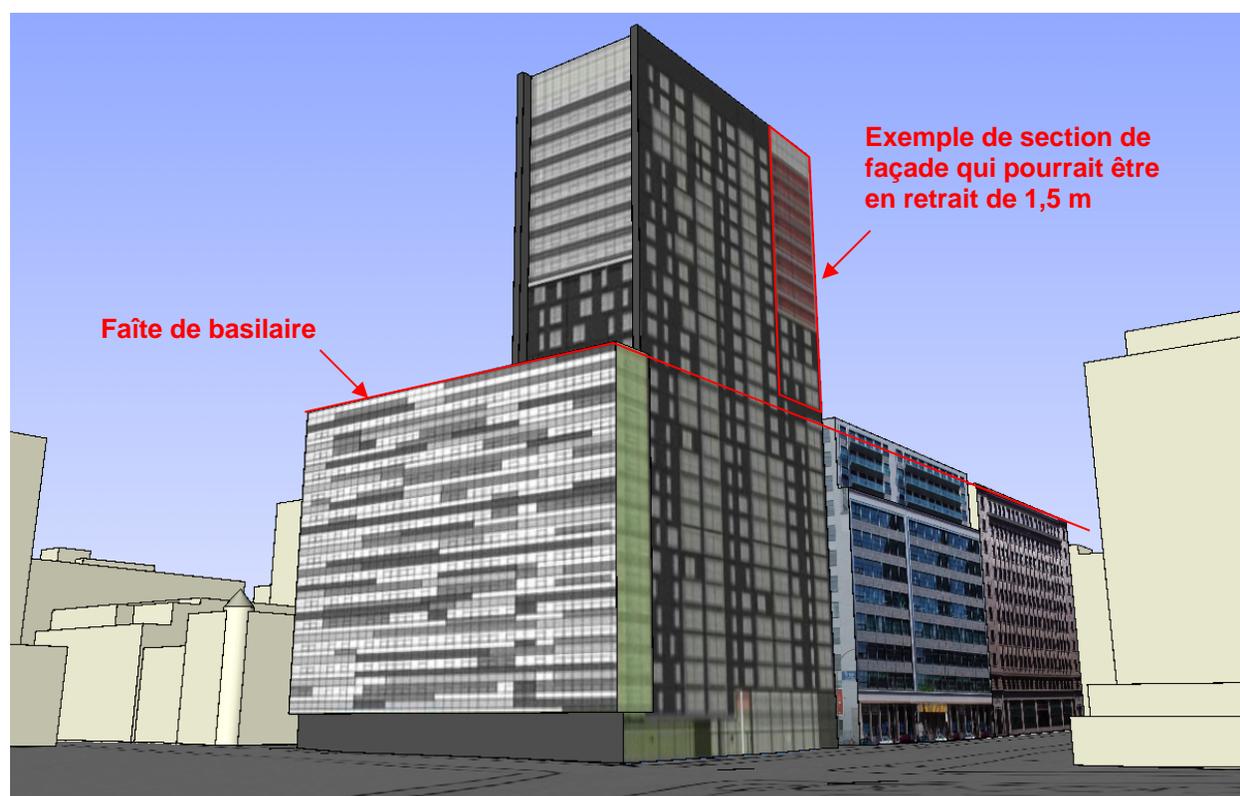


**RÉPONSES AUX QUESTIONS DE L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL  
CONCERNANT LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL SITUÉ EN BORDURE DU  
BOULEVARD DE MAISONNEUVE ET DES RUES DE BLEURY ET MAYOR**

**IMPACTS VISUELS ET HAUTEURS**

**1. Serait-il possible de montrer l'impact visuel sur l'édifice Gordon Brown de la tour de 27 étages à construire sur le boulevard de Maisonneuve?**

L'intégration du projet avec l'édifice Gordon Brown est notamment assurée par la similitude des matériaux de revêtement (principalement le verre et l'acier) et par le traitement contemporain des deux édifices. Pour ce qui est de la volumétrie, on estime que l'édifice Gordon Brown participera lui-même à la constitution d'un basilaire, qui se prolonge le long de la rue De Bleury. À ce titre, la tour serait assurément mieux intégrée à son voisinage immédiat si elle comportait un retrait d'alignement sur une plus grande partie du linéaire de façade du côté du boulevard De Maisonneuve. Sur la rue Mayor, la volumétrie dominante du projet est sensiblement la même que celle de l'édifice Gordon Brown, à l'exception du volume de faible hauteur qui représente à peine plus de la moitié du linéaire de façade sur cette rue.



Comme on le voit sur l'image précédente, la tour du projet offrirait une meilleure intégration avec l'édifice Gordon Brown si elle avait, du côté du boulevard De Maisonneuve, une section en retrait à la hauteur du bâti avoisinant. Un retrait de 1,5 mètre suffirait pour établir un dialogue plus riche entre la nouvelle construction et l'édifice Gordon Brown. Mentionnons également que ce retrait pourrait se faire en déplaçant le volume sans qu'il soit nécessaire de modifier la structure des colonnes du projet, cette structure étant déterminante pour le bon fonctionnement du stationnement souterrain.

Malgré ce qui précède, on estime que le projet est à l'échelle du cadre bâti environnant et que son intégration architecturale sera étudiée plus en détail dans le cadre de la révision normalement requise pour l'émission du permis de construction. Pour l'instant, il importe de s'assurer que l'implantation et la

volumétrie conviennent à l'emplacement, et que les critères relatifs au traitement architectural à venir soient appropriés.



