

PROJETS DE RÈGLEMENTS P-04-047-68 ET P-08 - 048

**PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU SITE ET DE
MODERNISATION DE LA MAISON DE RADIO-CANADA**

RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE

LE 5 MARS 2009

Édition et diffusion

Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6
Tél. : (514) 872-3568
Télééc. : (514) 872-2556
Internet : www.ocpm.qc.ca
Courriel : ocpm@ville.montreal.qc.ca

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2007
Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2007
ISBN 978-2-923638-33-1 (imprimé)
ISBN 978-2-923638-34-8 (PPF)

Le masculin est employé pour alléger le texte.

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



OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

PROJETS DE RÈGLEMENTS P-04-047-68 ET P-08 - 048

**PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU SITE ET DE
MODERNISATION DE LA MAISON DE RADIO-CANADA**

RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE

LE 5 MARS 2009



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

Montréal, le 5 mars 2009

Monsieur Gérard Tremblay, maire
Monsieur Claude Dauphin, président du comité exécutif
Ville de Montréal
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1C6

Objet : Rapport de consultation publique sur les projets de règlements P-04-047-68 et P-08-048 autorisant la construction et l'occupation d'un ensemble résidentiel, commercial et industriel situé sur le site de Radio-Canada

Monsieur le Maire,
Monsieur le Président du comité exécutif,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport de l'Office de consultation publique portant sur le projet de développement du site et de modernisation de la maison de Radio-Canada dans l'arrondissement Ville-Marie (Projets de règlement P-04-047-68 et P-08-048). Ce projet vise à moderniser les installations de la société d'État et à financer cette opération grâce à la construction de quelques 2 000 unités de logements, d'espaces commerciaux et d'espaces à bureaux à l'intérieur d'un complexe résidentiel et commercial qui comprendrait aussi deux places publiques de prestige. Le projet déroge au plan d'urbanisme de Montréal en termes d'affectation et de densité et au règlement d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie en termes de hauteur, de densité et d'usages.

Plusieurs centaines de personnes ont participé aux séances publiques et la commission a reçu 32 mémoires. Il faut souligner d'entrée de jeu que la consultation révèle une vaste adhésion aux intentions fondamentales du projet. Cet élan de modernisation est vu comme étant à l'avantage de tous. D'une part, l'initiative de modernisation permettrait à la Société Radio-Canada (SRC) de relever les défis de l'avenir dans son domaine et de demeurer le moteur du développement de la Cité des Ondes. D'autre part, elle redonnerait un élan social et économique à un quartier passablement déstructuré. Personne, donc, ne remet en cause la pertinence du projet. Toutefois, des réserves, des attentes et des inquiétudes ont été exprimées dont certaines portent sur le peu d'attention portée à l'histoire et au processus d'urbanisation d'origine du Centre-sud. La commission propose au promoteur de bonifier la conception et la programmation du projet par une prise en compte plus rigoureuse de l'histoire et de la réalité de ce secteur de la ville.

Le 5 mars 2009
Monsieur Gérald Tremblay
Monsieur Claude Dauphin

2

La première réserve concerne l'intégration au quartier. Selon la commission, les contraintes d'autofinancement conduisent à un projet dont la densité impose une volumétrie difficile à intégrer dans le contexte urbain alors qu'au contraire la SRC souhaite respecter les besoins de la communauté environnante et bien insérer son projet à la trame urbaine. Plusieurs intervenants ont souligné que les immeubles de 11 étages prévus en bordure du boulevard René-Lévesque risquent de créer un effet d'écran ou de mur qui maintiendrait le caractère insulaire des installations de la SRC et perpétuerait la rupture qu'elles représentent dans le tissu urbain depuis les années 1970. D'autres ont insisté notamment sur l'importance d'établir un lien visuel à partir du quartier avec l'esplanade, les places publiques et les aménagements paysagers considérés trop encastrés. Par ailleurs, l'orientation dominante du projet d'est en ouest sur l'ensemble du site ne facilite pas le rétablissement de liens fonctionnels forts avec le quartier, historiquement du nord au sud. La commission recommande que la forme d'implantation soit remodelée pour accentuer l'ouverture du projet sur le quartier adjacent.

Une seconde réserve concerne la faisabilité de la topographie proposée avec l'abaissement des rues Beaudry et Alexandre-de-Sève et le surhaussement de la rue De La Gauchetière. La commission considère que cette question n'est pas suffisamment documentée pour conduire à une conclusion entre autre sur les coûts de construction et d'entretien ainsi que sur les contraintes fonctionnelles climatiques et techniques. Elle propose une étude de validation de plusieurs éléments de la forme topographique qui lui semblent lourds de conséquences. Elle suggère que cette étude précède l'adoption finale du plan directeur d'aménagement.

La proposition de mixité des usages et de prédominance de l'affectation résidentielle est considérée tout à fait pertinente et porteuse d'un grand potentiel de revitalisation. Compte tenu des caractéristiques socioéconomiques de la population du secteur et du déficit chronique en logement social, la commission recommande de moduler à la hausse les cibles établies, dans le cadre d'un dialogue avec les organismes du milieu. Par ailleurs, la Ville devrait mener une étude pour déterminer les besoins en espaces publics et en équipements collectifs qu'engendrerait l'arrivée des nouveaux résidents. L'idée de l'établissement d'un Accord de bénéfices à la collectivité (ABC) a été évoquée comme un moyen à explorer pour offrir aux résidents une voix au chapitre du développement harmonieux de leur collectivité. La commission recommande à la Ville d'en étudier la pertinence.

.../3

Le 5 mars 2009
Monsieur Gérald Tremblay
Monsieur Claude Dauphin

3

Si aucun plan de gestion des déplacements n'est mis en place, l'étude d'impact du promoteur laisse entrevoir une augmentation du simple au triple du nombre de déplacements automobiles aux heures de pointe du matin et du soir dans un contexte de circulation déjà dense. Cela inquiète même si la SRC a proposé une stratégie à plusieurs volets basée sur l'incitation au transport collectif et actif et sur la réduction de la dépendance à l'automobile. La commission note que cette stratégie repose sur plusieurs prémisses qui ne dépendent pas de la SRC, comme la mise en œuvre à temps des parties pertinentes du Plan de transport de Montréal ou la réalisation sans encombre et dans la configuration appropriée du projet de réfection du boulevard Notre-Dame. La commission recommande à la Ville de se doter d'un plan sectoriel des déplacements de la partie est du centre-ville qui tienne compte du cumul des impacts des grands projets en cours sur la circulation et le stationnement. Elle propose également à la Ville de se doter d'un mécanisme de suivi de la mise en œuvre de ce plan afin que le pari sur l'avenir que propose la SRC rejoigne les cibles.

A la lumière de l'ensemble des considérations exprimées, la commission reconnaît la pertinence du projet notamment à l'égard de sa dominante résidentielle, de la diversité de ses tenures et typologies et de la mixité des usages proposées. Elle a tenté de le bonifier par une meilleure intégration urbaine mais aussi sociale au quartier avoisinant et en prolongeant ses effets structurants sur toute la partie est du centre-ville. La commission note également la nécessité d'encadrer les projets dans une vision plus large du développement de la partie est du centre-ville. Elle souscrit à l'importance du recouvrement de l'autoroute Ville-Marie et au réaménagement du square Papineau pour désenclaver le secteur et créer l'environnement qui donnerait envie, notamment aux familles, de venir s'y installer et d'y élever leurs enfants.

L'Office rendra ce rapport public le 18 mars 2009, à moins que vous ne souhaitiez qu'il le fasse à une date plus rapprochée. De plus, si vous le jugez opportun, je pourrais me rendre disponible pour présenter le rapport aux élus concernés.

Veillez agréer, Monsieur le Maire, Monsieur le Président du comité exécutif, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La présidente

Louise Roy

.../4

Le 5 mars 2009
Monsieur Gérald Tremblay
Monsieur Claude Dauphin

4

c.c. André Lavallée

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
1. Le projet	7
1.1 La mise en contexte	7
1.2 L'historique du site	8
1.3 Le projet	10
1.4 Le concept d'aménagement	12
1.5 L'encadrement règlementaire	14
2. La synthèse des interventions des participants	17
2.1 L'accueil du projet et son contexte	17
2.2 L'insertion dans le contexte urbain.....	19
2.3 L'insertion sociale.....	27
2.4 La circulation	34
3. L'Analyse de la commission	39
3.1 La pertinence et les enjeux du projet	44
3.2 L'insertion du projet dans le contexte urbain	50
3.3 La contribution sociale et économique du projet au milieu.....	78
3.4 La circulation et le transport	95
3.5 L'application des principes du développement durable.....	114
3.6 La gestion des impacts de la mise en œuvre progressive du projet sur le voisinage	116

Conclusion 119

Annexe I

Annexe II

Annexe III

Annexe IV

Introduction

La Ville de Montréal a saisi l'Office de consultation publique de Montréal du projet de la Société Radio-Canada visant la modernisation de la Maison de Radio-Canada et le développement de son site, afin que l'Office soumette le projet à la consultation publique des citoyens et lui adresse son rapport. À cette fin, l'Office a constitué une commission de trois membres qui rend compte de ses travaux dans le présent rapport.

Le projet de la Société Radio-Canada (SRC) est évalué à 1,6 milliard de dollars et comprend la construction de quelque 2 200 unités de logements (correspondant à environ 5 000 nouveaux résidents), des espaces commerciaux, des espaces à bureaux et des espaces publics. Ces nouveaux édifices, qui auront pour la plupart une quarantaine de mètres de hauteur, seront construits autour de la tour actuelle, sur l'emplacement des aires de stationnement existantes. Ces dernières seront enfouies en sous-sol. La tour sera possiblement convertie en unités de logement, en hôtel ou en bureaux. Les bureaux actuels seront déménagés dans d'autres édifices situés près des studios. En outre, le projet comprend le retissage de la trame des rues sur le site.

Institué en 2002 par l'article 75 de la *Charte de la Ville de Montréal*, l'OCPM a pour mission de réaliser des mandats de consultation publique relativement aux différentes compétences municipales en urbanisme et en aménagement du territoire et sur tout projet désigné par le conseil municipal ou le comité exécutif.

Le mandat confié à l'Office se distingue par deux traits. En premier lieu, il survient très tôt dans le cheminement du projet, en amont de l'étape où sont normalement présentés les projets de développement. La consultation porte sur un *concept de développement*, et non pas sur un plan de développement, voisin de la phase d'exécution. Ce choix de la Ville et du promoteur se justifie par l'ampleur du projet, son étalement dans le temps, les coûts importants qu'entraîneraient des erreurs d'orientation commises dans les phases initiales et enfin l'intérêt pour les citoyens d'intervenir plus tôt dans le processus pour mieux en influencer les orientations.

En deuxième lieu, le mandat général de consultation publique est assorti d'une liste de huit préoccupations de la Ville à l'égard du projet : densité, hauteur et intégration au cadre bâti du quartier, vocation des espaces publics, politique de la famille et stratégie d'inclusion du logement abordable et social, impact de la nouvelle offre commerciale, topographie proposée en regard des enjeux de sécurité et de circulation, transport actif et collectif, développement durable, phasage réaliste pour l'écoulement des unités résidentielles.

L'analyse de la commission porte sur l'ensemble des avis exprimés sur ce qui a fait l'objet de la consultation. La Ville soumet à la consultation publique deux projets de règlement. Ces règlements ont pour but d'encadrer le projet de développement et d'autoriser des dérogations à la réglementation actuelle nécessaires à sa réalisation.

Il s'agit en premier lieu du projet intitulé *Règlement autorisant la construction et l'occupation d'un ensemble résidentiel, commercial et industriel situé sur le quadrilatère délimité par le boulevard René-Lévesque, les avenues Viger et Papineau et la rue Wolfe – Site de Radio-Canada*. Ce projet a pour but d'autoriser des dérogations au *Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie*, sur trois points : les usages, qui deviendraient mixtes sur l'ensemble des terrains, la densité maximale permise, qui passerait de 4,5 à 10, et enfin les hauteurs autorisées, dont le maximum serait augmenté de 30 à 44 mètres. Le même projet couvre plusieurs autres champs de réglementation : rues et parcs; implantation et alignement; accès, stationnements, aires de chargement et vélos; aménagement paysager; conservation de la tour de Radio-Canada; critères d'aménagement, d'architecture et de design; développement durable.

Le second projet, beaucoup plus court, est intitulé *Règlement modifiant le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal*. Il vise à modifier le *Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal*, tel que présentement en vigueur, sur deux points précis : modifier la densité de construction sur l'ensemble des terrains pour la faire passer de 6 à 12, et modifier l'affectation du sol, partiellement limitée à une affectation *résidentielle dans leur partie ouest*, afin qu'elle devienne *mixte* sur l'ensemble des terrains.

L'objet de la consultation et de l'analyse de la commission ne se limite pas à ces deux projets de règlement. Au moment de leur adoption, ces règlements devront être accompagnés d'un accord de développement, négocié et conclu entre la Ville et la SRC. Cet accord précisera plusieurs dispositions des règlements, mais couvrira aussi d'autres domaines tout aussi importants, comme l'application des politiques de la Ville en matière de logement social et abordable ou en matière familiale. Il n'y a pas eu de projet d'accord déposé par les parties aux fins de la consultation. La négociation de l'Accord de développement est un processus qui sera complété postérieurement à la consultation publique.

La consultation porte également sur le document de 48 pages, déposé par la SRC, intitulé *Le développement du site et la modernisation de la Maison de Radio-Canada – Plan directeur déposé pour appuyer la demande d'approbation d'un projet particulier en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal, Novembre 2007.*

C'est donc dire que l'objet de la consultation est très large. Les citoyens étaient invités à s'exprimer sur toutes les facettes du projet qu'ils estimaient pertinentes. Cette ouverture est conforme à la pratique de l'Office. Elle est confortée, dans le présent cas, par le fait que la Ville a exprimé, en marge de son mandat général, une série de préoccupations spécifiques qui vont au-delà du champ réglementaire traditionnel. L'objet de l'analyse de la commission s'en trouve d'autant plus ouvert.

Suivant une méthode éprouvée, la commission a procédé à la consultation en deux phases bien distinctes. La première série de séances publiques a été consacrée à l'assemblage de l'information sur le projet, afin de la mettre à la disposition des citoyens. La SRC a présenté son projet. La Ville a exposé ses vues sur le projet et ses intentions quant à sa propre contribution. Les citoyens ont ensuite posé à ces intervenants les questions qui les préoccupaient.

En vue d'enrichir la période de questions, la commission a pris deux initiatives. D'une part, elle a divisé la problématique complexe du projet en trois thèmes, qui ont fait l'objet d'autant de séances d'information distinctes : (1) intégration urbaine (2) intégration sociale (3) accès et

circulation. D'autre part, la commission a invité, à chaque séance thématique, une personne ressource afin d'apporter un éclairage additionnel. Ces personnes ont contribué aux travaux de la commission à titre bénévole et méritent la reconnaissance de la commission. Leur apport a généralement été apprécié par les citoyens.

La seconde phase a été consacrée à l'audition des opinions et des préoccupations des citoyens. La plupart ont déposé un mémoire écrit et rencontré la commission en séance publique pour le présenter et engager le dialogue. Certaines interventions ont été faites soit par écrit, soit oralement. La commission est généralement satisfaite du nombre et de la qualité des interventions et remercie tous les intervenants de leur précieuse contribution.

Après les audiences publiques, a commencé pour la commission la phase finale de son délibéré et de la rédaction de son rapport. Dans les deux premières parties de son rapport, la commission s'efforce de présenter en toute objectivité l'information disponible sur le projet (Partie 1) et de refléter le plus fidèlement possible les opinions et les préoccupations exprimées par les citoyens (Partie 2).

Dans la troisième partie, la commission analyse l'ensemble de ces données pour en comprendre le sens et en dégager des éléments de synthèse qu'elle exprime en termes d'observations, de suggestions ou de recommandation, selon l'importance qu'elle accorde à la question.

La commission destine son rapport, en tout premier lieu, aux élus municipaux. Sa mission prioritaire consiste à leur communiquer les préoccupations des citoyens ainsi que la valeur ajoutée de son analyse afin de les aider à prendre les décisions politiques les plus éclairées, quant au sort des projets de règlement qu'ils ont soumis à la consultation publique et la mise au point de l'Accord de développement. En second lieu, le rapport s'adresse au promoteur. Les préoccupations exprimées par les citoyens devraient contribuer à guider sa réflexion dans la recherche des solutions les plus opportunes.

Enfin, le rapport est rendu public pour que les citoyens se l'approprient. Ils voudront légitimement vérifier si la commission a fidèlement communiqué leurs préoccupations. Ils pourront également exercer leur vigilance envers les élus et le promoteur afin de s'assurer que leur voix a été entendue. D'importants efforts avaient d'ailleurs été déployés pour leur permettre de la faire entendre au cours de la consultation publique.

Un avis public annonçant la tenue de la consultation a été publié le 4 novembre 2008 dans les journaux *Le Devoir* et *The Gazette*. Des annonces ont suivi du 6 au 15 novembre dans les journaux *Le Ville-Marie*, *Voir*, *Métro*, *24 heures* et *Le Devoir*. Deux communiqués de presse ont été également publiés, soit le 4 et le 25 novembre 2008. Quelque 14 000 dépliants ont été distribués dans le quadrilatère constitué par les rues Saint-Denis, Ontario, De Lorimier et le fleuve.

La consultation publique s'est déroulée du 18 novembre au 11 décembre. La commission a tenu quatre séances d'information et trois séances d'audition des opinions. Au total, plus de 500 personnes ont participé à la consultation, 29 mémoires ont été déposés et trois participants ont fait des présentations orales sans dépôt de mémoire. Les renseignements relatifs au mandat et à la documentation déposée font l'objet d'annexes à ce rapport.

Par ailleurs, toute la documentation reçue et produite dans le cadre de la consultation, y compris les transcriptions des séances publiques, est disponible sur le site Web de l'OCPM (www.ocpm.qc.ca).

1. Le projet

1.1 La mise en contexte

Le site de la Maison de Radio-Canada est localisé dans l'arrondissement Ville-Marie, à l'est du centre des affaires de Montréal. Il s'inscrit dans un secteur en pleine transformation où plusieurs grands projets immobiliers, commerciaux et institutionnels sont en cours soit, le projet de réaménagement de la gare-hôtel Viger, le projet résidentiel Faubourg Québec, celui du Quartier de la santé, qui inclut la construction du Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM)¹ et le réaménagement du square Viger. La figure 1 situe le projet dans ce contexte.



Figure 1 : Tendances de développement dans le secteur est du centre-ville de Montréal

¹ Le rapport de consultation publique sur le CHUM peut être consulté sur le site Internet de l'OCPM (www.ocpm.qc.ca), ainsi qu'en consultation aux bureaux de l'OCPM au 1550, rue Metcalfe.

Plus précisément, le site de la Maison de Radio-Canada se trouve dans le secteur Centre-Sud composé notamment par les quartiers Saint-Jacques et Sainte-Marie. Un peu à l'ouest du site se situe le Faubourg Saint-Laurent et au sud-ouest le Vieux-Montréal. Le site est également entouré par des voies de circulation majeures, soit au nord par le boulevard René-Lévesque et au sud par la rue Viger et l'Autoroute Ville-Marie. À proximité du site, du côté est, se trouve le pont Jacques-Cartier. Puis à l'ouest, le site est délimité par la rue Wolfe et enfin, à l'est, par la rue Papineau et le Square du même nom. La figure 2 illustre le réseau routier délimitant le site.



Figure 2 : Réseau routier délimitant le site de la Maison de Radio-Canada

1.2 L'histoire du site

Le secteur où se trouve le site de la Maison de Radio-Canada et les quartiers avoisinants est riche en histoire. Déjà, au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle, le faubourg de Québec, localisé

à l'extérieur des murs du côté est de la ville, se configure. À l'époque, avant que le faubourg n'y prenne forme, le secteur était encore composé de fermes, de champs, de potagers et de vergers. Certains membres de la noblesse de l'époque, dont Joseph Papineau, le père de Louis-Joseph Papineau, y possédaient des terres.

Puis, principalement au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, le faubourg de Québec connaît une forte expansion économique et démographique des suites de la révolution industrielle et des besoins qu'elle génère. De nombreuses usines et manufactures y voient le jour. Des filatures de textile, des brasseries, des manufactures de chaussures et de tabac se multiplient, sans compter les activités portuaires et ferroviaires qui caractérisent ce secteur de la ville. Également, de nombreux artisans travaillent pour le compte de manufactures. À cette époque, la majorité des résidents des quartiers de ce secteur sont des ouvriers².

Jusqu'aux années 1960-1970, le Centre-Sud de Montréal fut l'un des pôles industriels les plus importants au Canada, avant que l'industrie ne connaisse de profondes mutations à partir de cette période, entraînant du même coup le déclin industriel de la métropole. C'est au cours de cette même période que sont entrepris les travaux pour la construction de la tour, des studios et des stationnements actuels de la Maison Radio-Canada, qui se sont échelonnés de 1963 à 1973. Cette construction a nécessité la destruction de 778 logements. Près de 5 000 habitants ont dû quitter le quartier communément appelé le faubourg à M'lasse. Déjà en 1955, l'élargissement de la rue Dorchester (aujourd'hui le boulevard René-Lévesque) avait fait disparaître 750 logements. Enfin, le creusement de l'autoroute Ville-Marie, en 1982, a entraîné la disparition de 250 autres logements et conséquemment, la destruction irrévocable de milieux de vie.

² Ces données historiques proviennent du site internet de l'*Écomusée du fier monde*, sous la section « Histoire du quartier Centre-Sud » disponible à l'adresse suivante : http://www.ecomusee.qc.ca/histoire_quartier.html, de même que des reportages provenant des archives de Radio-Canada sur la construction du site, disponibles à l'adresse suivante : <http://archives.radio-canada.ca/societe/histoire/topics/1069-5953/>

Après 35 ans de présence dans le secteur, la Société Radio-Canada souhaite aujourd'hui moderniser ses installations par un projet dont les principaux aspects seront présentés dans la section suivante.

1.3 Le projet

Le projet de développement du site et de la modernisation de la Maison de Radio-Canada vise quatre objectifs, comme il est indiqué dans le plan directeur : (1) adapter les locaux aux besoins d'un diffuseur du XXI^e siècle; (2) créer un espace de travail stimulant et performant pour le personnel; (3) respecter les besoins de la communauté environnante et mieux s'intégrer au plan urbain de la ville; (4) financer la modernisation de la Maison de Radio-Canada exclusivement à même la vente d'actifs (terrains et potentiels de développement) et sans toucher à l'argent de la programmation³.

Pour atteindre ces objectifs, Radio-Canada a mandaté diverses firmes de consultants pour effectuer plusieurs études notamment sur l'impact sur la circulation, sur le régime des vents et des accumulations de neige, sur l'impact commercial, sur l'évaluation environnementale, sur l'ensoleillement, etc. La liste détaillée des diverses études est disponible à l'annexe 2.

De plus, Radio-Canada a mandaté Perreault Bénard Conseils pour initier un processus de consultation avec le milieu interpellé directement ou indirectement dans le projet. Plusieurs organisations, associations et tables de concertation locales du Centre-Sud ont été sollicitées en septembre et octobre 2006. Par la suite, un comité-conseil composé d'acteurs du milieu a été mis sur pied. Celui-ci a déposé une série de recommandations qui ont été prises en considération dans

³ Le plan directeur élaboré par Daoust Lestage est disponible à la section consacrée au projet de modernisation de Radio-Canada au point 3.1., ainsi qu'en consultation aux bureaux de l'OCPM au 1550, rue Metcalfe.

la préparation du plan directeur. Parmi ces recommandations émises, certaines touchent le logement social, l'économie locale, la circulation, les espaces publics, etc.⁴

Par ailleurs, le Comité consultatif d'urbanisme (CCU) a émis un avis le 14 février 2008. De manière générale, le comité est favorable au projet considérant qu'il peut désenclaver le site, contribuer à relancer l'économie et répondre aux besoins du milieu. Cependant, le comité croit que le domaine public doit être précisé, de même que la densité du site et l'aménagement des infrastructures autour du site. Le Comité a présenté certaines conditions essentielles qui devraient être incluses dans le projet notamment de privilégier les options à dominante résidentielle. Également, le Comité d'architecture et d'urbanisme (CAU) a souligné, le 1^{er} février 2008, que la démarche de conception du projet et la réflexion étaient d'une grande qualité. Toutefois, le CAU s'est dit préoccupé par certaines questions dont la topographie proposée (principalement l'élévation de la rue de La Gauchetière) et la hauteur des bâtiments sur l'avenue Viger par rapport aux cours intérieures qui leur sont associées. De son côté, le Conseil du patrimoine de Montréal (CPM) a marqué son appréciation positive à l'égard des intentions du projet le 18 février 2008. Le Conseil a cependant exprimé certaines préoccupations, par exemple en ce qui a trait à l'identification de la population aux places publiques proposées, à l'information insuffisante concernant l'intérêt patrimonial de la tour, ainsi qu'au potentiel archéologique du secteur.⁵

Enfin, il importe de souligner que le Comité exécutif a demandé à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) de porter une attention particulière à huit préoccupations spécifiques.⁶

⁴ Le rapport complet de la concertation avec le milieu incluant les recommandations du comité-conseil est disponible sur le site de l'OCPM (www.ocpm.qc.ca) au point 3.8. de la section consacrée au projet de Radio-Canada, ainsi qu'en consultation aux bureaux de l'OCPM au 1550, rue Metcalfe.

⁵ Les avis du CCU, CAU et du CPM peuvent être consultés dans leur intégralité sur le site internet de l'OCPM (www.ocpm.qc.ca) à la section 2, intitulée « Démarche de consultation », ainsi qu'en consultation aux bureaux de l'OCPM au 1550, rue Metcalfe.

⁶ Ces huit préoccupations rédigées par le comité exécutif sont disponibles sur le site internet de l'OCPM (www.ocpm.qc.ca) au point 2.3 intitulé « Sommaire décisionnel », ainsi qu'en consultation aux bureaux de l'OCPM au 1550, rue Metcalfe.

1.4 Le concept d'aménagement

Le projet de développement du site et de modernisation de la Maison de Radio-Canada a pour objectif central de financer la modernisation des installations de la société d'État. Ce sont principalement les terrains de stationnement, situés sur les flancs est et ouest de la tour et qui composent environ 50% de la superficie du site, qui serviront à la construction des différents immeubles prévus pour assurer le financement souhaité. Les stationnements en surface, comprenant actuellement 1 100 espaces, seront relocalisés en souterrain pour faire place à 3 500 nouveaux espaces. Ces espaces supplémentaires serviront aussi bien aux nouveaux résidents qu'aux employés, ainsi qu'aux besoins des nouveaux commerces. Des espaces de stationnement vélo sont également prévus.

Il est à noter qu'avec la modernisation des installations existantes, la tour pourrait changer de vocation. Des habitations, un hôtel ou des bureaux pourraient en effet s'y retrouver. Également, les trois portes d'entrée (René-Lévesque, Papineau et Wolfe) seront réaménagées sous la forme d'atriums avec des puits de lumières

Sur le plan de la topographie, la rue de La Gauchetière sera prolongée d'est en ouest en passant sur le basilaire nord existant et sera surélevée de 3 mètres. Les rues Beaudry et Alexandre-de-Sève seront prolongées jusqu'à la rue Viger et seront abaissées de 2,10 mètres pour passer sous la rue de La Gauchetière. Les rues Beaudry et Alexandre-de-Sève donneront accès aux studios et aux stationnements souterrains. La figure 3 représente cette nouvelle topographie projetée.

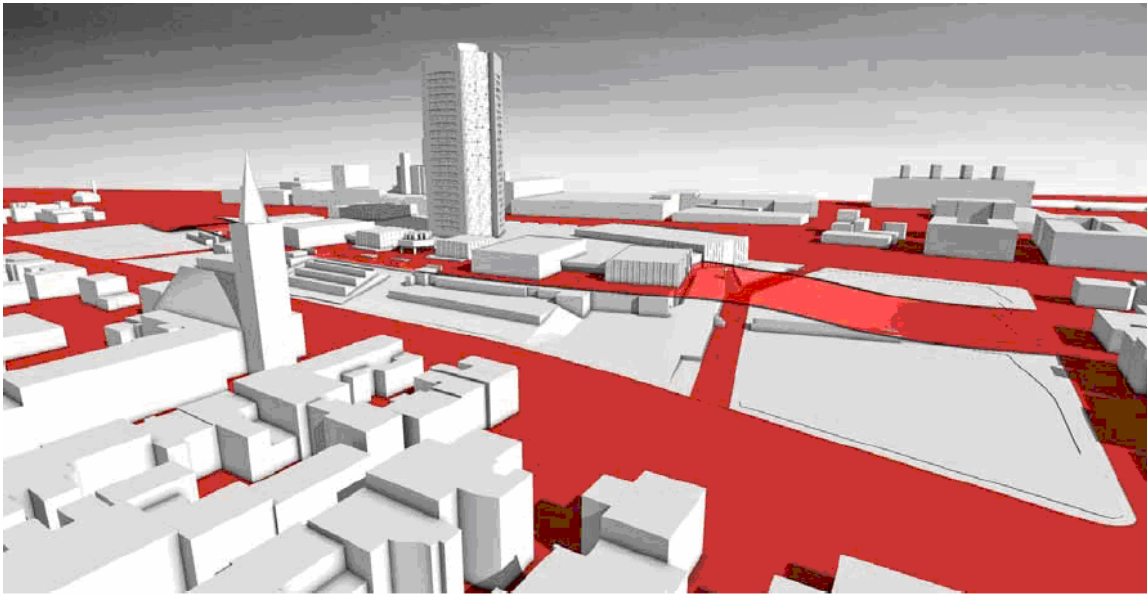


Figure3 : nouvelle topographie des rues de La Gauchetière, Alexandre-de-Sève et Beaudry

Par ailleurs, Radio-Canada souhaite fortement que l'autoroute Ville-Marie, située au sud du site, soit recouverte pour ainsi valoriser le site et améliorer la qualité de vie des résidents du quartier. Ce projet de recouvrement autoroutier est toutefois extérieur à l'actuel projet de modernisation des installations de la M.R-C.

Radio-Canada prévoit que 2 200 logements pourraient être construits dans les nouveaux immeubles, ainsi que des commerces et des bureaux. Cependant, la répartition exacte des usages reste à déterminer. Les hauteurs des édifices projetés varient de 30 à 44 mètres, soit de 8 à 11 étages, sauf pour la rue Wolfe où les hauteurs varient de 8 à 16 mètres, soit 2 à 4 étages. Le basilaire existant sera surélevé de deux étages, correspondant ainsi à 4 étages (17,5 m). La densité prévue est de 10.

Il est important de rappeler que la *Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels* peut s'appliquer dans ce projet d'ensemble et fait partie intégrante de l'entente de développement qui accompagne le règlement proposé et que, le cas échéant, les modalités d'application se retrouveront dans l'Accord de développement qui accompagne le règlement proposé.

Deux places publiques sont prévues, soit la « Place de la musique » (côté ouest) et la « Place de l'onde » (côté est) situées entre les nouveaux immeubles projetés. Ces places seront entourées de rues publiques. Puis, en face de la rue Panet, l'entrée principale de Radio-Canada, renommée « Place de l'image », sera réaménagée. Enfin, des toits verts seront aménagés sur les toits des studios actuels. La figure 4 représente un plan d'ensemble illustrant les édifices projetés et leurs hauteurs, l'emplacement des places publiques et la topographie envisagée.

