

815, Bel-Air  
Montréal, Qc  
H4C 2K4

Procès-verbal de l'assemblée publique de consultation tenue le 17 novembre 2014 à 19h à la Mairie d'arrondissement du Sud-Ouest, 815, rue Bel-Air, concernant un «**Projet particulier de modification et d'occupation d'un immeuble afin d'autoriser l'agrandissement d'un bâtiment respectant une hauteur maximale de 7 étages et de 28 m, une densité maximale de 5 et comportant des usages commerciaux des usages commerciaux/bureaux, sur le terrain situé au 3500 à 3512, rue Saint-Jacques (Archivex) »**

**En présence de :**

Mme Sophie Thiébaud, conseillère d'arrondissement qui préside l'assemblée  
Mme Anne-Marie Sigouin, conseillère de ville  
M. Craig Sauvé, conseiller de ville  
M. Alain Vaillancourt, conseiller d'arrondissement  
M. Mathieu Delage, division de l'aménagement urbain et du patrimoine  
Mme Sophie Gagnon, secrétaire-recherchiste, division du greffe, qui agit à titre de secrétaire d'assemblée.

**Également présents :**

Mme Marie Otis, chef de cabinet  
Mme Julie Nadon, directrice par intérim de la direction de l'aménagement urbain et du patrimoine  
Mme Caroline Ledoux, chef de section circulation

**Nombre de citoyen(s) présent(s) : 30**

## Ouverture

Madame Sophie Thiébaud, qui préside la consultation publique, ouvre la séance à 19h. Elle souhaite la bienvenue aux citoyens présents et présente les membres du conseil ainsi que le personnel de la ville. Elle décrit les moyens qui ont été pris pour publiciser cette consultation publique et explique que Monsieur Mathieu Delage, conseiller en aménagement, fera la présentation du dossier à l'étude et ce, en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

La présidente d'assemblée indique que la consultation publique porte sur un «Projet particulier de modification et d'occupation d'un immeuble afin d'autoriser l'agrandissement d'un bâtiment respectant une hauteur maximale de 7 étages et de 28 m, une densité maximale de 5 et comportant des usages commerciaux des usages commerciaux/bureaux, sur le terrain situé au 3500 à 3512, rue Saint-Jacques (Archivex)».

Afin d'informer les citoyens de la tenue de cette assemblée de consultation publique, l'arrondissement a fait paraître un avis public dans La Voix Pop, édition du jeudi 6 novembre 2014 et plus de 800 feuillets d'information ont été distribués dans les résidences et les commerces des rues du secteur concerné.

L'arrondissement a également rendu disponible l'information sur son site Internet de même qu'au bureau Accès Montréal et dans les bibliothèques de quartier. De plus, les abonnés ont reçu l'information par courrier électronique.

Madame Thiébaud indique que l'assemblée débutera par la présentation de la procédure d'adoption d'une résolution en vertu du *Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble*. Ensuite, il y aura présentation du projet et, nous passerons ensuite aux questions et commentaires du public.

### 1. Présentation de la procédure d'adoption d'une résolution

M. Delage, conseiller en aménagement présente la procédure d'adoption d'une résolution en vertu du *Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble*. Il fait part des étapes à venir, des avis publics à être publiés et explique le processus référendaire rattaché à un tel projet.

## 2. Présentation du projet

M. Delage explique qu'une demande de modification de la réglementation d'urbanisme par projet particulier a été déposée auprès de la Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine le 9 septembre 2013, afin d'autoriser l'agrandissement d'un bâtiment en excédant la hauteur maximale permise et la superficie maximale de plancher construite. Actuellement vacant, le bâtiment serait réaménagé et agrandi à des fins commerciales dont une large part serait destinée à l'usage bureau.

Le projet proposé ne respecte pas les dispositions relatives à la hauteur et à la densité maximale prescrite du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Sud-Ouest (01-280).

Le Conseil d'arrondissement est saisi de la demande et peut adopter une résolution autorisant l'occupation du bâtiment en vertu du Règlement sur les projets de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (RCA04 22003), en suivant le processus prévu aux articles 145.36 et suivants, de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Le projet est conforme aux orientations et aux objectifs du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

### Approbation référendaire

Chacune des autorisations et des exigences contenues dans la résolution portant sur les usages, la densité, la hauteur, le taux d'implantation, la marge et le stationnement sont susceptibles d'approbation référendaire.

### Décision(s) antérieure(s)

Il s'agit de la deuxième demande de projet particulier puisque ce site a déjà fait l'objet d'un processus d'approbation en novembre 2011 (dossier 1124243002). La précédente proposition de projet particulier a fait l'objet d'une demande d'approbation référendaire lors de la tenue de registre du 11 décembre 2012 et mené au retrait de la résolution. Suite à ce retrait de la résolution, le requérant a organisé une série de consultations avec le voisinage et a tenu une journée porte ouverte en août 2013 afin de prendre en compte les préoccupations des résidents du voisinage dont notamment les impacts sur l'ensoleillement et l'augmentation de la circulation. La présente demande de projet particulier propose donc un projet d'agrandissement revu en fonction des inquiétudes soulevées et des modifications demandées par l'arrondissement.

## Description

### Site

L'immeuble visé porte les numéros 3500, 3510 et 3512, rue Saint-Jacques et est implanté sur le lot 4 141 251 à l'intersection sud-ouest de la rue Saint-Jacques et de l'avenue Greene à l'extrémité Nord-Est du quartier Saint-Henri. Également, l'emprise du parc du Premier-chemin-de-fer longe l'arrière de la propriété en bordure de l'avenue Lionel-Groulx plus au sud.

Sur cet emplacement de 4 312 m<sup>2</sup> (environ 46 414 pi<sup>2</sup>) se trouve un bâtiment de 3 étages ayant une superficie de plancher d'environ 8 172 m<sup>2</sup>. Construit en 1949, ce bâtiment a anciennement été occupé à des fins d'entreposage par la compagnie Archivex et n'est pas un immeuble d'intérêt patrimonial au sens du Règlement d'urbanisme et du Plan d'urbanisme et n'a aucun statut en vertu de la Loi sur les biens culturels.

