

Réponse du promoteur aux questions écrites de la commission

(mars 2017)

LE PROMOTEUR

- 1. Le document de présentation du projet de redéveloppement du site de l'HME fait état de deux promoteurs : les firmes Poirier Immobilier et Devimco Immobilier. Or, les journaux nous ont appris en décembre dernier que la firme Poirier Immobilier n'est plus dans le dossier, tandis qu'un nouveau promoteur, M. Philip Kerub, est dorénavant impliqué. Dans ce contexte, la commission aimerait savoir si Devimco Immobilier est propriétaire de la totalité du site de l'Hôpital de Montréal pour enfants, ou si cette propriété est partagée avec l'entreprise de M. Philip Kerub, et de quelle façon.**

M. Philip Kerub (9333-8580 Québec Inc.) est propriétaire de la portion du terrain où est située la résidence des infirmières et où seront construites la tour 1 et son basilaire ainsi que la tour 6. La portion du terrain où seront construites les tours 2 à 5 et leurs basilaires appartient à Devimco Immobilier et seront développées par ce dernier.

- 2. D'après la documentation disponible et à la suite de la présentation effectuée le 21 février dernier, doit-on comprendre que Devimco Immobilier assumerait entièrement de développement du site de l'ancien hôpital, incluant la construction de la Tour 1?**

Non. Bien que la conception du projet ait été effectuée dans une perspective d'ensemble, M. Kerub sera responsable de la construction de la tour 1 et de son basilaire et de la tour 6 ainsi que de la rénovation de la résidence des infirmières. Devimco assurera le développement des tours 2, 3, 4 et 5 ainsi que des basilaires de celles-ci.

L'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE

- 3. Dans son avis daté du 17 octobre dernier, le Comité consultatif d'arrondissement s'est déclaré favorable au projet immobilier de redéveloppement du site. Cependant, cet avis comporte huit conditions.**

- a. Question 1 :** Le promoteur a-t-il déjà donné suite à certaines de ces conditions? Si oui, lesquelles?

Les conditions énumérées dans la recommandation du CCU sont les suivantes :

- Condition 1 : La conservation du pavillon néo-classique qui borde le boulevard René-Lévesque devrait être accompagnée d'un engagement à restaurer de son enveloppe, incluant les portes et les fenêtres, ainsi que d'un dégagement latéral afin de maintenir son caractère pavillonnaire.

Le projet de règlement en vertu de l'article 89 impose déjà ces exigences. À ce sujet, le règlement prévoit les exigences suivantes :

« 13. Le bâtiment existant sis au 2307, boulevard Dorchester Ouest doit conserver une implantation pavillonnaire au niveau de son expression architecturale ».

« 14. Les composantes de l'enveloppe extérieure et des ouvertures du bâtiment mentionné à l'article 13 doivent être restaurées ou, dans le cas où elles sont disparues, reconstituées telles qu'à l'origine, à l'exception des balcons ».

Ainsi, le promoteur s'engage à restaurer l'enveloppe ainsi que les ouvertures de l'aile F. De plus, il développe à l'heure actuelle une proposition dans laquelle l'immeuble 6 (logement social) est détaché de l'aile F. Le caractère pavillonnaire de cette aile sera donc conservé.

- Condition 2 : Pour la façade donnant sur la rue Tupper et le square Cabot :
 - Peaufiner le traitement du rez-de-chaussée, incluant l'affichage commercial :

L'architecture détaillée du projet est en développement et ces enjeux seront pris en compte. De plus, il est prévu d'établir des critères de design pour l'ensemble de l'affichage sur l'îlot.
 - Réévaluer la nécessité de créer un retrait avec colonnade en coin Atwater et Tupper :

Le traitement au rez-de-chaussée de l'immeuble 1 est en cours d'élaboration.
 - Trouver une façon de mieux intégrer la porte de garage.
 - La porte de garage sera en retrait afin d'atténuer sa présence. Le hall d'entrée et le local commercial, de part et d'autre de cette dernière, seront aménagés de façon à attirer le regard pour minimiser l'impact visuel de l'entrée du stationnement.
- Condition 3 : Retravailler l'implantation du bâtiment au coin de Tupper et Atwater, notamment en prolongeant le basilaire du complexe, afin d'offrir un meilleur encadrement spatial sur l'avenue Atwater.
 - L'architecture détaillée du projet est en développement et cette demande sera prise en compte.
- Condition 4 : Éviter les alcôves et la création de niches ou de recoins susceptibles de favoriser les incivilités.
 - L'architecture du projet évolue à l'heure actuelle et l'une des préoccupations concerne justement la conception du rez-de-chaussée des tours 1, 2 et 3 donnant sur la cour intérieure.

