

Séance de la soirée du 21 novembre 2007

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS:            M. CLAUDE FABIEN, président  
   M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire  
   Mme NICOLE VALOIS, commissaire

**CONSULTATION PUBLIQUE**

**PROJET DE REDÉVELOPPEMENT  
DU SITE DE LA GARE-HÔTEL VIGER**

**DEUXIÈME PARTIE**

VOLUME 1

Séance tenue le 21 novembre 2007, 19 h  
Office de consultation publique de Montréal  
1550, rue Metcalfe, 14<sup>e</sup> étage  
Montréal

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 21 NOVEMBRE 2007.....	1
MOT DU PRÉSIDENT.....	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :	
HABITER VILLE-MARIE	
MARYSE GUINDON, ÉRIC MICHAUD.....	2
JULIE DUCHESNE, DAVID B. HANNA.....	13
QUÉBEC SOLIDAIRE SAINTE-MARIE – SAINT-JACQUES	
MANON MASSÉ, PIERRE-PAUL ST-ONGE.....	23
LE SYNDICAT DES COPROPRIÉTAIRES DU 511 À 651, SAINT-CHRISTOPHE	
MARLÈNE CASCIARO, GENEVIÈVE HÉBERT.....	30
ATELIER DU PATRINOINE URBAIN DE MONTRÉAL	
PHILIPPE CÔTÉ.....	39
MICHELINE BARIL (pour Jocelyne Pelletier).....	50
COOPÉRATIVE D'HABITATION VAL-PERCHÉ	
MICHEL BLAIS, HEIDI MILLER.....	53
DROIT DE RECTIFICATION :	
POUR LE PROMOTEUR	
CAMERON CHARLEBOIS, AURÈLE CARDINAL.....	65
POUR LA VILLE DE MONTRÉAL	
SYLVIE CHAMPAGNE.....	66

**LE PRÉSIDENT:**

5 Mesdames et messieurs, bonsoir ! La plus cordiale bienvenue de la part de la commission à cette deuxième partie de la consultation publique portant sur le projet de réaménagement du site de la gare-hôtel Viger. Plusieurs d'entre vous étaient ici au moment des séances d'information. Je présente néanmoins les membres de la commission.

10 Alors j'ai à ma gauche, Jean-Claude Boisvert ; à ma droite, Nicole Valois ; moi-même Claude Fabien, président de la commission. Et nous avons des personnes-ressources en appui à la commission dans la personne de monsieur Michel Agnaïeff qui est secrétaire de la commission, de Marc Breton qui est analyste et également de Éric Major, attaché de documentation et de recherche.

15 D'autres personnes également s'occupent de notre bonheur ce soir. Le technicien du son est Yvon Lamontagne ; sténotypiste, madame Lise Maisonneuve ; à l'accueil Laurie-Ann Sansregret, Gabriel Lemonde-Labrecque, madame Anik Pouliot s'occupe de la logistique et, enfin et non le moindre, monsieur Luc Doray, secrétaire général de l'Office nous honore de sa présence ce soir.

20 Permettez-moi d'abord de vous rappeler le mandat de l'Office. Selon la Charte de la Ville de Montréal, l'Office de consultation publique a pour mandat de consulter les citoyens, de vous consulter, de faire rapport sur les différents projets qui relèvent de la compétence de la Ville. La consultation publique est destinée aux citoyens qui ont le droit d'être bien informés et de faire valoir leur opinion dans le but d'influencer des décisions relatives à ces projets.

30 Je vous rappelle que tout ce qui sera dit ce soir sera transcrit et se retrouvera pour consultation publique sur le site Internet de l'Office. C'est un processus tout à fait ouvert et transparent.

35 La première partie de notre consultation publique s'est tenue le 23 et le 24 octobre dernier, et a permis autant aux citoyens qu'à la commission de bien se renseigner sur le projet de la Société Viger et ainsi que sur les projets de règlement proposés par l'arrondissement pour encadrer sa réalisation.

40 La deuxième partie de la consultation qui débute ce soir a pour objet de donner l'occasion aux citoyens d'exprimer cette fois-ci leur opinion sur le projet, d'émettre des commentaires et de suggérer des modifications au projet, s'il y a lieu.

Au cours de la deuxième partie, les représentants de la Société Viger, de

l'arrondissement et des différents services concernés par la Ville n'ont aucun rôle particulier à jouer. Ils sont invités à assister aux présentations des mémoires et à prendre connaissance ainsi des points de vue exprimés sur le projet, et à prendre des notes si nécessaire.

Comme d'habitude, en matière de consultation publique, si pour une raison ou une autre des inexactitudes se glissaient dans les propos tenus ce soir, ces représentants pourraient user de leur droit de rectification. Je leur donnerai la possibilité d'exercer ce droit à la fin de chaque séance ce soir et demain. Il s'agira de rectifier seulement un propos et non pas d'émettre un commentaire ou un avis.

La commission est là pour vous aider, pour faciliter la communication. Si nécessaire, elle vous posera des questions en vue de s'assurer d'une bonne compréhension de votre point de vue ou encore pour vous demander d'approfondir certains points de votre présentation qui auront attiré plus particulièrement son attention.

Nous allons consacrer environ 20 minutes par intervenant. Nous vous demandons de résumer votre intervention en 10 minutes et, au cours des 10 minutes restantes, nous vous poserons des questions pour mieux comprendre les différentes facettes de votre mémoire. Enfin, on passera au style dialogue.

Une fois complétées les séances de consultation publique, je rappelle que la commission procédera à l'analyse de l'information et des opinions recueillies. Elle va ensuite rédiger son rapport qui comprendra trois parties ainsi qu'une introduction et conclusion. Ces parties sont, et je le rappelle, un, la description du projet ; deux, le compte rendu des préoccupations des citoyens ; trois, l'analyse des enjeux et les recommandations.

Alors, ce soir, nous avons sept intervenants. Alors, je vous annonce tout de suite le menu. D'abord Habiter Montréal ; le deuxième, madame Julie Duchesne et monsieur David Hanna. La troisième intervention, Québec Solidaire Sainte-Marie-Saint-Jacques. Quatrième intervention, Syndicat des copropriétaires du 511 à 651, Saint-Christophe. Nous ferons une pause et au retour de la pause, les trois dernières interventions de la soirée : Atelier du patrimoine urbain de Montréal ; ensuite Jocelyne Pelletier et enfin Coopérative d'habitation Val-Perché.

Alors, nous commençons par la première intervention sur la liste, Habiter Montréal, monsieur Éric Michaud, que j'invite à s'asseoir confortablement devant nous pour dialoguer. Bienvenue !

**M. ÉRIC MICHAUD :**

Bonsoir, Monsieur Fabien...

85 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir !

**M. ÉRIC MICHAUD :**

90

... Madame Valois, Monsieur Boisvert. Dans un premier temps, je voudrais juste rectifier un peu. Nous, Habiter Montréal, c'est plutôt le site de la Ville de Montréal. Nous, notre nom, c'est Habiter Ville-Marie. Donc on intervient sur le territoire de l'arrondissement Ville-Marie, qui est donc l'arrondissement central de Montréal.

95

J'aimerais dans un premier temps peut-être présenter, j'aimerais peut-être avoir juste un point d'éclaircissement avant de faire la présentation du mémoire. Est-ce que le nombre d'interventions en faveur d'une option ou d'une autre est comptabilisé par la commission ou... puis je vais vous expliquer pourquoi je vous pose cette question-là.

100

C'est parce que nous, on a pris la peine de demander à de nombreux organismes d'appuyer notre mémoire. Par contre, ils n'ont pas présenté chacun un mémoire. On a donc annexé à notre mémoire des lettres d'appui et on voudrait juste s'assurer que les appuis qui ont été accordés par les différents organismes vont être considérés comme tels, comme un mémoire en bonne et due forme, et non comme un nom sur une page. Je ne sais pas si...

105

**LE PRÉSIDENT :**

110

Écoutez, ça fait partie des multiples ingrédients que la commission va apprécier. Alors si, en annexe, il y a des organismes qui ont pris connaissance de votre rapport et qui l'appuient, ce sera certainement pris en considération.

**M. ÉRIC MICHAUD :**

115

O.K. Je vous remercie. Donc j'aimerais juste présenter un peu Habiter Ville-Marie dans un premier temps et les partenaires qui appuient le mémoire. Habiter Ville-Marie, c'est la Table de concertation des organismes en logement social et communautaire de Ville-Marie. Les organismes membres de l'organisme sont les deux groupes de ressources techniques, Groupe CDH et Atelier habitation Montréal. Il y a aussi la Fédération des OSBL d'habitation de Montréal, la Fédération des coopératives

120

d'habitation intermunicipales du Montréal métropolitain, Inter-Loge Centre-Sud et le Comité logement centre-sud.

125 On a réussi aussi à obtenir les appuis pour nos positions de la Corporation de  
développement communautaire du Centre-Sud qui représente plus d'une quarantaine  
d'organismes, de la Corporation de développement économique communautaire du  
Centre-Sud et du Plateau Mont-Royal, le Centre Dollard-Cormier, le Centre de santé et  
de services sociaux Jeanne-Mance, la Table d'aménagement du Centre-Sud, la Table de  
130 concertation du Faubourg St-Laurent, la Table jeunesse du Centre-Sud, le Réseau d'aide  
aux personnes seules et itinérantes de Montréal et Réseau Habitation Femmes. Il y a  
aussi l'appui de la Coopérative Val-Perché. Il y a eu une erreur, elle ne figure pas sur la...  
mais il y a leur lettre d'appui en annexe.

135 Donc, si je veux présenter brièvement les grandes lignes de notre mémoire, pour  
commencer, je dirais que le projet de gare Viger doit être analysé dans un contexte plus  
large. Ce qu'on déplore un peu, suite à une question qu'on a posée au niveau de la  
présentation du projet au mois d'octobre, c'est que l'arrondissement et la Ville n'ont pas  
fait d'analyse de l'ensemble de tous les projets qui sont planifiés sur le secteur du Centre-  
140 Sud dans l'est de Ville-Marie.

On constate que dans le Centre-Sud, il y a le projet du CHUM qui s'en vient, celui  
du Quartier de la santé qui est planifié. Il y a le Quartier des spectacles qui a fait l'objet  
d'annonce il n'y a pas plus tard qu'il y a deux semaines. Il y a aussi le projet de gare-hôtel  
145 Viger, le site de Radio-Canada dont on attend incessamment l'annonce d'un projet sur  
l'ensemble du site, et le projet de Porte Sainte-Marie qui, si je ne me trompe pas, vient  
d'être déposé aussi à l'arrondissement. Le projet de Porte Sainte-Marie, c'est le grand  
terrain qui se trouve au nord du siège social de la SAQ au coin de Sainte-Catherine et  
Delorimier.

150 Donc ça, ces sites-là à eux seuls représentent à peu près l'essentiel du potentiel  
de développement dans le secteur, et on parle ici de projets qui représentent plusieurs  
milliards de dollars en investissement. Le maire Benoît Labonté, lors d'une présentation il  
y a deux semaines, disait que sur la table de l'arrondissement, il y avait déjà 700 M\$ de  
155 projets sur la table, et ça excluait le CHUM, gare Viger et le Quartier des spectacles qui,  
à eux seuls, représentaient 2,5 G \$, sans les dépassements. On ne parle pas des  
projets de l'UQAM où là on parle d'un demi milliard, les deux pavillons, un qui vient d'être  
construit et l'autre à venir, ni non plus du projet de Radio-Canada ni de Porte Sainte-  
Marie.

160 Donc on parle d'investissements massifs sur un très petit territoire. C'est sûr que

ces investissements-là vont avoir des impacts en termes spéculatifs importants. Ça va impliquer des hausses importantes de loyer dans un secteur où la grande majorité des résidants sont locataires et où les niveaux de revenus sont très bas.

165

Par ailleurs, ça va aussi impliquer des difficultés supplémentaires pour les organismes qui veulent développer du logement social et communautaire, parce que plus les prix des terrains augmentent, plus c'est difficile de développer une réponse aux besoins.

170

On en arrive à la carte. Je tiens à remercier en passant monsieur Rayside, dont le bureau d'architectes a fait cette carte-là bénévolement. C'est ça qui indique tous les projets, à la fois les projets en développement, les projets potentiels, le boulevard Ville-Marie qui va être prolongé – on a entendu l'annonce hier – les écoles et les sites religieux sur le territoire. On peut voir que si on cumule les projets en développement puis les projets potentiels, on a là une proportion très importante du territoire, du quartier, qui est appelée à être bouleversée en profondeur.

175

Si je reviens maintenant aux caractéristiques de l'arrondissement de Ville-Marie, on parle en 2001 évidemment, ça c'est les données du recensement de 2001, on parle de 75 000 habitants. Nous, on a fait une étude en collaboration avec l'UQAM, le Comité logement Centre-Sud, en fait, avec la participation du service aux collectivités de l'UQAM, et le département d'études urbaines et touristiques a fait un peu une étude sur à la fois un portrait socio-économique des différents quartiers qui composent l'arrondissement, qu'on a divisés en cinq secteurs : Sainte-Marie, le Village, Faubourg Saint-Laurent, le Vieux-Montréal et Peter McGill. Et les conclusions auxquelles on en arrive au niveau du profil, bien on peut voir tout de suite que dépendamment des secteurs, il y a des grandes disparités dans l'arrondissement.

180

185

On constate tout de suite que le Vieux-Montréal est déjà une enclave importante de gentrification. On parle, si on compare les revenus médians dans le Vieux-Montréal par rapport à Sainte-Marie, on parle de 44 000 \$ par rapport à 15 000 \$. En termes de pourcentage de diplôme universitaire aussi, les écarts sont très importants. En termes de taux d'effort, là il y a des écarts peut-être moins importants mais qui s'expliquent aussi d'une part par les niveaux de loyer et par le nombre de logements sociaux dans les différents secteurs.

190

195

Au niveau des taux de famille monoparentale, bien là encore, je pense que les chiffres sont très parlants, et au niveau des ménages de personne seule, on est dans l'arrondissement où il y a le plus de ménages composés de personne seule au Québec. Donc, en haut de 50 % partout.

200

205 Les résidants de Ville-Marie dans son ensemble, on parle d'un territoire où il y a  
83 % de locataires ; 42 % des ménages ont un taux d'effort de plus de 30 % ; 25 % des  
ménages ont un taux d'effort de plus de 50 % et, selon une étude qui a été réalisée par  
des chercheurs de l'INRS mais pour le compte de la Communauté métropolitaine de  
Montréal, Ville-Marie est un des sept arrondissements à Montréal qui compte plus de  
10 000 ménages avec des problèmes d'abordabilité : 12 305. C'est une étude qui date de  
2007.

210 **LE PRÉSIDENT :**

215 Pour la compréhension de tous, «taux d'effort», pouvez-vous nous expliquer ce  
que c'est ?

**M. ÉRIC MICHAUD :**

220 Oui, effectivement. C'est du jargon. Le taux d'effort, en fait, c'est le pourcentage  
du revenu brut qui est consacré aux dépenses de logement. Ça comprend le loyer ou  
l'hypothèque, plus certaines autres dépenses afférentes dont je n'ai pas le souvenir exact  
en tête.

225 Maintenant, je vais vous parler un peu d'un exemple qui a été réalisé, en fait,  
d'un exemple dont nous, on aimerait que la Ville de Montréal s'inspire, c'est l'exemple de  
Vancouver dans le cadre de la perspective de l'implantation des Jeux olympiques 2010.  
Or, on constate que le Comité olympique, en partenariat avec les trois paliers de  
gouvernement – et là, j'en profite pour remercier Maryse pour la recherche qu'elle a  
faite à cet égard-là, Maryse Guindon, c'est elle qui a entre autres un peu, puis qui a  
aussi beaucoup contribué à la rédaction du mémoire – ils ont établi un protocole d'entente  
230 en fait pour maximiser les impacts positifs de la venue des Jeux olympiques et minimiser  
les impacts négatifs au niveau social notamment.

235 L'entente qu'ils ont négociée avec les trois paliers de gouvernement, il y avait  
deux principes importants qui encadraient l'entente. C'était la minimisation donc de toute  
répercussion négative découlant des Jeux sur les communautés des quartiers défavorisés  
de Vancouver et il y avait la maximisation des avantages dont bénéficieront les  
communautés et entreprises des quartiers défavorisés.

240 Ça se déclinait en trois objectifs : il y avait celui de créer des possibilités  
économiques pour les résidants, les gens d'affaires des quartiers défavorisés ; laisser un  
héritage en matière de logement social ; et offrir des avantages aux quartiers défavorisés  
de Vancouver sur le plan récréatif, des sports, des arts et de la culture.



245 Donc nous, c'est un exemple dont on aimerait que la Ville de Montréal s'inspire.  
Merci beaucoup.

250 Donc maintenant, je vais en arriver à la Stratégie d'inclusion de la Ville. Juste  
décrire brièvement de quoi il retourne pour, après ça, en arriver à l'exemple du projet lui-  
même.

255 Alors, la Stratégie d'inclusion qui a été adoptée au mois d'août 2005 visait des  
objectifs démographiques, économiques et sociaux. Il y avait une orientation centrale qui  
était la mixité sociale, la mixité sociale dans une perspective de développement durable  
mais aussi pour éviter la ségrégation sociale. Et dans cette perspective-là, il y avait trois  
objectifs qui étaient identifiés par la Stratégie. Il y avait celui d'encourager le  
développement d'une gamme diversifiée de logements dans les grands sites ; il y avait  
celui de faciliter la réalisation de logements sociaux et communautaires pour les ménages  
moins nantis et de stimuler la production de propriétés à prix abordable.

260 Si on regarde maintenant les objectifs, pourquoi ces objectifs-là ont été mis en  
place, bien on se rend compte que le logement social et communautaire visait les  
ménages de moins de 35 000 \$ de revenu annuel, tandis que le logement abordable  
d'initiative privée, dans l'esprit de la stratégie municipale, visait des ménages avec des  
revenus entre 35 et 55 000 \$ annuellement.

265 Or, les statistiques à Montréal pour les ménages de moins de 35 000 \$, c'est  
47 % des ménages gagnent moins de 35 000 \$ et, au niveau des ménages entre 35 et  
55 000 \$, c'est 18 %. Dans Ville-Marie, on n'avait pas la statistique précise au niveau du  
35 000 \$ parce qu'on a des fourchettes de 10 000 \$, mais si on fait la moyenne entre les  
270 revenus en bas de 30 000 \$ et ceux en bas de 40 000 \$, on arrive à 58 % des ménages  
qui gagnent moins de 35 000 \$. Ce qui montre bien que l'objectif de 15 % de logement  
social et communautaire à Montréal est très bas comparativement à des besoins de la  
population.