Le site à l'étude est localisé dans un secteur mixte ayant subi une importante transformation au cours des dernières années où des fonctions résidentielles, commerciales, industrielles et de bureau se côtoient maintenant. En effet, le cadre bâti de ce secteur est caractérisé majoritairement par la présence d'anciens bâtiments à vocation industrielle de grands gabarits ayant une hauteur pouvant atteindre jusqu'à 25 mètres et implanté sur des parcelles de taille importante. Autrefois caractérisé par sa dimension industrielle, ce secteur s'est orienté vers un redéveloppement à vocation mixte, incluant des activités résidentielles et commerciales de type « bureau » comme en témoignent les projets tels que le complexe Impérial Tobacco, les lofts Irène, La Machinerie, l'édifice de la GRC et celui de la mairie d'arrondissement. Ces projets témoignent donc du changement qui s'est opéré au cours des dernières années dans un quartier également dominé par la présence de bâtiments de type plex ayant une hauteur variant de 2 à 3 étages en périphérie du site à l'étude.

Le site est également situé à moins de 200 mètres de la station de métro Lionel-Groulx. Cette station a une importance majeure dans le réseau de transport en commun métropolitain, car elle est au carrefour des deux plus grandes lignes de métro (verte et orange) et de nombreuses lignes d'autobus y convergent aussi. Un terminus d'autobus a d'ailleurs été aménagé par la Société de Transport de Montréal en bordure de l'avenue Greene, confirmant l'importance de ce lieu de transit. De même, le site est situé à proximité du centre-ville de Montréal et est accessible par le réseau de pistes cyclables, ce qui encourage l'utilisation du transport alternatif à la voiture comme moyen de déplacement.

## **Projet**

Le projet consiste à réaménager et à agrandir le bâtiment existant avec l'ajout de 4 étages supplémentaires pour un total de 21 000m<sup>2</sup> de superficie de plancher. Avec cet agrandissement, le bâtiment atteindra une hauteur maximale de 7 étages et de 28 m et respectera une densité maximale de 5.0. Le projet prévoit la démolition et la reconstruction d'une partie du bâtiment de 3 étages au coin de la rue Saint-Jacques et de l'avenue Greene afin de permettre l'aménagement de 4 niveaux de stationnement en sous-sol comprenant 150 unités. Les accès au bâtiment ainsi qu'à l'aire de stationnement sont prévus sur la rue Saint-Jacques. L'aménagement d'un toit vert est proposé sur 20 % de la superficie du toit.

Le demandeur souhaite développer un projet exclusivement commercial dont l'usage bureau occupe la majeure partie de la superficie de plancher pour une projection à terme de 1200 employés. Conséquemment, seule la catégorie d'usages C.2 est maintenue à tous les niveaux du bâtiment, mais permettant également certains types de commerces de proximité au rez-de-chaussée du bâtiment.

L'intégration architecturale du projet sera assurée par l'approbation des plans en vertu du Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (RCA07 22019).

### Ensoleillement

Selon une étude sur l'ensoleillement réalisée par le demandeur, l'impact du projet se concentre sur la rue Saint-Jacques, principalement sur les bâtiments entre la rue Bel-Air et l'avenue Greene ayant front sur cette rue et sur l'îlot du métro Lionel-Groulx. Cet impact est ressenti à certaines heures et à certaines périodes de l'année.

Les reculs des étages 4 à 7 par rapport aux plans de façade de l'avenue Greene et de la rue Saint-Jacques permettent d'atténuer considérablement ces impacts sur les bâtiments résidentiels entre les avenues Brewster et Greene.

### Circulation

Une mise à jour de l'étude de circulation a été réalisée par CIMA+ dans le cadre de ce projet pour évaluer l'impact sur la circulation. Comme mesure de mitigation, le consultant propose des optimisations de minutages des feux de circulation à certains carrefours. Selon CIMA+, en appliquant ces mesures de mitigation, l'impact du projet sera mineur et acceptable. De plus, les retards dans l'axe de la rue Saint-Jacques aux approches de la rue Rose-de-Lima seront améliorés. Ces améliorations pourraient également avoir un impact positif sur la perception de la qualité du service rendu aux usagers des autobus à destination de la station Lionel-Groulx.

L'étude de circulation a été analysée par la Division des études techniques de l'arrondissement.

Selon les parts modales estimées par l'étude, 75% des occupants utiliseront le transport en commun ou une forme de transport actif alors que l'automobile serait utilisée par 25% des employés. Ainsi, bien que le projet prévoit la construction d'un nombre de cases de stationnement conforme à la réglementation municipale, environ 300 automobilistes à destination du projet auront besoin d'un stationnement. Devant le taux d'occupation déjà très élevé pour le stationnement sur rue et afin de diminuer l'impact de ce nouvel achalandage sur le réseau local, un minimum de 150 unités de stationnement sera exigé absorbant ainsi 50% de l'achalandage projeté. Afin d'atteindre ce nombre, le demandeur implantera un système de valet ce qui maximisera l'utilisation du stationnement en permettant que des véhicules soient stationnés en tandem. De plus, le promoteur s'engage à mettre en place un plan de gestion des déplacements avec les futurs locataires et occupants du bâtiment. Ce plan de gestion vise à encourager et trouver des alternatives à l'autosolo pour les déplacements quotidiens des futurs occupants.

### Réglementation en vigueur

Plan d'urbanisme :	Règlement d'urbanisme :
Affectation : Secteur mixte (résidentielle, commerciale et industrielle)	Catégories d'usages : I.4A (établissements industriels de grandes superficies de production) C.7A (Entreposage, marchandise en gros et transport/distribution) C.2C (Établissement de vente au détail et de services généraux)
Densité : Bâti de 2 à 8 étages hors sol Taux d'implantation au sol moyen à élevé	Hauteur en mètre : entre 7 m et 14 m  Taux d'implantation : entre 35 % et 100 %  Densité : maximum 3,0

Le projet proposé déroge à la densité et à la hauteur maximale prescrite par le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement du Sud-Ouest (01-280).

## **Justification**

Pour autoriser la hauteur et la densité demandées, une dérogation aux articles 10 et 43 du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Sud-Ouest (01-280) est requise.

Le site visé par le projet est adjacent à la station de métro Lionel-Groulx, une des stations de métro majeures dans le réseau de transport collectif métropolitain. Que ce soit à l'arrondissement du Sud-Ouest, à la Ville de Montréal ou à la CMM, une volonté collective est clairement énoncée pour favoriser une densification du cadre bâti et une intensification des activités à proximité du métro et du Centre-ville de Montréal.

Le projet présenté adhère à cette vision et s'inscrit dans la tendance actuelle de redéveloppement du secteur vers des activités résidentielles et de bureaux. Ce projet permet de maintenir et de renforcer le caractère multifonctionnel du milieu. Par le fait même, le projet permet d'augmenter le nombre d'emplois dans le secteur ce qui contribue à la revitalisation de la rue Notre-Dame Ouest et au dynamisme du marché Atwater.