- **Condition 5 :** Assurer une meilleure relation du projet avec la rue, surtout du côté René-Lévesque, afin de favoriser une meilleure animation de la rue.
 - Le fait que trois immeubles auront leur entrée principale sur René-Lévesque (aile F, immeuble 6, centre Peter-McGill) contribuera à l'animation de la façade du projet sur ce boulevard. Pour améliorer davantage la relation du projet avec ce boulevard, le positionnement et l'alignement de la tour 6 sera revue afin de la détacher de l'aile F et de rendre sa façade parallèle à l'emprise publique. De plus, un retrait sera intégré devant le centre Peter-McGill sur René-Lévesque, ce qui permettra d'embellir l'entrée du centre avec des aménagements paysagers.
- **Condition 6 :** Montrer une plus grande sensibilité écologique par l'aménagement d'espaces pour vélos et de bornes électriques.
 - Des espaces de stationnement pour vélos sont prévus dans le stationnement intérieur en respect des exigences règlementaires de l'arrondissement.
 - Le projet prévoit l'intégration de bornes de stationnement électrique à l'intérieur du stationnement souterrain. À ce stade-ci, le nombre d'espaces réservés pour l'installation de bornes n'a pas encore été déterminé. La norme typiquement visée est de 3% du nombre total de cases de stationnement, mais ce pourcentage sera ajusté en fonction de la demande.
- **Condition 7 :** Revoir le traitement des tours d'habitations, notamment celles qui marquent la limite est du site, de façon à fragmenter la masse et mieux articuler le paysage bâti du site vu à partir du village Shaughnessy et du boulevard René-Lévesque.
 - Le traitement architectural de la tour 5 est en cours de révision afin de répondre à cette demande.
- **Condition 8 :** Prévoir une commémoration de l'occupation historique du site, notamment en intégrant certains éléments du décor existant comme les 2 bas-reliefs d'Henri-Hébert.
 - Les bas-reliefs d'Henri Hébert seront conservés, mais leur emplacement n'est pas connu à ce stade-ci.

b. Question 2 : Comment entend-il donner suite aux autres conditions, notamment celle concernant l'allègement de la volumétrie des façades est du site?

Des réponses à toutes les conditions du CCU sont fournies ci-haut.

c. Question 3 : Peut-il confirmer que l'ancienne école des infirmières ait retrouvé son caractère pavillonnaire, comme semblent l'indiquer diverses illustrations du document

de présentation de l'arrondissement, mais qui ne se retrouvent pas dans le document 3.1?

Nous confirmons que l'aile F conservera son caractère pavillonnaire grâce à une révision du projet prévoyant le pivotement de la tour 6 ainsi que son dégagement de l'aile F.

4. Le promoteur peut-il préciser la distance prévue entre la Tour 1 et la Tour 2, de même que celle qui séparerait la Tour 2 de la Tour 3?

Ces distances sont indiquées aux pages 40 à 43 du document 3.1. L'architecture du projet est en évolution, mais ces distances devraient demeurer substantiellement les mêmes.

Aux 3^e et 4^e étages

Entre tours 1 et 2 : 23,42 m

Entre tours 2 et 3 : 26,4 m

Du 5^e étage jusqu'aux derniers étages

Entre tours 1 et 2 : 20,5 m

Entre tours 2 et 3 : 26,45 m

5. Le seuil moyen de densité résidentielle brute est de 150 logements/ha pour le « centre-ville d'agglomération » tel qu'indiqué au Schéma d'aménagement. À combien se situe ce seuil pour le projet? Comment se compare-t-il avec la densité résidentielle moyenne du secteur Peter McGill?

