

ANALYSE ET INTÉGRATION URBAINE

Projet de redéveloppement du site de la Gare Viger

version 26 septembre 2007 // 273.001.00

[CRÉDITS]

Aurèle Cardinal, Architecte-Urbaniste senior – Directeur de projet pour Cardinal Hardy / Arcop

Edward Hercun, Architecte senior, professionnel accrédité LEED – Chargé de projet pour Cardinal Hardy / Arcop

Josée Bérubé, Architecte-Urbaniste, professionnel accrédité LEED – conception, analyse urbaine

Nathalie Bélanger, Architecte intermédiaire – conception

Jonathan Robichaud, Urbaniste junior – analyse urbaine

Brigitte Binet, Conceptrice graphique



table des matières

OBJET DU DOCUMENT / CONTEXTE ET OBJECTIFS / PROJET VIGER	05
[1] DESCRIPTION DU SITE À L'ÉTUDE	06
1.1 Localisation	06
1.2 Superficie	06
1.3 Topographie	06
1.4 Infrastructures	06
1.5 Nature du sol	06
1.6 Bâtiments existants	07
[2] ÉTUDE MORPHOLOGIQUE ET HISTORIQUE	010
2.1 Périodes-clés du développement du Faubourg Québec	010
[3] DÉVELOPPEMENT DES SECTEURS PÉRIPHÉRIQUES DU VIEUX-MONTRÉAL	012
[4] RÉSEAUX ET ACCESSIBILITÉ	014
4.1 Réseau viaire	014
4.2 Accès véhiculaires	015
4.3 Réseau cyclable	015
4.4 Transport en commun	015
4.5 Accès piétonniers	016
4.6 Tramway projeté	016
[5] MILIEU D'INSERTION	017
5.1 Principaux usages	017
5.2 Périphérie immédiate	018
5.3 Square Dalhousie	019
5.4 Pont Notre-Dame et rue du Glacis	019
5.5 Square Viger	019
5.6 Rue Berri	020
5.7 Rue Saint-Hubert	020
5.8 Rue Saint-Antoine	020
5.9 Rue Saint-Christophe	020
[6] INTÉGRATION URBAINE DU PROJET	021
6.1 Trame urbaine	021
6.2 Mise en valeur des gares ferroviaires	021
6.3 Réseaux d'espaces communs extérieurs	022
6.4 Répartition des usages	022
6.5 Accès au stationnement et aux aires de livraison	022
6.6 Volumétrie	023
6.7 Intégration visuelle	024



Photos historiques : Musée McCord



objet du document

Ce document a pour principal objet de démontrer l'intégration urbaine du projet Viger dans son milieu d'insertion. Les premières sections présentent une analyse urbaine abordée selon plusieurs thématiques et ceci, dans le but d'identifier les caractéristiques intrinsèques du milieu qui accueillera le projet Viger. Basée sur l'analyse urbaine, la dernière section fait valoir la manière dont le projet Viger s'intégrera, participera et rehaussera le milieu où il sera implanté.

contexte et objectifs

Suite à l'abandon du projet d'école d'hôtellerie et ne faisant plus partie du projet du futur centre hospitalier de l'Université de Montréal, le site de la gare-hôtel Viger faisait face à un avenir incertain.

Devant cette situation, la société Viger DMC International, comprenant un regroupement d'investisseurs montréalais et étrangers, décide de faire l'acquisition du site de la gare-hôtel Viger dans le but d'en faire un projet marquant pour Montréal.

Le site de la gare-hôtel Viger se destine à une vocation résidentielle, commerciale et touristique. Par son envergure et sa qualité, le projet Viger aspire à devenir une des portes d'entrée au Vieux-Montréal et au Vieux-Port.

Le site de la gare-hôtel Viger, de concert avec les gares Dalhousie et Berri, représente un pan important du passé industriel de Montréal. En plus de servir de levier économique important au Vieux-Montréal, le projet Viger permettra de mettre en valeur un édifice marquant du paysage montréalais.

projet Viger

Le site de la gare-hôtel Viger accueillera un projet multifonctionnel destiné au tourisme, aux montréalais de même qu'aux résidents du Faubourg Québec.

Le projet comprend de multiples espaces extérieurs autour desquels s'organisent des boutiques, des cafés et des restos. Le prolongement de la rue Saint-Hubert, vu comme une rue commerçante animée et un lieu de rencontre du quartier, partagera le projet en deux îlots urbains qui auront des vocations différentes et complémentaires.

L'îlot à l'ouest deviendra un endroit de destination touristique. Pierre angulaire de ce projet, la gare-hôtel Viger retrouvera son lustre et sa fonction d'origine ; elle sera transformée en hôtel de luxe auquel on ajoute cent soixante-quinze nouvelles chambres. Des logements en copropriété compléteront ce complexe et pourront bénéficier des services hôteliers.

L'îlot à l'est viendra compléter la trame résidentielle du Faubourg ; des logements aux typologies et tailles variées accueilleront des clientèles diversifiées et s'ajouteront à ceux actuellement offerts dans le quartier.

Enfin, un stationnement souterrain de plus de 1 500 places desservira le projet et offrira un stationnement public aux touristes qui fréquentent le Vieux-Montréal et le Vieux-Port.



[1] description du site à l'étude

1.1 LOCALISATION

Le site à l'étude bénéficie d'une localisation stratégique en bordure du Vieux-Montréal, du Square Viger et à proximité du Vieux-Port; l'îlot à l'ouest de la rue St-Hubert fait partie de l'Arrondissement historique du Vieux-Montréal. (Ill.1 et 7)

Localisé dans la partie est de l'Arrondissement Ville-Marie, le site est circonscrit par les rues Berri, Saint-Antoine, Saint-Christophe et le pont Notre-Dame.

1.2 SUPERFICIE

L'emplacement de la gare-hôtel Viger, un des rares sites de cette taille à proximité du centre-ville de Montréal, occupe une superficie de 23 155,1 mètres carrés.

Le lot 3 703 793 constitue l'emprise de la rue Saint-Hubert qui sera prolongée et partagera le site en deux îlots urbains. Le propriétaire souhaite faire l'acquisition de cette emprise; des ententes avec la Ville devront être conclues à cet effet.

1.3 TOPOGRAPHIE

Le site occupait jadis une butte qui se trouvait dans la prolongation de la vieille ville; cette dernière fut arasée graduellement pour y accueillir des infrastructures ferroviaires devenues de plus en plus importantes. Pour cette raison, le site se trouve aujourd'hui à un niveau inférieur à celui de la rue Berri. De plus, le site affiche une faible pente ascendante, du nord vers le sud.

Le pont de la rue Notre-Dame, dans la poursuite de la rue du même nom, s'élève à une hauteur d'environ 9 mètres et longe le site dans sa partie sud.

1.4 INFRASTRUCTURES

Sous l'emprise de la rue Berri se trouvent des infrastructures dont une conduite d'eau d'un diamètre de 1,2 mètre. La réalisation d'un stationnement souterrain entraînerait des travaux de relocalisation de cette conduite; le propriétaire a déjà amorcé une discussion avec la Ville sur cette question.

D'autres services municipaux, dont une conduite importante, se trouvent sous la rue du Glacis et font aussi l'objet de discussion avec la Ville.

1.5 NATURE DU SOL

Le rapport a fait l'objet d'une étude archéologique avec la firme Arkéos inc. qui recommande que des fouilles soient faites au moment de la réalisation du projet.

Un rapport géotechnique indique la présence du roc à une profondeur moyenne de 19,5 mètres et le niveau de la nappe phréatique à une profondeur moyenne de 7 mètres (se référer au rapport intitulé Geotechnical Investigation – Preliminary Report réalisé par Technisol en septembre 2006).



ILLUSTRATION 1 - Localisation du site / Source : Ville de Montréal

1.6 BÂTIMENTS EXISTANTS

Le site est actuellement occupé par des bâtiments d'âge et de styles différents (ill.1 à 6). En juillet 2006, tous les bâtiments ont fait l'objet d'une étude patrimoniale préparée par MBRODEUR CONSULTANT INC. en collaboration avec Jacques Lachapelle, historien de l'architecture. Les caractéristiques principales, accompagnées de photographies, décrivent chacun de bâtiments.

La plupart des bâtiments sont actuellement vacants.