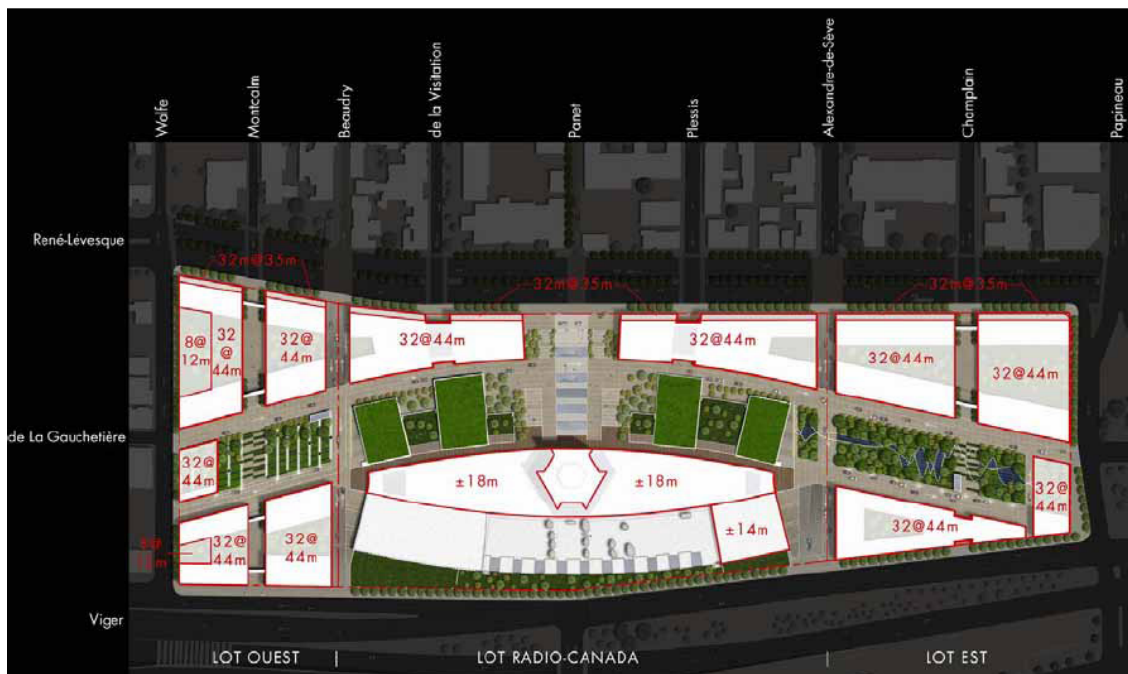


Figure 3 : Nouvelle topographie des rues de la Gauchetière, Alexandre-de-Sève et Beaudry

1.5 L'encadrement réglementaire

Le conseil municipal a adopté, lors de son assemblée du 27 octobre 2008, le projet de règlement P-04-047-68, intitulé *Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal* et le projet de règlement P-08-048 intitulé *Règlement autorisant la construction et l'occupation d'un ensemble résidentiel, commercial et industriel situé sur le quadrilatère délimité par le boulevard René-Lévesque, les avenues Viger et Papineau et la rue Wolfe – site de Radio-Canada*. Ces projets de règlements ont été adoptés en vertu de l'article 89.3 de la Charte de la Ville de Montréal qui édicte que le conseil de la ville peut, par règlement, permettre, malgré tout

règlement adopté par un conseil d'arrondissement, la réalisation d'un projet relatif à un établissement résidentiel, commercial ou industriel situé dans le centre des affaires ou, s'il est situé hors du centre des affaires, dont la superficie de plancher est supérieure à 25 000 m².

Le Plan d'urbanisme prévoit pour le site des hauteurs maximales de 44 mètres, une densité maximale brute pour l'ensemble du site de 6, une affectation mixte pour la partie est du terrain et une affectation résidentielle pour sa partie ouest. Le projet de Radio-Canada prévoit une hauteur maximale de 44 mètres, une densité de 10 et un usage mixte. En conséquence, et comme résumé dans le tableau ci-après, ce projet d'aménagement déroge au Plan d'urbanisme quant à l'affectation, sur la partie ouest du site qui est résidentielle pour l'instant, et à la densité, de telle sorte qu'un règlement adopté en vertu de l'article 89.3 est nécessaire pour modifier le plan d'urbanisme. Cette modification visera à étendre l'affectation mixte à la partie ouest du terrain donnant sur la rue Wolfe et à augmenter la densité de 6 à 12 pour l'ensemble du site.

Prescriptions et dérogations au Plan d'urbanisme de Montréal

	Prescriptions	Dérogations
Hauteur	44 mètres	Aucune
Densité	6	12
Usage	Affectation mixte pour la partie est du site et affectation résidentielle pour la partie ouest	Étendre l'usage mixte à la partie ouest du site

De plus, le projet déroge au Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie en termes de hauteur, de densité et d'usages. Le Règlement prévoit des hauteurs de 9 à 30 mètres, tandis que sur le plan de la densité, le coefficient d'occupation du sol est de 4,5. Enfin, en termes d'usages, le même Règlement autorise du côté ouest du site une affectation industrielle, commerciale et résidentielle, et du côté est du site, un usage industriel et commercial. Conséquemment, l'adoption du règlement P-08-048 permettra les dérogations requises par la réalisation du projet, comme indiqué au tableau suivant.

Prescriptions et dérogations au Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie

	Prescriptions	Dérogations
Hauteur	9 à 30 mètres	44 mètres. Certains endroits sont en deçà de la hauteur minimale prescrite
Densité	4,5	10
Usage	<ul style="list-style-type: none">- Côté ouest du site : affectations industrielle, résidentielle et commerciale- Côté est du site : affectations industrielle et commerciale	Étendre l'usage résidentiel à la partie est du site

2. La synthèse des interventions des participants

Plus de 500 personnes ont participé à la consultation publique sur le projet de développement du site et de modernisation de la maison de Radio-Canada. Plusieurs résidents du Centre-Sud sont venus assister aux consultations publiques, de même que de nombreux représentants de groupes sociaux et communautaires et d'organismes. Ce chapitre propose une synthèse de leurs interventions.

2.1 L'accueil du projet et son contexte

Dès le début de l'élaboration du projet de développement du site et de modernisation de la maison de Radio-Canada, la société d'État affiche son ouverture en organisant une consultation avec le milieu, incluant de nombreux représentants d'organismes, d'associations et de tables de concertations œuvrant dans le Centre-Sud. Un comité-conseil a été mis sur pied comprenant des représentants d'organismes choisis lors de la première ronde de consultation avec le milieu. Il est aussi à noter qu'une journée porte ouverte pour les citoyens du quartier a eu lieu le 7 décembre 2007, pour qu'ils puissent examiner la maquette et le plan directeur du développement du site. Enfin, des présentations publiques ont été organisées, notamment une au printemps 2008, au Complexe Desjardins, pour présenter la maquette et le concept proposé.

Le 14 juin 2007, le comité-conseil a émis 28 recommandations, concernant le projet, qui sont regroupées en cinq points principaux :

1. « Être l'occasion pour Radio-Canada de confirmer son implantation dans l'est du centre-ville, de se donner une mission locale et d'accroître sa présence et ses retombées dans le quartier »;
2. « Assurer une diversité des ménages dans le quartier et sur le site, en répondant notamment aux besoins en logements des clientèles suivantes : les personnes qui fréquentent quotidiennement le secteur, les ménages à faible revenu, les familles, les aînés, etc. »;
3. « Renforcer le pôle culturel, économique et de services que constitue la Cité des Ondes »;

4. « Assurer l'intégration urbaine du site de la M.R-C avec le quartier »;
5. « Améliorer le cadre de vie dans le quartier de façon à attirer les clientèles, les activités et les investissements visés, ce qui interpelle le secteur privé, les trois paliers de gouvernements et le milieu communautaire ».

Parmi les signataires des 28 recommandations, plusieurs ont réitéré leur appui à celles-ci dans leurs mémoires déposés à l'OCPM, notamment la Corporation de développement communautaire (CDC) Centre-Sud, la Corporation de développement économique et communautaire (CDEC) Centre-Sud, le groupe CDH, le Comité logement Centre-Sud, Habiter Ville-Marie et la Table pour l'aménagement du Centre-Sud.

De façon générale, les citoyens, associations et organismes présents se sont prononcés en faveur du projet. Pour plusieurs d'entre eux, sa concrétisation permettrait de réparer en partie les torts causés par la destruction du faubourg à M'lasse qui avait cédé la place aux installations de Radio-Canada dans les années 1970. C'est ce que d'ailleurs souligne Projet Montréal (doc. 7.11, p. 2). Cela dit, plusieurs intervenants mentionnent qu'ils apprécient la présence de Radio-Canada dans le secteur. Dans la même perspective que Projet Montréal, la CDEC Centre-Sud souligne que le projet de développement est une grande occasion pour revitaliser et développer le quartier (doc. 7.4, p 10). Également, la Société du Quartier de la santé de Montréal considère que le projet de développement de Radio-Canada s'insère dans un contexte où il y a plusieurs autres projets de grande envergure dans la partie est du centre-ville qui concourent à restructurer cette dernière (doc. 8.7, p 3).

D'autres organismes, comme Habiter Ville-Marie, soulignent que le projet permettra de dynamiser l'économie et d'améliorer la réalité sociale dans ce secteur de la ville qui fait face à différentes difficultés. La Chambre de commerce de Montréal va sensiblement dans le même sens. Elle avance que le projet de développement, qui est basé sur une mixité des fonctions, permettra de redynamiser le secteur tout en reliant le milieu résidentiel et commercial (doc. 8.12, p. 5). Également, la Société de Développement Commercial (SDC) du Village considère que le

projet proposé par la société d'État aura des retombées positives pour les commerçants et les gens d'affaires du Village, situé à côté du site (doc. 8.8, p. 2).

Nombreux ont été les intervenants, particulièrement le Centre St-Pierre (doc. 7.2, p. 1), qui ont salué la volonté de Radio-Canada de ramener des familles dans le quartier, d'assurer une mixité sociale, d'inclure des espaces verts et de consolider l'économie locale. De plus, selon plusieurs intervenants, le projet qui prévoit un retissage de la trame des rues, permettrait de désenclaver le site, notamment par le prolongement des rues Beaudry et Alexandre-de-Sève, comme l'a souligné par exemple Habiter Ville-Marie (doc. 7.12, p. 7).

En bref, les intervenants sont favorables au développement du site de la Maison de Radio-Canada. Cependant, plusieurs citoyens, organisations et associations présentes à la consultation publique demandent que certaines modifications ou certains apports soient inclus dans le projet, notamment à l'égard de la commémoration du faubourg à M'lasse dans les places publiques. Plusieurs ont aussi exprimé certaines craintes face à la hauteur des bâtiments, particulièrement sur le boulevard René-Lévesque et la rue Wolfe, ou encore sur des questions reliées au retissage de la trame des rues. D'autres questions, telles que celle du recouvrement de l'autoroute Ville-Marie ou encore de la mise en place d'un taux de logements sociaux supérieur à ce qui est prévu dans la Stratégie de logement abordable de la Ville, ont été soulevées avec force par les intervenants.

Dans les sections qui suivent, l'OCPM rend compte, de façon globale, des principales préoccupations que les citoyens, organisations et associations ont exprimées dans leurs mémoires et interventions orales.

2.2 L'insertion dans le contexte urbain

2.2.1 La commémoration des lieux

Pour certains intervenants, autant des citoyens que des organisations, il est souhaitable que le projet inclue une forme de commémoration de l'ancien faubourg à M'lasse, qui a

été détruit lors de la construction de Radio-Canada dans les années 1970. M. Lucien Landry, un ancien résident de ce faubourg, qui représentait un groupe de personnes expropriées de ce faubourg, est intervenu à plus d'une reprise à ce sujet.

De leur côté, des organisations comme Héritage Montréal, la Table pour l'aménagement du Centre-Sud et le Centre St-Pierre ont aussi évoqué l'importance de commémorer l'histoire du quartier. Par exemple, le Centre Saint-Pierre, la paroisse Saint-Pierre-Apôtre et la corporation Les Missionnaires Oblats de Marie Immaculée⁷ ont suggéré d'inclure des éléments créatifs, artistiques, sculpturaux, photographiques et éducatifs, au sein des places publiques afin de rappeler l'histoire du quartier (doc. 7.2, p. 10). Quant à la Table pour l'aménagement du Centre-Sud, elle croit que les espaces publics pourraient permettre de commémorer l'histoire des lieux en faisant une démarche collective. Selon la Table, la Ville et le promoteur pourraient contribuer à la réalisation d'une création artistique en collaboration avec d'anciens et de nouveaux résidents (doc. 7.3, p. 15).

2.2.2 Le projet dans la dynamique de développement de partie est du centre-ville

La complémentarité des grands projets

Dans la partie est du centre-ville, plusieurs grands projets sont en cours aux côtés de celui de Radio-Canada, notamment celui de la gare-hôtel Viger et du CHUM. Quatre groupes se sont prononcés par écrit sur la question de la complémentarité entre ces grands projets. Tout d'abord, la Société du Quartier de la santé de Montréal considère que des grands projets structureront l'axe est-ouest de la ville, soit du site de Radio-Canada, jusqu'au quartier international. Aussi, la Société du Quartier de la santé de Montréal se demande comment ces grands projets pourraient être articulés de façon complémentaire, pour qu'ils puissent dynamiser le développement urbain de la partie est du centre-ville de

⁷ Afin d'alléger le texte, nous utiliserons l'appellation Centre Saint-Pierre pour désigner le Centre Saint-Pierre, la paroisse Saint-Pierre-Apôtre et la corporation Les Missionnaires Oblats de Marie Immaculée.

façon durable (doc. 8.7, p. 4). Suivant la même logique, Habiter Ville-Marie (doc. 7.12, p. 23) et le CSSS Jeanne-Mance (doc. 7.10, p. 10) proposent que Radio-Canada élabore un plan d'ensemble pour que le projet de modernisation de Radio-Canada soit articulé de façon complémentaire avec les autres grands projets. La coopérative d'habitation Val Perché souhaite de son côté que la Ville se dote d'un plan directeur de développement des quartiers centraux (doc. 7.14, p. 12).

Le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie

Une question qui a été soulevée avec force chez les intervenants, lors de la consultation publique, est celle du recouvrement de l'autoroute Ville-Marie, située du côté sud de la Maison de Radio-Canada. En effet, une dizaine de citoyens et de groupes se sont exprimés à ce sujet oralement et par écrit.

Les interventions faites sur le recouvrement concernaient différents aspects. En effet, lors de la période de questions, Mme Marie-Ève Grisé-Blais, s'est dite préoccupée par le sort des gens qui allaient habiter les nouveaux logements du côté sud du site, qui font face à l'autoroute. La pollution et le bruit engendrés par la lourde circulation sont inquiétants selon elle, ce qui rend le recouvrement nécessaire pour améliorer la qualité de vie et favoriser le développement durable (doc. 6.3, p. 58).

Parmi les mémoires déposés, plusieurs ont insisté sur l'importance de recouvrir l'autoroute pour désenclaver le quartier vers le sud et éventuellement donner aux citoyens un accès au fleuve. C'est l'opinion exprimée, entre autres, par la Table pour l'aménagement du Centre-Sud, qui suggère que le recouvrement de l'autoroute permette le prolongement, déjà prévu jusqu'à la rue Viger, des rues Alexandre-de-Sève et Beaudry jusqu'au fleuve, dans l'éventualité d'un déménagement de la brasserie Molson. Ainsi, des connexions nord-sud pourraient être établies dans ce quartier (doc. 7.3, p. 13). C'est aussi l'avis de M. Roger Gratton qui défend dans son mémoire le même point de vue que la Table pour l'aménagement du Centre-Sud, mais en ajoutant qu'il devrait être envisagé

de raccorder la rue Beaudry au tunnel du même nom qui passe sous la rue Notre-Dame et les installations de manœuvre de l'entrepôt de la Brasserie Molson pour aboutir près de l'ancien entrepôt frigorifique du port (doc. 7.6, p. 7).

Par ailleurs, les demandes en espaces publics, parcs et équipements collectifs sont nombreuses et criantes dans le Centre-Sud. Les citoyens et représentants des associations et organisations les ont clairement exprimées lors de la consultation publique. Le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie est pour eux une occasion de répondre aux besoins à ce sujet. Les propositions ne manquent pas. Par exemple, la coopérative d'habitation Val Perché souhaite que l'autoroute Ville-Marie se transforme en un lien vert entre la rue Saint-André et la rue Papineau (doc. 7.14, p. 12), tandis qu'Héritage Montréal aimerait que soient créés des liens de « promenabilité » entre le Vieux-Montréal, le Quartier Latin, le Centre-Sud, la brasserie Molson et le fleuve (doc. 7.16, p. 7). De son côté, la Société du Quartier de la santé de Montréal considère également que le recouvrement permettrait de créer un vaste espace public ininterrompu entre le palais des congrès et le pont Jacques-Cartier. La Société du Quartier de la santé de Montréal souligne à cet égard que l'autoroute en tranchée interrompt les liens dans le tissu urbain et nuit au potentiel de développement de l'est de Montréal. Le succès du Quartier international n'a pu se matérialiser que grâce en grande partie au recouvrement de l'autoroute dans ce secteur de la Ville selon son mémoire (doc. 8.7, p. 5).

De plus, nombreux ont été les groupes qui ont demandé que s'établisse une collaboration entre les paliers de gouvernements pour favoriser la concrétisation du recouvrement. Habiter Ville-Marie, (doc. 7.12, p. 24), le CSSS Jeanne-Mance (doc. 7.10, p. 10) et la Société du Quartier de la santé de Montréal (doc. 8.7, p. 5 et 6) considèrent que la Ville, le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral devraient collaborer dans la mise en œuvre de ce projet. Dans la même perspective, la coopérative d'habitation Val Perché croit que Radio-Canada devrait faire des représentations auprès du ministère des Transports du Québec afin de désenclaver les abords de la rue Notre-Dame située au sud du site, ainsi qu'auprès de la brasserie Molson dans le but de transformer leurs

stationnements en parc (doc. 7.14, p. 12). De son côté, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain souhaite que la Ville et le ministère des Transports du Québec établissent des plans et stratégies, concernant le réaménagement de la rue Notre-Dame et le recouvrement de l'autoroute, dans le but de rétablir les liens entre le centre-ville, le Vieux-Montréal et le fleuve, de rendre des terrains disponibles pour de futurs développements et d'améliorer la qualité de vie.

2.2.3 La trame des rues, la nouvelle topographie et le lotissement

Le projet de modernisation de la Maison de Radio-Canada prévoit un retissage des rues. Notamment, les rues Beaudry et Alexandre-de-Sève seront prolongées jusqu'à la rue Viger, du nord au sud, et la rue de La Gauchetière traversera le site d'est en ouest, en passant par-dessus les rues Beaudry et Alexandre-de-Sève et sur le basilaire actuel de Radio-Canada. Le tronçon de la rue de La Gauchetière, qui passera sur le basilaire, sera de nature privée, quoique la circulation y sera ouverte à tous.

Cette dualité publique/privée qui caractérise la rue de La Gauchetière a soulevé quelques interrogations lors de la période de questions de la consultation publique. M. Jean-Pierre Bonhomme s'interroge sur la pertinence de privatiser cette rue (doc. 6.2, p. 60), tandis que Mme Sylvie Tremblay exprime son inquiétude face à cette privatisation, craignant qu'elle n'engendre une hausse du contrôle social et n'exclue les gens plus marginalisés sur cette artère (doc. 6.4, p. 71).

De plus, deux citoyens et deux représentants de groupes sont inquiets à propos de la sécurité dans les deux tunnels résultant de la nouvelle topographie des rues de La Gauchetière, Beaudry et Alexandre-de-Sève. Projet Montréal suggère d'éliminer ces tunnels, à la fois pour des raisons de sécurité, de coût et d'esthétique (doc. 7.11, p. 9 et 11). De son côté, la Table pour l'aménagement du Centre-Sud suggère dans son mémoire de suivre les recommandations du Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire à l'égard des tunnels (doc. 7.3, p. 15). Quant à Héritage Montréal, il considère

que le prolongement de la rue de La Gauchetière permettra de résoudre le problème de communication est-ouest, mais qu'il est impératif de rendre les passages souterrains sécuritaires.

2.2.4 Le mode d'implantation et l'articulation des espaces publics et privés

L'intégration avec le quartier

L'un des objectifs du projet est de mieux intégrer le site au tissu urbain. Certaines des préoccupations des citoyens et organisations sont intimement liées à cet objectif. Entre autres, la SDC du Village considère qu'au cours des cinquante dernières années, plusieurs interventions urbaines ont grandement affecté le Centre-Sud. Selon la SDC du Village, le réaménagement du boulevard René-Lévesque et le prolongement des rues nord-sud dans le projet permettront de rétablir les liens entre le Village, le site de Radio-Canada, le Vieux-Montréal et le fleuve.

Toutefois, d'autres intervenants émettent certaines réserves face à des aspects du projet qui selon eux ne favorisent pas cette intégration souhaitée. Le Centre Saint-Pierre souligne que le projet apparaît massif, introverti, centré sur lui-même et qu'il n'est pas suffisamment en harmonie avec le quartier et les bâtiments au nord du site entre les rues Wolfe et Papineau (doc. 7.2, p. 10). La Table pour l'aménagement du Centre-Sud abonde dans le même sens. Elle considère que le projet est introverti et que sa réussite dépend de son ouverture, son articulation et sa connexion avec le reste du quartier (doc. 7.3., p. 13). D'autre part, Mme Monique Hains s'interroge, dans son mémoire, sur l'axe du projet. Elle se demande pourquoi le projet est orienté dans un axe est-ouest alors que l'un des objectifs de celui-ci est d'intégrer le site au quartier, qui est construit sur une trame nord-sud. Elle croit que le projet va créer un effet de forteresse et écraser les édifices au nord du boulevard René-Lévesque (doc. 8.11, p. 4). Enfin, M. Claude-Jean Devirieux dénonce l'implantation des édifices projetés entre Beaudry et Alexandre-de-Sève qui vont masquer l'ensemble du site de Radio-Canada, principalement la tour qui

est, selon lui, un fleuron architectural de Montréal. Il insiste sur l'importance de préserver l'esplanade et sa végétation (doc. 7.9, p. 9-10).

Le square Papineau

Le square Papineau se retrouve à l'est du site de Radio-Canada. La Table pour l'aménagement du Centre-Sud a soulevé la question de sa vocation. Selon M. Ron Rayside, architecte et représentant de la Table, la rue Papineau est la seule rue dans le quartier qui possède le potentiel de rejoindre le fleuve, dans l'éventualité d'un désenclavement du quartier vers la rive. Le Square, qui est aussi situé à proximité du fleuve, a également une importance historique. Un flot constant de voitures cependant l'isole. La Table souhaite qu'une étude soit menée pour analyser davantage sa fonction (doc. 6.6, p. 28 et doc. 7.3, p. 13).

La rue Panet

Dans leur mémoire, MM. Stéphane Brochu et Todd Robecki soulignent l'importance de la perspective axiale depuis la rue Panet vers la tour. Selon les auteurs, les nombreux fils électriques et les lampadaires peu esthétiques minent cependant la qualité du lien visuel entre la rue Panet et la tour. Ils suggèrent donc d'enfouir les fils de cette rue et d'installer des lampadaires de meilleure qualité (doc. 7.8., p. 1).

2.2.5 La densité du projet, l'articulation des volumes et les hauteurs proposées

Les hauteurs

Les hauteurs proposées dans le projet sont parmi les éléments qui ont soulevé le plus de commentaires. Une dizaine de participants se sont prononcés oralement et par écrit à ce sujet. Ainsi, Mme Monique Hains parle de « l'effet forteresse », d'autres, comme la Table pour l'aménagement du Centre-Sud, parlent de « l'effet barrière » (doc. 7.3, p. 14),

sur le boulevard René-Lévesque, ou encore de « l'effet muraille » pour reprendre les mots d'Héritage Montréal (doc. 7.16, p. 4). C'est pourquoi la Table propose que les choix architecturaux atténuent cet « effet barrière », sans uniformiser les façades. La Chambre de commerce du Montréal métropolitain partage aussi cette opinion en soutenant qu'une attention particulière aux caractéristiques architecturales pourra favoriser une insertion plus adéquate avec le quartier (doc. 8.12, p. 5). Héritage Montréal propose de son côté d'envisager une réduction de la hauteur du basilaire en s'alignant sur la hauteur de la nef de l'église Saint-Pierre-Apôtre et en prévoyant des retraits (doc. 7.16, p. 7). Pour Héritage Montréal, la réduction des hauteurs se justifie, car des vues diagonales avec le paysage urbain doivent être préservées, notamment avec les clochers des églises Saint-Pierre-Apôtre et Sainte-Brigide-de-Kildare, le pont Jacques-Cartier, et la brasserie Molson.

Également, un regroupement de propriétaires de condos et résidents de la rue Wolfe considère que le projet écrase son environnement et qu'il rompt avec le cadre bâti existant. Ils dénoncent la perte de vue qu'ils vont subir avec les nouvelles constructions et craignent perdre l'ensoleillement de l'avant-midi (doc. 8.2, p. 4). C'est le cas aussi de M. Claude Bourderionnet dont la crainte est de perdre, avec l'érection d'édifices en hauteur, l'ensoleillement de son logement situé sur le boulevard René-Lévesque (doc. 9.3, p. 49). Le groupe CDH souhaite de son côté qu'une réduction des hauteurs soit apportée aux édifices prévus sur la rue Wolfe. Ce groupe propose une configuration particulière pour l'inclusion de logements sociaux le long de cette rue, dont il sera question dans la section 2.3.1. De son côté, M. Didier Buisine souhaite aussi qu'une réduction des hauteurs soit apportée au projet, car il considère qu'il subira une « perte de jouissance » de la vue qu'offre son logement qui fait face au projet (doc. 6.1, p. 38). M. François Galarneau a également dénoncé le fait qu'il allait perdre la vue dégagée dont il jouit à partir de son logement (doc. 9.2, p. 44). C'est pourquoi quelques citoyens et

organismes ont demandé au promoteur d'effectuer des études d'impact visuel supplémentaires⁸.

2.3 L'insertion sociale

2.3.1 Le logement social

La proportion de logements sociaux

Un des enjeux qui est ressorti avec force est celui du logement social, d'autant plus que les indicateurs de pauvreté sont élevés dans ce secteur de la ville. Une dizaine de citoyens et de groupes organisés se sont prononcés à ce sujet.

Le promoteur a affirmé à plusieurs reprises, lors de la consultation publique, qu'il entendait respecter la Stratégie d'inclusion qui prévoit l'inclusion de 15 % de logements abordables et 15 % de logements sociaux dans des projets immobiliers. Plusieurs organismes exigent toutefois un taux supérieur de logements sociaux, à hauteur de 30 %. La question du logement abordable leur apparaît secondaire puisque ce type de logement n'est pas accessible aux personnes plus vulnérables. Ce taux de 30 % est particulièrement défendu par Habiter Ville-Marie. Selon ce regroupement d'organismes, le niveau de production de logements sociaux dans l'arrondissement Ville-Marie est bien en deçà de celui visé par la Stratégie d'inclusion. En effet, Habiter Ville-Marie soutient qu'en 2005, la production de logements sociaux et communautaires a représenté 11 % des unités produites, tandis qu'en 2006 ce taux était de 0 %. Ce qui équivaut à un taux de 6 % pour la période 2005-2006 (doc. 7.12, p. 15). Dans cette perspective, Habiter Ville-Marie et plusieurs autres organismes tels que le Comité logement Centre-Sud, la Table pour l'aménagement du Centre-Sud, le CSSS Centre-Sud le Centre Saint-Pierre et la

8 Cette étude a été déposée par COPRIM, au nom de Radio-Canada, le 28 janvier 2009, disponible à la section consacrée au projet de modernisation de Radio-Canada sur le site de l'OCPM : www.ocpm.qc.ca, au point 3.24.5.

CDC Centre-Sud, demandent que 30 % de logements sociaux soient construits sur le site pour ainsi rattraper le retard accumulé par l'Arrondissement.

La mixité sociale

Plusieurs groupes veulent s'assurer que le quartier ne devienne pas l'objet d'un processus accéléré d'embourgeoisement. Ils souhaitent que le quartier puisse continuer d'accueillir des gens de couches sociales diverses. Pour le Centre Saint-Pierre, qui soutient les propos d'Habiter Ville-Marie, il est important que des logements sociaux soient construits pour assurer une mixité sociale en maintenant les familles et les résidents actuels dans le quartier (doc. 7.2, p. 9). La SDC Centre-Sud argumente de la même façon en soutenant qu'il est fondamental de protéger les groupes les plus vulnérables d'une délocalisation forcée à cause de circonstances économiques. Il est également important de préserver un équilibre intergénérationnel pour la SDC Centre-Sud (doc. 8.10, p. 5).

Tout comme Habiter Ville-Marie, Inter-Loge (doc. 7.7, p. 5) et le Comité logement Centre-Sud (doc. 7.13, p. 4) militent en faveur d'une offre de logements sociaux dédiée aux familles, pour freiner leur exode des quartiers centraux. Habiter Ville-Marie soutient aussi que la Ville et la Société Radio-Canada devraient s'entendre sur des cibles de développement de logement familial et que ces dernières devraient être insérées dans l'Accord de développement. Cette même organisation suggère également que le promoteur fasse une étude de marché résidentiel pour documenter les segments des clientèles visées (doc. 7.12, p. 23). De son côté, la Société du Quartier de la santé de Montréal recommande que l'offre de logements soit diversifiée pour répondre aux besoins de différentes clientèles, par exemple les professionnels et les étudiants (doc. 8.7, p. 4).

Enfin, Mme Lise Béland demande que les logements sociaux soient accordés prioritairement, en premier lieu, aux survivants des familles qui ont été expropriées lors

de la construction de la Maison de Radio-Canada et en second lieu, aux résidents des paroisses Sainte-Brigitte-de-Kildare et Saint-Pierre-Apôtre (doc. 9.1, p. 13).

Mode d'inclusion

La répartition des logements sociaux dans les différentes phases du projet et leur localisation préoccupent plusieurs citoyens et groupes. Plusieurs souhaitent que les logements sociaux soient construits dans les premières phases du projet.

Sur la question de la localisation des logements sociaux sur le site, deux perspectives ont été évoquées : répartir les logements sur l'ensemble du site ou les concentrer dans des parcelles précises. Les intervenants n'ont pas tranché radicalement pour une position ou pour une autre. La plupart ont cependant favorisé leur concentration, ce qui est notamment le cas du Groupe CDH qui propose de les localiser, le long des rues Wolfe et Montcalm. Ce groupe avance l'idée d'implanter des bâtiments de type *walk-up* de quatre étages et avec des cours intérieures pour les familles (doc. 7.5, p. 5).

D'autres propositions de modes d'inclusion ont été faites. Par exemple, la coopérative d'habitation Val Perché suggère que 50 % des logements sociaux soient des coopératives d'habitation. Cette coopérative propose aussi que l'équivalent de 1 % du budget alloué à la construction soit dédié à la formation, l'éducation et l'animation de coopératives (doc. 7.14, p. 12). Le Comité logement Centre-Sud suggère de son côté que soit créé un poste, en organisation communautaire dédié à la mobilisation et à la formation des demandeurs de logements (doc. 7.13, p. 4). Dans la même lignée, Inter-Loge propose que la Ville contribue au pro rata de la valeur des projets immobiliers à un fonds servant au financement de projets gérés par des coopératives ou des ONBL (doc. 7.7, p. 6). Enfin, Mme Lise Béland suggère que soit créé un groupe de ressources techniques (GRT) pour gérer l'attribution des logements sociaux (doc. 9.1, p. 13).

2.3.2 Les espaces publics et les équipements collectifs

Au moins une quinzaine de citoyens et de groupes ont manifesté leur désir de voir s'implanter plus d'équipements collectifs, de parcs et d'espaces publics dans le Centre-Sud. Le projet de Radio-Canada est perçu comme une opportunité d'améliorer la situation.

Dans cette perspective, deux groupes, la coopérative d'habitation Val Perché et le CSSS Jeanne-Mance demandent aux instances de la Ville d'effectuer des études sur le pourcentage dévolu par habitant en espace vert dans le secteur (doc. 7.14, p. 12) et sur l'élaboration d'un plan d'ensemble pour que la SRC arrime la planification de ses espaces publics avec l'arrondissement (doc. 7.10, p. 10). La CDEC souhaite également que des études soient faites pour déterminer les nécessités en matière d'équipements collectifs dans le secteur (écoles, garderies, services culturels et communautaires, etc.) (doc. 7.4, p. 12).

