



# Mémoire dans le cadre du projet de PPU du Quartier des gares

Office de consultation publique de Montréal

Préparé par Fahey et associés Inc.

11 juin 2015

## Table des matières

1. Introduction . . . . .	1
2. Présentation de Cadillac Fairview . . . . .	2
2.1 Le Quad Windsor . . . . .	2
3. Contexte du secteur . . . . .	3
4. Historique du projet . . . . .	5
5. Projets en cours . . . . .	5
6. Appui au PPU du Quartier des gares . . . . .	7
7. Enjeux spécifiques au projet d'ensemble . . . . .	7
7.1 La rue Saint-Antoine . . . . .	7
7.2 Le parc Ville-Marie et le Square Chaboillez . . . . .	8
7.3 La rue Saint-Jacques . . . . .	9
7.4 La rue Peel . . . . .	10
7.5 La hauteur . . . . .	12
8. Conclusion . . . . .	15

## 1. Introduction

Le programme particulier d'urbanisme (PPU) du Quartier des gares est une excellente nouvelle pour le développement de la Ville de Montréal. Les caractéristiques de ce secteur de la Ville nécessitaient la mise en œuvre d'une telle planification d'ensemble visant la consolidation du Centre des affaires de Montréal.

La présence de nombreuses infrastructures de transports métropolitains, la sous-utilisation des nombreux terrains vacants, la faible dynamique urbaine et le manque de liens avec les autres secteurs du centre-ville sont des éléments qui obligent une collaboration active de toutes les parties prenantes.

En tant que citoyen corporatif, développeur et propriétaire au cœur du Quartier des gares, Cadillac Fairview est favorable au projet de PPU mené par l'arrondissement de Ville-Marie. Très actif dans le secteur depuis quelques années, Cadillac Fairview est conscient des contraintes de développement présentes et du potentiel qu'offre le PPU afin de répondre adéquatement à celles-ci. C'est d'ailleurs en partie grâce à l'engagement de Cadillac Fairview envers le développement de ce quartier et du projet Quad Windsor que l'arrondissement a mis en branle ce processus de planification et d'amélioration du domaine public.

Ce mémoire est aussi l'occasion pour Cadillac Fairview de se positionner sur certains enjeux soulevés dans le PPU, notamment le réaménagement et la mise en valeur de certains axes, la création de nouveaux espaces publics et la redéfinition de certains paramètres de densification. L'objectif final est de collaborer à l'établissement d'une vision de développement d'ensemble en vue d'assurer la création d'un milieu de vie urbain dynamique et innovateur en continuité avec le Centre des affaires.

## 2. Présentation de Cadillac Fairview

Cadillac Fairview est reconnue comme l'une des plus importantes sociétés d'investissement, d'exploitation et de gestion de biens immobiliers commerciaux en Amérique du Nord. Elle est détenue en propriété exclusive par le Régime de retraite des enseignantes et des enseignants de l'Ontario (RREO ou Teachers' Pension Plan) dont les investissements visent à assurer des revenus de retraite à environ 311 000 enseignants actifs et retraités de l'Ontario. Cadillac Fairview concentre ses activités sur une vision à long terme du développement et de la gestion de centres commerciaux, d'immeubles de bureaux et de propriétés à vocation mixte (commerciale et résidentielle) de haut calibre au Canada et aux États-Unis.

Leurs 66 propriétés représentent une valeur de plus de 28 milliards de dollars et une superficie locative totale de 36 millions de pieds carrés, parmi lesquelles figurent certaines des adresses les plus prestigieuses du Canada, notamment le Toronto-Dominion Centre, le Toronto Eaton Centre, le Pacific Centre, le Chinook Centre et les Centres à la mode du Grand Montréal (Carrefour Laval, Galeries d'Anjou, Promenades St-Bruno et Fairview Pointe-Claire). Ces projets réalisés avec succès démontrent l'importance qu'accorde Cadillac Fairview à la réalisation de projets alliant qualité, vision d'ensemble et pérennité. Ces éléments sont à la base de leur stratégie immobilière.

Au cours des dernières années, Cadillac Fairview a travaillé à la réalisation d'un projet d'ensemble aux abords de l'autoroute Gardiner en plein cœur du centre-ville de Toronto. Ce projet d'envergure a débuté avec la construction du Maple Leaf Square tout juste à côté du Centre Air Canada (amphithéâtre sportif comparable au Centre Bell) et se poursuit avec la construction de nouvelles tours commerciale (16 York) et résidentielle (ICE Condominiums).

À terme, ce projet d'ensemble consolidera le centre-ville de Toronto tout en assurant la requalification d'un secteur aux contraintes de développement difficiles. Ce secteur est en effet caractérisé par la présence de l'autoroute Gardiner au sud et des voies de chemin de fer au nord. Des caractéristiques similaires à celles présentes dans le secteur du Quartier des gares (autoroute Ville-Marie, gares Bonaventure et Lucien L'Allier). Cette expérience immobilière au cœur de Toronto démontre de la capacité à Cadillac Fairview à créer des milieux de vie dynamiques malgré des contraintes de développement complexes.

### 2.1 Le Quad Windsor

Quoique les réalités urbaines de Montréal et de Toronto soient à distinguer, les deux métropoles visent le même objectif de densification et de diversification des activités au cœur de leur centre-ville. Ainsi, Cadillac Fairview travaille depuis quelques années à l'optimisation et à la requalification des espaces sous-utilisés autour du Centre Bell. Cette planification stratégique d'ensemble a débuté en 2009 avec l'acquisition de



16 York, Toronto



ICE Condominiums, Toronto

la Gare Windsor et de certains terrains voisins. Un peu plus de 5 ans plus tard, la tour résidentielle des Canadiens et la tour à bureaux Deloitte mettent les premiers jalons à la création d'un nouveau pôle de développement urbain visant la consolidation du Centre des affaires de Montréal.

