



COMITÉ CONSULTATIF D'URBANISME
RÉUNION DU 12 JUILLET 2007
1074400052
3.3.1

Objet : **Article 89 de la Charte et modifications du Plan d'urbanisme – Réaménagement du site de la Gare-Hôtel Viger**

Endroit : **700 (Gare-Hôtel Viger), 800 (Chaufferie) et 810 rue Saint-Antoine Est et 755, rue Berri (Gare Berri)**

Présentation du dossier : Sylvie Champagne

Description du dossier : Le projet consiste à réaménager le site de la Gare-Hôtel Viger, laquelle a été vendue par la Ville de Montréal en 2005 à un consortium d'entreprises privées réunies sous la société Viger DMC International. Ce projet, d'une valeur totale de 350 M\$, se situe entre les rues Saint-Antoine, Saint-Christophe, Notre-Dame et Berri. Le projet comprend un hôtel de 220 chambres; 135 résidences avec services hôteliers; 158 logements de différents types totalisant 255 643 pi.²; 350,000 pi.² d'espaces commerciaux de détail ainsi qu'un stationnement souterrain pour 1 600 voitures. La superficie de développement totale avoisinera 1 000 000 pi.². Le projet prévoit conserver et mettre en valeur la Gare-Hôtel et la démolition de la gare Berri, en conservant des parties de murs, l'annexe et la chaufferie située en arrière-cours de la Gare-Hôtel et l'immeuble sis au 810, rue Saint-Antoine Est. Par ailleurs, le projet prévoit également l'occupation à des fins commerciales du dessous du viaduc de la rue Notre-Dame.

L'emprise de la rue Saint-Hubert, qui sera aménagée, scinde le site en deux îlots : est et ouest. L'îlot ouest comprendra dans la Gare-Hôtel une cinquantaine de chambres, sur les étages inférieures des commerces, un hôtel ainsi que des unités résidentielles avec services hôteliers, ces derniers étant répartis dans deux barres atteignant 41 et 43,5 mètres de hauteur.

L'îlot est comportera des commerces et des unités résidentielles, lesquels seront répartis à l'intérieur de volumes de différentes hauteurs : des maisons de ville sur la rue Saint-Christophe d'une hauteur de 12 mètres, une tour résidentielle (34,5 mètres) avec commerces au rez-de-chaussée au coin des rues Saint-Antoine et Saint-

Hubert, un édifice comprenant des unités résidentielles et commerces le long de la rue Saint-Hubert

Élément particulier :

Remarque importante : Le projet demande certaines modifications au Plan d'urbanisme :

- les hauteurs maximales autorisées sont de 44 mètres pour la partie ouest et de 30 mètres pour la partie est. Le projet exigerait de porter les hauteurs maximales à 44 mètres sur l'ensemble du site;
- l'affectation du sol est mixte pour la partie ouest et résidentielle pour la partie est. Le projet propose d'affecter les deux parties « mixte »;

Le projet déroge également à la réglementation d'urbanisme eu égard à la hauteur maximale, aux usages autorisés ainsi qu'au nombre maximal d'unités de stationnement.

Considérant que : le projet de développement du site de la Gare-Hôtel Viger est une opportunité exceptionnelle pour le secteur est du centre-ville ;

Considérant que : le projet est structurant en permettant un réaménagement d'un site majeur dans l'histoire de Montréal et en constituant une intervention permettant de retisser la trame urbaine à la frange du Vieux-Montréal en étant le pivot du développement résidentiel de la partie est du Vieux-Montréal;

Considérant que : le projet permet la sauvegarde et la mise en valeur de la Gare-Hôtel, un joyau patrimonial montréalais;

Considérant que : le projet est un appui majeur au développement touristique de l'est centre-ville de Montréal, qui constitue un développement d'une fonction attractive du Vieux-Montréal de même que la consolidation des abords du square Viger;

Considérant que : des modifications à la conception du projet devront être apportées eu égard à la volumétrie, à l'architecture, à la circulation, à la disposition des espaces commerciaux de même qu'aux espaces piétonniers;

Par conséquent, la proposition ayant été

Dûment proposée et appuyée

Et résolue unanimement

DE RECOMMANDER :

De donner une suite favorable à cette demande en autant que la conception du projet soit revue à la lumière des recommandations et commentaires suivants :

