'hui plus que jamais, le jazz fait partie de la culture de Montréal, mais ses lieux de présentation, notamment son festival, se sont déplacés dans d'autres secteurs du centre-ville.

La présence de la gare Windsor et de toutes les activités qui lui sont associées ainsi que l'histoire de la gare Bonaventure, démolie depuis, font de ce secteur un lieu important de patrimoine matériel et immatériel montréalais. La requalification du secteur pourrait être une formidable opportunité de rappeler ce pan d'histoire de Montréal et de créer une identité unique pour le quartier à construire.

De l'avis de la commission, le redéveloppement de cette portion du centre des affaires passe par la mise en valeur de la trame historique et architecturale du secteur. C'est une condition essentielle de la réussite d'un projet de qualité, au cœur d'un secteur riche en histoire.

3.1.1 Pour une planification coordonnée

La création d'un quartier comme celui qui est proposé par le promoteur nécessite des aménagements, des équipements et des infrastructures de toutes sortes qui ne sont pas uniquement de son ressort. Afin de profiter de l'occasion unique que représente l'assemblage de terrains appartenant à Cadillac Fairview pour requalifier le secteur et en faire un quartier multifonctionnel vivant, vibrant, habité et intégré à son environnement, tel que proposé dans la vision du promoteur,⁹³ une planification du secteur est primordiale. Cette planification permet aux autorités municipales d'adopter une approche proactive et ainsi baliser les interventions proposées par les promoteurs dans le respect des politiques municipales.

Le Plan d'urbanisme est le résultat de nombreuses discussions et de nombreux exercices de consultations populaires. Il tient lieu de contrat social entre les élus, les différents acteurs sociaux et les citoyens. Au delà de la rentabilité du projet pour le promoteur, les modifications demandées au Plan doivent également générer des bénéfices pour la collectivité et contribuer, par exemple, à l'atteinte d'objectifs municipaux en matière de qualité de vie, de logement social et abordable, de vitalité économique, de protection et de mise en valeur du patrimoine, de développement culturel, de développement durable et d'aménagement du domaine public. Dans cette perspective, un citoyen se demande « [...] *pourquoi l'arrondissement de Ville-Marie, la Ville de Montréal ou tout autre acteur compétent ne saisissent pas l'occasion de réfléchir au*

⁹³ Document de présentation du promoteur, doc. 3.1, p. 10

*redéveloppement plus global de cet espace urbain [...] ».*⁹⁴ La Table Inter-action du quartier Peter-McGill mentionne qu'il faut profiter de ce développement majeur pour prévoir les besoins dans les moindres détails afin d'en faire un quartier exemplaire au chapitre du développement durable et de la qualité de vie des résidents.⁹⁵ Dans son mémoire, le CSSS du Sud-Ouest-Verdun recommande également d'intégrer « [...] *le projet immobilier de la rue Saint-Antoine Ouest dans une vision globale des quartiers dans lesquels celui-ci sera construit.* », de manière à considérer les besoins des populations déjà en place.⁹⁶ D'ailleurs, au moment de l'adoption de la révision du cadre des hauteurs et des densités du centre-ville en 2012, le secteur faisant l'objet de la présente consultation avait été exclu, car il nécessitait, selon les responsables de l'arrondissement, une démarche spécifique de planification.⁹⁷

Une opportunité unique

Selon la commission, le démarrage du redéveloppement du secteur visé par les projets de Cadillac Fairview constitue une opportunité unique de planifier l'aménagement du territoire dans une perspective d'optimisation des bénéfices pour la communauté montréalaise et pour les développeurs eux-mêmes.

Il faut le souligner, Cadillac Fairview peut être fier des réalisations qu'il a laissées en héritage à Montréal dans les années 1980, comme un des acteurs importants du remodelage de l'avenue McGill College. Avec l'aide de l'antenne montréalaise de la firme IBI-CHBA, il peut confirmer cette tradition à titre de grand promoteur immobilier en participant activement à un aménagement cohérent du secteur selon les règles de l'art comme cela a été le cas pour le projet Maple Leaf Square, projet similaire au Quad Windsor,⁹⁸ réalisé par le même promoteur à Toronto.⁹⁹

Le contexte dans lequel s'insère le projet des tours 1 et 2 est spécial. La commission fera un examen attentif de ce premier dans les lignes qui suivent.

Toutefois, elle tient à réitérer que l'ampleur du projet de développement prévu sur une période de 15 ans par Cadillac Fairview, l'emplacement stratégique des terrains appartenant au promoteur, la présence d'éléments patrimoniaux autant matériel qu'immatériel dans le secteur dont la gare Windsor, l'édifice des postes et l'édifice des services de l'immigration, la mémoire

⁹⁴ M. Matthieu Bergeron, doc. 8.2.6, p. 2

⁹⁵ Table Inter-action du quartier Peter-McGill, doc. 8.1.2, p. 4

⁹⁶ CSSS du Sud-Ouest-Verdun, doc. 8.2.8, p. 3

⁹⁷ Sommaire décisionnel, doc 1.1.1, p. 2

⁹⁸ Nom donné par le promoteur au quartier qu'il désire construire dans le centre-ville de Montréal, selon le communiqué de presse de celui-ci, paru le 21 mars 2014

⁹⁹ <http://www.toronto.ca/legdocs/2006/agendas/committees/te/te060711/it005.pdf>, consulté le 31 mars 2014;

<http://www.toronto.ca/legdocs/2006/agendas/council/cc060725/te6rpt/cl005.pdf>, consulté le 31 mars 2014

de l'hôtel Queen's et de la gare Bonaventure justifient une planification globale du secteur. Celle-ci devrait minimalement s'étendre sur les quatre sites prévus au projet Quad Windsor ainsi que le terrain de stationnement Jack's Parking, les propriétés du ministère des Transports du Québec (MTQ) en bordure de l'autoroute Ville-Marie, les rues Jean-D'Estrées, Torrance, Saint-Félix et les rues adjacentes aux sites du promoteur, notamment l'emblématique rue Peel.

R-1 À l'instar de divers participants, la commission recommande à l'arrondissement de profiter de la fenêtre de temps que crée le long échéancier de réalisation prévu pour le déploiement du projet d'ensemble de Cadillac Fairview pour effectuer la planification détaillée du secteur d'implantation, tel que prévu par l'arrondissement dans le cadre de la révision des hauteurs et des densités du centre-ville par le biais d'un programme particulier d'urbanisme (PPU).

3.2 Le projet de la rue Saint-Antoine : beaucoup d'imprécisions et d'incertitudes

La construction des tours 1 et 2 constitue, après les tours Deloitte et des Canadiens, la prochaine étape de réalisation du projet d'ensemble de Cadillac Fairview. Rappelons que le promoteur souhaite contribuer, à terme, à la création d'un nouveau quartier multifonctionnel vivant, vibrant, habité et intégré à son environnement.

La programmation

La programmation de la tour 1 est assez bien définie. D'usage uniquement résidentiel, l'immeuble de 38 étages comprendrait 383 condos, principalement des unités d'une et deux chambres à coucher (entre 500 et 1000 pi²) avec des services au rez-de-chaussée, dont on ne connaît toutefois pas la nature. S'agit-il de commerces ou de services aux propriétaires comme un gymnase, par exemple ? La tour serait érigée sur un site appartenant à Cadillac Fairview.

Par ailleurs, le programme de la tour du site 2 n'est pas définitif et plus complexe. Il mériterait d'être précisé. Selon le document de présentation du promoteur, le programme préliminaire de cette tour serait mixte (habitation, hôtel, commerces). Il comprendrait plus ou moins 230 chambres d'hôtel sur les premiers étages et plus ou moins 220 unités de condo sur les étages supérieurs. Ni la dimension résidentielle, ni la dimension commerciale de la programmation de cette 2^e tour n'ont été détaillées. La tour aurait 37 ou 38 étages. De plus, aucune mention n'est faite d'une quelconque application de la Stratégie d'inclusion de logements abordables.

