

Mémoire présenté par :

Le Syndicat des copropriétaires du 511 à 651 Saint-Christophe, Montréal,  
représenté par : Marlène Casciaro

à l'Office de consultation publique de Montréal

dans le cadre du  
Projet de réaménagement de l'ancienne gare-hôtel Viger

Montréal, le 16 novembre 2007

## **Introduction**

Le projet déposé par Viger DMC International propose le réaménagement de l'ancienne gare-hôtel Viger. Ce projet immobilier est délimité par les rues Notre-Dame/du Glacis au sud, Saint-Antoine au nord, Saint-Christophe à l'est et Berri à l'ouest.

Les composantes du futur complexe incluent :

- Un hôtel de 227 chambres, dont une cinquantaine au sein de l'édifice Viger
- 289 unités de logement et des surfaces commerciales
- Un stationnement souterrain de 1 600 espaces

Dans son ensemble, le projet occupera 888 300 pieds carrés de plancher dont 266 700 pieds carrés d'espaces commerciaux.

**Le projet nécessite l'adoption d'un règlement modifiant le Plan d'urbanisme et d'un règlement sur la démolition, la transformation, la construction et l'occupation des bâtiments sur le site, qui se résument à :**

### **1) Modification au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal**

- **Affectation du sol**
  - Remplacement de l'affectation de «Secteur résidentiel» par «Secteur mixte» sur l'îlot est
- **Limite de hauteur**
  - Hauteur maximale autorisée sur l'îlot ouest : 44 à 60 mètres
  - Hauteur maximale autorisée pour l'îlot est : 25 à 44 mètres

### **2) Projet de règlement adopté en vertu de l'article 89 de la Charte**

Îlot ouest : ... projet dont le site envisagé est situé dans un arrondissement historique ou naturel ou dans un site du patrimoine au sens de la loi.

Îlot est : ... projet relatif à un établissement résidentiel situé hors du centre des affaires dont la superficie de plancher est supérieure à 25 000 mètres carrés.

### **3) Projet de règlement autorisant le redéveloppement du site Viger**

- Principales dérogations au Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie
  - Catégorie d'usages commerciaux passe de C.2 à C.4
  - Hauteur autorisée passe de 30 à 40 mètres, et à 60 mètres sur 8 % de l'îlot ouest
  - Diverses dispositions relatives aux règles d'alignement
  - Diverses dispositions concernant la mixité des usages
  - Nombre maximal d'espaces de stationnement de 1 600 au lieu de 958

## **Intérêt du Syndicat des copropriétaires pour le projet**

Les résidents et copropriétaires faisant partie du Syndicat vont être immédiatement touchés par l'implantation du futur complexe étant donné la localisation immédiate de leur propriété à l'est du complexe.

Le Syndicat ne s'oppose pas à la revitalisation du secteur, notamment en redonnant à la gare-hôtel Viger sa vocation. Comme plusieurs autres résidents et copropriétaires de notre rue et quartier, nous avons toutefois une opinion défavorable sur certains aspects du projet, tel que soumis actuellement par le promoteur. Ces aspects concernent :

- 1) La hauteur des futurs édifices
- 2) L'envergure de l'espace commercial et le type de commerces
- 3) L'envergure du stationnement souterrain et son impact sur la circulation et le débordement sur les rues avoisinantes

**Un élément important à prendre en compte repose sur le fait que le futur projet est à proximité d'une concentration importante de résidences évaluée à plusieurs centaines d'unités, comme suit :**

- À l'ouest, sur la rue Berri/Champs-de-Mars/Notre-Dame, les condos La Chancellerie, ainsi que les résidences de la rue Saint-Louis.
- Au sud, sur les rues Saint-Hubert/Berri, le projet Art de Ville.
- Au sud-est, le projet de condos Solano, actuellement en construction.
- À l'est, entre les rues Saint-Christophe et Amherst, le projet du Bourg du Vieux-Montréal récemment complété.
- À l'est de la rue Amherst, des résidences à loyers modiques qui comptent de nombreuses familles avec enfants, ainsi que des logements pour personnes âgées.

Le futur complexe est donc ceinturé de plusieurs îlots résidentiels, dont une partie est située dans le quartier historique du Vieux-Montréal.

## **Principaux irritants du projet et suggestions**

### **1) Impact de la hauteur des futurs édifices et volumétrie**

En raison de la hauteur de plusieurs futurs édifices (60 et 40 mètres) et de la densité, on crée un effet de masse particulièrement saisissant à l'intersection des rues Saint-Antoine et Saint-Hubert et de la rue Notre-Dame, à proximité de la gare et du Square Dalhousie.

À l'est, à partir des résidences récemment construites dans le périmètre du Faubourg Québec, les nombreuses hauteurs (17 étages, 7 et 8 étages et 4 étages) créent un effet d'escalier et un manque d'harmonie.