275 Ceci étant dit, au niveau des moyens maintenant qui sont privilégiés par la Ville  
pour réaliser ces trois objectifs-là, avant d'en arriver là, j'aimerais juste signaler peut-être  
un autre élément aussi, parce que je pense que... non, on l'aborde plus loin, je vais  
continuer.

280 Donc, parmi les moyens qui sont privilégiés par la Ville, il y avait un des moyens  
les plus importants, c'est la mise à contribution des terrains municipaux. On sait que le  
site de la gare Viger était un terrain municipal jusqu'en mai 2006. La stratégie prévoit que

285 pour chaque site municipal, on va élaborer un plan d'inclusion de logement  
abordable lors de la planification du site destiné à la vente. Ce plan devra prévoir une  
proportion d'au moins 30 % d'unités abordables. Il devra également assurer une mixité de  
produits résidentiels : logements sociaux, logements locatifs abordables, propriétés au  
prix du marché. L'autre moyen, on peut passer par-dessus.

290 Maintenant, on sait que la Ville de Montréal vient de réaliser un bilan de sa  
stratégie il y a maintenant quelques semaines et ce bilan-là montre que, à l'échelle de la  
Ville de Montréal, l'objectif du 15 % en matière de logement social et communautaire, qui  
s'adresse à 50 % de la population montréalaise, n'a pas été atteint. En 2005, le résultat,  
c'est 13,8 % de l'ensemble des nouveaux logements qui étaient du logement social et  
communautaire ; en 2006, 12,3.

295 Dans Ville-Marie, la situation est beaucoup plus inquiétante. En 2005, on parle de  
11 % et, en 2006, de 0 %. En tout donc, 184 logements sur 3 186 ; c'est-à-dire pour  
l'ensemble de la période, on parle de 6 % de logement social et communautaire produit.  
Évidemment, cette situation-là nous inquiète beaucoup. On parle d'un déficit en termes  
300 de production de logement social et communautaire de plus de 200 logements sur une  
période de deux ans et les perspectives de développement qui s'en viennent dans le  
secteur nous font craindre le pire.

305 Malheureusement, on a dû se concentrer sur l'essentiel de notre mémoire. Il est  
certain que le projet, par ailleurs, on salue quand même l'effort de revitalisation du  
secteur qui est offert par ce projet de développement là. Il est certain que le projet de  
réhabilitation du Château Viger est une bonne chose pour le secteur. Le fait aussi de  
redévelopper les terrains alentour est une bonne chose mais il reste que ce  
développement-là ne doit pas se faire au détriment des conditions de vie de tous les  
310 citoyens alentour, de la population locale.

315 On parle d'un projet d'envergure, un projet de destination comme on dit, mais on  
pense, nous, qu'il faut que les retombées économiques de ces projets-là profitent à la  
population du secteur. Par conséquent, je vais vous décliner un peu nos  
recommandations par rapport au projet.

Considérant que le projet s'inscrit dans une série de grands projets qui auront des  
impacts sociaux majeurs sur la qualité de vie des résidents du territoire ;

320 Considérant le profil socio-économique de la population du territoire et le taux  
d'effort que doit consentir plus de 40 % de la population ;

Considérant la politique d'inclusion de la Ville de Montréal ;

325

Considérant aussi l'exemple donné par Vancouver en matière de pratiques inclusives et de responsabilité en prévision des Jeux de 2010 ;

330

Considérant l'ampleur du projet de la gare Viger ;

Considérant que l'Office de consultation publique de Montréal dans son rapport sur le CHUM invitait déjà la Ville à appliquer soigneusement sa Stratégie d'inclusion de logements sociaux et communautaires aux projets résidentiels du secteur ;

335

On a trois recommandations. D'une part, que la Ville de Montréal s'assure du respect de sa Stratégie d'inclusion dans le projet de requalification de la gare-hôtel Viger par l'inclusion dans le projet d'au moins 30 % d'unités de logement abordable, dont au moins 15 % en logement social et communautaire. Et ça, sur l'ensemble des unités résidentielles prévues qui comportent à la fois les unités sur l'îlot ouest mais aussi les unités résidentielles avec services hôteliers qui, selon la réglementation de la Ville, sont de la résidence et non de l'hôtel.

340

D'autre part, on recommande que la Ville de Montréal et l'arrondissement de Ville-Marie réalisent une analyse des impacts conjugués de la réalisation des grands projets immobiliers dans Ville-Marie au cours des prochaines années, notamment sur l'évolution de la situation en matière d'habitation ainsi que sur les répercussions de ces projets sur la qualité de vie des résidents. Et là, on liste les projets à considérer.

345

Enfin, troisième recommandation : que l'arrondissement de Ville-Marie et la Ville de Montréal s'associent au milieu communautaire de Ville-Marie afin d'interpeller les gouvernements du Québec et du Canada, et d'obtenir des engagements tels les ententes convenues à Vancouver en lien avec les planifications des Jeux olympiques d'hiver de 2010. Ces engagements assureraient de maximiser les impacts positifs des grands projets à venir, tout en prenant des mesures adéquates pour minimiser les répercussions négatives.

350

355

En terminant, peut-être juste un élément qu'on a fait ressortir, bon, qui ne ressort pas nécessairement beaucoup dans notre mémoire mais qu'on tiendrait à souligner, c'est le fait que le projet, on trouve quand même disons frappant le fait que le projet inclue aux alentours de 60 M\$ d'investissement dans du stationnement souterrain et absolument rien pour le logement social et communautaire. On trouve que ce type de choix-là soulève des questionnements. Je vous remercie.

360

**LE PRÉSIDENT :**

365

Très bien. Merci beaucoup. Je suis le gardien du temps, c'est un rôle très ingrat. Je vous ai délibérément laissé filer en raison du nombre de personnes que vous représentez et puis du regroupement des organismes que vous avez énumérés. Alors, je vous ai accordé une plage un petit peu plus généreuse que celle que l'on observe

370

habituellement. Ça laisse peut-être place pour quelques questions néanmoins.

Madame Valois ?

**Mme NICOLE VALOIS, commissaire :**

375

Moi, c'est clair.

**LE PRÉSIDENT :**

380

Ça va. Du côté de monsieur Boisvert ?

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

385

Il y a une question qui me vient, c'est surtout concernant la stratégie que vous souhaitez en termes d'atténuation des impacts négatifs. C'est certain – et ça fait l'objet de votre troisième recommandation – il est certain que dans le temps, je pense que cette stratégie-là, ça va être difficile de la mettre en place dans le cadre du présent projet, mais est-ce que vous voyez des possibilités dans le cadre de ce projet-ci, soit venant de la Ville, soit venant du promoteur, qui pourraient aider à atténuer les impacts négatifs et susciter plutôt des impacts positifs ?

390

**M. ÉRIC MICHAUD :**

395

Je vous dirais que nous, c'est certain qu'une des avenues qu'on privilégie évidemment parce qu'on œuvre dans le domaine du logement, c'est le développement de logement social et communautaire. Et dans cette perspective-là, c'est sûr que là, on réfère à notre recommandation numéro 1, c'est-à-dire d'inclure du logement social et communautaire dans le projet.

400

Au-delà de ça, on pense qu'il est certain qu'il y aurait lieu de... en tout cas, c'est sûr que les hypothèses peuvent être multiples, mais c'est sûr qu'on réfléchit notamment à l'idée d'un fonds dédié pour le logement social et communautaire dans le secteur qui permettrait d'être une réponse, en fait, aux effets négatifs liés à la spéculation, pour

permettre en fait le maintien de la population locale en place.

405

Mais ça, je dirais que la réalisation de ce fonds-là, évidemment il pourrait y avoir des contributions du privé, mais il est certain qu'on va interpeller aussi les gouvernements sur ça, si c'est sur cette hypothèse-là. Pour l'instant, nos idées ne sont pas encore tout à fait arrêtées à cet égard-là, mais c'est une des avenues qu'on envisage.

410

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, je m'interrogeais moi aussi sur le genre de montage financier auquel vous pensiez. Est-ce qu'à ce moment-là, les fonds publics devraient subventionner le promoteur privé pour assurer la construction et le financement de logement social?

415

**M. ÉRIC MICHAUD :**

Bien, c'est-à-dire que le logement social est toujours financé. Il faut tout simplement que le promoteur fasse une place dans son projet au logement social et, là, le logement social fait appel aux subventions dans les programmes du gouvernement. Donc ça, c'est toujours le cas, même dans les projets d'inclusion.

420

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

425

**Mme NICOLE VALOIS, commissaire :**

Juste une petite précision. Ce que vous voulez dire, c'est que ces programmes-là existent.

430

**M. ÉRIC MICHAUD :**

Oui, oui, les programmes, il existe en fait deux programmes en matière de logement social et communautaire. C'est le programme Accès-Logis et le programme Logement abordable Québec volet communautaire. Donc, c'est par le biais de ces programmes-là qu'on finance la construction des unités.

435

Il est certain que ça affecte la rentabilité globale du projet parce que c'est sûr que, pour un promoteur, ce n'est pas la même chose de développer du condo sur lequel on attend un rendement sur investissement de tant, mais il reste que les programmes financent la construction. Alors, on ne demande pas au promoteur de financer la construction des logements.

440

445

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

Vous avez parlé d'un fonds constitué, de la constitution d'un fonds. Pourriez-vous élaborer un petit peu plus là-dessus ? Quelles sont vos idées concernant...

450

**M. ÉRIC MICHAUD :**

455

En fait, c'est que la problématique, c'est que malheureusement les programmes nationaux au niveau du... le financement du gouvernement fédéral est très maigre en matière de logement social et communautaire. Le financement du gouvernement québécois n'est pas très élevé non plus, ce qui fait que dans le contexte actuel, il y a très peu d'unités pour l'ensemble de la province et pour la Ville de Montréal en particulier.

460

Par ailleurs, aussi, les normes des programmes font en sorte que c'est difficile de développer du logement social et communautaire dans le centre-ville parce que les coûts de réalisation sont plus élevés à cause de la valeur des terrains et des immeubles, mais il reste que ça se fait quand même.

465

Donc nous, ce qu'on voudrait, c'est peut-être des unités supplémentaires pour permettre de financer. Quand on parle d'un fonds, c'est de ça qu'on parle. C'est des unités supplémentaires pour venir financer davantage de logement social et communautaire dans Ville-Marie.

470

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

475

**M. ÉRIC MICHAUD :**

Peut-être qu'il faudrait aussi...

480

**LE PRÉSIDENT :**

Mot de la fin.

**M. ÉRIC MICHAUD :**

J'ai mon ange gardien. Il y a la question aussi de la mixité dans les grands sites. Effectivement, c'est quelque chose qui nous préoccupe. Nous, comme la Ville de

485 Montréal, on est soucieux de mixité sociale. On favorise la mixité sociale et on pense que  
ce projet-là, tel qu'il est conçu, va contribuer à consolider davantage l'enclave du Vieux-  
Montréal qui est comme une enclave de gentrification et qu'il est important dans tous les  
projets d'envergure d'inclure des gammes de logement pour des revenus variés.

490 Par ailleurs, aussi, ce type de projet-là, qui s'adresse entre autres avec du condo  
avec services hôteliers, on sait que les périodes d'occupation, ce n'est pas  
nécessairement de l'occupation à l'année, et on pense qu'il n'est pas mauvais aussi  
d'avoir une population plus stable, comme la population qui risque d'habiter dans les  
logements sociaux et communautaires, pour créer une véritable dynamique de quartier.

495

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Merci beaucoup, monsieur Michaud. Merci à votre ange gardien aussi.  
Merci pour la présentation diaporama.

500

Alors, j'appelle madame Julie Duchesne et monsieur Hanna pour la présentation  
suivante. Bonjour !

**Mme JULIE DUCHESNE :**

505

Avant de commencer, j'aimerais demander que, trois minutes avant la fin de mon  
temps de parole, de m'avertir parce que je vais céder la parole à monsieur Hanna.

**LE PRÉSIDENT :**

510

Certainement.

**Mme JULIE DUCHESNE :**

515

Merci. Julie Duchesne, historienne de l'ancien complexe ferroviaire de la Place  
Viger du Canadien Pacifique. Donc, je connais bien le site en question pour l'avoir étudié.

Et je tiens à préciser que, à propos du projet, que je suis contente qu'enfin un promoteur  
s'engage à revitaliser ce site, mais en même temps je suis ici aujourd'hui pour dire que je  
m'oppose à la démolition de l'ancienne gare Berri, ceci parce qu'on sous-estime sa valeur  
patrimoniale.

520

Ce n'est pas suffisant de conserver uniquement sa façade principale parce que,  
agir de la sorte, ce n'est pas considérer que sa volumétrie et sa hauteur d'origine ainsi  
que son toit plat possèdent une valeur didactique pouvant commémorer la grande histoire

525 à laquelle elle a participé.

De manière globale, j'estime que sa valeur patrimoniale se situe entre significative et exceptionnelle, c'est-à-dire un peu plus que significative et moins qu'exceptionnelle. Et pour arriver à cette conclusion, il faut d'abord situer la gare Berri au-delà de son contexte individuel car elle s'inscrit à l'intérieur du développement du complexe ferroviaire de la Place Viger. À cet égard, elle représente sa troisième et dernière phase de construction. Autrement dit, elle fait partie d'un tout indissociable. Et j'insiste sur cet aspect.

535 En plus de cela, il faut analyser la gare Berri à une échelle plus vaste que celle locale, d'une part parce qu'elle a été érigée à une période où Montréal était la métropole économique du Canada et où toutes les compagnies de chemin de fer cherchaient à s'y établir. D'autre part, parce que sa compagnie, le Canadien Pacifique, est une entreprise pancanadienne. Ce nouvel angle d'approche m'a amenée à réviser la valeur patrimoniale qui a été déterminée pour l'ancienne gare Berri.

540 Si je reprends l'analyse des trois valeurs qui ont été énoncées dans l'étude, au plan de la valeur documentaire, mes conclusions sont que l'ancienne gare Berri témoigne que l'est de Montréal a déjà été un enjeu de rivalité entre les compagnies de chemin de fer pour atteindre son marché, mais que cette situation change avec l'arrivée d'un concurrent non loin du terminus Windsor du CP, dont le Canadien National. Ceci a pour conséquence de modifier les stratégies du CP. Dorénavant, il concentrera ses énergies dans l'ouest de la ville.

550 Or, ce changement de priorité a pour effet que la gare Berri n'aura jamais la taille et le raffinement architectural qu'ont habituellement les terminus urbains. En même temps, la construction de la gare Berri rappelle que la Ville de Montréal est en partie responsable de l'expansion du chemin de fer dans le secteur car elle est l'instigatrice de l'agrandissement du site ferroviaire pour cette période. On doit donc voir cet agrandissement comme une compensation pour le détournement du transcontinental de passagers à la Gare Windsor du Canadien Pacifique.

560 Au plan de la valeur architecturale, mes conclusions sont : le volume, la hauteur et le toit plat de l'ancienne gare Berri nous révèlent les changements de priorité du CP et, dans une moindre mesure, les problèmes d'acquisition de sa compagnie. Le fait que les principes théoriques liés à un statut de terminus urbain n'ont pas été respectés et que le CP n'a pas suivi son habitude d'intégrer architecturalement cet agrandissement à son édifice d'origine démontre que la gare Berri possède un statut de rareté.

En même temps, son architecture tient compte de l'engouement de cette période



565 pour l'architecture Beaux-arts. Celle-ci avait l'avantage de s'adapter aux contraintes budgétaires du CP en exprimant à sa plus simple expression le classicisme. La façade de la rue Berri est celle qui a conservé le plus le témoignage de cet architecture.

570 Au plan de la valeur contextuelle, la gare Berri rappelle que c'est durant sa construction que le chemin de fer occasionne le plus d'impacts sur son environnement urbain. En effet, l'agrandissement des installations ferroviaires a pour effet de doubler la superficie du complexe ferroviaire de la Place Viger. Pour y faire place, un milieu diversifié et densément occupé est chassé, tandis que la topographie du lieu est effacée.

575 La gare Berri témoigne aussi des difficultés d'établir le chemin de fer en milieu urbain. En effet, sans la mainmise sur les terrains requis, les développements ne peuvent se concrétiser comme prévu.

580 À ces trois valeurs patrimoniales, j'ajoute celle d'ensemble bâti et j'insiste beaucoup sur celle-ci car la gare Berri représente un des trois terminus qui ont été érigés pour exploiter le complexe ferroviaire de la Place Viger. Ces terminus ont la particularité de correspondre aux phases de développement de ce complexe ferroviaire et à des périodes importantes de l'histoire ferroviaire canadienne et montréalaise.

585 Or, en démolissant cette gare, on ne parvient plus à saisir l'importance de ce site ferroviaire exceptionnel. Exceptionnel parce que de la Place Viger s'est toujours distinguée de ses concurrents montréalais par la taille et la diversité de ses installations. Exceptionnel parce que l'ampleur de son développement fait qu'il figure parmi les grands projets urbains montréalais du XIXe et du début du XXe siècles qui sont consacrés à  
590 l'amélioration des infrastructures de transport et d'approvisionnement en eau. Exceptionnel parce que de la Place Viger est, grâce à ses terminus, le seul complexe ferroviaire à Montréal et un des rares au Canada à avoir conservé des traces distinctes de ses différentes phases de développement.

595 À la lumière de ces informations, j'aimerais donc idéalement que l'ancienne gare Berri soit conservée. Qu'elle soit, soit mise en valeur en éliminant l'ajout fait par la Ville dans les années 50 ou soit conservée dans son état actuel. En même temps, je comprends que le patrimoine industriel ne plaît pas à tout le monde et que le promoteur souhaite une plus grande marge de manœuvre pour redéployer sa propriété.

600 Je propose donc un compromis qui est quand même acceptable. Ce compromis est le suivant : que les façades de la rue Berri et de la rue Notre-Dame soient conservées et mises en valeur afin de mieux circonscrire le volume et la hauteur de la gare Berri tandis que l'enveloppe de la façade de l'ancienne cour ferroviaire pourrait être redessinée

605 en autant qu'elle respecte la volumétrie et la hauteur de l'aile d'origine, sinon celle  
actuelle, et que son toit plat soit conservé. Évidemment, on sous-entend que les  
matériaux soient respectés et que les modifications s'harmonisent avec l'ensemble.

610 Pour terminer, pourquoi conserver et mettre en valeur l'ancienne gare Berri ?  
Parce que c'est tenir compte qu'elle a contribué à écrire une page importante de l'histoire  
ferroviaire. Parce que c'est considéré qu'elle s'inscrit à l'intérieur d'un ensemble bâti  
exceptionnel qu'est le complexe ferroviaire de la Place Viger.

615 En même temps, je tiens à souligner que la gare-hôtel Viger et sa rallonge sont les  
derniers exemples existants de ce concept qui a été appliqué en Amérique du Nord. C'est  
pourquoi il faut agir prudemment dans le cadre de ce projet. D'autant plus que l'ancien  
complexe ferroviaire de la Place Viger s'inscrit à l'intérieur du projet de reconnaître le  
Vieux-Montréal et ses équipements de transport patrimoine mondial. Et pour vous en  
parler, j'ai invité David Hanna.