Ces imprécisions ont été relevées par plusieurs participants dans leurs mémoires.

Un assemblage de terrains privés et publics

Dans l'état actuel du projet, la tour 2 serait encerclée à l'ouest par le stationnement privé de la rue Saint-Félix, communément appelé Jack's Parking, au sud par le stationnement sur le terrain

du MTQ, à l'est par la sortie Jean-D'Estrées de l'autoroute Ville-Marie et au nord par les entrées de garage du Centre Bell. Des négociations ont eu lieu pour l'achat du terrain de stationnement de la rue Saint-Félix par le promoteur, mais elles n'ont pas abouti pour l'instant. Toutes ces infrastructures ne créent pas un environnement de qualité pour les futurs résidents.

La commission constate qu'un réaménagement ou la réaffectation des rues Saint-Félix et Torrance aurait le potentiel d'aider à la restructuration du secteur. Il s'agit d'un objectif retenu par l'arrondissement comme une des justifications du projet. L'initiative pourrait constituer un avantage non négligeable aussi pour le promoteur. Les deux petites rues n'ayant pas de liens avec les îlots voisins ne desservent que les trois terrains¹⁰⁰ qui bénéficieraient de l'amendement du Plan d'urbanisme. Cette possibilité ne semble pas avoir été examinée.

Le projet annoncé par le promoteur inclut non seulement le développement de sites lui appartenant, mais il toucherait également le domaine public. En plus de l'échange de parcelles de terrain avec la ville, les plans du promoteur prévoient, par exemple, la conversion en coulée verte des terrains du MTQ actuellement utilisés comme stationnement de surface.

Sur ses plans, le promoteur propose d'inclure des terrasses vertes sur les toits des basiliaires et de planter des arbres à l'arrière des sites 1 et 2 sur les terrains du MTQ. Il propose également l'élargissement des trottoirs de la rue Saint-Antoine et des plantations diverses d'arbres le long des rues Saint-Antoine et de la Montagne. Tout cela semble intéressant, à première vue. Toutefois, les négociations avec le MTQ n'ont pas encore été entamées et il est donc impossible de savoir à ce stade-ci quel accueil sera fait à cette idée de coulée verte.

Pour éviter la création d'îlots de chaleur et pour fournir un éventail d'espaces où les travailleurs pourraient se détendre pendant la journée et où les résidents pourraient se retrouver et développer une vie de quartier, la commission est d'avis qu'il faut faire plus que planter des arbres le long des trottoirs ou faire des terrasses vertes. Par exemple, il serait pertinent d'utiliser le maximum d'espace pour le verdissement et l'augmentation de la canopée sur le terrain de stationnement ou sur l'emprise de l'autoroute Ville-Marie à l'arrière des sites 1 et 2, ainsi que dans tous les espaces résiduels, dont Cadillac Fairview est propriétaire.

La commission a reçu avec beaucoup d'intérêt les recommandations de certains groupes sur la nécessité d'impliquer le ministère des Transports dans des discussions sur l'aménagement d'espaces publics et de parcs sur des terrains qui lui appartiennent, le long de l'emprise de l'autoroute Ville-Marie et à proximité de la sortie sur la rue Jean-D'Estrées. Il y a en effet des emplacements appartenant au ministère des Transports qui se prêteraient bien à des aménagements de parcs et d'espaces publics de grande qualité, tel que mentionné par un représentant de la ville. La commission trouve inspirante et audacieuse la proposition faite par

¹⁰⁰ Terrain du Jack's Parking et les sites 1 et 2 du promoteur

un participant à l'effet de fermer la sortie de l'autoroute sur la rue Jean-D'Estrées, ce qui permettrait de prolonger la rue Torrance et de récupérer un terrain sur le coin sud-ouest des rues Jean-D'Estrées et Torrance.

La possibilité d'une troisième tour

En audience, il a été mentionné par un représentant du promoteur qu'une 3^e tour pourrait être envisagée en lieu et place du Jack's Parking, advenant son acquisition. Peu importe qui est le propriétaire du terrain de stationnement de la rue Saint-Félix, les modifications demandées de hauteur et de densité au Plan d'urbanisme permettraient, selon le promoteur, la construction de plein droit d'une troisième tour d'environ 18 étages si l'implantation au sol était de 50 %. Cette hypothèse n'a été ni évoquée ni analysée dans les sommaires décisionnels de l'arrondissement. La commission le déplore, car l'arrivée éventuelle d'une 3^e tour à cet endroit s'avère être un élément important à considérer avant de recommander ou non d'aller de l'avant avec les modifications de hauteur et de densité au Plan d'urbanisme qui sont demandées.

3.2.1 La position de la commission à propos du projet de la rue Saint-Antoine

On le sait, les attentes sont grandes pour ce coin de ville, aux portes du quartier des affaires et à l'entrée du quartier de l'innovation. Le projet d'ensemble soulève l'enthousiasme chez certains et des inquiétudes chez d'autres, notamment à cause de ses nombreuses imprécisions.

La commission est convaincue qu'en collaboration avec les grands propriétaires et avec la participation de la communauté montréalaise, l'arrondissement peut optimiser la revitalisation de ce secteur au bénéfice du plus grand nombre, dans le cadre d'un exercice de planification détaillée.

Elle est aussi d'avis, de même que plusieurs participants aux consultations publiques, que l'élan que créent les projets de Cadillac Fairview en complément au redéveloppement de Griffintown devrait être maintenu.

Le programme et la Stratégie d'inclusion de la tour 1 sont mieux définis que ceux de la tour 2. Sa construction aurait moins d'impact sur les édifices emblématiques du secteur, notamment la gare Windsor et le 1162 Saint-Antoine. Le coin de rue sur lequel la tour 1 serait implantée et qui est constitué des rues de la Montagne et Saint-Antoine, a un caractère plus urbain que le caractère quasi autoroutier qui prévaut autour du site 2. Les imprécisions concernant la programmation de la tour 2, l'impossibilité d'établir le contexte urbain offert aux résidents, son impact sur les vues d'intérêt à partir du mont Royal dont nous parlerons plus loin, créent un problème sérieux d'évaluation des impacts du projet de la rue Saint-Antoine. À cela s'ajoute la possibilité, si le projet est adopté, de voir s'ériger de plein droit une 3^e tour sur le Jack's

Parking, sans que les impacts de cette nouvelle construction n'aient été examinés publiquement.

Par ailleurs, le phasage sur 15 ans du projet d'ensemble du promoteur permet d'inscrire chacun des projets dans une réflexion visant la maximisation des bénéfices aux portes du quartier des affaires et celui de l'innovation.

R-2 Dans le contexte, la commission recommande de n'autoriser sous condition que les modifications de hauteur et de densité demandées pour la portion ouest du projet (site 1) de la rue Saint-Antoine. Le projet de tour sur le site 2 devrait être intégré au Plan particulier d'urbanisme (PPU) à être développé pour le secteur.

R-3 La nécessité d'une concertation étroite entre les trois grands propriétaires de terrains du secteur, la Ville de Montréal, le MTQ et le promoteur Cadillac Fairview ne faisant aucun doute, la commission recommande à l'arrondissement de prendre le leadership du développement de ce secteur en invitant ses partenaires à collaborer étroitement à l'élaboration d'un PPU et d'y associer aussi la société civile.

3.3 La création d'un quartier convivial : l'insertion dans le milieu

Dans les lignes qui suivent, la commission présente son analyse des commentaires et propositions faites par les participants à la consultation publique, de telle sorte qu'ils puissent être utiles pour la suite des choses.