Finalement, puisque le secteur est déjà caractérisé par la présence d'une mixité de typologies de bâtiment et que plusieurs anciens bâtiments industriels ont un grand gabarit et une hauteur pouvant atteindre 25 m, l'agrandissement du bâtiment existant pourra s'intégrer au paysage urbain du secteur.

## **Outil réglementaire**

Nous recommandons l'utilisation du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble pour les raisons suivantes :

- Permettre la réalisation d'un projet sur ce site à certaines conditions, et ce, malgré le fait qu'il déroge à quelques dispositions du Règlement d'urbanisme, tout en respectant le milieu où il s'implante;
- Faciliter le développement d'emplacements problématiques (ex. reconversion d'immeubles, insertion dans la trame urbaine) en fonction de leurs complexités inhérentes;
- Assurer le respect des objectifs du Plan d'urbanisme;
- Permettre d'encadrer le développement urbain en fonction de la spécificité d'un secteur.

## **Objectifs et actions prévus au Plan d'urbanisme**

Le Chapitre de l'arrondissement Sud-Ouest du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal adopté en août 2005 constitue le document de référence en matière d'intervention sur le territoire, afin de favoriser l'harmonisation et de permettre une saine gestion des projets de développement.

Le Chapitre d'arrondissement traite des enjeux locaux exprimés par la population lors des consultations publiques tenues sur le sujet. De ces enjeux découlent des objectifs et des actions qui servent de guide dans l'étude des projets de développement tels que celui qui nous concerne. Les objectifs et les actions suivants ont servi de guide dans l'évaluation du projet :

- Favoriser une intensification de l'occupation du sol dans les secteurs à proximité du centre-ville;
- Encadrer et mettre en valeur les sites vacants ou sous-utilisés;
- Consolider et valoriser le développement des secteurs mixtes;
- Gérer les activités permises dans les secteurs mixtes de manière à diminuer leur niveau de nuisances pour faciliter l'introduction de la fonction résidentielle;
- Rehausser la qualité du paysage urbain et naturel du territoire;
- Mettre en œuvre la politique locale visant l'application des principes du développement durable;
- Maximiser les occasions de développement des secteurs à proximité du centre de Montréal et améliorer les liens entre celui-ci et l'arrondissement;
- Favoriser le développement d'un secteur mixte aux abords de la station Lionel-Groulx et du marché Atwater;
- Favoriser l'intensification des activités aux abords des stations de métro (Lionel-Groulx).

## **Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)**

En 2011, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a adopté un Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) autour de trois grands défis : L'aménagement, le transport et l'environnement. Conséquemment, l'un de ses objectifs principaux est d'orienter au moins 40 % des nouveaux ménages dans des quartiers de type TOD aux points d'accès du transport en commun métropolitain structurant.

Tel que décrit par la CMM, « un quartier TOD (Transit Oriented Development) est un secteur de développement de moyenne à haute densité, situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport collectif, offrant des opportunités de logements, d'emplois et de commerces, conçu pour le piéton, mais n'excluant pas l'automobile ». Un quartier TOD offre une densité et une mixité d'activités qui favorisent l'utilisation du transport en commun et du transport actif comme moyen de déplacement.



Le secteur autour de la station de métro Lionel-Groulx a été identifié comme une aire TOD par le PMAD. L'étendue de cette aire a un rayon de 1 km autour d'un accès. L'aménagement d'une aire TOD doit adapter l'aménagement des espaces selon les caractéristiques et les potentiels spécifiques à chacun des milieux afin d'assurer une cohérence des interventions.

### **Recommandation de la Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine**

- Considérant l'évolution positive du projet depuis deux ans;
- Considérant la prise en compte par le promoteur des préoccupations des résidents du voisinage;
- Considérant l'impact positif pour le quartier que générera l'arrivée de nouveaux employés (maintien de sa mixité, contribution à la vitalité de la rue Notre-Dame et du marché Atwater);
- Considérant que le projet sera vu ultérieurement par le CCU pour une approbation en vertu du règlement sur les PIIA;
- Considérant que le projet d'occupation et de construction est conforme aux affectations et aux orientations du Plan d'urbanisme et du Chapitre d'arrondissement;
- Considérant que la Ville souhaite densifier l'occupation du sol près des stations de métro afin de favoriser l'utilisation du transport collectif;
- Considérant que la Ville souhaite densifier l'occupation du sol près du centre de la ville afin de maximiser l'utilisation des infrastructures existantes et pour favoriser les modes de transport actif;
- Considérant que la station Lionel-Groulx dessert les deux principales lignes de métro et qu'elle est un terminus pour plusieurs lignes d'autobus;
- Considérant que cet ancien secteur industriel a été principalement requalifié à des fins résidentielles et de bureaux (Impérial Tobacco, Résidence McGill, loft Irène, mairie d'arrondissement);
- Considérant la présence de nombreux bâtiments de plus de 20 m, témoins du passé industriel de ce secteur;
- Considérant l'objectif du PMAD;

La DAUP est favorable au projet tel que présenté lors de la séance du CCU du 18 septembre, aux conditions suivantes :

#### Autorisations

- Autoriser un indice de superficie de plancher maximal de 5.0;
- Autoriser un taux d'implantation maximal de 90 %;
- Autoriser une hauteur maximale prescrite de 7 étages et de 28 m.
- Autoriser malgré l'article 598 du règlement d'urbanisme (01-280), autoriser qu'un véhicule routier puisse être stationné en tandem menant à une autre unité de stationnement, sans toutefois excéder le nombre maximal d'unités de stationnement autorisé.