À noter que la densité résidentielle brute au sens du Schéma d'aménagement est calculée sur la base de la superficie totale d'un territoire, incluant les espaces publics et les rues. Puisque le projet de redéveloppement de l'ancien Hôpital de Montréal pour enfants concerne un îlot, il est difficile de comparer la densité du projet avec la densité résidentielle brute. Il serait plus pertinent de la comparer avec la densité nette d'autres immeubles sur la base de leurs lots respectifs.

L'assiette du projet aura une superficie de 1,45 ha (incluant le lot à Westmount, le lot dans Ville-Marie ainsi que les superficies faisant l'objet d'une promesse d'échange entre la Ville et le promoteur). Le projet comportera environ 1200 logements et environ 174 logements sociaux, pour un total d'environ 1374 logements. Ainsi la densité résidentielle brute du projet avoisinera les 950 logements/ha. Ceci peut paraître élevé, mais il s'agit d'une densité semblable à ce qui se trouve ailleurs dans le quartier Peter-McGill. Considérons par exemple les immeubles résidentiels suivants :

Immeuble	Nombre de logements	Superficie du lot	Densité résidentielle brute
Le Seville	450	0,531 ha	850 log./ha
1407-1411 du Fort	270	0,225 ha	1 200 log./ha

2121 Tupper	134	0,111 ha	1 207 log./ha
2165 Tupper	200	0,123 ha	1 632 log./ha
2021 Atwater	386	0,293 ha	1 317 log./ha
Moyenne			1 241 log./ha

Définitions :

- **Schéma** : « La densité résidentielle prescrite correspond à une densité résidentielle minimum moyenne, exprimée en nombre de logements à l’hectare brut.»
- **PMAD** : « Le seuil minimal de densité brute identifié pour chacune des MRC ou des agglomérations constitue une cible moyenne s’appliquant à l’ensemble des territoires voués à l’urbanisation optimale de l’espace, soit l’ensemble des terrains vacants et à redévelopper. Ce seuil minimal peut être modulé selon les caractéristiques locales du milieu dont, notamment, les aires de marché ou de densification identifiées par certains secteurs. Ainsi, les municipalités pourront offrir des projets avec des densités plus élevées ou plus faibles, selon les caractéristiques du milieu.»

LE VOLET RÉSIDENTIEL

6. **Selon la définition municipale, les logements familiaux devraient comporter trois chambres à coucher. Dans l’ensemble du projet résidentiel privé, le promoteur a-t-il déterminé le nombre de logements correspondant à cette typologie? Quelles seraient également les autres typologies envisagées, et dans quelles proportions?**

La répartition préliminaire des typologies est la suivante :

CONDO – ± 600 unités

Studio et 1 chambre à coucher – 408 unités – 67%

2 chambres à coucher – 154 unités – 27%

3 chambres à coucher – 26 unités – 4%

Penthouse – 12 unités – 2%

Ainsi, environ 200 unités de condo auront deux chambres et plus ou plus de 30% des 600 condos prévus auront un potentiel d’accueillir des familles.

LOCATIF – ± 600 unités

Studio et 1 chambre à coucher – 448 unités – 73%

2 chambres à coucher – 126 unités – 21%

3 chambres à coucher – 16 unités – 4%

Penthouse – 10 unités – 2%

Ainsi, environ 150 logements locatifs auront deux chambres à coucher et plus ou plus de 25% des 600 appartements locatifs prévus auront un potentiel d'accueillir des familles.

À noter que les différents immeubles résidentiels seront conçus pour répondre à la demande. Par exemple, si une demande pour des logements familiaux se fait sentir, un nombre plus élevé de logements pour cette clientèle pourra être offert.

7. Au cours de la soirée d'information du 21 février dernier, le promoteur a réitéré son intention de respecter intégralement les dispositions de la Stratégie d'inclusion de logement abordables dans les projets résidentiels, et ce, tant pour les logements abordables privés que pour les logements sociocommunautaires. Selon la programmation présentée à la page 32 de son document de présentation (document 3.1), il envisage la réalisation de 1251 unités de logements privés, en copropriété ou en location. Par conséquent, en vertu de la Stratégie, son projet pourrait compter environ 187 logements considérés comme « abordables privés», soit 15% de l'ensemble résidentiel privé.

a. Questions 1 : Cette évaluation correspond-elle, en gros, aux intentions du promoteur?

