

Mémoire sur:  
**Le projet de réaménagement de l'ancienne gare-hôtel Viger**

Soumis à:  
L'Office de consultation publique de Montréal

Présenté par:  
Résidants du Bourg du Vieux-Montréal  
Représenté par Patrick Bui et Vanessa Larocque

Montréal, le 21 novembre 2007

## Introduction

*Plus d'une trentaine de résidents du Bourg du Vieux-Montréal ont contribué et co-signé le présent mémoire.*

Par la présente, nous aimerions faire part de nos craintes concernant le projet de réaménagement de l'ancienne gare-hôtel Viger à l'Office de consultation publique de Montréal, au promoteur du projet, ainsi qu'aux autres citoyens concernés. Le but du présent mémoire n'est pas d'aborder de façon exhaustive tous les commentaires émis par les sous-signés, mais plutôt de mettre en valeur les aspects qui ont unanimement soulevé l'inquiétude de ceux-ci.

De façon sommaire, nous craignons que les intérêts économiques du consortium d'actionnaires motivent ces derniers à vouloir mettre de l'avant un projet surdimensionné qui s'intègre mal à l'environnement. Le besoin d'obtenir cette « masse critique », à laquelle le promoteur fait souvent allusion, vient directement en conflit avec nos intérêts et se manifeste principalement par les trois aspects suivants:

- *Stationnement imposant de 1600 places;*
- *Sur-hauteurs, tant sur l'îlot ouest que l'îlot est; et*
- *Densité commerciale.*

Nous notons que ces trois aspects font l'objet d'une demande de dérogation de la part du promoteur puisqu'ils ne sont présentement pas permis par la réglementation de la Ville de Montréal.

Nous tenons à clarifier que nous ne sommes pas unilatéralement contre le projet de développement/revitalisation de la gare Viger, mais plutôt soucieux des dommages collatéraux pouvant découler d'un projet surdimensionné. Nous espérons que des modifications acceptables pourront améliorer l'intégration du projet dans notre quartier.

## Stationnement imposant de 1600 places

« Les besoins de stationnement pour les usages du site sont estimés à 964 places alors que le règlement de zonage autorise environ 1000 places. La présence d'un stationnement de 1600 places amène des impacts plus importants sur la fluidité de la circulation » - Étude d'impact sur la circulation – Projet Viger / Tecslult (septembre 2007)

Nous questionnons donc la nécessité des 1600 places de stationnement proposées, alors que la réglementation en autorise environ 1000 et que Tecslult, expert engagé par le promoteur, estime les besoins du projet à moins de 1000 places. À titre comparatif:

- Complexe Desjardins – 1050 places: Offre commerciale de 220 000 pi<sup>2</sup> et 605 chambres d'hôtel (ce qui est sensiblement comparable à l'offre commerciale de 266 700 pi<sup>2</sup> et 516 unités hôtelières et résidentielles du projet Viger), en plus de 2.4 millions pi<sup>2</sup> de bureaux;
- Place Ville-Marie – 900 places: Offre commerciale de 173,516 pi<sup>2</sup> et 2.4 millions pi<sup>2</sup> de bureaux.

Tel que mentionné par le promoteur, il est en effet souhaitable qu'un stationnement d'une taille adéquate empêche un débordement sur les zones contiguës. Toutefois, si un projet d'une telle envergure est mis de l'avant, nous craignons qu'un stationnement d'une taille supérieure aux besoins augmente inutilement la quantité d'automobilistes dans le quartier. Cette agglomération de véhicules occasionnera inévitablement des désagréments aux résidents actuels du quartier, notamment sur le plan de la circulation qui sera accrue (créant ainsi des embouteillages), et au niveau de la sécurité, qui sera malencontreusement diminué.