620

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Hanna.

625

**M. DAVID B. HANNA :**

630 Merci. David Hanna, je suis directeur des études supérieures en études urbaines  
à l'UQAM. Et, effectivement, le mémoire académique qu'a déposé Julie Duchesne sur le  
complexe Viger est exemplaire sur le plan académique en termes de recherche du  
complexe. Je vous recommande vivement ce mémoire-là.

635 J'aimerais ajouter spécifiquement qu'il serait vraiment commettre une erreur grave,  
je crois, que de dissocier, comme le fait le promoteur, la gare Berri de la gare-hôtel  
Viger. C'est vraiment un ensemble faisant partie d'une série de phases et je crois que les  
deux doivent être considérés comme un tout et non comme deux parties complètement  
séparées.

640 Effectivement, comme l'a dit Julie, on pourrait effectivement éliminer l'étage  
supérieur qui a été rajouté par la Ville, d'une confection très banale, mais en bas de ça,  
les deux étages au niveau sont vraiment d'un soin recherché et d'excellents matériaux.  
Mais effectivement c'est un tout. C'est important à le reconnaître.

L'autre chose, c'est que je veux vous éveiller à l'existence depuis 2003 d'une  
étude à la Ville de Montréal, d'un projet pour le site du patrimoine mondial proposé

645 éventuellement à l'UNESCO. Ce site qui s'appelle Montréal plaque tournante continentale  
existe depuis 2003. Vous allez le retrouver – et c'est mon mémoire en fait – sur le site  
Web Vieux-Montréal, en fait le site Ville de Montréal, spécifiquement au  
[www.vieux.montreal.qc.ca](http://www.vieux.montreal.qc.ca). Sur ce site, vous avez le mémoire au complet qui documente  
la logique de ce site du patrimoine mondial proposé.

650  
En bref, il s'agit simplement de prendre en main tous les équipements de transport  
importants enveloppant le Vieux-Montréal depuis le complexe Viger - Dalhousie, passant  
par le Vieux-Port et les silos, et remontant vers le pont Victoria et de la gare Windsor.  
Donc, c'est un ensemble pour lequel le Vieux-Montréal agit comme centre administratif,  
655 financier, assurance, importateur-exportateur et c'est un tout. Et c'est en fait la  
proposition qui a été gagnante de 2003 et la Ville y travaille actuellement aujourd'hui.

Donc, je veux surtout éveiller votre attention au fait que des études sont en cours  
actuellement, au moment qu'on se parle, vont être déposées d'ailleurs le 30 novembre,  
660 qui enrichissent la proposition de 2003 et portent plus loin nos connaissances par rapport  
au complexe Viger, le port, les hangars, les silos et le reste. Et ultimement, ces projets  
prennent une bonne dizaine d'années, sinon plus, pour mûrir mais, éventuellement, le  
souhait c'est que la Ville de Montréal va proposer le concours avec le ministère de la  
Culture, qui est aussi dans le portrait actuellement, un site de patrimoine mondial à  
665 l'UNESCO.

Ça serait surtout pas le moment, je crois, de créer donc une embûche à ce projet  
qui, je crois, devrait solliciter l'intérêt économique, patrimonial et social de tous les  
Montréalais.

670  
Je suis ravi que la gare-hôtel soit restaurée. Je pense que le projet vise bien.  
C'est un atout d'ailleurs au site du patrimoine mondial proposé. Je crois que la démolition  
proposée de la gare Berri, c'est une erreur fatale.

675  
Et je vous souligne finalement que la masse imposante de l'immense tour de sept  
étages derrière écrase à la fois la gare Viger et, de l'autre côté, la gare Dalhousie, les  
deux gares qui constituent les pôles effectivement ferroviaires du milieu et qui sont  
reconnues patrimoniallement. Il faudrait baisser substantiellement cette tour-là, pour ne  
pas écraser donc ces édifices importants patrimoniaux. Donc, c'est ça le but de mon  
680 intervention.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Pouvez-vous répéter l'adresse du site Web ?

685

**M. DAVID B. HANNA :**

690

Oui. Alors, c'est : [www.vieux.montreal.qc.ca](http://www.vieux.montreal.qc.ca) Et sur le site, il y a beaucoup de choses, il y a des fiches se rapportant sur tous les bâtiments à la fois Vieux-Montréal et transport, et vous avez à côté le mémoire, enfin de document de plaque tournante Montréal, plaque tournante continentale. Donc tout le document est là, qui documente la logique proposée, qui se poursuit intégralement d'ailleurs aujourd'hui du site patrimoine mondial qui, espérons-le, verra le jour finalement mais une fois que le ministère a la confiance qu'ils ont les études nécessaires à l'appui du projet.

695

Donc c'est un projet en cours, je dirais à mi-chemin environ. Ça serait, je crois, une grosse erreur que de créer une entrave à ce projet économique extrêmement important de Montréal, qui a vraiment des retombées énormes.

700

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Madame Duchesne, je comprends que votre étude ne portait pas uniquement sur la gare Berri. Vous regardiez l'ensemble du complexe ferroviaire. C'était la gare Viger, la gare Berri et également la gare Dalhousie.

705

**Mme JULIE DUCHESNE :**

C'est en plein ça.

710

**LE PRÉSIDENT :**

Alors donc, comme votre collègue, vous devez vous réjouir du sort qui est promis à l'hôtel Viger, à la gare Viger, sa restauration et sa mise en vigueur.

715

**Mme JULIE DUCHESNE :**

Oui, tout à fait.

720

**LE PRÉSIDENT :**

Ça, c'est un aspect du projet qui vous plaît.

**Mme JULIE DUCHESNE :**

725 Oui. Par contre, il n'est pas clair dans les plans que j'ai vus, on a l'impression que le balcon qui a été transformé en loggia vers 1912, on dirait qu'il est comme un petit peu...

**LE PRÉSIDENT :**

730 À l'arrière.

**Mme JULIE DUCHESNE :**

735 ... à l'avant.

**LE PRÉSIDENT :**

À l'avant.

740 **Mme JULIE DUCHESNE :**

Sur la rue Saint-Antoine. On dirait qu'il est comme coupé un peu. Puis, si c'est le cas, ça serait une erreur de toucher vraiment à l'intégrité de la façade principale.

745 **LE PRÉSIDENT :**

Qu'est-ce que vous pensez de ce qui a été fait avec la gare Dalhousie ?

**Mme JULIE DUCHESNE :**

750 Ah ! C'est très bien. Surtout avec le parc. On comprend encore plus la fonction du bâtiment.

**LE PRÉSIDENT :**

755 Donc, ça réalise bien les vues que vous avez sur l'ensemble du complexe.

**Mme JULIE DUCHESNE :**

760 Tout à fait. Et aussi, il faut tenir compte que le viaduc de la rue Notre-Dame aide aussi à commémorer le passé ferroviaire. D'une façon, il nous rappelle que la topographie du site a beaucoup changé depuis l'implantation du chemin de fer et, en

même temps, ça démontre les contraintes que doit faire le chemin de fer pour faire  
765 même temps, ça démontre les contraintes que doit faire le chemin de fer pour faire  
cohabiter ses fonctions dans un contexte urbain. Donc, le trafic de la ville ne doit pas être  
interrompu parce qu'il y a un chemin de fer.

**Mme NICOLE VALOIS, commissaire :**

770 Est-ce que vous pouvez préciser davantage le compromis que vous proposez.  
Vous avez parlé de conserver la façade Berri et Notre-Dame.

**Mme JULIE DUCHESNE :**

Oui.

**Mme NICOLE VALOIS, commissaire :**

Et la façade côté cour, de conserver la volumétrie et conserver le toit plat.

**Mme JULIE DUCHESNE :**

Oui.

**Mme NICOLE VALOIS, commissaire :**

785 Est-ce que c'est bien ce que vous avez dit ?

**Mme JULIE DUCHESNE :**

790 Bien, en fait, en conservant la façade de la rue Berri et Notre-Dame, c'est que ça  
permet de former un peu... de bien circonscrire le volume et la hauteur en gardant le tout  
le plus intact possible. Évidemment en arrière, ça reprendrait aussi le volume, la hauteur,  
le toit plat mais, au niveau de l'enveloppe extérieure, ça permettrait au promoteur de  
peut-être redessiner un peu plus mais, en même temps, de autant que possible  
795 conserver une harmonie avec les matériaux des autres façades.

**Mme NICOLE VALOIS, commissaire :**

800 Donc vous ne seriez pas contre de garder que la façade comme le promoteur le  
propose. C'est-à-dire de garder seulement que la paroi de Berri.

**Mme JULIE DUCHESNE :**

805 Je veux pas juste la façade. Je veux vraiment avec la façade qui est face au  
viaduc de la rue Notre-Dame. Donc vraiment former un L. De conserver ces deux  
éléments-là. Parce qu'en même temps, il y a un lien qui se fait avec le viaduc Notre-  
Dame, parce que le viaduc Notre-Dame a été construit en deux temps. Le premier temps,  
la plus petite section, c'est pour permettre de relier la cour ferroviaire de la gare  
810 Dalhousie avec la gare-hôtel Viger et, quand l'agrandissement ultime a été fait à l'époque  
de la gare Berri, bien ça a permis de vraiment compartimenter les deux secteurs, la cour  
de passagers et la cour de marchandises, et en même temps ça a permis de perpétuer le  
trafic de la rue Notre-Dame.

815 Mais pour revenir à la rue Berri, c'est vraiment de conserver autant que possible le  
plus d'éléments d'origine. Je ne sais pas si c'est assez clair ?

**Mme NICOLE VALOIS, commissaire :**

820 Donc, ça pourrait être des constructions neuves, une construction neuve, une  
volumétrie neuve derrière.

**Mme JULIE DUCHESNE :**

825 Oui.

**Mme NICOLE VALOIS, commissaire :**

Une construction neuve mais en maintenant la volumétrie.

830 **Mme JULIE DUCHESNE :**

En autant qu'il y ait un respect avec les matériaux. Donc on sentirait moins que c'est  
neuf. Dans le fond, ça serait de redéployer plus peut-être les ouvertures à l'arrière.

835 **LE PRÉSIDENT :**

Une question de monsieur Boisvert.

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

840 Oui. J'essaie de me situer à la place, je dirais, d'un usager qui va fréquenter les

lieux, une fois qu'ils seront réalisés. Et j'aimerais ça que vous puissiez nous dire comment... parce que ce que vous préconisez, c'est la conservation, je dirais, de l'intégrité du volume, n'est-ce pas, de la gare.

845

**Mme JULIE DUCHESNE :**

Volume et hauteur.

850

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

Oui, d'accord. Quand j'entends volume, j'entends que ça implique la hauteur. Pourriez-vous nous dire comment cette conservation-là du volume pour le visiteur qui chemine dans le projet peut contribuer d'une meilleure façon à la lecture de l'histoire du site ?

855

**Mme JULIE DUCHESNE :**

Le fait que l'aile tranche justement avec son bâtiment principal, on est tous capables d'un premier coup d'œil de dire : «Il s'est passé quelque chose. Comment ça se fait que ça tranche autant.» Et ça nous permet de comprendre qu'il y a certainement une bonne raison pour laquelle on n'a pas prolongé l'aile selon le style château. Ça permet de comprendre qu'il y a eu certainement des contraintes qui ont amené le promoteur de l'époque, donc le Canadien Pacifique à aménager une aile aussi modeste.

860

865

C'est sûr que cette compréhension-là va se faire plus facilement avec un panneau d'interprétation. Par contre, le fait qu'on soit capable visuellement, instinctivement de comprendre qu'il y a quelque chose, il y a quelque chose certainement qui explique qu'il y a une forme de distinction, ça a comme un pouvoir didactique. Quand les gens vont lire le panneau, ils vont dire : «Ah ! O.K. Je saisis plus.»

870

Parce que je travaille actuellement dans un contexte muséal et je vois, je constate régulièrement que les gens ont de la difficulté à s'approprier une photographie. Tandis qu'une chose matérielle, les gens ont beaucoup plus de facilité de comprendre et de s'approprier le passé. Donc, ça va faciliter la lecture des gens et de faire le lien entre le passé et aujourd'hui.

875

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup. Merci à vous deux de nous avoir instruits de notre histoire. Merci.

880

Alors, j'appelle Québec Solidaire Sainte-Marie–Saint-Jacques, s'il vous plaît. Je



vais vous demander vos noms parce que je n'ai pas ça sur ma liste.

**Mme MANON MASSÉ :**

885

Manon Massé, membre de Québec Solidaire Sainte-Marie–Saint-Jacques.

**M. PIERRE-PAUL ST-ONGE :**

890

Pierre-Paul St-Onge, de Sainte-Marie–Saint-Jacques, également membre de Québec Solidaire.

**Mme MANON MASSÉ :**

895

Bonsoir, messieurs, dames ! Je tiens à m'excuser d'entrée de jeu, comme vous l'avez entendu depuis le début, j'ai une grippe alors je tousse beaucoup. Si cela m'arrivait encore une fois, je vais au moins m'éloigner du micro mais je m'en excuse d'entrée de jeu parce que je n'ai pas beaucoup de contrôle là-dessus.

900

Alors donc, Manon Massé de Québec Solidaire. Il était important pour les membres de Québec Solidaire de venir se présenter à vous ce soir pour émettre leur humble contribution à la réflexion qui est en train de se faire concernant la gare Viger et son développement.

905

Québec Solidaire est un parti politique qui intervient au niveau provincial et qui porte des valeurs tant au niveau de la justice sociale et de l'écologie que d'autres types de valeurs que, pour le moment, ce n'est pas important puisque, ce soir, ce que nous voulons mettre en exergue, c'est surtout à partir de ces deux valeurs de base là.

910

Pierre-Paul et moi représentons des gens qui habitons la circonscription, donc l'environnement immédiat du projet dont il est question actuellement, et c'est pourquoi ce projet-là nous interpelle et on a trouvé de notre responsabilité, je dirais même de notre devoir, de venir vous émettre notre opinion.

915

On va plus loin que ce qu'il y a dans le mémoire. Je pense que c'est un peu votre souhait et ça nous fait plaisir puisque ce projet-là, il est extrêmement, comme on l'a vu, structurant pour le comté.

920

Habiter Ville-Marie a tellement démontré de façon brillante et claire combien il est impératif que le projet inclue du développement de logement social et communautaire, impératif pour tous les besoins qui ont été mentionnés. Alors, je n'allongerai pas mon

temps sur cette question et sachez que Québec Solidaire Sainte-Marie–Saint-Jacques appuie clairement aussi le mémoire de Habiter Ville-Marie et de tous les groupes communautaires qui ont pris la peine de venir vous rencontrer.

925

J'aimerais, par contre, attirer votre attention sur un autre aspect qui est toute la question de la création d'emploi. Pour nous, on le sait, le contexte socio-économique des gens qui vivent dans le comté, on l'a bien vu à la présentation, fait en sorte qu'il y a des endroits, des poches assez importantes de résidants et résidentes de notre comté qui vivent avec très peu d'argent.

930

Et les transformations, bien sûr, Habiter Ville-Marie a démontré ce qui vient vers l'avenir, mais on pourrait parler des transformations des dernières années avec le développement de condos, avec le développement d'hébergement comme les gîtes du passant, etc., il y a une hausse importante des coûts des loyers qui sont... malheureusement doivent être absorbés par la population qui réside et qui n'a pas les moyens de se payer cela, entre autres parce que dans notre circonscription, 96 % des entreprises et organismes qui y travaillent, donc des gens qui y travaillent aussi, œuvrent dans le secteur tertiaire. Et ça, c'est important.

935

940

C'est sûr que la gare va amener aussi de nouveaux emplois en matière d'hôtellerie, en matière de services et de commerces. On pense que dans Sainte-Marie–Saint-Jacques, dans Ville-Marie, il y a là des gens qui vont bien sûr pouvoir aller travailler. On sait que dans notre circonscription, les gens marchent beaucoup pour aller travailler, les gens marchent pour aller travailler, pour aller à l'école, pour aller enseigner, pour aller faire leurs courses, donc ce qui est très sain aussi pour l'environnement, mais tout ça pour vous dire que la création d'emplois peut se faire de différentes façons.

945

On a vu dans des projets plus d'ordre public, comme à la Grande Bibliothèque où lorsqu'un certain nombre d'emplois est clairement réservé pour les gens qui résident dans l'environnement immédiat, c'est une façon entre autres, si on pouvait inclure ces différentes facettes-là, on pourrait inclure une entente en discutant avec les groupes communautaires, avec les gens qui ont les pieds enracinés dans le comté, on pourrait développer donc des ententes autour d'assurer que des emplois qui vont avoir, qui vont se créer inévitablement soient offerts en priorité aux gens qui vivent dans la circonscription pour continuer d'améliorer les conditions de vie des gens.

950

955

D'un autre point de vue, la création d'emplois, on sait que Ville-Marie, Sainte-Marie–Saint-Jacques, c'est un endroit où la création artistique, elle est de tout ordre : des arts visuels, des arts spectacles, etc. On pense que dans un projet comme celui-là, on a vu la teneur, en fait j'ai découvert grâce à la présentation juste avant la nôtre l'importance historique d'un complexe comme celui-là, mais je vous dirais que nous avons, à l'intérieur

960

965 de Sainte-Marie–Saint-Jacques, des artistes qui pourraient contribuer à réaménager l'intérieur, donc soit par l'achat d'œuvre, par la confection des tentures. Nous avons une multitude de créateurs et créatrices. Nous avons même des coopératives de travail à ce niveau-là.

970 On pense que c'est une autre façon que le promoteur pourrait utiliser, qui permettrait de créer de l'emploi et d'améliorer donc les conditions de vie ou, à tout le moins, des conditions de revenus d'un secteur qui est quand même pas très riche, qu'on appelle les artistes.

975 Dans l'ensemble du projet, soit au niveau du parc ou même à l'intérieur des différents espaces, il pourrait aussi y avoir un espace culturel d'art, qui soit intérieur ou extérieur, on laisse ça aux bons soins du promoteur, mais dans lequel on permet donc à la population d'avoir accès à de la sculpture, à des tableaux de dimension qu'on peut mettre seulement dans des grands hôtels comme ceux-là, et on réitère que dire nous avons aussi des créateurs et créatrices dans notre circonscription qui pourraient être auteurs et créateurs de ces œuvres-là.