ILLUSTRATION 2 - la gare-hôtel Viger / Source : GCH

A - GARE-HÔTEL VIGER

Usage d'origine : Gare-hôtel de la compagnie Canadien Pacifique

Année de construction : 1896-98

Nombre d'étages : 4 étages

Particularités: Parmi les plus anciennes gares du Canada; premier édifice au Canada à combiner les fonctions de gare à celles d'hôtellerie

Style : Renaissance française du 16^{ème} siècle et inspiré des châteaux de la Loire

Matériaux utilisés : maçonnerie de type « Scott Buff Firebrick » et pierre grise de Montréal

État : Bon état général avec déficiences importantes au niveau des toitures, lucarnes et gouttières

Valeur patrimoniale : Exceptionnelle



ILLUSTRATION 3 - la gare Berri / Source : GCH

B - GARE BERRI

Usage : Nouvelle gare

Année de construction : 1912

Nombre d'étages : 2 étages à l'origine et ajout d'un étage en 1961

Style : Souci d'intégration à la gare-hôtel Viger, très sobre avec sa forme rectangulaire et son toit plat

Matériaux utilisés : Principalement de la brique ocre dite écossaise

État : Généralement satisfaisant

Valeur patrimoniale : Valeur contextuelle et documentaire; peu de valeur architecturale



ILLUSTRATION 4 - la chaufferie de la gare-hôtel Viger / Source : GCH

C - CHAUFFERIE

Usage : Immeuble strictement utilitaire

Année de construction : 1956

Nombre d'étages : 2 étages

Style : Composition harmonieuse basée sur une approche fonctionnaliste du milieu du 20^{ème} siècle

Matériaux utilisés : Brique de même type que celle utilisée pour la gare Berri et verre pour les grands pans de fenêtre

État : Ne présente pas de déficiences majeures

Valeur patrimoniale : Valeur d'usage



ILLUSTRATION 5 - annexe de la gare Berri / Source : GCH

D - ANNEXE

Usage : Bâtiment construit pour loger le bureau de projet d'Expo 67

Année de construction : 1964

Nombre d'étages : 2 étages

Style : Aucun

Matériaux utilisés : panneaux d'amiante et panneaux tympan entre les ouvertures

État : Actuellement en démolition

Valeur patrimoniale : Aucune



ILLUSTRATION 6 - 810, Sainte-Antoine / Source : GCH

E - 810 SAINT-ANTOINE EST

Usage : Bureaux municipaux

Année de construction : 1973

Nombre d'étages : 3 étages

Style : Moderne

Matériaux utilisés : Brique claire

État : Bon

Valeur patrimoniale : Faible



ILLUSTRATION 7 - vue aérienne du secteur / Source : Ville de Montréal

[2] étude morphologique et historique

2.1 PÉRIODES-CLÉS DU DÉVELOPPEMENT DU FAUBOURG QUÉBEC

Une brève analyse des cartes historiques, dont certaines sont reproduites dans l'étude patrimoniale réalisée par MBRODEUR INC., permet de suivre l'évolution historique du Faubourg Québec et de mieux comprendre sa forme urbaine actuelle (ill. 8 à 12).

Les cartes sélectionnées représentent des périodes-clés du développement du Faubourg dans la mesure où la forme urbaine subira des changements importants suite à des interventions sur le domaine public et privé.

Pour les fins du projet qui sera proposé, il n'est pas jugé nécessaire de rappeler la période de la citadelle puisque la venue des installations ferroviaires a fait disparaître les traces de cet ouvrage militaire et de la butte sur laquelle il était érigé.



ILL. 7 - le Faubourg Québec, 1890/ Source : C.E. Goad, BNQ



ILL. 8 - le Faubourg Québec, 1907/ Source : P. Pinsonneault, BNQ

CONSTRUCTION DE LA GARE DALHOUSIE

- Tissu urbain densément bâti en périphérie de la vieille ville (i.e. Faubourg Québec, Faubourg Saint-Laurent, Faubourg Sainte-Marie);
- Présence du Square Dalhousie à la rencontre des rues Notre-Dame et Saint-Paul;
- Porte Québec des fortifications marque l'entrée du Square Dalhousie;
- La rue Berri est discontinuée;
- Des baraques militaires occupent les terrains à l'angle de la rue Barrack (Berri);
- Les îlots sont majoritairement orientés dans le sens est/ouest en raison de la topographie (i.e. dans la poursuite du coteau Saint-Louis et de la topographie de la vieille ville);
- Les rues Saint-Louis et Champs-de-Mars relient le faubourg à la vieille ville;
- Plus à l'est et en bordure du fleuve se trouve le parc Somer et des gradins extérieurs qui accueillent des spectacles de musique, une initiative de John Molson;
- Le Square Viger, fréquenté par la bourgeoisie francophone, est moins étendu que celui d'aujourd'hui; il est agrémenté d'une fontaine et d'une immense serre; il accueille également divers spectacles de musique.

COEXISTENCE DE DEUX GARES FERROVIAIRES

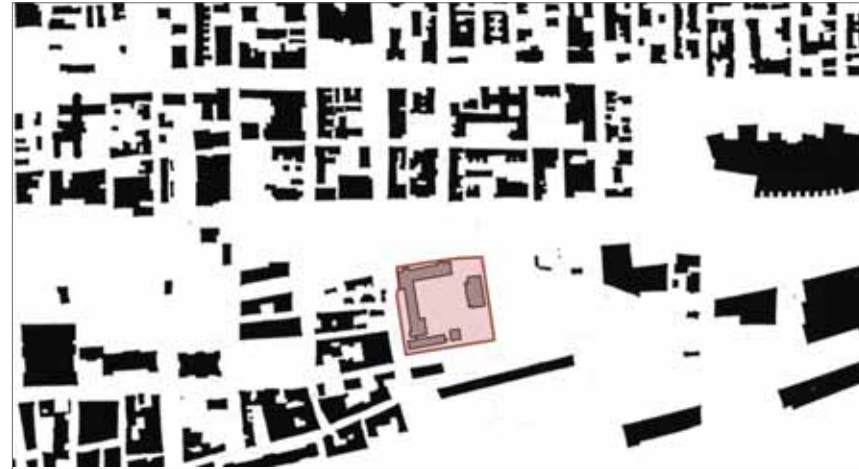
- Construction de la gare Dalhousie en 1883-84;
- Construction de la gare-hôtel Viger en 1896-1898; agrandissement et modifications en façade en 1912;
- Percement de la rue Berri et construction du viaduc Berri en 1895;
- Square Dalhousie est partiellement amputé par la construction des voies ferrées
- Plusieurs îlots du faubourg disparaissent pour faire place aux installations ferroviaires qui comprennent les gares, les quais, les voies ferrées, les hangars et équipements de levage servant à la manutention et à l'entreposage des marchandises;
- Square Viger est allongé vers l'est;
- Émergence de bâtiments industriels à l'est du faubourg pour y accueillir des industries reliées aux activités ferroviaires et à la fabrication de spiritueux dont l'entreprise de la famille Molson.



ILL. 9 - le Faubourg Québec, 1954 / Source : Underwriter's, BNQ

APOGÉE DES INSTALLATIONS FERROVIAIRES

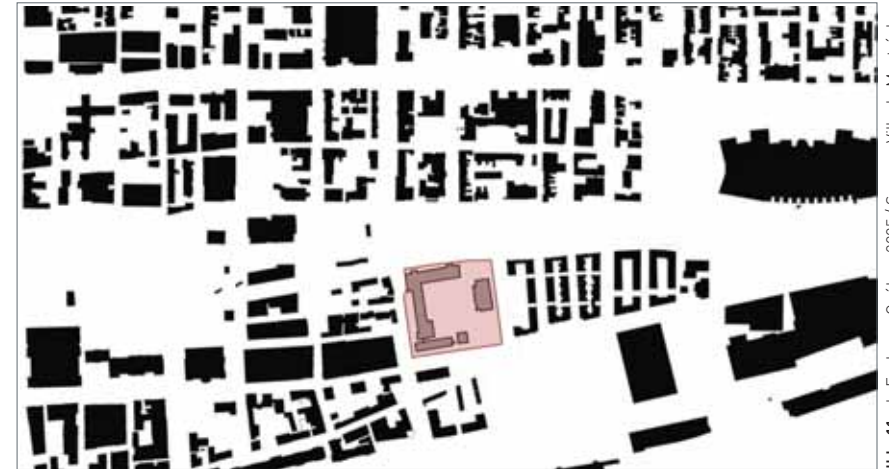
- Construction de la gare Berri en 1912, surhaussement en 1960-61;
- Fermeture de l'hôtel Viger en 1935; la gare ferme ses portes en 1951;
- Construction de la chaufferie en 1956;
- Construction de l'annexe en 1964 (i.e. bâtiment au recouvrement métallique au coin de la rue Berri et parallèle au pont Notre-Dame);
- Suite à la fermeture, occupation des gares Viger et Berri pour des bureaux de la Ville jusqu'à très récemment;
- Structure industrielle plus importante à l'est du faubourg.



ILL. 10 - le Faubourg Québec, 1991 / Source : Ville de Montréal

DISPARITION DES FAUBOURGS MONTRÉALAIS

- La construction de grands projets et d'infrastructures autoroutières donne le dernier coup et entraîne la disparition presque totale des faubourgs (incluant le Faubourg Québec);
- La Ville commence des démarches de planification pour la re-structuration de ses faubourgs (incluant le Faubourg Québec);
- Déclaration de l'Arrondissement historique du Vieux-Montréal créant un engouement pour la rénovation et le recyclage d'édifices dans la vieille ville – entente MAC-Ville en 1979;
- Réalisation du projet du Vieux-Port en 1990-92;
- Construction du bâtiment des Travaux Publics de la Ville de Montréal (i.e. 810 Saint-Antoine est) en 1973.



ILL. 11 - le Faubourg Québec, 2005 / Source : Ville de Montréal

RETISSAGE DE LA TRAME URBAINE MONTRÉLAISE ET RE-STRUCTURATION DES FAUBOURGS

- La re-structuration du Faubourg Québec est amorcée; plusieurs projets d'habitation offerts à des clientèles diversifiées ont vu le jour dans les dernières années et plusieurs autres seront construits prochainement;
- L'entrepôt frigorifique est recyclé à des fins de logements de luxe;
- Le Square Dalhousie est refait;
- Le bâtiment de la Gare Dalhousie est présentement occupé par le Cirque Éloise;
- Le pont de la rue Notre-Dame est entièrement refait;
- Le Square Viger subira une cure de rajeunissement; une première phase fut complétée en 2006;
- C'est dans cette foulée de redéveloppement du Faubourg Québec que sera réalisé le projet Viger.