Le promoteur s'engage à fournir un nombre de logements abordables privés correspondant à 15% du nombre total de logements privés. Sur la base du nombre total préliminaire de logements prévus au projet (1 251), le nombre de logements abordables privés correspond effectivement à 187 logements.

Lors de la période de questions (ligne 2312 de la transcription), M. Goulet a indiqué que 17,5% du nombre total de logements privés du projet sera consacrée au logement abordable privé. Dans les faits, ce pourcentage est de 15% conformément à la Stratégie d'inclusion de la Ville. M. Goulet a confondu ce chiffre avec le pourcentage de logements sociaux, calculé par rapport à la superficie totale de logements privés et sociaux sur le site, qui est de 17,6%.

b. Question 2 : Toujours selon le tableau de la page 32 du document de présentation, le projet comporterait environ 652 logements en copropriété et 600 logements locatifs. L'offre de logements abordables privés serait-elle ventilée dans les mêmes proportions?

L'emplacement et la ventilation des logements abordables privés n'est pas encore déterminé, mais le tout sera conforme à la Stratégie d'inclusion de la Ville.

8. On a expliqué que la Tour 6, destinée à accueillir les logements sociaux et communautaires, serait gérée par l'Office municipal d'habitation de Montréal. Doit-on comprendre qu'elle serait construite par le promoteur, Devimco Immobilier, et vendue par la suite à l'OMHM?

M. Philip Kerub sera responsable de faire construire la tour 6, laquelle sera ensuite vendue à l'OMHM.

LA CIRCULATION

9. La firme Beaudoin Hurens suggère que le promoteur mette en place diverses mesures de mitigation afin d'atténuer l'impact de son projet sur la circulation (document 3.5.1, page 16). Comment entend-il donner suite à ces recommandations?

Il est à noter que l'étude de circulation réalisée par la firme Beaudoin-Hurens démontre que la circulation générée par le projet, une fois complété, ne sera pas plus grande que celle générée par l'hôpital. Toutefois, en fonction des recommandations émises dans l'étude de circulation, voici quelques éléments de réponse :

- *Recommandation 1 : Aménager le stationnement de manière à limiter l'utilisation de la sortie via le boulevard René-Lévesque. Un achalandage en sortie de l'ordre de 30 véhicules aux heures de pointe est à considérer. Un débit plus important à cet accès occasionnera des retards supérieurs à 1 minute en sortie et des problèmes de sécurité dus à l'agressivité des conducteurs qui désirent s'insérer sur les voies de circulation du boulevard.*

Réponse : Une fois que le stationnement souterrain sera opérationnel, la circulation vers et depuis celui-ci sera surveillée de près. Des mesures seront mises en place si nécessaire.

- *Recommandation 2 : Modifier le minutage des feux de circulation à l'intersection Atwater/Tupper ainsi que Atwater/René-Lévesque afin de donner un peu plus de temps de vert au mouvement de virage à gauche depuis Atwater vers Tupper en direction est (approche nord) ainsi que les deux mouvements de virage à gauche sur le boulevard René-Lévesque à la hauteur de l'avenue Atwater. Aucun changement à la durée actuelle du cycle des feux de circulation n'est nécessaire.*

Réponse de l'arrondissement : Les recommandations qui touchent la programmation des feux de circulation sont mineures et susceptibles de ne s'appliquer qu'à l'ultime, lorsque le développement sera complété à 100 %. La Ville ne prévoit pas effectuer d'ajustement à court terme, mais suivra l'évolution de la situation et interviendra au besoin.

- *Recommandation 3 : Gérer les sorties du développement par des arrêts.*

Précision de Beaudoin-Hurens : Il n'est pas nécessaire d'installer des arrêts sur le domaine privé en sortie du stationnement. Comme à bien des endroits malgré

l'absence de panneaux d'arrêts, un conducteur présent à une sortie de stationnement doit effectuer un arrêt avant de s'engager sur une rue ou même empiéter sur le trottoir afin de s'assurer qu'il puisse effectuer de manière sécuritaire sa manœuvre.