### Interdictions

- Interdire les catégories d'usages I.4A et C.7A;
- Interdire toute construction hors toit abritant une partie d'un établissement au-dessus de la hauteur maximale prescrite;
- Interdire toute voie d'accès donnant sur l'avenue Greene;
- Interdire toute clôture ou toute barrière empêchant le libre accès à l'ensemble du terrain à l'exception de la partie du site identifiée à l'annexe A;

### Exigences

- Exiger un recul minimal de 18 m par rapport à la jonction des limites d'emprise de l'avenue Greene et de la rue St-Jacques, pour toute partie de bâtiment supérieure à 12,5 m de hauteur, telle qu'identifiée à l'annexe B;
- Exiger un recul minimal de 1.5 m du niveau du rez-de-chaussée par rapport à la limite d'emprise de l'avenue Greene, tel qu'identifié à l'annexe B;
- Exiger un recul minimal de 5m par rapport à la limite d'emprise de la rue Saint-Jacques, pour toute partie de bâtiment supérieure à 12.5m de hauteur, telle qu'identifié à l'annexe B.
- Exiger que toute partie de bâtiment respecte une marge latérale minimale de 4m par rapport à la limite ouest du site, telle qu'identifiée à l'annexe B;
- Exiger qu'une aire d'entreposage extérieure et temporaire des déchets soit aménagée afin d'éviter l'obstruction du trottoir lors de la collecte. Cette aire ne doit pas être localisée sur une partie de terrain adjacente à l'avenue Greene et un plan de gestion des déchets devra être déposé lors de la demande de permis d'agrandissement du bâtiment;
- Exiger, sous réserve de l'obtention d'une mesure différente par la Régie du Bâtiment, l'aménagement d'un toit vert tel que défini par le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Sud-Ouest (01-280) sur une proportion minimale de 20 % de la superficie du bâtiment;
- Exiger que la distribution câblée (électricité, téléphone et câblodistribution) du projet soit entièrement souterraine;
- Exiger une étude d'impact éolien si la construction projetée atteint une hauteur égale ou supérieure à 23 m. L'étude d'impact éolien doit être réalisée en fonction des paramètres et critères identifiés à l'Annexe C;
- Exiger que toute unité de chargement soit aménagée à l'intérieur du bâtiment au niveau du rez-de-chaussée ou à un niveau inférieur;
- Exiger un minimum de 150 unités de stationnement et que toute aire de stationnement soit aménagée à l'intérieur du bâtiment, en sous-sol;
- Exiger, pour une approbation en vertu du Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (RCA07 22019), que les critères d'évaluation inscrits à l'Annexe D s'additionnent à ceux déjà applicables au projet;

- Exiger, lors d'une demande de permis d'agrandissement, qu'un plan d'affichage soit déposé et soit soumis pour approbation en vertu du Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (RCA07 22019);
- Exiger que l'agrandissement du bâtiment soit terminé dans un délai de 48 mois suivant l'adoption de la présente résolution. À l'échéance de ce délai, la présente résolution sera nulle et sans effet;

### **Recommandation du Comité consultatif d'urbanisme**

À la séance du 18 septembre 2013 et du 14 octobre 2014 les membres du Comité consultatif d'urbanisme ont émis un avis favorable au projet conformément à la recommandation de la Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine.

L'intervalle entre les deux séances s'explique par des modifications demandées par l'arrondissement et l'intégration des commentaires des membres du Comité sur les éléments suivants :

- Retraits supplémentaires aux étages supérieurs par rapport aux plans de façades de la rue Saint-Jacques et de l'avenue Greene afin de réduire l'impact sur l'ensoleillement. Ainsi, un recul de 15 m des étages 4, 5, 6 et 7 était proposé à la séance du 18 septembre, mais il a été convenu avec le promoteur d'établir ce recul à 18 m afin de répondre aux préoccupations des résidents du voisinage quant l'ombrage porté sur les bâtiments voisins;
- Retrait au rez-de-chaussée du plan de façade donnant sur l'avenue Greene afin d'offrir un meilleur dégagement entre le bâtiment et le terminus pour le passage des piétons entre le parc du Premier-Chemin-de-fer et la rue Saint-Jacques. L'analyse des plans du projet de la STM sur l'avenue Greene, a permis de constater qu'une bande d'environ 1 m est disponible dans cette emprise, entre la chaussée et la limite du terrain. Une fois combinée à un recul de 1,5 m de la façade du bâtiment, cela permet de dégager une emprise de 2,5 m pour l'aménagement d'un trottoir. La DAUP considère qu'une telle largeur est suffisante pour permettre les déplacements des piétons de manière confortable et sécuritaire ainsi que permettre l'entretien du trottoir par la Ville. À l'heure actuelle, une portion de l'emprise de la rue Greene est destinée à l'accès aux quais de chargement qui seront relocalisés dans la cour latérale dans la portion ouest du site. Ainsi, cet espace sera l'occasion de près de 3 mètres supplémentaires à l'intersection des 2 voies publiques permettant une traverse plus sécuritaire et un dégagement face au terminus d'autobus afin d'éloigner les véhicules de la façade du bâtiment;
- Suite à des discussions avec le promoteur, il a été décidé de retirer l'exigence de maintenir un passage dans l'axe de la rue Bel-Air. En raison de la présence d'une voie d'accès vers les quais de chargement et des problèmes

de sécurité que cela représente, il est préférable de ne pas encourager les déplacements des piétons dans cet axe et sur cette partie du terrain. En conséquence, l'installation d'une clôture pourra être autorisée seulement sur cette partie du terrain;

- L'élaboration d'un accord de développement portant notamment sur un engagement du promoteur visant la conservation et l'aménagement de l'espace vert longeant la rue Saint-Jacques aux abords du métro Lionel-Groulx. Cet espace n'est pas répertorié dans le registre des parcs et espaces verts de l'arrondissement, mais fait plutôt partie des actifs immobiliers de la Ville de Montréal ayant un potentiel de développement.

### **Développement durable**

Sur plusieurs aspects, le projet présenté participe à mettre de l'avant des principes de développement durable. Sur le plan de l'environnement, le projet propose l'aménagement de toits verts et d'espaces de verdure. Le projet vise une certification LEED Or. Il devra aussi respecter les normes en vigueur à l'arrondissement qui visent, entre autres, la réduction des îlots de chaleur et l'utilisation accrue d'un mode de transport alternatif à l'automobile.

Le projet présenté propose une densification de l'occupation du sol à proximité du centre de la ville, de la station de métro Lionel-Groulx et des pistes cyclables. Cette localisation et cette densification favorisent l'utilisation du transport collectif et du transport actif comme mode de déplacement tout en maximisant l'utilisation des infrastructures existantes. Sur le plan économique, le projet prévoit l'aménagement de bureaux ce qui favorisera le maintien d'emplois et la mixité de fonctions dans le secteur.

### **Calendrier et étape(s) subséquent(e)s**

Conseil d'arrondissement pour adoption du second projet de résolution - 4 décembre

Processus référendaire - 11 au 19 décembre

Conseil d'arrondissement pour adoption finale de la résolution - janvier 2015

### 3. Période de questions et commentaires du public

#### 1-Monsieur Pierre-Jacques Lefebvre - Groupe MACH

Monsieur Pierre-Jacques Lefebvre est vice-président développement chez Groupe Mach, promoteur et propriétaire du bâtiment depuis 2011. Il indique que les deux premières années le Groupe Mach travaillait à ce projet à contre courant face à la population qui s'est montré peu favorable. Ceci a remis en question beaucoup d'éléments en termes de volumétrie, d'impact sur la population ainsi qu'en termes de philosophie d'intégration dans le secteur. Des actions ont été entreprises par le Groupe Mach pour informer les résidents comme par exemple des consultations publiques, des portes ouvertes, la distribution de feuillets d'information et des rencontres avec des citoyens. Il considère qu'avec le dépôt du dernier projet, toutes les attentes des citoyens ont été comblées.