[3] développement des secteurs périphériques au Vieux-Montréal

Au début des années 80, la ville de Montréal, aidée des deux paliers gouvernementaux, entame un effort majeur de requalification des secteurs urbains qui ceinturent la vieille ville. Un survol des principaux projets réalisés et ceux à venir permettra d'apprécier la dynamique urbaine dans laquelle s'inscrit le projet Viger. (Ill. 13 à 15)

Le réaménagement du Vieux-Montréal a eu un effet d'entraînement sur le réaménagement des secteurs périphériques. Plus particulièrement, l'entente sur le Vieux Montréal et le patrimoine montréalais (entente MAC-Ville) en 1979 entraîne une mise en valeur du quartier, une sauvegarde du patrimoine et un retour des résidents et des commerces.

Le réaménagement du Vieux-Port de Montréal, au début des années 1990, définit la limite sud de la vieille ville. La partie est de cet immense territoire sera achevée dans les prochaines années et accueillera une marina de même qu'un musée. Cet immense espace public, fréquenté par les montréalais et les touristes, se situe à quelques minutes de marche du site de la gare - hôtel Viger.

La réfection du canal de Lachine et la restructuration du Faubourg des Récollets, mieux connu sur le nom de la cité Multimédia, redéfinissent la périphérie ouest de la vieille ville.

Une enfilade de squares, de places et de projets majeurs structurants que sont la Cité internationale et le Palais des Congrès entament la requalification de la limite nord du Vieux-Montréal. La réfection du Square Viger, le Quartier de la santé qui comprendra le centre hospitalier de l'université de Montréal (CHUM) et des centres de recherches termineront le réaménagement de cette limite.

Partie prenante de cette dynamique urbaine, le projet Viger jouera un rôle majeur dans la requalification des secteurs à l'est du Vieux-Montréal. D'autres projets d'envergure pourraient aussi voir le jour en même temps dont le réaménagement du Square Papineau et des abords du complexe de Radio-Canada, la réfection de la rue Notre-Dame en boulevard urbain.

L'illustration 16, en plus d'identifier tous les secteurs périphériques au Vieux-Montréal, démontre la relation de proximité du projet Viger avec d'autres quartiers dynamiques de Montréal.



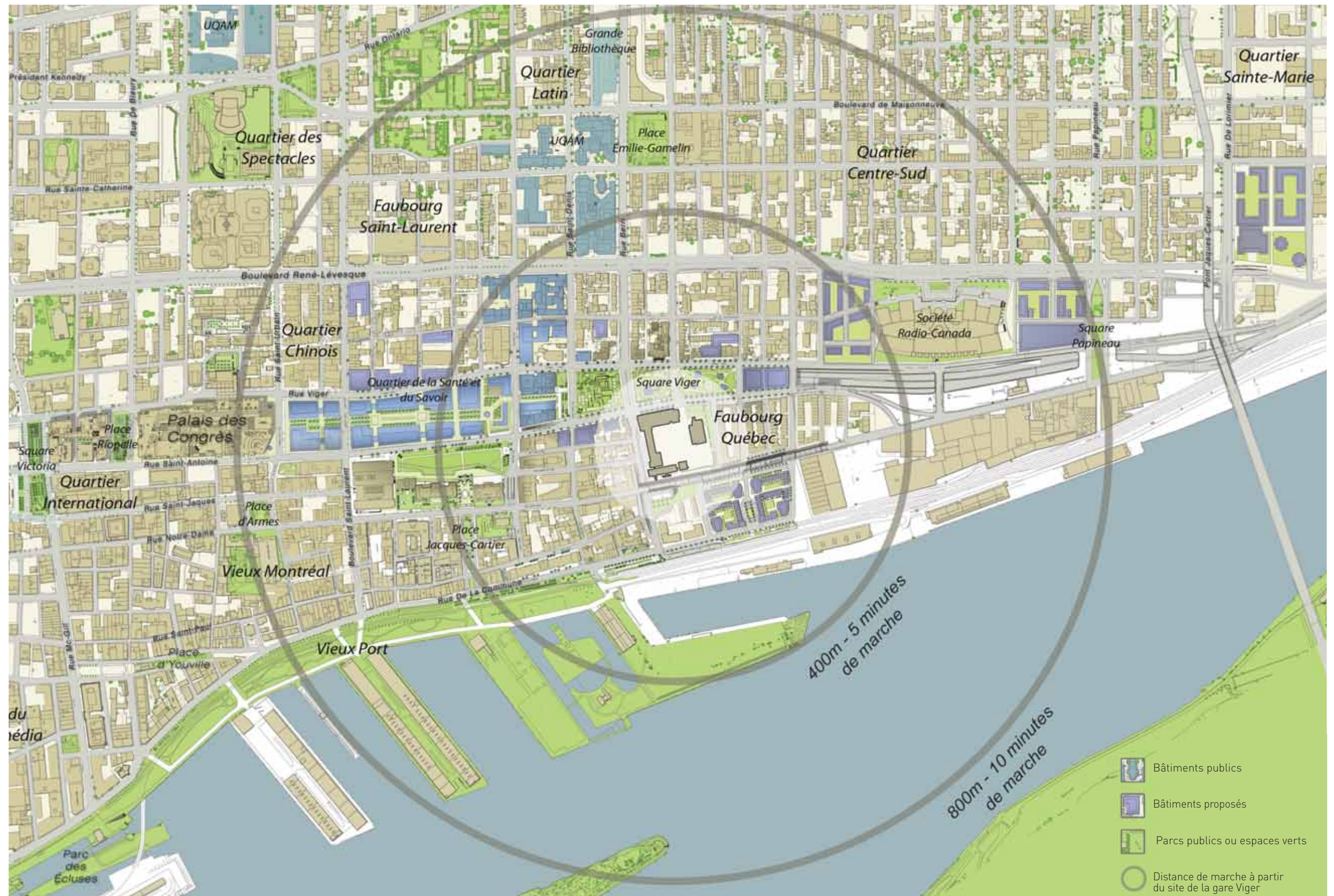
ILL. 13 - le Palais des Congrès / Source : inconnue



ILL. 14 - Cité de la Santé et du Savoir / Source : OCPM



ILL. 15 - le Solano / Source : Société de Développement de Montréal



ILL. 16 - Les tendances de développement dans le secteur / Source : GCH

[4] réseaux et accessibilité

4.1 Réseau viaire

L'illustration 17 montre l'importance du réseau viaire qui longe, traverse et surplombe le site à l'étude. Grâce aux rues Saint-Antoine, Notre-Dame et Berri, le projet Viger jouira d'une desserte enviable. Les rues Berri et de la Commune font partie du circuit de camionnage désigné sur le territoire de la Ville Montréal et pourraient être mises à profit dans la localisation des accès de service et de stationnement. Tel que mentionné précédemment, le site à l'étude se trouve à un niveau inférieur à celui de la rue Berri posant certains défis d'accès autant piétons que véhiculaires.

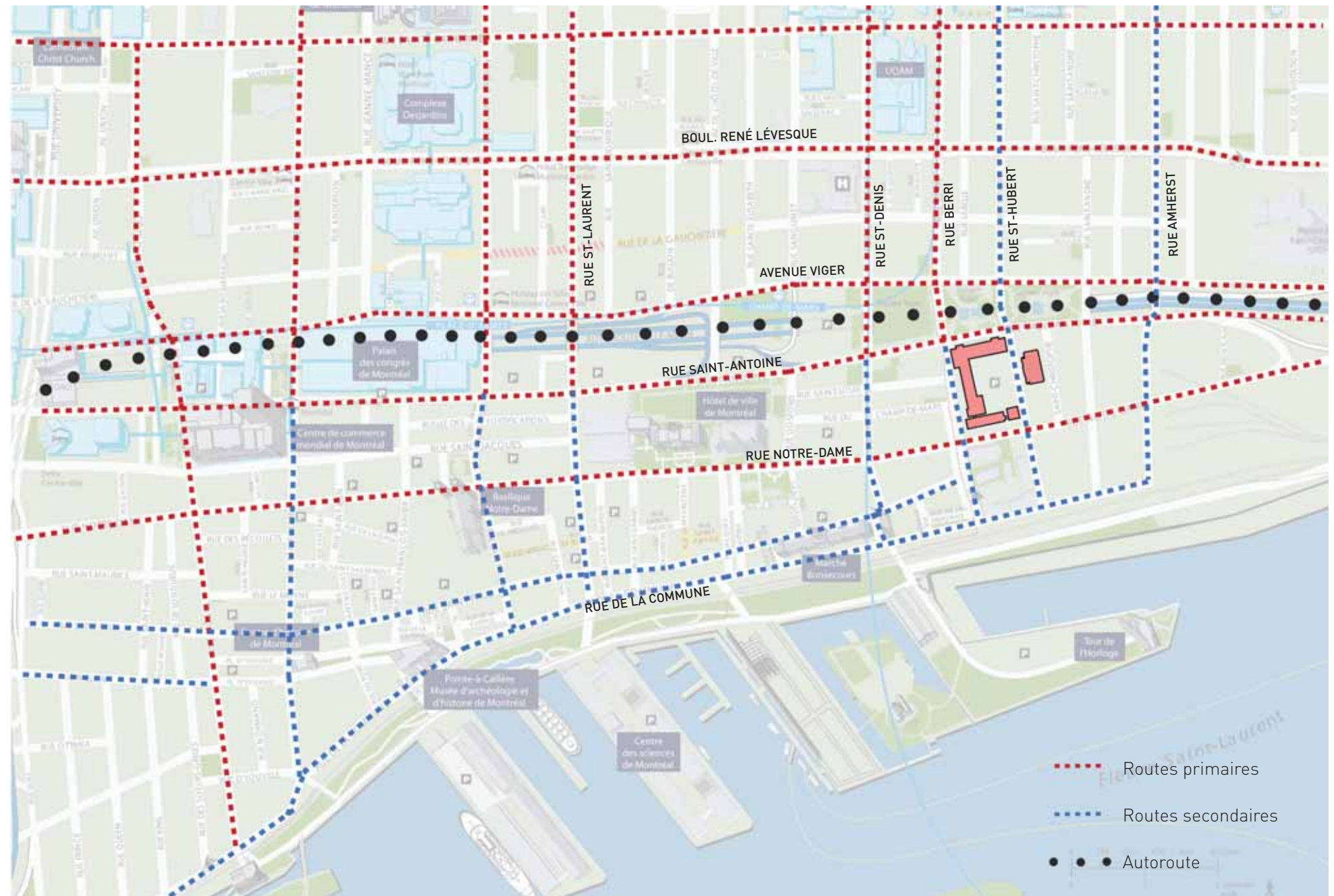
Les rues Saint-Paul et Notre-Dame font partie du circuit touristique de Montréal et offrent une ambiance agréable aux piétons. Il en est de même pour la rue de la Commune qui offre de magnifiques panoramas sur le Vieux-Port, le fleuve, les îles et les abords de la vieille ville; une promenade y est prévue à la hauteur du Faubourg Québec.