### ■ *Circulation accrue/Embouteillage*

Tel que dévoilé dans le rapport de Tecslult, une différence significative au niveau de la fluidité de la circulation existe entre un stationnement de 1000 places et un de 1600 places. Par exemple, la mise en place d'un stationnement de 1000 places aurait pour effet de créer une diminution du niveau de service à l'intersection Viger/St-Hubert à un niveau « C », alors qu'un stationnement de 1600 places diminuerait davantage ce niveau de service. Pour les résidents du quartier, qui bénéficient actuellement d'un niveau de circulation « A », il est évident qu'un stationnement de 1000 places serait davantage acceptable. Bien que Tecslult ait proposé certaines mesures d'atténuation pouvant diminuer légèrement les embouteillages avec un stationnement de 1600 places, plusieurs intersections routières demeurent avec des niveaux de service en deçà de ce qui est acceptable soit à des niveaux « D ou E ». Ces estimations ont, par ailleurs, été réalisées sans tenir compte de projets importants qui feront éventuellement partie du quartier, tel que le CHUM. En tenant compte de celui-ci, on peut facilement croire qu'il y aura davantage de zones d'embouteillage. D'ailleurs, le promoteur du projet mentionne la possibilité d'une « collaboration » avec le CHUM afin de combler le déficit des besoins du CHUM en louant les places de stationnement en surplus aux employés, patients et visiteurs du CHUM. En fait, que ces places en surplus soient louées à ceux-ci, à des touristes ou autres, nous croyons que cet excédent de places aura pour effet d'augmenter la circulation dans les environs immédiats.

## Stationnement imposant de 1600 places (Suite)

### ■ *Sécurité diminuée*

Comme nous venons de le mentionner, le stationnement de 1600 places, de même que l'entrée de l'hôtel qui deviendra inévitablement une zone de débarcadère pour la clientèle de l'hôtel auront pour effet d'augmenter la circulation routière sur la rue St-Antoine ainsi que sur les rues avoisinantes. Or, présentement, aucune signalisation routière permettant l'arrêt de véhicules sur cette rue n'est existante à l'est de la rue St-Hubert. Les piétons de la rue St-Antoine de même que les automobilistes empruntant les rues perpendiculaires à St-Antoine verront leur sécurité fortement compromise lorsqu'il sera question de traverser cette rue à quatre voies.

Par ailleurs, l'étude de Tecslut fait peu référence à l'entrée principale du stationnement au coin de St-Antoine et St-Christophe. Tout comme l'a fait mention la Ville de Montréal, nous croyons cependant que cette région mérite une attention particulière puisqu'il pourrait y avoir présence d'un danger important, tant pour les résidants de cette intersection, que pour les piétons. Il n'y a pas de signalisations proposées à cette entrée de stationnement de 1600 places, alors qu'il y a déjà présentement un problème de vitesse sur St-Antoine.

## Sur-hauteurs

« ... nous ne sommes pas les premiers venus là [flan est du Vieux-Montréal]. Il y a un projet qui s'appelle le Faubourg Québec et ses différentes parties, qui prend place là depuis dix ans. Et nous sommes très conscients que nous nous intégrons dans cette dynamique résidentielle là. » - Promoteur – Assemblée générale (octobre 2007)

De façon générale, les résidants du quartier sont favorables à un projet de développement, mais seulement s'il s'intègre au milieu. Bien que des améliorations aient été notées depuis le plan initial, nous croyons qu'un meilleur équilibre avec les bâtiments voisins est possible. Les sur-hauteurs, qui font l'objet de dérogations, causent des désagréments aux résidants, tant au niveau de l'intégration au milieu qu'au niveau de l'ensoleillement. Particulièrement, les édifices suivant:

- 60 mètres (~ 18 étages) dans l'îlot ouest;
- 40 mètres (~ 11 étages) sur du Glacis, entre St-Christophe et St-Hubert; et
- 23 mètres (~ 7 étages) sur St-Antoine, entre St-Christophe et St-Hubert.

### ■ *Intégration au milieu*

Dans l'ensemble, les hauteurs des immeubles du projet devraient davantage respecter celles du voisinage, particulièrement lorsqu'ils longent des immeubles déjà occupés, tel que sur la rue St-Christophe aux deux extrémités. Au premier coup d'œil sur la maquette du projet, il est facile de constater que les masses du projet sont très imposantes comparativement aux environs, particulièrement la tour de 60 mètres. Les proportions surdimensionnées des immeubles ont pour effet de banaliser la gare Viger, alors qu'il aurait été plutôt souhaitable de la mettre davantage en valeur pour préserver sa valeur patrimoniale.

