



OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

PROJETS DE RÈGLEMENT P-04-047-47 ET P-07-038

**PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT
DE L'ANCIENNE GARE-HÔTEL VIGER**

RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE

LE 31 JANVIER 2008



1550, rue Metcalfe
Bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : 514 872-3568
Télécopieur : 514 872-2556
ocpm.qc.ca

Montréal, 31 janvier 2008

Monsieur Gérald Tremblay, maire
Monsieur Frank Zampino, président du comité exécutif
Ville de Montréal
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1C6

**Objet : Rapport de consultation publique sur le projet de réaménagement de l'ancienne gare-hôtel Viger
Projets de règlement P-04-047-47 et P-07-038**

Monsieur le Maire,
Monsieur le Président du comité exécutif,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport de l'Office de consultation publique portant sur le réaménagement de l'ancienne gare-hôtel Viger dans l'arrondissement Ville-Marie (Projets de règlement P-04-047 et P-07-038). Plus de 275 personnes ont participé à la consultation publique dont de nombreux résidents du Vieux-Montréal et de Faubourg Québec, ainsi que des représentants de groupes sociaux communautaires et d'organismes à vocation économique et touristique.

La société Viger DMC International propose de construire un développement mixte hôtelier, résidentiel et commercial dont la pierre angulaire serait la remise en valeur de l'ancienne gare-hôtel Viger. Le complexe comprendrait un hôtel de luxe de 227 chambres, 289 unités de logement de type varié et 24 776 m² d'espaces commerciaux. Ce projet s'inscrit dans un secteur en pleine transformation, tout à côté du futur CHUM et du Quartier de la santé, à la porte d'entrée est du Vieux-Montréal et de Faubourg Québec. Plusieurs autres projets immobiliers d'envergure y sont également prévus, entre autres sur le site de Radio-Canada. La commission croit que la Ville devrait mettre au point le plus rapidement possible un plan directeur du développement du secteur Est du centre-ville pour être en mesure d'harmoniser les grands projets qui s'y déploient.

La commission, tout comme les participants à la consultation publique, sont d'avis que le réaménagement du site Viger constitue une occasion unique de recoudre le tissu urbain du Vieux-Montréal à celui de Faubourg Québec, et de mettre en valeur l'histoire et la vocation de ce lieu et de ses composantes patrimoniales, notamment les gares Dalhousie, Viger et Berri, ainsi que le square Viger. Au terme de la consultation, la commission conclut que le projet est justifié dans son principe et par les points forts qu'il présente. Le concept d'aménagement comporte cependant une bonne part d'incertitude qui entraîne des réserves et des craintes concernant l'ordre de grandeur du projet et son insertion dans le milieu. L'absence de logement social et la circulation automobile soulèvent également des questions.

En général, les participants reconnaissent le potentiel de revitalisation du secteur et de mise en valeur de l'ancienne gare Viger que présente le projet de DMC International. Toutefois, plusieurs groupes de résidants s'inquiètent de sa forte densité, du nombre élevé d'appartements-hôtel et de l'ampleur de l'offre commerciale, ainsi que de l'envergure du stationnement. Ils craignent pour la sécurité de déplacement des piétons, la qualité de vie et la quiétude de leur quartier.

La commission reconnaît la pertinence de la mixité des usages et le bien-fondé de la densité recherchée dans le projet compte tenu de sa localisation et de la densité des quartiers résidentiels tout autour. Par ailleurs, elle considère essentiel que le projet présente un juste équilibre entre l'offre résidentielle et commerciale destinée aux touristes et l'offre résidentielle et commerciale destinée à la population locale. L'étude d'intégration urbaine présentée par le promoteur, basée uniquement sur le potentiel du site, ne permet pas de conclure à cet effet. Les commissaires suggèrent de préciser la part des fonctions résidentielle et commerciale et d'en valider les paramètres quantitatifs par une évaluation documentée du potentiel du marché montréalais et des besoins des populations environnantes.