Les équipements collectifs que les citoyens et groupes désirent retrouver dans les espaces publics sont multiples. Le Centre Saint-Pierre (doc. 7.2, p. 11), Inter-Loge (doc. 7.7, p. 4) et le groupe CDH (doc. 7.5, p. 10) en donnent quelques exemples : piscine, patageuse, aires de jeux, parcs pour enfants, centre communautaire et culturel, etc. D'autres, comme M. Pierre Mathieu, voulaient savoir si des activités socioculturelles et sportives ou encore un centre multifonctionnel comme la maison Frontenac étaient prévus (doc. 6.1, p. 57). De son côté, M^{me} Marie-Chantal Scholl a questionné le promoteur et la Ville, désirant savoir si des formes d'animation urbaine étaient prévues (animation artistique, centre communautaire, galerie d'art, des spectacles en plein air, etc.) (doc. 6.2, p. 51). La nécessité d'implanter une école primaire et une garderie a également été soulevée. D'ailleurs, le CPE Studio 0-5, situé dans la tour de Radio-Canada, souhaiterait qu'avec le projet, ses installations puissent s'agrandir et se moderniser (doc. 8.9, p. 3). Enfin, le Centre Saint-Pierre suggère qu'une stratégie de développement, concernant les

équipements collectifs, soit établie pour assurer une complémentarité avec ce qui existe déjà dans le quartier (doc. 7.2, p. 16).

La localisation des espaces publics projetés sur le site a aussi soulevé des questions. Plusieurs citoyens se sont exprimés à ce sujet. M. Shawn Ellis considère que les espaces publics sont emmurés et paraissent être des jardins privés plutôt que des espaces ouverts (doc. 8.1, p. 11). D'autres intervenants dénoncent la perte de l'esplanade, comme espace public face au boulevard René-Lévesque. Selon un des intervenants, les nouveaux espaces publics ne compenseront pas entièrement cette perte, et seront de plus enclavés (doc. 7.9, p. 1). M^{me} Monique Hains va dans le même sens en ajoutant que des arbres matures seront perdus en éliminant l'esplanade actuelle (doc. 8.11, p. 2). M^{me} Sylvie Tremblay a, de son côté, souligné que les places publiques devraient s'ouvrir sur le boulevard René-Lévesque (doc. 6.3, p. 69).

2.3.3 Économie sociale et emploi local

Huit organismes œuvrant dans le Centre-Sud ont soulevé l'importance de créer une synergie entre entreprises, artistes, travailleurs et gens du quartier pour ainsi favoriser l'emploi local. Ces organismes suggèrent plusieurs propositions pour stimuler l'emploi local. La CDEC propose ainsi que le projet puisse favoriser un regroupement d'entreprises culturelles. À cette fin, Radio-Canada pourrait offrir des tarifs abordables et accessibles pour celles-ci (doc. 7.4, p. 14). La CDC Centre-Sud abonde dans le même sens pour que soit renforcé le pôle culturel et économique de la Cité des Ondes dans une perspective de développement local et communautaire et pour que l'insertion à l'emploi des résidents du quartier soit à l'avant-plan (doc. 8.10, p. 6). Le CSSS Centre-Sud suggère, quant à lui, que Radio-Canada favorise l'insertion d'entreprises d'économie sociale dans le domaine des arts, des communications et de la culture (doc. 7.10, p. 10). Dans la même ligne de pensée, la CDEC croit que Radio-Canada doit mettre à la disposition des créateurs du territoire des espaces abordables pour favoriser l'économie sociale (doc. 7.4, p. 13-14).

De son côté, le Centre-Saint-Pierre propose que soit mis sur pied un fonds communautaire pour soutenir des projets d'initiatives sociales et locales (doc. 7.2, p. 17). Il reprend ainsi à son compte la suggestion précédemment faite par Michel Saint-Cyr, président de la Division immobilière de Radio-Canada, qui apparaît dans le *Rapport synthèse de la concertation avec le milieu*.

2.3.4 L'offre commerciale proposée

Le projet de développement du site de Radio-Canada prévoit l'implantation de nouveaux commerces. La nature de ces commerces reste encore à déterminer. Un nombre important de groupes et de citoyens s'est prononcé sur cette question. Plusieurs ont notamment signalé à la commission le manque de diversité dans l'offre commerciale existante. Par exemple, dans leur mémoire, MM. Nicolas Lapointe et Mathieu Asselin, considèrent que le quartier devrait offrir des services variés à la population. Le projet devrait être l'occasion d'implanter des types de commerces qui manquent dans le secteur comme un marché public, un supermarché, un service de nettoyage, une garderie, etc. (doc. 8.5, p. 3). Mme Vivianne Lessard ajoute, dans son mémoire, que le quartier a besoin d'une épicerie complète ce qui permettrait de réduire les déplacements automobiles (doc. 8.6, p. 1).

La difficile situation sociale du Centre-Sud conduit le Centre Saint-Pierre (doc. 7.2, p. 10) et la coopérative d'habitation Val Perché (doc. 7.14, p. 12) à souligner que les nouveaux commerces devraient être accessibles pour tous les types de revenus et éviter une forme d'exclusion économique.

La SDC du Village souhaite fortement que les commerces projetés soient complémentaires avec ceux du Village. Elle souligne aussi que les commerces qui s'implanteront devront respecter le caractère du quartier qui favorise entre autres le transport actif, collectif ainsi qu'une atmosphère urbaine conviviale. Elle espère de plus que le projet attire de nouvelles clientèles, par exemple des touristes (doc. 8.8, p. 2-3).

De plus, le CSSS Centre-Sud (doc. 7.10, p. 10) et le Centre Saint-Pierre (doc. 7.2, p. 16) considèrent pertinent que la SRC fasse des études supplémentaires ou élabore une stratégie de développement pour assurer la complémentarité des futurs commerces avec la structure existante. Enfin, Inter-Loge croit que la SRC et la Ville devraient mettre en place des programmes de soutien pour favoriser l'implantation de commerces de proximité (doc. 7.7, p. 4).

2.3.5 Le suivi du projet

Avant que le projet de modernisation et de développement du site de la M.R-C ne fasse l'objet d'une consultation publique, la société d'État a mené des consultations d'amont avec les groupes du quartier Centre-Sud et un comité-conseil avait été créé afin que la communauté puisse analyser le projet.

Lors de la consultation publique, une dizaine de groupes de citoyens ont exprimé le souhait, sous différentes formes, que la communauté soit continuellement impliquée dans l'évolution du projet, notamment pour l'élaboration de l'Accord de développement. En effet, la Table pour l'aménagement du Centre-Sud (doc. 7.3, p. 19), Habiter Ville-Marie (doc. 7.12, p. 23), le Groupe CDH (doc. 7.5, p. 9), ainsi que la coopérative d'habitation Val Perché (doc. 7.14, p. 12) souhaitent que les groupes communautaires soient consultés lors de l'élaboration de l'Accord de développement.

La CDEC (doc. 7.4, p. 15-16) et le Centre Saint-Pierre (doc. 7.2, p. 17) proposent de bonifier l'Accord de développement en le complétant par un accord de bénéfices à la collectivité (ABC), qui s'inspire des *Community Benefits Agreement – CBA* expérimentés dans le monde. Ce processus permettrait, une approche plus concertée des trois parties (la Ville, le promoteur et les groupes intéressés), tout en optimisant les retombées sociales, économiques et culturelles du projet.

Enfin, trois autres groupes se sont dits en faveur de la poursuite des activités du comité-conseil. Entre autres, la CDC Centre-Sud propose qu'un comité de suivi puisse prendre la relève (doc. 8.10, p. 5).

2.4 La circulation

2.4.1 La densité de la circulation

Six résidents du quartier ont exprimé leurs inquiétudes à l'égard de la hausse des déplacements automobiles que le projet va engendrer et des effets pervers de cette dernière. Un intervenant note que le projet entraînera 30 000 déplacements supplémentaires par jour (tous modes confondus) dans le secteur, ce qui va accroître la congestion et la pollution (doc. 7.9, p.1). Le regroupement des résidents de la rue Wolfe s'est également dit inquiet des impacts néfastes engendrés par la circulation pendant et après le projet (doc. 8.2, p.5-6). Une résidente du quartier s'est dite préoccupée par l'augmentation de la circulation qu'entraînera le projet dans les petites rues du quartier, d'autant plus que celles-ci connaissent déjà une lourde circulation de transit générée par le pont Jacques-Cartier (doc. 6.4, p.69). Enfin, une autre intervenante se demande même si des gens voudront réellement vivre dans le nouveau projet résidentiel avec autant de circulation (doc. 6.4, p. 54).

Compte tenu de l'impact du projet sur la circulation, des résidents de la rue Wolfe (doc. 8.2, p. 6) et M. Marc Bardo (doc. 6.2, p. 45) ont demandé plus d'informations sur les mesures d'apaisement prévues en période de construction et lorsque le projet sera terminé. Dans cet esprit, MM. Nicolas Lapointe et Mathieu Asselin demandent que la rue Wolfe devienne une rue réservée à la circulation locale et interdite aux véhicules lourds. Ils souhaitent de plus l'installation de feux de circulation à l'intersection de la rue Wolfe et du boulevard René-Lévesque pour faciliter l'accès véhiculaire au boulevard. Ils souhaitent enfin que la largeur des trottoirs soit convenable (doc. 8.5, p. 2).

Par ailleurs, les représentants de la coopérative d'habitation Val Perché ont expliqué que ses membres subissaient la pollution constante causée par la circulation automobile intense. La Coopérative demande des solutions concrètes pour atténuer les risques potentiels pour la santé des résidants du quartier et les futurs habitants du site. La Table pour l'aménagement du Centre-Sud demande que des études complémentaires sur la qualité de l'air et sur les impacts sonores soient exécutées. La Table demande aussi que soient appliqués les critères LEED⁹ (doc. 7.3, p.18). De son côté, Mme Vivianne Lessard craint qu'un îlot de chaleur ne soit créé sur le site. Elle croit aussi qu'une étude écologique devrait être faite (doc. 8.6, p.1). Enfin, M. Roger Gratton propose que la SRC fasse appel à des services de consultants spécialisés dans le développement durable et la création de collectivités viables et qu'elle soumette à la Ville un plan de travail à ce sujet (doc. 7.6, p.6).

Enfin, la Table pour l'aménagement du Centre-Sud, et le Groupe en recherche urbaine Hochelaga Maisonneuve (GRUHM), se sont dits préoccupés par la localisation des futurs bretelles d'accès de l'autoroute Ville-Marie dans le cadre de son éventuel recouvrement et de la modernisation annoncée de la rue Notre-Dame. Selon la Table, les bretelles projetées ne devraient pas empêcher le désenclavement du site (doc. 7.3, p.14).

2.4.2 Le transport collectif

En matière de transport collectif, deux organisations et un citoyen ont mis à l'avant-plan la nécessité de l'implantation d'un tramway. La SDC du Village espère que le projet de Radio-Canada pourra, non seulement contribuer à l'implantation de voies réservées sur le boulevard René-Lévesque, mais aussi à l'arrivée éventuelle d'un tramway dans le secteur (doc. 8.8, p. 2). De son côté, Projet Montréal considère que le promoteur devrait offrir une contribution de 10 M\$ pour accélérer la construction du tramway sur le boulevard René-Lévesque (doc. 7.11, p. 11).

⁹ Leadership in Energy and Environmental Design

Deux citoyens et la Table pour l'aménagement du Centre-Sud ont demandé la modernisation de la station de métro Beaudry. Ils ont souligné la faible taille de son édicule et les problèmes récurrents avec les tapis roulants. La Table demande aussi que soit modernisée la station Papineau (doc. 7.3, p. 14).

D'autre part, le GRUHM propose une idée nouvelle, soit l'implantation d'un métro express au sud du site de Radio-Canada. Ce type de métro plus rapide, qui ressemble sensiblement à celui du RER parisien, permet d'augmenter la distance entre les stations. Le GRUHM considère de plus que cette ligne devrait être aménagée dans l'emprise de l'autoroute Ville-Marie reconfigurée. Ce projet pourrait stimuler aussi l'émergence d'une nouvelle ville souterraine, selon le GRUHM (doc. 7.15, p. 2).

De son côté, la Table pour l'aménagement du Centre-Sud a proposé que soient mises en place des mesures incitatives, pour faciliter le transport collectif et actif des travailleurs (ex. autopartage, aide financière aux abonnements de la STM, etc.) (doc. 7.3, p. 14).

Dans une perspective plus globale, la Table pour l'aménagement du Centre-Sud demande que le plan de gestion des déplacements, dans le cas de l'est du centre-ville, tienne compte des besoins des actuels et futurs résidents et évite que les rues à circulation locale ne deviennent des voies de transit vers le pont Jacques-Cartier (doc. 7.3, p. 14). La coopérative d'habitation Val-Perché demande de son côté que soit appliqué systématiquement le plan de transport de la Ville dans le secteur (doc. 7.14, p. 12).

2.4.3 Le stationnement

Les citoyens et groupes, qui se sont prononcés sur la question du stationnement, ont présenté deux perspectives. L'une consiste à la réduction du nombre de places de stationnement pour des raisons environnementales, de qualité de vie et de sécurité, et l'autre à une meilleure accessibilité aux nouveaux stationnements pour faire face aux pénuries existantes dans le quartier. La première perspective fut notamment défendue par

Projet Montréal. Selon ses calculs, les stationnements construits au cours des dernières années et ceux qui seront en principe construits au cours des prochaines années au centre-ville de Montréal représentent des investissements de plus de 1,2 G\$ (doc. 7.11, p. 2-3). En ce sens, il serait logique, d'après Projet Montréal, de réduire l'offre de stationnement prévue dans le projet de Radio-Canada, la faisant passer de 3 500 à 1 000 tout en proposant un système de transport collectif plus performant, en l'occurrence par l'ajout du tramway. La coopérative d'habitation Val Perché demande aussi que l'offre de stationnement soit réduite. La Coopérative demande une réduction de 25 % afin de diminuer la hausse de la circulation automobile et de la pollution (doc. 7.14, p.12).

En revanche, certains intervenants, un groupe de résidents de la rue Wolfe (doc. 8.2, p. 5) et le Centre Saint-Pierre (doc. 7.2 p.1 5) ont exprimé leur inquiétude à l'égard de la pénurie de stationnements dans le quartier. De plus, Mme Sylvie Tremblay souligne que, lors des opérations de déneigement, la situation devient critique. Elle demande que les stationnements de Radio-Canada soient accessibles à un certain nombre de résidents du quartier à ces occasions (doc. 6.4, p. 68). Le Regroupement de résidents de la rue Wolfe demande que soit réservé un nombre de places pour les résidents du quartier (doc. 8.2, p. 5), tandis que MM. Nicolas Lapointe et Mathieu Asselin suggèrent que des places soient offertes aux résidents du quartier à prix raisonnable pour ainsi pallier le manque de stationnement sur rue (doc. 8.5, p. 1).

Enfin, les nouveaux stationnements souterrains seront accessibles par les rues Beaudry et Alexandre-de-Sève qui traverseront le site, à partir du boulevard René-Lévesque et de la rue Viger. Afin de donner priorité aux piétons et cyclistes, Projet Montréal suggère que l'accès véhiculaire aux stationnements sur les rues Beaudry et Alexandre-de-Sève ne puisse se faire qu'à partir de la rue Viger (doc. 7.11, p. 11).

3. L'Analyse de la commission

Dans le présent chapitre, la commission présente son analyse du projet en tenant compte des informations fournies au cours de l'audience et des suggestions ou commentaires reçus de la part des participants.

Tout d'abord, la commission désire saluer l'heureuse initiative prise par la Société Radio-Canada (SRC) de créer un comité-conseil regroupant les principaux intervenants du milieu dans le but de consulter son personnel et la population environnante. Elle souhaite aussi souligner la haute qualité du travail effectué par ce comité durant l'exercice de son mandat. Son rapport synthèse portant sur les enjeux suscités par le projet et les objectifs à poursuivre représente un excellent outil de travail en vue de l'élaboration et de l'évaluation de ce dernier.

La commission souhaite aussi rappeler l'accueil favorable qu'a reçu le projet de la part du Comité consultatif de l'arrondissement Ville-Marie, du Comité (ad hoc) d'architecture et d'urbanisme de Montréal et du Conseil du patrimoine. Tout en demeurant critiques à l'égard de certains aspects du projet, ces instances ont souligné la grande qualité du processus de conception du projet et de son intégration dans le contexte urbain.

La commission veut de plus souligner la haute qualité professionnelle de la démarche de conception du projet, des documents présentés par la Ville de Montréal et par la Société Radio-Canada (SRC) ainsi que de l'ensemble des études d'impacts complémentaires au projet.

Avant de traiter des multiples facettes de ce projet d'une envergure et d'une complexité peu commune, la commission croit opportun de dégager d'abord les faits saillants de la consultation et de son analyse.

Quelques faits saillants

D'une part, la commission constate une vaste adhésion de principe aux intentions fondamentales du projet. Ainsi, une forte majorité de participants accueille très positivement : la modernisation de la Maison de Radio-Canada (M.R-C le plus souvent dans la suite du texte) et la mise à niveau de ses moyens et de ses installations; le développement de son site et la disparition des immenses stationnements de surface; le retissage de la trame des rues; l'offre abondante de nouvelles unités d'habitation; l'implantation de commerces répondant aux besoins des gens du quartier; l'adhésion spontanée du promoteur à toutes les politiques progressistes de la Ville visant à favoriser notamment le logement abordable et social, le logement à vocation familiale, le transport en commun et le transport actif, le développement durable. Plusieurs intervenants ont même souligné le comportement exemplaire du promoteur qui a mené une consultation soutenue auprès de la population et des groupes intermédiaires du quartier en amont de la conception de son projet, afin d'y insérer la prise en compte de leurs intérêts légitimes.

D'autre part, plusieurs réserves ont été exprimées. Celle qui ressort le plus vise la cible de logement social et communautaire. Le promoteur a adopté la cible de 15 % prescrite par la politique de la Ville, voulant ainsi se comporter en citoyen corporatif exemplaire. Les groupes communautaires entendus réclament plutôt l'adoption d'une cible de 30 % de logement social et communautaire, indépendamment du logement abordable dont on fait une question distincte et moins pressante.

La seconde réserve la plus fréquente vise l'alignement pratiquement continu des bâtiments en hauteur le long du boulevard René-Lévesque. Divers termes ont été utilisés pour en critiquer l'effet : *barre, barrière, mur, muraille, forteresse*. Un sentiment largement partagé est que, vu du boulevard René-Lévesque, le projet semble introverti, replié sur lui-même, en rupture avec le quartier, auquel il paraît tourner le dos. Les ouvertures aux extrémités est et ouest ne semblent pas compenser adéquatement la fermeture de l'interface nord avec le quartier adjacent, qui est de loin la plus importante.

À cela s'ajoute un troisième enjeu. Les concepteurs ont élaboré leur projet à l'intérieur d'une prémisses imposée par leur cliente, la Société Radio-Canada (SRC) : *financer la modernisation de la Maison de Radio-Canada exclusivement à même la vente d'actifs (terrains et potentiel de développement) et sans toucher à l'argent de la programmation*, ni aux deniers publics. Cet objectif a été critiqué à maintes reprises par les intervenants. Il est juxtaposé à un autre des quatre grands objectifs déclarés par Radio-Canada : *respecter les besoins de la communauté environnante et mieux s'intégrer au plan urbain de la ville*. D'aucuns croient que ces deux objectifs sont en contradiction. La Société Radio-Canada a besoin d'investir une somme importante pour réussir son projet de modernisation. Contrainte à l'autofinancement, elle compte tirer cette somme de la vente ou de l'exploitation de ses terrains du boulevard René-Lévesque. Pour y parvenir, son plan d'aménagement devrait être d'une telle densité qu'il risquerait d'inhiber sinon d'entraver une insertion urbaine acceptable.

Deux tensions à prendre en compte

Un survol des opinions exprimées inspire par ailleurs une réflexion plus générale. Il en ressort une impression de tension entre deux pôles apparemment opposés, dans une dimension espace et dans une dimension temps.

Il y a d'abord l'opposition apparente entre, d'une part, les intérêts légitimes de Radio-Canada de mener à bien la modernisation de ses installations et de ses équipements et, d'autre part, les intérêts de la population locale de reprendre possession d'un territoire dont elle a jadis été expropriée et qui est devenu un immense cratère au milieu de la trame urbaine. Radio-Canada envisage un plan d'aménagement tourné vers elle, vers sa propre image. En somme, créer un lieu unique à ses propres couleurs. Son statut de grande institution nationale et ses nobles états de service auprès de la société québécoise légitiment sans doute une telle vision. Cette dernière se reflète dans un projet formant un *écrin* qui rehausse et met encore davantage en valeur la Maison de Radio-Canada, un ensemble immobilier exceptionnel qui porte la signature de la Maison par des traits communs caractéristiques sur toute son étendue. Les gens du quartier rêvent sans doute d'y trouver des espaces publics invitants et faciles d'accès, de la verdure, des commerces de

proximité, des services, des voisins qui leur ressemblent, sans subir les contrecoups du développement comme le bruit, la pollution, l'embourgeoisement, les embouteillages, voire la disparition du soleil. Ce que Radio-Canada voit comme un *écrin* est perçu par d'autres comme un *écran* qui accentue le clivage entre deux mondes.

Le défi du promoteur et de la Ville sera de trouver le point d'équilibre entre ces deux pôles, le point où le promoteur réalise ses aspirations légitimes, tout en atteignant son but de *respecter les besoins de la communauté environnante et mieux s'intégrer au plan urbain de la ville*.

La seconde tension se manifeste dans la dimension temporelle. Il y a d'une part ceux qui regardent le projet en partant d'un point de vue antérieur à 1963, époque du début de la démolition des 262 immeubles qui se trouvaient sur le futur site de la Maison de Radio-Canada, et d'autre part, ceux qui se situent dans la perspective de la durée de vie des nouveaux immeubles projetés qui est de l'ordre de 100 ans. Parmi les premiers, certains voudraient faire une large part au rappel du passé, tout en accommodant les besoins de modernisation de Radio-Canada. Parmi les seconds, certains voudraient bâtir une cité de l'avenir, tout en accommodant les gens du quartier. Une tension s'observe ainsi entre une vision centrée sur l'histoire et le présent immédiat et une vision tournée vers le futur.

Autant les égards dus au rappel de l'histoire et à la réalité du contexte actuel sont incontournables et relèvent des meilleures pratiques contemporaines en matière d'urbanisme et d'aménagement, autant un projet de cette envergure doit tenir compte du développement prévisible du milieu d'insertion, sur un horizon plus lointain. On bâtit certes pour les gens d'aujourd'hui, mais aussi pour tous ceux qui leur survivront. Cette perspective a été peu évoquée dans le cadre de la consultation publique. À quoi ressemblerait ce quartier dans 50 ans? Allons-y d'une brève projection. L'autoroute Ville-Marie aurait été recouverte d'un grand espace abondamment paysagé. Les voies d'accès à la rive et les vues sur le fleuve auraient été restaurées. L'édifice de la Compagnie Molson aurait été démoli ou recyclé à un usage autre qu'industriel. La Cité des Ondes se serait considérablement renforcée; de nouveaux joueurs auraient été attirés par la modernisation de Radio-Canada. Le mouvement d'expansion vers l'est

des activités du centre-ville aurait vraisemblablement rejoint le site de la Maison de Radio-Canada.

Encore une fois, le défi du promoteur et de la Ville sera de trouver le point d'équilibre sur le fil de l'histoire du quartier et de ce secteur de la ville. Le projet doit certes tenir compte de l'époque de 1960 à 2010, mais aussi être adapté à la réalité de 2060. Le projet va mettre au moins 10 ans à prendre forme. Il ne faudrait pas qu'il soit déjà dépassé en 2020. Il serait souhaitable notamment qu'il puisse anticiper le recouvrement de l'autoroute par un grand espace paysagé et l'avènement des ouvertures sur le fleuve, sur sa face sud, pour en tirer les meilleures conséquences pour l'élaboration de son concept de développement.

Une analyse en six sections

L'analyse de la commission est divisée en six sections, qui correspondent à autant de regroupements de préoccupations exprimées par les citoyens et par la Ville dans l'explicitation de son mandat. Toutefois, les cloisons entre les sections ne sont pas étanches. Certaines questions sont traitées dans plus d'une section. Par exemple, l'augmentation prévisible des déplacements en automobile devra être traitée sous la rubrique de la circulation, mais comme elle affecte aussi la sécurité des piétons, il faudra en parler dans la section de l'intégration sociale. En effet, la généreuse intention d'attirer des familles dans le complexe risque de demeurer un vœu pieux si les parents craignent de s'aventurer avec leurs jeunes enfants sur les rues Viger et Papineau et sur le boulevard René-Lévesque.

Les sections portent sur :

- 3.1 La pertinence et les enjeux du projet
- 3.2 L'insertion du projet dans le contexte urbain
- 3.3 La contribution sociale et économique du projet au milieu

3.4 La circulation et le transport

3.5 L'application des principes du développement durable

3.6 La gestion des impacts du chantier

3.1 La pertinence et les enjeux du projet

Il y a lieu de s'interroger d'abord sur la pertinence du projet. Répond-il à un besoin? Les buts poursuivis sont-ils légitimes, réalistes, utiles à la collectivité? Si le projet est pertinent, il convient ensuite de se demander quels en sont les enjeux. Quelles sont les conséquences s'il ne se réalise pas? Quels sont les choix à faire pour que ses buts soient atteints ?

3.1.1 La pertinence du projet

Le projet du promoteur est d'une haute pertinence. Tel est le sentiment unanime qui se dégage de l'ensemble des interventions. La commission partage ce sentiment. Cette pertinence se vérifie à plusieurs points de vue : celui du promoteur, celui du développement urbain, celui du développement social et économique, celui du développement durable, celui de la collectivité par l'effet d'entraînement.

Le moteur du projet réside dans la volonté de Radio-Canada de moderniser ses installations pour qu'elles soient adaptées aux besoins d'un diffuseur du XXI^e siècle et qu'elles optimisent l'environnement de travail de l'ensemble de son personnel. Radio-Canada est une grande institution qui accomplit une mission de service public auprès de la collectivité. Cet élan de modernisation est à l'avantage de tous.

Pour réaliser cet objectif de modernisation, Radio-Canada voudrait s'autofinancer par la vente ou l'exploitation des terrains qui entourent la Maison de Radio-Canada. Ces terrains forment deux îlots d'une grandeur équivalant à quatre quadrilatères chacun, l'un

à l'est, l'autre à l'ouest de la Maison. Ils sont entièrement utilisés pour offrir quelque 1300 places de stationnement de surface aux 3700 membres de son personnel. Là où il y avait un quartier résidentiel structuré se trouve maintenant une mer d'automobiles.

Du point de vue du développement urbain, le projet est une excellente nouvelle. Il permettrait d'éliminer les stationnements de surface par la construction de stationnements souterrains et d'ériger un complexe immobilier destiné à repeupler ces terrains déserts. Le retissage de la trame urbaine s'effectuerait non seulement par les nouveaux immeubles, mais aussi par l'aménagement d'espaces publics et le retour des rues dans leur emprise historique, dans les îlots est et ouest. Une affectation résidentielle et commerciale importante promet de ramener l'animation et la vie de quartier.

Du point de vue du développement social et économique, le projet est également bienvenu. Il offrirait l'occasion d'insérer du logement social et communautaire dans une partie de la ville particulièrement pauvre et démunie à cet égard. Il permettrait de ramener des familles dans le quartier. Il en améliorerait la qualité de vie par de nouveaux espaces verts et par l'insertion de commerces de proximité propres à répondre aux besoins courants des résidents.

Sur le plan du développement économique, le projet entraînerait des investissements de l'ordre de 1,6 G\$ sur une période de 10 ans. L'effet de cette injection de fonds ne pourrait qu'être bénéfique. D'ailleurs, le projet pourrait fournir aux gouvernements une occasion opportune de dépenses d'infrastructure. Il aurait aussi pour effet de consolider l'ancrage de Radio-Canada sur cet emplacement et d'assurer que sa présence continuera à avoir un effet d'entraînement, notamment sur la consolidation de la Cité des Ondes, cet agglomérat d'entreprises de diffusion et de soutien à la diffusion qui gravite autour de la Maison de Radio-Canada.

Sur le plan du développement durable, il s'agit également d'une heureuse initiative. L'étalement des habitations en périphérie de Montréal et en banlieue menace

l'environnement en intensifiant les déplacements en automobile. La solution de l'avenir se trouve dans l'augmentation de la densité d'occupation du sol au cœur des villes et par une offre accrue de logement attrayant. Le projet promet d'y contribuer.

Enfin, le projet pourrait avoir des effets d'entraînement importants, au bénéfice de toute la collectivité. Le premier devrait se faire sentir par l'accélération du projet gouvernemental de recouvrement de l'autoroute Ville-Marie. Cette faille dans la trame urbaine a été réparée plus à l'ouest. Cette mesure devrait maintenant être étendue jusqu'à la rue Papineau, sur toute la face sud du projet. On pourrait imaginer un grand espace vert linéaire qui relierait le projet Viger, le Faubourg Québec et la Maison de Radio-Canada.

L'effet d'entraînement devrait aussi se faire sentir sur l'ouverture des accès au fleuve en direction sud, sur la relance de la Cité des Ondes, sur l'amélioration du transport en commun et de la circulation automobile ainsi que sur l'offre d'espaces publics et d'équipements collectifs. Si l'intention d'attirer de nouveaux résidents et des familles dans ce périmètre est sérieuse, il sera nécessaire de créer un milieu de vie qui soit attirant, convivial et sécuritaire.

3.1.2 Les enjeux du projet

Le projet devrait être réalisé selon des modalités bénéfiques pour la collectivité. La détermination de ces modalités place les décideurs devant des choix qui constituent les enjeux du projet. Avant d'analyser les idées qui se dégagent de la consultation publique, il convient de faire un tour d'horizon des principaux enjeux.

Le premier enjeu du projet se trouve, indépendamment de ses modalités, dans le fait même de sa réalisation. Dans le cadre des contraintes de financement qui lui sont imposées, la SRC dit devoir compter sur l'exploitation de ses terrains pour réussir sa modernisation. Sans projet de développement immobilier, il n'y a pas de modernisation.

Les conséquences seraient lourdes. Radio-Canada serait moins bien outillée pour remplir sa mission, faire face à la concurrence, bonifier l'environnement de travail de son personnel. Il en résulterait une perte non négligeable pour la collectivité sur le plan de l'information, de la culture, du divertissement, de la circulation et de l'avancement des idées, du rayonnement national et international. Il y a donc un intérêt collectif à ce que Radio-Canada réussisse à réaliser son projet. Toutefois, cela ne devrait pas se faire à n'importe quel prix.

Un second enjeu se trouve dans la mise en valeur de l'histoire du site et de ses composantes significatives. Il y a un choix à faire entre, d'une part, une cité futuriste, fruit d'une pure recherche esthétique et fonctionnelle et, d'autre part, un complexe immobilier qui veut mettre en lien l'histoire, la réalité actuelle des quartiers limitrophes et l'avenir. Plusieurs intervenants sont venus revendiquer une place plus généreuse à la mémoire du quartier qui est devenu l'emplacement de la Maison de Radio-Canada. Le retissage des rues, dans leur emprise historique, tel que proposé par le promoteur, est certes une mesure qui va dans cette direction. Faudrait-il faire davantage ? De toute manière, si un effort plus soutenu de rappel de l'histoire devait être fait, il ne faudrait pas oublier la remarquable histoire de Radio-Canada, plus particulièrement à l'ère de la télévision, en raison de la marque profonde qu'elle a laissée sur la société québécoise.

Un troisième enjeu se trouve dans l'harmonisation du projet de Radio-Canada avec les autres grands projets du centre-ville. Le choix consiste ici à concevoir et évaluer le projet de Radio-Canada pour lui-même, à l'intérieur de son périmètre et de ses interfaces immédiates, ou au contraire, à l'évaluer en fonction d'un plus grand ensemble dans lequel se situe l'interaction des projets de développement du centre-ville, comme le CHUM, la gare-hôtel Viger, l'Îlot Voyageur, etc.