Les plus récents détails concernant la poursuite du développement de ce nouveau pôle urbain ont été dévoilés il y a un peu plus d'un an sous le nom de Quad Windsor. À terme, ce projet d'ensemble transformera complètement ce dernier secteur du centre-ville et contribuera à la création d'un nouveau quartier vibrant, qui viendra étendre le centre névralgique de la ville en ajoutant des constructions de prestige à la ligne d'horizon de la métropole et en améliorant l'intégration du centre-ville aux quartiers environnants, notamment Griffintown.

L'acquisition de terrains dans ce secteur de la ville a été stratégiquement planifiée par Cadillac Fairview afin de proposer un projet d'ensemble en fonction de l'accessibilité intermodale répondant ainsi aux enjeux de congestion routière. Cette stratégie de développement répond aux demandes des entreprises qui recherchent un emplacement accessibles pour leurs clients, leurs partenaires et leurs employés. En effet, les localisations les plus courues pour vivre et travailler sont celles autour des gares ou stations intermodales de transport.

En incluant la Tour des Canadiens et la Tour Deloitte, toutes deux actuellement en construction, Cadillac Fairview vise la construction de plusieurs autres édifices de grande hauteur. L'objectif est que l'ensemble immobilier mixte, comprenant des tours résidentielles et bureaux, voit le jour au sud de la rue Saint-Antoine au cours des 15 prochaines années.

En plein cœur du secteur soumis au programme particulier (PPU) du Quartier des gares, le Quad Windsor sera fortement influencé par la mise en œuvre de cet outil de planification.

### 3. Contexte du secteur

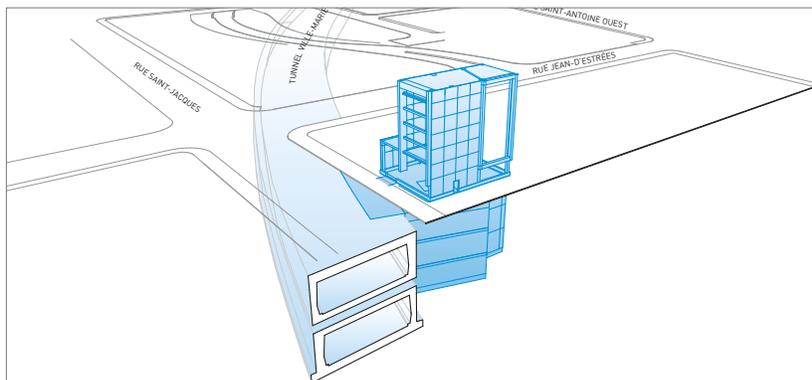
Jusqu'à ce jour, l'arrondissement a procédé à la planification d'ensemble du centre-ville pour les secteurs ouest (Quartier des grands jardins), est (Quartier des spectacles et Quartier latin) et sud-est (Quartier international de Montréal et Vieux-Montréal). Le secteur sud-ouest (Quartier des gares) est ainsi le dernier complément au développement du Centre des affaires. La planification stratégique du Quartier des gares offre l'opportunité d'optimiser la connexion entre le Quartier international de Montréal et le nord-ouest du centre-ville de Montréal. Le PPU, d'une certaine façon, ferme la boucle entre les secteurs spécifiques de planification du centre-ville. Le développement de ce quartier permettra ainsi, à terme, de compléter le centre-ville de Montréal tout en réunifiant celui-ci au sud-ouest de la Ville, notamment le Quartier Griffintown en cours de développement.

Le développement immobilier du Quartier des gares a démarré avant la réalisation du PPU et est en constante croissance depuis quelques

années. Près de 25% des unités résidentielles en construction dans l'arrondissement de Ville-Marie sont localisées à l'intérieur de ses limites. Toutefois, ces projets se trouvent tous au nord de la rue Saint-Antoine Ouest. L'achèvement du Centre des affaires passe donc par la finalisation du développement au sud de cette rue. Le PPU offre l'opportunité de planifier ce territoire en cohérence avec les projets en cours, ceux à prévoir et les quartiers urbains existants.

La portion sud présente cependant des contraintes d'aménagement considérables dû à la présence des infrastructures routières liées à l'autoroute Ville-Marie. Cette composante du territoire influencera inévitablement le développement du secteur. Le ministère des Transports du Québec (MTQ) a un rôle important à jouer en vue d'assurer la cohésion dans son développement. L'utilisation optimale des terrains en vue de créer un quartier dynamique et mixte en dépend fortement.

Le potentiel de développement est aussi influencé par la topographie du secteur. Le Quartier des gares se trouve à cheval sur deux plateaux situés en haut (nord) et en bas (sud) de la falaise Saint-Jacques. Le fort dénivelé entre les secteurs au nord de la rue Saint-Antoine et ceux au sud influe inévitablement la conception et le design des projets immobiliers. À titre d'exemple, une tour localisée dans le plateau sud n'aura pas le même impact sur les vues et percées visuelles qu'une tour localisée au nord. Le plateau sud, dû à un niveau plus bas, offre une plus grande liberté de conception en hauteur.



