

Projet de réaménagement de l'ancienne gare-hôtel Viger  
(PM 07-0003)

Mémoire soumis à l'Office de consultation publique de Montréal

Jeanne Dionne  
Novembre 2007

## **PRÉSENTATION DE LA RESPONSABLE DU MÉMOIRE**

Je suis une résidente du Vieux-Montréal et je travaille dans l'arrondissement Ville-Marie depuis plus de vingt ans.

Les membres de ma famille et moi avons choisi de vivre dans la portion est du Vieux-Montréal en raison notamment de la proximité avec nos lieux d'emploi, des efforts des autorités publiques pour mettre en valeur le caractère patrimonial du Vieux-Montréal, et de l'intégration générale des constructions résidentielles au cadre bâti du secteur.

## **INTÉRÊT POUR LE PROJET**

Le projet présentement à l'étude par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) nous préoccupe notamment en raison du rôle de ce projet dans la mise en valeur de la portion est du Vieux-Montréal, davantage caractérisée par le développement résidentiel, et en considération des répercussions permanentes possibles sur le paysage architectural du quartier et de l'incidence locale de certains éléments tels la circulation, le stationnement et l'activité commerciale.

## **OPINIONS SUR LE PROJET**

### **Un projet qui doit être en lien avec l'environnement local**

Nous sommes heureux de constater que le projet soumis permettrait au secteur est du Vieux-Montréal de poursuivre son développement en procédant à la restauration de la gare Viger et à l'implantation de nouveaux immeubles. Par contre, la situation qui prévaut actuellement s'avère inacceptable.

La réalisation d'un projet de qualité permettrait de structurer davantage le quartier pour ainsi constituer un milieu de vie plus cohérent.

Depuis la présentation du projet à la population au début de l'été 2007, celui-ci a évolué. Toutefois, on ne peut considérer qu'il s'intègre suffisamment à l'arrondissement historique du Vieux-Montréal et au Faubourg Québec pour l'accepter dans sa forme actuelle. Dans l'esprit des travaux de l'OCPM, voici quelques opinions que nous souhaitons partager :

### **L'intégration architecturale dans l'esprit de la continuité**

La gare-hôtel Viger est un bâtiment imposant qui marque de façon particulière la portion la plus à l'est du Vieux-Montréal. Il serait malheureux que ce bâtiment qui domine actuellement l'espace paraisse diminué par de nouvelles implantations dont la volumétrie ne serait pas appropriée.

En dégagant les abords de la gare-hôtel Viger il faut éviter de déplacer les volumes dans la portion la plus au sud, près du viaduc de la rue Notre-Dame, avec des structures qui pourraient atteindre environ 17 étages (60 mètres).

Les hauteurs générales des nouveaux immeubles à la périphérie de l'ensemble du site devraient respecter davantage la hauteur des bâtiments existants des rues Berri, Notre-Dame, Saint-Hubert et Saint-Christophe, soit les abords du Vieux-Montréal et de Faubourg Québec sans oublier la gare Dalhousie.

On devrait privilégier une augmentation progressive de la hauteur de la construction de la périphérie vers son centre sans toutefois atteindre 60 mètres dans l'îlot ouest et 40 mètres dans l'îlot est. En plus de privilégier une plus grande cohérence avec le quartier, cette stratégie pourrait aussi contribuer à diminuer les impacts négatifs sur l'ensoleillement.

Pour les nouvelles implantations, le projet à l'étude laisse présager la présence d'une architecture davantage contemporaine. Bien qu'il puisse être opportun d'adopter un tel style, il serait important que les matériaux choisis puissent reprendre des éléments tels la brique et la pierre.

### **La circulation**

Selon le promoteur, la rue Saint-Hubert pourrait avoir un rôle important pour faciliter l'accès au site.

La population riveraine qui habite au sud du projet dispose d'un réseau routier réduit au minimum en raison des barrières physiques que représentent les zones portuaire et industrielle situées au sud et à l'est. Conséquemment, il est important de maintenir un lien de circulation sur la rue Saint-Hubert pour desservir en permanence la zone résidentielle au sud. Pour cette raison, il ne serait donc pas approprié que cette voie de circulation soit à l'usage exclusif du promoteur du projet de la gare-hôtel Viger.

Il faut s'assurer que le plan de circulation favorise le dégagement vers le nord parce qu'au sud et à l'est les rues résidentielles du Faubourg Québec sont sans issue adéquate. Conséquemment, la rue Du Glacis ne devrait pas devenir un accès ou une sortie pour le stationnement sous-terrain.

### **Le stationnement sous-terrain**

Les accès au stationnement sous-terrain et les sorties de ces derniers ne doivent d'aucune façon favoriser la circulation des véhicules vers l'intérieur des secteurs résidentiels du Faubourg Québec au sud et à l'est du projet, ceci en raison de l'absence de voie de circulation de transit.

Toute attente aux guérites pour accéder au stationnement devrait se faire à l'intérieur du périmètre de l'ensemble immobilier par le biais d'une longue rampe intérieure (ex : accès à la place Desjardins par la rue Jeanne-Mance). Ici, il faut comprendre l'importance d'obliger le promoteur à adopter des solutions qui visent à éviter la présence d'automobilistes qui font la file sur la rue, les uns derrière les autres, et attendent pour accéder au stationnement. Une longue rampe permettrait d'utiliser de façon sécuritaire la rue Saint-Antoine pour l'accès principal au stationnement. À noter, les stationnements du Centre de commerce mondial et du Palais des congrès sont accessibles par la rue Saint-Antoine.