La rue Notre-Dame se poursuit sur le pont du même nom à la hauteur du site à l'étude; la rue du Glacis tient lieu de contre-allée au pont Notre-Dame; elle sert entre autres à l'accès de l'ancienne gare Dalhousie qui abrite le Cirque Éloïse.

Les rues Saint-Laurent, Saint-Denis et Amherst ne profitent pas au site à l'étude en raison de l'interruption des activités commerciales à la hauteur du boulevard René-Lévesque et de l'autoroute Ville-Marie; en conséquence, le Faubourg Québec est plutôt mal desservi en biens de première nécessité. En ce sens, le prolongement de la rue St-Hubert offrira un potentiel commercial important pour le quartier.

Les rues Saint-Louis et Champs-de-Mars, rues résidentielles faubouriennes, offrent de très belles perspectives encadrées sur le site à l'étude. L'une d'elle, la rue du Champs-de-Mars, mène directement à la station de métro du même nom.

Les autres rues du Faubourg Québec ont un caractère résidentiel.



ILL. 17 - le réseau viaire / Source : GCH



ILL. 18 - les accès véhiculaires / Source : Jerde

4.2 ACCÈS VÉHICULAIRES

Le site de la gare-hôtel Viger est très bien desservi; par l'autoroute Ville-Marie, depuis les rues Berri, St-Hubert, Viger et Saint-Antoine. Les automobilistes en provenance de l'est de la ville devront emprunter les rues Viger et Saint-Hubert en raison des sens uniques, ce qui rend cet accès moins direct. (Ill. 18)



ILL. 19 - le réseau cyclable du secteur / Source : Ville de Montréal

4.3 RÉSEAU CYCLABLE

Les rues Berri et de la Commune font partie du réseau cyclable de la Ville de Montréal; la piste de la rue Berri de même qu'une partie de celle sur la rue de la Commune sont à même la chaussée pavée, dans un corridor réservé. (Ill. 19) Le site à l'étude pourra tirer profit de cet achalandage selon les saisons.

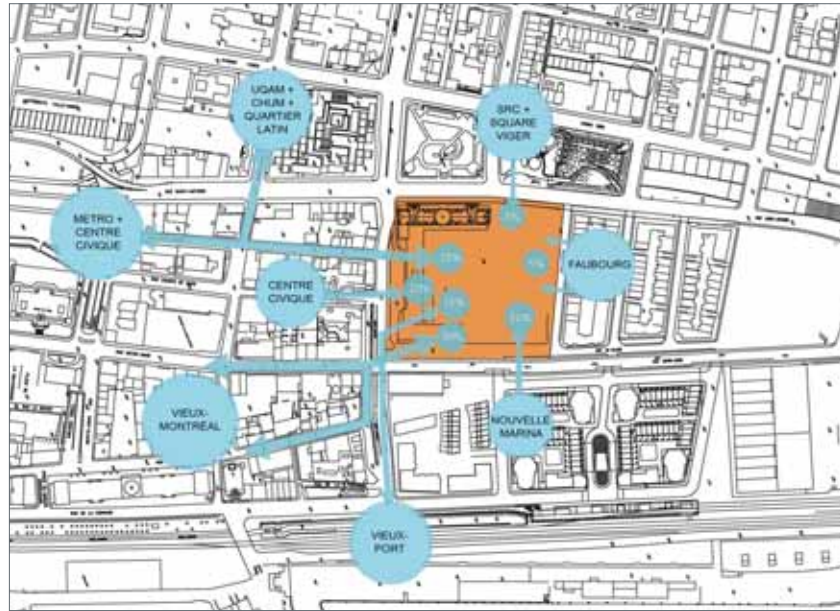
Le réseau cyclable urbain montréalais deviendra de plus en plus important et fréquenté d'ici les prochaines années en réponse aux objectifs de développement durable de la Ville qui prône l'utilisation de moyens de transports écologiques.



ILL. 20 - le transport en commun / Source : Société de Transport de Montréal

4.4 TRANSPORT EN COMMUN

Sans être directement branché sur le réseau souterrain du métro, le site à l'étude est à cinq minutes de marche de la station de métro Champs-de-Mars, rendant possible l'accès au site à l'étude depuis les rives nord et sud de l'Île de Montréal; il s'agit donc d'un atout inestimable pour le développement d'un projet d'envergure à la recherche d'un bassin de clientèle élargi. Des lignes d'autobus desservent également le site; ils empruntent principalement les rues Saint-Antoine et Berri. (Ill. 20)



ILL. 21 - les accès piétonniers / Source : J. Jerde

4.5 ACCÈS PIÉTONNIERS

Bien que le site à l'étude se trouve à la limite est du Vieux-Montréal, les accès piétonniers sont multiples et proviennent de toutes les directions offrant des vues et des percées visuelles très diversifiées. (Ill. 21)

Les piétons viennent principalement du sud et de l'ouest soit du Vieux-Port, du Vieux-Montréal et de la station de métro Champs-de-Mars.

Au fil du développement des projets publics qui s'annoncent (Quartier de la santé, CHUM, Square Viger etc.), l'achalandage en provenance du nord s'accroîtra.

Les résidents du faubourg constituent un achalandage captif de plus en plus important dont on devra tenir compte dans la localisation des accès et la répartition des usages au sein du projet Viger.

Il est à noter que le Square Dalhousie, en périphérie du site à l'étude, fait partie du circuit piétonnier touristique du Vieux-Montréal et du circuit de mise en lumière.



ILL. 22 - le tramway projeté / Source : GCH

4.6 TRAMWAY PROJETÉ

Le site à l'étude pourrait également bénéficier d'une desserte accrue par le transport en commun puisqu'on planifie l'aménagement d'une ligne de tramway qui emprunterait la rue Berri; le tracé proposé apparaît à l'illustration 22.

[5] milieu d'insertion

5.1 PRINCIPAUX USAGES

Il s'agit ici de donner un aperçu général des usages retrouvés en périphérie du site à l'étude. (Ill. 23)

Le site à l'étude occupe le coin nord-ouest du Faubourg Québec, un nouveau quartier résidentiel. L'ancienne gare Dalhousie, le seul bâtiment d'usage institutionnel du Faubourg, abrite le Cirque Éloise.