Plusieurs ont déploré que cette dernière approche, quoique souhaitable, soit difficile en raison de l'absence d'un plan d'ensemble du développement de ce secteur de la ville, couvrant en mode intégré les questions de circulation véhiculaire, de transport en

commun, de besoins en stationnement, d'offre commerciale, d'offre de bureaux, de besoins en logements de diverses catégories, de besoins en espaces publics et en équipements collectifs.

Un quatrième enjeu vise la qualité du concept d'aménagement et son insertion dans le milieu urbain. Pour certains, une insertion réussie dans le quartier existant peut se faire par contraste. Pour d'autres, l'insertion doit nécessairement se faire en continuité avec le quartier environnant. Dans la déclaration de ses objectifs, le promoteur dit vouloir *respecter les besoins de la communauté environnante et mieux s'intégrer au plan urbain de la ville*. Le retissage de la trame des rues s'inscrit certainement dans cet effort. Est-ce suffisant? Des intervenants ont exprimé des réserves à propos de l'impression de muraille et d'enfermement qui se dégage de l'alignement quasi continu et de la hauteur des immeubles projetés le long du boulevard René-Lévesque. Cette approche risque de maintenir l'insularité de Radio-Canada dans le quartier. Le souhait est plutôt de voir davantage d'ouverture, de convivialité et de perméabilité du projet avec les quartiers adjacents. L'enjeu sera de trouver le point d'équilibre entre les deux approches.

Un cinquième enjeu se rapporte au développement social et économique. Le promoteur a laissé ouverte la question de l'affectation des nouveaux immeubles, quant aux proportions attribuées aux bureaux, aux commerces, aux logements. Il soumet deux scénarios dans lesquels la fonction résidentielle occupe respectivement (A) 40 % et (B) 26 % de l'allocation de l'espace. Il ajoute que le concept est flexible et évolutif. Des choix devront être faits en fonction de la demande, des besoins du marché et de son évolution sur 10 ans.

Des données socioéconomiques sur la population des quartiers adjacents mettent en lumière une pauvreté supérieure à la moyenne et l'importance des besoins, notamment en logements sociaux et communautaires. Le promoteur propose spontanément de se conformer à la cible de 15 % de logement social édictée par la politique de la Ville en cette matière. De nombreuses voix ont réclamé que cette cible soit portée à 30 %, sans

égard au logement abordable qui devrait faire l'objet d'une enveloppe distincte. Il y aura forcément des choix à faire.

Sur le plan économique, des choix devront porter sur l'offre commerciale. Tous s'entendent pour souhaiter l'implantation de commerces de proximité, en complémentarité avec les commerces du voisinage. Des commerces concurrents voudront également s'établir. Un équilibre sera à rechercher.

Toujours sur ce même plan, la consolidation de l'ancrage de Radio-Canada dans la partie est du centre-ville ne pourrait que favoriser le développement du réseau des entreprises reliées aux activités de la Cité des ondes.

Un sixième enjeu se rattache à l'impact du projet sur la circulation et le transport. Il s'agit d'un secteur de la ville déjà congestionné. Les impacts cumulés des autres grands projets, comme le CHUM et la gare-hôtel Viger, sont encore insuffisamment circonscrits. Certains ont déploré l'absence d'une étude globale des problèmes du déplacement dans cette partie de la ville en pleine transformation et d'un plan sectoriel des déplacements urbains. La problématique du transport sera sans doute un des ingrédients des décisions en matière d'usage des nouveaux bâtiments. Ce facteur pourrait militer en faveur de l'affectation résidentielle, dans la mesure notamment où le résident du site circulerait en sens inverse du flux des heures de pointe.

Des choix devront également être faits en matière d'espaces de stationnement entre ceux qui disent qu'il y en a trop et ceux qui en voudraient davantage, dont des résidents du quartier. Il est souhaitable que les résidents laissent leurs voitures dans les stationnements lorsqu'ils iront travailler. Pour s'en assurer, il faudrait que l'offre de transport en commun rapide et efficace soit à la hauteur. La Ville devra décider si elle veut faire passer le premier tramway devant la Maison de Radio-Canada, et selon quel échéancier.

Enfin, l'importante composante résidentielle que l'on recherche imposera des choix cruciaux en matière d'apaisement de la circulation autour du site et d'aménagement de traverses de piétons sécuritaires. Le test consistera à se demander si le nouvel environnement du site de Radio-Canada donnera envie d'aller y élever son enfant.

Un septième enjeu se situe dans la saine gestion du chantier. Pour Radio-Canada, le séquençement des travaux est de l'essence même du projet. Elle ne peut pas vendre ses terrains par lot et les abandonner au sort des constructeurs. Elle doit composer avec une contrainte considérable qui lui vient de la nécessité de fournir du stationnement à ses 3700 employés et ce, sans interruption puisque ses activités se déroulent jour et nuit, 365 jours par année. Cette contrainte exige que l'ouverture d'un chantier en surface, sur une aire de stationnement, soit compensée par une disponibilité équivalente de places de stationnement en sous-sol. Il en découle la nécessité d'un rigoureux séquençement du projet, échelonné sur une période de 10 ans.

La commission a également entendu les craintes des résidents du quartier quant aux inconvénients que leur feront subir les travaux sur une si longue période. Ils redoutent le bruit, la poussière, le bal des camions, le dynamitage. Ces préoccupations sont bien légitimes et des solutions devraient leur être proposées.

3.2 L'insertion du projet dans le contexte urbain

Cette partie de l'analyse de la commission porte sur les aspects suivants du concept d'aménagement du projet et de son insertion dans le contexte urbain :

- 1- Le projet dans le contexte historique du développement de la partie est du centre-ville
- 2- Le projet dans l'actuelle dynamique de développement de la partie est du centre-ville
- 3- La trame des rues, la nouvelle topographie et le lotissement

- 4- Le mode d'implantation du cadre bâti et l'articulation des espaces extérieurs publics et privés
- 5- La densité du projet, l'articulation des volumes et les hauteurs proposées
- 6- La mixité des usages proposés et leur répartition sur le site
- 7- Les critères relatifs à l'expression architecturale des bâtiments

Dans son analyse de chacun de ces aspects, la commission constate d'abord l'aspect du projet tel que présenté dans les documents déposés par le promoteur et la Ville. Elle analyse ensuite ces aspects du projet sur la base des questions, commentaires et opinions exprimées dans les mémoires déposés lors des audiences, des avis émis par le C.C.U., le Conseil du patrimoine et le Comité (ad hoc) d'architecture et d'urbanisme et des enjeux et objectifs exprimés dans le rapport du Comité-conseil. Enfin, elle conclut soit par un avis, soit par un avis et une recommandation.

3.2.1 Le projet dans le contexte historique du développement de la partie est du centre-ville

Le projet de développement du site et de modernisation de la MRC se situe dans la continuité de l'histoire du développement de la partie est du centre-ville de Montréal, nommée aussi Centre-Sud. Ce projet représente également une étape déterminante dans le développement urbain de Montréal et de son centre-ville en ce début du XXI^e siècle. Il est donc important de faire un survol des principales étapes de cette histoire, afin de bien identifier le potentiel que représente le projet en vue du rappel de celle-ci, de la mise en valeur des composantes patrimoniales existantes dans le secteur et de son développement urbain à venir.

Le contexte historique

Le contexte historique dans lequel s'est développé l'est du centre-ville comprend deux grandes périodes correspondant aux deux siècles derniers. C'est au cours du XIX^e siècle que s'est progressivement constitué l'essentiel du tissu urbain de ce large territoire. Et c'est pendant le XX^e siècle qu'un certain nombre de grandes interventions de réaménagement urbain viendront métamorphoser ce tissu originel de celui-ci.

Le XIX^e et le début du XX^e siècle

Depuis l'explosion démographique du Vieux-Montréal, à la fin du XVIII^e siècle, le faubourg de Québec se développe progressivement à partir des berges du Saint-Laurent vers le nord des terres situées à l'est de la vieille ville. Le développement de ce quartier ouvrier atteint sa maturité entre les années 1890 et 1910. La trame de rues constituée des grandes artères est-ouest (Sainte-Catherine, Dorchester, de La Gauchetière, Craig et Notre-Dame) et des rues de desserte locale nord-sud est en place. Les îlots d'orientation nord-sud sont densément occupés par un cadre bâti à dominante résidentielle. La plupart des commerces, des petites manufactures et des écoles occupent les têtes d'îlots longeant les grandes artères. Les églises Saint-Pierre-Apôtre et Sainte-Brigide sont implantées du côté nord de la rue Dorchester. L'industrie lourde longe le port et son activité ferroviaire. La rue Craig relie les squares Viger et Papineau, lequel s'ouvre sur le fleuve. La continuité du tissu urbain de l'époque est d'une grande cohérence, la densité et la mixité des activités y sont bien hiérarchisées.

Le XX^e siècle

Le développement industriel à grande échelle vient marquer la première moitié du siècle. C'est l'entrée dans la modernité et Montréal emboîte le pas. Plusieurs grandes interventions modernistes de réaménagement urbain contribuent au développement de Montréal. Certaines d'entre elles modifient radicalement le paysage urbain du secteur

Centre-Sud, provoquent des ruptures importantes dans la continuité et la cohérence du tissu urbain d'origine et entraînent la démolition d'environ 2 200 logements.

De 1925 à 1930, la construction du pont du Havre (renommé pont Jacques-Cartier en 1934) marque une étape importante dans le développement régional de Montréal. L'aménagement des approches de cette structure devenue emblématique dans le paysage entraîne toutefois la démolition d'environ 400 logements et crée une rupture dans la continuité du tissu urbain d'est en ouest.

En 1955, l'élargissement de la rue Dorchester pour relier l'ouest de la ville au pont Jacques-Cartier représente aussi une étape importante du développement du centre-ville. Le pont Jacques-Cartier et le nouveau boulevard deviennent la porte d'entrée de l'est du centre-ville. Cette intervention qui favorise un usage plus dense de l'automobile provoque aussi une brèche dans le tissu urbain d'origine et élimine quelque 750 logements.

Entre 1963 et 1973, la construction de la Maison Radio-Canada sur son site actuel confirme la volonté politique d'affirmer la présence de la SRC à Montréal et, du même coup, favoriser la revitalisation de l'extrémité est du centre-ville par l'éventuelle émergence de la Cité des Ondes. Cette intervention urbaine majeure, qui nécessite l'expropriation de 262 immeubles, dont 778 logements, dans le faubourg à M'lasse, regroupe 16 îlots urbains en un seul méga-îlot, enclavant du même coup le quartier situé au nord du boulevard Dorchester entre les rues Wolfe et Papineau. Les liens originels nord-sud sont à jamais rompus.

Enfin, au début des années 1980, l'implantation de l'autoroute Ville-Marie dans l'axe est-ouest de la rue Viger, pour améliorer l'accessibilité véhiculaire au centre-ville à l'échelle régionale, crée à nouveau une brèche importante entre le territoire situé en bordure du fleuve et le centre-ville. La réalisation de grands projets tels que le Quartier international

(Palais des congrès, Caisse de dépôt et de placement) permettra de cicatriser ponctuellement cette brèche qui aura entraîné à elle seule la démolition de 250 logements.

Les composantes patrimoniales

L'étude *Analyse de l'intérêt patrimonial de la Maison Radio-Canada*, déposée par la SRC, met bien en évidence l'historique du processus d'urbanisation du territoire et l'impact de l'implantation de la M.R-C dans le faubourg à M'lasse entre 1963 et 1973. Ce document identifie aussi les principales composantes d'intérêt patrimonial dans le secteur, à savoir :

- la Maison Radio-Canada, à titre d'immeuble de valeur patrimoniale exceptionnelle;
- l'axe visuel du boulevard René-Lévesque vers le pont Jacques-Cartier à l'est et vers le centre-ville à l'ouest qui, en mettant l'emphase sur la perspective des églises Saint-Pierre-Apôtre et Sainte-Brigide, offre un paysage au large potentiel de mise en valeur;
- le monument historique classé, la maison Marguerite-Hay, située au 511-513, rue Montcalm.

Par ailleurs, le Centre Saint-Pierre est aussi cité à titre de site à valeur patrimoniale.

Le projet de développement

Le plan directeur de développement du site de la M.R-C propose :

- le retissage de la trame des rues nord-sud et de la rue de La Gauchetière à travers son site;
- l'aménagement de places publiques avec des thématiques rappelant la présence de Radio-Canada et de la Cité des Ondes;

- la restauration de la tour de Radio-Canada et la mise en valeur de la force symbolique de sa présence dans le secteur;
- l'aménagement d'un lien piétonnier privilégié entre le Centre Saint-Pierre et l'entrée principale de la M.R-C.

Le document fait aussi référence à la perspective remarquable vers le pont Jacques-Cartier.

Quoique favorables au projet dans son ensemble, certains intervenants ont fait remarquer, lors des audiences et dans les mémoires présentés, que le projet, plutôt orienté sur la mise en valeur de l'histoire de Radio-Canada et de sa présence dans le secteur, ne mettait pas suffisamment l'emphase sur l'histoire du faubourg exproprié et démoli pour lui faire place. Ces intervenants ont souligné l'importance :

- de commémorer l'histoire du faubourg à M'lasse et de sa collectivité, notamment dans la programmation de l'activité des places publiques sur le site;
- d'accorder une plus grande attention à la mise en valeur des perspectives visuelles vers les églises et de leur qualité architecturale dans l'aménagement du projet;
- de mettre en valeur le potentiel du site du Centre Saint-Pierre dans la programmation du projet, notamment l'utilisation possible de son église à des fins culturelles.

D'autres intervenants ont affirmé que la valeur patrimoniale de la M.R-C ne se limitait pas à la tour. Selon eux, l'esplanade actuelle et ses aménagements paysagers devraient être conservés et mis en valeur, ce qui permettrait de préserver les perspectives visuelles plus dégagées vers la tour et d'accentuer l'ouverture du site vers le quartier adjacent situé au nord et le Centre Saint-Pierre.

La commission est d'avis que le projet de développement du site et de modernisation de la Maison de Radio-Canada est une belle occasion :

- **de commémorer le processus d'urbanisation d'origine du secteur Centre-Sud, l'histoire du faubourg à M'lasse et de sa collectivité ainsi que de rappeler l'impact de l'implantation de la M.R-C dès 1963 et les retombées de sa présence jusqu'à aujourd'hui;**
- **de protéger et de mettre en valeur les composantes significatives du paysage urbain du secteur au point de vue patrimonial;**
- **de rétablir la continuité du tissu urbain qui a été rompue et de combler le déficit encouru par la démolition massive de logements, lors des interventions du siècle dernier.**

Pour la commission, le concept d'aménagement du projet représente un apport au rappel de l'histoire de Radio-Canada sur le site, à la mise en valeur de son patrimoine, au retissage de la trame des rues du quartier, à la réinsertion d'une masse critique de logements dans le secteur et au réaménagement du boulevard René- Lévesque à une échelle plus conviviale.

Elle partage toutefois les réserves exprimées lors des audiences et croit que le projet pourrait être bonifié par une prise en compte plus rigoureuse de l'histoire du quartier et de la présence des composantes à valeur patrimoniales dans le secteur.

Recommandation 1

La commission recommande au promoteur de bonifier la programmation et le concept d'aménagement du projet par une approche plus sensible à l'égard des aspects suivants :

- **la commémoration de l’histoire du faubourg à M’lasse et de sa collectivité dans l’élaboration de la thématique, la programmation, l’aménagement et l’animation culturelle des places publiques proposées;**
- **le rappel des traces du tissu urbain originel dans l’aménagement des espaces publics (le réaménagement de la Place d’Youville est un bel exemple à cet égard);**
- **la possibilité d’effectuer des fouilles archéologiques plus fines à chaque étape de la construction (la découverte d’artefacts pourrait aussi contribuer au rappel de l’histoire du lieu);**
- **le potentiel représenté par l’église Saint-Pierre-Apôtre à des fins d’activités culturelles dans le projet;**
- **la mise en valeur des perspectives visuelles dans l’axe du boulevard René-Lévesque vers le pont Jacques-Cartier et l’ouest du centre-ville, en tenant compte de la présence emblématique des églises Saint-Pierre-Apôtre et Sainte-Brigide, de la tour de Radio-Canada et du lien visuel avec le Centre Saint-Pierre.**

La commission recommande également à la Ville d’inclure des critères plus précis concernant ces préoccupations dans le règlement accompagnant le plan directeur du projet.

3.2.2 Le projet dans l’actuelle dynamique de développement de la partie est du centre-ville

La localisation du site du projet dans le contexte du centre-ville

La Maison Radio-Canada se situe à la convergence de secteurs significatifs au point de vue de la mixité de leurs activités résidentielles, commerciales, culturelles, récréatives et

touristiques. La Cité des Ondes, le Village et l'axe commercial de la rue Sainte-Catherine, tous situés au nord du boulevard René-Lévesque, sont à distance de marche du site. Il en est de même pour le Faubourg-Québec, le Vieux-Montréal, le Vieux-Port et le fleuve. Dans ces derniers cas, la liaison avec le site est toutefois quasi impossible en raison de la tranchée infranchissable de l'autoroute Ville-Marie et de ses bretelles d'accès situées du côté sud du site. Quelques grandes institutions telles que l'UQÀM et la Bibliothèque nationale du Québec ont assises immédiatement à l'ouest de la rue Berri. La place Émilie-Gamelin, le square Viger, le Champs-de-Mars et la place Jacques-Cartier sont aussi à distance de marche du site. Certains équipements collectifs de quartier tels que le Centre Saint-Pierre, l'église Sainte-Brigide et le parc Charles-S.-Campbell sont à proximité immédiate du site. Un Centre de la Petite Enfance (CPE) et une Caisse populaire Desjardins sont installés à l'intérieur de la M.R.-C.

L'accessibilité au site

Le site de la MRC bénéficie d'une bonne accessibilité tant à l'échelle régionale que locale par tous les modes de transport.

Desservi par le pont Jacques-Cartier et l'autoroute Ville-Marie, le site est aussi facilement accessible, en automobile, par les grandes artères urbaines que sont les boulevards René-Lévesque et Maisonneuve et les rues Viger, Saint-Antoine, Notre-Dame, Papineau, Saint-Denis et Amherst.

Le site est également bien desservi par le transport en commun. Les stations de métro Champ-de-Mars, Berri-UQÀM, Beaudry et Papineau sont à distance de marche du site et plusieurs lignes d'autobus passent devant ou à proximité du site.

Le site est aussi facilement accessible par la piste cyclable du boulevard René-Lévesque.

La dynamique de développement de la partie est du centre-ville

Le projet de modernisation de la Maison Radio-Canada et de développement de son site s'inscrit dans une dynamique de revitalisation et de restructuration sans précédent de l'est du centre-ville de Montréal.

Les grands projets de développement

Plusieurs grands projets, encore à l'étude, pourraient modifier d'une façon majeure le paysage urbain de ce territoire durant les prochaines décennies. Le projet du CHUM et de la Cité de la Santé sur le site de l'hôpital Saint-Luc et dans son voisinage, le projet de redéveloppement du site de l'ancienne gare Viger, le prolongement du Faubourg Québec vers les berges du fleuve, l'achèvement du projet de l'îlot Voyageur et l'éventuelle revitalisation urbaine du quartier Sainte-Marie font partie de cette dynamique.

Les politiques de la Ville de Montréal en matière d'urbanisme

Les grandes orientations du Plan d'urbanisme ainsi que les politiques et stratégies d'aménagement initiées par la Ville de Montréal ont aussi pour objectifs la revitalisation et la restructuration de la partie est du centre-ville :

- **Le Plan d'urbanisme préconise la densification du tissu urbain, la grande mixité des usages et une dominante résidentielle sur le territoire.**
- **La Stratégie d'inclusion de logements abordables et différents programmes incitent les promoteurs à introduire dans leurs projets une grande mixité de tenures et de typologies d'habitation : logement privé abordable, logement social et communautaire et logement pour la famille.**
- **Le Plan de transport de Montréal préconise une démarche de planification stratégique de transport durable. Ce plan prévoit pour la prochaine décennie**

plusieurs projets d'infrastructures favorisant l'accessibilité au centre-ville par les modes de transport en commun, actifs et alternatifs. L'implantation d'un réseau de tramway, la modernisation et le prolongement du métro, le covoiturage, l'autopartage et le taxi, le réseau de transport rapide par autobus, la modernisation de la rue Notre-Dame, le prolongement du réseau cyclable et l'affirmation du caractère piétonnier du centre-ville font partie de ces projets.

L'actuelle dynamique de développement de la partie est du centre-ville et des secteurs limitrophes contribue au grand potentiel de développement du site de la M.R-C. En contrepartie, le projet de redéveloppement du site présente un potentiel structurant pour le milieu. Il constitue une occasion unique de contribuer à cette dynamique :

- par la revitalisation de la partie est du centre-ville;
- par la mise en valeur du caractère urbain spécifique de la porte Est du centre-ville et de la présence emblématique de la M.R-C;
- par le rétablissement de la continuité du tissu urbain du nord au sud jusqu'au fleuve et d'ouest en est;
- par la mise en valeur de l'ensemble du paysage urbain du secteur;
- par la densification de l'occupation du sol et de l'implantation d'une mixité d'usages, d'équipements et de services qui répondent aux besoins du milieu existant et futur, en complémentarité avec l'offre actuelle et celle des grands projets à venir dans le secteur;
- par l'implantation d'une masse critique de logements dont la mixité des tenures et des typologies rencontrent les besoins du marché et les objectifs des politiques mises de l'avant par la Ville de Montréal.

Lors des audiences publiques, des intervenants ont exprimé le souhait de bien encadrer cet important projet dans une démarche et une vision plus globale afin d'assurer la complémentarité entre les grands projets de développement urbain dans le secteur Centre-Sud de Montréal. Ils souhaitent également que la Ville de Montréal accélère les démarches auprès du ministère des Transports en vue du recouvrement de l'autoroute Ville-Marie et le réaménagement de ses bretelles d'accès. La réalisation de ce projet permettrait de rétablir les liens nord-sud avec les secteurs limitrophes en bordure du fleuve.

D'autres intervenants ont aussi proposé de réaménager le square Papineau, en éliminant le terre-plein et en aménageant de larges bandes vertes de part et d'autre de la rue Papineau réalignée en ligne droite. Selon eux, une telle intervention permettrait d'atténuer les bruits générés par la circulation pour les résidents et usagers riverains.

La commission note que la nécessité d'encadrer les projets dans une vision plus large du développement de la partie est du centre-ville a déjà fait l'objet d'une recommandation, lors de la consultation publique sur le projet de réaménagement de l'ancienne gare-hôtel Viger. En l'absence du chapitre de l'arrondissement Ville-Marie dans le Plan d'urbanisme, elle juge cette démarche essentielle.

De plus, elle souscrit à la nécessité du recouvrement de l'autoroute Ville-Marie et du réaménagement du square Papineau pour désenclaver le secteur.

Recommandation 2

La commission recommande à la Ville de Montréal d'entreprendre, dans les meilleurs délais, les démarches nécessaires à l'établissement d'un plan d'ensemble sectoriel, en vue de l'encadrement et de l'harmonisation des grands projets de développement dans la partie est du centre-ville et ce, dans une vision globale du

développement urbain de l'ensemble de ce territoire et de ses liens avec les secteurs limitrophes.

Ce plan devrait préciser les objectifs et les paramètres relatifs à l'adéquation de ces projets avec les besoins des populations présentes et futures, de même qu'à leur complémentarité avec les composantes urbaines existantes à l'égard de la mixité des usages, de leur densité, de leurs typologies, des besoins en matière d'espaces publics et d'équipements collectifs, de leur répartition sur l'ensemble du territoire et de leurs liens avec les différents secteurs.

Cette démarche pourrait faire l'objet d'un processus de concertation réunissant les initiateurs des projets et les principaux intervenants du milieu.

Recommandation 3

La commission recommande à la Ville de Montréal d'accélérer les démarches engagées avec le ministère des Transports du Québec pour compléter les études nécessaires au recouvrement de l'autoroute Ville-Marie jusqu'à la rue Papineau, à la relocalisation de ses bretelles d'accès plus à l'est et au réaménagement du square Papineau. Ces interventions sont nécessaires pour rétablir les liens entre la partie est du centre-ville, les secteurs limitrophes situés au sud du site et les berges du fleuve, et ce faisant pour améliorer la qualité de vie dans un territoire qui en a grandement besoin.

Le concept d'aménagement pourrait prendre la forme d'un parc linéaire, ponctué par exemple d'équipements collectifs, du square Viger jusqu'au square Papineau.

3.2.3 La trame des rues, la nouvelle topographie et le lotissement

Le plan directeur d'aménagement du site de la M.R-C propose le prolongement des rues nord-sud et est-ouest à travers le méga-ilot, dans le but de retisser la trame originelle des rues du quartier. Les rues Beaudry et Alexandre-De-Sève sont prolongées jusqu'à la rue Viger et sont abaissées de 2,10 m pour donner accès aux nouveaux stationnements souterrains (auto et vélo) et aux nouvelles entrées Wolfe et Papineau de la M.R-C. Ces entrées sont dégagées sous forme d'atrium avec puits de lumière sur toute la hauteur du basilaire.

La rue de La Gauchetière, qui longe d'ouest en est la courbe du côté nord de l'actuel basilaire, entre les rues Wolfe et Papineau, est surhaussée de 3,0 m pour passer au-dessus des rues Beaudry et Alexandre-De-Sève et donner accès à l'entrée principale de la M.R-C.

Les rues Montcalm et Champlain sont prolongées jusqu'à la rue de La Gauchetière pour donner accès aux places publiques de la musique et de l'onde respectivement proposées sur les lots ouest et est du projet. Ces places sont aussi accessibles aux piétons depuis la rue Viger dans les axes Montcalm et Champlain.

Les rues de la Visitation et Plessis sont également prolongées jusqu'à la rue de La Gauchetière sous la forme de rues piétonnières.

De larges trottoirs longeant les rues nord-sud assurent une accessibilité sécuritaire aux piétons sur l'ensemble du site. Le réaménagement proposé du boulevard René-Lévesque, qui prévoit de plus larges trottoirs et un terre-plein central avec alignement d'arbres, est ponctué de traversées piétonnières dans l'axe des rues nord-sud, notamment les rues Beaudry, Alexandre-De-Sève et la rue Panet, cette dernière étant située dans l'axe de la tour de Radio-Canada et de la Place de l'image, entrée principale de la M.R-C.

L'ensemble de ces aménagements contribue au rétablissement de liens fonctionnels et visuels entre le site et le quartier adjacent. Toutefois, la complexité de la topographie des aménagements proposés (dictée par les contraintes fonctionnelles du bâtiment existant) et la superposition du domaine public sur des propriétés privées situées en tréfonds ne sont pas sans poser certains problèmes de coûts de construction et d'entretien, de circulation et d'accessibilité universelle, de sécurité et de partage des responsabilités. La Ville, la Division de l'urbanisme et le Comité consultatif d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie, le Comité (ad hoc) d'architecture et d'urbanisme et le Conseil du patrimoine ont tous exprimé des inquiétudes concernant les problèmes que pourrait poser une telle approche.

Lors des audiences publiques tenues par la commission, la plupart des intervenants se sont dits favorables à la proposition de retissage de la trame des rues et à l'aménagement de nouvelles places publiques. Quelques-uns ont toutefois émis les mêmes réserves à l'égard de la topographie proposée.

Pour faire suite à l'expression de ces réserves, le promoteur a révisé son concept par l'aménagement de plus larges trottoirs avec plantations d'arbres dans les rues nord-sud. Au croisement de l'esplanade de La Gauchetière avec les rues Beaudry et Alexandre-De-Sève, il propose l'aménagement de percées visuelles verticales et d'escaliers réunissant les rues étagées pour améliorer la qualité de l'éclairage naturel, l'animation et la sécurité des rues en viaduc.

La Commission note que le retissage de la trame des rues contribue au rétablissement des liens fonctionnels avec les quartiers adjacents. Elle considère aussi que les modifications apportées au concept d'aménagement par le promoteur améliorent la qualité des espaces publics proposés. Elle partage toutefois les inquiétudes et les réserves exprimées, lors des consultations, notamment à l'égard des incertitudes que présente la complexité de la proposition. Le Comité exécutif de la Ville de Montréal a par ailleurs exprimé le souhait que la consultation publique

porte une attention particulière à la topographie proposée, qui tout en étant dictée par la configuration du bâtiment existant, pourrait présenter des enjeux de sécurité et de circulation.

Recommandation 4

La commission reconnaît la pertinence du retissage de la trame des rues pour rétablir des liens fonctionnels avec les quartiers adjacents. Elle considère toutefois que la faisabilité de la topographie proposée n'est pas suffisamment documentée pour en fixer la forme définitive. À cet effet, la commission recommande que les infrastructures requises à la mise en œuvre de la topographie des rues et des places publiques au-dessus des stationnements privés soient l'objet d'une étude plus détaillée. Celle-ci devrait permettre d'en vérifier la faisabilité aux points de vue de la perception visuelle des espaces publics, des contraintes fonctionnelles, climatiques et techniques, des coûts de construction et d'entretien, et du partage des responsabilités entre la Ville et le promoteur. Cette étude devrait précéder l'adoption finale du plan directeur d'aménagement du projet puisqu'elle doit en valider la forme topographique.

La commission recommande également que les documents suivants soient annexés au plan directeur, aux règlements et à l'Accord de développement :

- un plan illustrant les paramètres détaillés du lotissement : largeurs et profils des emprises des rues et des places, largeurs des chaussées véhiculaires et des trottoirs, et alignements et hauteurs du cadre bâti;
- un devis de performance technique ou un cahier des charges relatif au processus de construction des infrastructures, à la qualité, à la durabilité et à l'entretien des matériaux proposés, le tout accompagné de prévisions budgétaires;

- **un ensemble de critères concernant le caractère urbain des espaces publics, la qualité des aménagements et du mobilier urbain, l'animation des lieux et la sécurité des piétons et cyclistes.**

3.2.4 Le mode d'implantation du cadre bâti et l'articulation des espaces extérieurs publics et privés

Au niveau des étages commerciaux, les bâtiments sont alignés à la limite des parcelles, telles que configurées par la nouvelle trame des rues et des places publiques sur les lots ouest et est du projet. Ces bâtiments occupent ainsi la superficie totale des parcelles. Ce mode d'implantation favorise l'encadrement des espaces publics, tant à la périphérie du site qu'à l'intérieur de celui-ci. Au-dessus des étages commerciaux, des bâtiments en forme de barres à vocation résidentielle et de bureaux, qui sont aussi alignés à la limite des parcelles, dégagent à l'intérieur de celles-ci des cours semi-publiques paysagées à l'usage exclusif des résidents. Sur le lot Radio-Canada, l'implantation de deux ensembles de bâtiments en bordure du boulevard René-Lévesque et de la rue de La Gauchetière vient encadrer le parvis de la tour de Radio-Canada (Place de l'image).

Le Comité (ad hoc) d'architecture et d'urbanisme s'est dit préoccupé par l'ouverture du projet dans l'axe de la rue Panet qui, de son point de vue, n'est qu'une rue secondaire. Le Conseil du patrimoine s'est interrogé sur les possibilités d'identification de la population du secteur aux places publiques situées à l'intérieur du site et sur les liens de ces places avec le cadre bâti.

Bon nombre d'intervenants remettent en question le projet qui, dans sa forme actuelle, leur apparaît massif, introverti, centré sur lui-même et peu orienté vers le quartier. Certains autres ont exprimé l'opinion qu'aucun bâtiment ne devrait être implanté en bordure du boulevard René-Lévesque, entre les rues Beaudry et Alexandre-De-Sève. De leur point de vue, un tel choix nuirait à la mise en valeur de la tour de Radio-Canada, de l'esplanade existante et de ses aménagements paysagés. D'autres intervenants encore ont

insisté sur l'importance d'un lien visuel significatif avec l'église Saint-Pierre-Apôtre, l'importance de la visibilité et de la perception des places publiques qui leur semblent trop encastrées à l'intérieur des îlots du projet et enfin l'importance d'harmoniser l'interface entre le cadre bâti du projet et celui de la rue Wolfe en termes d'implantation et de typologies.