Mondélisation de la tour de ventilation et du tunnel Ville-Marie



Tour de ventilation du MTQ



Vue aérienne de la sortie Jean-D'Estrées

Enfin, les caractéristiques urbaines du secteur sud du Quartier des gares rappellent celles d'origine du Quartier international de Montréal. Avant sa naissance, le secteur du Quartier international de Montréal présentait :

- ▶ Une cicatrice créée par l'autoroute visible et extrêmement contraignante;
- ▶ Une densité de construction relativement faible;
- ▶ Des liens déficients avec le Centre des affaires.

La planification du Quartier des gares devrait s'inspirer de la réussite de ce projet. La présence de nombreux terrains vacants ou sous-utilisés offre l'occasion de redéfinir le secteur afin qu'ils s'établissent véritablement comme nouveau pôle urbain.

#### 4. Historique du projet



Projet Saint-Antoine Ouest présenté en 2014

La première phase du Quad Windsor fut le projet immobilier de la rue Saint-Antoine. Dans le cadre du processus d'approbation, ce projet a fait l'objet d'une consultation publique menée par l'OCPM au printemps 2014. Le rapport de l'OCPM soulevait à plusieurs reprises la nécessité de réaliser une planification globale en concertation avec l'ensemble des parties prenantes. Le PPU du Quartier des gares s'inscrit dans cet objectif découlant directement de la première recommandation de l'OCPM qui était de « profiter de la fenêtre de temps que crée le long échéancier de réalisation prévu pour le déploiement du projet d'ensemble de Cadillac Fairview pour effectuer la planification détaillée du secteur d'implantation... » (Rapport OCPM, p. 30).

De plus, pour assurer une planification d'ensemble réussie, l'OCPM recommandait l'établissement d'une collaboration étroite entre, notamment, la Ville de Montréal, le MTQ et les différents promoteurs, dont Cadillac Fairview. Nous considérons d'ailleurs cette collaboration comme primordiale à la réussite du PPU et au prolongement durable du Centre des affaires de Montréal.

À l'origine, le projet immobilier de la rue Saint-Antoine Ouest présentait deux tours localisées de part et d'autre du terrain appartenant à Jack's Parking. Depuis, Cadillac Fairview a acquis ce terrain afin d'optimiser le développement du site et ainsi mieux répondre à certaines recommandations émises par les différents comités (comité Jacques-Viger et comité consultatif d'urbanisme), en 2013, et l'OCPM, en 2014, dont l'importance d'une approche de planification d'ensemble.

#### 5. Projets en cours



Tour des Canadiens

Tel que précisé précédemment, la Tour des Canadiens et la Tour Deloitte sont actuellement en construction. La Tour Deloitte est d'ailleurs la première à vocation exclusivement commerciale, détenue et financée par une société privée, à être construite en plus de 20 ans à Montréal. Ces deux seuls projets démontrent du souci de Cadillac Fairview pour le développement d'un centre-ville dynamique axé sur une vision à long terme.

Depuis la consultation publique tenue au début 2014, le projet immobilier de la rue Saint-Antoine Ouest a été bonifié afin notamment d'intégrer le terrain de Jack's Parking. Les particularités de ce projet sont présentées par la firme d'architecture BLTA dans un mémoire distinct puisque les démarches d'approbations sont actuellement en cours auprès de l'arrondissement de Ville-Marie.

La suite du Quad Windsor consiste au développement du lot vacant délimité par les rues Saint-Antoine Ouest au nord, Peel à l'est, Saint-Jacques au sud et Jean-D'Estrées à l'ouest (projet du 750 Peel). Toujours en fonction du développement d'un ensemble cohérent, mixte et unificateur pour le

secteur, Cadillac Fairview prévoit la construction de deux tours à bureaux, la plus haute tour atteignant environ 180 mètres. Des tours de plus grandes hauteurs, tel que proposées, offrent un potentiel d'aménagement au sol beaucoup plus grand tout en répondant plus adéquatement aux superficies de plancher optimales requises pour les espaces à bureaux.

De plus, ce site présente des contraintes qui doivent être prises en compte et auxquelles le PPU du Quartier des gares pourrait en partie répondre. Une tour de ventilation du MTQ liée au tunnel de l'autoroute Ville-Marie est présente au coin sud-ouest de l'îlot et une servitude de nonaccès est en place tout le long de la rue Jean-D'Estrées.

Éventuellement, le Quad Windsor sera complété avec le développement du terrain vacant au nord de l'École de technologie supérieure (ÉTS) (projet du 600 Peel). À terme, l'objectif est d'ériger sur ce site des tours résidentielles. Malgré que ce site soit toujours au stade préliminaire de planification, le PPU du Quartier des gares aura inévitablement un impact sur son développement.



Projet Saint-Antoine Ouest révisé en 2015



Tour Deloitte



Projet 750 Peel

Les intentions de développement de Cadillac Fairview s'inscrivent donc dans une optique de redéfinition du secteur en vue de le réunifier au Centre des affaires de Montréal au même titre que son voisin à l'est, le Quartier international de Montréal. Celui-ci, à l'origine, présentait des caractéristiques similaires à celles actuelles du Quartier des gares, démontrant de la faisabilité et de la réussite d'un projet d'une telle envergure.

Le PPU du Quartier des gares offre l'opportunité de :

- ▶ Relier par le sud le quadrant nord et le quadrant est du Centre des affaires;
- ▶ Planifier le domaine public et le domaine privé de façon à permettre l'utilisation des terrains en vue de développer un quartier dynamique, animé et unificateur.