Les liens visuels entre la montagne et le fleuve

Les simulations visuelles présentées dans le document du promoteur montrent que l'implantation de la tour du site 2 aurait des impacts négatifs, notamment sur la vue du belvédère Kondiaronk du Chalet de la montagne vers le fleuve. La construction de la tour à l'emplacement prévu et sa hauteur compromettraient une des rares percées visuelles sur le fleuve à travers le massif du centre-ville. La vue du fleuve à partir du belvédère de la montagne est très importante selon Les amis de la montagne, car il s'agit d'un des lieux les plus visités par les touristes et les Montréalais.¹⁰¹

Selon l'organisme, il ne reste qu'une dizaine de fenêtres sur le fleuve depuis le belvédère entre les tours du centre-ville, dont trois sont minuscules.¹⁰² La vue du belvédère est l'une des vues d'intérêt identifiées dans le document complémentaire du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. Pour la commission, il est primordial de préserver cette percée visuelle que viendrait

¹⁰¹ Les amis de la montagne, doc. 8.1.7.1, p. 1-2

¹⁰² Les amis de la montagne, doc. 8.1.7.1, p. 1-2

obstruer la tour du site 2. L'acquisition du terrain de stationnement de la rue Saint-Félix par le promoteur pourrait permettre de déplacer la tour vers l'ouest et ainsi conserver l'une des rares fenêtres sur le fleuve à travers le massif du centre-ville. L'abaissement de la hauteur de la tour pourrait également être une solution afin de préserver cette vue.

R-4 La commission recommande à l'arrondissement de s'assurer au moment opportun, que la percée visuelle depuis le belvédère Kondiaronk sur le fleuve à travers le massif du centre-ville ne soit aucunement obstruée par l'emplacement de la tour du site 2.

Pour ce qui est des sites 3 et 4, il est essentiel que les vues depuis et vers la montagne soient très bien analysées afin de ne pas compromettre les rares percées visuelles restantes. Il est d'autant plus important de considérer ces vues dans la planification du secteur puisque la rue Peel, qui borde les sites en questions, est la seule rue à relier la montagne et le bassin Peel. La vue de la rue Peel vers la montagne est, en outre, identifiée comme une vue d'intérêt dans le document complémentaire du Plan d'urbanisme.

R-5 La commission recommande que les vues depuis et vers le mont Royal soient prises en considération dans la planification détaillée du secteur afin notamment de préserver les rares percées visuelles restantes. Une attention particulière devrait être portée à la rue Peel, puisqu'elle s'avère être la seule rue qui relie la montagne au fleuve.

L'architecture

Le Comité Jacques-Viger et certains participants ont, soit retenu leurs commentaires, ou émis des réserves sur la facture architecturale des deux tours de la rue Saint-Antoine. Selon eux, les enveloppes proposées n'ont pas un caractère montréalais; elles ne paraissent pas dialoguer avec leur contexte ni même refléter les édifices emblématiques voisins. L'expression architecturale des tours semble, selon le Comité, importée d'ailleurs et étrangère au contexte urbain et culturel montréalais.

En raison de l'emplacement stratégique qu'ils occuperaient au centre-ville, la commission estime, elle aussi, que les immeubles doivent s'intégrer au contexte environnant. Des édifices de marque, imprégnés des caractéristiques architecturales montréalaises propres au secteur sont essentiel à la qualité d'un projet implanté au cœur d'un quartier riche en histoire et en patrimoine.

Les signes et symboles de l'identité architecturale montréalaise sont des éléments importants à mettre à la disposition des développeurs de projets immobiliers au centre-ville. Ces éléments, organisés en un ensemble de critères, pourraient éclairer l'insertion volumétrique des projets dans la trame et le tissu urbain, tout en harmonisant leur expression architecturale au cadre bâti d'intérêt patrimonial.

Les terrains de Cadillac Fairview sont pourvus ou sont voisins de composantes patrimoniales, matérielles et immatérielles, encore sur place ou nécessitant une renaissance. Le bâtiment de la gare Windsor est le plus évident, mais il n'est pas le seul. Les volumes, les traitements et les matériaux des bâtiments projetés pourraient s'en inspirer ou en faire des rappels harmonieux pour procurer une haute qualité architecturale au centre-ville. L'architecture en milieu bâti existant devrait, selon la commission, interpréter l'héritage du passé et proposer des bâtiments nouveaux et modernes qui expriment ou rappellent dans leur architecture cet héritage.

À l'instar de plusieurs participants, la commission souhaite que l'architecture proposée pour les tours 1 et 2 soit davantage imprégnée d'une identité montréalaise.

R-6 La commission recommande que des rappels culturels et historiques perceptibles renvoient à l'histoire riche du secteur ainsi qu'aux bâtiments patrimoniaux encore présents comme la gare Windsor, l'édifice des services de l'immigration et l'édifice des postes.

R-7 La commission recommande à l'arrondissement de Ville-Marie et à la ville centre que la planification détaillée du secteur soit guidée par des critères d'insertion architecturale prenant en compte les éléments patrimoniaux et la forme urbaine du secteur.

R-8 Plusieurs tours de grande hauteur sont prévues dans le projet de développement des sites 3 et 4. Ces tours feront face aux édifices existants de moindre hauteur au sud et à l'est. La commission recommande, en préparation du PPU, de réaliser une étude de transition des hauteurs afin de valider l'insertion des tours de manière harmonieuse dans le cadre bâti existant.

La conservation du 1162 Saint-Antoine Ouest

L'énoncé de l'intérêt patrimonial¹⁰³ mentionne la qualité de la composition des façades Nord et Est du 1162 Saint-Antoine, en les qualifiant d'expressives et de sobres. Les détails du bâtiment, notamment la corniche en pierre, les 3 bandeaux de pierre subdivisant les deux façades, les encadrements de pierre des portes et fenêtres du 1^{er} étage, le revêtement de brique et les garde-corps ouvragés en acier des escaliers intérieurs témoignent du souci de qualité des architectes.

La condition du bâtiment permettrait, selon une lecture minutieuse du rapport d'évaluation structurelle des façades, de conserver plus qu'une seule façade. Les conclusions du rapport, conduit en septembre 2013 par la firme Edific Experts,¹⁰⁴ classent les faiblesses du bâtiment selon trois niveaux : sérieuses, modérées ou mineures. Selon ce rapport, même les faiblesses

¹⁰³ Énoncé de l'intérêt patrimonial, doc. 4.2

¹⁰⁴ Évaluation des façades des bâtiments 1162 à 1190 Saint-Antoine Ouest, doc. 3.5, p. 5-9

qualifiées des plus sérieuses peuvent être corrigées « [...] *the serious deficiencies observed along the building façades include those areas which require repairs to help preserve the integrity of the vertical envelope, but could be addressed within a program of corrective work within the next 24 months with minimal risk to public safety.* » En résumé, l'édifice n'est pas en voie d'être une perte totale, des travaux correctifs appropriés peuvent en assurer l'intégrité.

La commission est d'avis que l'identité architecturale, fonctionnelle et historique du bâtiment disparaîtra si seule une façade est conservée. Elle croit qu'un meilleur traitement doit lui être accordé. Le maintien d'une portion plus substantielle de ce bâtiment, et pas seulement de la façade Nord, renforcerait la préservation de la fonction historique de cet immeuble. Ce bâtiment est le seul témoin à Montréal de l'internement de ressortissants des pays ennemis pendant la Première Guerre mondiale.

Un participant propose de laisser la façade du 1162 Saint-Antoine *in situ* et d'aligner le basilaire de la nouvelle tour sur les bâtiments plus à l'est sur la rue Saint-Antoine. Le décalage ainsi créé entre les deux parties de l'immeuble pourrait être aménagé pour former une arcade piétonnière.