980 Je terminerais en disant on voit très clairement que dans le projet, ce qui est visé, c'est appelons ça une clientèle ou une population qui vient renforcer les gens à haut revenu qu'on retrouve surtout dans le Vieux-Montréal lorsqu'on regarde la circonscription. Et, par conséquent, on se disait en regardant la créativité qu'il y a dans notre comté au niveau des designers, au niveau de jeunes créateurs et créatrices qui tentent par tous les moyens de marquer et de vivre avec leur art qu'est la création, on se disait : bien, il y a peut-être moyen d'avoir une petite fenêtre à quelque part pour pouvoir exposer ces morceaux de linge qui, malheureusement pour la population, pour une grande partie de la population qui habite Sainte-Marie–Saint-Jacques, on ne peut pas s'offrir ces pièces de linge là, parce qu'on sait que les créations exclusives, ça coûte cher, mais s'il y a des gens qui ont les moyens, qui viennent de façon touristique dans notre circonscription, il pourrait être fort intéressant d'offrir une vitrine à nos jeunes designers, et les moins jeunes aussi bien sûr, pour permettre que leurs éléments soient achetés et qu'ils soient connus internationalement.

995 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

1000 **M. PIERRE-PAUL ST-ONGE :**

En conclusion, je voudrais amener deux autres points supplémentaires. Sur la question environnementale, on n'a pas vraiment vu au niveau des promoteurs de soulever cette thématique-là. Et, au contraire, certaines propositions comme les 1 600 places de

1005 stationnement semblent aller à l'encontre du développement stratégique développé  
notamment par la Ville de Montréal sur le développement durable. Donc je pense que c'est  
quelque chose qu'il faut insister auprès du promoteur pour revoir une partie de ses plans à ce  
niveau-là.

1010 Aussi, il y a d'autres éléments qui peuvent être pensés au niveau environnemental,  
qui sont particulièrement importants pour le centre-ville, étant donné qu'on doit tous et toutes  
faire un effort. C'est la possibilité, par exemple, pour le promoteur d'intégrer des critères  
LEED au niveau de la construction. Un élément peut-être plus original qu'on n'a pas vraiment  
soulevé dans le document, c'est par exemple au niveau de l'hôtel, vous avez les trois  
1015 premières pages du document que je vous ai remis, il y a certains hôtels qui existent, qui ont  
justement intégré des critères LEED dans leur construction. J'ai deux cas ici.

Par exemple, à Vancouver, qui récupère toutes les eaux potables et qui sont  
récupérées dans le fond afin d'éviter une surconsommation d'eau. Et vous avez à la page  
1020 suivante également le cas d'un hôtel à San Francisco également qui a développé des critères  
LEED pour l'hôtel.

Je pense que c'est important de souligner auprès du promoteur que ça peut  
certainement attirer une partie de la clientèle. Je pense que c'est un outil même promotionnel  
pour eux. En plus de ça, bon, ils font un apport important à la communauté en intégrant des  
1025 éléments environnementaux dans leurs documents.

Autre point important qu'on voudrait souligner, et ça n'a pas été présenté jusqu'à  
maintenant, je ne sais pas si c'est fait dans les autres mémoires, c'est la proximité du Village  
gai qui est à peine à cinq ou dix minutes à pied du secteur. Dans les documents du  
1030 promoteur, cet aspect-là n'est pas mentionné. On pense que c'est un élément important et  
qui a été particulièrement important dans le secteur étant donné qu'il a assuré, revampé le  
secteur de Saint-Jacques à proximité de la gare-hôtel Viger.

1035 Un des éléments qu'on suggère notamment, c'est que le promoteur s'assoie et  
discute sur la possibilité d'offrir des services à la communauté gaie qui est à proximité.  
D'autant plus que même pour le promoteur, ça peut attirer de la clientèle pour son hôtel. On  
sait que la communauté gaie et lesbienne est quand même voyageuse et étant donné que  
Montréal est un secteur important pour la communauté internationale, je pense que ça  
pourrait être un élément important pour le promoteur.

1040 Et ce qu'on suggère notamment, c'est de développer un axe piétonnier nord-sud.  
Comme vous avez à la dernière page, vous avez ce qui est en jaune dans les axes est-ouest,  
c'est les boulevards René-Lévesque, Viger et Saint-Antoine qui sont des barrières  
psychologiques dans le fond dans l'axe est-ouest pour un piéton.

1045

Et ce qu'on suggère notamment, c'est de penser à un axe piétonnier en bordant d'arbres, plantes, fleurs, etc. soit les rues Berri, Saint-Hubert ou même Saint-André. On avait pensé éventuellement à la rue Amherst, qui est une rue très intéressante, mais le problème de la rue Amherst, c'est qu'elle se termine à la hauteur de l'autoroute Ville-Marie qui est découverte à ce niveau-là et, pour un piéton, ce n'est pas un milieu agréable. C'est pour ça qu'on suggère une de ces trois rues à développer vraiment un axe piétonnier, peut-être particulièrement Berri à cause de la piste cyclable.

1050

1055

Évidemment, dans tous ces éléments-là qu'on amène, ça nécessite une certaine intervention des différents intervenants des différents paliers gouvernementaux, municipal, même provincial et fédéral. Et je pense qu'il n'y a pas d'hésitation à faire pour les différents paliers gouvernementaux d'intervenir quand il s'agit d'un projet privé.

1060

Depuis quelques années, les gouvernements, en fait on peut le voir présentement au niveau provincial avec le gouvernement du Québec qui propose un partenariat public-privé lorsqu'il s'agit de projets structurants publics. Mais on pense que quand il s'agit de projets structurants privés, l'État lui-même doit intervenir pour orienter le développement pour le bien-être de la population.

1065

Et on pense que c'est un élément particulièrement important et on invite fortement autant la municipalité que les gouvernements à s'intéresser au projet et à l'orienter, et également à soutenir le développement comme, par exemple, le logement social, ce qui a été présenté par mes amis de Montréal Ville-Marie. Merci.

1070

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Merci beaucoup.

Monsieur Boisvert.

1075

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

1080

Au début de votre mémoire, vous faites beaucoup de références à la notion de quartier. Vous citez en exemple d'ailleurs le Plateau Mont-Royal, vous vous y référez. Et vous dites aussi qu'une tour de cette hauteur, qui est la tour qui est proposée de dix-huit étages, ne représente rien de désirable dans la vie d'un quartier. Est-ce que vous considérez que c'est incompatible la présence d'une tour et l'échelle d'un quartier, tel qu'on les connaît à Montréal ?

**M. PIERRE-PAUL ST-ONGE :**

1085

Deux éléments. Il faut voir qu'à proximité du quartier, il y a déjà des logements dont des logements coopératifs de trois étages et je ne crois pas que ce soit quelque chose de vraiment intéressant, un, pour les habitants qui sont là, d'avoir une tour de cette hauteur-là à proximité.

1090

Je crois qu'un quartier – et ce n'est pas pour rien qu'on parle d'axe piétonnier – je crois qu'un quartier agréable à vivre, c'est un quartier qui est à échelle humaine. Et là, je pense à un quartier où on peut marcher, déambuler, observer, observer de l'art public, par exemple, observer le soleil que probablement les gens de ces coopératives risquent de ne plus voir avec une tour de dix-huit étages qui est...

1095

Imaginons-le, ici l'immeuble a quinze étages, ça ne paraît pas beaucoup parce qu'il y a un environnement entouré d'immeubles plus élevés, mais quand vous êtes entourés d'immeubles d'à peine trois, cinq étages, vous vous retrouvez devant une masse de quatorze, ça m'apparaît énormément élevé et désagréable pour les habitants du secteur.

1100

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

Pour continuer dans cette veine-là, vous dites aussi qu'il est important dans un quartier pour les résidants de pouvoir faire leur épicerie en flânant d'un commerce à l'autre, en fait. C'est la vie de quartier évidemment où on retrouve des lieux d'échange entre les citoyens. Et est-ce que vous considérez que le projet actuellement ne répond pas à cet objectif-là ?

1105

**M. PIERRE-PAUL ST-ONGE :**

1110

Non. À mon avis, à mon sens – Manon pourra peut-être ajouter – à mon sens, non, ça ne répond pas à ça. En fait, c'est que le projet ne semble pas être pensé pour la personne qui marche, qui vit dans les environnements. C'est pensé davantage pour la personne qui descend de sa tour, qui descend jusqu'au stationnement et qui ressort avec sa voiture pour aller travailler.

1115

Je ne vois pas comment on peut penser vraiment à apprécier la vie urbaine, parce que ça s'apprécie, la vie urbaine, comment on peut apprécier la vie urbaine dans un environnement qui est de classe, c'est-à-dire de tour élevée. Et je pense que c'est écrit dans le mémoire.

1120

On n'a qu'à penser aux constructions qu'il y a eu, par exemple, aux tours

1125 d'habitation derrière la tour du CN à Toronto. Il y a personne qui va songer, aucun des habitants va vraiment songer à déambuler dans les rues environnantes dans ce secteur-là, parce que c'est des tours trop élevées. Il faut aller vers le lac.

1130 Mais si on pense, par exemple, au Plateau Mont-Royal, ce qui fait la richesse de ce secteur-là, c'est qu'il n'y a pas de tour. C'est que les gens vivent leur quartier, ils le sentent, ils l'apprécient. Je pense que c'est vraiment... ça m'apparaît trop élevé. Évidemment, on peut faire un compromis entre la hauteur et la possibilité de financer le projet. Bon, on vit dans le monde que l'on est, mais ça nous apparaît trop élevé. D'autant plus que ce qui est demandé, c'est pour chacune des tours, c'est d'élever davantage le niveau des tours par rapport à ce qui est exigé par rapport au Plan d'urbanisme.

1135

**Mme NICOLE VALOIS, commissaire :**

1140 J'ai une question en ce qui concerne le plan que vous avez déposé où vous montrez les axes piétonniers à privilégier, vous avez indiqué premier choix, deuxième choix et troisième choix. Est-ce que vous pouvez préciser ?

**M. PIERRE-PAUL ST-ONGE :**

1145 Oui. En fait, le premier choix en y réfléchissant, c'est à cause de la possibilité et la flexibilité qu'il peut y avoir avec la rue Berri. Il y a la piste cyclable, la rue est large. On peut rogner sur la voie routière pour développer davantage une voie piétonnière bordée d'arbres le long jusqu'à, par exemple, au métro Berri. Encore là, pour faciliter l'utilisation du transport en commun.

1150 La rue Saint-André est intéressante parce que c'est une petite rue. Encore là, c'est le principe où on marche dans une rue avec des immeubles plus élevés. C'est une rue qui est agréable à marcher et à circuler. On pourrait évidemment la développer. La Ville pourrait développer pour que ce soit encore plus agréable de ce côté-là, mais il y a un problème, c'est qu'elle est bloquée par le boulevard René-Lévesque et évidemment ça prendrait... le lien n'est pas direct et il y a une bande au centre de René-Lévesque qui empêche la circulation directe entre la rue Saint-André. D'où le petit crochet sur la rue.

1160 Donc c'est pour ça que le deuxième choix, on le remet sur la rue Saint-Hubert qui est également intéressante, qui nous amène vers le parc Émilie-Gamelin et qui nous approche aussi du Village. Parce qu'on pense aussi en fonction de ça, en fonction du village gai qui est à proximité où les gens justement, il y a une vie de quartier qui se développe de plus en plus dans ce secteur-là, et où c'est un secteur particulièrement dynamique et qui peut justement rendre dynamique et intéressant le secteur du Faubourg Québec qui est en train de se construire autour de la gare Berri.

1165

**Mme NICOLE VALOIS, commissaire :**

Donc, c'est un axe fermé à la circulation que vous proposez ?

1170

**M. PIERRE-PAUL ST-ONGE :**

Pas nécessairement, non. Comme la rue Berri, si on rétrécit l'espace pour les véhicules, on augmente l'espace piétonnier, élargir la bande de trottoir en maintenant la bande cyclable, par exemple, ça pourrait être intéressant à développer. C'est ça, un

1175

corridor.

C'est la même chose pour les autres. Ça serait difficile de fermer comme la rue Saint-André, il y a quand même des résidents qui utilisent ces rues-là, ils peuvent avoir besoin de cette rue-là. Ou ça pourrait toujours être des rues dans ce cas-là où on facilite la circulation, où on demande à ce que ce soit simplement une circulation locale – ça serait une possibilité – pour diminuer la circulation automobile avec une barrière, par exemple, pour les gens de la localité. Il y a des exemples qui existent de la sorte.

1180

**Mme NICOLE VALOIS, commissaire :**

1185

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1190

Très bien. Merci beaucoup à vous deux. Très bien.

Alors, j'appelle Syndicat des copropriétaires du 511 à 651, Saint-Christophe. Leur porte-parole, Marlène Casciaro.

1195

**Mme MARLÈNE CASCIARO :**

En fait, je suis accompagnée par Geneviève Hébert. Geneviève fait partie du conseil d'administration du syndicat.

1200

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, on vous écoute.



**Mme MARLÈNE CASCIARO :**

1205

Le Syndicat des copropriétaires regroupe quinze copropriétaires sur la rue Saint-Christophe, du 511 au 651. J'ai assisté aux séances d'information au mois d'octobre et comme je l'avais déjà mentionné lors de cette séance, on ne s'objecte pas à la revitalisation du secteur, pas du tout. Toutefois, comme résidants et comme copropriétaires, nous avons

1210

une opinion défavorable sur certains aspects du projet.

En fait, on est assez inquiets car nous serons directement touchés par le futur complexe. Nous y serons aux premières loges car nos copropriétés sont situées une rue directement à l'est du futur projet.

1215

Les éléments du projet qui sont pour nous inacceptables sont de trois ordres. Premièrement, il y a la hauteur des futurs édifices qui vont y être ; l'envergure de l'espace commercial et l'envergure du stationnement souterrain.

1220

J'aimerais aussi attirer l'attention sur un élément qui est très important, c'est que le futur projet va s'implanter à proximité d'une concentration assez importante de résidences. À lui seul, le Bourg du Vieux-Montréal dans lequel nous vivons compte 330 condominiums. Et à cela, on doit ajouter la Chancellerie qui est non loin. On doit ajouter les résidences qui sont sur la rue Saint-Louis. On doit ajouter le projet Art de Ville qui a été implanté ça fait quelques

1225

années sur les rues Berri-Saint-Hubert. Et il y a le Solano qui va être bientôt terminé. Plus à l'est, vous avez des résidences à loyer modique et vous avez des résidences pour personnes âgées. Alors je pense que c'est un élément à prendre dans l'ensemble du projet.

1230

Je commence par la hauteur des futurs édifices, le premier point qui nous irrite. Selon le projet, il est prévu une tour de 60 mètres sur l'îlot ouest, ça veut dire environ dix-sept, dix-huit étages. Une tour aussi de 40 mètres sur l'îlot est qui représente à peu près onze étages et qui sera localisée à l'extrémité sud de la rue du Glacis-Saint-Christophe. Et une autre tour de 23 mètres sur l'îlot est qui représente environ sept étages à l'extrémité nord, c'est-à-dire Saint-Antoine et Saint-Christophe. Si vous avez examiné la maquette, vous avez sûrement

1235

constaté l'effet de masse que ça crée, qui est quand même assez saisissant, tant au sud qu'au nord.

1240

Aussi, du point de vue intégration historique ou patrimoniale, d'emblée la gare nous semble banalisée alors que c'est cet édifice qu'on veut mettre en valeur et qui sera probablement le point de mire du projet. Donc du point de vue insertion du projet dans son milieu, les hauteurs ne sont pas du tout en harmonie avec ce qu'on retrouve directement aux alentours. Ça nous inquiète.

1245 Un autre impact créé par les hauteurs, ça concerne l'ensoleillement. Et nous allons être directement touchés sur la rue Saint-Christophe. Selon le rapport de la firme, durant l'hiver, les résidences de la rue Saint-Christophe et aussi celles qui sont situées à l'est de la rue Saint-André, il y aura une ombre qui sera projetée durant la majeure partie de la journée durant l'hiver. Au printemps et à l'automne, une ombre sera projetée de 11 h à 16 h et, durant la période estivale, de midi jusqu'à 14 h. Je vais vous dire franchement, les copropriétaires, on se demande qui parmi le promoteur, les architectes et les autres concepteurs, accepterait une telle situation. On se pose la question.

1250 Je peux vous dire que nous, nous ne l'acceptons pas. C'est un inconvénient qui est majeur et inacceptable. L'hiver, vous savez, chez nous sur la rue Saint-Christophe, l'ensoleillement ajoute à notre qualité de vie parce qu'il faut savoir que, étant donné notre localisation, la façade ouest de nos condos est la seule à recevoir le soleil pendant l'hiver. À l'arrière, nous avons des terrasses et il y a de l'ombre pendant tout l'hiver.

1260 Ce que ça veut dire, c'est qu'on va être privés de soleil pendant toute la période hivernale. Ces conditions, elles étaient inexistantes quand le projet s'est implanté. Ces conditions étaient inexistantes quand nous avons acheté nos condos. Et je pense aussi, non seulement la qualité de vie mais il s'agit d'un préjudice qui est majeur sur la valeur de nos copropriétés. Sachez que quand on nous vendait ces copropriétés, on nous parlait du dégagement et de la vue sur le centre-ville.

1265 Le deuxième irritant qui est aussi majeur, c'est la vocation commerciale du projet. Ce qui est annoncé dans le projet, c'est en quelque sorte un mégacentre qui va être aux portes du Vieux-Montréal et à proximité d'un quartier très résidentiel qui est établi. On veut y aménager 266 700 pieds carrés. Cette superficie représente à peu près 30 % de la superficie totale du futur complexe qui va être à peu près 888 000 pieds carrés.

1270 À titre comparatif, j'aimerais attirer l'attention sur le fait que qu'est-ce que ça représente 266 700 pieds carrés ? Ça représente trois fois et demie le Loblaw's des Shop Angus qui a, lui, 75 000 pieds carrés et ça représente un cinquième du Carrefour Laval qui est le plus important centre d'achats au Québec.

1275 Alors, il y a lieu de se poser la question. On semble vouloir importer le mode de vie de la banlieue et les façons de faire de la banlieue à proximité du Vieux-Montréal et d'un quartier qui est très densément résidentiel.

1280 Vous savez, on est d'accord pour les commerces de proximité. On est d'accord pour les petites boutiques mignonnes, les autres petites, tout ce qu'on veut installer, mais à 266 700 pieds carrés, combien faudra-t-il de petits commerces de ce type pour combler

cette superficie par le projet du promoteur ?

1285

Deuxièmement, toujours au point de vue commercial, on parlait qu'il y aurait des restaurants et des bars. Je pense que la question n'était pas exclue. Ce type de commerce, on vous dit franchement, étant donné que c'est résidentiel autour, on n'est pas très intéressés à avoir ça. On veut conserver notre quiétude. Je vous le répète, le projet, il va s'insérer dans un quartier qui est résidentiel. Est-ce qu'on a appris des expériences du Boris Bistro et aussi du café-bar des Éclusiers ? J'en doute.