- *Recommandation 4 : Placer la sortie sur René-Lévesque à une distance d'environ 100 mètres de l'avenue Atwater. Un dégagement plus grand occasionnerait des déplacements non-sécuritaires à la hauteur de l'ouverture du mail central sur René-Lévesque. Rappelons qu'une voie réservée pour autobus et taxis est présente sur la voie de droite du boulevard René-Lévesque en direction est et se termine à la hauteur de l'avenue Atwater. Seules les manœuvres de virage à droite (entrée et sortie) se font sur la voie réservée. Le conflit entre l'accès au site et la voie réservée est donc restreint.*

Réponse : La sortie du stationnement souterrain sur René-Lévesque est actuellement prévue à une distance d'environ 80 mètres de l'avenue Atwater. Cet enjeu sera pris en compte dans le cadre des révisions au projet. Dans tous les cas, le promoteur et ses professionnels travailleront en collaboration avec la Ville afin d'éviter ce type de problématique.

- *Recommandation 5 : Aménager deux voies de circulation (une voie pour le virage à droite et une pour le virage à gauche) pour la sortie via la rue Tupper.*

Précision de Beaudoin-Hurens : Il y a une coquille dans le rapport d'étude. Une seule voie de circulation est nécessaire en sortie du stationnement via la rue Tupper, ce qui est prévu au projet. Les résultats d'analyse présentés dans l'étude de circulation considèrent une sortie du stationnement à une voie de circulation.

- *Recommandation 6 : Prévoir un dégagement minimal de l'ordre de 20 mètres entre l'accès sur la rue Tupper et l'intersection formée par les rues Lambert Closse et Tupper.*

Réponse : La distance proposée entre l'accès et l'intersection est de ± 25 mètres, donc cette recommandation est prise en compte.

10. Compte tenu des impératifs en matière de livraison de marchandises, il y aurait une circulation de véhicules sur la propriété, entrant par l'avenue Atwater et sortant par le boulevard René-Lévesque, à l'est de la Tour 6. Comment le promoteur entend-il contrôler cette circulation à l'intérieur même des limites de son terrain? Par exemple, envisage-t-il d'établir des plages horaires de livraison, ou d'autres mesures analogues?

Le promoteur entend limiter l'accès au quai de chargement aux camions de type « cube » seulement. Les camions de plus grande taille n'y auront donc pas accès. De plus, des plages horaires précises seront mises en place pour la livraison des marchandises.

Il est à noter que le quai de chargement sera situé à l'intérieur du basilaire entre les tours 1 et 2 – ainsi, les camions ne circuleront sur le site que pour y entrer et en sortir. Mentionnons également que le nombre de camions dépendra de la nature des usages commerciaux qui se trouveront sur le site, il est donc possible qu'ultimement, peu de camions aient à y circuler. De plus, outre les véhicules de livraison et les véhicules d'urgence, aucun autre véhicule ne pourra circuler à l'intérieur de cet espace.

L'aménagement de l'allée de circulation sera inspiré du concept de rue partagé et s'intégrera aux aménagements des espaces verts adjacents. L'objectif est de créer un lieu où tous les modes de transports partagent l'espace de façon sécuritaire et respectueuse. La vitesse de circulation maximale autorisée sera réduite au minimum et les aménagements contribueront à l'apaisement de la circulation véhiculaire (largeur de la voie, matérialité de l'allée de circulation, utilisation de balises afin d'encadrer l'espace, etc.)

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

11. Au cours de la soirée d'information, le promoteur a identifié certaines mesures en application des principes de développement durable. Dans la même veine, a-t-il l'intention :

a. d'aménager au sous-sol des espaces pour bicyclette?

Les minimums exigés par l'arrondissement en matière de stationnements pour vélos seront respectés, voire dépassés.

Ces minimums sont les suivants :

Usages résidentiels : 1 unité par logement pour le premier groupe de 8 logements, plus 1 unité pour chaque groupe de 5 logements additionnels.