Selon la commission, l'intégration du 1162 Saint-Antoine au basilaire de la tour 2 devrait être conçue de manière à favoriser le maintien de sa personnalité et à créer une assise historique au design de ce basilaire. Il serait également intéressant de rappeler de manière tangible et originale la fonction du 1162 Saint-Antoine et ses liens avec la gare Windsor.

R-9 La commission propose que le bâtiment des services de l'immigration, le 1162 Saint-Antoine, soit intégré en plus grande partie, sinon complètement, à la tour du site 2, compte tenu de sa valeur patrimoniale et de ses qualités architecturales. La commission propose également d'inclure une commémoration des fonctions du bâtiment.

La passerelle

Le projet de la tour 1 inclut une passerelle reliant le basilaire de la tour au Centre Bell. La majorité des participants ont mentionné préférer la prolongation du réseau piétonnier souterrain à la construction d'une passerelle. La passerelle est perçue comme une obstruction visuelle plutôt qu'une contribution à la qualité architecturale.

La commission estime que la passerelle proposée viendrait peut-être compromettre une vue considérée par un représentant de l'arrondissement comme l'une des plus spectaculaires portes d'entrée du centre-ville.¹⁰⁵

¹⁰⁵ M. Bruno Collin, doc. 7.1, L. 167-171

Les arguments du promoteur liés à la topographie du site et à la sécurité des piétons n'ont pas convaincu de l'utilité ou de la nécessité de ce lien aérien au dessus de la rue Saint-Antoine. La démonstration n'a pas été faite que l'accessibilité au réseau souterrain piétonnier serait améliorée. De plus, comme mentionné par quelques participants, des aménagements au niveau de la rue sont possibles afin d'améliorer la sécurité des piétons.

Les représentants de l'arrondissement, conscients que les passerelles ne sont pas une tradition à Montréal, ont mentionné lors des audiences qu'une réflexion est en cours et qu'une première version d'une politique au sujet de la mise en place de passerelles devrait être prête d'ici la fin de l'année.

R-10 La commission recommande de surseoir au projet de passerelle jusqu'à ce que soit complétée la politique en préparation, précisant les conditions d'aménagement et les cas d'exception rendant les passerelles acceptables, le cas échéant.

R-11 Considérant l'impact de l'arrivée des passerelles dans le paysage visuel du centre-ville et son importance pour Montréal, la commission recommande également que cette politique soit menée par la ville centre et que le Comité Jacques-Viger et le Conseil du patrimoine soient associés à son élaboration.

De l'avis de la commission, cette politique devrait faire l'objet de consultations publiques.

Environnement et mesures de développement durable

La commission tient à souligner que la conception des tours, conformément aux règles qui prévalent maintenant chez les grands promoteurs immobiliers, devrait permettre de minimiser leur impact sur l'environnement. L'absence d'îlots de chaleur, l'ombre projetée sur les environs, l'efficacité et l'économie d'énergie ainsi que l'économie en eau potable, devraient également être prises en compte dans la conception des édifices.

Afin de maximiser le verdissement, les toits blancs du basilaire pourraient aussi être utilisés comme jardins collectifs.

La commission note l'utilité d'une recommandation de la Table Inter-action du quartier Peter-McGill pour éviter que les trottoirs deviennent des dépôts de bacs, d'objets encombrants et de déchets mal emballés. On suggère d'inclure un espace fermé de type débarcadère, accessible aux camions de service par une porte de garage, pour les contenants à ordures, de recyclage, de compostage et de matières dangereuses.

Les espaces pour vélo à intégrer au projet devraient être en nombre suffisant pour répondre aux besoins des occupants, de leurs invités et des usagers des commerces de la tour.

R-12 La commission recommande que des efforts raisonnables soient faits par le promoteur pour obtenir la certification LEED pour la tour 1 et qu'une copie de la demande de cette certification soit remise à l'arrondissement pour qu'il puisse suivre le processus. De plus, la conception de l'immeuble devrait intégrer toutes les mesures à la fine pointe de la conservation énergétique.

La commission rappelle que les arbres dans la ville et le verdissement génèrent de la richesse pour tous les citoyens, embellissent et revitalisent les quartiers, améliorent la qualité de l'air, tempèrent le climat, retiennent l'eau lors de grandes pluies et augmentent la valeur des propriétés immobilières.

Le projet de Cadillac Fairview pourrait devenir un bel exemple du développement d'espaces verts dans ce secteur déstructuré du centre-ville de Montréal, si l'arrondissement décidait d'ajouter une disposition à son règlement d'urbanisme, comme l'y autorise l'article 117.1 de *la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU)*, afin d'être en mesure d'exiger des promoteurs des contributions aux fins de parc dans les projets de redéveloppement d'un secteur.¹⁰⁶

Il s'agit d'une disposition qui n'est pas limitée aux projets de banlieue pouvant s'appliquer aux projets de redéveloppement¹⁰⁷ et qui permettrait à l'arrondissement de demander au promoteur un montant d'argent ne dépassant pas 10 % de la valeur de son terrain pour financer de nouveaux parcs sur son territoire.

R-13 La commission recommande à l'arrondissement de modifier son règlement d'urbanisme afin de se prévaloir de la possibilité qu'offre l'article 117.1 de la LAU qui lui permettrait d'exiger du promoteur un montant allant jusqu'à 10 % de la valeur de ses terrains pour créer des espaces verts à proximité des quatre sites.

La circulation

La conceptualisation de la mise à double sens de la rue Saint-Antoine, entre les rues Jean-D'Estrées et de la Montagne, proposée dans les documents du promoteur reste à compléter. Afin d'améliorer la fluidité de la circulation et les accès aux sites 1 et 2, cette proposition n'est pas inintéressante.

¹⁰⁶ http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/A_19_1/A19_1.html

¹⁰⁷ Selon le MAMROT, un projet de redéveloppement peut s'agir « [...] de la transformation d'un bâtiment industriel en habitation; de tout projet d'utilisation du sol proposé sur un site, en remplacement d'une utilisation du sol antérieure, qui nécessite un permis de construction. Dans les cas de redéveloppement, le règlement de zonage de la municipalité définit la nature des projets visés et détermine les parties de territoire concernées (anciennes zones industrielles transformées en zones résidentielles, zones résidentielles réaménagées selon des densités plus élevées, grandes propriétés religieuses, etc.) », <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/financement-et-maitrise-fonciere/contribution-pour-fins-de-parcs/projet-de-redeveloppement/>, consulté le 24 mars 2014

R-14 La commission recommande que l'arrondissement de Ville-Marie étudie la possibilité de la mise à double sens de la rue Saint-Antoine, entre les rues Jean-D'Estrées et de la Montagne. Cette évaluation devrait être réalisée avant l'adoption des permis de construction de la tour 1.

La fluidité de la circulation entre les quartiers est un élément fort important à prendre en considération au moment du développement d'un projet de l'ampleur de celui proposé par le promoteur. La proximité d'axe de circulation majeur comme l'autoroute Ville-Marie est un enjeu de taille pour la circulation locale aux heures de pointe, surtout avec l'ajout de nouveaux résidents et travailleurs.

Il serait utile, dans le cadre de l'exercice de planification du secteur, de réfléchir à l'avenir de l'emprise de l'autoroute et d'évaluer les accès et les sorties de celle-ci.

Une étude de mobilité pour le secteur, qui inclurait l'utilisation des transports collectifs et actifs autant que les véhicules, serait fort pertinente dans le cadre de l'exercice de planification, surtout considérant l'arrivée dans le secteur de milliers de nouveaux résidents et travailleurs.

R-15 La commission recommande que l'arrondissement réalise une étude de mobilité, en collaboration avec la ville centre et le MTQ, portant notamment sur les accès et les sorties de l'autoroute et incluant une analyse de la mise à double sens de la rue Saint-Antoine, entre les rues Jean-D'Estrées et de la Montagne.