En général, la commission reconnaît que le mode d'implantation du cadre bâti proposé favorise l'encadrement des rues en périphérie et des espaces publics à l'intérieur du site. Elle demeure toutefois sensible aux préoccupations formulées lors des audiences.

Elle se dit étonnée par le concept d'implantation de bâtiments en forme de barres dans une orientation dominante d'est en ouest sur l'ensemble du site. Elle craint que cette forme d'implantation ne traduise pas vraiment la volonté manifestée par le promoteur lui-même d'ouvrir le projet et ses places publiques vers le quartier adjacent, par le rétablissement de liens fonctionnels et visuels forts du nord au sud.

La commission s'interroge sur le prolongement de la configuration en courbe du basilaire de la M.R-C dans les places publiques et l'ensemble du projet, qui tend à rappeler l'image de Radio-Canada sur la totalité du site. De son point de vue, ce choix risque de perpétuer, voire d'accentuer l'empreinte du méga-îlot et la rupture qu'il représente dans le tissu urbain depuis les années 1970.

Selon la commission, un scénario d'aménagement ayant pour objectifs de mettre en valeur la force symbolique de l'implantation pavillonnaire de la M.R-C sur son site redéfini entre les rues Beaudry et Alexandre-de-Sève et de développer les îlots ouest et est du projet dans la continuité de la morphologie urbaine du quartier adjacent mériterait d'être étudié, sans toutefois écarter l'objectif de densifier le site.

Elle s'interroge également sur l'implantation des barres d'une hauteur dominante de 11 étages en bordure du boulevard René-Lévesque, entre les rues Beaudry et Alexandre-De-Sève, qui risque de masquer les vues obliques sur la tour de Radio-Canada depuis le boulevard.

Recommandation 5

Compte tenu des incertitudes que présente le concept d'implantation du projet à l'égard de son ouverture au quartier adjacent et de la mise en valeur de la tour de Radio-Canada, la commission recommande que la forme d'implantation soit remodelée afin d'accentuer l'ouverture du projet sur le quartier adjacent et de dégager les vues obliques sur la tour de Radio-Canada.

3.2.5 La densité du projet, l'articulation des volumes et les hauteurs proposées

Le plan directeur du projet de redéveloppement du site de la M.R-C propose un coefficient d'occupation du sol (COS) maximal de 6 sur l'ensemble des trois lots. Si l'on soustrait la superficie occupée par les espaces publics, cette densité s'élève à 10 sur le domaine privé. Le Plan d'urbanisme qui s'applique actuellement au site prévoit un COS maximal de 6 sur le domaine privé. La densité projetée déroge donc au Plan d'urbanisme.

Par ailleurs, le plan directeur du projet préconise des hauteurs conformes avec le Plan d'urbanisme, lesquelles varient entre 32 et 44 mètres pour l'ensemble des bâtiments proposés du site. Selon le promoteur, le gabarit proposé constitue l'un des caractères distinctifs du projet qui contribuent à sa cohérence et à son unité. Des variantes à ces hauteurs pourraient être définies, lors du processus de révision architecturale de chacune des étapes du développement du site.

La volumétrie s'articule comme suit :

- Sur le boulevard René-Lévesque et la rue Viger, un gabarit principal de 8 étages, d'une hauteur variant entre 32 et 35 mètres, est surmonté par un volume de 3 étages, en retrait de 3.6 m minimum, pour un total de 11 étages allant jusqu'à une hauteur maximale de 44 m. Un étage en retrait permet de démarquer un basilaire commercial de 2 étages, d'une hauteur minimale de 8 mètres;
- sur la rue Wolfe et le square Papineau, le gabarit principal est partiellement rabaissé à environ 3 étages, soit à une hauteur variant entre 8 et 12 m;
- à l'intérieur du site, le gabarit principal est de 10 étages sur l'esplanade de La Gauchetière et de 9 étages du côté des cours résidentielles.

Lors des consultations précédentes organisées par le promoteur, le comité-conseil constitué par la SRC fixait plusieurs objectifs en vue d'assurer l'intégration urbaine du site avec le quartier. L'un d'eux vise *la création d'un lieu unique aux couleurs de Radio-Canada, tout en assurant une intégration harmonieuse au quartier.*

La Division de l'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie juge la densité proposée acceptable et considère que l'augmentation de celle-ci permettra de marquer l'entrée est du centre-ville, tout en encadrant mieux le boulevard René-Lévesque. Elle souligne toutefois la nécessité d'inclure dans le règlement des critères qualitatifs pour assurer l'intégration du projet au milieu environnant et au cadre bâti existant.

Dans le mandat accordé à l'O.C.P.M., la Ville a exprimé plusieurs préoccupations dont *le caractère unique du concept proposé en termes de densité et de hauteur et son intégration au cadre bâti du quartier adjacent.*

Lors des audiences tenues par la commission, plusieurs résidents du quartier se sont dits préoccupés par la densité proposée dans le projet. Ils ont exprimé des craintes à l'égard

des impacts de cette densité sur la qualité de vie dans le quartier en termes de bruit, de pollution, de circulation et de stationnement dans les rues du quartier, de sécurité et de criminalité. D'autres intervenants ont formulé les réserves et les opinions suivantes à propos de la volumétrie et des hauteurs proposées :

- reconsidérer les hauteurs sur l'ensemble du site, surtout celles qui longent la rue Wolfe;
- se doter d'une vision d'ensemble à long terme du boulevard René-Lévesque et de la rue Viger;
- prendre en compte les préoccupations des résidents à l'égard de l'effet de muraille et de barrière du projet sur le boulevard René-Lévesque et atténuer cet effet;
- valoriser le quadrilatère Saint-Pierre par un lien visuel plus important;
- accorder une plus grande attention à la volumétrie du cadre bâti de la rue Wolfe;
- considérer les vues en diagonale et accroître la présence des éléments emblématiques du paysage urbain, tels que la suite remarquable des clochers des églises Saint-Pierre-Apôtre et Sainte Brigide, le pont Jacques-Cartier et la brasserie Molson;
- mieux articuler et sculpter la volumétrie problématique sur le boulevard René-Lévesque.

Compte tenu de ces préoccupations, les intervenants ont jugé nécessaire une étude des impacts visuels, dans le but d'assurer l'harmonisation de la volumétrie du projet et de l'articulation de ses hauteurs avec les composantes significatives du paysage urbain.

L'impact de la volumétrie du projet sur l'ensoleillement des bâtiments existants situés au nord du boulevard René-Lévesque, des rues, des places publiques et des cours résidentielles dans le projet a été aussi abordé par quelques intervenants.

En accord avec la Ville de Montréal et l'arrondissement Ville-Marie, la commission désire souligner l'importance de densifier l'activité et l'occupation du sol de la partie est du centre-ville. Elle est aussi d'avis que le projet de redéveloppement du site de la M.R-C doit contribuer par sa densité à la revitalisation de ce secteur, à la restructuration de son tissu urbain, et au marquage de la porte d'entrée Est du centre-ville.

La commission partage toutefois les préoccupations exprimées lors des audiences à l'égard d'une insertion harmonieuse du projet dans le secteur. Le Comité exécutif s'est dit préoccupé par le caractère unique du concept en termes de densité et de hauteur et son intégration au cadre bâti du quartier adjacent. À cet égard, la commission croit que l'établissement d'un gabarit d'une hauteur dominante de 11 étages sur la quasi-totalité du site conduit à une forme urbaine monolithique qui ne valorise pas suffisamment la variété des interfaces du projet avec le quartier adjacent et les composantes du paysage urbain environnant. Elle est aussi d'avis que le projet, dans sa forme actuelle, atteint le premier volet de l'objectif fixé par le comité-conseil, celui *de créer un lieu unique aux couleurs de Radio-Canada*, mais que le second volet, *tout en assurant une intégration harmonieuse au quartier*, n'est pas atteint. À cet égard, elle croit que la recherche d'une harmonisation plus sensible de l'articulation volumétrique du projet et de ses hauteurs dans le paysage urbain devrait être le facteur déterminant de la densité du projet et prévaloir sur l'objectif d'autofinancer la modernisation des installations de la SRC.

Recommandation 6

La commission reconnaît que la volonté de la Ville et du promoteur de densifier l'activité et l'occupation du sol sur le site est grandement justifiée. Elle reconnaît également que cette densité devrait aussi être le résultat d'une insertion harmonieuse de la volumétrie du projet dans le paysage urbain. À cet égard, elle recommande au promoteur :

1. de poursuivre l'étude des impacts visuels du projet déposée en janvier 2009 pour mieux évaluer les aspects suivants de la volumétrie du projet :
 - la mesure de l'effet de muraille de l'alignement continu de barres d'une hauteur dominante de 11 étages face au quartier adjacent et à ses églises, et des ruptures d'échelle possibles;
 - la mesure des ruptures d'échelles possibles dans la continuité des rues nord-sud;
 - l'impact visuel des bâtiments de 11 étages implantés en bordure du boulevard René-Lévesque, entre les rues Beaudry et Alexandre-De-Sève, sur les vues obliques vers la tour de Radio-Canada depuis le boulevard;
 - l'articulation de la volumétrie et des hauteurs dans les interfaces avec le cadre bâti existant de la rue Wolfe et du boulevard René-Lévesque ainsi qu'avec l'échelle urbaine acceptable pour le square Papineau et la rue Viger;
 - le lien visuel souhaité avec le centre Saint-Pierre;
 - la visibilité des places publiques proposées depuis le boulevard René-Lévesque et la rue Viger;

- 2. de réarticuler, à la lumière de cette étude, la volumétrie et les hauteurs proposées dans le plan directeur dans le but d’optimiser la perception visuelle de la tour de Radio- Canada depuis le boulevard René-Lévesque, le lien visuel entre le projet et le Centre Saint-Pierre et l’harmonisation des gabarits du projet à chacune de ses interfaces avec les composantes significatives du contexte urbain, d’atténuer les ruptures d’échelles sur le boulevard René-Lévesque et dans la continuité des rues nord-sud et de réviser, s’il y a lieu, le coefficient d’occupation du sol proposé.**

3.2.6 La mixité des usages proposés et leur répartition sur le site

Le plan directeur du site propose le réaménagement de la M.R-C d’une superficie existante de près de 1 340 250 pieds carrés, la construction de nouveaux édifices d’une superficie variant entre quelque 3 456 000 et quelque 3 545 000 pieds carrés et prévoit les usages suivants : habitation, bureau, commerce et hôtellerie. La densité des usages habitation et bureau pourrait varier selon deux scénarios. Le scénario A comprend environ 2 300 unités d’habitation (soit 41 %) et près de 2 114 500 pi.ca. de bureau (soit 44 %). Le scénario B comprend environ 1 500 unités d’habitation (soit 26 %) et près de 2 872 500 pieds carrés (soit 59 %). Les affectations commerciale et hôtelière demeurent constantes dans les deux scénarios : quelque 488 pi.ca. de commerces (soit 10 %) et près de 227 800 pi.ca. pour l’hôtellerie (soit 5 %).

Ces usages sont répartis comme suit dans les nouveaux bâtiments :

- sous-sols : stationnement et commerce de grande surface (2 étages)
- rez-de-chaussée donnant sur les rues et les places : commerce et bureau (deux étages)
- étages supérieurs : habitation et bureau

L'occupation commerciale prévoit des commerces de quartier et de grande surface et des commerces culturels.

L'occupation bureau peut inclure des activités reliées à l'économie sociale, à l'industrie des technologies de l'information et des communications, à l'industrie culturelle, des services professionnels et publics.

L'occupation résidentielle peut offrir plusieurs tenures et typologies telles que des logements pour jeunes familles et pour personnes âgées, des logements abordables et sociaux et des logements en copropriété divise et indivise. Les diverses instances consultées en amont de la présente consultation ont accueilli favorablement la mixité des usages proposés, notamment la prédominance de l'affectation résidentielle dans le projet. Le C.C.U. de l'arrondissement considère que celle-ci peut être le point de départ d'une relance économique et répondre aux préoccupations et besoins du milieu.

La Ville s'est toutefois dite préoccupée par l'impact de la nouvelle offre commerciale sur la structure commerciale locale.

De son côté, le Comité d'architecture et d'urbanisme s'est interrogé sur l'impact économique éventuel du projet et son échéancier de réalisation en fonction des taux d'absorption de ses composantes.

L'étude des orientations commerciales a indiqué la nécessité d'identifier des thématiques qui ne reproduisent pas la fonction commerciale de banlieue et de miser sur la complémentarité de l'offre commerciale du projet avec les besoins du quartier et les intérêts de la clientèle du projet de la gare-hôtel Viger.

Lors des audiences publiques tenues par la commission, la plupart des intervenants ont accueilli favorablement la mixité des usages et la présence de la dominante résidentielle dans le projet. Selon eux, cette approche devrait contribuer à la revitalisation du secteur

dans la mesure où celle-ci répondra aux besoins du milieu et s'avèrera complémentaire à l'offre actuelle et à venir. Dans cette perspective, plusieurs d'entre eux se sont dits préoccupés par les aspects suivants : l'inclusion de logements abordables et sociaux, pour jeunes familles et pour personnes âgées; l'adéquation des types de commerces, des équipements collectifs et de services publics avec les besoins du milieu. Les aspects socioéconomiques de ces préoccupations sont discutés et analysés par la commission dans la section 3.3 du présent rapport.

En termes d'intégration du projet dans le contexte urbain, la mixité des usages n'a pas été l'objet de préoccupations particulières. Toutefois, un groupe d'intervention dans le domaine immobilier communautaire a proposé l'implantation de bâtiments résidentiels de type *walk up* de quatre étages sur les parcelles longeant la rue Wolfe. Selon ce groupe l'implantation cette typologie en bordure immédiate des rues nord-sud s'harmonise davantage à la morphologie et à l'échelle urbaine du quartier.

En général, la commission considère que la mixité des usages et la prédominance de l'affectation résidentielle dans le projet sont tout à fait pertinentes et représentent un grand potentiel en vue de la revitalisation du secteur, de l'animation des espaces publics et de la création de nouveaux équipements collectifs, à l'échelle du quartier et des secteurs limitrophes. Par exemple : école, centre communautaire, récréatif, culturel et sportif, places publiques, parcs et terrains de jeux. Une masse critique de logements variés devrait encourager les travailleurs du centre-ville, de Radio-Canada et des entreprises et commerces installés à proximité, à résider sur le site et dans son voisinage. Cette dynamique devrait favoriser l'utilisation des modes de transport collectifs, alternatifs et actifs, donc réduire la circulation automobile et contribuer à la qualité de vie dans le milieu urbain et à l'animation, tant nocturne que diurne, des espaces publics.

Dans cette perspective, la commission considère que le projet pourrait présenter une offre résidentielle supérieure à celle de son scénario 1 qui est de 2 300 unités.

Par ailleurs, la commission regrette l'absence d'habitations au niveau du sol, notamment le long des rues nord-sud, comme c'est le cas dans les rues du quartier adjacent.

Aussi, la commission est d'avis que l'insertion de la typologie de bâtiment *walk-up* dans les étages inférieurs de bâtiments plus élevés pourrait s'avérer une réponse appropriée aux besoins de jeunes familles.

D'autre part, elle reconnaît que la localisation et l'ouverture de l'activité commerciale au niveau des rues en périphérie du site et des espaces publics à l'intérieur de celui-ci favorisent l'animation et la sécurité dans ces espaces.

Recommandation 7

Dans le but d'accroître la densité et la mixité de la population résidentielle dans la partie est du centre-ville et de contribuer à la reconstruction de son stock de logements et d'équipements collectifs, la commission recommande d'accroître l'offre résidentielle dans le projet au-dessus du seuil proposé dans le scénario 1.

3.2.7 Les critères relatifs à l'expression architecturale

Le règlement autorisant le projet de développement du site de Radio-Canada énonce un ensemble de critères à l'égard du traitement architectural. Ces critères traitent principalement de l'intégration harmonieuse du projet au secteur d'insertion, de l'exploitation de la diversité par le morcellement des plans de façades sur les rues bordant le site, de la mise en valeur des perspectives visuelle dans l'axe de la rue de La Gauchetière, en favorisant la légèreté et la transparence des façades donnant sur celle-ci, de l'exploration de toutes les possibilités de transparence, de visibilité, de fluidité, d'accessibilité et d'éclairage naturel pour favoriser l'animation et la sécurité des rues en contrebas ainsi que de l'homogénéité de l'ensemble par le choix des matériaux et vocabulaires architecturaux.

L'un des objectifs exprimés par le Comité-conseil traite de l'expression de la diversité des usages et des types d'occupants dans l'architecture.

Lors des audiences, plusieurs intervenants ont exprimé leurs inquiétudes face à l'absence de traitements architecturaux dans les documents et la maquette illustrant le projet. Certains résidents du quartier craignent l'apparition de grandes façades en béton.

La commission considère que l'établissement d'un plan directeur d'aménagement, tel que celui du projet de développement du site de la M.R-C, n'a pas pour objectif de développer la planification détaillée des immeubles proposés et leur expression architecturale. Toutefois, le plan directeur doit définir les grandes orientations relatives au traitement architectural de l'ensemble du projet en termes d'objectifs et de critères qualitatifs. À cet égard, elle reconnaît la pertinence des critères énoncés dans le projet de règlement. Par ailleurs, la commission est d'avis que les critères énoncés devraient aussi encourager la diversité des éléments de vocabulaire architectural.

Recommandation 8

La commission recommande l'ajout de critères dans le projet de règlement pour éviter l'uniformité de l'expression architecturale et favoriser :

- l'expression de la diversité des usages, de leur tenure et de leurs typologies par l'affirmation de leurs caractères distinctifs,
- l'expression de la diversité des interfaces du projet avec les composantes significatives du voisinage, par la mise en valeur de leur caractère et de leur échelle spécifique dans l'expression architecturale du projet, par exemple les interfaces avec le cadre bâti existant du boulevard René-Lévesque et de la rue

Wolfe, les églises, la tour de Radio-Canada, l'échelle urbaine de la rue Viger et du square Papineau.

Recommandation 9

À la lumière de l'ensemble des considérations exprimées dans la présente partie, la commission reconnaît la pertinence du projet notamment à l'égard de sa dominante résidentielle, de la diversité de ses tenures et typologies et de la mixité des usages proposés. Elle reconnaît également son potentiel structurant en vue de la revitalisation de la partie est du centre-ville et de la restructuration de son tissu urbain. Elle recommande toutefois de poursuivre l'étude du projet, dans le but d'en bonifier le concept d'aménagement et la qualité de son insertion dans le milieu, notamment à l'égard de la topographie, de l'implantation et de la volumétrie. De son point de vue, cette dernière étape dans l'élaboration du projet mériterait de faire l'objet de présentations au Comité consultatif d'urbanisme de l'arrondissement, au Comité (ad hoc) d'architecture et d'urbanisme de la Ville et au Conseil du patrimoine préalablement à son adoption par le Conseil municipal.

3.3 La contribution sociale et économique du projet au milieu

Au-delà de la qualité intrinsèque du projet de Radio-Canada et de sa capacité à retisser la trame urbaine discontinuée de la partie est du centre-ville, se pose l'enjeu de l'intégration du projet aux plans social et économique. À cette étape de son analyse, la commission se penche sur la capacité du projet de satisfaire les attentes du milieu quant aux besoins établis en matière de logement. Elle aborde également les besoins, connus et moins connus, en matière d'espaces publics, d'équipements collectifs, de stimulation de l'emploi local et d'offre commerciale complémentaire à celle existante. Dans sa démarche, la commission prend évidemment en considération les attentes de la Ville qui, par divers énoncés, affirme sa volonté d'encourager le logement social et abordable tout autant que familial sur son territoire et, conséquemment, de voir se créer de véritables milieux de vie conviviaux dans les quartiers centraux.

De plus, au cours de l'audience, la défavorisation sociale du milieu a été fréquemment évoquée et de façon documentée. Cela a amené la commission à se pencher d'abord sur le profil sociodémographique du quartier pour éclairer sa démarche. Quelques faits saillants sont ici relatés. Les données utilisées sont issues d'une étude intitulée *Habiter le cœur de Montréal, situation actuelle et enjeux de développement en matière de logement dans l'arrondissement de Ville-Marie* et réalisée en 2008 par le Comité logement Centre-Sud et le département d'études urbaines et touristiques de l'UQÀM.

Un territoire de disparités

L'arrondissement Ville-Marie est composé de quartiers disparates. En effet, certains de ses quartiers comptent parmi les plus défavorisés de la ville tandis que, par exemple, le Vieux-Montréal accueille des ménages bien mieux nantis que la moyenne métropolitaine. La prudence s'impose donc en matière de données agglomérées à l'échelle de l'arrondissement.

Selon le *Recensement 2006 Profil sociodémographique Ville-Marie*, l'arrondissement compte 78 876 habitants, en croissance de 5,4% par rapport à 2001. C'est toutefois beaucoup moins que les quelque 110 000 résidents dénombrés à la fin des années 1960, soit avant que les grands travaux de restructuration urbaine n'affectent le quartier. La disparition de logements, mais aussi d'entreprises et de commerces, a déstabilisé les milieux de vie présents notamment à proximité du site de la M.R-C.

Pour le secteur voisinant le site de Radio-Canada, notamment dans le secteur compris entre les rues Saint-Antoine, Sainte-Catherine, De Lorimier et Saint-Denis, le taux de chômage est plus élevé que celui de la province et de la ville, le revenu médian est inférieur au revenu médian municipal, et une proportion importante de ménages – un peu plus de deux ménages sur cinq – doit allouer plus de 30 % de son revenu au paiement mensuel du loyer.

En outre, s'il s'agit du secteur à plus fort taux de locataires du Québec (près de 80%), c'est également au centre-ville où le prix moyen des loyers est beaucoup plus élevé que pour l'ensemble de l'agglomération montréalaise. Cet écart est plus important encore lorsqu'il s'agit

de logements familiaux. Dans tous les cas, les coûts d'habiter au centre-ville se situent au-delà des seuils d'abordabilité fixés par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) pour la région métropolitaine. Ce lourd constat limite considérablement l'accessibilité au logement et la diversité de ce dernier pour bon nombre de clientèles.

Parallèlement, l'arrondissement Ville-Marie a récemment connu un véritable boom immobilier avec la mise en chantier, entre 2002 et 2006, de quelque 7 313 unités d'habitation. Ces dernières cependant étaient majoritairement destinées à des ménages de petite taille et essentiellement développées selon la formule de la copropriété divise.

L'importance marquée de la pauvreté

L'arrondissement Ville-Marie fait face à la pauvreté de laquelle découlent une série de problèmes abondamment documentés, notamment par la Direction de santé publique – Agence de la santé et services sociaux de Montréal. Près du site se trouve le territoire du CLSC des Faubourgs regroupant les secteurs suivants : Sainte-Marie, Saint-Jacques, Vieux-Montréal et Faubourg Saint-Laurent. Le site de Radio-Canada est au cœur du secteur Saint-Jacques, mais, considérant l'envergure du projet, il est permis de penser qu'il aura des impacts qui n'affecteront pas seulement ce secteur. Il y a lieu de prendre ici en considération les impacts croisés que la modernisation de Radio-Canada peut induire de concert avec les autres grands projets en cours dans ce secteur est du centre-ville, tels le projet Viger et le CHUM. C'est pourquoi il est approprié de retenir le territoire du CLSC des Faubourgs au titre des considérations socioéconomiques, et ce, en référence aux impacts prévisibles.

Le territoire du CLSC des Faubourgs appartient à la catégorie des territoires les plus défavorisés de l'île de Montréal. En effet, 45 % de sa population vit sous le seuil du faible revenu alors qu'à Montréal, ce taux est de 29 %. Dans ce CLSC, le revenu médian par famille économique est de 44 102 \$, tandis qu'à Montréal il est de 54 660 \$.

D'autres études, dont celle produite par la Direction de santé publique de Montréal en matière de mesure des difficultés socioéconomiques auxquelles font face les résidents de ce secteur de la ville, confirment l'importance observée de la défavorisation.

Le profil sociodémographique préoccupant du quartier, les difficultés socioéconomiques observées, et la réalité immobilière récente sont autant de facteurs laissant présupposer que les ménages familiaux sont incités à quitter, faute de logements adéquats et abordables dans le voisinage.

Le logement social dans l'arrondissement

Bien que l'arrondissement Ville-Marie dispose de 23,2 % de logements sociaux dans le parc locatif total, le plaçant selon les données de 2006 de Statistique Canada au second rang de l'ensemble des arrondissements montréalais quant à l'offre de logements sociaux, la demande demeure forte avec un niveau élevé de ménages présentant des conditions socioéconomiques difficiles.

Ainsi, Ville-Marie arrive malheureusement au premier rang des ménages en difficulté, avec 28,2 % de ménages locataires ayant un taux d'effort de 50 % et plus. Si l'on combine, toujours pour l'arrondissement, la proportion des ménages locataires ayant un revenu sous le seuil des besoins impérieux et un taux d'effort de 50 % et plus, ce sont 53 % des ménages locataires qui sont visés, un bien lourd constat.

Compte tenu de la situation socioéconomique préoccupante observée dans le secteur et dans l'arrondissement Ville-Marie, la commission juge important d'accorder une attention particulière aux modalités à convenir en matière d'inclusion de logements abordables et sociaux, ces dernières devant être inscrites dans l'Accord de développement liant le promoteur et la Ville de Montréal.

3.3.1 La contribution du projet à l'inclusion de clientèles ciblées

De l'ensemble des grands projets urbains discutés à l'heure actuelle et qui modifieront le paysage de l'Arrondissement Ville-Marie au cours des deux prochaines décennies, le projet de redéveloppement du site de Radio-Canada aura un impact important au plan social en raison notamment de la possibilité d'y inclure du logement social et du logement abordable. De fait, les autres grands projets en chantier dans le secteur, tels le Quartier des spectacles, le CHUM et le Quartier de la santé, ne se prêtent pas à une telle démarche. En contrepartie, d'autres projets récents ou à l'étude, tel celui d'Imperial Tobacco ou encore celui du Tri postal, dans le Sud-Ouest, contiennent des proportions plus généreuses de logements sociaux que ce que suggère la Stratégie d'inclusion.

Le promoteur a signifié son intention d'appliquer la Stratégie d'inclusion dans le développement de son projet, à savoir 15 % de logements abordables et 15 % de logements sociaux, et d'en voir les modalités incluses dans l'Accord de développement à conclure avec la Ville de Montréal.

La Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels s'adresse aux développements émanant de grands propriétaires fonciers publics dont le nombre de logements dépassera le seuil requis de 200 logements, et qui nécessiteront, pour se réaliser, une modification à la réglementation en vigueur. Le projet de Radio-Canada tombe dans cette catégorie. Dans ce cas précis s'ajoute le fait que les terrains disponibles à des fins de développement ont une superficie importante et qu'ils bénéficient d'un emplacement stratégique au cœur de la ville centre.

Selon divers intervenants, parce que le projet de modernisation de la M.R-C est le seul des grands projets dans cette partie de Montréal à présenter le potentiel d'une proportion importante de logements, il importe qu'y soit compensé le déficit constaté ces dernières années en matière de logements sociaux et abordables.

Selon les mémoires déposés, la demande s'exprimerait davantage par des besoins en logements familiaux et, selon les interlocuteurs entendus, le logement familial serait plus facile à développer à l'intérieur de la structure établie pour du logement social que celle pour du logement privé dit abordable.

Au sujet des besoins identifiés en matière de logements abordables et sociaux, la convergence d'opinions des mémoires présentés par les groupes et organismes actifs dans le milieu d'accueil confirme la hauteur des besoins. D'aucuns ont en effet indiqué que l'application de la Stratégie d'inclusion, dans l'éventualité de la construction de quelque 2 000 unités de logements, est d'autant plus importante qu'il s'agit d'un secteur où plusieurs grands projets immobiliers sont en cours, ces derniers n'offrant pas de telles possibilités en matière de logement abordable ou social.

Divers interlocuteurs ont mentionné la faiblesse des mises en chantier, au cours des dernières années, au niveau du logement social et du logement abordable (subventionné). Blâmant notamment le caractère volontaire de la Stratégie d'inclusion comme étant responsable du piètre rendement observé à ce jour, ils ont suggéré que soit rehaussé significativement – du simple au double – le pourcentage de logements à allouer à des clientèles ciblées, notamment en matière de logement social.

À ce sujet, selon les données fournies par Habiter Ville-Marie, la production de logements sociaux et communautaires a représenté 11% du total des unités construites dans l'arrondissement Ville-Marie en 2005. Par contre, en 2006, aucune unité de logement social et communautaire n'a été construite. Ainsi, au cours de la période 2005-2006, la production de logements sociaux et communautaires ne représente que 6% du total des unités produites dans l'arrondissement.

De plus, parmi les recommandations formulées par le Comité-conseil, celles portant sur la fonction résidentielle militent en faveur de l'accueil d'une diversité de ménages dans le quartier et sur le site, rencontrant d'ailleurs les intentions manifestées par le promoteur à

ce sujet. Plus spécifiquement, les clientèles ciblées par le Comité-conseil sont les suivantes : les travailleurs, professionnels et étudiants fréquentant quotidiennement le secteur, les ménages à faibles et modestes revenus prioritairement du quartier, les ménages familiaux, les ménages exclus économiquement de l'accès à la propriété et enfin les personnes âgées.

La commission salue l'intention du promoteur d'appliquer la Stratégie d'inclusion dans le développement de son projet. Elle s'interroge toutefois, à la lumière des audiences tenues, sur la justesse de la proportion suggérée de 15 % de logements abordables et de 15 % de logements sociaux, compte tenu des caractéristiques socioéconomiques préoccupantes du quartier et de la hauteur des besoins identifiés.

En raison des recommandations formulées par le Comité-conseil à l'égard de la fonction résidentielle, de même qu'en tenant compte des propos entendus en audiences, la commission reconnaît que les règles régissant le marché, la qualité institutionnelle et publique du promoteur, l'opportunité ici offerte de corriger le déséquilibre observé en matière d'inclusion dans l'arrondissement Ville-Marie et aussi le retissage souhaité des milieux de vie dans le secteur sont autant de motifs militant en faveur d'une modulation des proportions suggérées de logements abordables et sociaux.

Recommandation 10

La commission recommande de moduler à la hausse les cibles établies en matière de logement social en fonction de la réalité socioéconomique préoccupante du quartier, et ce, dans le cadre d'un dialogue avec les organismes représentatifs du milieu, en prévision de l'énoncé des modalités à inclure à ce titre dans l'Accord de développement.

3.3.2 De l'inclusion à l'intégration sur le site

Si l'intérêt d'inclure dans le projet des logements spécifiquement dédiés à des clientèles ciblées a été clairement établi au cours de la consultation, leur répartition sur le site ainsi que leur échéancier de réalisation restent à préciser.

Le promoteur a indiqué son intention que soient accueillies des clientèles résidentielles diversifiées, notamment des jeunes familles, des personnes âgées, et des clients d'hôtel. À celles-ci s'ajoutent des clientèles ciblées au moyen du logement abordable et social sur la base d'unités, d'édifices ou de parcelles dont les proportions seront déterminées en fonction des politiques, des programmes et des mécanismes de financement existants. En matière d'emplacement privilégié, il est indiqué au plan directeur que la profondeur de plusieurs parcelles donne la possibilité d'y aménager des cours intérieures privées, en bordure desquelles pourraient être aménagés des logements familiaux sur trois étages.

Divers interlocuteurs ont salué la diversité suggérée par le promoteur en appuyant le fait que le logement familial et la formule coopérative permettent de garantir une mixité sociale, cette dernière contribuant à minimiser les risques d'embourgeoisement du quartier, notamment en raison du prix élevé du terrain dans les secteurs centraux de la ville.