1290

Aussi, un autre point qui n'était pas clair. Est-ce qu'il y aura des grandes surfaces, étant donné le 266 700 pieds carrés du type super Jean Coutu, IGA, Métro ou autres ? On ne sait pas, parce qu'il n'y a pas eu de précision évidemment. Mais vous savez, honnêtement, on s'imagine très mal la cohabitation d'un futur hôtel probablement cinq étoiles avec ce type de magasin. Ça nous inquiète.

1295

Puis, quatrièmement, toujours concernant les commerces, est-ce que c'est vraiment souhaitable d'avoir des commerces sous le viaduc ? Vous savez, le viaduc, c'est un endroit qui est peu attrayant. Ça crée une barrière, c'est inhospitalier. Est-ce qu'on ne pourrait pas, par exemple, prolonger la place Dalhousie pour ouvrir davantage cet espace ? C'est une recommandation peut-être qu'on pourrait faire.

1300

Il y a un dernier angle que je voudrais aborder concernant le volet commercial. Le point de vue économique. Est-ce qu'il y a vraiment une demande, étant donné que vous avez le centre-ville à proximité, les boutiques du Vieux-Montréal et aussi on parle d'un mégacentre d'achats qui va peut-être émerger dans Griffintown à l'ouest. Alors donc, on se pose des questions.

1305

Maintenant, je vais aborder le quatrième volet, le dernier volet et il a un lien avec le volet commercial, il s'agit du stationnement. Un stationnement de 1 000 places répondrait à la demande, selon ce qu'on a lu sur le site. Le promoteur veut en avoir 1 600 et il y aura 250 espaces pour les vélos.

1310

Lors de la séance d'octobre dernier, il a été évoqué par le promoteur que ce stationnement pourrait servir les besoins du futur CHUM et peut-être de la disparition éventuelle des stationnements dans le Vieux-Port. Vous savez, nous pensons que le promoteur n'a pas à se substituer aux autorités concernées en ce qui a trait à la planification d'un déficit éventuel de stationnements. Le besoin d'avoir 1 600 places, pour nous, ne semble pas être démontré.

1315

1320

Et vous savez, à titre de comparaison, le Complexe Desjardins qui compte 250 000

1325 pieds carrés, donc à peu près identique à ce que le promoteur veut implanter, est doté d'un stationnement de 900 places. Alors, on se pose encore là des questions.

1330 Nous sommes convaincus que ce stationnement et la partie commerciale du complexe vont s'avérer un générateur important et majeur de circulation et des files d'attente aussi aux entrées et aux sorties. Et dans un des documents qui a été déposé dans votre site, on parle aussi d'accommoder 80 autobus touristiques. Alors là, encore là, grosse question en ce qui concerne la circulation, le bruit, etc.

1335 Concernant l'étude de circulation qui a été faite, en plus elle ne tient pas compte du futur CHUM. Alors, je me demande qu'est-ce qui va arriver. Tenant compte de tout ce qui précède, a-t-on vraiment élaboré une étude qui reflétera la situation sur le débit de la circulation et sur l'affluence qu'on va y retrouver ?

1340 Un autre aspect qui, je pense, est important, nous craignons des débordements sur notre rue de la part de la clientèle parce que, évidemment, je pense que c'est humain, les gens vont d'abord rechercher d'avoir un stationnement gratuit avant d'aller payer.

1345 Vous savez, on est déjà pas mal affectés quand il y a des événements dans le Vieux-Montréal, qu'il s'agisse des feux d'artifice ou tout autre événement. Les gens vont d'abord se stationner sur notre rue, parce que dans notre rue, les gens ont droit à deux heures, même s'ils n'ont pas une vignette. Nous, notre rue, elle va être la première. Donc on va être les premiers visés. Les gens vont rentrer dans notre rue, ça c'est presque officiel. L'espace commercial constitue une réelle menace pour nous et on est convaincus que ça va accentuer les problèmes qu'on a en ce moment.

1350 Maintenant, avant de passer la parole à ma collègue, on se permet une observation. Vous savez, à l'ère du développement durable et des efforts de la Ville pour restreindre la circulation, notamment le maire Tremblay parlait de faire un projet par lequel on va restreindre l'accès au centre-ville et on va mettre un péage, il y a aussi dans l'air un autre projet, le tramway dans le Vieux-Montréal, il y a aussi le plan global de circulation qui a été  
1355 déposé par le maire Tremblay, je pense que c'était l'année passée, pour favoriser le transport collectif, alors il nous semble qu'un nouveau stationnement souterrain, ça dépasse de loin les besoins du projet et ça s'inscrit en totale contradiction avec le principe de développement durable.

1360 Enfin, écoutez, un dernier petit point. On se demande sur le stationnement quelles mesures vont être prises pour éviter le bruit qui va être généré par les systèmes de ventilation ? 1 600 places, c'est énorme. Et même s'il construit 1 000 places, la question se pose.

1365            Alors, je vais passer la parole à Geneviève qui va faire les recommandations et la conclusion.

**Mme GENEVIÈVE HÉBERT :**

1370            Bonsoir ! Je vais seulement que reprendre les points apportés par Marlène pour conclure un peu et répéter ce avec quoi on a des inquiétudes finalement. Alors, on comprend que le projet constitue un investissement privé majeur qui va contribuer à rehausser l'est du Vieux-Montréal, et on en est très heureux puisque ça revitalise notre environnement. Par contre, on a certains petits problèmes avec ça.

1375            Alors, le complexe est toutefois ceinturé de plusieurs centaines de résidences dont les hauteurs ne sont pas très élevées. On parle de nos rues pour le projet du Bourg Montréal de trois étages. Donc, évidemment, de chez nous, on voit très bien l'ensemble du centre-ville, chose qui ne sera plus possible après le projet.

1380            Le projet présenté par le promoteur est, à notre avis, surdimensionné sur plusieurs aspects – je crois qu'on a vu aussi avec le dépôt des mémoires d'autres personnes que les tours sont, à notre avis, excessives tant au point de vue esthétique que pratique, pour nous, les citoyens du quartier – et ne cohabite pas harmonieusement avec son entourage.

1385            Il requiert la diminution des hauteurs, particulièrement aux extrémités de la rue Saint-Christophe, 40 et 23 mètres et de la tour de 60 mètres qui va être à l'ouest.

1390            Il requiert la diminution de la capacité du stationnement en regard des raisons évoquées précédemment par Marlène et du fait que le besoin n'est pas vraiment démontré par rapport aux 1 600 places de stationnement.

1395            Il requiert aussi la diminution de la vocation commerciale, car elle ne s'intègre pas dans le quartier. Pourrait-on, par exemple, évaluer la possibilité de localiser cette partie un petit peu plus à l'ouest sur la rue Berri où c'est déjà un axe qui est plus achalandé que dans le quartier résidentiel actuel ?

1400            Alors, nous sommes donc en partie contre le règlement adopté en vertu de l'article 89, contre le projet de règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville, lequel nous avait été présenté lors de l'achat de nos copropriétés et qui semble vouloir être adopté autrement, et contre le projet en règlement autorisant le redéveloppement du site de la gare-hôtel Viger, règlement d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie. Voilà.

**LE PRÉSIDENT :**

1405

Très bien. Merci. J'aurais une question. À la page 5, les autobus, il y a une information sur laquelle je me demandais si elle était exacte. «Il est de surcroît mentionné dans un document déposé dans le site de l'Office de consultation publique de Montréal que le stationnement souterrain servira à accueillir 80 autobus de touristes.» Je me suis demandé si ça rentre un autobus dans un stationnement souterrain.

1410

**Mme MARLÈNE CASCIARO :**

Je ne pourrais pas vous dire, mais c'était... malheureusement, je n'ai pas apporté tout mon dossier.

1415

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'il n'est pas plutôt question de circulation d'autobus en surface plutôt que des autobus dans le...

1420

**Mme MARLÈNE CASCIARO :**

Il me semble qu'ils parlaient d'accommoder les autobus avec le stationnement.

1425

**Mme GENEVIÈVE HÉBERT :**

Si je peux me permettre ?

1430

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**Mme GENEVIÈVE HÉBERT :**

1435

Si je peux me permettre, parce que je sais qu'il y a beaucoup de touristes qui viennent visiter le Vieux-Montréal. Présentement, pour le stationnement de ces autobus Voyageur, de type Voyageur, il y a une certaine lacune dans le Vieux-Montréal, c'est-à-dire qu'un de seuls endroits où ces autobus peuvent – oui, exactement – c'est sur la rue Saint-Antoine. C'est le seul emplacement dans le Vieux-Montréal où ces autobus Voyageur peuvent stationner pour le moment. J'imagine que le projet veut intégrer justement, soit accommoder ces autobus.

1440

1445 Évidemment, pour nous, c'est un problème, puisque quand on regarde les plans, l'entrée de ce stationnement et tout se fait en partie par la rue Saint-Hubert qui est collée sur notre rue Saint-Christophe. Donc ça occasionne beaucoup de circulation qui n'est pas...

**LE PRÉSIDENT :**

1450 Mais je me demandais simplement si vous avez lu sur le site que les autobus vont dans le stationnement intérieur. Ça m'étonnait un peu.

**Mme MARLÈNE CASCIARO :**

1455 Il me semble bien que oui. C'était un document d'une page. C'était un document d'une page qui était dans votre site Web et, en plus, oh ! oui, c'est vrai, c'était mentionné dans une entrevue qui avait été donnée par Homburg, qui fait partie du promoteur, dans le journal *Les Affaires* ça fait quelques mois. Mais il y a effectivement, Monsieur le Commissaire, Monsieur le Président, un document dans votre site qui est tout seul et je me  
1460 suis posé la question d'où il venait, qui mentionnait ça.

**LE PRÉSIDENT :**

Bon, alors...

1465

**Mme MARLÈNE CASCIARO :**

Si vous voulez, je peux vous l'envoyer par fax. Je l'ai mais pas ici.

1470

**LE PRÉSIDENT :**

Écoutez, si vous avez la référence, ça nous aiderait certainement à le retrouver. Très bien. Dans les restrictions aux commerces que vous souhaitez apporter, quels seraient les commerces qui vous semblent incompatibles ?

1475

**Mme MARLÈNE CASCIARO :**

1480 Écoutez, je pense que les commerces de grande surface n'ont pas leur place à cet endroit-là pour plusieurs raisons. Premièrement, je pense pas qu'ils cohabitent à côté d'un hôtel quatre ou cinq étoiles. Deuxièmement, je me demande qu'est-ce que ça va créer comme circulation. Vous savez, les gens dans le quartier, ils se sont très accommodés de faire leurs commissions au Marché Atwater ou bien sur la rue Sainte-Catherine. On a accepté ce fait-là quand on a acheté nos copropriétés.

1485 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous ne souhaitez pas d'avoir de développement commercial dans les rues avoisinantes ?

1490 **Mme GENEVIÈVE HÉBERT :**

1495 C'est pas qu'on ne souhaite pas de développement commercial, c'est qu'on veut que le développement commercial s'harmonise avec la vie de quartier. C'est-à-dire qu'on est pour des petits commerces, boulanger, nettoyeur, une petite succursale bancaire. Ce qu'on ne veut pas, ce sont des grandes surfaces commerciales du type pharmacie à grand développement, grand supermarché, des trucs comme ça. On veut que de petits commerces à faible affluence, je ne sais pas comment c'est présenté. C'est DVD, boisson, on me souffle à l'arrière d'autres résidents, donc des petits commerces finalement à faible affluence.

1500

**LE PRÉSIDENT :**

Une succursale de la Société des alcools ?

1505 **Mme GENEVIÈVE HÉBERT :**

Ça, ça serait bienvenu. Une petite.

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

1510

Je reviens à la question des commerces. Dans le document que le promoteur nous a présenté lors de la période de présentation du projet, il est question en fait de créer un lieu de destination pour les touristes. Il est question aussi d'avoir des boutiques haut de gamme qui constitueraient des commerces de destination. C'est-à-dire que les gens vont là parce que la boutique est là. Êtes-vous en accord avec cette approche-là ?

1515

**Mme MARLÈNE CASCIARO :**

1520 Moi, j'ai aucun problème avec ça parce qu'en général, ces boutiques-là ne sont pas des boutiques de grande surface. Et on parle, comme ma collègue disait, de commerces aussi de proximité, des choses à une échelle humaine, pas des gros centres d'achat ou bien un Loblaw's ou quelque chose du genre. Ou même la moitié d'un Loblaw's.



**Mme GENEVIÈVE HÉBERT :**

1525

C'est sûr qu'on est en accord pour ce que vous dites, par exemple, un couturier vient établir son commerce de haute couture, c'est un commerce qu'on considère à faible affluence. C'est vrai que les gens vont se déplacer pour fréquenter cet établissement. Par contre, ça reste que ce n'est pas de la grande surface, de la grande affluence. Et puis, évidemment, si on parle de ce type de commerce, bien c'est bien pour le quartier, pour l'affluence. Puis, évidemment, en construisant un hôtel qui se doit d'être quatre ou cinq étoiles, bien je trouve que ça cadre bien avec le projet.

1530

**LE PRÉSIDENT :**

1535

Merci beaucoup, mesdames. Je pense que nous avons bien travaillé, presque dans le respect de l'horaire. Alors, nous prenons une pause de quinze minutes. À plus tard.

#### **SUSPENSION DE LA SÉANCE**

1540

\*\*\*\*\*

#### **REPRISE DE LA SÉANCE**

**LE PRÉSIDENT :**

1545

Alors, nous en sommes rendus à la cinquième intervention, Atelier du patrimoine urbain de Montréal, j'appelle donc monsieur Philippe Côté.

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

1550

Bonsoir ! Pour illustrer mon propos, j'ai un document visuel qui est le périmètre de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal. C'est tiré évidemment du livre *L'histoire du Vieux-Montréal à travers son patrimoine*, qui est un best-seller.

1555

Donc l'Atelier, c'est un collectif d'artistes fondé en 99 et qui participe à des travaux comme le Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve et qui collabore aussi à la Table d'aménagement de Centre-Sud. Et l'Atelier est membre de Culture Montréal, du centre d'artistes Dare-Dare, la Galerie FMR. L'Atelier a souvent participé à des consultations publiques de l'OCPM, le BAPE ou différentes commissions du conseil municipal.

1560

Depuis 2006, je représente la population au conseil d'administration du Centre

hospitalier universitaire de Montréal qui est adjacent, enfin le projet du CHUM 2010 et c'est ça aussi qui me fait venir. L'impact de grands projets dans l'est du centre-ville, le redéploiement, si on peut dire, de l'arrondissement historique et de l'est du centre-ville.

1565

On voit actuellement si on peut dire un projet de nouveau «landmark» dans le sens qu'il y a trois projets de tours de dix-huit étages à peu près, celui de la tour de recherche du CHUM, le projet de l'hôtel-gare Viger, évidemment l'édifice Solano qui est en construction. Alors donc, on peut se dire, vue de l'île Sainte-Hélène, ce secteur va porter, si je peux dire, une signature visuelle nouvelle en hauteur et, si on croit les annonces du quartier historique, il y a donc aussi un projet de musée, le Musée McCord qui serait en façade de ce secteur-là. Donc nous essayons de comprendre le projet de l'hôtel Viger dans une dynamique générale et, dans un deuxième temps, j'irai vers des recommandations un peu plus pointues.

1570

1575

Donc dans un premier temps, on est donc à la frontière entre le redéploiement de l'arrondissement historique et le quartier Centre-Sud, un quartier habité dont Faubourg Québec rencontre dans son existence. Et en même temps, on se retrouve aussi avec les propositions du Plan d'urbanisme de Montréal de 2004 d'avoir un centre-ville habité. Et cette habitation peut juste se résoudre par une diversité de tenures, de formes résidentielles.

1580

Et nous pensons que le succès d'un centre-ville, c'est qu'il soit justement habité et que, par conséquent, le projet de l'hôtel-gare Viger devrait donc comporter les objectifs de la politique d'inclusion du logement abordable que la Ville de Montréal a développé en 2005 et qui faisait partie du bilan en 2007, où il était quand même recommandé que l'ensemble des promoteurs se sentent concernés par cette politique, sinon elle peut tomber en désuétude.

1585

Alors dans un secteur en voie de densification intense, il est évident... enfin, je passe à un autre point sur la qualité des espaces publics. Donc, cette qualité-là d'espaces publics doit être importante parce qu'on attend justement des grands projets. Donc la part de Montréal, c'est peut-être d'encadrer ces projets mais c'est aussi de favoriser une qualité des espaces publics. Donc, j'aimerais aborder l'arrondissement historique du Vieux-Montréal et le Square Viger.

1590

Concernant l'arrondissement historique, depuis 95, l'arrondissement, le périmètre a été élargi, donc la rue Saint-Hubert devient la limite même de l'arrondissement historique. Cette rue sera peut-être justement le toit du stationnement souterrain qui est promis dans ce projet-là, de 1 600 places, et donc, ça serait de reconnaître la rue Saint-Hubert comme un moment important, je dirais, de la trame urbaine du secteur et que, par conséquent, un traitement de type marquage au sol qui a été développé pour l'ensemble de l'arrondissement devrait, si je peux dire, refonder les lieux de la rue Saint-Hubert.

1600

Évidemment, il devra y avoir une uniformisation du marquage au sol, parce que malheureusement au Square Dalhousie, le marquage au sol est fait de deux matériaux : il y a le matériau en granit gris et simultanément aussi avec des dalles de métal argenté. Donc il est très difficile de comprendre le concept de l'ancienne ville fortifiée, donc du régime historique de la Nouvelle-France, s'il n'y a pas uniformisation, si je peux dire, du périmètre de la ville fortifiée qui fonde justement le concept d'arrondissement historique. Donc, c'est un peu de redoubler par la stratégie en cours mais de bien marquer que nous sommes dans l'arrondissement historique.

Et qu'ainsi aussi, on sait que c'est des espaces publics qui marquent l'entrée de l'arrondissement historique, comme ici le Square Dalhousie, son traitement qui relève de la conception de ce mode d'ensemble de Montréal comme une plaque tournante de transport océanique et continental.

Donc devant la lecture, si je peux dire, des frontières de l'arrondissement historique, ça serait pertinent de refonder aussi la période Nouvelle-France qui est plutôt absente, je dirais, de... l'interprétation qu'on tend à faire du secteur est de l'arrondissement historique, l'importance des trois gares Dalhousie justement, Viger et Berri, pèse beaucoup dans l'interprétation du secteur et je pense qu'on devrait tenir compte de l'ancienne dimension de la ville fortifiée.

Ce marquage-là aussi pourrait aussi... enfin, on sait qu'une place publique, c'est toujours en redéveloppement. Justement la Place Youville qui attend justement un aménagement de qualité pour marquer l'entrée ouest de l'arrondissement historique.