Les artistes locataires dans les bâtiments de la rue Saint-Antoine : pour une mixité culturelle

L'enjeu de la mixité culturelle n'a fait l'objet d'aucune discussion entre l'arrondissement de Ville-Marie et le promoteur, et ce, même si la démolition de quatre bâtiments entraînerait l'éviction d'une quarantaine de locataires, dont plusieurs musiciens et artistes.

La commission souscrit aux interrogations du représentant d'Héritage Montréal sur la relocalisation des artistes qui sont locataires des bâtiments à démolir et, plus globalement, sur l'arrimage entre les outils d'urbanisme et les politiques publiques qui traitent de la culture.

Le promoteur a indiqué que tout a été fait dans le respect des droits des locataires qui ont des baux dans lesquels il est fait mention de la démolition éventuelle de leurs locaux.

Quant au représentant de l'arrondissement, il a reconnu qu'il y avait nécessité de trouver des moyens de créer un environnement favorable à la relève artistique, mais du même souffle, a

admis que l'arrondissement n'avait « [...] *pas rouvert le livre pour recommencer à explorer toute cette problématique-là qui est plus générale, qui est générale à tout le quartier, à tout le centre-ville, en fait à tous les quartiers centraux anciens.* »¹⁰⁸

La commission rappelle que la Politique de développement culturel de la Ville de Montréal 2005-2015 indique que :

*« La Ville se donnera en étroite collaboration avec les arrondissements concernés et ses autres partenaires, un plan d'action et des outils permettant d'intervenir pour consolider et développer les ateliers d'artistes et d'artisans, avec ou sans espace habitable, particulièrement dans les quartiers centraux, en favorisant l'accès à la propriété pour les artistes. »*¹⁰⁹

3.4 Un enjeu majeur : le logement

Le développement des sites 1, 2, 3 et 4 pourrait devenir le point de départ de la création de ce que certains appellent un quartier complet, c'est-à-dire un quartier dont on a préservé le caractère, où la densité quoiqu'élevée est à visage humain, où le design urbain incorpore tout ce qui est nécessaire à la création d'un milieu de vie.

Plus précisément, le milieu de vie convivial du Quad Windsor pourrait, en plus des lieux de travail, inclure une gamme plus diversifiée de logements ainsi que des espaces pour se détendre et se divertir. Le domaine public devrait y être aménagé pour qu'il soit agréable de s'y promener : circulation automobile diminuée, notamment par la réduction de l'empreinte de l'autoroute et de ses bretelles, présence d'espaces verts et de places publiques, complexes de santé, d'éducation et de loisirs, commerces de proximité. Des liens conviviaux entre les différents sites ainsi qu'avec le reste du district Peter-McGill et les quartiers environnants devraient aussi être établis et mis en valeur.

La commission considère que s'il veut donner lieu à un véritable milieu de vie, le projet de développement devrait tendre vers la réalisation d'une mixité sociale, culturelle, fonctionnelle et s'inscrire dans le développement d'un quartier complet axé sur le verdissement du domaine public.

Le logement

Le projet du promoteur, situé dans le district Peter-McGill, lieu de convergence et de mixité sociale, est localisé à proximité des quartiers Griffintown et Bonaventure qui sont en plein

¹⁰⁸ M. Bruno Collin, doc. 7.1, L. 1150-1154

¹⁰⁹ Politique de développement culturel de la Ville de Montréal 2005-2015 : Montréal métropole culturelle, p. 77

développement résidentiel. De plus, il fait la transition entre le centre-ville et la Petite-Bourgogne où la plupart des logements sont locatifs et habités par une majorité de familles et de personnes âgées à faible revenu.

Les projets immobiliers prévus dans le secteur devraient s'inscrire dans une vision globale de développement qui répond notamment aux enjeux du logement dans le centre-ville de Montréal et aux besoins des travailleurs du centre-ville qui bénéficieraient de logements près de leur lieu de travail.

Comme plusieurs groupes l'ont fait remarquer à la commission pendant la consultation, la mixité sociale du centre-ville est compromise actuellement par le coût de plus en plus élevé des terrains et du logement. Au cours des dernières années, plusieurs projets de tours à condos ont été réalisés au centre-ville sans qu'aucune inclusion de logement abordable ou social n'ait été effectuée, la tour des Canadiens en étant un exemple. Le district Peter-McGill, dans la partie ouest de l'arrondissement de Ville-Marie, est particulièrement dépourvu en logement social. Il n'existe que 190 unités de logement social et communautaire réparties dans trois immeubles. Il est rare, comme le démontrent les données fournies par l'arrondissement, que la Stratégie d'inclusion soit appliquée aux projets immobiliers du centre-ville. Entre 2003 et 2013, sur les 3 202 unités de logement construites dans le district Peter-McGill, seulement 42 étaient des unités de logement social et communautaire.¹¹⁰ Rappelons que certains arrondissements, comme celui du Sud-Ouest, ont trouvé des moyens innovateurs d'étendre l'application de la Stratégie en la modulant selon l'ampleur des projets et les moyens de déploiement de la Stratégie.

La commission tient à rappeler qu'à maintes reprises les participants aux consultations publiques ont demandé que la Stratégie d'inclusion de logement abordable soit rendue obligatoire par une modification de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU). Selon la commission, elle pourrait également être rendue obligatoire par un amendement à la Charte de la Ville de Montréal.

L'application de la Stratégie d'inclusion

D'entrée de jeu, seul le programme de la tour 1 comprend des informations concernant l'application de la Stratégie d'inclusion de logement abordable de la Ville de Montréal. Même si l'entente entre la direction de l'habitation et le promoteur sur l'application de celle-ci est critiquée par plusieurs participants, elle répond aux dispositions de la Stratégie actuellement en vigueur par une contribution au fonds pour le logement social et communautaire (15 %) et la construction de 57 unités de logement abordable (15 %). Les organismes Habiter Ville-Marie et POPIR - Comité Logement privilégient, pour la portion attribuable au logement social et

¹¹⁰ Réponses aux questions de la commission, doc. 6.3.2, p. 1 et doc. 6.3.2.1, p. 1

communautaire, les contributions foncières à proximité du projet plutôt que financières en raison du coût de plus en plus élevé des terrains à Montréal et, tout particulièrement, dans le centre-ville. Ils ont notamment ciblé les sites 3 et 4 appartenant au promoteur.¹¹¹

À l'instar des participants, la commission constate que les 57 unités de logement abordable prévues dans la tour du site 1 sont trop petites et trop chères pour convenir à des familles à revenu moyen.

Selon la commission, au lieu des 57 unités prévues (studio et une chambre à coucher) le promoteur pourrait construire davantage d'unités de deux ou trois chambres à coucher, en utilisant des concepts urbains et architecturaux plus économiques. La commission trouve intéressantes les dispositions sur les logements familiaux incluses dans l'entente de développement du projet Norampac dans l'arrondissement de Rosemont—La Petite-Patrie. À titre d'exemple, chaque unité de logement abordable correspondant aux critères d'une unité familiale comptait pour 1,5 unité de logement abordable. En d'autres termes, moins d'unités, mais de plus grandes tailles.¹¹²

Dans la mesure où les coûts de construction sont générés en grande partie par la cuisine et la salle de bains, la commission considère que la construction d'unités moins nombreuses, mais plus spacieuses aurait un impact monétaire marginal pour le promoteur et serait bénéfique pour la rétention des familles dans ce secteur de la ville.

Plus largement, il y a lieu de s'interroger sur la mixité sociale souhaitable au centre-ville et, on le sait, les opinions des experts diffèrent à cet égard. La commission ne peut qu'encourager la réalisation d'un bilan des effets de la Stratégie d'inclusion qui porterait une attention particulière au centre-ville.