Ces futurs édifices viendront également écraser voire banaliser la gare-hôtel Viger alors que l'on souhaite la mettre en valeur afin qu'elle devienne le point de mire du projet. Ces édifices cacheront également la gare Dalhousie.

En poussant un peu plus loin notre réflexion, le Syndicat se demande d'ailleurs comment le complexe s'inscrit dans sa vision d'ensemble, soit dans le quartier plus élargie à l'est de la rue Saint-André et même jusqu'aux environs de l'édifice de la Molson. Entre autres, quelle règle s'applique dans le plan d'urbanisme concernant les hauteurs ? Y-a-t-il une cohérence et une vision d'ensemble ?

## 2) Impact sur l'ensoleillement

Selon le projet développé par le promoteur, et basé sur l'étude de la firme Jerde datée d'août 2007, il y aura un « **impact d'ensoleillement du projet Viger sur le milieu environnant du Faubourg Québec** :

### Résidences de la rue Saint-Christophe et le côté est de la rue Saint-André

- «...Durant l'hiver, le projet étant situé au sud de ces résidences, une ombre sera projetée durant la majeure partie de la journée.
- L'ensoleillement des résidences demeurera tel quel pour la période du printemps jusqu'à l'automne, à l'exception de l'ombrage projeté par la forme de l'édifice situé au coin des rues Saint-Hubert et du Glacis.
- L'édifice prévu **projetera de l'ombre durant 2 heures dans l'après-midi**, sur les résidences situées du côté sud du quadrilatère. »

Ceci constitue un inconvénient majeur inacceptable, particulièrement à un moment de l'année où l'ensoleillement ajoute à notre qualité de vie. Notez qu'à l'arrière de nos résidences il y a très peu de soleil durant l'hiver. Si les plans demeurent, nous serons totalement privés de soleil durant la majeure partie de la journée l'hiver. Ces conditions, qui étaient inexistantes lors de l'implantation du projet, causent en outre un préjudice majeur quant à la valeur de nos propriétés.

## Suggestions

### Surhauteurs, effet de masse et ensoleillement

Afin d'éviter l'effet de masse et l'encerclement de la gare-hôtel Viger, une redistribution de la hauteur s'impose. Par exemple, nous suggérons la diminution des hauteurs et de la quantité d'édifices, particulièrement au coin des rues Saint-Antoine et Saint-Christophe, Saint-Hubert et Saint-Christophe et au nord de la gare Dalhousie.

Le futur hôtel Viger serait ainsi mis en valeur et deviendrait réellement le centre d'intérêt principal. Aussi, moins d'édifices auraient pour effet de dégager le futur hôtel Viger et réduire l'effet d'encerclement.

La hauteur des futurs édifices devrait plutôt s'harmoniser et être cohérente avec celle du périmètre immédiat, soit le quartier historique et le Faubourg Québec. En plus d'assurer plus de cohérence, ceci éviterait l'effet d'escalier.

La réduction des hauteurs permettrait également de préserver, en grande partie, les heures d'ensoleillement pour les résidants des rues Saint-Christophe et Saint-André.

### **3) Vocation commerciale : un méga centre aux portes du Vieux-Montréal et à proximité d'un quartier résidentiel**

L'ampleur de la superficie du volet commercial de 266 700 pieds carrés est considérable et ce, dans un périmètre relativement restreint. Aussi, la nature des futurs commerces qui seront implantés demeure vague : restaurants? bars? grandes surfaces? Veut-on ici reproduire les expériences malheureuses du Boris Bistro sur la rue McGill et du Café/Bar des Éclusiers sur la rue de la Commune ?

Cette superficie de 266 700 pieds carrés équivaut à avoir, à proximité directe de centaines de résidences et à la porte d'entrée est du Vieux-Montréal :

- **3,5 fois la superficie du Loblaws des Shop Angus** qui compte 75 000 pieds carrés, ou,
- **1/5 de la superficie du carrefour Laval**, le plus important centre d'achat au Québec.

**On semble vouloir importer le mode de vie et les façons de la banlieue et ce, à proximité d'un site historique et au centre-ville de Montréal.**

Selon les divers documents déposés sur le site de l'Office de consultation publique de Montréal, des commerces verront le jour aux étages 0 à 3 sur les rues Saint-Hubert et Berri, ainsi qu'en dessous du viaduc Notre-Dame. Le promoteur évoque le besoin pour les résidants d'avoir des commerces de proximité tels que banques, épicerie, nettoyeur, etc. Les résidants ont certes manifesté le souhait d'avoir des commerces de proximité. Toutefois, les 266 700 pieds carrés sont-ils justifiés pour répondre à ce besoin ? Combien faudra-t-il de boutiques et autres petits commerces pour combler cette superficie ? La demande existe-t-elle vraiment ? Nous doutons qu'on recréera l'atmosphère des rues Laurier et Green, tel que souhaité et évoqué par le promoteur. Aussi, nous doutons que l'implantation de commerces sous le viaduc Notre-Dame soit attrayante étant donné la barrière que celui-ci crée.