La question des modalités de répartition sur le site de ces diverses typologies résidentielles ciblées a été soulevée. Pour les uns, une localisation concentrée est préférable, de manière à faciliter l'exploitation et la gestion courante de l'ensemble, tandis que pour d'autres, des unités réparties ici et là semblent davantage garantes d'une inclusion véritable sans discrimination. On a ainsi indiqué qu'un projet d'ensemble, par exemple de nature communautaire et destiné principalement à la famille et accessoirement à des personnes âgées ou à des personnes seules, favorisait un milieu de vie convivial caractérisé par des échanges de services et par une dynamique intergénérationnelle intéressante. À ce titre, le Groupe CDH – Conseil en développement

d'habitation a proposé, pour le secteur de la rue Wolfe situé à l'ouest du site, un mode d'inclusion de logements familiaux préconisant des bâtiments de type *walk-up*, regroupés pour accentuer la convivialité de l'endroit.

De plus, des échanges menés, il est ressorti que le logement dédié à des clientèles ciblées devrait être réalisé dès les premières phases du projet, de manière à s'assurer d'une performance adéquate à ce titre, en référence aux cibles de la Stratégie d'inclusion et aux résultats atteints à ce jour dans l'arrondissement Ville-Marie.

Il a également été mentionné que la diversité dans l'offre de logement devait aussi répondre aux besoins des personnes qui fréquenteront quotidiennement le secteur, à savoir les professionnels, les travailleurs et les étudiants. Cette attention portée à la diversité s'inscrit en appui direct à la mixité sociale souhaitée et saluée par tous.

Finalement, un consensus s'est établi sur l'offre de collaboration offerte par les intervenants du milieu communautaire en ce qui a trait au développement des modalités d'inclusion de logements abordables et sociaux destinés à des clientèles ciblées. À cela s'est ajoutée la proposition de créer un poste en organisation communautaire en soutien aux demandeurs de logement.

La commission tient à rappeler que la Stratégie d'inclusion trouvera une application concrète dans l'Accord de développement à conclure entre le promoteur et la Ville de Montréal. À ce titre, les proportions respectives de logements abordables et sociaux, le nombre de logements, l'identification des emplacements, l'échéancier de réalisation, de même que les conditions de vente ou le prix maximum selon qu'il s'agit de logements communautaires ou privés abordables sont autant d'éléments qui y seront précisés. La commission reconnaît la compétence des interlocuteurs représentant les groupes et organismes du milieu, ainsi que leur connaissance fine des besoins du quartier et considère qu'il serait opportun que ce processus bénéficie de leur apport.

Recommandation 11

La commission recommande :

- **d'envisager l'implantation des logements dédiés à des clientèles ciblées dès les premières phases de réalisation du projet;**
- **de considérer, au sein d'un mécanisme qui reste à être déterminé, l'offre de collaboration offerte par les intervenants du milieu communautaire quant au développement des modalités d'inclusion de logements abordables et sociaux.**

3.3.3 La contribution du projet à l'offre d'espaces publics et d'équipements collectifs du quartier

Le plan directeur du projet de novembre 2007, au chapitre de l'analyse du contexte urbain, rappelle que « le site se trouve au cœur d'un environnement urbain relativement pauvre en espaces publics ». Le promoteur suggère l'aménagement de trois nouvelles places, thématiquement associées aux champs d'activité de Radio-Canada. Il s'agit des places de l'image, de l'onde, et de la musique, toutes situées au sud de la rue de La Gauchetière. Aucun équipement collectif n'est prévu sur le site.

Au cours des séances d'information publique, un représentant du service des Parcs a confirmé qu'en matière de parcs, la Ville ne disposait, à l'heure actuelle que d'une connaissance limitée de l'offre par rapport aux besoins du quartier. À ce sujet, une révision de l'offre de services en parcs de toute nature serait en cours.

Différents organismes-conseils de la Ville sont préoccupés par ce manque appréhendé et, en réponse à la proposition du promoteur, attachent de l'importance à la question de la vocation et de l'animation des espaces publics. Ainsi, le Comité consultatif d'urbanisme souhaite que la définition du domaine public soit précisée, tandis que le Comité d'architecture et d'urbanisme accueille quant à lui favorablement la densité importante du projet, entre autres en raison de l'adjonction de deux places publiques supplémentaires

pour le secteur. Quant au Conseil du patrimoine, il s'interroge sur les possibilités d'identification de la population du secteur aux places publiques planifiées, ainsi que sur leur gestion, leur animation et leurs liens avec le cadre bâti.

De l'avis général des participants, le quartier manque aussi bien d'espaces publics que d'équipements collectifs. Lors des audiences, les intervenants ont indiqué que le déficit d'équipements collectifs dans le quartier se serait même accentué au cours des dernières années en raison de l'arrivée de nouveaux résidents. Il en est de même pour les espaces publics, ceux existant dans le voisinage (le square Viger, le Champ-de-Mars, le square Émilie-Gamelin, le parc de l'Île Sainte-Hélène) n'étant pas situés dans l'environnement immédiat du site, et leur desserte n'étant guère locale.

Devant ce constat de déficit, le souhait a été exprimé d'une association entre la Ville et le promoteur pour doter le site d'un centre communautaire et culturel en collaboration avec l'Écomusée du Fier Monde, afin de commémorer les transformations vécues dans l'arrondissement. Il a été également mentionné, comme faisant partie des équipements collectifs requis, des parcs pour enfants comprenant les équipements habituels. Une préférence a même été marquée à cet égard pour une localisation sur la rue Montcalm, entre les rues de La Gauchetière et Viger. Le besoin en études complémentaires a aussi été indiqué comme une nécessité avant d'aller plus loin dans le concept proposé, notamment en matière d'arrimage entre les services de proximité requis et les équipements collectifs existants ou prévisibles, de même que l'énoncé d'une stratégie de développement des équipements collectifs favorisant la complémentarité avec ce qui existe déjà. Enfin, deux interlocuteurs ont attiré l'attention de la commission sur les besoins de la petite enfance, en demandant si une garderie était prévue dans le projet et en suggérant de profiter de la modernisation de la MRC pour agrandir et moderniser le CPE Studio 0-5 et d'envisager l'utilisation par les tout-petits des espaces verts prévus dans le projet.

Le caractère introverti du projet par rapport au quartier a aussi été fréquemment souligné. Les espaces publics proposés ne sont pas invitants pour le voisinage. Ils donnent une impression de négation du voisinage, et que ces espaces «emmurillés» sont dédiés à l'usage privé des futurs résidents du projet.

Pour plusieurs, la vocation de ces espaces publics, en lien avec la mission de la Société Radio-Canada, peut difficilement répondre aux besoins de la collectivité environnante. À cet égard, divers interlocuteurs ont suggéré de prendre en compte les besoins exprimés par les résidents du quartier et ce, aussi bien en matière de qualité que de quantité d'espaces publics et verts, qu'en matière de sécurité et d'animation de tels espaces. Ils disent craindre en effet que de telles places enchâssées à l'intérieur du projet ne soient difficiles à animer et peu sécuritaires.

De façon plus spécifique, on a déploré que les Places de l'onde et de la musique ne comportent pas d'équipements de détente, de jeux, etc. Aux dires de plusieurs, ces places publiques en dur auraient plutôt comme finalité d'agrémenter le projet immobilier que de répondre aux besoins des résidents du quartier.

De son côté, la Place de l'image, implantée en façade de la M.R-C et en vis-à-vis de la rue Panet, est davantage perçue comme un parterre d'accueil à la M.R-C que comme un espace vert dédié au quartier. Il en résulte de plus un sentiment d'insécurité en raison notamment de l'artère majeure à traverser pour y accéder qu'est le boulevard René-Lévesque. L'absence d'équipements habituellement compris dans un parc de quartier rendrait également cette place moins attrayante.

De plus, trois intervenants ont déploré la perte de l'esplanade de la M.R-C dans sa forme actuelle avec sa végétation mature. Enfin, face aux propos concernant une densité beaucoup trop forte du projet dans son ensemble, il a été suggéré de réduire la superficie des espaces publics de manière à construire sur une plus vaste superficie, réduisant d'autant les hauteurs proposées.

La commission prend note du fait que la croissance démographique du quartier n'a pas été accompagnée par un ajout d'espaces publics et d'équipements collectifs et que cette situation a contribué à accentuer le déficit déjà existant. En ce sens, elle reçoit favorablement la proposition d'inscrire dans le projet une superficie généreuse d'espaces publics. La commission émet toutefois certaines réserves quant à ces espaces publics, en réponse aux besoins exprimés par la population résidente et également en ce qui a trait à l'accessibilité et à la sécurité des lieux, notamment pour les familles et les enfants.

La commission a également pris acte du constat de déficit en équipements collectifs dans le quartier, ainsi que de l'absence de données précises sur les besoins à combler selon les divers types d'équipements, qu'il s'agisse d'aires de jeux pour les différents groupes d'âge, de piscines, d'écoles primaires ou encore de maison de la culture et de centre communautaire. La commission est ainsi d'avis qu'il importe de dresser un portrait d'ensemble de l'offre et des besoins, en matière d'équipements collectifs, de manière à pouvoir répondre à ces besoins en mode planifié, plutôt qu'à la pièce .

Recommandation 12

En lien avec sa recommandation 2, la commission recommande à la Ville de mener une étude des besoins du secteur afin de déterminer précisément en quoi le projet contribue à l'offre d'espaces publics de qualité dédiés aux résidents actuels et futurs du quartier.

De plus, en considération du déficit observé en matière d'équipements collectifs, la commission recommande à la Ville d'intégrer les besoins en équipements collectifs, dans son étude des besoins en espaces publics.

Recommandation 13

La commission recommande que cette étude couvre un périmètre d'analyse plus large que la stricte propriété du promoteur de manière à inclure les besoins d'autres secteurs tel le Faubourg Québec et ainsi coordonner efficacement les efforts de dotation d'espaces publics et d'équipements collectifs à l'intérieur ou à proximité du projet de Radio-Canada.

3.3.4 La stimulation de l'emploi local

En raison de son ampleur, le projet de Radio-Canada est susceptible de modifier sensiblement la structure socioéconomique du quartier, du fait de la venue de clientèles diversifiées et en nombre important, de même que de l'attraction que le projet ne manquera pas de générer auprès de diverses entreprises commerciales et de services. Cet apport devrait stimuler l'emploi local.

Tel que le recommande le Comité-conseil, l'effort devra porter tout à la fois sur l'accueil préférentiel d'entreprises dont les domaines d'intervention sont connexes ou subsidiaires à celui de la SRC, l'accroissement des retombées économiques locales de la Cité des Ondes, et le développement sur le site de commerces et services en réponse aux besoins des travailleurs et résidents.

Rappelant les recommandations du Comité-conseil, divers interlocuteurs ont également appuyé l'accueil préférentiel d'entreprises d'économie sociale et solidaire, du domaine des arts, des communications et autres, de manière à garantir une synergie d'entreprises. À ce sujet, on a d'ailleurs suggéré la mise sur pied d'un fond communautaire afin de soutenir des projets ou des initiatives sociales et locales. L'embauche locale a également été ciblée comme un moyen privilégié de développement local et communautaire.

La commission note que les organismes du milieu sont largement en mesure de contribuer à la réflexion sur la stimulation de l'emploi local en lien avec le projet.

3.3.5 L'offre commerciale proposée

Le plan directeur propose quelque 488 000 pieds carrés d'affectation commerciale, sans indication des typologies possibles. Selon l'étude relative aux orientations commerciales à privilégier (Demarcom, mai 2008), le projet fournit l'occasion d'enrichir l'offre commerciale du quartier. En raison toutefois du caractère préliminaire des hypothèses avancées quant à la typologie des clientèles résidentielle et aux types de services complémentaires pouvant être pressentis dans ou à proximité du site, on indique qu'il est difficile d'établir précisément, à cette étape-ci, la structure commerciale du projet.

L'opinion largement partagée par les participants à la consultation publique est que l'offre commerciale, notamment celle de proximité, continue d'être déficiente dans le quartier. Une dizaine d'interlocuteurs ont fait état de préoccupations à l'égard de l'offre commerciale à privilégier dans le projet, en indiquant leur souhait qu'une importance particulière soit accordée à la complémentarité avec l'offre existante dans les commerces du Village (rues Amherst et Sainte-Catherine). Des références ont été faites spécifiquement aux services de base, notamment en alimentation, de manière à éviter les déplacements en automobile et favoriser plutôt le transport actif.

De façon complémentaire, des rappels ont porté aussi sur l'importance à accorder au type et à la localisation des commerces ou services de manière à assurer l'ouverture, l'animation, la circulation et la sécurité du site. Il a été également suggéré la mise en place de programmes de soutien nécessaires pour permettre aux commerçants intéressés de s'installer sur le site de la M.R-C afin d'offrir des services de proximité aux résidents du site et des quartiers environnants.

La commission souhaite que la typologie commerciale puisse correspondre aux besoins des résidents et s'harmoniser avec l'offre existante à proximité. En l'absence de propositions précises sur la mixité commerciale, la commission est d'avis que des

études additionnelles devront être réalisées, au moment où seront précisées les typologies résidentielles en fonction des clientèles ciblées.

3.3.6 Les garanties de succès d'un projet adéquatement intégré à son milieu d'accueil

Tel que déjà mentionné, la très grande majorité des citoyens intéressés et des représentants d'organismes impliqués dans le quartier accueillent favorablement le projet de développement du site et la modernisation de la maison de Radio-Canada. Ils conçoivent ce projet comme l'occasion de revitaliser le quartier par la venue de nouveaux résidents et usagers qui formeraient une masse critique suffisante pour insuffler un vent de dynamisme sur le plan socio-économique et enrichir la mixité sociale du milieu.

Une forte majorité de participants a également souligné sa satisfaction à l'égard du sérieux du processus de concertation avec le milieu, que le promoteur a initié dès l'automne 2006. Au moyen d'un comité-conseil, la communauté a en effet pu exprimer ses attentes aussi bien que ses craintes dans un esprit de collaboration ouverte. Au terme de son mandat en juin 2007, le Comité-conseil énonçait diverses recommandations visant une intégration réussie du projet à son milieu d'accueil. À cette occasion, quatre objectifs généraux furent énoncés pour le projet, tous visant la consolidation du quartier par l'amélioration de son cadre de vie et l'essor économique que pourra susciter le projet, celui-ci étant perçu comme un levier de développement. Plusieurs ont souhaité la poursuite de cette concertation sous une forme appropriée tout au long de la réalisation du projet. Une modalité novatrice a même été proposée à cet égard, celle d'un accord de bénéfices à la collectivité (ABC). La CDEC a suggéré de mettre en place un comité-conseil élargi dont un des mandats serait justement l'élaboration d'un « accord de bénéfices à la collectivité (ABC) ». Globalement, et tel qu'en témoignent des expériences similaires de « Community Benefits Agreement » menées au Canada, aux États-Unis, en Australie et en Angleterre, un tel ABC pourrait réunir la Ville, le promoteur et les représentants du milieu sociocommunautaire. Un ABC est habituellement conclu dans le

but d'offrir aux résidents une voix au chapitre du développement harmonieux de leur collectivité au sein d'un milieu de vie convivial.

Visant au premier chef une étroite collaboration entre les interlocuteurs et ce, au bénéfice justement de la collectivité, un ABC pourrait cibler plus spécifiquement, selon la CDEC, les éléments suivants : les modalités de construction de logements abordables et sociaux, la vocation des espaces publics, les bénéfices environnementaux, la stimulation de l'emploi local, le renforcement du pôle économique constitué par la SRC et la présence d'une économie plurielle (présence d'entreprises d'économie sociale), les démarches de mobilisation des fonds auprès des différents paliers gouvernementaux, les services, les équipements et commerces de proximité, la dynamique culturelle au sein du quartier, la valorisation de la mémoire collective de même que toute autre matière jugée pertinente à une intégration adéquate et judicieuse du projet à son milieu d'accueil.

Prenant acte de l'intérêt manifesté par le milieu, notamment par l'intermédiaire des représentants des groupes et organismes qui ont appuyé la suggestion de la CDEC de développer un ABC, la commission est d'avis qu'une telle initiative mérite d'être évaluée afin de favoriser l'intégration du projet de Radio-Canada dans son milieu d'accueil.

Recommandation 14

La commission recommande à la Ville d'étudier la pertinence de la formule d'un Accord de bénéfices à la collectivité (ABC) et, si cette dernière se vérifie, de prévoir les dispositions permettant sa mise en place dans l'Accord de développement à conclure avec le promoteur.

3.4 La circulation et le transport

Dans cette partie de son analyse, la commission examine les questions associées à la problématique de la circulation et du transport en lien avec le projet.

3.4.1 Une zone importante de transit

Le secteur de la ville où se trouve le site est bien desservi par le réseau routier. Le site lui-même bénéficie de la proximité immédiate de l'autoroute Ville-Marie et de la présence voisine du pont Jacques-Cartier. Sept voies de circulation majeures contribuent également à son accessibilité. Deux sont dans le sens nord-sud, soit les rues Papineau et Amherst, et quatre dans le sens est-ouest, soit les boulevards René-Lévesque et Maisonneuve ainsi que les rues Sainte-Catherine, Notre-Dame et Viger. De plus, l'ensemble des rues situées au sud et à l'est du site permet en tout temps la circulation des camions qui est précieuse pour un lieu de production télévisuelle. Au nord du site, la circulation des camions n'est cependant autorisée que sur le boulevard René-Lévesque et qu'entre 7 et 19 heures.

En revanche, la position géographique et la capacité routière cumulative offerte par ces voies font de ce secteur de la ville une zone importante de transit vers le centre-ville et du centre-ville. Cette situation est accentuée par le fait que plusieurs de ces voies constituent également le réseau d'accès au pont Jacques-Cartier vers la Rive-Sud. Le secteur se retrouve ainsi découpé par un ensemble de voies collectrices et artérielles qui crée le plus souvent un contexte peu accueillant pour le piéton ou le cycliste.

De plus, l'ancienne limite de la ville est à proximité et se traduit aujourd'hui par le tracé en convergence dans le secteur des rues Notre-Dame, Saint-Antoine et Viger. Le tracé du boulevard René-Lévesque, au nord du site, contribue également à renforcer l'effet d'entonnoir ainsi créé. Enfin, la tranchée à ciel ouvert de l'autoroute Ville-Marie, entre les rues Saint-André et Panet, et le caractère de voies de desserte revêtu par les rues Saint-Antoine et Viger créent une fracture nette entre le quartier au nord du site et le

Faubourg Québec au sud de ce dernier. En plus de défigurer le tissu urbain et de nuire à la revitalisation en bordure de la rue Notre-Dame, cette fracture rend difficile et peu sécuritaire la percolation entre ces deux parties de ce secteur de la ville.

La commission note que les conditions existantes, le tracé de certaines voies ou les fonctions assurées par d'autres, constituent en soi un défi en matière de gestion des déplacements et que la modernisation de la rue Notre-Dame ne sera qu'un élément de la réponse à y apporter. L'essentiel de la réponse à ce défi n'est pas dans l'accroissement de la capacité routière qui de toute façon demeurera limitée par l'ensemble des autres voies publiques existantes dans cette partie de la ville, en particulier celles desservant le pont Jacques-Cartier. La voie à suivre consiste plutôt dans l'adoption et la mise en œuvre soutenue d'une stratégie de gestion des déplacements véhiculaires et des besoins en stationnement à l'échelle de cette partie du centre-ville.

3.4.2 Une circulation déjà élevée

Le volume actuel de la circulation automobile qui transite par le secteur entraîne des problèmes sérieux de fluidité aux heures de pointe. L'étude d'impact sur les déplacements déposée par le promoteur indique que ces problèmes se vivent davantage à l'heure de pointe de l'après-midi où les conditions d'accès au pont Jacques-Cartier sont difficiles. De longues files d'attente sont ainsi fréquemment observées sur la voie de gauche en direction est du boulevard René-Lévesque et sur la rue Papineau en direction nord. Des situations d'interblocage à certaines intersections se produisent aussi occasionnellement. Par ailleurs, même si la situation à l'heure de pointe du matin est globalement meilleure sans être toutefois satisfaisante, les conditions demeurent particulièrement difficiles pour certains mouvements aux intersections René-Lévesque/Papineau et Papineau/La Gauchetière. De surcroît, l'étude note que ce résultat globalement positif s'explique surtout par le fait que les congestions et les files d'attente

se produisent en amont du secteur, soit plus à l'est sur la rue Notre-Dame ou sur la Rive-Sud dans le cas de la circulation empruntant le pont Jacques-Cartier.

À l'occasion des séances publiques de consultation, plusieurs intervenants ont insisté sur les nuisances causées par la circulation automobile élevée, notamment les files d'attente pour accéder au pont Jacques-Cartier et la circulation de transit qui en découle, à l'heure de pointe de l'après-midi, dans les petites rues du quartier au nord du site. Le danger de se déplacer à pied ou en vélo et le sentiment d'enclavement ont été également évoqués. Un intervenant a même souligné les difficultés qu'il éprouvait pour simplement traverser à pied certaines rues à certains moments de la journée. Des participants ont exprimé aussi la crainte que le projet n'entraîne à terme une augmentation marquée de la circulation sur un réseau déjà saturé et qu'il n'accroisse ainsi les inconvénients déjà vécus. Enfin, des problèmes de bruit et de pollution aérienne propres à l'autoroute Ville-Marie dans sa partie découverte ont été également soulignés par des résidents du Faubourg Québec.

La commission ne peut que noter le fait évident que la prise en compte adéquate et réaliste autant par le promoteur que par la Ville des difficultés et des nuisances entraînées par l'ampleur du volume actuel de la circulation automobile, particulièrement aux heures de pointe, est un enjeu majeur pour l'avenir du projet.

3.4.3 Un impact majeur sur le réseau routier

L'étude d'impact déposée par le promoteur indique que le nombre de déplacements générés par le projet laisse envisager des impacts importants sur le réseau routier et sur le réseau de transport collectif, si aucun plan de gestion des déplacements n'était mis en œuvre d'ici le déploiement complet du projet, et ce, quel que soit le scénario retenu par le promoteur. L'étude estime en effet à 31 305 le nombre de déplacements additionnels quotidiens tous modes confondus. Plus précisément, cela signifie qu'à l'heure de pointe du matin, 2 373 déplacements additionnels viendraient s'ajouter aux 1 272 actuels et à

l'heure de pointe de l'après-midi, 3 512 aux 1 326 actuels. L'ensemble des déplacements additionnels se répartirait entre les différents modes de transport comme suit :

Volumes de déplacements	AM		PM (estimation)		24h
	Ent.	Sort.	Ent.	Sort.	
Autos et autres motorisés	840	310	610	1 080	14 320
Transport en commun	750	210	400	960	10 300
Marche et vélo	120	160	310	150	6 690
	1 700	680	1 320	2 190	31 300

Plus spécifiquement sur le plan de la circulation véhiculaire, 9 500 déplacements automobiles additionnels viendraient s'ajouter quotidiennement aux 3 970 actuels. Aux heures de pointe, cela signifierait 1 150 déplacements additionnels le matin et 1 350 le soir dans un secteur déjà congestionné.

L'étude établit aussi que les déplacements, tous modes confondus, produits ou attirés par le site de Radio-Canada auraient Montréal-centre pour principale origine et destination quelle que soit la période de la journée. À l'heure de pointe du matin, les principales origines seraient Montréal-centre (37 %) et Montréal-Est (18 %) suivis de la Rive-Sud est (12,5 %) et centre (7,3 %) ainsi que de Laval et de la Rive-Nord (11,5 %). Les principales destinations seraient le centre-ville de Montréal (23 %) et le centre-ville périphérique (20 %). Il faut noter que pour l'estimation des déplacements en période de pointe de l'après-midi, l'étude a choisi d'inverser la distribution du matin en supposant que chaque déplacement le matin génèrerait un retour en sens opposé l'après-midi.

L'étude précise également les parts modales de ces déplacements. Le matin, l'automobile serait utilisée pour près de la moitié (49,3 %) des déplacements attirés et pour 45,8 % des déplacements produits, alors que le transport collectif représenterait 30,4 % des déplacements produits et 43,9 % des déplacements attirés. Le transport actif représenterait le matin près du quart (23,7 %) des déplacements produits et 6,9 %

seulement des déplacements attirés. Calculés sur 24 heures, les véhicules motorisés ne représenteraient plus qu'environ 46 % de tous les déplacements.

L'impact sur la circulation de l'arrivée de plusieurs milliers de nouveaux résidents, d'employés de bureau et de commerces inquiète les résidents actuels, malgré l'accueil généralement favorable du projet. Leurs préoccupations peuvent se résumer comme suit : la concrétisation de ce projet va-t-elle entraîner une augmentation de la circulation sur un réseau déjà saturé et ainsi augmenter les effets néfastes qui y sont associés? Et est-ce que ces futurs résidents voudront réellement vivre dans un milieu entouré par une circulation dense ?

La commission partage ces inquiétudes. Elle note toutefois que les indications fournies par l'étude sont précieuses pour établir la stratégie appropriée d'encouragement du transfert modal de l'auto solo vers les autres formes de transport. La commission note également que la majorité des déplacements s'effectueront du ou vers Montréal-centre, un secteur déjà bien doté en transport en commun. Elle note aussi que la zone d'origine ou de destination suivante, en ordre d'importance, est Montréal-Est et que le Plan de transport de Montréal prévoit, pour cette partie de la ville, des améliorations majeures du transport en commun, notamment un service rapide d'autobus ou de tramways sur le boulevard Pie IX qui passerait par Notre-Dame et René-Lévesque pour se diriger ensuite vers le centre-ville.

3.4.4 Le plan de gestion des déplacements

Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de transport de Montréal, la Ville exige désormais que les grands projets immobiliers se dotent d'un plan de gestion des déplacements. Le but d'un tel plan est de réduire la part des déplacements en auto solo au profit de la marche, du vélo, du transport en commun et des différentes formes d'autopartage.

Le promoteur propose un plan de gestion des déplacements dont la pierre d'assise est la conception même du projet. Les caractéristiques de base de ce dernier se veulent définies pour favoriser une réduction de la dépendance à l'automobile. Les éléments clés du projet à cet égard sont la mixité des usages qui favorise les déplacements internes entre le lieu de travail, le logement et les commerces; une importante offre en logements qui favorise des déplacements surtout en transport en commun ou en véhicules en contresens des flux aux heures de pointe; une densité élevée qui favorise une desserte efficace en transport collectif; une offre de stationnement réduite et tarifée conçue pour répondre en alternance à différentes demandes en cours de journée; l'exploitation de la proximité immédiate du boulevard René-Lévesque dont l'axe est visé pour l'implantation des voies réservées d'autobus qui permettront d'augmenter la desserte express sans correspondance vers le centre-ville prévue dans le Plan de transport de Montréal.

Le plan de gestion des déplacements vise à réduire de près de 25 % les débits de circulation motorisée générés par le projet comparativement aux parts modales observées. Les éléments clés de ce plan de gestion sont la relocalisation et la bonification des aménagements physiques des arrêts d'autobus sur le boulevard René-Lévesque pour favoriser l'utilisation de l'autobus dans le futur corridor de transport collectif Pie IX/Notre-Dame/René-Lévesque; l'intégration du projet au réseau cyclable montréalais; la mise en place d'aménagements pour les cyclistes comme les supports de vélos, douches, casiers et stations de vélos en libre-service (Bixi); l'offre de stationnement pour les véhicules en autopartage et le financement de la cotisation annuelle du forfait pour les résidents; l'instauration de la démarche *allégo* qui vise à promouvoir des choix de transport attrayants et compétitifs à l'automobile en solo sur les lieux de travail; une rationalisation de l'offre de stationnement totale qui sera permise par la tarification et la gestion en mode partagé.

L'orientation stratégique du plan de gestion repose sur le fait que le projet s'échelonnera au bas mot sur une dizaine d'années. Ce laps de temps est perçu comme suffisant pour permettre aux automobilistes de changer entretemps leurs habitudes au profit des modes

de transport collectif ou actif; pour permettre également au service de transport collectif de se donner la capacité d'absorber les augmentations de demandes prévues avec le projet de Radio-Canada; enfin, pour permettre au projet de bénéficier des réductions des débits de circulation qui découleraient de la modernisation de la rue Notre-Dame dans les axes est-ouest sur le boulevard René-Lévesque et la rue Viger.

La commission se déclare en accord avec l'approche générale du plan de gestion des déplacements proposé par le promoteur qui est celle de l'incitation au transport collectif ou actif et de la réduction de la dépendance à l'automobile. Cette approche s'inscrit de plain-pied dans les orientations du Plan d'urbanisme et du Plan de transport de Montréal. Elle tient cependant à apporter les considérations complémentaires suivantes qui tiennent de la nuance et de la mise en garde.

La commission note tout d'abord que le plan de gestion des déplacements présuppose des prémisses qui ne dépendent pas du promoteur, comme la mise en œuvre à temps des parties pertinentes du projet du Plan de transport de Montréal ou la réalisation sans encombre et dans la configuration appropriée du projet Notre-Dame. Ces prémisses relèvent surtout de la volonté politique et des circonstances économiques. Il en va de même des changements d'habitudes en matière de modes de transport. Ces changements découlent principalement des changements d'accessibilité en fonction de l'offre de transport disponible dans le nouveau contexte de vie. Le plan de gestion va dans ce sens, mais des études indiquent que lorsqu'il y a changement d'habitudes dans l'utilisation des moyens de transport, les expériences antérieures de mobilité jouent un rôle important et les gens semblent rechigner à expérimenter de manière objective les diverses solutions de remplacement qui se proposent à eux. Il y a là un défi majeur qui ne peut pas être sous-estimé et qui commandera une collaboration étroite entre le promoteur et la Ville.

La commission note ensuite que le projet et son plan de gestion des déplacements sont appelés à évoluer. Beaucoup de composantes restent à définir dans les mois et les années à venir. Cet état de fait, conjugué aux éléments d'incertitude accompagnant les prémisses présupposées dans le plan de gestion des déplacements, milite en faveur de la mise en place par la Ville d'un mécanisme de suivi d'avancement de la mise en œuvre du plan de gestion des déplacements. Ce mécanisme devrait devenir un élément central de la collaboration entre le promoteur et la Ville et contribuer à faciliter le choix des ajustements à apporter.

La commission note en outre que la nature institutionnelle publique du promoteur, l'implication soutenue de la Ville dans la mise en œuvre du projet et l'ampleur même de ce dernier créent un cadre propice pour se servir de ce projet comme d'un levier pour améliorer la situation du point de vue des déplacements pour l'ensemble des résidents des quartiers environnants.

La commission note enfin que le projet s'inscrit dans une section du centre-ville qui est en pleine transformation. À son avis, même si l'étude d'impact sur les déplacements tient compte des effets cumulatifs générés par les grands projets voisins, notamment le CHUM et la Gare-hôtel Viger, la Ville devrait se doter d'un plan de gestion des déplacements pour cette section du centre-ville périphérique, ne serait-ce que pour mieux assurer la complémentarité entre les plans de gestion des déplacements des différents projets en présence et inscrire son système de suivi dans un cadre cohérent et commun à tous les projets en cours ou encore à l'étude.

Recommandation 15

La commission recommande à la Ville de se doter d'un plan sectoriel de gestion des déplacements de la partie est du centre-ville, de tenir compte dans ce plan sectoriel du cumul des impacts des grands projets en cours sur la circulation et le

stationnement dans ce territoire et d'appuyer toute cette démarche sur une stratégie qui favorise l'atteinte des objectifs du Plan de transport de Montréal.

Recommandation 16

La commission recommande à la Ville de se doter d'un mécanisme de suivi d'avancement de la mise en œuvre des plans de gestion des déplacements des différents projets en cours dans la partie est du centre-ville.