Les participants reconnaissent que le promoteur fait preuve d'engagement en faveur de la conservation et de la mise en valeur du patrimoine. Dans cette perspective, la commission est d'avis que l'entrée de l'hôtel Viger sur Saint-Antoine devrait être aménagée de façon à signaler sans ambiguïté son importance. Elle est d'avis que le nouveau volume de la gare Berri devrait prévoir des rappels du volume initial, que le caractère public de la gare devrait être préservé et que le projet de verrière devrait être abandonné.

Au chapitre de la circulation et du stationnement, la commission propose que la Ville élabore un plan de gestion des déplacements de la portion Est du centre-ville en tenant compte de l'ensemble des projets annoncés ou en développement dans le secteur dont le CHUM 2010, qui générera à lui seul de nombreux déplacements. Elle recommande aussi de maintenir à 958 le nombre d'unités de stationnement autorisées pour le projet à moins que le plan de gestion des déplacements ne vienne justifier la hausse demandée par le promoteur.

Comme un grand nombre d'intervenants, la commission déplore l'absence de logements abordables et d'équipements collectifs pour répondre aux besoins des populations locales. La commission propose d'aménager les espaces situés sous le viaduc Notre-Dame, à des fins d'équipements collectifs pour le quartier et de sécuriser les portions résiduelles de la rue du Glacis. Par ailleurs, elle recommande à la Ville de conclure une entente avec le promoteur pour inclure des logements abordables au projet.

D'une manière générale, la plupart des participants craignent les impacts des surhauteurs et en particulier des tours, sur l'ensoleillement des résidences du voisinage et sur les perspectives visuelles dans le paysage urbain des gares patrimoniales, du Vieux-Montréal et du Faubourg Québec. Quant à elle, la commission considère que la présence de tours dans un quartier résidentiel n'est pas nécessairement incompatible avec l'échelle humaine du quartier et la qualité de vie de ses résidents. Toutefois, elle considère que l'intégration des tours dans le paysage urbain mérite d'être validée. Elle recommande à la Ville d'autoriser la dérogation relative aux hauteurs maximales permises sous réserve d'une étude plus approfondie qui démontre la pertinence de la localisation de la hauteur et de l'articulation volumétrique des tours dans le paysage urbain et patrimonial ainsi que le meilleur ensoleillement de la rue Saint-Hubert. Cette démonstration devrait faire l'objet de présentations au Comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme, au Comité consultatif d'urbanisme et au Conseil du patrimoine de Montréal préalablement à l'adoption de la dérogation.

Plusieurs autres questions ont fait l'objet d'analyse et de recommandations de la part de la commission à la suite des points de vue exprimés par les participants à la consultation. Ils sont présentés sous les différentes rubriques du rapport.

Le 31 janvier 2008
Monsieur Gérald Tremblay
Monsieur Frank Zampino

4

L'Office rendra ce rapport public le 13 février 2008, à moins que vous ne souhaitiez qu'il le fasse à une date plus rapprochée. De plus, si vous le jugez opportun, je pourrais me rendre disponible pour présenter le rapport aux élus concernés.

Veillez agréer, Monsieur le Maire, Monsieur le Président du comité exécutif, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La présidente,

A handwritten signature in blue ink, reading "Louise Roy", is centered on a light yellow rectangular background.

Louise Roy

c.c. Monsieur André Lavallée
Membre du comité exécutif
Responsable de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire

Table des matières

Liste des abréviations	ii
Introduction	1
1. Le projet	2
1.1 La mise en contexte	2
1.2 Le projet	4
1.3 Le concept d'aménagement	5
1.4 L'encadrement réglementaire	7
2. La synthèse des interventions des participants	9
2.1 L'accueil du projet et son contexte	9
2.2 La conservation et la mise en valeur du patrimoine	10
2.3 L'offre commerciale	10
2.4 La volumétrie, les hauteurs et les modes d'implantation	12
2.5 L'architecture	13
2.6 Les espaces libres	14
2.7 La mixité sociale et l'emploi	14
2.8 La circulation	15
2.9 Le stationnement	16
2.10 Le suivi du projet et son processus d'approbation	17
3. L'analyse de la commission	19
3.1 La justification du projet, ses forces et ses incertitudes	20
3.2 Le projet et son intégration dans le milieu urbain	24
3.3 L'analyse du concept d'aménagement du projet et de son insertion dans le milieu	29
3.4 La prise en compte des principes du développement durable	42
3.5 La circulation, le transport et le stationnement	44
3.6 La gestion du chantier	49
Conclusion	50
Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat	
Annexe 2 – La documentation	
Annexe 3 – Le projet de règlement P-04-047-47	
Annexe 4 – Le projet de règlement P-07-038	