## 6. Appui au PPU du Quartier des gares

La mise en œuvre PPU du Quartier des gares est ainsi une excellente nouvelle pour le développement du secteur et du Centre des affaires de Montréal. La situation géographique de ce site au cœur du centre-ville de Montréal et en périphérie du quartier Griffintown, les contraintes d'aménagement liées au réseau de transport métropolitain ainsi que la présence de nombreux terrains vacants ou sous-utilisés nécessitaient une volonté politique claire en vue d'assurer une mise en valeur du domaine public et la mise en place d'une planification d'ensemble.

Cadillac Fairview partage les objectifs stratégiques établis par l'arrondissement en vue d'assurer la consolidation du Centre des affaires et sa réunification au secteur périphérique du sud-ouest, soit :

- ▶ La création d'un milieu de vie urbain dynamique et attrayant;
- ▶ La réalisation de projets de haute qualité architecturale;
- ▶ La mise en valeur du domaine public en vue notamment de sécuriser et encadrer les accès et sorties à l'autoroute;
- ▶ L'amélioration des transports publics par la mise en place d'un transport dirigé;
- ▶ La réalisation du potentiel de développement du secteur au cours des quinze prochaines années.

Cadillac Fairview adhère à la vision de développement élaborée par l'arrondissement de Ville-Marie et désire participer activement à l'atteinte de ces objectifs.

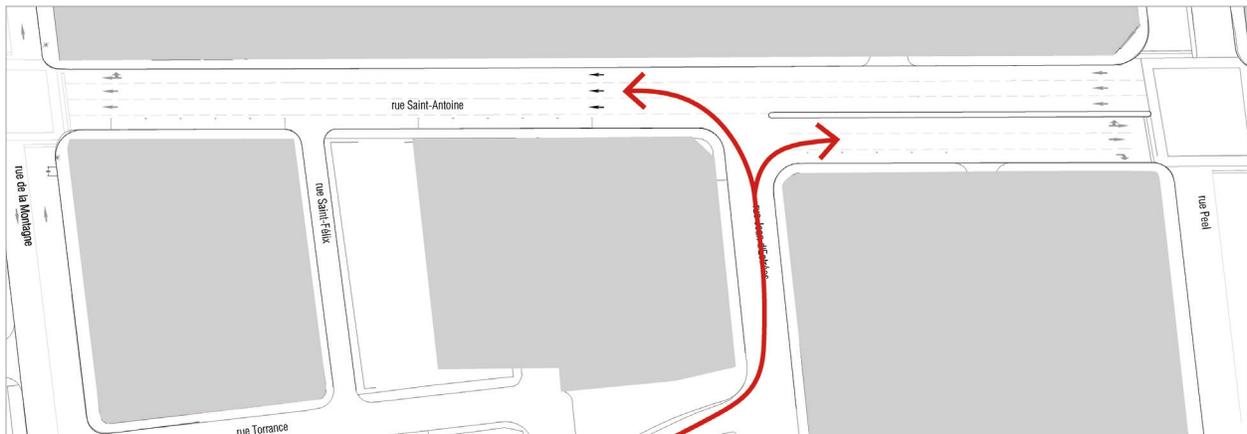
## 7. Enjeux spécifiques au projet d'ensemble

Le PPU présente plusieurs éléments d'interventions intéressants nécessitant une prise de position plus claire. Les prochains paragraphes identifient la position de Cadillac Fairview sur certains enjeux spécifiques soulevés dans le PPU.

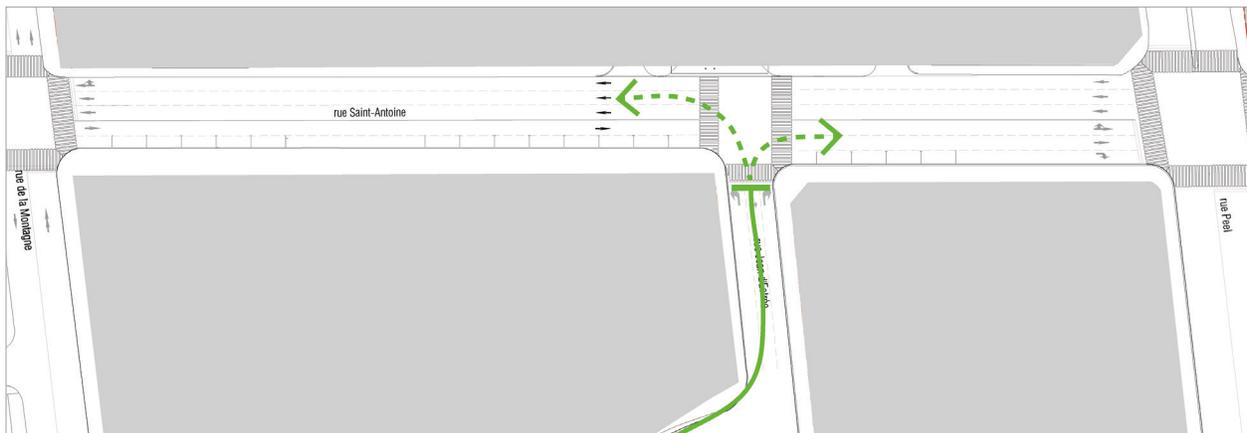
### 7.1 La rue Saint-Antoine Ouest

La proposition de modifier la circulation sur la rue Saint-Antoine Ouest afin de rendre celle-ci possible dans les deux sens entre les rues Jean-D'Estrées et de la Montagne a été présentée par Cadillac Fairview en 2014 dans le cadre de l'approbation du projet immobilier Saint-Antoine Ouest. Considérant que ce secteur est bordé au sud par l'emprise de l'autoroute Ville-Marie et la sortie de la rue Jean-D'Estrées, la proposition de permettre la circulation à double sens sur ce tronçon permet la réappropriation, au profit des futurs résidents et travailleurs, d'une partie du réseau viaire qui est en fait davantage une extension de la sortie autoroutière. D'ailleurs, pour assurer la réussite de cette proposition sans diminuer la capacité actuelle, Cadillac Fairview a procédé à des échanges de terrain en front de rue avec la Ville de Montréal.