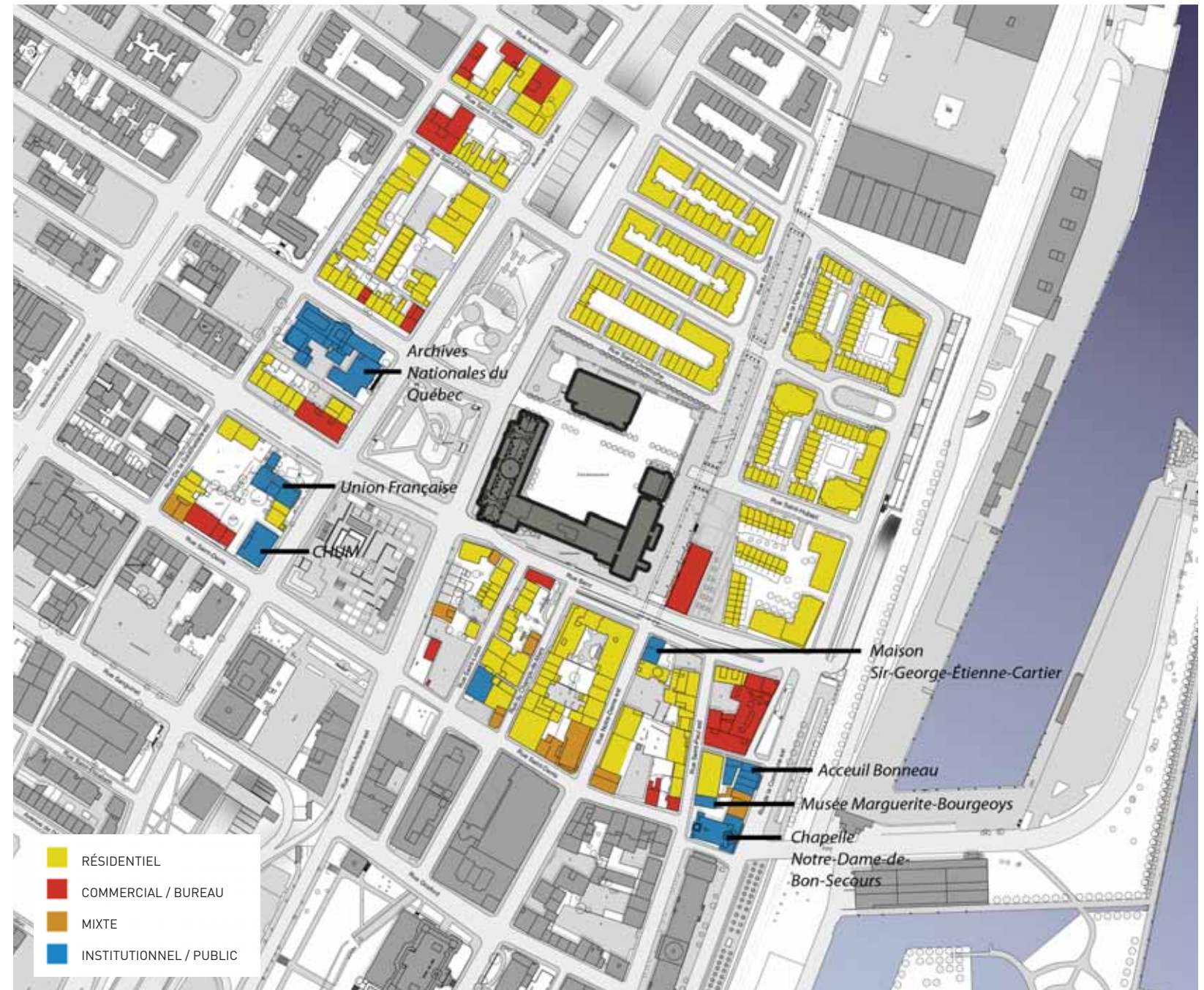
Le site à l'étude est à proximité de la partie est du Vieux-Port qu'on aménagera à court terme; on y prévoit entre autres une marina et un équipement muséologique.

Le site de la gare-hôtel Viger borde la partie est du Vieux-Montréal. Cette partie de la vieille ville est principalement résidentielle comprenant à la fois des maisons de type faubourien, des maisons en rangée de pierre grise et des bâtiments multifamiliaux plus récents. Certains bâtiments publics, dont certains à caractère historique, ponctuent la trame résidentielle: la Maison de Sir Georges-Étienne Cartier, le musée Marguerite-Bourgeoys, la chapelle Notre-Dame-de-Bonsecours. L'accueil Bonneau, institution reconnue pour le soutien des gens pauvres, a pignon sur la rue de la Commune. Comme il offre des repas gratuits tous les jours, il attire des gens démunis qui fréquentent ce coin de la vieille ville et plus particulièrement le parc Fleury-Mesplet à proximité.

On retrouve quelques commerces sur les rues St-Paul et Notre-Dame; ils occupent les rez-de-chaussée des bâtiments résidentiels. Bien que l'usage résidentiel assure une quiétude des lieux, il crée une discontinuité importante entre l'activité commerciale intense aux abords de la Place-Jacques Cartier et le site de la gare-hôtel Viger; la topographie amplifie cette discontinuité.

Le Square Viger, qui couvre trois îlots urbains, borde le site de la gare-hôtel Viger; il est généralement fréquenté par des clientèles marginalisées et rend ce lieu très inhospitalier. La rue Saint-Antoine, une artère très passante, a grandement affaibli le lien qu'entretenait jadis la gare-hôtel Viger et le square.

Le square Viger et la rue du même nom, contribuent à l'isolement du quartier au nord du Faubourg Québec. Ce dernier comprend des îlots déstructurés et mixtes; de petits commerces, des bureaux, des cliniques et des hôtels à petits budgets occupent des bâtiments de qualité moyenne. Certains bâtiments institutionnels bordent l'avenue Viger dont l'Union française, les Archives nationales du Québec de même qu'un pavillon du Centre Hospitalier de l'université de Montréal.



ILL. 23 - les usages / Source : GCH

5.2 PÉRIPHÉRIE IMMÉDIATE

L'intégration d'un projet en milieu urbain nécessite la compréhension des qualités physico-spatiales du milieu d'accueil. Le site de la gare-hôtel Viger s'inscrit dans un milieu riche et complexe; il est entouré de rues aux caractères différenciés, d'espaces publics et d'un ouvrage art qu'est le pont Notre-Dame. (ill.26)

Tel que mentionné précédemment, le site de la gare-hôtel Viger occupe l'extrémité ouest du Faubourg Québec dont le réaménagement a débuté à la suite d'une série de concours et de compétitions locale, nationale et internationale en vue de définir un concept d'aménagement.

La Société de développement de Montréal (SHDM) a assumé la décontamination de l'ensemble du site (sauf le site à l'étude), a vu à la viabilisation et au tracé des rues. La disposition des terrains par la SHDM s'est faite sur la base d'une planification d'ensemble adoptée par la ville de Montréal; elle régit entre autres la densité, les implantations et les hauteurs de bâtiments. Le Faubourg Québec est majoritairement résidentiel, proposant des typologies d'habitation allant de l'unifamilial en rangées jusqu'aux tours d'habitations. On y retrouve une mixité de logements abordables et de haut de gamme.

Le projet Solano, en bordure de la rue de la Commune, comprend plusieurs tours d'habitations dont une qui pourrait atteindre une hauteur de 72 mètres; il est actuellement à sa première phase de réalisation (ILL. 24 et 25)

Aux prochaines pages se trouve une description sommaire de l'ensemble des rues et espaces publics qui bordent le site à l'étude.



ILL. 24 - le Faubourg Québec et le Solano / Source : SDM



ILL. 25 - le Solano / Source : SDM



ILL. 26 - Coupe dans l'axe de la rue Saint-Hubert vers l'hôtel-gare Viger / Source : GCH



ILL. 27 - le Square Dalhousie / Source : GCH

5.3 SQUARE DALHOUSIE — A

Partiellement sur les traces du square d'origine, il joue le rôle d'espace public principal du Faubourg Québec. Il est au pied de la gare Dalhousie, la première gare ferroviaire érigée dans le faubourg en 1883-84; le bâtiment a fait l'objet de rénovations importantes et est actuellement occupé par le Cirque Éloise. Il est bordé au sud par une rangée de maisons unifamiliales en rangée d'allure contemporaine et au nord, par le pont Notre-Dame.

Le Square Dalhousie fut aménagé par la Ville de Montréal au début des années 2000; l'échelle du square est appropriée au quartier résidentiel qu'il occupe et l'aménagement est très soigné. Des rappels historiques agrémentent cet espace public dont les traces des voies ferrées, la conservation des piliers de l'ancien viaduc de même que le traitement symbolique du mur de la fortification et de la porte Québec.



ILL. 28 - le pont Notre-Dame / Source : GCH

5.4 PONT NOTRE-DAME ET RUE DU GLACIS — B

PONT NOTRE-DAME

Le nouveau pont Notre-Dame, érigé en 1994, remplace l'ancien. Il s'est mérité un prix d'ingénierie pour ses qualités structurale et esthétique.

Le pont a une charpente de béton à l'exception des parties voûtées en acier au-dessus des rues Amherst et Saint-Hubert; elles marquent l'importance de ces rues dans la trame urbaine montréalaise. Des escaliers depuis le Square Dalhousie permettent d'accéder au tablier du pont; du mobilier urbain et des plantations en bac complètent les aménagements. Il est accessible aux piétons; il est à sens unique de l'ouest vers l'est.

Il s'élève à neuf mètres au-dessus du site à l'étude posant de nombreux défis d'un point de vue fonctionnel, technique et architectural. Le pont donne accès à des vues spectaculaires vers le Vieux-Port, le fleuve, les îles, le mont Royal, le centre-ville, le Square Dalhousie et le site à l'étude.

Le pont se trouve dans la continuité de la rue Notre-Dame qui traverse le Vieux-Montréal.

RUE DU GLACIS

La rue Du Glacis est parallèle au pont Notre-Dame. Son statut varie selon sa localisation. Elle a un statut de rue publique à l'est de la rue Saint-Christophe alors qu'elle fait partie du site à l'étude et est grevée d'une servitude de passage entre les rues Saint-Christophe et Berri.

La servitude de passage donne accès à un petit stationnement sous la structure du pont et permet la livraison à l'ancienne gare Dalhousie. Elle sert également de voie de sortie pour le stationnement extérieur qui occupe l'arrière de la gare-hôtel Viger. La chaufferie et l'annexe (i.e. bâtiment en revêtement métallique) bordent la servitude au nord et le pont Notre-Dame la borde au sud.