Usage commercial, industriel ou équipement collectif et institutionnel, d'une superficie de plancher supérieure à 500 m² : 5, plus 1 unité pour chaque tranche de superficie de plancher de 500 m².

Ainsi, en fonction de la programmation du projet, il est prévu d'aménager environ 325 espaces de stationnement pour vélos.

b. de mettre en place des méthodes de gestion des eaux pluviales sur son site même?

Au niveau de la rétention, la règle générale approximative suivante peut être observée : Pour chaque mètre carré construit, ±0,025 à 0,030 m³ de rétention devra être prévu. Exemple : 1000 m² = 25 @ 30 m³.

c. le cas échéant, de réserver des cases de stationnement pour l'autopartage?

Oui, le promoteur prévoit réserver certaines cases pour les services d'autopartage. Le nombre exact d'espaces reste à déterminer.

d. de mettre en place d'autres initiatives non encore mentionnées?

Le développement durable fait partie intégrante de la pratique des professionnels mandatés. Le centre communautaire Peter-McGill a la volonté d'obtenir sa certification LEED. Bien que la certification LEED ne soit pas visée pour les autres bâtiments, plusieurs mesures sont prévues :

- la restauration et l'ajout d'espaces verts ;
- la densité de développement ;
- la proximité au transport en commun / accessibilité vélo ;
- les bornes de recharge électriques dans le stationnement ;
- la performance énergétique de l'enveloppe ;
- la réduction des îlots de chaleur à l'aide de toiture blanche et à faible absorption de chaleur + présence de végétation au toit;
- la réduction de la consommation d'eau par l'utilisation d'équipement de plomberie performante ;
- l'utilisation de tapis à contenu recyclé ;
- l'utilisation de peintures et d'adhésifs à faible émanation COV ;
- le toit du stationnement souterrain intégrera un vaste espace vert.
- etc.

12. Faisant écho aux politiques du gouvernement du Québec, le compostage des résidus alimentaires tend à se généraliser sur le territoire de Montréal et des autres municipalités. D'ici quelques années, il est probable que les grands ensembles résidentiels y soient assujettis. Le promoteur a-t-il prévu des aménagements spécifiques afin de faciliter cette pratique et d'en contrôler les nuisances potentielles?

Le projet se conformera aux politiques et règlement de gestion des matières résiduelles en vigueur.

LES ESPACES VERTS PUBLICS ET PRIVÉS

13. Au cours de la soirée d'information du 21 février, le représentant du promoteur a expliqué que la superficie du futur parc public (le parc Henri-Dunant) serait de 2 130 mètres carrés, soit environ 13% de la superficie de l'îlot sur lequel reposerait le projet immobilier. Ce parc est toutefois localisé en partie sur le domaine municipal, puisqu'il engloberait l'ancienne place Henri-Dunant ainsi que l'emprise de la rue Lambert-Closse. Sur les quelque 2 130 mètres carrés du parc public proposé, quelle est la proportion du terrain concerné qui est de propriété privée, et quelle est la proportion déjà de propriété publique?

La superficie de la partie du parc qui sera sur le domaine privé et fera l'objet d'une servitude est d'environ 543 m², alors que la superficie du parc qui est déjà sur le domaine public est

d'environ 1 587 m². Ainsi, la proportion de superficie du parc sur le domaine privé est de $543 \text{ m}^2 / 2\,130 \text{ m}^2 \times 100 = 25,5 \%$.

À noter cependant que le parvis entourant le parc et faisant face au centre Peter-McGill sera accessible au public, mais que l'entente entre le promoteur et la Ville pour l'utilisation et l'entretien de cet espace n'est pas déterminée à ce stade-ci. En incluant la superficie du parvis (environ 513 m²), la superficie totale du domaine privé consacré à l'espace parc est de 1 056 m², soit $1\,056 \text{ m}^2 / (2\,130 \text{ m}^2 + 513 \text{ m}^2) \times 100 = 40\%$ de la superficie totale du parc et du parvis.

14. La partie « privée » du futur parc public ferait l'objet d'une servitude lui assurant un usage public, comme l'indique la présentation faite par l'arrondissement le 21 février dernier. Doit-on comprendre que cette parcelle de terrain ne serait pas vendue ni rétrocédée à la Ville et donc, qu'elle demeurerait la propriété du promoteur?