Actuellement, le caractère autoroutier se poursuit de la sortie Jean-D'Estrées jusqu'au niveau de la rue Saint-Antoine Ouest. En fait, le sens unique sur Saint-Antoine donne une impression aux véhicules empruntant la sortie Jean-D'Estrées que celle-ci se prolonge au-delà de l'intersection d'avec la rue Saint-Antoine. L'aménagement à double sens permet de mieux définir le domaine public entre le caractère autoroutier, qui devrait se terminer directement à la sortie de l'autoroute, et le caractère plus urbain, qui doit permettre un partage de l'espace entre tous les modes de transport. Cela permet aussi l'aménagement d'une intersection faisant véritablement place aux piétons.



Situation actuelle à l'intersection de la sortie Jean-D'Estrées et de la rue Saint-Antoine



Situation proposée à l'intersection de la sortie Jean-D'Estrées et de la rue Saint-Antoine

## 7.2 Le parc Ville-Marie et le Square Chaboillez

La création d'un parc linéaire suivant le tracé de l'autoroute Ville-Marie en plein cœur du quartier et se terminant au Square Chaboillez constitue le fil conducteur du PPU en plus d'améliorer considérablement le secteur et de favoriser la mise en place d'un véritable milieu de vie. Cette proposition d'aménagement permet aussi une plus grande malléabilité dans le design des projets puisqu'elle rend intéressante et réaliste l'ouverture des projets vers l'emprise de l'autoroute.

En ce sens, l'aménagement d'une rue qui borde ce parc est essentiel à sa réussite. Plutôt que d'avoir un développement qui tourne le dos au parc, une nouvelle façade sur rue peut ainsi être créée. La rue anime les lieux en permettant une plus grande variété d'utilisateurs tout en créant un plus grand sentiment de sécurité sans diminuer le rôle dominant du parc. La rue permet de définir le caractère public du parc en évitant que celui-ci agisse comme cour arrière des bâtiments limitrophes. Il est important de noter qu'une rue peut prendre diverses formes qui ne favorisent pas nécessairement le tout-à-l'auto. Le type d'aménagement, le mobilier urbain, la largeur de l'emprise ainsi que le sens de la circulation sont tous des éléments malléables définissant la rue.

Dans le contexte du parc Ville-Marie, la rue doit être aménagée de façon à favoriser une circulation locale et assurer la sécurité des piétons et des cyclistes. Riverside Drive à New York et la rue de l'Esplanade à Montréal sont des exemples d'aménagement de rue locale aménagée au cœur d'un quartier dense en bordure d'un parc urbain. Dans ces cas, le caractère public des parcs est bien défini et la rue assure une animation douce, mais constante des lieux en tout temps.



Avenue de l'Esplanade, Montréal (source : Google Street View)



Riverside Drive, New York (source : Google Street View)

L'aménagement du parc Ville-Marie et la mise en valeur du Square Chaboillez complèteraient le réseau de places publiques et parcs urbains du centre-ville de Montréal. Ces espaces agiraient comme points de repère et agents unificateurs dans le cadre d'une planification d'ensemble pour ce secteur du Centre des affaires au même titre que la Place des festivals pour le Quartier des spectacles, le Square Victoria pour le Quartier international, le Square Cabot pour le Quartier des grands jardins et la Place Émilie-Gamelin pour le Quartier latin.

Toutefois, considérant sa localisation au-dessus du tunnel Ville-Marie et les différentes infrastructures hors-sol présentes liées à celui-ci, l'implication active du MTQ pour l'aménagement du parc est essentielle.

### 7.3 La rue Saint-Jacques

Certains éléments de l'aménagement de la rue Saint-Jacques tel que présenté dans le PPU sont à définir. En premier lieu, Cadillac Fairview est favorable à la proposition de permettre la circulation à double sens sur la rue. Considérant qu'une servitude de non-accès est présente tout le long

de la rue Jean-D'Estrées et que la localisation des entrées principales des bâtiments est favorisée sur les rues Saint-Antoine et Peel, la rue Saint-Jacques à double sens faciliterait l'accès véhiculaire au site du 750 Peel.

L'enjeu crucial pour ce site est toutefois le réaménagement de la tour de ventilation du MTQ afin d'augmenter le potentiel de développement et de favoriser une meilleure mise en valeur des domaines privé et public. Encore une fois, la collaboration active du MTQ est indispensable à la réussite d'une telle proposition. Cadillac Fairview a d'ailleurs déjà entamé des discussions avec celui-ci afin de trouver des solutions d'aménagements qui permettront le développement d'un projet immobilier optimal en fonction des objectifs de toutes les parties prenantes (promoteur, Ville de Montréal, MTQ).

#### 7.4 La rue Peel

La rue Peel agit naturellement et historiquement comme axe structurant du secteur. Elle offre un lien direct entre le mont Royal et le fleuve Saint-Laurent (les deux joyaux du patrimoine naturel de la Ville) en plus de relier les espaces publics du Quartier des gares que sont le Square Dorchester, la Place du Canada et le Square Chaboillez.