Liste des abréviations

CAU	Comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme
CCU	Comité consultatif d'urbanisme
CHUM	Centre hospitalier de l'Université de Montréal
COS	Coefficient d'occupation du sol
CPM	Conseil du patrimoine de Montréal
CSDM	Commission scolaire de Montréal
LEED	Leadership in Energy and Environmental Design
MCCCF	Ministère de la Culture, des Communication et de la Condition féminine
OCPM	Office de consultation publique de Montréal
PPU	Programme particulier d'urbanisme

Introduction

Au printemps 2006, la société Viger DMC International est devenue propriétaire du site de la gare-hôtel Viger après l'avoir acquis de la Ville de Montréal, dans le but d'y réaliser un développement immobilier d'envergure.

Le projet de réaménagement du site proposé vise la construction d'un développement mixte hôtelier, résidentiel et commercial dont la pierre angulaire serait la remise en valeur de l'ancienne gare-hôtel Viger. Établi de part et d'autre de la rue Saint-Hubert qui y serait prolongée, le projet prévoit aussi l'implantation d'un stationnement souterrain et d'espaces libres accessibles au public.

La mise en œuvre du projet nécessite toutefois d'apporter des modifications à la fois au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et au Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie. Ainsi, à son assemblée du 17 septembre 2007, le conseil municipal adoptait deux projets de règlement, l'un modifiant le Plan d'urbanisme et l'autre autorisant le réaménagement du site de la gare-hôtel Viger en dérogation au Règlement d'urbanisme en vigueur. Au même moment, il mandatait l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) pour qu'il tienne les audiences publiques requises en vertu de l'article 89.1 de la Charte de la Ville de Montréal et de l'article 109.2 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Institué en 2002 par l'article 75 de la Charte de la Ville de Montréal, l'OCPM a pour mission de réaliser des mandats de consultation publique relativement aux différentes compétences municipales en urbanisme et en aménagement du territoire et sur tout projet désigné par le conseil municipal ou le comité exécutif. Le présent rapport est le fruit du travail de la commission constituée par l'OCPM pour mener la consultation publique sur le projet de réaménagement du site de la gare-hôtel Viger.

L'avis annonçant la consultation a été publié le 12 octobre 2007. La consultation publique s'est déroulée du 23 octobre au 22 novembre 2007 et a attiré plus de 275 personnes. La commission a reçu 27 mémoires et a entendu 14 présentations verbales. Les renseignements relatifs au mandat et à la documentation déposée sont disponibles aux annexes 1 et 2 respectivement.

Le rapport comprend trois chapitres. Le premier présente le projet de réaménagement du site et les projets de règlement visant à encadrer sa réalisation. Le second propose une synthèse des interventions des participants à la consultation. Dans le troisième chapitre, la commission rend compte de son analyse et des conclusions qu'elle en tire.

1. Le projet

1.1 La mise en contexte

Le site de la gare-hôtel Viger est localisé dans l'arrondissement Ville-Marie, à l'Est du Centre des affaires de Montréal. Il s'inscrit dans un secteur en pleine transformation caractérisé par le projet résidentiel de Faubourg Québec, le projet du Quartier de la santé, qui inclut la construction du Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM)¹ et le réaménagement du square Viger, de même que par des projets immobiliers d'envergure qui sont prévus sur les sites de Radio-Canada et de l'îlot Voyageur et dans le quadrilatère délimité par le boulevard René-Lévesque, l'avenue De Lorimier et les rues Sainte-Catherine et Parthenais. La figure 1 vise à situer le projet dans ce contexte.