Volumétrie et intégration urbaine

- **les masses volumétriques horizontales sont trop massives et contredisent le but recherché de mise en valeur de la Gare-Hôtel; des éléments plus verticaux et une plus grande perméabilité permettraient d'améliorer le projet. Une redistribution des volumes est nécessaire afin d'assurer une meilleure insertion urbaine :**
 - **la hauteur de la tour sur la rue Saint-Antoine est trop importante, le retrait est considéré comme insuffisant par rapport au corps principal de la Gare-Hôtel;**
 - **la hauteur et la masse de la barre au sud parallèle au pont de la rue Notre-Dame sont trop importantes par rapport aux bâtiments du Faubourg Québec, de la gare Dalhousie et de la place Dalhousie;**
 - **les volumes le long de la rue Berri sont importants et imposants et ils ont un effet de masse sur la Gare-Hôtel et les abords du Vieux-Montréal;**
 - **le projet devrait contribuer à améliorer le lien entre la Gare-Hôtel et le square Viger;**

Architecture

- **l'architecture des bâtiments et le traitement en mur rideau devront être revus pour s'insérer au type de bâti caractéristique de Montréal dans un esprit d'innovation et par une facture contemporaine :**
 - **la relation entre les immeubles et la rue devra être retravaillée afin d'assurer l'intégration du projet à la trame urbaine existante;**
 - **la marquise/débarcadère prévue sur la rue Saint-Hubert ne s'intègre pas au tissu urbain;**

Circulation et déplacements piétonniers

- **plusieurs aspects relatifs à la circulation et aux déplacements piétonniers devront être revus afin d'améliorer la sécurité :**

- l'aménagement de l'emprise de la rue Saint-Hubert, en lien avec le tronçon au sud de la rue Notre-Dame, est important dans le contexte de la continuité de la trame urbaine comme lien nord-sud à l'est de la rue Berri;
- l'entrée et la sortie de stationnement localisée dans le bâtiment au coin des rues Saint-Antoine et Saint-Hubert est dangereuse considérant la trop grande proximité du carrefour Saint-Christophe et le caractère d'artère principale de la rue Saint-Antoine et la vitesse des déplacements. Afin d'éviter des conflits véhiculaires et piétonniers il faudrait déplacer l'entrée et la sortie sur la rue Saint-Hubert;
- l'exiguïté de la rue du Glacis pose un problème d'accessibilité pour la zone de livraison et accentue la dangerosité des manœuvres véhiculaire à cause de la limitation visuelle causée par la proximité du viaduc Berri. Il faut éliminer la sortie de la rue du Glacis sur la rue Berri et rendre la rue du Glacis en sens unique vers l'est;
- l'utilisation de la rue du Glacis par les camions de livraison risque d'être conflictuelle avec le débarcadère du Cirque Éloïse qui occupe l'ancienne Gare Dalhousie;
- comme la rue Berri est un des principaux axes piétonniers au site, des conflits potentiels avec les piétons sont prévisibles en raison d'une entrée de stationnement souterrain qui est par ailleurs située trop près de la rue Saint-Antoine.

Fonctionnalité

- les espaces déambulatoires semblent confus et trop étroits : le projet profiterait de la création de véritables « places privées accessibles au public » en créant de véritables espaces de grandes dimensions, par un ordonnancement de ces espaces et une régularisation de leur forme;
- le projet devra être doté d'un programme de signalisation à la fois pour les déplacements sur le site, mais aussi pour l'affichage;
- la hiérarchie commerciale apparaît complexe et les espaces commerciaux aux étages sont généralement difficiles à rentabiliser.

Stationnement

- Suivant les orientations du Plan de transport de Montréal, le promoteur devra faire la démonstration des besoins du nombre de places de stationnement requis et justifier les dépassements aux limites maximales autorisées par la réglementation.

Sécurité :

- la porte cochère aménagée dans l'axe de la rue du Glacis à partir de la rue Berri crée un effet de tunnel, cet aspect doit être amélioré;
- les aspects sécuritaires devront être abordés avec beaucoup de d'attention étant donné le contexte d'insertion difficile du secteur eu égard à l'itinérance et autres problématiques socio-urbaines.

Aspect développement durable

- le projet devra miser davantage sur le développement durable en incluant:
 - une accessibilité aux vélos;
 - l'utilisation de matériaux non polluants répondant aux normes LEED.

Original signé

Catherine Sévigny
Présidente

Serge Thibault
Secrétaire