Au départ, le projet était à un locataire unique qui pouvait générer 1800 emplois. Avec la réduction de la taille du bâtiment, le concept de multi-locataires est envisagé et un partenariat avec RÉSO pourra être établi pour la création de 450 emplois locaux qui autrement auraient été des déplacements d'emplois à travers l'île de Montréal.

La volonté d'implication du Groupe Mach à l'aménagement de l'espace vert adjacent est aussi relevée par M. Lefebvre. Il indique que cela s'inscrira tant au niveau physique, monétaire et participatif en collaboration avec les citoyens pour établir les bases du projet d'aménagement de l'espace vert qui est le point central du projet.

#### 2-Monsieur Alain Labelle – STM

Monsieur Labelle donne un complément d'information sur le futur projet de rénovation du poste de district et électrique de la STM qui alimente près de 15 stations de métro et qui est situé tout juste derrière le bâtiment Archivex. Ce poste de district existe depuis 1978 et l'équipement arrive en fin de vie et devra être mis aux normes. Ce projet se concrétisera dans les prochaines années en collaboration avec l'arrondissement et dans une volonté d'intégration architecturale. Malgré l'état embryonnaire du processus, M. Labelle indique que la STM veut se montrer présente et accompagner les projets existants.

#### 3-Monsieur Pierre Morissette – RESO

M. Morissette affirme que pour le RÉSO, ce projet en est un de revitalisation qui est basé sur l'emploi et le transport collectif. Il fait mention du TOD (Transit Oriented Development) dans lequel s'inscrit le projet Archivex et qui est souhaité par tous. Il affirme que les gens souhaitent une plus grande densification résidentielle et se montrent en faveur de la création d'emploi autour des pôles de transport en commun comme les stations de métro. Le projet

Archivex mise d'abord sur l'emploi et l'amélioration de la revitalisation de tout un secteur.

Depuis plusieurs années, le RÉSO et les CEDEQ à Montréal ont relevé des problèmes des zones d'emploi dans les quartiers centraux et M. Moreissette souligne que les grands secteurs d'emplois du Sud-Ouest sont graduellement grugés par des projets résidentiels. C'est un enjeu important et il faut s'assurer qu'il reste de la place pour l'employabilité dans le secteur.

Les emplois offerts par les entreprises dans le cadre du nouveau projet seront des emplois accessibles à la population du Sud-Ouest qui bénéficiera de l'aide de RÉSO pour la formation et la préparation à l'emploi. Ces 1200 nouveaux emplois amèneront plus de gens qui travailleront, consommeront et habiteront dans le secteur.

Le projet impose également des défis d'intégration urbaine et entre la première version du projet et la dernière déposée, il y a eu beaucoup d'améliorations mais comme le mentionne M. Morissette, cela ne sera jamais parfait et que pour amener de l'activité dans le quartier, il faut également faire certains compromis. D'autant que le promoteur a également fait des efforts considérables pour répondre à ce défi d'intégration urbaine.

Pour le réaménagement de l'espace public adjacent au projet, M. Morissette croit que c'est une occasion de rendre tout le secteur beaucoup plus convivial puisque pour le moment, la rue Saint-Jacques est une véritable piste de course. Il indique également que ce projet est aussi une occasion de faire du quartier un centre névralgique de l'arrondissement. Il termine en mentionnant que ce projet a le potentiel de revitaliser de façon très intéressante les alentours de la station Lionel-Groulx.

#### 4-Madame Sonia Engmann – Solidarité Saint-Henri

Mme Engmann s'exprime sur deux aspects, le premier étant la gestion du trafic. Elle ne croit pas que les mesures de modification du trafic présentées ce soir soient suffisantes. Elle croit qu'il faudrait moins de voitures ou des mesures d'apaisement plus rigoureuses pour répondre aux inquiétudes exprimées par les citoyens en 2012.

Deuxièmement, par la voix de Solidarité Saint-Henri, elle exprime sa préoccupation face à la préservation de l'espace vert autour du métro Lionel-Groulx. Elle est heureuse que le Groupe Mach contribue à sa préservation.

Madame Sophie Thiébaud répond à Mme Engmann au sujet de la préservation de l'espace vert. Elle indique que le conseil d'arrondissement a adopté une résolution demandant à la Ville centre de permettre de transférer cet espace municipal du domaine privé au domaine public pour que l'arrondissement puisse modifier le zonage.

Pour la question des mesures d'apaisement relevée par Mme Engmann, Mme Thiébaud précise que l'arrondissement s'est donné un budget depuis 2010 qui sert à mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation.

Elle termine son intervention en demandant à Mme Engmann si elle peut

compter sur la participation de Solidarité Saint-Henri sur la réflexion de l'aménagement de l'espace vert. Mme Engmann répond à l'affirmative en ajoutant que cela se fera en partenariat avec les citoyens.

#### 5-Madame Jacqueline Roberge, résidente

Madame Roberge habite Saint-Henri depuis 20 ans. Elle est heureuse d'entendre des mots comme harmonisation, philosophie d'intégration dans les présentations de ce soir mais elle constate qu'elle ne voit pas ces concepts dans les plans du projet. Elle a l'impression que le projet sera semblable à un bâtiment pharmaceutique au milieu d'un quartier plein de charme et tout de brique. Elle craint l'allure du projet terminé.

Elle demande si le stationnement prévu pour le projet sera payant pour les employés de l'immeuble. Elle fait également mention des différentes problématiques concernant les interdictions de stationnement sur rue pour l'entretien et le déblayage de la neige en hiver et ajoute que la statistique des 50% de places disponibles de jour ne représente pas la réalité.

Quant à la pollution générée par le projet, elle s'inquiète que celle-soit augmentée par les 250 voitures supplémentaires, par le bâtiment lui-même et par les nouveaux employés qui prendront la pause cigarette plusieurs fois par jour à l'extérieur de l'immeuble.

Elle termine en demandant pourquoi il existe des lois pour conserver le quartier si on y fait des exceptions.