Ce potentiel structurant est toutefois actuellement sous-exploité. La rue Peel est en effet principalement utilisée comme lieu de transit entre la rue Notre-Dame et le secteur au nord de la rue Saint-Antoine. Sa mise en valeur doit favoriser le développement de son plein potentiel. La rue Peel devrait jouer le même rôle unificateur que la rue McGill joue au sein du Quartier international de Montréal.



Au cours des dernières décennies, de nombreux projets immobiliers phares se sont implantés en bordure de la rue McGill tels que la Tour de la Bourse, la Cité du commerce international et la Caisse de dépôt et placements. Ces projets, aux caractéristiques différentes, mais présentant une qualité architecturale indéniable, ont fortement contribué au développement économique et social de ce secteur du Centre des affaires.

En tant que propriétaire de terrains sur cette rue, Cadillac Fairview est conscient de l'importance de la rue Peel pour le Quartier des gares et veut participer à sa revalorisation. Les concepts architecturaux devront toutefois sortir des préceptes habituels et être conçus en fonction de la mise en valeur de la rue Peel et du Square Chaboillez. Cela ne devrait toutefois pas se limiter uniquement aux abords de la rue Peel, mais s'insérer dans une vision de développement d'ensemble afin de favoriser un engouement pour ce secteur et assurer la création d'un nouveau pôle urbain pour Montréal.

En ce sens, l'animation et le dynamisme associés à un tel pôle sont fortement liés à la conception du domaine public. Celle-ci devra prévoir des trottoirs et espaces piétons permettant une appropriation par le citoyen. Les largeurs de trottoirs présentées dans le PPU (3 à 4 mètres) sont un minimum pour assurer un certain confort, sans plus. À titre d'exemple, les trottoirs dans le Quartier international de Montréal ont une largeur variant de 6 à 8 mètres assurant un confort optimal pour les déplacements piétons, mais aussi favorisant l'animation constante du domaine public par tous les types d'utilisateurs (travailleurs, visiteurs, résidents, etc.)

Si le désir est de véritablement créer un « *milieu de vie attrayant pour les résidents, les travailleurs, les étudiants, les entreprises et les visiteurs* » (PPU, p. 28), les trottoirs présentés dans le PPU devraient être élargis. Si l'emprise de la rue ne permet pas un élargissement des trottoirs, la conception des projets immobiliers pourrait participer à l'extension du domaine public en libérant les espaces au sol sur le domaine privé. En ce sens, Cadillac Fairview, à l'intérieur de tous ces projets, s'assurent de concevoir des aménagements au sol s'intégrant harmonieusement au domaine public.



Illustrations d'aménagements du domaine public proposés

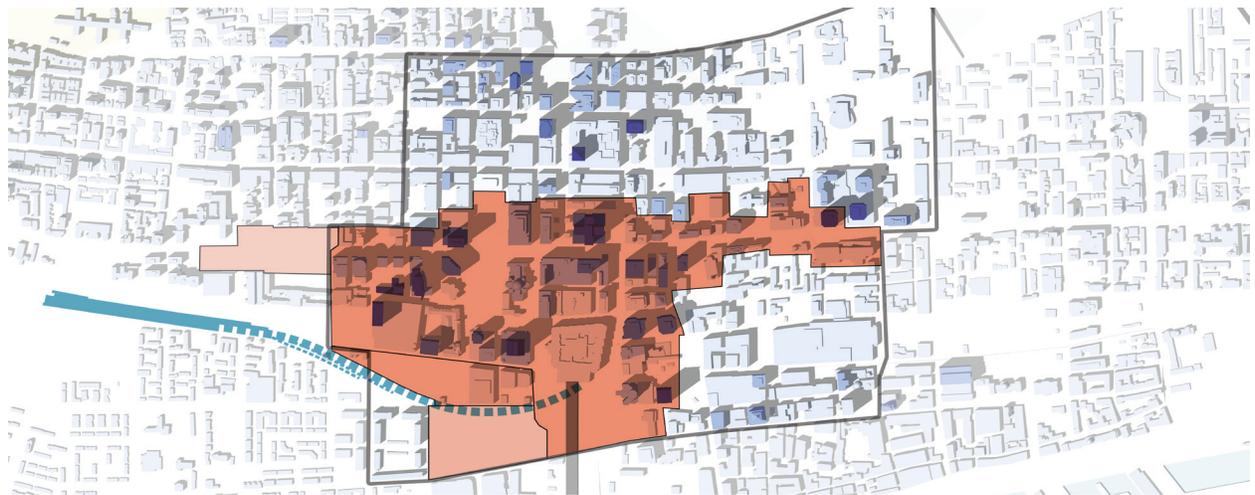
## 7.5 La hauteur

Pour assurer la réalisation de cette extension du Centre des affaires, Cadillac Fairview est favorable à l'agrandissement de la zone de hauteur de 210 mètres. Cependant, la mise en œuvre du PPU du Quartier des gares vise la planification d'ensemble du secteur afin d'assurer la consolidation dans la continuité du territoire du Centre des affaires de Montréal. En ce sens, la zone de hauteur de 210 mètres devrait être étendue au sud jusqu'à la rue Saint-Jacques.

Considérant notamment :

- ▶ Les objectifs de densification, de consolidation et d'optimisation des terrains;
- ▶ Les différentes contraintes de développement, principalement liées aux infrastructures de transports métropolitains (autoroute Ville-Marie et chemins de fer);
- ▶ Le désir de créer un véritable engouement pour le développement du secteur en vue de créer un véritable milieu de vie et de compléter le Centre des affaires de Montréal.