Par conséquent, je suggérerais peut-être que le toponyme de Porte de Québec soit donné à la rue Saint-Hubert pour bien marquer, parce que l'oeuvre d'art d'Alloucherie qui justement doit marquer la Porte de Québec, selon moi, est faible. C'est un traitement plus de style je dirais plaque tournante des transports qu'un traitement je dirais de type ville fortifiée. Mais enfin, bref, c'est une suggestion.

Concernant le parc Viger, je pense que c'est pertinent d'intervenir parce que le promoteur a fait une offre semble-t-il à l'arrondissement Ville-Marie de financer la poursuite des aménagements des trois îlots, îlot Peter Gnass, enfin pour donner le nom des artistes, Peter Gnass, Théberge et Daudelin, et que j'aimerais donc rappeler que ce square porte une histoire malheureuse, c'est l'abandon d'un parc urbain qui est devenu trois îlots, trois sections, traversés par de la voirie.

Alors, j'aimerais rappeler qu'il est possible que des artistes puissent intervenir dans l'espace public. On pense, par exemple, à l'expérience du centre d'artistes Dare-Dare qui

1645 a occupé la section Daudelin pendant plusieurs années avec une animation d'œuvres divers, des manœuvres, des installations temporaires. Donc, je crois que c'était une façon de sécuriser le site et aussi de l'animer, parce que le but de tout espace public évidemment est d'être animé vingt-quatre heures avec des pratiques très diverses, très urbaines, très dans ce cas-ci de type international.

1650 Et je pense que la conservation de la section Daudelin, Le Labyrinthe, est un oeuvre majeure de Daudelin et devrait être conservée telle quelle, et non pas juste conserver Mastodo qui serait la fontaine et dire que le secteur de style béton, une époque brutaliste révolue, devrait être démantelée. Alors c'est une recommandation que je dirais de design urbain, et évidemment la conservation de la fontaine Théberge.

1655 Par conséquent, il serait aussi souhaitable de revoir la voirie qui traverse l'ancien parc Viger, si on doit penser en termes de remembering un parc qui a été défait par le mouvement moderniste. Donc, par exemple, la rue Berri qui était la sortie prévue de l'autoroute est-ouest devrait plutôt être réduite et surtout sécuriser la piste cyclable qui est très dangereuse à l'intersection entre autres de Berri et Viger.

1660 Je ne comprends pas pourquoi qu'il n'y a pas encore de signalisation importante, c'est quand même un axe majeur de transport régional, la Route Verte, et actuellement, Berri c'est juste un U Turn entre Saint-Antoine et Viger. Je trouve difficile de...

1665 Enfin, bref, c'est de revoir en fin de compte, je dirais, de penser que c'est un parc, un ancien parc qui donc l'ensemble de la voirie doit relever d'une conception d'espace urbain de qualité et la conservation des œuvres d'art, et la participation des artistes est importante.

1670 Concernant le stationnement souterrain qui est un projet un peu particulier parce que dans le sens qu'aucune étude ne semble justifier le nombre de stationnements qui est au-delà de ce qui serait peut-être une proportion raisonnable, 800 ou 700 stationnements. Ça fait qu'on a le double. Alors ce qui est nouveau dans ce cas-ci, sans vouloir juger du nombre tout à coup, c'est que c'est le secteur privé qui prend le risque d'en construire du stationnement souterrain.

1675 L'ensemble des stationnements dans le centre-ville a été réalisé à travers diverses missions de l'État. Les stationnements souterrains, je pense, par exemple, à Chaussegros-de-Léry, qui fait justement la force de l'exemple qu'on pourrait dire que, dans le secteur est du Vieux-Montréal, il fallait un stationnement pour accueillir l'achalandage, mais si on pense aussi à la Grande bibliothèque, c'est 400 places de stationnement qui sont peu utilisées, si  
1680 on pense au grand stationnement sous la Place des Arts, enfin de compte, bref, l'État est intervenu pour à peu près pour un montant peut-être de 400 M\$ au cours

des dernières années en investissement de transport sous les missions d'enseignement, de culture et dans le cas-ci, de la santé, parce que le projet du CHUM 2010 est quand même un stationnement où le chiffre oscille entre 900 et 1 200 places.

1685

Alors donc, ce que je recommanderais, ça serait, défendant une paroisse contre une autre, que le privé s'engage à réaliser un stationnement souterrain, s'il y a un marché. Ainsi, ça évitera que le CHUM 2010 développe en fonds public un projet de stationnement de 1 000 places. Alors, si on doit arbitrer, que le privé fasse sa part et que le public n'investisse plus

1690

autant. Si on pense au CHUM 2010, c'est proche de 75 M\$ qui pourrait être économisé.

Je terminerais sur des questions de voirie ou de grande voirie. Le site de l'hôtel Viger, il est en face de Saint-Antoine, et qui sont en fin de compte... Saint-Antoine, c'est la voie de service de l'autoroute Ville-Marie. On en a peu entendu parler en tant que tel et on a plutôt essayé de composer avec cette conception de Saint-Antoine. En rapport avec une réflexion que le Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve a développée et avait déjà présentée antérieurement à l'arrondissement Ville-Marie, on aurait une proposition qui pourrait se réaliser à brève échéance.

1695

C'est de faire que les rues Saint-Antoine et Viger soient des rues à double sens, que ce ne soit plus vu à ce moment-là comme des voies de service de la Ville-Marie mais que ce soit vu comme des rues de Montréal, et surtout pour éviter, si je peux dire, des tensions très fortes entre la qualité de transport autoroutière et l'espace urbain qu'on entend développer, parce qu'on entend quand même un projet de mail commercial important avec le projet d'hôtel-gare Viger.

1700

1705

Puis ici, y compris le Quartier de la santé, c'est de déplacer la bretelle Sanguinet dans la tranchée existante et donc de ramener les deux bretelles Hôtel de Ville et Sanguinet vis-à-vis. Parce qu'actuellement, elles ont été décalées parce que les ingénieurs autoroutiers décalent toutes leurs bretelles, donc la tranchée très ouverte, parce qu'il y a deux bretelles décalées, donc c'est de ramener les deux dans une petite tranchée, c'est une opération à quelques millions de dollars et on peut déjà dégager immédiatement la station de métro Champs-de-Mars.

1710

Dans un deuxième temps, ça serait évidemment de prendre position en faveur de ce que l'arrondissement Ville-Marie a développé, qui est justement à travers le projet de Quartier de la santé, c'est de recouvrir entièrement la Ville-Marie dans le secteur. C'est sûr que ça implique le déplacement des entrées et sorties, donc actuellement Sanguinet et Hôtel de Ville, vers l'échangeur Panet qui est entre Molson et Radio-Canada, parce que la mise, si je

1715

1720

implique la tunnelisation pour la ventilation mécanique. Parce qu'actuellement, la dalle est à son maximum. Donc si on doit refermer la Ville-Marie, ça prend deux tubes de ventilation, donc à ce moment-là il faut probablement prendre les tubes qui sont les voies de service en sous-sol de la Ville-Marie...

1725

Enfin, c'est simplement pour dire que dans une deuxième étape, il serait possible de ne plus penser que c'est un secteur où une sortie autoroutière a un très fort impact, parce que justement cette sortie-entrée peut être déplacée comme peut-être dans une période de dix ou quinze ans, mais qu'à court terme, il y a moyen de refaire, si je peux dire, en termes urbains cette entrée autoroutière, ce qui permet, à ce moment-là, de dégager l'ensemble de l'est de l'arrondissement historique et à ce moment-là de favoriser des voies piétonnes pour vraiment articuler l'arrondissement historique avec, si je peux dire, les anciens faubourgs ou les quartiers résidentiels adjacents. Voilà. J'ai fini ma communication.

1730

1735

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Boisvert, vous avez des questions ?

1740

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

Non.

**LE PRÉSIDENT :**

1745

Non ? Madame Valois ?

**Mme NICOLE VALOIS, commissaire :**

1750

Vous avez parlé de marquage au sol. Est-ce que vous parlez du marquage de la limite de l'arrondissement ?

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

1755

De l'arrondissement historique oui, qui a déjà eu lieu, par exemple, au sud de la Place Jacques-Cartier, ce qui a impliqué le déménagement de l'œuvre d'art commémorative du 350<sup>e</sup> anniversaire de Montréal. Donc, à ce moment-là, si le marquage au sol est assez significatif pour devoir déplacer l'œuvre commémorative du 350<sup>e</sup>, je pense que ce marquage-là devrait être uniformisé, systématique. Surtout dans l'axe de Saint-Hubert qui est comme depuis 95 l'arrondissement historique. C'est sa frontière.

1760

**Mme NICOLE VALOIS, commissaire :**

D'accord. Merci.

1765 **LE PRÉSIDENT :**

L'emplacement de la Place Québec, est-ce que ce n'est pas sur la Place Dalhousie qu'elle se trouve ?

1770 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Oui, c'est ça. L'œuvre d'art de l'Alloucherie est sur la porte même de Québec, sauf que c'est un objet paradoxal parce que la porte est une ouverture.

1775 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

1780

Et la sculpture est dans la porte. Donc à ce moment-là, la vue qu'on aurait de la rue Saint-Paul vers le Chemin du Roy, vers la rue Notre-Dame est bloquée par l'oeuvre d'art. Donc il faut circuler alentour de, si je peux dire, de la porte qui serait dans ce cas-ci bloquée, et enfin dans le sens que l'œuvre d'art occupe le site. Et simultanément, il est malheureux que Dalhousie soit... bien, c'était le gouverneur général du Canada qui a dû quitter ses fonctions suite à une pétition d'un Canadien sur trois, je trouve malheureux que ce soit, comment dire, un anti-démocrate soit glorifié.

1785

**LE PRÉSIDENT :**

1790

C'est l'histoire.

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

1795

Oui, mais il y a déjà la gare Dalhousie. Donc à ce moment-là... et c'est ça qu'est l'enjeu. Toute la gare Dalhousie a été valorisée par le rail. Donc comme on dit, c'est la conception dominante actuellement d'interpréter le Vieux-Montréal comme une plaque tournante des transports. C'est dans le projet de Politique du patrimoine de la Ville de Montréal. D'ailleurs, c'est de vouloir aussi inscrire Montréal au patrimoine mondial de l'UNESCO avec ce concept de Montréal. Sauf qu'à ce moment-là, on échappe, si je peux

1800

dire, des périodes antérieures ou qui étaient des modes de déplacement qui n'étaient pas industriels. Si je pense le Chemin du Roy, c'est aussi un moment de transport important.

**LE PRÉSIDENT :**

1805

Et je comprends que vous ne voulez pas que les périodes antérieures tombent dans l'oubli.

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

1810

Oui, parce que c'est aussi un potentiel pour actualiser cette notion de plaque tournante.

**LE PRÉSIDENT :**

1815

Mais ce que je voulais vous faire préciser, c'est effectivement que la Porte de Québec n'est pas sur l'emplacement du développement de la gare Viger, mais c'est voisin.

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

1820

C'est voisin.

**LE PRÉSIDENT :**

1825

Et ce qui se continue vers le nord du côté de l'emplacement, ce serait le prolongement de la muraille.

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

1830

Oui, c'est ça. C'est la rue Saint-Hubert, c'est ça, si on peut dire. C'est la rue Saint-Hubert. Je sais qu'en toponymie, ça serait un geste fort, donc qui implique aussi une intervention sur l'interprétation de la rue commerciale qui est prévue, de la rue marchande qui est prévue dans le projet de l'hôtel-gare Viger.

**LE PRÉSIDENT :**

1835

Oui.

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

1840

Donc ça peut, comment dire, signer l'atmosphère, si c'est le nom de Porte Québec.



Parce que sinon, on peut aussi choisir d'une façon toponymique simplement de faire... de redécouper le Square Dalhousie et de refaire une section seulement dédiée à la Porte de Québec.

1845

Parce que quand même, quand il y avait eu le débat sur le premier développement de Faubourg Québec en 91-92, il avait été justement... c'est un rapport que madame Phyllis Lambert avait signé, qu'on ne retrouve pas d'ailleurs dans l'étude de monsieur Brodeur sur la Porte de Québec, qui justement demandait des interventions d'art public, des actes commémoratifs pour bien tenir compte du site ancien qui est aussi une occupation militaire. Ça a été longtemps des casernes, aussi bien françaises que britanniques, qu'on échappe aussi encore à travers, si je peux dire, le patrimoine architectural des trois gares.

1850

**LE PRÉSIDENT :**

1855

Oui. Je viens sur la question du stationnement. Je veux m'assurer de bien comprendre votre point de vue. Vous disiez il y aura un besoin du CHUM de bâtir des stationnements intérieurs considérables. Vous parliez de 900 à 1 200 places. Et vous souhaitiez que le privé s'engage et crée des réserves de stationnements à ses frais et décharge d'autant le trésor public.

1860

Mais est-ce que ce n'est pas un peu ce que le projet propose de faire ? C'est-à-dire en mettant 1 600 places, est-ce que ça correspond à ce que vous souhaitez ? C'est-à-dire qu'il y ait un entrepreneur privé qui, à ses frais, fasse une réserve d'espaces de stationnement intérieur qui puissent desservir un plus grand périmètre que simplement son propre développement ? Est-ce que c'est ça que vous aviez à l'esprit ?

1865

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

1870

Oui. Enfin, c'est comme ça que j'interprète le 1 600 places de stationnement.

**LE PRÉSIDENT :**

1875

Oui, mais vous vous en réjouissez ou bien vous déplorez ? Parce que vous sembliez dire que c'était une bonne idée qu'un promoteur privé...

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

1880

Oui, c'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

... se substitue aux fonds publics pour...

1885 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

1890 C'est le risque. C'est comme le risque. On souhaiterait plutôt avoir un espace piéton, enfin un espace de qualité Vieux-Montréal, j'entends par là donc antérieur à la prédominance de l'automobile dans l'aménagement de la ville pour être vraiment... puis aussi dans l'esprit des faubourgs adjacents, le Quartier Latin. Mais bon, si actuellement c'est le statu quo, c'est encore une bretelle autoroutière qui donne accès directement au secteur, les gens viennent en automobile, ça serait mieux de travailler en amont évidemment du secteur. Mais si on continue encore à vouloir conserver l'accès rapide en auto, bien à ce moment-là...

1895 Actuellement ce qui se développe, c'est des stationnements souterrains à Montréal dans les dernières années. C'est la tendance de fond. Et, par conséquent, ça serait peut-être dans ce cas-ci de voir s'il y a un marché privé. S'il n'y a pas de marché privé, bien on aurait la démonstration que c'est peut-être pas l'avenir des stationnements souterrains, enfin que l'accès solo... Mais, soit qu'il faut faire l'expérience.

1900 Comme je disais, à ma connaissance, il y a très peu de grands stationnements qui ont été développés par le privé. C'est le public qui les a faits. Donc on verra après l'expérience, si ça se réalise puis qu'il y a un marché, bien le public n'aura pas du tout à investir.

1905

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous y voyez un avantage.

1910 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Oui, oui, un avantage basé sur, si je peux dire, pragmatique, basé sur l'expérience.

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

1915

Vous avez parlé de la possibilité de réaménager le Square Viger. Vous préconisez lui redonner finalement, de le remembrer, de lui redonner la forme qu'il avait à l'origine, donc de réduire le passage...

1920 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Nord-sud.

1925 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

... les rues nord-sud dans cet espace-là. Vous préconisez beaucoup l'intégration des œuvres d'art, la protection des œuvres d'art qui sont déjà dans le square. Mais voyez-vous d'autres usages ? Pouvez-vous nous préciser comment vous voyez cet aménagement-là ? En termes d'usages, je parle surtout en termes d'usages.

1930

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

1935 Bien, classiquement, bien je veux dire dans le sens actuel, on parle de projet à venir, donc de haute densification en fin de compte, mais disons à court terme, il faut voir les usages.

1940 Parce que j'ai participé à l'expérience du centre d'artistes Dare-Dare, je pense que c'était bien dans le sens qu'eux avaient leurs bureaux sur place. Donc autrement dit, au lieu de penser à une répression occasionnelle ou enfin des marques «interdit» permanentes, je miserais sur l'hétérogénéité des occupants. À date, s'il y a un groupe qui monopolise l'espace, les autres sont en perte. Alors si le but du ménage, c'est de faire que les sans-abris n'y soient plus, bien on résout pas le problème de cohabitation de l'espace public.

1945 Dans le jeu des usages, il y a des usages de nuit, il y a des usages de jour et je considère que l'expérience de Dare-Dare, qui était d'ailleurs projetée par l'artiste Daudelin, c'était une place publique qui devait être animée, et c'est 25 ans plus tard, si je peux dire, que le concept a été réalisé. Et donc, à ce moment-là, ça serait, si on peut dire...

1950 En France, on utilise ça : des «ambianceurs». Enfin, il y a des expériences justement d'animation d'espaces publics qui devraient être laissés à des gens qui sont de l'espace public. Donc je pense que c'est une recherche, je dirais, de cultiver avec... puis la pratique artistique contemporaine, enfin actuelle, est très marquée sur l'espace public. Donc ça devient tout l'enjeu de faire un secteur international qui est une vitrine aussi pour les pratiques artistiques, pour que les Montréalais et les Québécois exercent.

1955

Enfin, bref, ayant été... peut-être je défends un peu la paroisse, mais sur la pratique, il y a soixante scènes d'artistes autogérées au Québec et qui ont beaucoup un mandat d'intervenir sur le territoire. Enfin, c'est de l'art si on peut dire territorial. Donc il y a vraiment un bassin de pratique. Selon moi, il faudrait le valoriser, en tenir compte.

1960

Ça renvoie aussi à des pratiques de médiation culturelle qui se produit dans l'espace européen. Donc je pense que... c'est pour ça que je recommande justement, qui ne serait pas un modèle de répression, mais de développer plusieurs usages, donc des usages d'animation. Sinon, on se retrouve avec des processus d'exclusion, et ce qui compte, c'est la paix sociale.

1965

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup.

1970

**M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Merci.

1975

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, l'intervention suivante, madame Jocelyne Pelletier.

**Mme MICHELINE BARIL :**

1980

Bonsoir, madame, messieurs ! Tout d'abord, je dois vous dire que je ne suis pas Jocelyne Pelletier, mais à sa demande...

**LE PRÉSIDENT :**

1985

Oui, très bien.

**Mme MICHELINE BARIL :**

1990

Je suis Micheline Baril. Et à sa demande, puisqu'elle est en voyage à l'extérieur du pays, je vais vous présenter l'essentiel de son mémoire qu'elle a déposé le 10 novembre dernier.

**L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DU MÉMOIRE.**

1995

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup, madame. Restez là, peut-être que madame Valois a des questions à vous poser.