Mme Thiébaud explique qu'il existe une confrontation entre le règlement de l'arrondissement et le PMAD (Plan métropolitain d'aménagement et de développement) qui a été adopté par le conseil d'agglomération. Il y a la volonté de vouloir densifier aux abords des stations de métro pour augmenter l'utilisation des transports en commun.

Pour le stationnement, on a étudié les habitudes sur plusieurs journées sur différentes rues du secteur. Nous avons noté qu'il y avait 61% des voitures qui étaient stationnées dans le jour qui provenaient de l'extérieur. Elle ajoute que l'arrondissement a la volonté d'instaurer une tarification pour l'utilisation du domaine public de jour pour les voitures qui arrivent de l'extérieur de la ville. Ce plan de stationnement comprendrait des mesures pour informer les clients et les travailleurs qui se rendraient dans ce secteur en voiture. Ce plan consiste à l'émission de vignettes blanches ou vignettes travailleurs qui permettraient l'utilisation des espaces réservés aux résidents par les travailleurs en période de jour. Actuellement, il y a 212 places de stationnement réservés aux résidents et selon l'étude réalisée il y aurait la moitié de ces places disponibles le jour. L'obtention de cette vignette serait plus coûteuse que l'obtention de la CAM pour favoriser l'utilisation du transport collectif. Elle cite l'exemple de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal qui avait instauré cette tarification de l'utilisation du domaine public qui a inspiré la mesure en projet. Pour les visiteurs, il y aurait des espaces libres sans contraintes et d'autres espaces réservés pour les résidents. L'idée est de toujours contraindre l'utilisation des espaces de stationnement le

jour.

Mme Anne-Marie Sigouin prend la parole indique que le projet sera analysé par le CCU. Elle partage les préoccupations de Mme Roberge au sujet de l'intégration architecturale du bâtiment dans son milieu. Elle donne son opinion sur la possibilité d'utiliser des matériaux tels que la brique ou des matériaux plus denses et n'est pas certaine du résultat. Ce sera un sujet de discussion au sein du CCU.

#### 6-Monsieur John Burcombe, résident

M. Burcombe demande s'il y a des exigences pour le nombre de stationnements pour vélos à l'intérieur et à l'extérieur du bâtiment. Il se questionne également sur l'accès direct à la piste cyclable.

M. Delage répond que la réglementation prévoit des espaces minimums pour les stationnements pour vélos. Pour le projet Archivex, 60 places sont proposées. On a également prévu des douches et des vestiaires. Les accès directs sont prévus également et font partie du plan de gestion des déplacements par le promoteur et des dispositions prises pour favoriser le déplacement actif.

M. Delage ajoute qu'il y a une volonté d'avoir un retrait supplémentaire pour dégager un parvis pour faciliter les déplacements des piétons qui arrivent du métro. Donc, une traverse plus sécuritaire au coin des rues Greene et Saint-Jacques. Ce corridor dirige vers la piste cyclable et le sentier pour piétons.

Selon Craig Sauvé, il s'agit certainement d'un secteur stratégique. Le potentiel d'aménager une piste cyclable pour réduire le corridor automobile peut servir de mesure d'apaisement de la circulation. La piste cyclable du Petit-chemin-de-fer est un axe important pour le centre de Saint-Henri jusqu'à l'axe est-ouest et jusqu'à la Petite-Bourgogne. Il y a des réflexions en cours avec la Ville centre sur des aménagements futurs.

#### 7-Madame Petra Kocur, résidente

À propos des pistes cyclables, Mme Kocur déplore l'absence de lien nord-sud vers la piste cyclable du Canal Lachine.

Elle manifeste également son désaccord sur les chiffres avancés de l'étude de circulation de 50% des voitures appartenant aux résidents. De plus, considère que l'on se moque des résidents en affirmant que les 250 voitures de plus que générera le projet n'auront aucun impact sur la qualité de vie et sur la circulation. Malgré les mesures d'apaisement déjà entreprises, on se retrouve toujours avec des bouchons aux heures de pointe. Elle ne pense pas que le quartier mérite d'avoir encore plus de vignettes de stationnement et de pollution.

Mme Kocur demande la raison pour laquelle le projet est passé à six étages alors qu'il y a une diminution de la prévision des travailleurs passant de 1700 à 1200 personnes. Selon elle, le bâtiment n'a pas besoin de compter six étages.



Elle croit également que l'augmentation des espaces verts est une façon de faire accepter les autres modifications du projet.

Mme Thiébaud prend la parole et explique que dans les discussions avec le promoteur dans les derniers mois, la volonté était de trouver des moyens financiers de soutien pour pouvoir transférer cet espace dans le domaine public pour le zoner parc, justement pour ne pas se retrouver avec une autre construction. En tant qu'opposition, il n'est pas possible de développer Archivex si cet espace vert n'est pas protégé. Les discussions avec la Ville centre ne sont pas terminées et elle espère que cette dernière va permettre le zonage du parc. L'arrondissement essaie de racheter cet espace vert et de l'aménager en collaboration avec les résidents.

Pour le stationnement, il a fallu une autorisation du conseil pour que la STM puisse utiliser la portion de la rue Greene pour le stationnement des autobus. Le sommaire décisionnel indique que le corridor d'autobus sur la rue Greene était la solution à envisager pour permettre qu'il y ait d'autres développements dans ce secteur.

Concernant le nombre d'étages, la hauteur est effectivement demeurée à 28m. En comparaison avec le projet d'il y a deux ans, ce sont les retraits à partir du 3<sup>ème</sup> étage qui sont apparus pour répondre à la préoccupation qui avait été exprimée par les résidents habitant juste en face. Ce qui est également proposé aujourd'hui, c'est également un retrait de 5m au sol pour faciliter les déplacements des piétons. Ces deux retraits font qu'il y a moins de mètres carrés à développer en bureau, donc moins d'employés qui peuvent s'y installer. Elle indique que le fait que l'accès soit unique à la station de métro Lionel-Groulx a déjà été mentionné dans une consultation publique antérieure.

Mme Julie Nadon de la direction de l'aménagement urbain et du patrimoine précise que le métro Lionel-Groulx reçoit 5 millions de personnes sur une année.

M. Labelle revient et rassure les citoyens à l'effet que le nombre de personnes supplémentaires qui s'arrêteront à la station Lionel-Groulx ne constitue pas un enjeu pour la STM, compte-tenu du nombre actuel d'usagers.