ILL. 29 - le Square Viger / Source : GCH

5.5 SQUARE VIGER — C

Le square Viger constitue le plus grand square de Montréal. Il eut sa période d'apogée dans les années qui suivirent la construction de la gare-hôtel Viger; tous deux étaient intimement liés par leur prestance. À ses heures de gloire, le Square Viger était fréquenté par l'élite et la bourgeoisie francophone; on venait assister à des spectacles de musique ou tout simplement s'y promener. Le Square était agrémenté d'une fontaine majestueuse et d'une immense serre. Les arbres majestueux offraient aussi de l'ombre aux habitants qui fuyaient les faubourgs cuisants durant l'été.

L'entrée et la façade principale de la gare-hôtel Viger donnait sur le square Viger; le célèbre "Verandah Cafe" s'ouvrait sur le Square. Les cochers et les premières automobiles, symbole de richesse, déambulaient sur la rue Craig devant la gare-hôtel (aujourd'hui appelée Saint-Antoine).

Le Square a subi d'importantes transformations dans les années 70. Son allure introvertie, limitant toute forme de surveillance, a entraîné son appropriation par des clientèles marginales. La Ville a commencé la réfection du square dans sa parties est; elle s'est temporairement arrêtée pour terminer la planification du Programme particulier d'urbanisme du Quartier de la Santé qui l'inclut.





ILL. 30 - la rue Berri / Source : GCH

5.6 RUE BERRI — D

Le tracé irrégulier et la pente qu'accuse la rue Berri rappelle ses origines : elle suivait jadis le profil de la butte et elle fut percée par tronçons à mesure que les terrains devenaient disponibles.

La rue Berri, limite perçue du Vieux-Montréal, se relie à la partie haute de la vieille ville via des côtes abruptes qui la longent. Le viaduc Berri, un magnifique ouvrage de pierre, enjambe la rue à la hauteur de la rue Notre-Dame.

La gare-hôtel Viger jouit d'une présence exceptionnelle à l'angle des rues Berri et Saint-Antoine. La gare Berri, en contrebas par rapport à la rue, fournit un encadrement intéressant à la rue Berri; en contrepartie, sa longue façade continue en maçonnerie, isole visuellement le site à l'étude et le Faubourg Québec du Vieux-Montréal.

Au sud du viaduc, le Square Dalhousie s'ouvre sur la rue Berri et offre un accès intéressant au Faubourg Québec. Des bâtiments résidentiels de hauteur moyenne bordent la rue Berri du côté est, depuis le Square Dalhousie jusqu'à la rue de la Commune.

Le côté ouest de la rue Berri est bordé de côtes et de mur de soutènement en pierre; il est intéressant d'y apercevoir les abords de la vieille ville. Le cadre bâti est plutôt hétérogène; il est composé de bâtiments anciens et récents, de hauteur et de styles différents.

La rue Berri est très achalandée aux heures de pointe puisqu'elle sert de voie d'accès et de sortie au Vieux-Port et au Vieux-Montréal. Elle fait partie du circuit de camionnage désigné sur le territoire de la Ville de Montréal; son emprise comprend aussi une piste cyclable. On y projette le passage d'un tramway.



ILL. 31 - la rue Saint-Hubert / Source : GCH

5.7 RUE SAINT-HUBERT — E

La prolongation de la rue Saint-Hubert, entre les rues Saint-Antoine et le pont Notre-Dame, permettra éventuellement d'établir une continuité avec le quartier au nord du Square Viger.

Le tronçon de la rue Saint-Hubert, entre la rue de la Commune et le pont Notre-Dame, fut réalisé au début des travaux de réaménagement du Faubourg Québec. Un bâtiment d'hauteur moyenne se trouve à l'angle des rues Saint-Hubert et de la Commune; des maisons unifamiliales en rangée se succèdent du côté ouest de la rue. Le projet Solano, actuellement à sa première phase de réalisation, occupe le côté est de la rue Saint-Hubert.

Une fois complétée, la rue Saint-Hubert sera en pente ascendante du nord vers le sud, l'amenant en surplomb sur le fleuve à la rencontre de la rue de la Commune; il s'y dégagent des vues panoramiques intéressantes.



ILL. 32 - la rue Saint-Antoine

5.8 RUE SAINT-ANTOINE — F

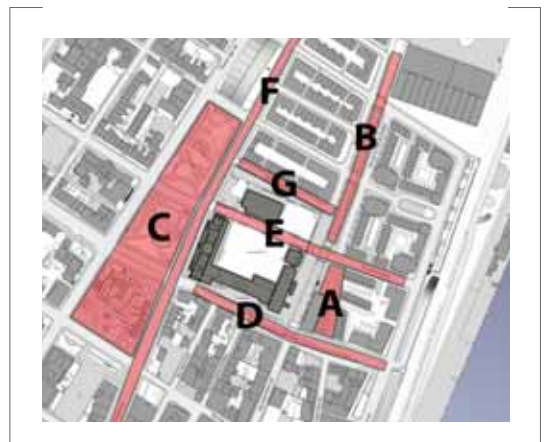
Cette artère à fort débit de circulation a perdu ses allures de grand boulevard; elle isole le site à l'étude du square Viger. À l'exception de la gare-hôtel Viger, elle est bordée de bâtiments de faible gabarit et d'une architecture plutôt modeste qui n'ont rien à voir avec l'échelle du square. Comme les rez-de-chaussée des bâtiments qui la bordent ne sont pas commerciaux, peu de piétons l'empruntent. Elle présente un potentiel intéressant par son achalandage véhiculaire; elle offre de magnifiques points de vue sur la gare-hôtel.



ILL. 33 - la rue Saint-Christophe

5.8 RUE SAINT-CHRISTOPHE — G

Le site à l'étude borde le côté ouest de la rue Saint-Christophe; le 810 Saint-Antoine Est sera démoli pour faire place à des constructions neuves. Le côté est de la rue est bordé de bâtiments multifamiliaux, en maçonnerie et d'une hauteur de presque quatre étages; ils ont des toits plats, des mezzanines et des toits-terrasses.



6.3 RÉSEAUX D'ESPACES COMMUNS EXTÉRIEURS

Le projet Viger propose une enfilade d'espaces communs extérieurs entre le niveau de la rue Saint-Hubert et celui du pont Notre-Dame; ces espaces sont reliés entre eux par des rampes et des escaliers qui prennent l'allure de passages étroits et intimistes. Des commerces longent ces passages et agrémentent le trajet.

Ce réseau d'espaces communs extérieurs se raccroche aux espaces et rues publiques environnantes par la voie de portes cochères ou d'interstices entre les bâtiments. Deux accès piétonniers se trouvent dans la poursuite des rues Saint-Louis et Champ-de- Mars, favorisant le passage du Faubourg Québec vers la vieille ville.

L'ancien débarcadère de la gare Berri, en contrebas par rapport à la rue Berri, sert d'espaces de restauration en raison de son orientation au sud-ouest.

Un pôle d'activités commerciales et communautaires, sous la structure du pont, assure une continuité entre le Square Dalhousie et le projet Viger depuis le sud.

Le rez-de-chaussée de la gare-hôtel Viger, d'usage partiellement public, vise à rétablir un lien privilégié avec le Square Viger, tel qu'il existait à l'origine. [voir ill. 35, 36 et 37]

6.4 RÉPARTITION DES USAGES

La rue Saint-Hubert tient le rôle d'artère commerciale de quartier; on y retrouve de petits commerces pour desservir les résidents en biens de première nécessité; un lieu de rencontre qui favorise la vie de quartier.

L'îlot à l'est se veut majoritairement résidentiel, dans la poursuite des îlots entre les rues Amherst et Saint-Christophe.

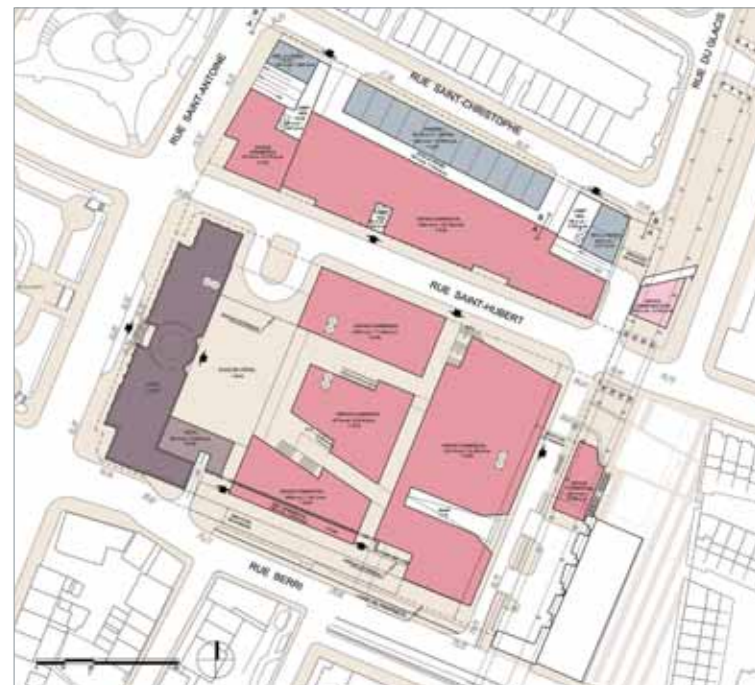
L'îlot à l'ouest abrite principalement le complexe hôtelier, soit la gare-hôtel Viger à laquelle on ajoute des nouvelles ailes de même que des logements pouvant bénéficier des services de l'hôtel. Trois niveaux commerciaux ceinturant des espaces communs extérieurs tiennent lieu de basilaire au complexe hôtelier; plusieurs commerces sont accessibles depuis les rues Berri, Saint-Hubert, du Glacis et du pont Notre-Dame; d'autres commerces, au cœur de l'îlot, sont accessibles via les espaces communs extérieurs et les passages.