2000

**Mme NICOLE VALOIS, commissaire :**

2005 Oui. Je ne sais pas si vous pouvez répondre à cette question pour madame Pelletier parce que, dans son mémoire, elle mentionne l'expérience qu'on a à pied de la rue Berri et de la vue qu'on a à partir de cette rue sur la gare Viger et la gare Dalhousie. Est-ce que cette expérience-là, en fait, est-ce que le projet d'aménagement... parce que si je regarde le projet d'aménagement, quand on vient du nord, cette vue-là va être maintenue. En fait, les bâtiments qui seront construits...

2010 **Mme MICHELINE BARIL :**

On verra peut-être le devant de la gare...

**Mme NICOLE VALOIS, commissaire :**

2015 Gare Viger.

**Mme MICHELINE BARIL :**

2020 ... de l'hôtel Viger mais, à ce moment-là, la gare Dalhousie va probablement disparaître. Et puis aussi, ce qui est important de souligner, elle le dit au début, c'est que dans les présentations, on dit : «Ah ! non, ce ne sera pas aussi élevé». Pour nous, en fait, la démonstration n'était pas claire. Je ne sais pas si pour vous... par exemple, quels sont les bâtiments, est-ce qu'ils seront vraiment collés contre la rue Berri ? Tout à l'heure, il y a eu quand même des gens qui disaient qu'il fallait peut-être pas écraser aussi la rue Berri. Il y a beaucoup de points.

2030 Nous, on a vraiment eu l'impression que le promoteur demandait finalement presque une carte blanche. «Bon, faites-nous confiance. On est des gens de talent.» Et tout ça, oui, mais nous, on n'est pas rassurés. Surtout les préoccupations de madame Pelletier sont surtout de nature historique, de préserver ce site exceptionnel.

**Mme NICOLE VALOIS, commissaire :**

2035 Donc, vous proposez qu'à partir de la rue Berri, on puisse voir la gare Dalhousie.

**Mme MICHELINE BARIL :**

2040 Oui. Enfin derrière le viaduc. Et il y a eu l'éclairage aussi. Comme la rue des Glacis, ça, il y a des fois où on nous dit que ce sera le passage des camions de livraison

pour le complexe et tout ça, que les voitures en principe entreraient du côté de Saint-Antoine, je crois. Mais il n'y a rien de certain. On n'a pas eu une démonstration. Alors, si la gare des Glacis sert au passage des camions, eh bien là, ça handicape drôlement le derrière de la gare Dalhousie qui est le viaduc.

2045

Et en dessous du viaduc, vous avez cet éclairage bleu mystérieux le soir et tout ça qui a été quand même installé par la Ville de Montréal, je pense pour mettre en valeur ce coin. Et c'est là qu'il y a les vieux murs entre autres aussi. Alors, est-ce qu'on va cacher ça par le stationnement, enfin par le passage des camions de livraison ? Je ne sais pas.

2050

**Mme NICOLE VALOIS, commissaire :**

D'accord. Merci.

2055

**LE PRÉSIDENT :**

Avez-vous d'autres questions ?

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

2060

Peut-être une question qui me vient maintenant. Est-ce que vous souhaiteriez voir ce projet-là plus développé ? Parce que vous semblez dire, en tout début, que la maquette n'est pas très parlante en ce sens, c'est difficile...

2065

**Mme MICHELINE BARIL :**

Oui.

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

2070

... c'est un projet difficile à apprécier. Ce que vous dites ici.

**Mme MICHELINE BARIL :**

2075

Oui, exactement, bien sûr qu'on voudrait...

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

2080

Est-ce que ça signifie, oui, que...

**Mme MICHELINE BARIL :**

C'est ça. Avant que les décisions soient prises, bien sûr, et non pas le voir après, c'est ça, que le mandat ou que l'autorisation soit donnée.

2085

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup, Madame. Vous ferez nos salutations à madame Pelletier.

2090

Alors, dernière intervention, Coopérative d'habitation Val-Perché, monsieur Michel Blais et Heidi Miller.

**Mme HEIDI MILLER :**

2095

Juste un petit commentaire sur la présentation de la dame avant moi. Je travaille en télévision, puis je fais de la réalisation, puis c'est vrai que ce coin-là a une lumière particulière. En fait, on va souvent tourner dans ce coin-là parce que, à différents temps de la journée, ils ont des lumières qui sont très intéressantes. Juste un petit à-côté.

2100

Alors, je me présente, Heidi Miller, la présidente du conseil d'administration de la Coopérative Val-Perché.

**M. MICHEL BLAIS :**

2105

Mon nom est Michel Blais, je me trouve sur le site du logement, des installations immobilières de la rue Wolfe, où il y a les quatre projets de développement de logements locatifs abordables et de logements sociaux.

2110

Donc sur la rue Wolfe, il y a 221 logements qui regroupent à peu près une soixantaine de logements de familles de personnes âgées et deux coopératives d'habitation, 51 logements, la nôtre, 59 logements, elle touche Saint-Antoine et Amherst, et aussi un organisme Inter-loge du quartier qui se retrouvait dans le mémoire déposé par Habiter Ville-Marie que vous avez eu à 7 h ce soir, de 34 logements, je crois. Donc 221.

2115

On n'ose pas encore comme membre, on n'est pas encore regroupé en association, ça fait qu'on va parler strictement au nom de la Coopérative d'habitation Val-Perché. On est quand même des gens qui se sont beaucoup investis dans le développement de cette habitation locative là, en voulant dire que j'y suis depuis six ans que je travaille autant à la Fédération des coopératives que je travaille au développement de ce projet-là comme étant, disons, le dernier membre fondateur de la coopérative qui maintenant habite Faubourg Québec. Voilà.

2120

2125 Donc on est opérationnel que depuis trois ans. Les bâtiments ont été inaugurés avec le maire de l'arrondissement l'année dernière. Les questions pour nous qui se posent, vu que ça fait partie carrément de notre milieu d'appartenance, de notre milieu de vie aussi, ça pose des questions pour nous de revitalisation d'un joyau. C'est évident pour nous, la gare Viger, c'est un joyau du Canadien Pacifique. C'est quelque chose de bien, de qualité, qui va rehausser le secteur. On sait qu'on appartient à des batailles de longue lutte, même du temps du maire Doré.

2130 Je suis content de maintenant faire place là, d'être à côté de l'UQAM pour élever nos enfants. Ça fait qu'on a beaucoup une conception famille. Mes enfants vont à pied à l'Université, elle va à pied au cégep. Pour des gens comme moi à l'époque d'élever mes enfants sur la Rive-Sud, comme tout bon gars instruit de banlieue, quand je suis revenu à Montréal avec mes enfants après des coups durs de la vie, j'ai trouvé ça touchant d'être inclus. Et, pour nous, la mixité sociale est excessivement importante.

2140 Je veux dire, moi-même, j'ai pris en charge des gens de Côte-des-Neiges qu'à la demande des gens du Centre-Sud, des militants, de ceux qui ont développé le logement social, on a rentré au coin d'Amherst et Saint-Antoine, On s'y investi beaucoup dans les groupes communautaires. On a ouvert nos gens au Village gai. Il y a vraiment des tentatives heureuses de mixité sociale.

2145 C'est un concept que je ne connaissais pas. Je suis issu du monde de l'éducation, plutôt de l'éducation traditionnelle dans les grandes institutions publiques. Et moi, le concept de mixité sociale, je trouve que c'est quelque chose qui mérite d'assumer cette volonté-là. On est sensible à ça. Qu'on vive à côté de l'ancienne gare Dalhousie, je suis très touché. Je prends mes marches sans arrêt jusqu'à McGill, aller-retour, on revient, on passe par le fleuve.

2150 Saint-Antoine, on en a peur de Saint-Antoine déjà. On est inquiet. C'est pas possible. Je me sens sur Décarie. Et si vous saviez la poussière qu'il y a là, on a hâte de la recouvrir jusqu'à Radio-Canada. En plus, on n'est pris nous avec la Molson qui vire sur Amherst et là, vous allez voir tantôt les recommandations qui vont aller sur l'affluence.

2155 On a intérêt, tantôt j'entendais le chercheur de l'autre association, c'est bien quand il dit la paix sociale, c'est pas juste l'augmentation des niveaux de tolérance dans les divers sous-groupes sociaux. C'est aussi, c'est aussi cette mixité-là qu'on se réfère tout doucement et qu'on saurait amener à imbriquer. Donc, il faut aussi une pression probablement des promoteurs, puis une sensibilité du cœur aussi, puis une vision développementale.

2160



2165 Qu'on développe la gare Viger, vous savez, à l'entrée de Saint-Hubert, qui est la porte est de tout le Vieux-Montréal jusqu'au-delà de McGill évidemment comme dirait des chercheurs historiens, je trouve ça fameux. Mais je vous dirais même que nous, on pourrait l'inclure jusqu'à la rue Montcalm. On pourrait vous dire même que c'est pas juste Saint-Hubert. Nous, nous avons eu là à l'époque de Jean Doré, nous devons être à hauteur de Berri. Mais de plus en plus par les promoteurs, le logement social, on a été repoussé à Amherst. Et après ça, il nous est resté que Wolfe.

2170 Et Montcalm, si je sais bien me retrouver, à l'époque où je travaillais sur la rue Saint-Paul, au diocèse qui était sur Saint-Paul, et on voyait se construire tranquillement, ça a pris plus de dix ans même si j'ai pas les faits historiques, le viaduc de Notre-Dame. Mais je vous dirais la forme d'inclusion qu'on pourrait penser, qui n'est pas dans nos recommandations – ma présidente n'est pas à l'aise de le faire mais je vais vous le mentionner – pourquoi qu'il n'y  
2175 aurait pas des coopératives de travail, une percée de 10 ou 15 % de gens ?

On pense beaucoup trop que le logement social, on pense beaucoup trop que le logement abordable, c'est des gens – des préjugés qu'on vit, qu'on méprise – c'est qu'on est pauvre, pas instruit et vulgaire. Mes filles ont eu des bourses, ont été étudier en anglais dès  
2180 le collège. On a beaucoup de pigistes chez nous. On a beaucoup d'artisans. On a beaucoup de gens en communication. On est des gens... vous partez une entreprise au Québec, vous faites faillite, vous pouvez plus rapper, c'est fini. Ça vous prend un conjoint ou une conjointe.

2185 Ça fait qu'on est à l'heure des maillages. On est à l'heure des nouvelles formes de cohabitation, des espèces de partenariat de solidarité subtile. Ça veut dire qu'on est à côté du Village, on fait pas que les tolérer. On s'est développé un, je dirais, un heureux mélange.

2190 Donc en finale, avant de donner la parole à ma présidente pour ce qui est des recommandations, je vous dirais la circulation automobile, avec le projet qui s'en vient, va nous préoccuper beaucoup.

2195 Les espaces verts pour nos enfants, on pourrait intervenir sur le square Viger aussi. Traverser Saint-Antoine, ça nous inquiète. Je dis aux gens dans le milieu : même traverser son chien, monsieur, votre animal préféré, tenez-le en laisse quand il traverse Saint-Antoine ou qu'il traverse Viger. Qu'est-ce que ça va nous amener cet immense projet-là, même si on va revitaliser un joyau ?

Et la troisième sera les commerces de proximité qui font désespérément défaut,

2200 mais pas au prix des grandes surfaces qui nous amèneraient un Loblaw's, par exemple, comme on a à Angus, parce que les terrains sont, à mon avis, trop petits pour amener autant d'affluence. Je trouverais ça inquiétant d'avoir une surface comme ça.

**Mme HEIDI MILLER :**

2205

En fait, pour réitérer un petit peu qu'est-ce que Michel essaie de dire, c'est qu'on a un projet huppé qui s'en vient. Il y a beaucoup d'argent, il y a beaucoup d'attention, mais il ne faut pas transformer le reste du quartier qui a peut-être un peu moins d'argent, il ne faut pas nous oublier, il ne faut pas oublier l'impact qu'un projet comme celui-ci peut avoir sur notre  
2210 qualité de vie dans notre coin. Et on ne veut pas devenir comme un genre de petit ghetto. Ça serait négatif de toute façon sur le projet lui-même parce qu'on ne veut pas avoir un quartier qui se sent repoussé.

2215

Puis la raison pourquoi je fais ce commentaire-là, c'est parce que plus qu'on se rend vers l'est, plus qu'on se rend vers nos buildings, de plus en plus que ça a l'air d'une autoroute, que ça a l'air... que ça n'a pas l'air d'un endroit où les gens vivent, ça n'a pas l'air résidentiel.

2220

Puis comme Michel a indiqué, oui c'est un beau gros projet mais il faut vraiment pas oublier que... il ne faut pas juste se concentrer sur ce projet-là, il faut se concentrer aussi sur l'impact de la qualité de vie des gens dans le quartier, dans le coin.

2225

Il faut penser, en fait, à l'impact de la qualité de vie des résidents à Faubourg Québec en entier. Puis des impacts, il va y en avoir. Alors c'est encore rappeler l'idée de penser à l'ensemble du quartier avec ce projet-là.

2230

Nous avons beaucoup de familles, d'enfants, comme Michel a indiqué, à Val-Perché, puis on n'est pas les seuls. Puis, au cours des dernières années, nous avons été témoins d'accidents piétonniers assez fréquents. Ça, c'est dû aux excès de vitesse des voitures qui circulent sur Saint-Antoine. Le projet, avec tout son stationnement, va amener de l'achalandage, surtout aux heures de pointe, on peut s'imaginer. Puis qui dit plus de trafic, dit plus de risques d'accident.

2235

Il y avait une question que j'avais posée lors d'une consultation quand ils ont fait leur présentation, ce qu'on m'avait répondu quand j'avais demandé au niveau du trafic, avoir plus de voitures, ça sera quoi l'impact ? Ils ont dit : «Le trafic va ralentir, ça veut dire qu'il va y avoir moins d'excès de vitesse, il va y avoir moins d'accidents.» Mais, en fait, d'après ce que j'ai compris au niveau de l'étude, puis je vais vous le citer un petit peu plus tard, ce n'est pas nécessairement la réalité.

2240

Alors, il faut tenir en ligne de compte le risque non seulement sur les rues d'achalandage, sur les rues qui sont à proximité du projet, mais aussi sur des rues comme Saint-Antoine vers Amherst, vers la direction est dans notre coin.

2245

Dernièrement, je suis allée à une présentation dans un cadre d'un colloque sur la santé des enfants, puis il y a un docteur Louis Drouin, qui est le responsable du secteur environnement urbain et santé à la Direction de la santé publique de Montréal. Puis, dans le cadre du colloque, il a présenté une mappe d'accidents piétonniers à Montréal. C'est intéressant de voir la mappe. Ça fait qu'on voyait tous les quartiers, puis il y avait plein, plein

2250

de points noirs sur la mappe où il y a des axes de circulation, puis certainement dans notre coin, c'est des axes de circulation. Alors qui dit plus de densité, plus de trafic, plus d'accidents piétonniers.

2255

Puis, en fait, la statistique qu'il avait relevée, c'est que les accidents avec les enfants et les gens se passent pendant les heures de pointe. Il y a plus d'accidents pendant ce temps-là, puis il y a des accidents aussi quand les enfants reviennent de l'école ou partent pour aller à l'école. Alors l'idée que, oui, on va avoir plus de circulation, les voitures vont ralentir parce qu'il va y avoir plus de circulation ne représente pas nécessairement un effet tampon. Il y a plus d'accidents plus qu'il y a de circulation.

2260

Aussi, cette mappe démontrait quelque chose aussi de très intéressant. Super, super intéressant. C'est que la mappe, il y avait plein d'endroits noirs, surtout dans notre quartier, mais c'était pas mal blanc à Westmount, puis c'était pas mal blanc à Outremont. Ça veut dire qu'il n'y avait presque pas d'accident piéton. Puis, lui, ce qu'il a souligné, c'est

2265

parce que l'environnement lui-même, c'est un environnement qui signale aux gens de ralentir. Mais pas seulement ça.

2270

Puis là, je ne connais pas le terme, moi je les appelle les bosses de ralentissement. Ce qu'il avait signalé, c'est qu'un des gros facteurs dans ces endroits-là à Westmount et Outremont qui contribue à ralentir la circulation, ce sont des bosses de ralentissement. Je pense que ça s'appelle des...

**LE PRÉSIDENT :**

2275

Dos d'âne.

**Mme HEIDI MILLER :**

... dos d'âne ? C'est ça. C'est ça le terme ? Des «speed bump» en anglais. En

2280 fait, il avait signalé que cette mesure est la mesure la plus efficace pour ralentir les voitures  
parce que les gens aiment leur voiture, ils ne veulent pas les endommager, puis avec ces  
bosses-là, ils vont ralentir, ils ont pas le choix. Ça fait qu'il faudrait... puis, tu sais, la limite  
de vitesse est claire dans cette région-là. Pourquoi pas mettre des choses qui sont efficaces  
pour ralentir les gens. Puis surtout quand on va avoir plus d'achalandage au niveau de  
2285 circulation à cause de ce projet-là.

Aussi, on aimerait mentionner les camions-remorques qui desservent la compagnie  
Molson, qui vont aussi continuer à ajouter à l'achalandage. Ça ne sera pas plaisant pour les  
gens qui vont fréquenter le quartier. Je voulais juste vous signaler qu'il y a des camions-  
2290 remorques qui desservent la compagnie Molson, ils utilisent la rue Amherst puis le boulevard  
Saint-Antoine, puis des fois il y a des grandes, grandes lignées de ces camions-là. Il faut  
faire quelque chose. Il faut trouver une solution parce que, en plus, quand on amène plus de  
circulation dans le coin à cause d'un projet comme ça, ça va devenir assez infernal au niveau  
de bouchon, d'embouteillage, de circulation. Ça fait qu'il faut prendre ça en ligne de compte.

2295 Quand je vous parle, il ne faut pas juste focuser sur le projet, il faut penser aussi à  
l'impact que ça peut avoir dans le quartier, puis les interactions avec le quartier, ça aussi  
c'est un problème.

2300 Présentement, aussi, on aimerait ça avoir le support du promoteur, puis de toutes  
les instances politiques à différents niveaux de gouvernement pour essayer de changer  
l'intensité de l'éclairage le long de Saint-Antoine. Là, c'est un éclairage à haute intensité,  
puis ça signale : autoroute, allez-y, vas-y. Aussi, il y a les grosses pancartes qui signalent :  
vas-y, autoroute, on y va. Pont Jacques-Cartier, let's go.

2305 On comprend que le boulevard Saint-Antoine représente une voie d'accès importante  
au Pont Jacques-Cartier, mais il y a quand même des limites à ne pas dépasser.

2310 Une autre solution, c'est que les autorités locales installent des radars photos  
automatisés au coin de la rue Berri et de la rue Amherst, le long du boulevard Saint-Antoine.

Puis, aussi, une autre solution avec tout ce qui va arriver au niveau du trafic, puis  
qu'on veut ralentir, qu'on veut signaler que c'est un endroit qui est non seulement commercial  
mais c'est un endroit résidentiel, ça serait de prolonger la piste cyclable de la rue Berri le long  
2315 du boulevard Saint-Antoine. Ça aussi, ça a été démontré que ça sert comme un tampon à la  
circulation quand il y a des pistes cyclables. Quand les gens circulent le long de la rue, la rue  
est plus étroite, les gens ralentissent.