Cadillac Fairview est d'avis qu'une zone de hauteur de 210 mètres étendue jusqu'à la rue Saint-Jacques augmentera considérablement le potentiel des projets autant pour les acteurs privés que publics. De plus, tel qu'illustrée sur ce plan, la zone étendue jusqu'à la rue Saint-Jacques suit la barrière physique et psychologique créée par la présence de l'autoroute Ville-Marie.

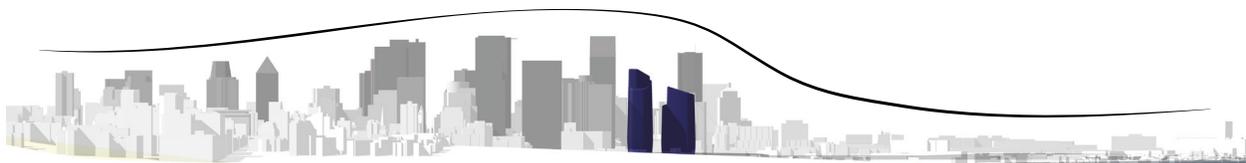


Proposition d'agrandissement de la zone 210 mètres

Il est important de noter que cette proposition n'empêche aucunement la modulation des hauteurs en fonction des structures existantes. L'arrondissement de Ville-Marie a les outils réglementaires afin d'assurer une variété de hauteurs et une intégration harmonieuse au paysage urbain. Le règlement discrétionnaire sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) oblige tout promoteur à négocier de bonne foi avec l'arrondissement afin d'assurer

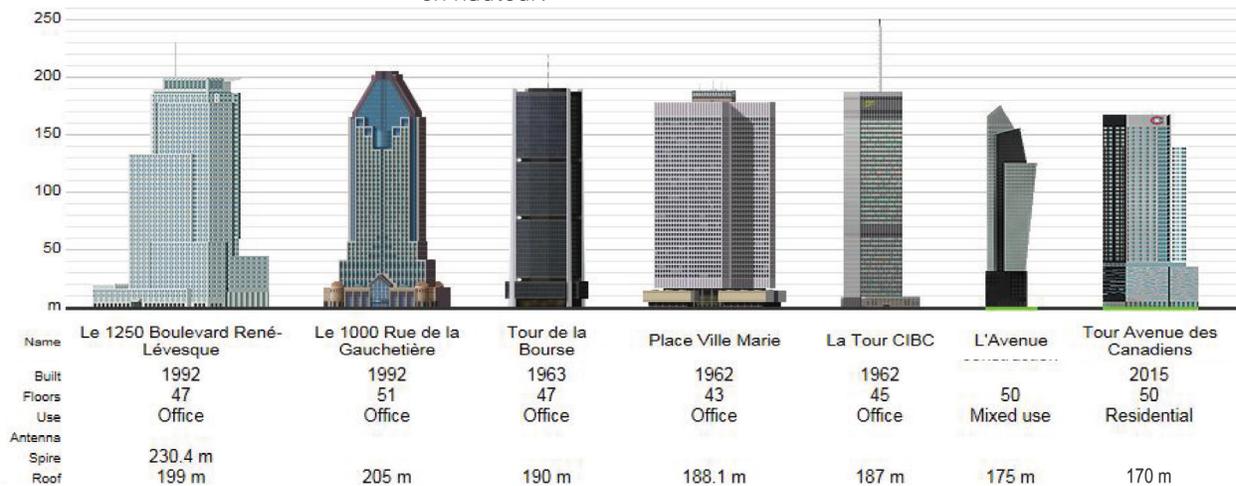
le respect de la vision et des objectifs de développement pour un secteur donné. Le coefficient d'occupation du sol des bâtiments (COS) est un autre outil qui limite efficacement la hauteur pouvant être atteinte.

À titre d'exemple, le projet de développement proposé pour le site du 750 Peel, en respectant le COS maximal de 12.0, présente une harmonie dans les hauteurs des tours limitant celles-ci à un maximum d'environ 180 mètres pour la tour nord et de 130 mètres pour la tour sud. Leur intégration au profil du centre-ville de Montréal se ferait donc harmonieusement en respect de la transition des hauteurs malgré la possibilité d'atteindre une hauteur de 210 mètres.



Silhouette de Montréal incluant le projet 750 Peel

De plus, malgré l'autorisation de construire en hauteur jusqu'à 210 mètres sur une grande partie du territoire du centre-ville de Montréal, uniquement cinq tours ont été construites au-dessus de 180 mètres depuis les années 60, soit la Tour CIBC, la Place Ville-Marie, la Tour de la Bourse, le 1250 rue René-Lévesque et l'édifice du 1000 de la Gauchetière. Cette donnée démontre l'efficacité des outils en place malgré l'autorisation de construire en hauteur.