Un stationnement souterrain de 1 600 places occupe l'ensemble des deux îlots sur trois niveaux.

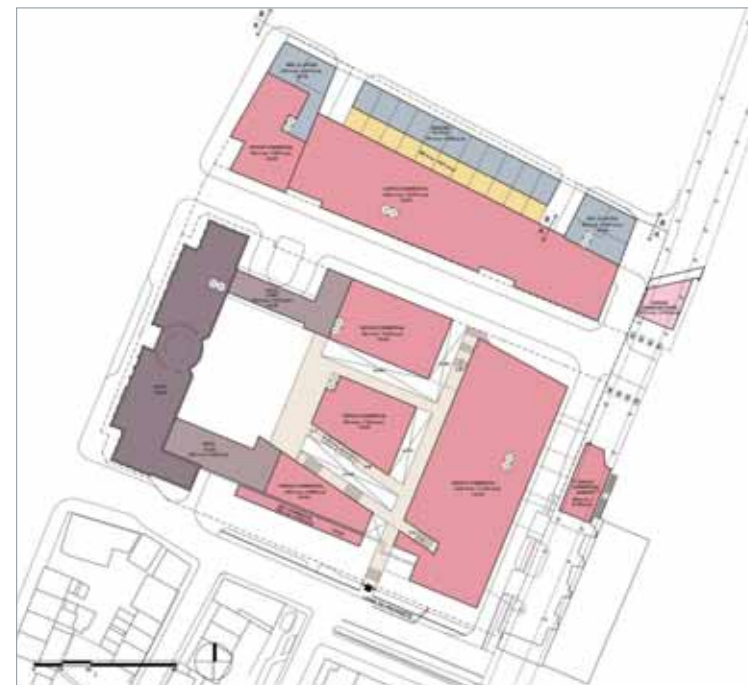
6.5 ACCÈS AU STATIONNEMENT ET AUX AIRES DE LIVRAISON

Dans le but de limiter le trafic sur les rues du Faubourg, les principaux accès au stationnement souterrain se font à partir des rues périphériques, soit la rue Saint-Antoine et la rue Berri. La sortie principale se fait sur la rue du Glacis, entre les rues Saint-Hubert et Saint-Christophe.

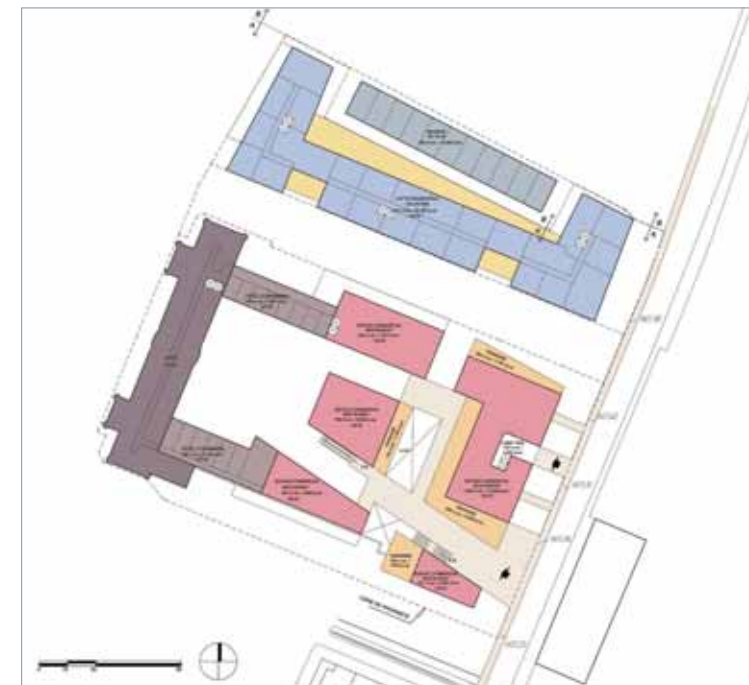
Les aires de livraison, camouflées en bordure du pont Notre-Dame et du viaduc Berri, se font à partir de la rue du Glacis, vis-à-vis le débarcadère et le stationnement qu'utilisent les usagers de la Gare Dalhousie.



ILL. 35 - niveau 00 / Source : Jerde, 15 août 2007



ILL. 36 - niveau 01 / Source : Jerde, 15 août 2007



ILL. 37 - niveau 02 / Source : Jerde, 15 août 2007

LÉGENDE

COMMERCIALE	
COMMERCIALE	[Carré rose]
COMMERCIALE / COMMUNAUTAIRE / SERVICE	[Carré rose clair]
HÔTELIÈRE	
HÔTEL - BÂTIMENT EXISTANT	[Carré brun foncé]
HÔTEL - NOUVEAU BÂTIMENT	[Carré brun clair]
RÉSIDENTIELLE	
MAISON DE VILLE	[Carré bleu]
CONJONCTIF AVEC SERVICES HÔTELIERS	[Carré bleu clair]
ESPACE PUBLIC	
PLAZA / CIRCULATION EXTÉRIEURE	[Carré vert]
TERRASSES	
TERRASSE PRIVÉE	[Carré gris]
TERRASSE CONVERTIBLE	[Carré gris clair]
INTER-LAVERIE/STUE	[Carré gris très clair]

6.6 VOLUMÉTRIE

À un niveau préliminaire de développement, le projet Viger s'articule selon une volumétrie simple.

Sur l'îlot ouest, la gare-hôtel tient lieu de figure de proue sur la rue Saint-Antoine. L'implantation et la volumétrie du complexe font en sorte de circonscrire deux jardins à des niveaux différents. La partie la plus haute du complexe se trouve à une hauteur de 60 mètres et elle fait écho au dôme de la gare-Hôtel.

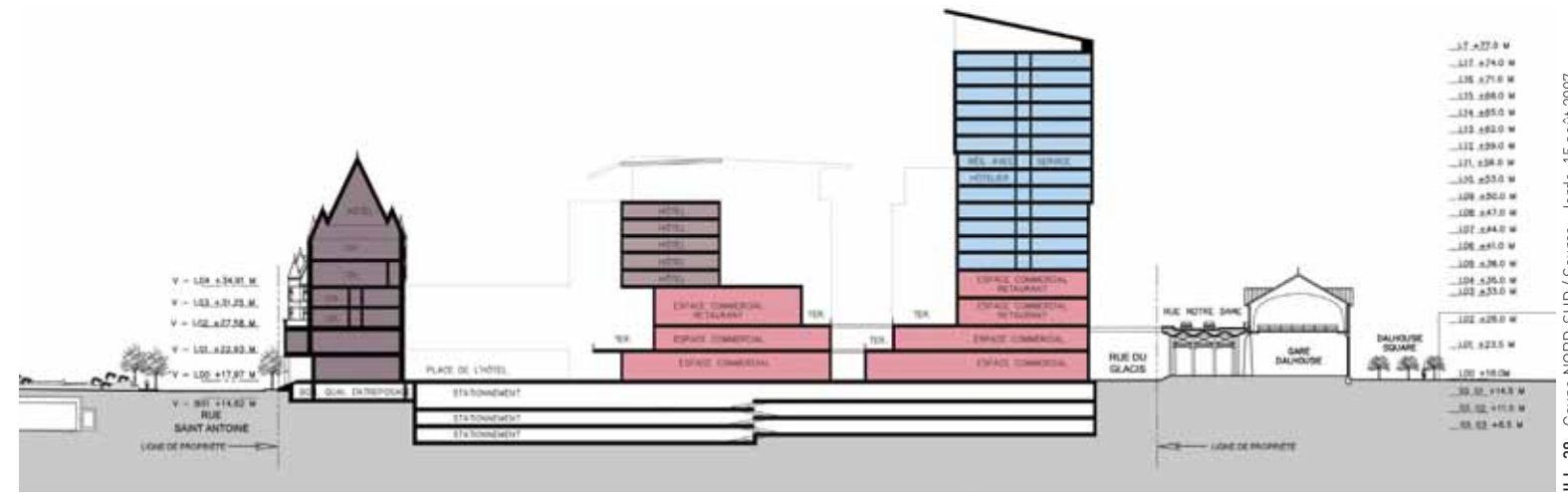
La hauteur du bâtiment sur la rue Berri est moins importante, d'une part, pour favoriser l'ensoleillement des espaces communs extérieurs et d'autre part, pour assurer des vues sur le centre-ville et la montagne.

La volumétrie des bâtiments qui occupent l'îlot à l'est répond à un contexte urbain plus diversifié. La partie du complexe donnant sur le Square Viger respecte la gare-Hôtel et compose avec les autres bâtiments d'importance qui bordent le square.