2320 Alors, il faut vraiment se pencher sur des solutions de ça va être quoi l'impact dans le voisinage au niveau de la circulation. Puis, il faut sécuriser nos gens. On a eu beaucoup d'accidents, puis on ne veut pas en avoir plus.

2325 Au niveau de la valorisation des espaces verts du secteur, encore c'est un secteur qui est problématique parce que nos enfants manquent d'aires de jeux et les adultes d'aires de repos. Puis, on aimerait tous avoir un peu plus d'espaces verts de qualité. Je sais qu'on parle du projet de la gare-hôtel Viger, puis potentiellement aussi le fameux square Viger, mais il ne faut pas pénaliser l'idée d'avoir des espaces verts et des endroits où les gens peuvent se reposer, des parcs paisibles. On a vraiment besoin de plus d'espaces verts, puis ceci à proximité de nos résidences. Ça fait que quand on parle du développement puis du square Viger, oui c'est beau, mais pas aux dépens non plus du fait qu'il y a besoin de plus d'espaces verts. Ça fait que je pense qu'il y a tout le temps un équilibre dans ces projets-là.

2335 Quand ils avaient parlé du square Viger, si on pouvait commencer à penser un petit peu à une des vocations aussi genre quartier communautaire, on pourrait peut-être penser – vous aviez demandé des petites solutions, des idées à un monsieur qui avait fait une intervention avant – des endroits pour patiner, des endroits où les gens peuvent se rencontrer à l'Halloween, à l'été, tu sais, pour qu'il y ait aussi une petite vocation communautaire au square Viger. Que ça devienne un endroit où les gens peuvent participer, puis vivre. Ça pourrait être intéressant.

2340 Au niveau du développement des commerces de proximité, nous aimerions que l'Office insiste pour qu'il y ait des commerces de dépannage et de services de santé. Parce qu'on en a besoin. La population va aller en montant, puis on en a vraiment besoin dans le coin. On a presque rien. C'est tout le temps une grosse marche. À la maison, c'est tout le temps : qui va aller chercher le lait au dépanneur, parce que c'est une marche de 10-15 minutes pour se rendre.

2350 Puis que ces services-là, ce n'est pas seulement une clientèle qui est une clientèle huppée mais des gens ordinaires aussi, comme vous et moi j'espère. Ça fait que je ne sais pas si Michel veut ajouter quelque chose ?

**M. MICHEL BLAIS :**

2355 Juste sur les espaces verts. Je veux juste vous souligner, avec des jeunes enfants, aller jouer, imaginez avec la largeur du parc Viger entre Saint-Antoine et Viger, faire un parc d'espace vert au-delà d'une petite aire de repos, à la limite qui a un aspect culturel

comme l'intervenant précédent le soulignait, ça serait bien.

2360 Mais à l'époque, j'avais assisté à une rencontre avec le Service d'urbanisme il y a six ans, avant même que Faubourg Québec soit construit au-delà de... Saint-Christophe commençait à se construire à l'époque, j'avais assisté à une rencontre du Service d'urbanisme et j'avais vu le premier plan de développement du square Viger. Là, il s'est modifié avec les Outgames parce que finalement la Ville a décidé de commencer du côté est de toute la longueur du square Viger pour finir vers Berri, d'accord ?

2365 Et ce qui était connu, c'est que ça devenait comme un immense boulevard, comme on peut voir en Europe, Viger dans un sens, Saint-Antoine dans une autre direction, et on aplanissait au complet en enlevant tout le béton du square Viger. C'est déjà beaucoup mieux dans ce que j'ai vu à l'époque, O.K., qui était prévu. L'inquiétude que je peux voir avec ça, 2370 c'est amener nos enfants en plein centre de deux rues, l'une qui va vers l'est, une qui va vers l'ouest avec autant de densité de circulation le matin, c'est absolument impossible.

Je vous le dis, pour la Ville de Montréal, Amherst et Viger, c'est une manne pour le Service de la police. C'est clair qu'on coince tout le monde là. On accélère en face de Radio-Canada jusqu'à Berri et là, ils les coincent sur Amherst. Et c'est rien à côté de camions-remorques. Ça fait que la densité de circulation...

2375

**Mme HEIDI MILLER :**

2380 Attendez un instant. Sauf que ça fonctionne juste quand les policiers sont là. Le reste du temps, ça ne fonctionne pas.

**M. MICHEL BLAIS :**

2385 Donc l'espace vert, on avait vu aussi sur le projet qu'il y aurait peut-être des espaces verts à l'intérieur du projet. À un moment donné, je me suis dit : c'est-tu au-dessus des garages souterrains ? Mais je tiens à vous souligner avec un sourire en coin que ça semblait à une aire calme de repos, semi-publique, pour pas dire semi-privée. Donc on ne peut pas prétendre que la Ville ou que les instances du conseil d'arrondissement ou du développement 2390 culture et développement social auraient répondu au taux d'espaces verts.

2390

Et je suis très conscient qu'on ne vit pas sur le Plateau, on ne vit pas dans Outremont, mais déjà Montréal en Amérique aurait comme milieu urbain le plus faible taux d'espaces verts, semble-t-il, au kilomètre carré. Et là, je pense qu'il y a quelque chose à faire, un maillage à faire peut-être avec la Société du Vieux-Port ou avec eux. Mais ça ne nous les donnera pas ces espaces verts de repos.

2395

2400 Et si j'avais un château devant moi, c'est clair que le square Viger, j'aimerais bien qu'il rehausse toute la valeur architecturale du bâtiment. Puis c'est pas sûr que j'enverrais mes enfants dans cet espace-là.

**Mme HEIDI MILLER :**

2405 Puis, en conclusion, nous tenons, nous, la Coopérative d'habitation Val-Perché, que ce projet se fasse et se développe. Je veux dire, nous, on voit ça comme un atout. Il y a quand même des choses qui sont intéressantes dans le projet. Nous croyons qu'il pourrait mettre en valeur notre milieu, qu'il pourrait potentiellement améliorer notre qualité de vie. Mais il ne faut pas juste regarder le projet. Il faut penser au projet, à l'impact dans la qualité de vie de tout le quartier, de toute la région. C'est ça qu'on essaie de vous signaler, puis  
2410 qu'on ne veut pas qu'il y ait comme des échanges qui sont faits aux dépens de notre qualité de vie.

2415 Mais nous insistons aussi que les diverses instances du territoire et le grand promoteur privé tiennent en ligne de compte les préoccupations et les besoins des premiers occupants, les gens qui habitent là présentement, dudit territoire. Ça fait que c'est tout. Et merci quand même pour nous avoir accueillis.

**LE PRÉSIDENT :**

2420 Merci de votre contribution. Madame Valois ?

**Mme NICOLE VALOIS, commissaire :**

2425 Vous avez parlé beaucoup des espaces verts et vous semblez dire que, malgré le fait qu'on pense à aménager le Square Viger et que le projet de gare-hôtel Viger inclue des espaces verts, que ça ne sera pas suffisant.

**Mme HEIDI MILLER :**

2430 Non.

**Mme NICOLE VALOIS, commissaire :**

2435 Alors, qu'est-ce que vous voyez ? Est-ce que vous avez envisagé d'autres lieux pour les espaces verts ?

**Mme HEIDI MILLER :**

2440 Oui. Je sais qu'on parle présentement juste du projet gare Viger. Ce qu'on veut signaler, c'est qu'on ne veut pas qu'on néglige nos besoins qui sont concrets. En fait, nos adolescents ont besoin d'un espace pour aller jouer. Par exemple, aller faire du basketball pour être capable de jouer pendant l'année. Il y a des espaces en dessous du viaduc qui pourraient être utilisés.

2445 Puis aussi une bande, je pense, le long de... je ne sais pas c'est quoi le nom du building, mais il y a une grande bande, je pense, qu'on sait pas trop quoi faire encore avec. Le long de l'entrepôt de la Molson qui pourrait peut-être aussi être potentiellement transformée en un endroit où les aînés – parce qu'on a des aînés aussi dans le quartier – où les aînés, les jeunes peuvent aller jouer.

2450 Puis la raison pourquoi on aimerait voir les espaces verts de ce côté-là, c'est parce qu'on ne veut pas avoir à traverser la rue Saint-Antoine. Ça ne sera pas des endroits naturels pour les jeunes pour aller jouer. C'est dangereux, puis on se porte pas aller là naturellement. Tandis qu'on serait bien plus en sécurité si les jeunes vont le long de la rue du Glacis, puis ils marchent, puis ils se rendent en dessous du viaduc. Il y a moins de circulation, c'est plus sécuritaire.

2460 Alors, il faut penser à développer des espaces verts plus à l'est et au sud dans ce coin-là. On en a de besoin. Sinon, qu'est-ce qui va arriver ? C'est qu'on va se trouver dans un petit coin avec rien à faire pour les jeunes, puis ça ne sera pas un environnement qui va être plaisant. Ça peut être assez catastrophique, moi, je pense, au niveau de la dynamique dans le coin. On va avoir un coin où il y a des gens huppés avec tous leurs services et leurs beaux petits espaces, puis après, bang ! dans notre coin, il y a rien. Puis, ce n'est pas sain pour nos enfants, puis ce n'est pas sain. Puis, de toute façon, il y a beaucoup d'études qui démontrent que des espaces verts, de la verdure, ça a un effet apaisant psychologique chez les gens.

**LE PRÉSIDENT :**

2470 Très bien. Monsieur Boisvert ?

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

2475 Dans le contexte justement de votre conclusion où vous dites que les diverses instances du territoire doivent rappeler au grand promoteur privé toute l'importance de prendre en compte les premiers occupants, quand on parle des instances dans le territoire...



**Mme HEIDI MILLER :**

2480 On parle surtout au niveau de la Ville, au niveau des gens, oui, le conseil d'arrondissement. On parle aussi de nos planificateurs, les gens qui travaillent en urbanisme. C'est vraiment ça. Parce qu'eux ont le gros portrait. Il ne faut pas oublier le gros portrait.

**M. MICHEL BLAIS :**

2485 On parle du conseil d'arrondissement aussi.

**M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

2490 Et comment considérez-vous le rôle que pourraient jouer justement à la fois les professionnels de la Ville et de l'arrondissement, autant les dirigeants ? Comment voyez-vous leur rôle dans le contexte du présent projet ?

**M. MICHEL BLAIS :**

2495 Mettons que je vous parlerais franchement. Je vous dirais un château comme ça revitalisé, avec le CHUM qui s'en vient dans quatre, cinq ans, c'est bon pour nos gens. Ça va donner du boulot, ça va... Les pigistes travailleurs autonomes, on deviendra consultants, comme on a commencé à l'être.

2500 Moi, je vous dirais que dans un «give and take» social, en plus du logement social, essayer de faire des coopératives. L'avenir au Québec où on a le moins de gens qui ont leur maison par rapport aux Canadiens anglais, c'est l'accession à la propriété. Quand tu ne peux plus rapper, donc il y a des gens de classe, il y a des gens instruits, permettez une troisième catégorie d'inclusion, il y a le logement abordable, il y a le logement de base social et permettez la coopérative où t'achètes ton appartement. C'est juste avant les syndicats de copropriétaires. C'est un nouveau «deal» à faire. Même l'Alberta serait intéressée à un tel projet.

2510 Je finis avec ceci. Si du privé est prêt à revaloriser l'hôtel, puis qu'ils ont l'hôtel autant que Dalhousie qu'ils veulent remettre en valeur, on leur dit : baissez de quatre étages celle qui en a dix-huit, harmonisez-vous avec tout le monde. On vous donne le square Viger pour le mettre en valeur au niveau de la photographie. Vous comprenez ce que je dis ?

2515 Que les grands touristes de ce monde, quand ils vont arriver par le nord, descendre

vers le Vieux-Montréal, votre château, il faut qu'ils puissent prendre une photo de loin pour complètement le mettre en valeur. En plus, vous avez les condos-hôtels comme Mont-Tremblant rêve de faire. Parfait. Vous aurez les touristes retraités, riches, cultivés, du Japon ou d'Allemagne, choisissez.

2520

Maintenant, vous allez «dealer» avec l'arrondissement, malgré les chicanes entre les mairies, et vous allez donner un bel espace vert autant à ceux qui ont des chiens et des jeunes enfants que des retraités riches à côté du Solano, un joli espace vert, devant le club nautique. Merci.

2525

**Mme HEIDI MILLER :**

Puis, de façon concrète, vous demandiez comment il pourrait travailler, je pense que c'est plus une question de prise de conscience. Je pense que c'est dans l'intérêt du promoteur d'être conscient que ce n'est pas juste son projet qui existe, qu'il déménage dans un quartier... quand vous me dites comment, je veux pas qu'on oublie que c'est un projet qui a un impact à l'ensemble et qu'il faut vraiment travailler, il faut vraiment étudier ça avec vos consultants à la Ville, avec vos experts en urbanisme pour prendre nos besoins en ligne de compte. Est-ce que ça répond à votre question ? C'est comme ça que je le vois.

2530

2535

**LE PRÉSIDENT :**

Sauf que nous ne sommes pas les promoteurs.

2540

**Mme HEIDI MILLER :**

On comprend que vous n'êtes pas les promoteurs, mais ce que je veux dire, c'est que le message est que c'est aussi dans l'intérêt du promoteur d'essayer...

2545

**LE PRÉSIDENT :**

J'ai compris.

2550

**Mme HEIDI MILLER :**

... de prendre nos besoins en ligne de compte et faire des pressions, peut-être.

2555

**LE PRÉSIDENT :**

Notre rôle, c'est de relayer vos préoccupations. Je vous remercie de les avoir exprimées. Merci beaucoup.

2560 Nous avons épuisé les interventions mais il nous reste à faire l'invitation à un représentant du promoteur et à un représentant de la Ville, s'ils ont entendu des informations qui mériteraient d'être rectifiées. Il n'y a rien comme les faits. Je les invite successivement à s'approcher en commençant par le représentant du promoteur. Bienvenue !

**M. CAMERON CHARLEBOIS :**

2565 Bonsoir, Messieurs, Dames. Cameron Charlebois de Viger DMC. Très petit point d'ailleurs. Le premier, j'aimerais juste corriger le tir sur la question des autobus touristiques à l'intérieur du complexe.

2570 Définitivement, à un moment donné dans le dialogue avec la Ville, ça fait presque un an et demi ou plus, il y avait une discussion sur la possibilité de rassembler des autobus touristiques qui circulent maintenant un peu sauvagement dans le Vieux-Montréal, aux abords du Vieux-Montréal, et les concentrer dans un sous-sol de notre complexe. C'était un projet, une étude qui a été faite dans le cadre du Vieux-Montréal par les agences du Vieux-Montréal pour voir s'il y avait un intérêt à faire ça. Puis, ç'aurait été intéressant.

2575 Dans le développement de nos plans d'aménagement, ça ne s'est pas avéré financièrement viable de le faire. Alors, il n'y a aucune considération en ce sens-là. L'article dans le journal, qui est une interview avec monsieur Homburg, un des investisseurs dans le projet ou dont la compagnie est un investisseur dans le projet, il a bien dit ça au moment parce qu'il a cru être le cas au moment de l'interview. Mais ce n'est plus le cas, définitivement.

**LE PRÉSIDENT :**

2585 Très bien.

**M. CAMERON CHARLEBOIS :**

2590 Deuxièmement, juste peut-être j'aurais invité monsieur Cardinal à s'approcher à l'écran, juste la question de la visibilité de la gare Dalhousie du coin de Saint-Antoine et Berri, parce que ça revient souvent le fait que nous allons perdre la visibilité de la gare et de la voûte du viaduc dans ce coin-là. Et nous avons la souris. Je pense, Aurèle, tu peux expliquer ça un peu.

2595 **M. AURÈLE CARDINAL :**

La visibilité à partir de Berri, on voit que le bâtiment qui est prévu ici est en recul par rapport à la gare Dalhousie. La gare Dalhousie, on le sait quand on se promène là, est très, très proche du pavage. Il y a un trottoir d'à peine probablement un mètre ou pas beaucoup plus, et le bâtiment ici est en recul, permet donc aux piétons de circuler dans l'espace qui est là actuellement et garde un peu le même dégagement. Donc, le dégagement visuel est conservé par rapport à la gare Dalhousie le long de la rue Viger.

2605 **M. CAMERON CHARLEBOIS :**

Ainsi que la pleine visibilité du tunnel sous le viaduc. Donc, l'ensemble de la gare Dalhousie, le tunnel est toujours aussi visible que ça l'est aujourd'hui. C'est tout ce que je voulais corriger. Et les grandes surfaces, il n'y a aucune intention d'avoir des grandes surfaces dans ce projet-là. Aucune intention du genre.

2610 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Merci. La Ville.

2615 **Mme SYLVIE CHAMPAGNE :**

Bonjour ! Je suis Sylvie Champagne, je suis de l'arrondissement de Ville-Marie. Je désirerais juste apporter des petits points de précision pour dire que la vente de l'immeuble à DMCViger a eu lieu le 29 août 2005 et que c'est la prise de possession du bâtiment qui a eu lieu au printemps 2006 par les promoteurs.

2625 De plus, j'aimerais vous faire part que la création, la reconnaissance de Montréal au niveau du patrimoine mondial de l'UNESCO est un projet qui a été initié par la Ville de Montréal.

Par la suite aussi, ce que j'aimerais vous faire part, c'est que le seul projet, en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville, qui a fait la présentation en public est celui qui est à l'étude actuellement. Il n'y en a pas eu d'autres qui ont été présentés.

2630 Dans ce projet-là, il n'y a pas de question d'intégration des autobus. Je sais que ça a déjà fait l'objet, comme l'a dit monsieur Charlebois, de version antérieure, mais celui qui est à l'étude actuellement ne prévoit pas cette variable-là.

De plus, j'aimerais aussi vous dire que le PPU du Quartier de la santé n'est pas un

2635 document public actuellement. Il y a eu plusieurs études qui ont été faites dans le cadre de ce  
projet-là, mais ce n'est pas un document qui a fait l'objet d'une adoption par les pouvoirs  
municipaux, ni qui a fait l'objet de consultations publiques. Ce ne sont que des documents  
qui sont à l'étude auprès de l'arrondissement et de la ville centrale. Merci.

2640 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Merci beaucoup, madame Champagne.

2645 Alors, cela clôt nos travaux du jour. Alors rendez-vous demain soir, même heure,  
même poste. Alors, à demain !

\*\*\*\*\*

2650 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifiée sous mon serment  
d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes  
sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

Et, j'ai signé :

2655 \_\_\_\_\_  
**LISE MAISONNEUVE, s.o.**