

Projet de réaménagement de la gare-hôtel Viger
(PM 07-003)

Mémoire soumis à l'Office de consultation publique de Montréal

Michèle Papineau
Novembre 2007

PRÉSENTATION DE LA PERSONNE RESPONSABLE DU MÉMOIRE

J'habite le Vieux-Montréal depuis plus de dix ans et je travaille au centre-ville depuis 20 ans. Ma famille a choisi d'investir et de vivre dans ce quartier pour ses qualités intrinsèques, notamment pour le caractère et la qualité du bâti et de l'environnement urbain. Récemment, nous avons opté pour acheter une propriété dans la partie est du Vieux-Montréal pour bénéficier de ce milieu de vie à dominance résidentielle qui conjugue aussi les valeurs urbaines que nous apprécions.

INTÉRÊT PORTÉ AU PROJET

Ce projet de réaménagement de la gare-hôtel Viger nous réjouit, notamment dans la perspective de la restauration de ce bâtiment patrimonial, de la valorisation économique du site et de son remembrement avec le tissu du Vieux-Montréal et du faubourg Québec dont le développement résidentiel est en voie d'être consolidé. Toutefois, nous partageons le point de vue exprimé par certains concernant le surdimensionnement de ses composantes, à savoir, le trop fort volume de construction, l'ampleur du centre commercial et l'offre excessive d'espaces de stationnement.

LES PRÉOCCUPATIONS LIÉES AU PROJET

Un nouveau paysage urbain au seuil du Vieux-Montréal ?

La restauration du bâtiment de la gare-hôtel Viger est certes souhaitée et essentielle à la mise en valeur de cette entrée au Vieux-Montréal à la porte Berri. Toutefois, la construction de cet imposant ensemble immobilier pourrait marquer négativement le paysage urbain au seuil du quartier historique et transformer dramatiquement l'échelle et la facture du cadre bâti.

La diminution de l'intensité du développement immobilier (notamment commercial) et la modulation des volumes en fonction des différentes interfaces devraient permettre d'atténuer les impacts sur le milieu d'insertion et maintenir une certaine harmonie dans le paysage urbain.

- Dans l'axe des rues Berri et Du Glacis, le cadre bâti devrait s'inscrire en continuité avec l'échelle du bâti du Vieux-Montréal, notamment de manière à ne pas écraser les bâtiments existants aux abords de la rue Berri, la gare Dalhousie et le square Dalhousie, lui-même ceinturé de bâtiments de 3 ou 4 étages.

Tel que mentionné dans l'argumentation du projet présenté à l'OCPM, l'insertion d'un bâtiment en hauteur (la tour de l'hôtel) permet de diminuer le volume des autres bâtiments du projet. Comme le promoteur l'a évoqué en réponse aux questions des membres de l'OCPM, cette tour pourrait être recentrée vers le coeur de l'îlot afin de redéfinir la composition des volumes.

- Le repositionnement de la tour au centre de l'îlot ainsi que le fractionnement des bâtiments et la diminution des hauteurs le long de la rue Du Glacis (axe Notre-Dame) devraient permettre de réduire l'impact sur la square Dalhousie et sur les ensembles résidentiels voisins.

Un centre commercial de destination ?

La très forte intensité de développement sur ce site est en bonne partie liée à son volet commercial qui comporterait, en excluant les activités hôtelières, un centre commercial de 260 000 pieds carrés. Ces espaces commerciaux se répartissent aux premiers étages des basiliaires des immeubles.

À titre de comparable, la galerie commerçante du Complexe Desjardins comprend une offre d'espace locatif similaire, soit de 255 000 pieds carrés, décomposée en 85 places d'affaires dont une épicerie, sans compter les comptoirs de restaurations rapides. Les commerces de la Place Desjardins profitent de l'achalandage des passants qui transitent vers les stations de métro et de plus de 10 000 personnes qui travaillent dans les tours de bureaux. Plus modeste, la galerie commerçante de la Place Ville-Marie, d'une superficie de 173 000 pieds carrés, profite d'une clientèle captive de 25 000 travailleurs.