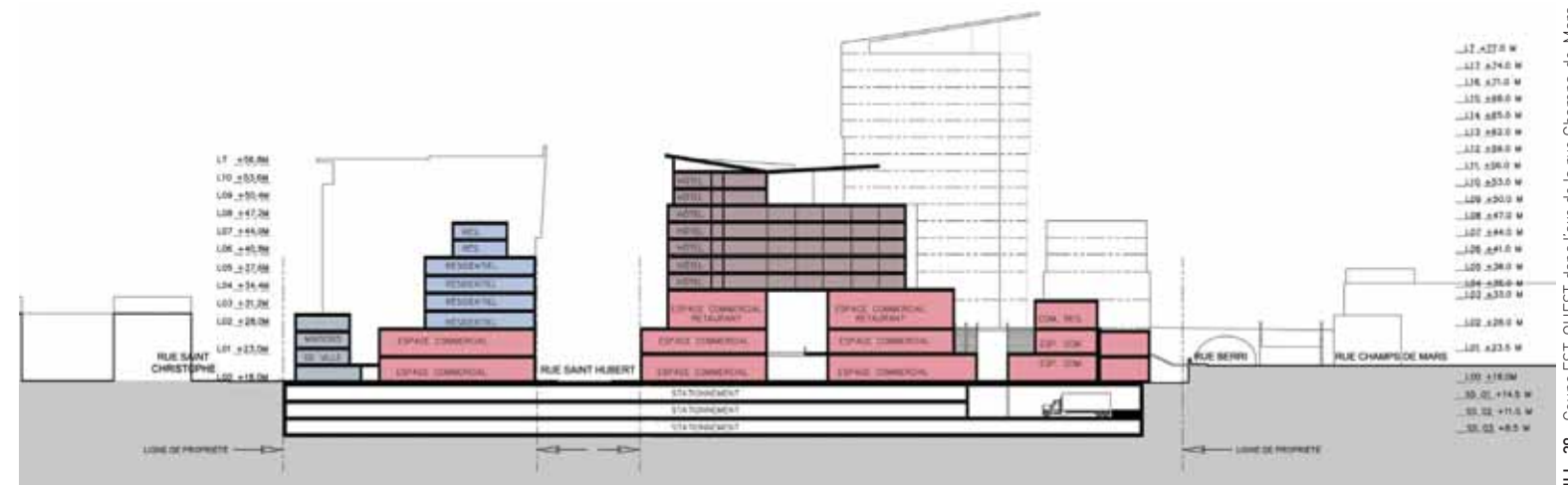
La hauteur des premiers étages est similaire de part et d'autre de Saint-Hubert de manière à créer une rue harmonieuse; l'alignement à la rue est favorisé pour les commerces au rez-de-chaussée.

De plus petits bâtiments sont prévus du côté ouest de la rue Saint-Christophe de manière à respecter le cadre bâti existant du Faubourg; l'alignement des bâtiments projetés respecte celui des bâtiments en vis-à-vis.

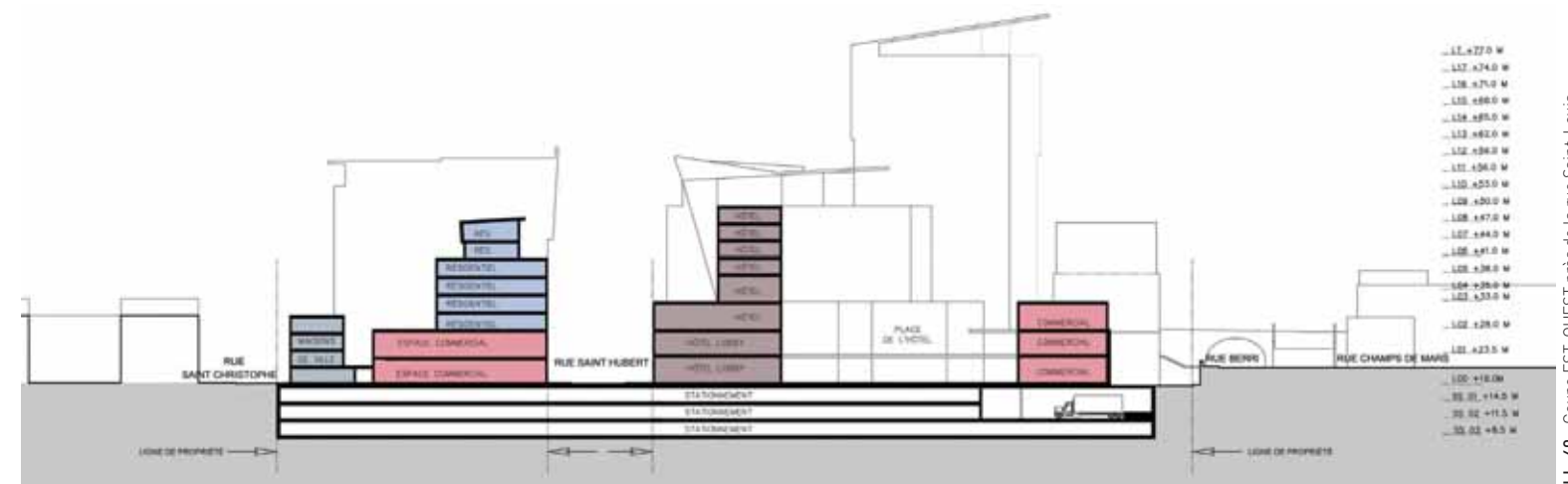
Des coupes et vignettes illustrent le parti en volumétrie. (ill. 38 à 40)



ILL. 38 - Coupe NORD-SUD / Source : Jerde, 15 août 2007



ILL. 39 - Coupe EST-OUEST dans l'axe de la rue Champs-de-Mars / Source : Jerde, 15 août 2007



ILL. 40 - Coupe EST-OUEST près de la rue Saint-Louis / Source : Jerde, 15 août 2007

6.7 INTÉGRATION VISUELLE

Un des objectifs importants du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal vise le maintien des grandes perspectives vers le Mont-Royal et le fleuve ainsi que l'insertion harmonieuse des nouveaux projets dans la silhouette du centre-ville.

Les illustrations 44 à 47 montrent l'impact du projet Viger dans le grand paysage montréalais selon deux points de vue stratégiques : depuis le belvédère du Mont-Royal et depuis le belvédère de l'Île Sainte-Hélène (à l'endroit où se trouve la sculpture de Calder).

Pour mesurer l'impact, le projet Viger a été modélisé et superposé à des photographies panoramiques prises à l'aide d'une lentille de 55 mm. qui correspond à la vision humaine.

Avec sa hauteur maximale de 60,0 mètres sur une très petite superficie, le projet Viger a un faible impact sur la silhouette du centre-ville et celle du Mont-Royal. La gare-hôtel Viger, chef d'œuvre d'architecture, demeure perceptible depuis le belvédère du Mont-Royal puisque le projet Viger se profile derrière.

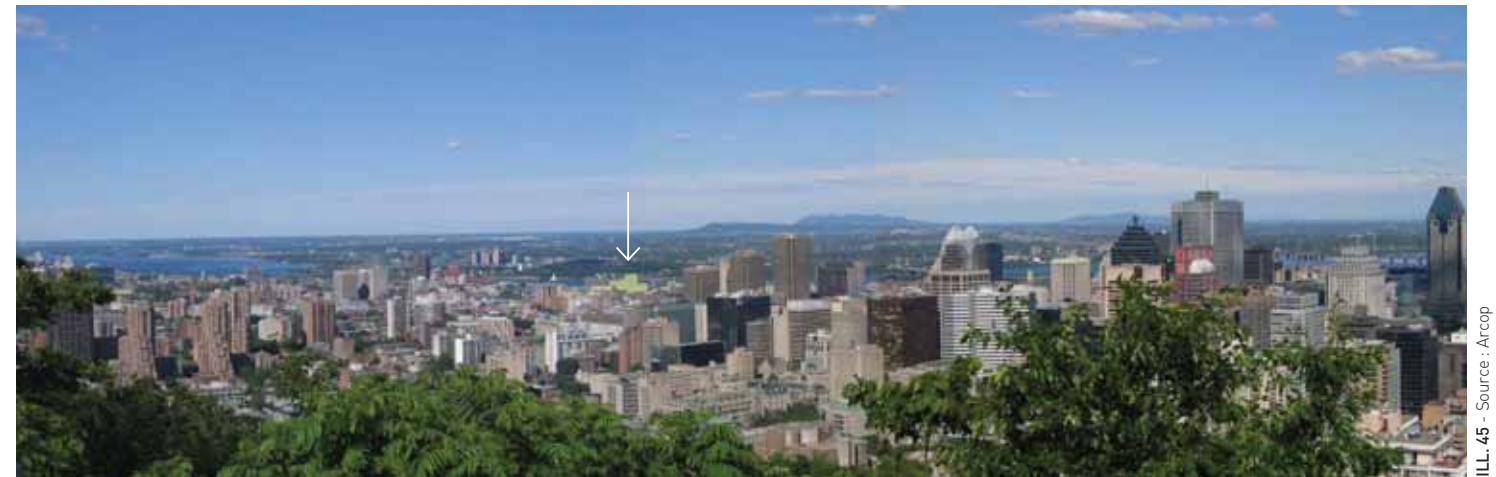
Depuis le belvédère de l'Île Sainte-Hélène, le projet Viger s'assemble au projet Solano et compose une masse bâtie qui représente la nouvelle silhouette du Faubourg Québec.

Vue depuis le belvédère du Mont-Royal



ILL. 44 - Source : Arcop

[Avec projet Viger] Vue depuis le belvédère du Mont-Royal



ILL. 45 - Source : Arcop



Vue depuis le belvédère de l'île Sainte-Hélène



ILL. 46 - Source : Arcop

[Avec projet Viger] Vue depuis le belvédère de l'île Sainte-Hélène



ILL. 47 - Source : Arcop