Mme Ledoux de la section circulation précise que les 200 véhicules supplémentaires prévus seront étalés sur une période de trois heures à l'heure de pointe du matin. Ces automobiles passeront essentiellement sur la rue Saint-Jacques compte tenu des accès aux stationnements de la rue Bel-Air et de la rue Saint-Jacques. Et au sujet des stationnements, elle ajoute qu'il y a entre 1200 et 1300 espaces de stationnement dans le secteur dans un rayon de 300m. De ceux-là, 200 sont des stationnements réservés pour les résidents et de ces 200, 50% sont inoccupés le jour. Il y a 900 espaces réguliers dont 80 à 90% sont occupés. De ces calculs, il reste une centaine d'espaces à trouver pour combler les besoins avec la réalisation du projet. Des alternatives sont envisagées dont l'implantation de vignettes blanches. Elle rassure les citoyens en leur disant que tout se fera très progressivement.

M. Sauvé répond à Mme Kocur à l'effet qu'il n'existe effectivement pas de lien nord-sud pour la piste cyclable dans le secteur. La possibilité d'en créer une sur la rue Rose-de-Lima ou Bourget est étudiée. La possibilité de prolonger jusqu'à la rue de Courcelle l'est également afin de créer des liens cyclables partout dans Saint-Henri.

8-Madame Line Aubin, résidente

Mme Aubin débute en se disant déçue de se retrouver ici après deux ans et de constater que la seule modification est une réduction de la densité de 0.5. Elle mentionne cependant qu'elle est reconnaissante et qu'elle apprécie le travail qui a été fait sur le projet de façon globale. Elle demande ce qui pourrait arriver si la Ville refuse de modifier le zonage de l'espace vert.

Mme. Thiébaud affirme que si la Ville ne permet pas à l'arrondissement de zoner cet espace parc, il n'y aura pas de projet réalisé tel quel puisque cela créerait un précédent pour la construction de bâtiments de 28m de hauteur. Si c'est le cas, il faudra que la Ville informe l'arrondissement de ses intentions pour cet espace.

Mme Aubin croit que la Ville centre n'acceptera pas de modifier le zonage pour cet espace vert et qu'au contraire, ils veulent développer sur cet espace.

Mme Thiébaud revient en informant que des discussions sont présentement en cours entre le maire Dorais et la Ville centre à ce sujet.

Mme Otis mentionne que la Ville centre est ouverte aux discussions et que de nouvelles études ont été demandées. De plus, les responsables à la Ville centre sont au courant de l'unanimité du conseil et de l'appui au maire.

M.Sauvé s'exprime sur le fait que si l'espace vert est développé, ce sera inélégant et grotesque. Pour lui et les membres du conseil, cet espace est vraiment à protéger.

Mme Aubin revient en demandant si le gros arbre tout près du bâtiment de la STM sera coupé.

M. Labelle confirme que l'empreinte au sol sera la même que présentement.

Mme Aubin demande si les impacts de la venue du CUSM ont été pris en compte.

Mme Caroline Ledoux affirme que oui et informe également les citoyens que la bretelle d'accès de la rue Greene sera éventuellement fermée ce qui aura un impact favorable sur la circulation dans le secteur. De plus les impacts liés au projet Archivex et au CUSM ne se feront pas sentir au même moment de la

journée, compte tenu de la direction de la circulation.

Mme Aubin veut des précisions quant à la réglementation pour les enseignes lumineuses des commerces dans un secteur résidentiel.

Mathieu Delage répond qu'il y a deux éléments à regarder. D'abord, les enseignes lumineuses variantes ou animées sont interdites et dans un 2<sup>ème</sup> temps, les superficies sont régies aussi dans le règlement.

M. Lefebvre ajoute que le projet vise une certification LEED Or. Donc aussitôt qu'un local est inoccupé pendant un certain temps, les lumières s'éteignent. Donc le soir, s'il n'y a pas de travailleurs, il ne devrait pas y avoir d'éclairage. Dans le cadre du projet actuel, il n'y a pas de garantie qu'il n'y aura pas de travailleurs de nuit. S'il y en a, ils seront localisés aux étages supérieurs afin de minimiser l'impact chez les résidents.

Pour ce qui est de la circulation, l'étude de CIMA+ et les ajustements qui ont été faits par la Ville prend en compte l'ancien scénario qui prévoyait que 100% des travailleurs viendraient de l'extérieur de l'arrondissement. Alors maintenant, on parle de création de nouveaux emplois locaux en partenariat avec le RÉSO, il y aura donc moins de véhicules en circulation. De plus, on connaît bien les statistiques d'utilisation du transport collectif pour les immeubles du 815, rue Bel-Air et de l'Impérial Tobacco qui sont de 80 et 75%. Il y aura une période d'ajustement à court terme mais pas d'impacts négatifs à long terme. Le stationnement ne sera pas payant dans le nouveau projet et il sera réservé aux travailleurs de l'immeuble.

Anne-Marie Sigouin demande à M. Lefebvre d'expliquer comment la réduction de 1700 employés à 1200 pour le nouveau projet fait en sorte que la diminution des étages n'est pas proportionnelle.

M. Lefebvre explique que le fait de passer d'un locataire unique qui utilisait 100% de la superficie de l'immeuble et qui était presque en totalité dédié à un centre d'appels, donc avec des cubicules en rangées à un espace à bureaux locatifs comprenant des espaces communs comme des corridors par exemple, réduit la superficie par employé.

#### 9-Madame Amanda Daluiso, résidente

Mme Daluiso demande ce qu'il adviendra des autobus qui se stationnent présentement sur la rue Saint-Jacques.

Elle constate qu'il y a toujours un problème avec l'achalandage et le stationnement pour les résidents. Elle sent que ceux-ci sont mis de côté lorsqu'il s'agit de prendre des décisions et le déplore. Elle fait remarquer que l'étude sur la circulation a été effectuée sur 1000 personnes plutôt que sur 1200 personnes comme prévu dans le projet. Elle fait remarquer que les commerces vont attirer des clients et que ceux-ci auront à circuler et à stationner également et qu'ils ne

sont pas considérés dans les études. Elle trouve que le projet est immense, beaucoup trop gros pour un secteur résidentiel. Elle a récemment lu un article qui plaçait l'arrondissement du Sud-Ouest en 2<sup>ème</sup> place des endroits les plus agréables de la Ville de Montréal et elle croit que ce projet viendra ternir ce palmarès. Elle mentionne que se faire vendre la salade que ce projet va rendre le secteur plus intéressant et attirer des gens à y vivre est pour elle un faux argument puisque le quartier est déjà considéré intéressant. Elle trouve que trop d'emphase est mis sur ce projet uniquement et elle aimerait voir d'autres projets voir le jour, notamment sur la rue Notre-Dame.