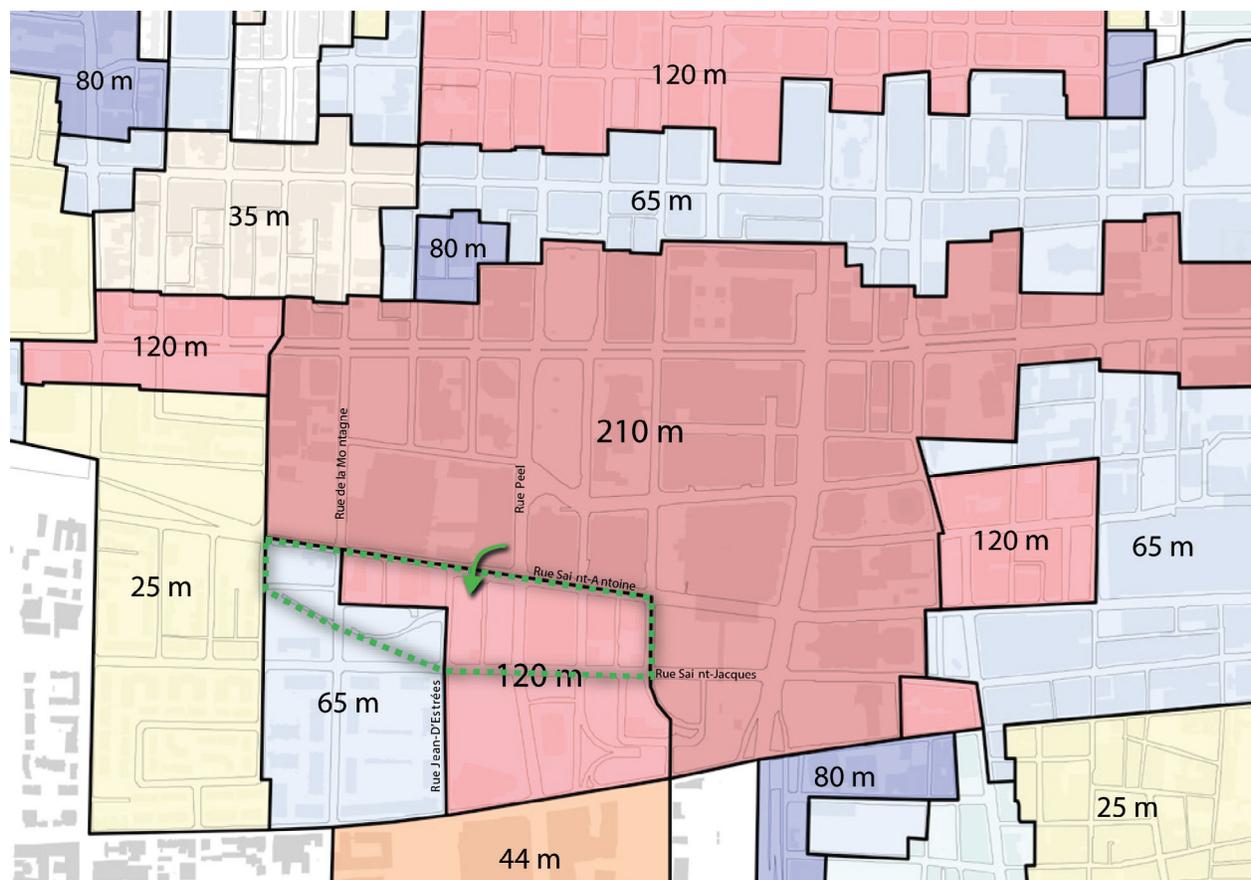


Tours les plus hautes de Montréal (source : skyscraperpage.com)

Lors de la séance d'information du PPU du Quartier des gares, l'arrondissement de Ville-Marie a clairement indiqué son désir d'assurer une gradation des hauteurs vers les secteurs limitrophes de plus petite hauteur. L'agrandissement de la zone de hauteur de 210 mètres jusqu'à la rue Saint-Jacques n'empêche pas le respect de cet objectif par l'arrondissement. À plusieurs endroits au centre-ville, la zone de 210 mètres voisine des zones de plus petites hauteurs. À ces endroits, les

projets de tours tiennent compte du contexte urbain et de la structure bâtie existante sans que cela n'influe négativement sur la qualité du milieu de vie. En ce sens, une réflexion pourrait être entreprise pour étendre la zone de 210 mètres jusqu'à la rue Notre-Dame comme c'est le cas, plus à l'est, dans le Quartier international de Montréal. Celle-ci n'aurait pas pour effet d'autoriser systématiquement des tours de grande hauteur, à preuve uniquement 5 tours ont été construites au-dessus de 180 mètres au cours des 50 dernières années.

Dans tous les cas, l'agrandissement de la zone 210 mètres tel que proposé par Cadillac Fairview, tout en offrant plus de souplesse dans la conception de projets novateurs et de qualité, respecte l'objectif d'établir une véritable planification d'ensemble pour ce secteur en vue d'achever définitivement et durablement le Centre des affaires.



Proposition de modification à la carte des hauteurs

## 8. Conclusion

La consolidation du Centre des affaires de Montréal passe par la réussite de la mise en œuvre du PPU du Quartier des gares. La vision et les objectifs de développement doivent s'inscrire dans une véritable planification d'ensemble. Les contraintes d'aménagement présentes ainsi que le potentiel de développement des espaces sous-utilisés nécessitent toutefois une implication active de toutes les parties prenantes.

Le projet de PPU du Quartier des gares peut s'inscrire en tant qu'élément déclencheur à la finalisation de la planification d'ensemble du Centre des affaires. La réflexion entamée par cette consultation publique doit viser à intégrer des nouveaux paramètres au cadre de planification et ainsi insuffler un nouveau souffle au Centre des affaires, en continuité avec celui stimulé par l'adoption en 2011 du cadre de révision des hauteurs pour le centre-ville. Ce cadre ne prévoyait toutefois pas, quatre ans plus tard, une telle extension du milieu urbanisé dans le Quartier des gares. Il faut saisir l'occasion qui se présente pour établir un cadre de planification plus large qui assurera un développement à long terme du secteur.