- Excentré de la zone touristique et institutionnelle (bureaux) du Vieux-Montréal, comment se justifie l'insertion d'un tel ensemble de locaux commerciaux qui ne pourrait bénéficier de l'achalandage d'une clientèle traversant quotidiennement le site?
- Comment ce centre commercial pourrait-il aussi attirer la clientèle du Vieux-Montréal et du centre-ville qui devrait bientôt bénéficier du mégacentre nommé Village Griffintown projeté du côté ouest de l'autoroute Bonaventure (un million de pieds carrés de commerces) ?

Même s'il y a une demande pour des commerces pour la population résidante du faubourg Québec, des abords du Carré Viger et, en partie, du Vieux-Montréal, et que l'hôtel Viger pourrait générer une demande en restaurants et boutiques de luxe, la vitalité économique et l'animation d'une si grande galerie commerçante est difficile à concevoir, même à long terme.

- Une étude de marché approfondie devrait permettre d'évaluer le positionnement commercial du site en relation avec l'offre et la demande consolidées de l'aire de marché. Il nous semble évident que la superficie commerciale du projet doit être diminuée de manière importante pour assurer sa propre vitalité et une insertion harmonieuse au sein du milieu résidentiel.

Une stratégie d'accessibilité «durable» au Vieux-Montréal : un méga stationnement public ?

L'aménagement en sous-sol d'un vaste stationnement de 1600 unités, soit 650 unités au-delà de ce que prévoit la réglementation, ne connaîtrait pas de comparable à Montréal. Le promoteur justifie la programmation de ce vaste stationnement public comme une réponse à la déficience de l'offre aux abords du Vieux-Montréal.

L'édifice Chaussegros-de-Léry, situé à quelques pas de la Place Jacques-Cartier, offre près de 1000 cases de stationnement qui répondent à la demande de la clientèle touristique de la partie est du Vieux-Montréal. De manière complémentaire, la construction d'un stationnement public serait préconisée sur le terrain bordant l'autoroute Ville-Marie face au Champ-de-Mars, propriété du gouvernement du Québec, pour répondre aux besoins additionnels du Vieux-Montréal et du CHUM.

Au cœur des enjeux d'aménagement urbain médiatisés cette année, la Ville de Montréal a déposé son Plan de transport qui prévoit l'implantation d'une boucle de tramway qui améliorera, notamment, l'accessibilité du Vieux-Montréal à partir du centre-ville et de points de correspondance avec le métro, dont la station Berri-UQAM.

De plus, le Plan de transport, en convergence avec le Plan d'urbanisme, soutient la diminution de l'offre de stationnement public au centre-ville et proscrit tout dépassement du nombre maximal de cases de stationnement autorisées par la réglementation en vigueur.

- Il est évident que l'ajout de ce méga stationnement à quelques 350 et 500 mètres de 2 stations de métro (Champ-de-Mars et Berri-UQAM) s'inscrit en contradiction avec les objectifs poursuivis et les actions en cours pour soutenir un renversement des gestes publics et privés afin de favoriser une diminution de la dépendance à l'automobile.

L'accès au site et la circulation locale : un enjeu sensible pour la préservation de la qualité du milieu résidentiel et du Vieux-Montréal

L'aménagement d'un vaste stationnement et de nombreux commerces générera une importante circulation véhiculaire qu'il importe de contenir à l'extérieur de réseau de rues locales. D'entrée de jeu, nous appuyons la proposition d'aménager l'accès du stationnement sur la rue Saint-Antoine et nous comprenons que la Ville, comme le promoteur, devrait mettre en place les mesures requises pour assurer la sécurité et la fonctionnalité de cet accès à partir de cette artère.