3.4.5 Le pari sur l'avenir

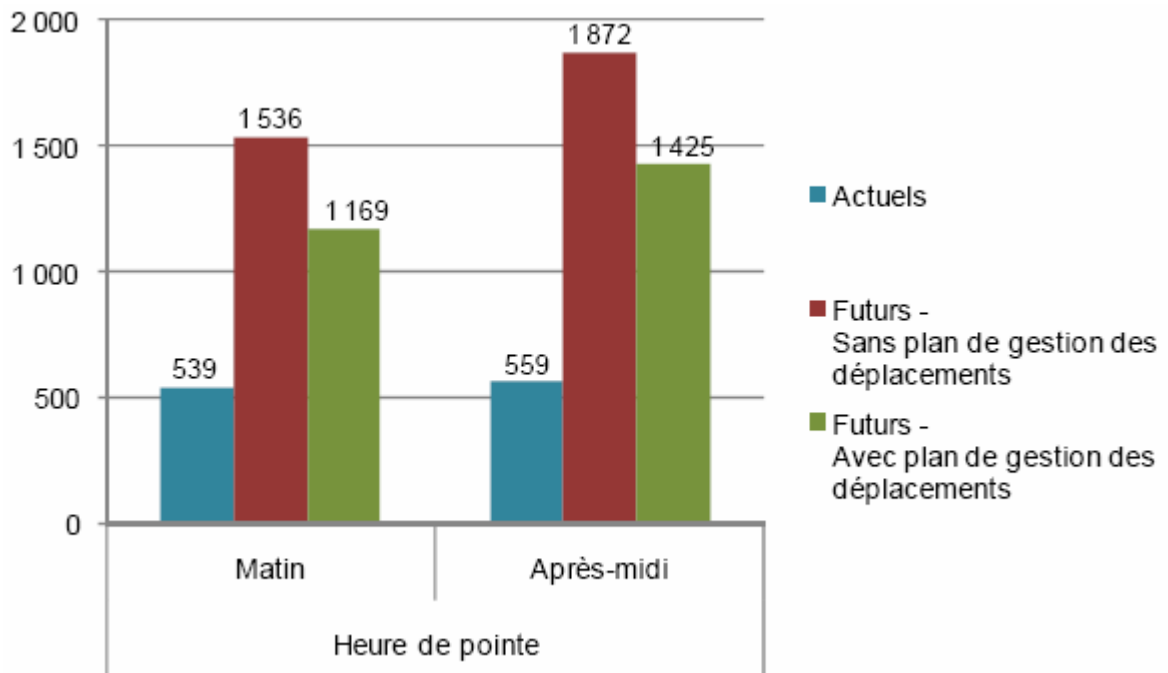
Dans sa partie consacrée à l'impact du projet en tenant compte du plan de gestion, l'étude d'impact retient des cibles à atteindre en matière de transfert modal de l'auto solo vers le transport collectif et se penche sur les conditions futures des déplacements qui en résulteraient. Elle reconnaît que les cibles fixées sont relativement optimistes, mais les considère quand même comme réalistes. Ces cibles tiennent compte des améliorations prévues du transport collectif vers certains secteurs et varient donc d'un secteur à l'autre en fonction de ces améliorations. Les cibles tiennent également compte des mesures favorisant le transport actif pour les secteurs à distance de marche ou de vélo et des contraintes de stationnement à prévoir.

La commission note que la détermination de ces cibles ne s'est pas effectuée de façon volontariste et qu'elle repose sur des évaluations qui lui apparaissent sérieuses. Comme pour l'ensemble de l'approche du plan de gestion, elle constate cependant que cette détermination de cibles repose sur le pari de changements substantiels dans l'avenir en matière d'infrastructure routière, de transport collectif et d'habitudes individuelles de transport.

3.4.6 Les conditions futures des déplacements

La circulation

L'étude d'impact du promoteur reconnaît que, même avec le plan de gestion des déplacements, le projet générera d'importants débits véhiculaires aux heures de pointe du matin et de l'après-midi. Le plan de gestion permettra cependant de soustraire près de 400 véhicules/heure autant à la pointe du matin que de l'après-midi comme l'indique la figure ci-dessous :



Parallèlement, la modernisation de la rue Notre-Dame contribuera aussi à réduire les débits de circulation dans les axes est-ouest sur le boulevard René-Lévesque et la rue Viger. Par contre, les débits s'alourdiront dans l'axe nord-sud sur l'avenue Papineau et les problèmes de congestion vers le pont Jacques-Cartier en après-midi demeureront aigus. L'accessibilité au site resterait acceptable malgré cette congestion du fait de la configuration de l'accès aux deux stationnements.

L'étude anticipe également une légère circulation de transit provenant des quartiers immédiatement adjacents sur les rues Beaudry, Alexandre-de-Sève et de la Gauchetière prolongées. Cette circulation de transit viendra s'ajouter aux débits générés par le projet lui-même.

L'étude propose une série de mesures ponctuelles pour atténuer les impacts. Elles portent essentiellement sur la modification des emplacements des feux de circulation et des dégagements de voies à l'approche de carrefours.

Au cours de la consultation, en plus de l'insatisfaction exprimée par les citoyens à l'égard des nuisances occasionnées par les files d'attente en direction du pont Jacques-Cartier, le positionnement des bretelles d'accès et de sortie de l'autoroute Ville-Marie dans le cadre de la modernisation de la rue Notre-Dame a été un objet de préoccupation. Les inquiétudes ont porté notamment sur le risque accru de circulation de transit dans les petites rues des quartiers avoisinants.

La commission note que le plan de gestion a un effet positif non négligeable sur les débits de circulation générés par le projet. La commission note cependant que le problème des congestions provoquées par le pont Jacques-Cartier, un objet important de plaintes, continuera à se poser et à nuire à la sécurité et à la qualité de vie autant des anciens résidents que des nouveaux attirés par le projet. La commission note également que la solution de ce problème est de nature régionale et qu'elle commandera éventuellement une intervention d'envergure. Enfin, la commission rappelle que l'étude d'impact démontre que la partie résidentielle du projet est celle qui est la plus susceptible de générer des déplacements à l'inverse des débits de pointe du réseau des rues desservant le développement. La commission considère que l'accroissement de l'offre résidentielle est une façon efficace d'atténuer l'impact du projet sur la circulation véhiculaire, notamment aux heures de pointe du matin et de l'après-midi.

En outre, la commission considère tout aussi important d'inscrire dans une approche cohérente et concertée avec la Ville, la STM et les organismes spécialisés l'ensemble des mesures d'incitation au renoncement de l'automobile qui ne relèvent pas directement de l'accroissement de l'offre en transport collectif public. La commission réfère ici à des moyens comme l'offre d'une trousse de mobilité aux nouveaux résidents incluant un abonnement au transport collectif; l'offre à la clientèle et aux visiteurs de promotions tarifaires associées à l'utilisation du transport collectif; l'offre de la possibilité pour les employeurs d'échanger des places de stationnements contre des abonnements annuels au transport collectif; l'offre d'une subvention de 50 % des cartes mensuelles de transport collectif des nouveaux travailleurs et résidents pour une période déterminée, le temps de créer de nouvelles habitudes de déplacement.

Le transport collectif

Le site est déjà actuellement bien desservi du point de vue du transport collectif. Trois stations de métro sont à une distance de marche raisonnable. Les stations Beaudry et Papineau sont à moins de 350 mètres de marche du quadrilatère constitué par le site, et la station Berri-UQÀM est à 700 ou 1 300 mètres de marche, selon le point de départ. Quatre lignes d'autobus circulent le long du site sur le boulevard René-Lévesque dont deux express, l'une vers l'ouest et l'autre vers l'est, ainsi qu'une ligne de nuit.

La stratégie de favorisation du transport en commun du plan de gestion des déplacements prend appui sur plusieurs éléments : l'aménagement prévu de voies réservées en rive sur le boulevard René-Lévesque qui permettrait dans l'immédiat d'améliorer la régularité du service autobus en périodes de pointe; plus à moyen terme, le renforcement de ce service par les futures lignes express desservant les axes Pie IX et Viau qui s'ajouteraient aux circuits 150, 410 et 430 existants; le déplacement des arrêts d'autobus au niveau des feux de circulation afin de réduire la fréquence des arrêts et l'aménagement d'abribus pour chacun de ces arrêts; l'aménagement supplémentaire de l'arrêt d'autobus situé près de

l'entrée principale de la Maison de Radio-Canada, en y prévoyant un abri tempéré et une borne d'information sur les transports disponibles sur le site ou à sa proximité.

En matière de volume de déplacements et par rapport à la situation actuelle, le nombre d'utilisateurs du transport collectif augmenterait de 1 200 à l'heure de pointe du matin et de 1 500 durant celle de l'après-midi. Le plan de gestion des déplacements et l'amélioration de l'offre de transport collectif permettraient d'accroître de 17 % le nombre de déplacements en transport collectif par rapport à un projet démunis des deux. Le métro absorberait quelque 60 % des déplacements sur le réseau de transport en commun et les autobus près de 40 %. La station Beaudry deviendrait ainsi un lieu important de circulation piétonne qui représenterait à terme 1 000 à 1 200 utilisateurs en heure de pointe du matin et de l'après-midi. L'accroissement de l'achalandage sur les lignes verte et orange serait facilement absorbable par la STM, en raison de la mise en service d'un nouveau matériel roulant sur la ligne orange et l'augmentation des fréquences sur les lignes verte et jaune. Il en ira de même du service d'autobus avec l'ajout de circuits dans le cadre du SRB Pie IX et l'augmentation légère des fréquences sur les autres circuits d'autobus de la STM.

Au cours de la consultation publique, les mesures de favorisation du transport collectif ont été généralement bien accueillies, mais parfois avec une pointe d'inquiétude quant aux délais de réalisation des grands projets du Plan de transport de Montréal dont le SRB-Pie IX. Des éléments de contradiction ont été aussi perçus par des participants. Un intervenant a ainsi présenté les mesures d'incitation au transport collectif ou actif comme contradictoires avec le nombre élevé de places de stationnement avancé dans le projet. Il a été jugé ce nombre comme trop important pour diminuer l'attrait de l'automobile. La solution serait de ramener ces places à 1 000 et de prolonger plutôt plus à l'est, sur le boulevard René-Lévesque et jusqu'à la rue de Lorimier, la première ligne de tramway prévue dans le Plan de transport de Montréal. Ce prolongement serait cependant conditionnel à une contribution financière du promoteur de quelque 10 millions de dollars. Dans une autre intervention, le tramway a été présenté comme ne générant surtout qu'un transfert modal de l'autobus vers lui. La solution optimale serait plutôt

d'augmenter véritablement l'offre de transport collectif en construisant une ligne de métro supplémentaire du type express dans l'emprise de l'autoroute Ville-Marie, réservant quatre des voies de circulation au nouveau métro et les quatre autres à l'automobile.

La commission note la pertinence des moyens proposés au chapitre du transport collectif dans le plan de gestion des déplacements, mais constate que cette pertinence ne sera confirmée que dans la mesure où la Ville pourra effectivement améliorer l'offre de transport collectif. En effet, par exemple, l'horizon temporel de l'implantation du service rapide d'autobus ou de tramways sur le boulevard Pie IX qui passerait par l'avenue Notre-Dame et René-Lévesque est encore indéterminé, le Plan de transport de Montréal s'échelonnant sur plusieurs années. Encore une fois, il serait judicieux que la Ville produise un plan de gestion des déplacements pour cette section du centre-ville, où elle pourrait notamment préciser ses intentions et avancer des calendriers d'exécution plus précis.

La commission note également qu'elle n'est pas en mesure de se prononcer sur la proposition, avancée en cours de consultation, de créer une nouvelle ligne de métro du type express dans l'emprise de l'autoroute Ville-Marie, d'autant plus qu'aucune mention de cette nature n'est faite dans le Plan de transport de Montréal. Elle reconnaît cependant que l'idée est séduisante. Par ailleurs, la proposition de prolonger jusqu'à la rue De Lorimier de la première ligne de tramway annoncée dans le Plan de transport de Montréal mériterait d'être étudiée par les services compétents de la Ville.

En complément à toute cette notion de transport collectif, la commission souscrit entièrement à toutes les mesures d'encouragement au covoiturage ou à l'autopartage comme l'allocation d'espaces de stationnement dédiés sur le site ou la facilitation de l'adoption par les employeurs de formules d'autopartage ajustées aux besoins des entreprises. Elle considère important aussi de créer l'obligation aux

futurs promoteurs des différentes phases de la partie résidentielle du projet de publiciser dans les brochures de vente les formules d'autopartage disponibles sur le site et de faciliter l'adhésion à ces formules.

Recommandation 17

La commission recommande à la Ville d'étudier la possibilité de prolonger sa première ligne de tramway plus à l'est, le long du boulevard René-Lévesque jusqu'à la rue De Lorimier, tout en subordonnant ce prolongement à une contribution financière du promoteur.

Le transport actif

Du point de vue du transport actif, le site jouit actuellement d'une relative bonne accessibilité à pied et en vélo des côtés ouest et nord, même si des problèmes de convivialité et de sécurité se posent du fait du volume ou de la vitesse de la circulation automobile à certains endroits ou à certains moments de la journée. Du côté sud, les conditions de déplacement entre le site et le Faubourg Québec sont peu conviviales et risquent de le demeurer dépendant des choix qui seront effectués pour le recouvrement de la partie découverte de l'autoroute Ville-Marie et notamment de la configuration et du positionnement des nouvelles bretelles d'accès. Enfin, du côté est, les conditions ne sont ni accueillantes, ni véritablement sécuritaires pour les piétons et les cyclistes.

La marche

Le projet propose d'améliorer la sécurité sur le boulevard René-Lévesque en ajoutant des feux de circulation ou en modifiant leur emplacement et en privilégiant la traversée des piétons aux intersections contrôlées par ces feux. Il identifie ainsi les rues Beaudry, Panet et Alexandre-de-Sève en tant que principaux corridors pour les déplacements à pied, notamment en liaison avec les stations de métro. Le projet propose également d'élargir

les trottoirs de deux de ces rues, soit les rues Panet et Beaudry. Enfin, le plan directeur du projet laisse entendre que des liens et des espaces piétonniers pourraient être privilégiés au sein du développement, en particulier à proximité des commerces et des habitations.

Au cours de la consultation, les problèmes de sécurité pour les déplacements à pied sur le boulevard René-Lévesque ont été largement évoqués par plusieurs intervenants. La configuration en tunnel du prolongement des rues Beaudry et Alexandre-de-Sève sur le site a été aussi perçue comme peu sécuritaire pour les piétons. Une demande d'installer un feu de circulation au coin de la rue Wolfe et d'élargir les trottoirs de cette dernière a également été formulée, le souci principal étant de donner un caractère plus local à cette rue.

La commission note que le projet est relativement silencieux sur les possibilités d'un aménagement plus convivial pour le piéton sur le côté sud du futur développement. Elle se demande aussi si le projet et la Ville ont véritablement pris la pleine mesure de l'arrivée plus que probable de jeunes familles avec des enfants d'âge scolaire. Elle constate qu'aucune mention n'est faite de corridors scolaires. Cela l'inquiète d'autant plus qu'aucune école ne se trouve à proximité du site.

Recommandation 18

La commission recommande à la Ville d'améliorer autour du périmètre du site la sécurité des traversées des rues pour tous les piétons et de veiller aussi bien à la continuité qu'au confort de tous les cheminements piétons menant au site.

Le vélo

Le projet propose des mesures pour encourager l'usage du vélo. Elles se traduisent principalement par un accès facile au réseau cyclable montréalais et des stationnements de vélos adaptés aux besoins des futurs clients, résidents et employés.

Sur le plan de l'accès au réseau cyclable, le projet propose plusieurs options qui tiennent compte de l'aménagement de voies réservées aux autobus sur le boulevard René-Lévesque et du projet de modernisation de la rue Notre-Dame.

Sur le plan des stationnements de vélos, le projet propose un minimum de 1 000 places de stationnement vélo, dont une centaine en surface, répartis entre les différents usages et les différents îlots. L'aménagement d'un vestiaire avec douches et casiers est proposé dans l'îlot ouest pour desservir les employés de Radio-Canada et des édifices adjacents. De leur côté, les résidences disposeraient de 400 stationnements. Des stations de vélos en libre-service seraient également envisagées.

La consultation n'a pas fourni d'indications particulières sur les déplacements en vélo. Les propos entendus ont surtout porté sur la sécurité des piétons et des cyclistes, notamment les conflits d'usage entre les deux.

La commission note les différentes options d'aménagement proposées pour faciliter l'accès au réseau cyclable montréalais, mais ne se considère pas en mesure d'apporter un éclairage à ce sujet, compte tenu des incertitudes qui règnent sur le sort final à réserver à la partie découverte de l'autoroute Ville-Marie.

La commission note également l'effort proposé en matière de stationnements de vélos. Dans la mesure où les cibles relatives au transfert modal vers le transport actif sont relativement ambitieuses, la commission évalue qu'il serait plus sage d'aligner le projet sur les normes de Vélo Québec et d'accroître ainsi notamment le nombre

de stationnements de vélos prévus pour les résidences et les bureaux. L'ajout d'un point de service des vélos serait opportun également.

Recommandation 19

La commission recommande de retenir les normes de Vélo Québec pour établir le nombre de stationnements de vélos.

Le stationnement automobile

La Maison de Radio-Canada bénéficie en ce moment de 1 100 places de stationnement automobile sur son site. Ce nombre dépasse le maximum de places (689) permis aujourd'hui par l'arrondissement pour la superficie de plancher de l'édifice. De plus, quelque 135 autres places sont disponibles sur rue sur le boulevard René-Lévesque, entre Wolfe et Papineau, ce nombre se retrouvant cependant réduit de moitié aux heures de pointe.

Avec le projet et en fonction des normes de l'arrondissement, le nombre de places de stationnement sur le site pourrait être compris entre 1 662 et 5 159 places. Le projet propose cependant de n'en construire que 3 500, dont 800 à l'usage exclusif de Radio-Canada. Il privilégie ensuite pour les 2 700 places restantes une tarification et un partage en alternance pour répondre aux différentes demandes provenant des différents usages (habitation, commerce, bureaux, hôtels) au cours d'une journée, tout en anticipant une réduction des déplacements grâce au plan de gestion des déplacements.

Plus concrètement, cela signifierait qu'en moyenne 1 400 de ces 2 700 places seraient occupées par les voitures des résidents durant la journée et que les autres usages (commerce, bureaux et hôtel) se partageraient les 1 300 places restantes. L'étude d'impact des déplacements évalue que la demande maximale durant la journée ne devrait

pas dépasser 1 343 places de stationnement. Il y aurait donc un léger déficit qui favoriserait l'utilisation de moyens de transport alternatifs à l'auto.

La consultation publique a permis de constater l'existence de deux perspectives différentes sur le nombre de places de stationnement. La première perspective est celle de la réduction de la prédominance de l'automobile dans la ville, donc du même coup du nombre de places de stationnements disponibles. Dans deux des mémoires soumis, cette réduction est quantifiée. Dans un cas, il est recommandé de ramener le nombre de places de stationnements à 1 000. Dans l'autre, la recommandation est de réduire de 25 % les places. Un des arguments invoqués dans un de ces mémoires est que la construction des stationnements créés au cours des dernières années et de ceux qui le seront en principe au cours des prochaines années au centre-ville de Montréal représenterait des investissements de plus de 1,2 G\$. Un coup de barre s'imposerait donc pour amorcer un changement de pratique, l'envergure du projet aidant.

La seconde perspective est plus favorable à l'offre de stationnement proposée par le projet. Elle est le fruit des craintes exprimées à l'égard d'un éventuel envahissement par les futurs résidents, employés et clients des stationnements dans les rues des quartiers avoisinants. Elle se dégage également des demandes entendues d'ouvrir les stationnements du projet aux résidents et aux visiteurs du quartier au nord du site, notamment pendant les périodes de déneigement. Plusieurs interventions, dont celle du Centre Saint-Pierre, se sont attardées sur la pénurie de stationnements dans le quartier et la solution que pourrait représenter le projet si son offre de stationnement venait répondre aussi aux besoins des résidents du quartier.

La commission note tout d'abord que l'atteinte des objectifs de transfert modal de l'auto solo vers des modes de transport plus durables repose sur la capacité des futurs résidents de pouvoir d'abord laisser leur véhicule au stationnement.

Elle note ensuite que l'encouragement d'une telle pratique a pour effet de réduire le nombre de places de stationnement disponibles pour les autres usagers et devient ainsi une incitation additionnelle à l'utilisation du transport en commun ou de l'autopartage par ces derniers, notamment les futurs travailleurs. Elle en déduit la nécessité d'avoir des approches différentes pour ces deux clientèles en matière de tarification du stationnement afin d'accentuer les effets incitatifs dans les deux cas, soit un tarif plus réduit pour les résidents et un tarif plus élevé et régi par la demande pour les non-résidents.

La commission note enfin que l'offre de stationnement proposée dans le projet contribue à sa compétitivité sur le marché immobilier métropolitain et constitue un élément d'attraction pour d'éventuels futurs résidents désireux de se rapprocher du centre-ville et de ses avantages sur le plan du transport actif ou collectif, sans renoncer nécessairement à l'auto.

La commission se déclare favorable à l'approche retenue dans le projet pour gérer le stationnement automobile et au nombre de places de stationnement établi en conséquence pour répondre aux besoins des différents usages, à condition évidemment que l'augmentation de l'offre en transport collectif soit au rendez-vous et que le plan de gestion des déplacements soit rigoureusement appliqué.

Il serait également souhaitable, à son avis, que le promoteur examine la possibilité de répondre aux besoins de stationnement exprimés par les résidents du quartier, et ce, à des conditions appropriées.

3.5 L'application des principes du développement durable

Les intentions du promoteur en matière de développement durable ont été précisées au cours d'une des séances d'information du public. Sa prise en compte de cette dimension repose sur cinq grandes orientations : un aménagement durable du site, une gestion efficace de la ressource

eau, une gestion optimale de l'énergie et des émissions gazeuses, une gestion judicieuse et une utilisation responsable des matériaux, et enfin un souci prononcé de la qualité de vie.

Dans le cadre de ces orientations, le promoteur a avancé une série relativement substantielle de mesures concrètes pour chacune d'entre elles. Ces mesures comprennent notamment l'augmentation des espaces verts, la végétalisation des toitures, les aménagements facilitant le recours au transport collectif ou actif, la récupération de l'eau pluviale, la promotion de la géothermie, la réduction des îlots de chaleur dans les espaces extérieurs et l'optimisation de la lumière naturelle dans les espaces intérieurs.

Quelques intervenants ont abordé ce sujet au cours de la consultation et avancé même des recommandations précises. Dans un cas, il a été recommandé que les enjeux du développement soient non seulement pris à l'échelle des futurs bâtiments, mais également à celle du quartier. En complément à cette recommandation, des études ont été demandées sur la qualité de l'air et l'impact du projet sur les nuisances sonores, notamment celles découlant de la circulation qui sera générée. Dans un autre cas, il a été proposé que le promoteur s'adjoigne les services de consultants spécialisés dans le développement durable et la création de collectivités viables pour produire un plan de travail. Ce plan de travail constituerait l'assise de tout accord avec la Ville portant sur le développement durable.

La commission salue les intentions du promoteur en matière de développement durable. Compte tenu cependant de l'envergure du projet, de la durée de sa réalisation et de sa mise en œuvre par phases relevant de développeurs immobiliers différents, la commission trouve pertinente l'idée d'accompagner le plan directeur d'un plan de travail spécifique à la prise en compte des critères du développement durable dans le projet.

Recommandation 20

La commission recommande que le promoteur soumette à la Ville un plan de travail spécifique à la prise en compte des critères du développement durable dans l'ensemble du projet immobilier proposé.

3.6 La gestion des impacts de la mise en œuvre progressive du projet sur le voisinage

La réalisation du projet s'étalera au bas mot sur dix ans, dans une partie de la ville déjà caractérisée par une importante circulation de transit. De plus, ce secteur accueillera d'autres grands chantiers immobiliers et routiers pendant à peu près ce même laps de temps.

Au cours de la consultation, des inquiétudes ont été exprimées à l'égard des répercussions du chantier du projet sur la santé et le bien-être des populations riveraines.

La commission comprend que les mesures habituelles de gestion des impacts de chantier seront exigées par la Ville. La commission réfère ici au contrôle des heures de travail, du niveau des bruits, de la qualité de l'air (pour ce qui est de la réduction des taux de poussière, de particules fines, d'oxydes d'azote et des émanations de machinerie lourde), de l'occupation du domaine public et de la sécurité des usagers des voies publiques. Elle comprend également que ces mesures seront en place pendant toute la durée des travaux et à chacune des phases du projet.

La commission comprend aussi que la population sera bien informée du déroulement du chantier et qu'elle pourra communiquer facilement avec une ressource bien identifiée et chargée d'assurer la liaison avec les responsables du chantier.

Par ailleurs, la commission constate que ce projet constitue - à cause de son ampleur, de sa durée et de la nature de son initiateur - une occasion de consolider toutes ces mesures et

d'autres qui seront jugées pertinentes dans un contrat de « chantier propre » entre la Ville et le promoteur, les développeurs de chacune des phases, les entrepreneurs ainsi que les sous-traitants. La commission rappelle que le concept de « chantier propre » repose sur le respect de l'environnement, la maîtrise des nuisances, le tri et la valorisation de la récupération des déchets.

Conclusion

Au terme de la consultation, la commission constate que les intentions générales du projet de développement du site et de modernisation de la maison de Radio-Canada suscitent l'adhésion d'une forte majorité des participants. À l'issue de sa propre analyse, la commission souscrit au principe du projet. À cet égard, la commission se doit d'en rappeler la pertinence. En plus de permettre à la société d'État de relever les défis imposés par l'évolution rapide de son secteur d'activités, ce projet d'envergure constitue une occasion unique de redonner un élan à un quartier environnant passablement déstructuré sur le plan physique et relativement défavorisé sur le plan social.

Le projet offre la possibilité de corriger les conséquences de certaines initiatives urbanistiques du siècle dernier, de créer une nouvelle concentration résidentielle, d'accroître le nombre d'emplois, de stimuler les activités commerciales et de contribuer au renforcement des services publics en matière de transport.

De plus, la nature institutionnelle publique du promoteur, le soutien manifesté par la Ville, la localisation stratégique du site et l'ampleur même du projet créent un cadre propice pour faire de ce dernier un levier important de la consolidation de la porte Est du centre-ville, avec le CHUM, le Quartier de la santé et la gare-hôtel Viger.

Tous ces éléments aidant, le projet a donc reçu un accueil favorable de la très grande majorité des participants à la consultation publique. Cet appui a cependant été accompagné de l'expression d'inquiétudes, de réserves et d'attentes diverses. La commission en a tenu compte dans son analyse et fait siennes plusieurs d'entre elles, notamment les réserves à l'égard de la densité du projet, de l'implantation et des hauteurs des bâtiments projetés le long du boulevard René-Lévesque, de la topographie des rues et des espaces publics ainsi que des proportions allouées au logement social.

L'analyse détaillée des composantes du concept proposé a permis à la commission d'en constater les éléments d'incertitude et d'établir, entre autres, les manques à combler dans les études accompagnant le plan directeur soumis par le promoteur. Il en a résulté évidemment des recommandations dont certaines sont lourdes de conséquences. La commission les a proposées sachant que la durée de réalisation du projet laisse suffisamment de souplesse pour dégager le temps nécessaire à des démarches d'amont complémentaires.

La commission, toutefois, ne remet pas globalement en question le concept d'aménagement proposé. Elle a plutôt tenté de bonifier le projet, d'en minimiser les impacts négatifs sur le quartier avoisinant et d'en prolonger les effets structurants sur toute la partie est du centre-ville.

La commission a ainsi recommandé, entre autres, de vérifier la faisabilité des infrastructures relatives à la topographie proposée des rues et des espaces publics. Elle a également recommandé de remodeler l'articulation de la volumétrie des immeubles prévus. Elle a aussi recommandé de revoir à la hausse la proportion du logement social projeté sur le site.

Enfin, toujours dans le même esprit, elle a demandé à la Ville d'entreprendre, dans les meilleurs délais, la démarche et les études nécessaires à l'encadrement et à l'harmonisation des grands projets de développement dans la partie est du centre-ville, dans une vision globale du développement urbain de l'ensemble de ce territoire et de ses liens avec les secteurs limitrophes.

De plus, compte tenu de l'ampleur du projet, de sa portée structurelle, de son impact sur le quartier avoisinant et surtout de la durée de sa réalisation, il est apparu nécessaire à la commission de recommander la poursuite du processus de concertation avec le milieu amorcée par le promoteur. Les modalités pratiques à cet égard pourraient être précisées dans l'Accord de développement. Elle a suggéré à ce sujet une approche novatrice qui est celle d'un Accord de bénéfices à la collectivité (ABC) qui connaît un certain succès ailleurs dans le monde.

La commission arrive au constat que le projet est surdéterminé par les contraintes fonctionnelles et techniques de la Société Radio-Canada, notamment quant à la densité du projet, et trouve

préoccupant l'impératif, que s'est fixé la société d'État, d'autofinancer la modernisation de ses installations.

La réussite de ce projet repose sur un pari important sur l'avenir qui, en plus de la concertation continue avec le milieu, commandera une étroite collaboration entre les autorités publiques et le promoteur pour s'assurer, entre autres, de la convergence de l'échéancier du projet avec ceux des grands chantiers du Plan de transport de Montréal qui le concernent directement.

Cette réussite dépend en effet en grande partie de l'aptitude du projet à assurer aux nouveaux résidents et aux familles un milieu de vie urbaine attrayant, dans lequel sont bien maîtrisés les problèmes, entre autres, de transport et de circulation.

Fait à Montréal, le 5 mars 2009

M. Claude Fabien
Président de la commission

M. Jean-Claude Boisvert
Commissaire

Mme Hélène Laperrière
Commissaire

Annexe I – Les renseignements relatifs au mandat

Le mandat

L'Office de consultation publique de Montréal a reçu du conseil municipal de la Ville de Montréal le mandat de consulter les citoyens conformément à la résolution CM08-0901 du 27 octobre 2008. Ce mandat est encadré par l'article 89.3 de la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q., c. C-11-4) et par l'article 109.2 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1).

La consultation publique

Un avis public annonçant la tenue de la consultation a été publié le 4 novembre 2008 dans les journaux *Le Devoir* et *The Gazette*. Des annonces ont suivi du 6 au 15 novembre dans les journaux *Le Ville-Marie*, *Voir*, *Métro*, *24 heures* et *Le Devoir*. Deux communiqués de presse ont été également publiés, soit le 4 et le 25 novembre 2008. Quelque 14 000 dépliantes ont été distribués dans le quadrilatère constitué par les rues Saint-Denis, Ontario, De Lorimier et le fleuve.

La consultation publique s'est déroulée du 18 novembre au 11 décembre 2008. Une première séance d'information générale a eu lieu le 18 novembre à l'église Saint-Pierre-Apôtre au 1323 boulevard René-Lévesque Est. Ensuite, le 19, 20 et 24 novembre 2008, trois séances d'information thématique (intégration urbaine, intégration sociale et accès et circulation) se sont déroulées au Centre Saint-Pierre au 1212 rue Panet. Enfin, à la même adresse, la commission a tenu trois séances d'audition des opinions du 9 au 11 décembre 2008. Au total, plus de 500 personnes ont participé à la consultation, 29 mémoires ont été déposés et trois participants ont fait des présentations orales sans dépôt de mémoire.

Trois rencontres préparatoires ont été tenues le 21, 23 octobre et le 11 novembre aux bureaux de l'OCPM, avec les représentants de la Société Radio-Canada et les représentants de l'arrondissement Ville-Marie et de la Ville de Montréal.

La commission et son équipe

M. Claude Fabien, président de la commission
M. Jean-Claude Boisvert, commissaire
Mme Hélène Laperrière, commissaire
M. Michel Agnaïeff, secrétaire de la commission
M. Simon Langelier, analyste

M. Luc Doray, secrétaire général
M. Gilles Vézina, attaché de recherche et de documentation

Mme Anik Pouliot, coordonnatrice logistique
M. Lazar Aguiar, responsable de l'accueil
Mme Delphine Dusabe, responsable de l'accueil
M. Nhat Tan Le, responsable de l'accueil
M. Gabriel Lemonde-Labrecque, responsable de l'accueil

Les porte-parole et les personnes-ressources

Pour la Ville de Montréal

M. Pierre Sainte-Marie, directeur, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises, arrondissement Ville-Marie
M. Claude Carette, Chef de division, Infrastructures / transport et environnement, Direction des transports
Mme Julia Davies, conseillère en aménagement – habitation, Cabinet du directeur, Mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction de l'habitation
Mme Anne-Rose Gorroz, conseillère en aménagement, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises, arrondissement Ville-Marie
Mme Suzanne Laferrière, Conseillère en développement de l'habitation, Mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction de l'habitation
Mme Nancy Shoiry, Chef de projets – Grands projets, Direction générale de la ville de Montréal

Pour la Société Radio-Canada

M. Danny Harrison, Directeur général, Développement stratégique des infrastructures
M. Vianney Bélanger, Gestionnaire de projet, Coprim inc.
Mme Renée Daoust, Architecte, Daoust-Lestage inc.