R-16 La commission encourage fortement l'arrondissement et la direction de l'habitation à produire un état des lieux de la présence de logements sociaux et communautaires ainsi qu'un bilan des effets de l'application de la Stratégie d'inclusion au centre-ville depuis 2007.

R-17 La commission recommande à l'arrondissement d'être proactif et de donner priorité à l'application de la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans ses négociations avec le promoteur dans le développement des sites 2, 3 et 4, afin d'atteindre l'objectif de 15 % de logement social et communautaire et de 15 % de logement abordable, favorisant ainsi une mixité sociale dans le district Peter-McGill.

¹¹¹ Habiter Ville-Marie, doc. 8.1.3, p. 8; POPIR – Comité logement, doc. 8.2.3, p. 3

¹¹² Entente de développement signée entre la Ville et le promoteur du projet Norampac dans l'arrondissement de Rosemont—La Petite-Patrie <http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P44/1c2.pdf>

La construction de tours d'habitation ne peut se faire sans la prise en compte des besoins des résidents futurs en matière de commerces de proximité et d'équipements publics.

Actuellement, dans le district Peter-McGill, il n'y aucune bibliothèque municipale, aucune école primaire publique autre qu'une école alternative, peu d'équipement de sports et loisirs municipaux. Dans l'environnement immédiat du projet, il y a très peu de commerces de proximité.

R-18 La commission recommande à l'arrondissement de coordonner avec les institutions de la famille, de la santé, des services sociaux, de l'éducation et des loisirs, une analyse des besoins nécessaires à la mise en place d'équipements dans le secteur ainsi que dans les quartiers avoisinants, en collaboration avec l'arrondissement du Sud-Ouest. Il en serait de même pour les commerces de proximité.

Conclusion

À l'instar de divers participants, la commission rappelle que l'ampleur du projet prévu sur 15 ans par Cadillac Fairview, l'emplacement stratégique des terrains, la présence d'éléments patrimoniaux autant matériel qu'immatériel dans le secteur, justifient une planification globale sous la forme d'un programme particulier d'urbanisme. Celle-ci devrait minimalement porter sur les quatre sites prévus au projet Quad Windsor ainsi que le terrain de stationnement de la rue Saint-Félix, les propriétés du ministère des Transports en bordure de l'autoroute Ville-Marie, les rues Saint-Félix, Torrance, Jean-D'Estrées et les rues adjacentes aux sites du promoteur, notamment la rue Peel.

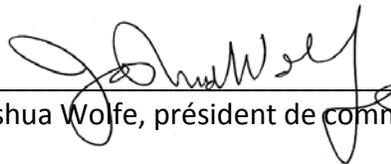
Plusieurs imprécisions entourant le site 2 du projet de la rue Saint-Antoine, dont le programme de la tour 2, le contexte urbain qui serait offert aux résidents, les impacts sur les vues d'intérêt à partir du mont Royal ainsi que la possibilité d'une 3^e tour entre les deux sites, amènent la commission à scinder en deux l'emplacement des modifications demandées au Plan d'urbanisme et de n'autoriser sous condition que les modifications pour la portion Ouest du projet (site 1).

La tour du site 1 étant la première à devoir être construite, la recommandation de la commission de ne pas accorder les amendements au Plan d'urbanisme pour la tour 2 ne retarderait pas outre mesure le démarrage du projet, compte tenu du phasage prévu par le promoteur. Ceci permettrait une planification cohérente du secteur qui saurait tenir compte de tous les enjeux et de toutes les composantes historiques, urbanistiques, environnementales et sociales du secteur afin de mieux prévoir son avenir.

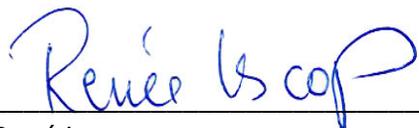
Le logement est pour la commission un enjeu prioritaire, compte tenu du peu de logements abordables dans le secteur. Près de la moitié des mémoires ont souligné le manque de logements abordables et la nécessité d'appliquer la Stratégie d'inclusion de logements abordables à l'ensemble du projet de développement prévu par le promoteur.

Au terme de cette consultation publique, la commission tient à remercier les personnes et les institutions, les individus et les groupes ayant posé des questions ou déposé des mémoires, l'arrondissement ainsi que le promoteur, qui ont collaboré à la présente consultation.

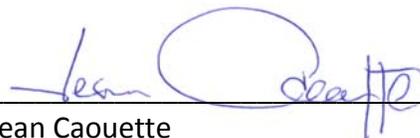
Fait à Montréal, le 6 mai 2014.



Joshua Wolfe, président de commission



René Lescop
Commissaire



Jean Caouette
Commissaire

Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat

Le mandat

L'Office de consultation publique de Montréal a reçu du conseil municipal le mandat de consulter les citoyens sur le projet de « Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) » concernant la hauteur et la densité d'un secteur situé au sud de la rue Saint-Antoine, entre les rues de la Montagne, Torrance et Jean-D'Estrées, conformément aux résolutions CA13 240530 du 11 septembre 2013, CE13 1515 du 18 septembre 2013 et CM13 1018 du 24 septembre 2013. Le projet de règlement porte le numéro P-04-047-146. Ce mandat est encadré par les articles 89 1° de la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q., c. C-11.4).

La consultation publique

Un avis public annonçant la consultation a été publié dans le quotidien Métro le 10 janvier 2014. Au même moment, l'Office rendait disponible sur son site Internet la documentation relative au projet immobilier de la rue Saint-Antoine Ouest. Entre le 22 et le 25 janvier 2014 des annonces ont paru dans les publications suivantes : Métro et 24h.

Près de 10 500 dépliants ont été distribués dans les secteurs riverains des sites. Aussi, des courriels informant de la tenue de la consultation ont été envoyés à près de cent institutions, organismes communautaires et citoyens inscrits à la liste de diffusion de l'OCPM.

Une rencontre préparatoire avec les représentants de Cadillac Fairview et une autre avec les représentants de l'arrondissement de Ville-Marie ont eu lieu le 17 janvier 2014 dans les locaux de l'Office.

La commission a tenu une séance d'information le 28 janvier 2014 à la Cathédrale Marie-Reine-du-Monde. La commission a également tenu une séance d'audition des opinions le 25 février 2014 au même endroit que la séance d'information.

La documentation de référence a été rendue disponible au bureau de l'OCPM et sur son site Internet, ainsi qu'au bureau du greffe.

La commission et son équipe

M. Joshua Wolfe, président de la commission
Mme Renée Lescop, commissaire
M. Jean Caouette, commissaire
Mme Élise Naud, analyste et secrétaire de la commission

L'équipe de l'OCPM

M. Luc Doray, secrétaire général
M. Gilles Vézina, attaché de recherche et de documentation
Mme Anik Pouliot, coordonnatrice de la logistique et des communications
M. Louis-Alexandre Casal, webmestre
M. Jimmy Paquet-Cormier, attaché à la logistique
Mme Brunelle-Amélie Bourque, attachée à la logistique

Les porte-parole et les personnes ressources

Pour l'arrondissement de Ville-Marie

M. Sylvain Villeneuve, chef de division urbanisme, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises

M. Bruno Collin, conseiller en aménagement - chef d'équipe, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises

Pour Cadillac Fairview

M. Terry Fraser-Reid, directeur développement, Cadillac Fairview

M. Aurèle Cardinal, architecte, urbaniste, associé directeur, Groupe IBI/CHBA

M. François Rioux, architecte, Groupe IBI/CHBA

Les participants aux séances d'information (par ordre d'inscription)

M. Mojtaba Samimi

M. Dinu Bumbaru

M. Sylvain Duchesne

M. Éric Michaud

M. Mehdi Ghafouri

M. Jean-Yves Bourdages

M. Robert Hajaly

M. Gregory Brasseur

M. Kevin McNamee

La liste des citoyens et organismes qui ont soumis un mémoire avec ou sans présentation orale apparaît à l'annexe 2 sous la rubrique 8.