L'accès aux aires de chargement (camions) devrait absolument se faire à partir de la rue Saint-Antoine afin de restreindre la circulation véhiculaire à l'intérieur de l'îlot. L'accès au garage pour les camions et les autobus touristiques, actuellement proposé le long de la rue Du Glacis et empruntant la rue Saint-Hubert, au cœur même du projet, est complètement incompatible avec la vocation résidentielle et le fonctionnement du réseau de circulation locale aboutissant au fleuve et au quartier historique.

Un ensemble de solutions devrait être recherché pour l'aménagement de cette double entrée véhiculaire (automobiles et camions) à partir de la rue Saint-Antoine afin d'assurer la fonctionnalité des accès et la sécurité des différents usagers (accès sécurisé sur l'emprise routière, longue rampe intérieure avant la guérite de contrôle pour éviter le refoulement sur la voie publique, etc.).

Comme le mentionnait un ingénieur de la Ville à la présentation du projet, des mesures doivent être mis en place pour changer la nature et la fonctionnalité de la rue Saint-Antoine, actuellement perçue comme une voie de service à l'autoroute Ville-Marie. De telles interventions sont d'autant plus justifiées depuis que le développement résidentiel du faubourg Québec a pris forme en bordure de la rue Saint-Antoine.

LES SUGGESTIONS ET LES COMMENTAIRES POUR AMÉLIORER LE PROJET

- Revoir à la baisse l'intensité du développement immobilier, notamment par une diminution importante de l'espace voué au développement commercial ;
- Assujettir la capacité d'accueil du stationnement aux normes de la réglementation en vigueur tel que le prévoient les orientations de la Ville en matière d'urbanisme et de transport ;
- Localiser l'accès des camions et des autobus sur la rue Saint-Antoine de façon à minimiser les impacts sur les rues locales (notamment sur la rue Saint-Hubert) et les autres nuisances sur le milieu résidentiel (bruit, pollution de l'air, odeurs, déchets) ;
- Revoir la composition des volumes afin d'améliorer les différentes interfaces avec le milieu :
 - Sur la rue Berri, en contrebas de la gare Dalhousie, l'alignement du bâtiment devrait se faire dans l'axe de la façade préservée sur Berri pour assurer un dégagement maximal de la vue vers la gare Dalhousie et la hauteur du bâti devrait être modulée avec celle des bâtiments existants de l'autre côté de la rue (moins de 20 mètres) ;
 - Le long de la rue Du Glacis (aux abords du viaduc Notre-Dame), la hauteur des bâtiments devrait s'inscrire en continuité avec celle de la rue Notre-Dame (20 mètres ou 6 étages), notamment pour ne pas écraser la gare et le square Dalhousie, lui-même ceinturé de bâtiments de 3 ou 4 étages.
 - Le recul de la tour de l'hôtel vers le centre de l'îlot devrait permettre de réduire l'impact sur le square Dalhousie et sur les ensembles résidentiels longeant la rue Saint-Hubert et ceinturant le square.
 - Sur la rue Saint-Hubert, aux abords de la rue Du Glacis, la hauteur du bâtiment traversant l'îlot jusqu'à la rue Saint-Christophe, ne devrait pas dépasser 25 mètres.
- Assurer une meilleure perméabilité du projet (ouverture) en relation avec la trame de rues et les espaces publics notamment par la diminution de la surface des basilières commerciales et la révision de la disposition de ces volumes ;
- Eviter toutes constructions sous le viaduc afin de préserver le square Dalhousie et la mise en lumière du viaduc Notre-Dame (ces interventions d'aménagement sont de grande qualité et ont été réalisées à grands frais par la Ville) ;
- Améliorer l'encadrement du square Dalhousie notamment par la composition de la façade des bâtiments longeant la rue Du Glacis et poursuivre l'aménagement des trottoirs en pierre de part et d'autre du viaduc et de la rue Saint-Hubert ;
- Prévoir une signalisation qui minimise les déplacements véhiculaires au sein du réseau de rues locales au sud de la gare-hôtel Viger.