Les trois personnes-ressources invitées par l'OCPM lors des séances thématiques

M. Alan Knight, professeur agrégé à l'École d'architecture de la Faculté d'aménagement de l'Université de Montréal et directeur du groupe de recherche en architecture urbaine
Mme Winnie Frohn, directrice et professeure au Département d'études urbaines et touristiques de l'UQÀM
M. Paul Lewis, professeur titulaire à la Faculté d'aménagement urbanisme à l'Université de Montréal et directeur de l'observatoire SITQ, du développement urbain et immobilier

Les participants à la séance d'information générale du 18 novembre 2008 (par ordre d'inscription)

M. Lucien Landry
M. Philippe Côté
M. François Galarneau
M. Louis Tremblay
M. Pierre Brisset
Mme Louise Lanctôt
M. Pierre Mathieu

M. Didier Buisine
M. André Querry
Mme Manon Massé
M. Gaétan Roberge
M. Patrick Badaoui
M. Guillaume Lalonde
Mme Colette Doré

Les participants à la séance thématique – intégration urbaine – du 19 novembre 2008 (par ordre d'inscription)

M. Lucien Landry
M. François Galarneau
M. Dinu Bambaru
M. Pierre Mathieu
M. Ron Rayside
M. Didier Buisine

M. Marco Bardo
M. Daniel Charest
Mme Marie-Chantal Scholl
M. Jean-Pierre Bonhomme
M. Philippe Côté
M. Thierry Kouam

Les participants à la séance thématique – intégration sociale – du 20 novembre 2008 (par ordre d'inscription)

M. Lucien Landry
M. Alain Dumont
Mme Louise Lanctôt
M. Éric Michaud
M. Philippe Côté

M. Denis Vachon
M. Robert Brunet
Mme Marie-Ève Grisé-Blais
Mme Sylvie Tremblay
M. Pierre Mathieu

Les participants à la séance thématique – accès et circulation – du 24 novembre 2008 (par ordre d'inscription)

M. Ron Rayside
M. Lucien Landry
M. Pierre Brisset
M. François Galarneau
M. Philippe Côté
M. Marco Bardo
M. Pierre Mathieu

Mme Monique Hains
Mme Micheline Tremblay
M. Thierry Kouam
M. Didier Buisine
Mme Sylvie Tremblay
M. Denis Vachon
M. Gabriel Clairét

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

Annexe II – La documentation

1. Projets de règlements

1.1. Règlement autorisant la construction et l'occupation d'un ensemble résidentiel, commercial et industriel situé sur le quadrilatère délimité par le boulevard René-Lévesque, les avenues Viger et Papineau et la rue Wolfe – site de Radio-Canada (P-08-048).

1.1.1. Annexe A

1.1.2. Annexe B

1.2. Règlement modifiant le plan d'urbanisme de la ville de Montréal (P-04-047-68).

1.2.1. Annexe 1

1.2.2. Annexe 2

2. Démarche de consultation

2.1. Avis public (English version)

2.2. Dépliant

2.3. Sommaire décisionnel – Soumettre pour adoption au conseil municipal, en vertu de l'article 89 (paragraphe 3) de la Charte de la Ville de Montréal, un règlement autorisant la construction et l'occupation d'un ensemble résidentiel, commercial et industriel situé au 1400, boulevard René-Lévesque Est, sur le quadrilatère délimité par le boulevard René-Lévesque, les avenues Viger et Papineau et la rue Wolfe ainsi qu'un règlement modifiant le plan d'urbanisme - Site de Radio-Canada

2.4. Recommandation

2.4.1. Recommandation ADDENDA

2.4.2. Recommandation 2008-10-07

2.5. Interventions

2.5.1. Intervention ADDENDA – Infrastructures / transport et environnement, Direction des transports

2.5.2. Intervention – Mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction du développement économique et urbain

2.5.2.1. Avis du Comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme

2.5.3. Avis du Conseil du patrimoine de Montréal – 18 février 2008

2.6. Résolutions

2.6.1. Comité exécutif – CE08 1931

2.6.2. Comité exécutif - CE08 1934

2.6.3. Conseil d'arrondissement – CA08 240719

2.6.4. Conseil municipal – CM08 0901

2.7. Pièces jointes au dossier 14 février 2008 - Avis du C.C.U.

2.8. Intervention – Affaires corporatives, Direction du contentieux

2.8.1. Règlement 89 Radio-Canada P-08-048

2.8.2. Annexe A

2.8.3. Annexe B

2.8.4. Règlement modifiant le plan d'urbanisme de la ville de Montréal P-04-047-68

2.8.5. Annexe 1

2.8.6. Annexe 2

2.9. Sommaire ADDENDA 08/10/16

2.10. Sommaire ADDENDA 08/10/23

2.11. Formulaire de dépôt (English version)

3. Documentation déposée par la Société Radio-Canada

3.1. Plan directeur déposé pour appuyer la demande d'un projet particulier en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal – Le développement du site et la modernisation de la maison de Radio-Canada.

3.2. Certificat de piquetage – 19 août 1994

3.3. Établissement de superficie de propriété par Travaux Publics Canada – 24 décembre 1991

3.4. Plan de lotissement projeté – subdivision cadastrale

3.5. Étude d'impact sur la circulation à l'étape de pré-développement, novembre 2007

- 3.6. Étude du régime des vents et des accumulations de neige – novembre 2007
- 3.7. Étude d'impact commercial – mai 2008
- 3.8. Rapport synthèse de concertation avec le milieu
- 3.9. Évaluation environnementale de site phase I
- 3.10. Évaluation environnementale de site phase II
- 3.11. Étude d'impact sur les déplacements de la modernisation de la Maison de Radio-Canada et du développement de son site
- 3.12. Analyse de l'intérêt patrimonial de la Maison de Radio-Canada
- 3.13. Étude d'impact visuel
- 3.14. Plans d'implantation au sol des bâtiments existants et projetés - novembre 2008
- 3.15. Élévations cotées des constructions – novembre 2008
- 3.16. Plans illustrant tous les niveaux des bâtiments – novembre 2008
- 3.17. Étude d'enseulement – novembre 2008
- 3.18. Maquette du projet en exposition – invitation
- 3.19. Présentation faite lors de la consultation publique – séance d'information générale du 18 novembre 2008
- 3.20. Présentation faite lors de la consultation publique – séance d'information thématique – intégration urbaine du 19 novembre 2008
- 3.21. Présentation faite lors de la consultation publique – séance d'information thématique-intégration sociale du 20 novembre 2008
- 3.22. Présentation faite lors de la consultation publique – séance d'information thématique – Accès et circulation du 24 novembre 2008
- 3.23. Rapport sur le recensement des végétaux existants et sur la possibilité de relocalisation de ceux-ci
- 3.24. Informations additionnelles et complémentaires apportées à la commission suite aux séances d'informations et d'auditions
 - 3.24.1. Modernisation de la maison de Radio-Canada et développement de son site – Historique

- 3.24.2. Une réalisation comparable de référence
- 3.24.3. Gestion de projets immobiliers
- 3.24.4. Précisions
- 3.24.5. Perspectives et volumétrie

4. Documentation déposée par la Ville

- 4.1. Présentation faite par l'arrondissement Ville-Marie – séance d'information générale du 18 novembre 2008.
- 4.2. Présentation faite par l'arrondissement Ville-Marie – séance d'information thématique – intégration urbaine du 19 novembre 2008
- 4.3. Présentation faite par la Direction de l'habitation – Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine – séance d'information thématique – intégration sociale du 20 novembre 2008
- 4.4. Présentation faite par la Direction des transport – Service des infrastructures, transport et environnement – séance d'information thématique – Accès et circulation du 24 novembre 2008
- 4.5. Nouveaux logements ayant fait l'objet de permis dans l'arrondissement de Ville-Marie
- 4.6. Carte des équipements collectifs

5. Documentation déposée par la commission

- 5.1. Compte rendu de la rencontre préparatoire avec les représentants de l'arrondissement Ville-Marie et de la Ville de Montréal tenue le 12 novembre 2008
- 5.2. Compte rendu de la rencontre préparatoire avec le promoteur tenue le 11 novembre 2008
- 5.3. x

6. Transcriptions

- 6.1. Transcriptions de la séance d'information générale du 18 novembre 2008
- 6.2. Transcriptions de la séance d'information thématique – intégration urbaine – du 19 novembre 2008
- 6.3. Transcriptions de la séance d'information thématique – intégration sociale – du 20 novembre 2008

- 6.4. Transcriptions de la séance d'information thématique – accès et circulation – du 24 novembre 2008
- 6.5. Transcriptions de la séance d'audition du 9 décembre 2008
- 6.6. Transcriptions de la séance d'audition du 10 décembre 2008
- 6.7. Transcriptions de la séance d'audition du 11 décembre 2008

7. Mémoires avec présentation orale

- 7.1. M. Didier Buisine
- 7.2. Centre St-Pierre, la paroisse Saint-Pierre-Apôtre et la corporation Les Missionnaires Oblats de Marie Immaculée
- 7.3. Table pour l'aménagement du Centre-sud
- 7.4. CDEC Centre-Sud / Plateau Mont-Royal
- 7.5. Groupe CDH
- 7.6. M. Roger Gratton
- 7.7. Inter-Loge
- 7.8. M. Stéphane Brochu et M. Todd Robecki
- 7.9. M. Claude Jean Devirieux
- 7.10. Centre de santé et de services sociaux Jeanne-Mance
- 7.11. Projet Montréal
 - 7.11.1. Complément au mémoire Projet Montréal
- 7.12. Habiter Ville-Marie
- 7.13. Comité Logement Centre-Sud
- 7.14. Les coopératives d'habitation Val-Perché et la Porte du Bourg
- 7.15. Groupe de Recherche Urbaine Hochelaga Maisonneuve
- 7.16. Héritage Montréal
- 7.17. Philippe Côté

8. Mémoires sans présentation orale

- 8.1. M.Shawn Ellis
- 8.2. M.Murray Gardiner et 12 signataires
- 8.3. M.Roger Brousseau
- 8.4. M.Thomas Le Jouan
- 8.5. M.Nicolas Lapointe et M.Mathieu Asselin
- 8.6. Mme Vivienne Lessard
- 8.7. Société du Quartier de la santé de Montréal
- 8.8. Société de Développement Commercial (SDC) du Village
- 8.9. Centre de la petite enfance Studio 0-5
- 8.10. Corporation de développement communautaire (CDC) Centre-Sud
- 8.11. Mme Monique Hains
- 8.12. Chambre de commerce du Montréal métropolitain

9. Présentations orales sans dépôt de mémoires

- 9.1. Mme Lise Béland (voir transcriptions de la séance du 9 décembre 2008)
- 9.2. M. François Galarneau (voir transcriptions de la séance du 9 décembre 2008)
- 9.3. M. Claude Bourderionnet (voir transcriptions de la séance du 9 décembre 2008)

Liens utiles

- Plan de transport 2008, Ville de Montréal

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/TRANSPORT_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLAN_DE_TRANSPORT2008.pdf

- Pour grandir à Montréal – Plan d’action famille de Montréal 2008-2012

[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONTENUS_PARTAGES_FR/VIE_MONTR
EAL/MEDIA/DOCUMENTS/Plan_action_11juin_final.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONTENUS_PARTAGES_FR/VIE_MONTR
EAL/MEDIA/DOCUMENTS/Plan_action_11juin_final.pdf)

- Pour grandir à Montréal – Politique familiale de Montréal 2008

[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONTENUS_PARTAGES_FR/VIE_MONTR
EAL/MEDIA/DOCUMENTS/Politique_familiale_9juin_fr_final.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONTENUS_PARTAGES_FR/VIE_MONTR
EAL/MEDIA/DOCUMENTS/Politique_familiale_9juin_fr_final.pdf)

- Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels :
avancement de sa mise en œuvre, septembre 2007

[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PES_PUBLICATIONS_FR/PUBLICATIONS/
STRATEGIE_INCLUSION.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PES_PUBLICATIONS_FR/PUBLICATIONS/
STRATEGIE_INCLUSION.PDF)

- Imaginer – Réaliser – Montréal 2025

[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PES_PUBLICATIONS_FR/PUBLICATIONS/
MTL2025-WEB.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PES_PUBLICATIONS_FR/PUBLICATIONS/
MTL2025-WEB.PDF)

- Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise – phase
2007-2009

[http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/dev_durable_fr/media/documents/PSDD_2007-
2009F.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/dev_durable_fr/media/documents/PSDD_2007-
2009F.pdf)

- Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/librairie_fr/documents/Strategie_inclusion.pdf

Annexe III – Le projet de règlement P-04-047-68

VILLE DE MONTRÉAL

RÈGLEMENT

XX-XXX

RÈGLEMENT MODIFIANT LE PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL

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

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

À l'assemblée du _____ 2008, le conseil de la Ville de Montréal décrète :

1. La carte intitulée « L'affectation du sol » incluse au chapitre 25 de la partie II de ce plan d'urbanisme concernant l'arrondissement de Ville-Marie est modifiée par le remplacement de l'affectation résidentielle en affectation mixte pour la partie ouest des terrains situés sur le quadrilatère délimité par le boulevard René-Lévesque, les avenues Viger et Papineau et la rue Wolfe, le tout tel qu'illustré à l'annexe 1 jointe au présent règlement.
2. La carte 3.1.2 intitulée « La densité de construction » incluse à la partie I du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) est modifiée, à l'égard du territoire de l'arrondissement de Ville-Marie, par le remplacement du secteur 25-T3 de densité 6 en secteur 25-T1 de densité 12, pour les terrains situés sur le quadrilatère délimité par le boulevard René-Lévesque, les avenues Viger et Papineau et la rue Wolfe, le tout tel qu'illustré à l'annexe 2 jointe au présent règlement.

.....

ANNEXE 1

Feuillet intitulé « La densité de construction »

ANNEXE 2

Feuillet intitulé « L'affectation du sol»

Note : Les annexes du projet de règlement P-04-047-68 se retrouvent dans leur intégralité sur le site Internet de l'OCPM (www.ocpm.qc.ca) à la section 1, intitulée « Projets », ainsi qu'en consultation aux bureaux de l'OCPM au 1550, rue Metcalfe.

Annexe IV – Le projet de règlement P-08-048

VILLE DE MONTRÉAL RÈGLEMENT XX-XXX

RÈGLEMENT AUTORISANT LA CONSTRUCTION ET L'OCCUPATION D'UN ENSEMBLE RÉSIDENTIEL, COMMERCIAL ET INDUSTRIEL SITUÉ SUR LE QUADRILATÈRE DÉLIMITÉ PAR LE BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE, LES AVENUES VIGER ET PAPINEAU ET LA RUE WOLFE – SITE DE RADIO-CANADA

Vu le paragraphe 3 de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q., chapitre C-11.4);

À l'assemblée du _____ 2008, le conseil de la Ville de Montréal décrète:

CHAPITRE I TERRITOIRE D'APPLICATION

1. Le présent règlement s'applique au territoire identifié au plan joint en annexe A au présent règlement.

CHAPITRE II AUTORISATIONS

2. Malgré le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie (01-282) applicable au territoire mentionné à l'article 1, la construction et l'occupation d'un ensemble résidentiel, institutionnel et commercial, ainsi que l'aménagement d'espaces libres, sont autorisés aux conditions prévues au présent règlement.

À ces fins, il est permis de déroger aux articles 8, 10, 43, 49, 53, 61, 81, 85, 91, 134, 369, 388, 391 et 605 du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie (01-282).

3. Toute autre disposition réglementaire non incompatible avec celles prévues au présent règlement continue de s'appliquer.

4. Sur le territoire prévu à l'article 1, toutes dispositions visées au présent règlement peuvent faire l'objet d'une dérogation mineure conformément au Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie (01-282), sauf celles concernant l'usage et la densité d'occupation du sol.

CHAPITRE III CONDITIONS

SECTION I DOCUMENTS REQUIS

5. Toute demande de permis relative à une construction ou à une transformation autorisée en vertu du présent règlement doit être accompagnée des documents suivants :

- 1° une étude de potentiel archéologique pour l'emplacement visé par la demande de permis;
- 2° le cas échéant, à la suite du dépôt de l'étude de potentiel archéologique exigée au paragraphe précédent, un devis d'étude relatif à une surveillance archéologique ou à une fouille archéologique;
- 3° une étude environnementale relative à la caractérisation des sols pour l'emplacement visé par la demande de permis;
- 4° le cas échéant, à la suite du dépôt de l'étude environnementale exigée au paragraphe précédent, un devis d'étude relatif à la décontamination de l'emplacement;
- 5° un plan d'aménagement paysager détaillé.

SECTION II USAGES

6. Les usages doivent être conformes aux cartes 1 à 9 inclusivement de l'annexe B jointe au présent règlement.

7. L'usage commerce, visé par l'article 6, comprend les usages des catégories C1 et C2 spécifiques et additionnels (sauf carburant et débit de boissons alcooliques), ainsi que les usages suivants de la catégorie C4 :

- 1° salle d'exposition;
- 2° salle de réception;
- 3° salle de réunion;
- 4° activités communautaires et socioculturelles;
- 5° bibliothèque;

- 6° garderie;
- 7° école primaire et préscolaire;
- 8° maison de la culture;
- 9° musée;
- 10° poste de police de quartier
- 11° salle de danse;
- 12° salle de spectacles;
- 13° studio enregistrement.

Malgré le premier alinéa, aux endroits indiqués sur les cartes 6 à 9, l'usage commerce, visé par l'article 6, ne comprend que l'usage hôtel.

8. L'usage industrie ou Cité des Ondes, visé à l'article 6, comprend les industries liées aux médias et aux télécommunications.

9. L'usage bureau peut être autorisé conformément à la procédure des usages conditionnels énoncée au chapitre VII du titre III du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie (01-282) aux endroits indiqués par un B* sur les cartes 6 à 9 de l'annexe B jointe au présent règlement.

En plus des critères énoncés au chapitre VII du titre III du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie (01-282), la demande d'autorisation d'exercer un usage conditionnel doit permettre qu'un pourcentage majoritairement résidentiel et plus soit conservé en tout temps sur l'ensemble du site afin de maintenir, d'une part, une population résidente et effective sur les lieux assurant une animation et une appropriation continue du site et afin de limiter, d'autre part, les impacts négatifs sur le secteur que pourrait entraîner une occupation de bureau excessive.

10. L'usage « débit de boissons alcooliques » peut être autorisé aux rez-de-chaussée A et B identifiés aux cartes 4 et 5 de l'annexe B jointe au présent règlement conformément à la procédure des usages conditionnels énoncée au chapitre VII du titre III du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie (01-282).

SECTION III

DENSITÉ

11. La densité maximale permise est de 10.

SECTION IV **HAUTEURS**

12. Les hauteurs minimales et maximales autorisées doivent être conformes à celles indiquées à la carte 10 de l'annexe B jointe au présent règlement.

13. Un dépassement d'au plus 1 m à la hauteur maximale prévue à l'article 12 pour un bâtiment donnant sur le boulevard René-Lévesque et sur les avenues Papineau et Viger est autorisé.

14. Toute demande de permis visant une hauteur inférieure à la hauteur minimale autorisée selon l'article 12 du présent règlement peut être approuvée conformément à la section X du présent règlement.

Malgré le premier alinéa, la hauteur minimale d'une partie de bâtiment ayant front sur la rue Wolfe est de 8 m.

15. Une construction hors toit abritant un équipement mécanique, un écran ou un équipement mécanique hors toit peut être autorisé malgré la hauteur prévue à l'article 12 conformément à la section X du présent règlement.

SECTION V **RUES ET PARCS**

16. Aucune construction principale n'est autorisée sur les lots et parties de lots identifiés comme rues et parcs aux cartes 4 à 9, 11 et 12 de l'annexe B jointe au présent règlement.

17. Les parcelles résultant du lotissement prévu à l'article 16 sont les parcelles constructibles, telles qu'identifiées à la carte 13 de l'annexe B jointe au présent règlement.

SECTION VI **IMPLANTATION ET ALIGNEMENT**

18. L'implantation des bâtiments le long des voies publiques doit être à 0.

Malgré le premier alinéa, l'implantation des bâtiments peut être approuvée conformément à la section X du présent règlement.

19. Les retraits, les avancées et la proportion des plans de façade à l'alignement de construction doivent être approuvés conformément à la section X du présent règlement.

20. Les volumes bâtis sur rue doivent être articulés de façon à briser leur masse et éviter l'impression de mur, notamment le long du boulevard René-Lévesque.

SECTION VII

ACCÈS, STATIONNEMENTS, AIRES DE CHARGEMENT ET VÉLOS

21. La localisation des unités de stationnement doit être autorisée conformément à la section X du présent règlement.

22. Les accès aux unités de stationnement doivent être localisés sur les rues Beaudry et Alexandre-de-Sève, tels qu'indiqués à la carte 14 de l'annexe B jointe au présent règlement.

23. Les accès aux unités de chargement doivent être localisés tel qu'indiqué à la carte 14 de l'annexe B jointe au présent règlement et doivent être approuvés conformément à la section X du présent règlement.

24. Les accès principaux aux établissements commerciaux occupant un espace au rez-de-chaussée doivent être aménagés de façon à permettre l'accès direct depuis la voie publique.

25. Un nombre maximal de 3 500 unités de stationnement pour les véhicules automobiles est autorisé.

26. Un nombre minimal de 500 unités de stationnement pour vélos doit être aménagé. De ce nombre, la moitié des unités doit être aménagée dans un stationnement intérieur ou au sous-sol d'un bâtiment.

SECTION VIII

AMÉNAGEMENT PAYSAGER

27. Les éléments végétaux compris dans le plan d'aménagement paysager exigé en vertu de l'article 5 du présent règlement doivent être maintenus en bon état et remplacés au besoin, afin de préserver un caractère végétal sain.

28. Le plan d'aménagement paysager exigé en vertu de l'article 5 doit être approuvé conformément à la section X du présent règlement.

SECTION IX

MODERNISATION

29. L'enseigne lumineuse de la tour de Radio-Canada ne peut être ni modifiée ni enlevée.

Malgré le premier alinéa, une modification de l'enseigne lumineuse de la tour de Radio-Canada peut être autorisée conformément à la section X du présent règlement.

30. Aucun balcon ou ajout à la tour de Radio-Canada n'est autorisé.

SECTION X

AMÉNAGEMENT, ARCHITECTURE ET DESIGN

31. Toute demande de certificat d'autorisation ou toute demande de permis relative à une construction ou à une transformation autorisée en vertu du présent règlement doit être approuvée conformément au titre VIII du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie.

SOUS-SECTION 1

CRITÈRES D'AMÉNAGEMENT, D'ARCHITECTURE ET DE DESIGN

32. En plus des critères prévus au titre VIII du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie (01-282), les critères suivants s'appliquent à l'évaluation d'une demande de permis mentionnée à l'article 31 :

- 1° les objectifs globaux poursuivis pour le territoire d'application doivent répondre aux orientations suivantes :
 - a) accroître les retombées de la présence de Radio-Canada dans le quartier;
 - b) contribuer à la revitalisation économique et sociale du quartier;
 - c) contribuer à la qualité d'aménagement et à la qualité de vie du site et du quartier;
 - d) rétablir les liens physiques et fonctionnels entre le site, le quartier et la ville;
 - e) préserver et mettre en valeur le patrimoine architectural;
- 2° à l'égard de la modernisation :
 - a) la sauvegarde du caractère distinctif du bâtiment, la protection de chacune des parties ou caractéristiques du bâtiment exprimant les conditions sociales, politiques, économiques ou technologiques représentatives de l'époque de construction du bâtiment, la sauvegarde du plan et des matériaux d'origine, le respect du mode d'implantation et la réalisation avec des matériaux et des détails architecturaux d'une qualité au moins équivalente à celle d'origine;
 - b) les vues sur la tour de Radio-Canada doivent être mises en valeur;
- 3° à l'égard de la volumétrie :

- a) l'articulation volumétrique et les retraits de l'alignement de construction des bâtiments doivent assurer une intégration harmonieuse et tenir compte de leur vis-à-vis;
 - b) l'articulation volumétrique des bâtiments doit favoriser l'encadrement et l'ensoleillement des espaces extérieurs;
 - c) les volumes des constructions hors toit abritant un équipement mécanique, un écran ou un équipement technique doivent s'intégrer à ceux des bâtiments, être en retrait par rapport aux voies publiques et les matériaux utilisés doivent permettre d'assurer leur intégration architecturale et d'atténuer leur visibilité;
 - d) les retraits des bâtiments aux derniers étages doivent tendre à atténuer les ruptures d'échelle avec le secteur environnant et à développer une articulation harmonieuse avec les volumes existants;
- 4° à l'égard du traitement architectural :
- a) le traitement architectural de l'ensemble du bâtiment doit témoigner d'une sensibilité et d'une intégration harmonieuse au secteur d'insertion, tout en assurant une cohérence d'ensemble;
 - b) le traitement architectural de l'ensemble du bâtiment peut exploiter la diversité que peuvent apporter les retraits et les différents plans du bâtiment par rapport aux alignements de construction sur les rues bordant le site;
 - c) l'articulation volumétrique des bâtiments doit être conçue en tenant compte de l'encadrement des vues vers l'est et l'ouest du boulevard René-Lévesque, vers le nord et le sud de l'avenue Papineau et de la rue Wolfe et dans la mesure de l'avancée des études sur la modernisation de la rue Notre-Dame, des vues est et ouest de l'avenue Viger;
 - d) la composition de façades du bâtiment dans l'axe de la rue de La Gauchetière doit favoriser la légèreté et la transparence de manière à mettre en valeur les perspectives visuelles dans l'axe de cette rue;
 - e) le traitement architectural des rues Beaudry et Alexandre-de-Sève, situées en contrebas, doit exploiter toutes les possibilités de transparence, de visibilité et d'accessibilité afin de sécuriser l'utilisation de ces espaces par les piétons; ce traitement doit donner une impression de légèreté et d'aération et doit faciliter le passage de la lumière diurne sous la rue de La Gauchetière;
 - f) le traitement des différences de niveaux des entrées piétonnes au site ainsi que des escaliers, notamment ceux donnant accès à la rue de La Gauchetière par les

rues Beaudry et Alexandre-de-Sève, doivent permettre une utilisation fluide, attrayante et sécuritaire pour les piétons;

- g) le choix des matériaux et la forme des ouvertures doivent favoriser l'unité et l'homogénéité de l'ensemble;
 - h) toutes les façades donnant sur les espaces libres accessibles au public doivent être traitées avec le même soin que les façades principales notamment quant aux choix des matériaux, des ouvertures et de la fenestration;
- 5° à l'égard de l'aménagement paysager :
- a) l'aménagement paysager doit contribuer à assurer l'unité du projet, en particulier par le traitement des accès aux bâtiments, l'aménagement des cours, le choix du mobilier urbain et le type d'éclairage;
 - b) tous les travaux de transformation, de construction et d'aménagement paysager doivent être effectués avec soin, quant au parti paysager choisi, au rapport entre le végétal et le minéral, au choix des essences végétales et à la cohérence de l'ensemble;
 - c) les essences végétales choisies doivent majoritairement privilégier les essences indigènes afin de pouvoir être entretenues facilement;
 - d) la conception des bâtiments doit favoriser l'aménagement paysager de toits terrasses accessibles depuis les espaces intérieurs adjacents;
- 6° à l'égard de l'accessibilité et de la lisibilité :
- a) l'entrée principale faisant face à la rue Panet doit être aménagée et traitée de façon à signaler sans ambiguïté sa lecture et son accessibilité;
 - b) l'aménagement des espaces extérieurs des bâtiments et des places publiques doit être effectué de manière à les rendre sécuritaires, conviviaux et attirants pour les usagers des bâtiments et les usagers des secteurs voisins;
 - c) des accès aux espaces extérieurs et aux places publiques doivent être aisés et leur lecture évidente afin d'en faciliter la fréquentation par les usagers du bâtiment et du secteur et d'en faciliter les liens avec les voies publiques;
 - d) des systèmes d'éclairage intégrés à l'ensemble des places, des escaliers, des rampes et des circulations piétonnes et cyclistes ainsi qu'aux stationnements souterrains doivent permettre d'assurer la sécurité des usagers tout en créant une ambiance harmonieuse. L'éclairage choisi doit viser à respecter les normes

d'efficacité énergétique en vigueur et réduire les impacts de pollution lumineuse par exemple par l'installation de diodes électro luminescentes;

- e) les accès aux bâtiments et aux différents niveaux doivent privilégier un dispositif architectural harmonieux d'escaliers et de rampes pour assurer l'accessibilité universelle;
- 7° à l'égard des accès automobiles, vélos, piétons :
- a) les accès véhiculaires pour les véhicules automobiles et les vélos doivent être aménagés de façon à assurer la sécurité et le confort des cyclistes et des piétons;
 - b) le confort et le sentiment de sécurité des piétons et des cyclistes doivent être favorisés afin d'entraîner le plus possible de déplacements alternatifs à la voiture sur le site;
 - c) des installations favorisant le déplacement en vélo et le transport actif doivent être prévus dans le projet;
 - d) l'accès aux unités de chargement par l'avenue Viger doit être aménagé de manière à ne pas entrer en conflit avec l'accès au stationnement et à ne pas nuire à la circulation des piétons et des cyclistes;
- 8° à l'égard des enseignes :
- a) les enseignes doivent s'intégrer harmonieusement à l'architecture;
- 9° à l'égard du développement durable :
- a) l'aménagement général du projet doit tendre à se développer dans l'esprit d'un développement durable et éventuellement permettre la réalisation de projets pilotes de développement durable;
 - b) le souci d'accroître la performance énergétique et écologique des bâtiments doit prédominer sans toutefois dénaturer l'unité architecturale de l'ensemble.

CHAPITRE IV DISPOSITIONS FINALES

33. Les travaux visés par le présent règlement doivent débiter dans les 60 mois suivant l'entrée en vigueur du présent règlement.

En cas de non-respect du premier alinéa, l'autorisation prévue au présent règlement est nulle et sans effet.

34. Quiconque occupe ou utilise une partie de lot, un terrain ou une construction, en autorise l'occupation ou l'utilisation, érige ou permet l'érection d'une construction, démolit ou permet la démolition, transforme ou permet la transformation, en contravention de l'une des dispositions du présent règlement, commet une infraction et est passible de la pénalité prévue à l'article 718 du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie (01-282).

ANNEXE A

Territoire d'application selon le plan d'arpentage mm-94-7985, minute 2416, réalisé par Gaston Lemay, arpenteurs-géomètres et daté du 19 août 1994.

ANNEXE B

Carte 1 à 14 inclusivement intitulées datées du 10 octobre 2008.

Note : Les annexes du projet de règlement P-08-048 se retrouvent dans leur intégralité sur le site Internet de l'OCPM (www.ocpm.qc.ca) à la section 1, intitulée « Projets », ainsi qu'en consultation aux bureaux de l'OCPM au 1550, rue Metcalfe

Le mandat de l'Office de consultation publique de Montréal

L'Office de consultation publique de Montréal a été créé par l'article 75 de la Charte de la Ville de Montréal. Il réalise des mandats de consultation publique relatifs aux différentes compétences de la Ville, notamment sur les projets d'urbanisme et d'aménagement du territoire, ou sur tout projet désigné par le conseil municipal ou le comité exécutif.

Remerciements

La commission remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel de l'Office de consultation publique de Montréal qui a assuré le soutien nécessaire à la production de ce rapport.