Pour rendre davantage sécuritaire les abords de la rue Saint-Antoine devant la gare-hôtel Viger, on devrait prévoir des aménagements publics. L'exécution de travaux à la suite d'une planification de type « traffic calming » aurait le grand avantage d'améliorer la sécurité des piétons, des cyclistes et des automobilistes en plus de créer un environnement plus convivial pour la nouvelle clientèle cible et les résidents.

Avec un achalandage annuel de 7 millions de visiteurs, le Vieux-Port contribue à la présence de nombreux véhicules sur les rues Berri, de la Commune, Saint-Hubert, Saint-Antoine et Viger. Le niveau de saturation est très élevé au sud de la rue Saint-Antoine et, dans la même proportion, les véhicules stationnés en infraction (ex : bornes fontaines, entrées charretières, zones de livraison...). En procédant à

l'aménagement du stationnement et de ses accès sur le site de la gare-hôtel Viger il faut minimiser les impacts des déplacements véhiculaires dans un secteur strictement résidentiel engorgé particulièrement lors des nombreux événements publics.

Les promoteurs du projet peuvent effectuer un choix d'affaires en offrant autant d'espaces de stationnement. Il faut toutefois s'interroger sur la pertinence d'un si grand nombre de cases de stationnement alors que le Centre de commerce mondial, le Palais des congrès et le complexe Chaussegros-de-Lery ne réussissent pas à combler leurs espaces lors des plus grands rassemblements qui se déroulent dans le Vieux-Port et le Vieux-Montréal. Il semble que les automobilistes choisissent de marcher sur de plus longues distances pour économiser le coût du stationnement. Plusieurs préfèrent prendre le risque de garer leur véhicule dans des zones interdites.

### **L'activité commerciale**

La superficie commerciale que propose le projet paraît élevée. Bien que nous nous retrouvons dans un libre marché, on s'interroge sur la possibilité de maintenir en opération à moyen ou long terme autant d'espace dédié au commerce malgré la présence des touristes à proximité et des besoins à combler auprès des populations riveraines. L'implantation d'une superficie commerciale semblable à celle de la Place Desjardins (252 000 pc<sup>2</sup>) semble démesurée dans l'environnement qui nous concerne.

La préoccupation est surtout à l'effet que des locaux commerciaux pourraient devenir vacants en raison d'une demande limitée. À ce sujet, il ne faut pas négliger les impacts négatifs sur les touristes de la discontinuité commerciale dans les portions est des rues de la Commune (Accueil Bonneau), Saint-Paul (Accueil Bonneau et résidences de l'Office municipal d'habitation) et Notre-Dame (résidences) et le fait que plusieurs appartements sont des pied-à-terre.

L'activité commerciale devrait être concentrée au sein des nouvelles constructions dans l'îlot ouest afin de profiter au maximum de la synergie créée par l'achalandage des commerces voisins. Dans cette perspective, tout projet sous le viaduc Notre-Dame ne devrait pas être retenu.

La construction sous le viaduc constituerait un obstacle physique alors qu'il faut favoriser l'ouverture et améliorer le lien avec les différentes phases de Faubourg Québec. Le viaduc Notre-Dame présente des caractéristiques architecturales qu'il faut préserver et mettre en valeur dans la continuité de l'aménagement de la place Dalhousie. Les livraisons de marchandises et l'entreposage des déchets dans les commerces implantés sous le viaduc seraient une source de nuisance pour les riverains qui habitent les résidences au sud et à l'est en plus de déstructurer le paysage constitué par la gare et la place Dalhousie.

L'affichage commercial le long de la rue Saint-Hubert devrait être inspiré par les règles en vigueur dans le Vieux-Montréal pour favoriser l'harmonie et l'intégration.

### **L'aménagement des espaces publics**

Le projet propose des espaces publics importants au niveau des commerces. On ne peut qu'insister pour que ces différents lieux soient organisés de façon simple, sans sinuosités. En agissant ainsi on favorise la sécurité des lieux, des occupants et de la clientèle. La présence d'une population itinérante somme les gens d'affaires et les résidents du quartier à adopter des mesures pour réduire au minimum le vandalisme et la criminalité.

### **Synthèse des principaux ajustements préconisés**

- Diminuer les hauteurs des nouvelles implantations à la périphérie des îlots et privilégier les immeubles plus haut vers le centre des deux îlots sans toutefois atteindre les 60 mètres suggérés pour l'îlot ouest et 40 mètres pour l' îlot est
- Revoir la demande réelle et possiblement diminuer à la baisse le nombre de cases du stationnement sous-terrain
- Prévoir un plan de circulation qui minimise les déplacements véhiculaires vers les rues résidentielles au sud et à l'est de la gare-hôtel Viger
- Créer des aménagements publics sur la rue Sait-Antoine en appliquant des principes de «traffic calming» pour améliorer l'ambiance et favoriser la sécurité des piétons, des cyclistes et des automobilistes
- Réviser la demande réelle et ajuster à la baisse la superficie dédiée au commerce de détail, concentrer cette activité seulement dans l'îlot ouest
- Éviter la réalisation de tout projet de construction (commercial ou communautaire) sous le viaduc Notre-Dame

### **Suggestions**

- Procéder à des études commerciales plus détaillées sur les besoins réels des clientèles ciblées
- Effectuer une révision de la littérature afin d'adopter les meilleurs pratiques pour réaliser des aménagements qui favorisent la sécurité des personnes qui fréquenteront la gare-hôtel Viger