### ■ *Impact sur l'ensoleillement*

La gradation des hauteurs est souhaitable parce qu'elle améliore la vue au projet et limite les désagréments causés par un manque d'exposition au soleil. En ce sens, la diminution de la hauteur de l'édifice à vocation résidentielle sur St-Christophe est une amélioration. Par contre, nous constatons que les édifices aux extrémités (aux coins de St-Antoine et de du Glacis, d'une hauteur de 23 mètres et 40 mètres, respectivement) ne s'intègrent pas au milieu, parce qu'ils sont nettement plus hauts que les immeubles du Bourg (de 11.5 à 14.5 mètres) et ainsi bloque la vue au centre-ville et au projet et crée de l'ombre durant une partie importante de l'après-midi (soit de 11h à jusqu'à au moins 16h durant le printemps et l'automne, de 12h à jusqu'à au moins 14h durant l'été et tout l'hiver, tel que dévoilé par les schémas dans l'étude de Jerde). L'achat de plusieurs de ces propriétés dans le Bourg avait été effectué étant donné la vue dégagée et l'exposition prolongée au soleil que procurait l'emplacement de ces condominiums.

## Densité commerciale

*« ... nous sommes entourés d'un voisinage résidentiel qui a des besoins de quiétude, de tranquillité... »*

- Promoteur – Assemblée générale (octobre 2007)

Avec une superficie commerciale supérieure au complexe Desjardins et la place Ville-Marie, nous doutons que le volet commercial du projet Viger puisse préserver la quiétude d'un quartier résidentiel qui fait son attrait. Certes, l'ajout de commerces à proximité, telle une épicerie de petite taille, répondrait au besoin des résidants du quartier. Toutefois, l'objectif des promoteurs est d'une toute autre ampleur puisqu'on envisage de construire un complexe commercial qui pourra attirer une clientèle régionale ainsi que touristique.

Un complexe commercial d'une telle ampleur attirera une circulation accrue non seulement d'automobiles, mais aussi de camions de livraison et d'entreposage de déchets. Le quartier souffre déjà d'une circulation importante de camions, tel que confirmé par le rapport de Tecslut: « Sur les rues Viger et Saint-Antoine, les volumes de camionnage aux heures de pointe, et leur proportion des débits apparaissent relativement élevés ». En plus de ce désagrément, les résidants du quartier devront subir l'augmentation de la pollution et du bruit occasionné par ce complexe commercial. Ces désagréments seront davantage amplifiés si aucune réglementation n'empêche des commerces tels des bars de s'y installer.

Pour être clair, nous ne désirons pas empêcher un développement commercial, car, en effet, nous habitons une région dynamique. Par contre, nous croyons qu'il y a des régions plus propices au développement commercial d'une telle densité et il serait dommage de déséquilibrer la dynamique résidentielle qui s'y est installée bien avant que le projet Viger n'ait vu le jour.

## **Recommandations et conclusion**

Nous accueillons le projet de réaménagement de l'ancienne gare-hôtel Viger avec enthousiasme. Nous voulons cependant soulever que ce projet s'insère dans un quartier résidentiel déjà bien établi, et ainsi devrait respecter le besoin de quiétude de ses résidants. Nous croyons que ce projet pourrait mieux cohabiter avec son environnement en adoptant les recommandations suivantes:

- Réduire la taille du stationnement au niveau permis par la réglementation et recommandé par Tecsalt afin de desservir uniquement le projet et ainsi éviter les embouteillages inutiles et maintenir un niveau de sécurité acceptable pour les automobilistes et les piétons;
- Réduire la hauteur des immeubles, particulièrement les deux tours aux extrémités de St-Christophe (40 et 23 mètres) et la tour de 60 mètres au même niveau que le voisinage afin de mieux s'intégrer au milieu et minimiser l'impact sur l'ensoleillement; et
- Réduire la densité commerciale afin d'éviter l'émergence d'un complexe/centre commercial et des inconvénients s'y rattachant.

Nous comptons sur la commission, la Ville de Montréal et le promoteur pour étudier davantage ces aspects afin de trouver les paramètres exacts qui sauront accommoder à la fois le promoteur et les résidants du quartier.