Annexe 2 – La documentation

1. Procédure et objet du mandat

- 1.1. Projet de règlement intitulé « Règlement modifiant le plan d’urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) » concernant la hauteur et la densité d’un secteur situé au sud de la rue Saint-Antoine, entre les rues de la Montagne, Torrence et Jean D’Estrées
 - 1.1.1. Sommaire décisionnel
- 1.2. Recommandation
- 1.3. Interventions
 - 1.3.1. Affaires juridiques et évaluation foncière – Direction des affaires civiles
 - 1.3.1.1. Règlement modifiant plan d’urbanisme de la Ville de Montréal (04-047)
 - 1.3.1.1.1. Annexe A
 - 1.3.1.1.2. Annexe B
 - 1.3.2. Mise en valeur du territoire - Direction de l’urbanisme et du développement économique
 - 1.3.2.1. Avis du Comité Jacques-Viger (C13-VM-01)
 - 1.3.3. Avis du Comité consultatif d’Urbanisme – 13 juin 2013
 - 1.3.4. Pièce jointe au dossier
- 1.4. Résolutions
 - 1.4.1. Extrait authentique du procès-verbal d’une séance du conseil d’arrondissement – séance ordinaire du mercredi 11 septembre 2013 – CA13 240530
 - 1.4.2. Extrait authentique du procès-verbal d’une séance du comité exécutif – séance ordinaire du mercredi 18 septembre 2013 – CE13 1515
 - 1.4.3. Extrait authentique du procès-verbal d’une assemblée du conseil municipal – Assemblée ordinaire du lundi 23 septembre 2013 – Séance tenue le 24 septembre 2013 – CM13 1018
- 1.5. Adopter une résolution autorisant l’aménagement d’un complexe immobilier mixte sur des emplacements situés du côté sud de la rue Saint-Antoine, entre les rues Jean-D’Estrées, Torrance et de la Montagne/Cadillac-Fairview, en vertu du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d’occupation d’un immeuble
 - 1.5.1. Sommaire décisionnel
 - 1.5.2. Recommandation
 - 1.5.3. Pièces jointes
 - 1.5.3.1. Plans annexés
 - 1.5.3.2. Avis du Comité Consultatif d’Urbanisme – 13 juin 2013 (voir 1.3.3)
 - 1.5.3.3. Avis du Comité Jacques-Viger (C13-VM-01) (voir 1.3.2.1)
 - 1.5.4. Résolutions
 - 1.5.4.1. Extrait authentique du procès-verbal d’une séance du conseil d’arrondissement – séance ordinaire du mardi 10 décembre 2013 – CA13 240715

2. Démarche de consultation
 - 2.1. Avis public
 - 2.2. Dépliant
3. Documentation déposée par le promoteur
 - 3.1. Secteur Sud rue Saint-Antoine – Redéveloppement urbain – 18 décembre 2013
 - 3.2. Mise à jour de l'étude d'impact sur les déplacements – Projet de développement de l'îlot Windsor - Novembre 2013
 - 3.3. Étude historique du 1162 Saint-Antoine Ouest – rapport final – 20 novembre 2013
 - 3.4. Rue Saint-Antoine – Étude d'accessibilité pour la mise à double sens de la rue Saint-Antoine entre les rues de la Montagne et Jean-D'Estrées – Note technique – 16 décembre 2013
 - 3.5. Évaluation des façades des bâtiments 1162 à 1190 Saint-Antoine Ouest
 - 3.6. Présentation du promoteur à la séance d'information du 28 janvier 2014
4. Documentation déposée par l'arrondissement de Ville-Marie
 - 4.1. Présentation de l'arrondissement de Ville-Marie à la séance d'information du 28 janvier 2014
 - 4.1.1. Vidéo de la modélisation 3D du projet immobilier Saint-Antoine Ouest
 - 4.2. Énoncé de l'intérêt patrimonial – le 1162, rue Saint-Antoine Ouest
5. Documents et liens utiles
 - 5.1. Présentation du projet immobilier sur la rue Saint-Antoine Ouest à l'assemblée du comité exécutif de la Ville de Montréal le 18 septembre 2013 : <http://webtv.coop/video/--Assembl%25C3%25A9e-du-comit%25C3%25A9-ex%25C3%25A9cutif-de-la-Ville-de-Montr%25C3%25A9al%252C-18-septembre-2013-Pr%25C3%25A9sentation---Modification-du-plan-d%2526%2523039%253Burbanisme/f38e6bf447155950d57df8479f96ad25>
 - 5.2. Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal
http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3096652&_dad=portal&_schema=PORTAL
 - 5.3. Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie (01-282)
 - 5.4. Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble de l'arrondissement de Ville-Marie (PPCMOI)
 - 5.5. Stratégie d'inclusion de logements abordables
 - 5.6. Consultation publique de l'OCPM sur le Cadre de révision des hauteurs et densités – centre-ville – novembre 2011 : <http://ocpm.qc.ca/hauteurs-densites>
 - 5.7. Règlement sur l'occupation du domaine public (Codification administrative à l'égard de l'arrondissement de Ville-Marie)
6. Documentation déposée par la commission
 - 6.1. Compte-rendu de la rencontre préparatoire avec les représentants de l'arrondissement de Ville-Marie
 - 6.2. Compte-rendu de la rencontre préparatoire avec les représentants du promoteur
 - 6.3. Liste de questions et de demandes découlant de la séance d'information du 28 janvier 2014
 - 6.3.1. Projet particulier en vigueur sur le site 4 de Cadillac Fairview

- 6.3.2. Réponses de l'arrondissement de Ville-Marie aux demandes de la commission – 14 février 2014
 - 6.3.2.1. Complément d'information pour la question D.1B
- 6.4. Demande de renseignement concernant l'Énoncé d'intérêt patrimonial du bâtiment situé au 1162 rue Saint-Antoine Ouest – 4 février 2014
 - 6.4.1. Réponse de l'arrondissement de Ville-Marie – 4 février 2014 (voir document 4.2)
- 6.5. Courriel de M. Luc Doray à M. Marc Labelle de l'arrondissement de Ville-Marie sur la séquence des approbations dans le dossier des tours de Cadillac Fairview faisant actuellement l'objet de consultations – 4 février 2014
 - 6.5.1. Réponse de l'arrondissement de Ville-Marie – 10 février 2014
- 6.6. Demande découlant de la séance d'information du 28 janvier 2014
- 7. Transcriptions**
 - 7.1. Transcription de la séance d'information du 28 janvier 2014
 - 7.2. Transcription de la séance d'audition des opinions du 25 février 2014
- 8. Mémoires**
 - 8.1. Mémoires avec présentation verbale
 - 8.1.1. Destination Centre-Ville
 - 8.1.2. Inter-action du quartier Peter-McGill
 - 8.1.3. Habiter Ville-Marie
 - 8.1.3.1. Présentation PowerPoint
 - 8.1.4. Mojtaba Samimi
 - 8.1.4.1. Présentation PowerPoint
 - 8.1.5. Ioanna Avantis
 - 8.1.6. Héritage Montréal
 - 8.1.7. Les amis de la montagne
 - 8.1.7.1. Document déposé
 - 8.1.8. Robert Hajaly
 - 8.2. Mémoires sans présentation verbale
 - 8.2.1. Institut de développement urbain du Québec
 - 8.2.2. M. Vincent Robert-Huot
 - 8.2.3. POPIR – Comité logement
 - 8.2.4. École de technologie supérieure
 - 8.2.5. Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain (FECHIMM)
 - 8.2.6. M. Matthieu Bergeron
 - 8.2.7. Les amis de la montagne (voir 8.1.7)
 - 8.2.8. CSSS du Sud-Ouest-Verdun
 - 8.2.9. Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal
 - 8.2.10. Marija Nikolic et Boris Lozo
 - 8.2.11. Eco-quartier Peter McGill
 - 8.2.12. M. Kevin McNamee
 - 8.3. Présentation verbale sans dépôt de mémoire
 - 8.3.1. Transport 2000 Québec (voir transcription 7.2)