### **Suggestions et/ou recommandations**

Le Syndicat des copropriétaires voudrait avoir des précisions voire des restrictions sur le genre de commerce qui sera implanté. Par exemples, aura-t-on des magasins de grandes surfaces et des bars qui viendront nuire à notre environnement ?

Nous suggérons de ne pas modifier le plan d'urbanisme afin de conserver un usage résidentiel sur la zone est et de réduire la superficie commerciale. Aussi, nous pensons

que la logique veut que les commerces soient situés sur la rue Berri, un axe davantage commercial et passant. Il devrait également être retenu que seulement des commerces de faible intensité soient implantés afin de préserver la quiétude de centaines de résidents, ainsi que la salubrité.

#### **4) Impact sur la circulation et envergure du stationnement souterrain**

Il semble qu'un stationnement de 1 000 places répondrait à la demande du futur complexe alors que le promoteur demande une capacité de 1 600 places. Lors des séances de consultation en octobre dernier, il a été évoqué que le futur stationnement répondra au déficit des besoins du futur CHUM et de la disparition éventuelle des stationnements du Vieux-Port.

Nous pensons que le promoteur n'a pas à se substituer aux autorités concernées concernant la planification d'un déficit ailleurs au centre-ville et dans le Vieux-Montréal. Le besoin ne semble pas être démontré et la Ville de Montréal n'a donc pas à autoriser la construction d'un stationnement souterrain d'une telle ampleur. À titre de comparaison, le Complexe Desjardins, qui compte 250 000 pieds carrés de superficie commerciale, est doté d'un stationnement de 900 places.

La partie commerciale du futur complexe et de son stationnement s'avéreront un générateur majeur de circulation dans l'ensemble du quartier, non sans compter le flux de circulation lorsque le CHUM sera implanté. Il est, de surcroît, mentionné dans un document déposé dans le site de l'Office de consultation publique de Montréal que le stationnement souterrain servira à accueillir 80 autobus de touristes. Si tel est le cas, nous anticipons de longues files d'attente aux entrées et sorties des accès du stationnement.

Tenant compte de tout ce qui précède, a-t-on vraiment élaboré une étude qui reflétera réellement la situation en matière d'augmentation de la circulation et du bruit qui sera généré dans le quartier ?

Nous craignons aussi des risques de débordements de la part de la clientèle qui recherchera du stationnement gratuit sur les rues avoisinantes. Nous vivons déjà cette situation lors des nombreux événements qui ont lieu dans le Vieux-Montréal (Feux d'artifice, festivals, etc.). Comme la permission de stationner pour les non résidents est de 2 heures dans les rues avoisinantes, la rue Saint-Christophe sera la première visée par les gens recherchant, d'abord, une place gratuite. L'espace commercial constitue une réelle menace qui accentuera les problèmes actuels dans le quartier.

À l'ère du développement durable, du souhait et des efforts de la Ville de Montréal pour restreindre la circulation véhiculaire au centre-ville, notamment par un projet de péage pour y entrer, d'un futur tramway dans le Vieux-Montréal et d'un plan global de transport visant à favoriser les déplacements en transport collectif, un nouveau stationnement souterrain dépassant de loin le besoin du projet s'inscrit en totale contradiction avec ce principe. Tout comme la possibilité d'inclure des critères *LEED*<sup>®</sup> au projet !

## **Systemes de ventilation**

Nous aimerions connaître les mesures qui seront prises afin d'éviter le bruit qui sera généré par les systèmes de ventilation. Comme déjà mentionné précédemment, le futur complexe est ceinturé d'un quartier résidentiel important et il en va de la quiétude des résidents.

## **Suggestions**

Nous souhaitons qu'une étude rigoureuse concernant la demande réelle en stationnement soit réalisée et, bien sûr, une diminution de la capacité du stationnement souterrain.

Nous souhaitons un changement dans le règlement de l'arrondissement afin de davantage limiter le stationnement sur les rues avoisinantes pour les non résidents. Une surveillance accrue des autorités policières s'impose car la distribution de contraventions s'avère rare dans notre secteur.

## **Conclusion**

Nous comprenons que ce projet constitue un investissement privé majeur qui contribuera à rehausser l'est du Vieux-Montréal et Faubourg Québec. Le futur complexe est toutefois ceinturé de plusieurs centaines de résidences dont les hauteurs ne sont pas très élevées.

Le projet présenté par le promoteur est surdimensionné sous plusieurs aspects et ne cohabite pas de façon harmonieuse avec son entourage, qu'il s'agisse des hauteurs ou de sa vocation commerciale. Il requiert donc la diminution quant aux hauteurs, à l'envergure du stationnement et aux espaces commerciaux projetés.