En effet, cette parcelle demeurera la propriété du promoteur, mais elle fera l'objet d'une servitude publique à perpétuité. Le parc sera aménagé et opéré par la Ville et sera donc assujéti à tous les règlements municipaux applicables aux parcs, incluant les heures d'ouverture.

15. Outre le fait de mettre à la disposition de la Ville une partie de sa propriété pour la réalisation du futur parc public, le promoteur entend-il contribuer par autrement à la réalisation de ce futur parc?

Le promoteur sera responsable de l'aménagement du parvis du Centre Peter-McGill et de la terrasse commerciale longeant le parc. L'aménagement et l'occupation de ces espaces aura un impact direct sur l'animation du parc.

16. Dans sa présentation du 21 février dernier, le promoteur a expliqué que les espaces verts occuperaient 37% de la superficie totale de l'emplacement de son projet. Mis à part le futur parc public, environ 24% de ces espaces verts demeureraient privés. Il s'agirait pour l'essentiel de la cour intérieure qui sépare les tours nord et sud, de même que du parvis entourant le parc. Le promoteur a-t-il toujours l'intention d'ouvrir au public ces espaces verts privés, conformément aux intentions formulées à la page 57 de son document de présentation (3.1)?

L'accessibilité des espaces verts privés est régie par le règlement en vertu de l'Article 89. À cet effet, l'article 19 de ce dernier comprend les critères suivants:

- « les espaces libres extérieurs doivent être aménagés en continuité avec le domaine public adjacent, incluant les trottoirs et les espaces de parcs publics »
- « l'aménagement paysager des espaces libres et des aires de détente extérieures doit privilégier les éléments végétaux et s'intégrer harmonieusement aux espaces publics adjacentes »

- « une délimitation physique visant à enclore la cour intérieure doit être conçue et implantée comme un élément décoratif prédominant de l'aménagement paysager, tout en assurant un minimum de transparence »
- « une délimitation physique visant à enclore la cour intérieure doit comporter des accès permettant de faciliter les déplacements piétonniers à travers le site en période diurne »

Le promoteur est donc obligé, en vertu du règlement Article 89, d'aménager les espaces verts privés en continuité avec le domaine public adjacent et de s'assurer que tout citoyen puisse traverser le site pendant la journée. Cependant, il peut prévoir une délimitation physique visant à fermer la cour intérieure la nuit pour des raisons de sécurité. Cette délimitation doit, toutefois, comporter une certaine transparence. La volonté du promoteur est de favoriser une accessibilité à travers le site tout en s'assurant de la sécurité des résidents du projet et des citoyens en général.

17. Si l'on considère l'ensemble des espaces verts, publics et privés, est-il possible de connaître la proportion de ces surfaces qui seraient « vertes », et celle des surfaces plutôt minéralisées?

Puisque la conception de l'aménagement paysager est à un stade préliminaire, il n'est pas possible de fournir un calcul exact de la proportion d'espaces verts et de surfaces minéralisées. Ceci dit, le plan d'aménagement à la page 53 du document 3.1 donne une idée préliminaire des espaces qui seront dédiés à la circulation piétonne et véhiculaire. Rappelons qu'un parvis minéral est prévu autour du parc Henri-Dunant et en face du centre Peter-McGill compte tenu de l'achalandage prévu de ces espaces. De plus, des sentiers piétonniers et des voies de circulation à des fins de livraison sont prévus sur le site afin de pouvoir accéder aux différents secteurs du projet ainsi qu'aux rues avoisinantes.

18. Au cours de la soirée d'information du 21 février, des citoyens ont fait valoir l'intérêt d'une école primaire sur le site. Le promoteur a indiqué avoir préparé deux scénarios possibles pour l'implantation de cette école. L'un ou de l'autre de ces scénarios implique-t-il une réduction des espaces verts prévus sur le site?

Non. L'école pourra être installée à même l'un des immeubles du projet. De plus, le basilaire situé entre les tours 2 et 3 est pour l'instant réservé pour la construction éventuelle d'une cour d'école.