Elle est satisfaite de constater que le promoteur a fait des ajustements selon les demandes des citoyens mais considère qu'il pourrait y en avoir encore un peu plus. Elle demande que le retrait des étages supérieurs soit augmenté.

Elle fait mention de son inquiétude des effets de couloirs de vent qu'un bâtiment de cette hauteur pourrait créer entre autre sur sa facture d'électricité et de chauffage.

Les études d'ensoleillement étaient selon elle beaucoup plus détaillées dans le projet précédent et demande des précisions à ce sujet.

Elle demande combien de temps est prévu pour la réalisation du projet. Les projets se suivent et ne cessent jamais dans le secteur et elle trouve que c'est beaucoup trop pour les citoyens et demande que ce soit pris en compte et prévu pour la qualité de vie des résidents du quartier.

Sophie Thiébaud débute en donnant un échéancier souhaitable pour la réalisation du projet pour 2015 et l'entrée des locataires pour 2016. L'aménagement de l'espace vert doit concorder avec la fin du présent mandat politique et les travaux effectués par la STM sont prévus pour 2016.

Mme Thiébaud demande que l'étude d'ensoleillement soit déposée sur le site Internet de l'arrondissement.

M. Delage mentionne ne pas avoir l'information sur les anciennes études d'ensoleillement mais que pour l'information transmise ce soir, il s'agit d'une journée moyenne que le projet peut générer.

L'étude éolienne est demandée dans le permis de construction et les critères très pointus serviront pour évaluer la vitesse des vents projetés et la fréquence de la création de corridors de vent. Ce que l'on peut constater c'est que les retraits contribuent à amoindrir les corridors de vent qui sont brisés par la volumétrie. Il y a donc la possibilité de jouer avec ces retraits pour amoindrir les effets du vent.

Mme Thiébaud défend l'affirmation de Mme Daluiso à l'effet que l'arrondissement a comme objectif de faire venir plus de gens sur son territoire. L'objectif est plutôt d'avoir un développement qui a du bon sens et qui maintient une belle qualité de vie pour les résidents.

Mme Daluiso demande pourquoi le projet ne part pas du bâtiment existant sans le rendre plus gros et déroger à la loi. De plus, Archivex était un entrepôt de papier alors que le projet proposé implique une augmentation des personnes

dans le secteur. Il ne semble pas y avoir eu de considérations à ce sujet. Les résidents en ont assez de l'augmentation de la densification. Il y en a eu suffisamment avec les projets d'Imperial Tobacco par exemple.

Mme Daluison demande ensuite des précisions quant à l'implantation des vignettes blanches pour le stationnement des travailleurs.

Mme Thiébaud précise que les vignettes blanches seront implantées selon l'utilisation qui est faite des espaces de stationnement. Elle revient sur l'étude effectuée qui conclue qu'il y a 212 places de stationnement de disponibles sur les 1200 espaces de l'ensemble du secteur. Elle mentionne que les places restreintes par les heures d'entretien des rues seront revues par le service de Mme Ledoux afin de revoir les horaires et gagner des espaces supplémentaires. Elle revient également sur la visibilité du message de l'utilisation des espaces de stationnement sur le domaine public. Ce qui est souhaité en finalité, c'est que les gens utilisent le transport collectif ou le transport actif.

Mme Daluiso s'inquiète de l'utilisation des espaces de stationnement du secteur par les travailleurs le soir.

Mme Thiébaud lui mentionne que ces travailleurs de soir sont évalués à 200 et que l'arrondissement a été clair à ce sujet auprès du promoteur, l'arrondissement n'est pas en mesure d'accueillir des vignettes travailleurs en soirée. Elles sont possibles seulement sur certains espaces organisés durant la journée. De plus, les 150 places de stationnement prévues par le projet sont suffisantes pour répondre aux besoins des travailleurs de soir. Il y a 25 espaces de stationnement sous la partie du coin des rues Saint-Jacques et Greene du projet Archivex et 125 espaces de stationnement sur deux étages en sous-terrain sur la rue Bel-Air. Elle demande ensuite quels sont les types de commerces qui sont recherchés pour occuper le rez-de-chaussée de l'immeuble afin de rassurer les résidents que ça ne générera pas un achalandage supplémentaire dans le secteur.

M. Lefebvre dit ne pas être en mesure de répondre à cette question pour la simple raison qu'il ne peut pas prévoir la popularité d'un commerce au point de faire déplacer ou non des gens de l'extérieur pour y venir ni limiter la clientèle à la population locale.

M. Sauvé dément les dires que les élus sont présents simplement pour faire vendre le projet. Il affirme au contraire qu'il est présent pour entendre les préoccupations des résidents. Il revient sur l'importance de conserver l'espace vert. Il n'a absolument rien à gagner en tant qu'élu à adopter un projet dont les citoyens ne voudront pas. Au contraire, il ressent une grande responsabilité pour la collectivité.

Pour la densification, il craint l'étalement urbain et milite pour que les zones agricoles des banlieues demeurent agricoles et que la densification se fasse en milieu urbain, dans les zones centrales. Il mentionne que trois choses sont importantes pour lui soit la qualité de vie des gens, la préservation de l'espace

vert et le maintien des emplois sur le territoire de la Ville de Montréal.

Mme Sigouin complète avec l'objectif poursuivi qui est de réaliser ce projet avec le moins d'impact possible pour les citoyens. Les taxes foncières qui vont être prélevées de l'occupation de ce projet vont être versées à la Ville centre et ce n'est malheureusement pas l'arrondissement qui va en bénéficier, ni les citoyens. Donc, on est ici pour faire en sorte que le projet s'intègre le mieux possible et ce, à tous les niveaux.

Mme Thiébaud commente sur le fait si l'arrondissement va de l'avant avec le zonage de l'espace vert, il faudra reparler avec la STM pour réorganiser le stationnement des autobus sur la rue Saint-Jacques puisque l'entente signée était une mesure temporaire.

M. Lefebvre désire revenir sur les espaces de stationnement pour les visiteurs et précise qu'il y aura un certain nombre de cases disponibles pour les gens en visite. Pour la livraison, les espaces prévus sont situés dans une aire spécifiquement dédiée qui est situé hors rue et qui peut accueillir facilement trois camions.

### **Levée de la séance**

À 22h06 la présidente d'assemblée conclue et remercie les citoyens et fonctionnaires pour leur participation à la consultation publique et déclare l'assemblée levée.

Le 17 novembre 2014.

(S) Original signé

---

Sophie Gagnon  
Secrétaire d'assemblée