Annexe 3 – Projet de règlement 04-047-146

VILLE DE MONTRÉAL

RÈGLEMENT

P-04-047-146

RÈGLEMENT MODIFIANT LE PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL (04-047)

Vu l'article 130.3 de la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q., chapitre C-11.4);

Vu l'article 109 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., chapitre A-19.1);

À l'assemblée du..... 2014, le conseil de la Ville de Montréal décrète :

- 1.** La carte 3.1.2 intitulée « La densité de construction » incluse à la partie I du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) est modifiée, à l'égard du territoire de l'arrondissement de Ville-Marie, tel qu'il est illustré à l'annexe A du présent règlement.
- 2.** La carte intitulée « Les limites de hauteur » incluse au chapitre 25 de la partie II de ce plan d'urbanisme concernant le territoire de l'arrondissement de Ville-Marie est modifiée tel qu'il est illustré à l'annexe B du présent règlement.

ANNEXE A

EXTRAIT DE LA CARTE 3.1.2 INTITULÉE « La densité de construction »

ANNEXE B

EXTRAIT DE LA CARTE INTITULÉE LES « LIMITES DE HAUTEUR »

Note : Les annexes du projet de règlement suivant se retrouvent dans leur intégralité sur le site Internet de l'OCPM (www.ocpm.qc.ca) sous la rubrique du « Projet immobilier sur la rue Saint-Antoine Ouest », aux points 1.3.1.1.1 et 1.3.1.1.2. Elles peuvent également être consultées aux bureaux de l'Office au 1550, rue Metcalfe à Montréal.

Annexe 4 – Résolution du conseil d'arrondissement de Ville-Marie



Extrait authentique du procès-verbal d'une séance du conseil d'arrondissement

Séance ordinaire du mardi 10 décembre 2013

Résolution: CA13 240715

Adopter une résolution autorisant l'aménagement d'un complexe immobilier mixte sur des emplacements situés du côté sud de la rue Saint-Antoine, entre les rues Jean-D'Estrées, Torrance et de la Montagne/Cadillac-Fairview, en vertu du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble - 1^{er} projet de résolution

Il est proposé par Denis Coderre

appuyé par Steve Shanahan

D'adopter le premier projet de résolution à l'effet :

D'accorder, pour le site délimité par les rues de la Montagne, Saint-Antoine, Jean-D'Estrées, Torrance et son prolongement jusqu'à la rue Jean-D'Estrées, conformément au Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (CA-24-011), l'autorisation :

- de déroger au Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie (01-282) concernant notamment les dispositions suivantes :
 - la hauteur minimale prescrite par l'article 10, sauf pour une façade située du côté des rues de la Montagne, Saint-Antoine et Jean-D'Estrées;
 - la hauteur maximale prescrite par l'article 10, sauf pour une façade située du côté de la rue Saint-Antoine ;
 - la hauteur maximale prescrite par l'article 34;
 - le retrait d'alignement exigé par l'article 34 pour la portion de bâtiment située au-dessus de la hauteur en mètre prescrite, sauf sur la rue Saint-Antoine où un tel retrait doit être présent sur au moins 70 % de la largeur du bâtiment face à la voie publique;
 - la densité prescrite par l'article 43;
 - les articles 388 et 392 concernant la dimension et la localisation d'un café-terrasse;
 - de démolir les bâtiments sis aux 1162 à 1240, rue Saint-Antoine Ouest et 757, rue de la Montagne;
 - d'ériger par phase un complexe immobilier multifonctionnel substantiellement conforme aux plans numérotés 7 à 22, réalisés par le Groupe IBI, CHBA, DAA et Page & Steele, architectes et estampillés par l'Arrondissement de Ville-Marie le 26 novembre 2013;

D'assortir cette autorisation des conditions suivantes :

- respecter un coefficient d'occupation du sol (COS) d'au plus 9 et des volumes bâtis en surhauteur au sens du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie (01-282) d'une hauteur hors tout d'au plus 120 mètres;
- l'implantation, la volumétrie et le traitement architectural de la première phase (bâtiment CF-2) située en bordure de la rue de la Montagne doivent être substantiellement conformes aux plans mentionnés précédemment;

2
CA13 240715 (suite)

- respecter, pour les volumes situés au-dessus du basilaire, des retraits d'alignement sur rue équivalant ou supérieur à ceux montrés aux plans mentionnés précédemment;
- les composantes de façade de l'édifice sis au 1162, rue Saint-Antoine Ouest à conserver selon les plans mentionnés précédemment doivent être restaurées in situ ou, le cas échéant, reconstituées en respectant les caractéristiques d'origine;
- la conception des bâtiments doit, autant que possible, respecter des paramètres LEED;
- soumettre les demandes de permis de construction et de transformation de ce projet à la procédure du titre VIII du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie (01-282). En plus des critères prévus à la section VI du chapitre II du titre II et au titre VIII du règlement, les critères additionnels suivants s'appliquent :
 - le traitement architectural de la construction doit favoriser l'unité, la simplicité et l'homogénéité, notamment en ce qui a trait aux matériaux de revêtement;
 - un traitement architectural distinctif doit être privilégié pour chacune des phases du complexe;
 - la couleur et la texture de l'enveloppe du basilaire des édifices projetés doivent contribuer à assurer une composition architecturale d'ensemble;
 - les constructions hors toit et les équipements mécaniques doivent être traités de manière à assurer leur intégration architecturale (matériaux et volumétrie);
 - les toitures de l'édifice doivent, autant que possible, être végétalisées;

D'accompagner une demande de démolition pour un ou plusieurs bâtiments sis aux 1170 à 1240, rue Saint-Antoine Ouest et 757, rue de la Montagne avec les pièces suivantes :

- une demande de permis de construction pour la première phase du projet, laquelle peut être partielle et inclure uniquement les plans et les renseignements prévus aux paragraphes 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 8° et 9° de l'article 34 du Règlement sur la construction et la transformation de bâtiments (11-018);
- une lettre de garantie bancaire irrévocable de 1 000 000 \$; celle-ci doit demeurer en vigueur jusqu'à ce que la construction de la structure de la première phase du projet soit complétée; advenant que cette construction ne soit par réalisée dans un délai de 36 mois, la garantie bancaire sera réalisable par le conseil de l'arrondissement de Ville-Marie;

D'accompagner une demande de démolition du bâtiment sis au 1162, rue Saint-Antoine Ouest avec les pièces suivantes :

- une étude d'intégration des composantes de la façade conservée, incluant un devis technique décrivant la restauration et l'intégration architecturale proposée, ainsi que les mesures de protection durant la démolition et la conservation jusqu'à la fin de la période de construction;
- un plan de l'aménagement paysager proposé pour le site libéré par la démolition en attendant la construction d'un nouvel édifice;
- une lettre de garantie bancaire irrévocable de 800 000 \$; celle-ci doit demeurer en vigueur jusqu'à ce que les composantes de la façade conservée soient intégrées à la construction du projet;

De fixer un délai de 60 mois pour débiter les travaux visés par la présente autorisation, à défaut de quoi, elle sera nulle et sans effet.

Adoptée à l'unanimité.

40.13
pp 280
1136347026

Domenico ZAMBITO

Secrétaire d'arrondissement

Signée électroniquement le 13 décembre 2013