## **CIRCULATION ET STATIONNEMENT**

- 2. Dans la présentation électronique de l'arrondissement, on indique que les cases de stationnement, temporairement en surplus dans le cas où le projet serait réalisé en deux phases, ne pourraient pas être utilisées à des fins commerciales. Pourriez-vous indiquer comment cela se traduit dans la réglementation (réglementation existante ou projets de règlement)?***

Les cases de stationnement qui seront temporairement en surplus ne pourront pas être exploitées à des fins commerciales parce que ce type d'usage requiert un certificat d'occupation de l'arrondissement et n'est pas un usage autorisé sur l'emplacement. Le stationnement de surface existant est en situation de droits acquis et ces droits ne sont pas transférables pour un stationnement intérieur.

- 3. Selon le porte-parole de l'arrondissement, l'hypothèse que le stationnement commercial crée plus d'impact sur la circulation que le stationnement résidentiel justifie l'absence d'étude d'impact de circulation pour le projet. Existe-il des études ou des statistiques sur la mobilité, rattachée aux stationnements externes, permettant d'étayer cette hypothèse?***

Depuis une vingtaine d'années, de nombreuses études ont étayé l'impact négatif du stationnement dit de longue durée, «à la journée», au centre-ville. Ce type de stationnement commercial participe fortement à l'augmentation de la congestion et du trafic aux heures de pointe et à la dégradation de la qualité de vie des quartiers centraux. De plus, le stationnement commercial de surface hors rue est plus visible et moins dispendieux que le stationnement intérieur, ce qui facilite et encourage davantage l'utilisation de l'automobile pour les déplacements pendulaires domicile-travail-domicile. À l'inverse, le stationnement de courte durée sur rue ainsi que le stationnement intérieur complémentaire à l'habitation sont reconnus

comme étant essentiels au dynamisme économique du centre-ville. Notez enfin que l'augmentation du nombre de logements contribue elle-même à améliorer les conditions de circulation aux abords du centre-ville puisque ceux-ci sont situés à portée de marche ou de métro du plus important bassin d'emplois de Montréal. Pour de plus amples renseignements sur cette problématique, nous recommandons de consulter, sur le site internet de la Ville de Montréal, *le Plan de transport*, ainsi que les orientations d'aménagement du *Plan d'urbanisme*.

Pour ce qui est de l'impact du projet sur la circulation véhiculaire du secteur immédiat, on estime qu'il sera plutôt positif puisque la nouvelle construction sera nettement autonome à l'égard du stationnement. En effet, dans le cas d'un projet résidentiel, c'est avant tout le manque de places de stationnement qui génère des impacts négatifs sur la circulation. Les résidents et leurs visiteurs sont ainsi continuellement à la recherche de places de stationnement sur rue, ce qui entraîne des déplacements additionnels. Dans le cas d'un projet qui, comme celui-ci, présente au contraire une grande autonomie en matière de stationnement, les impacts négatifs sont nécessairement faibles. Par ailleurs, l'accès au stationnement proposé est situé sur la rue Mayor, de sorte que les artères à grand débit ne seront pas affectées. Rappelons en outre que durant la période industrielle du secteur, la rue Mayor recevait quotidiennement un très fort débit de camionnage. Aujourd'hui, les activités riveraines de cette rue sont très différentes et les possibilités d'embouteillage sont également réduites.

#### **QUARTIER DES SPECTACLES**

**4. *Le porte-parole de l'arrondissement a indiqué que la typologie résidentielle et le traitement architectural du projet sont adaptés aux orientations du Quartier des spectacles. Pourriez-vous préciser ces orientations?***

Un édifice résidentiel de type conciergerie de 300 unités est nécessairement adapté à un environnement urbain de forte densité comme celui-ci. Le caractère métropolitain du secteur est par ailleurs accru par la présence des activités festives d'été. Or, l'édifice proposé présente un traitement qui s'apparente aux édifices commerciaux environnants (mur-rideau de verre et d'acier, alignement sur rue). L'adaptation du projet à son milieu est également exprimée par l'absence de balcon extérieur et par la présence d'une cour intérieure fermée au boulevard De Maisonneuve et à la rue De Bleury.

#### **ZONAGE ET PLAN D'URBANISME**

**5. *Selon le porte-parole de l'arrondissement, la réalisation du projet nécessiterait le déplacement d'une limite de zone de hauteur dans la carte des hauteurs au Plan d'urbanisme. Il a également mentionné qu'il s'agissait d'un «projet paramétré complètement [...] et non un changement de zonage dans lequel on ne saurait pas trop qu'est-ce qui pourrait se faire» (doc.6.1, M. Bruno Collin, p.11). Quelles sont les conséquences d'une telle approche sur la portée du Plan d'urbanisme de Montréal? Cette approche pourrait-elle être assimilée à un zonage parcellaire?***

Il ne s'agit pas d'un zonage parcellaire (spot zoning), mais plutôt d'un zonage par projet. Les modifications réglementaires proposées sont en effet accompagnées d'une série de conditions qui font en sorte que c'est uniquement le projet approuvé, avec toutes ses caractéristiques d'implantation, d'occupation, de volumétrie et de traitement architectural, qui peut se construire sur l'emplacement. Si le projet tel que convenu n'est pas réalisé dans les délais prescrits, le zonage actuel continue de s'appliquer. À l'inverse, un zonage parcellaire consisterait à changer la hauteur, l'alignement ou l'occupation autorisés sur le site, sans aucune référence à un projet particulier et sans condition d'aménagement spécifique à l'emplacement. De plus, comme cela a déjà été mentionné, l'autorisation à l'étude s'inscrit pleinement dans les orientations du Plan d'urbanisme.