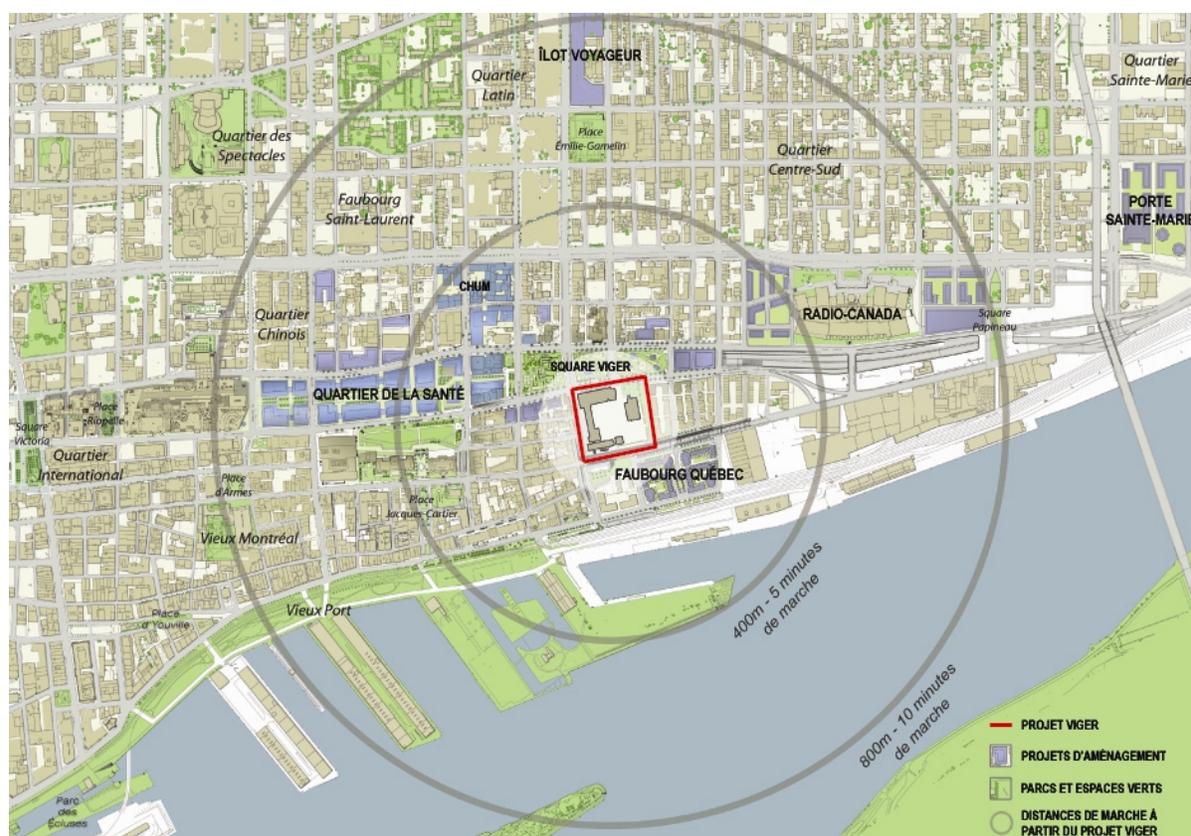


Figure 1 : Tendances de développement dans le secteur Est du centre-ville de Montréal (adaptée du document intitulé Analyse et intégration urbaine, doc. 3.1, p. 13).

¹ Le rapport de consultation publique sur le CHUM peut être consulté sur le site Internet de l'OCPM (www.ocpm.qc.ca), ainsi qu'en consultation aux bureaux de l'OCPM au 1550, rue Metcalfe.

Plus précisément, le site sur lequel le projet est prévu se trouve en partie dans le périmètre de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal. Il est circonscrit à l'Ouest par la rue Berri, au Nord par la rue Saint-Antoine, à l'Est par la rue Saint-Christophe et au Sud par le viaduc de la rue Notre-Dame. La figure 2 illustre l'affectation du sol au voisinage du site.

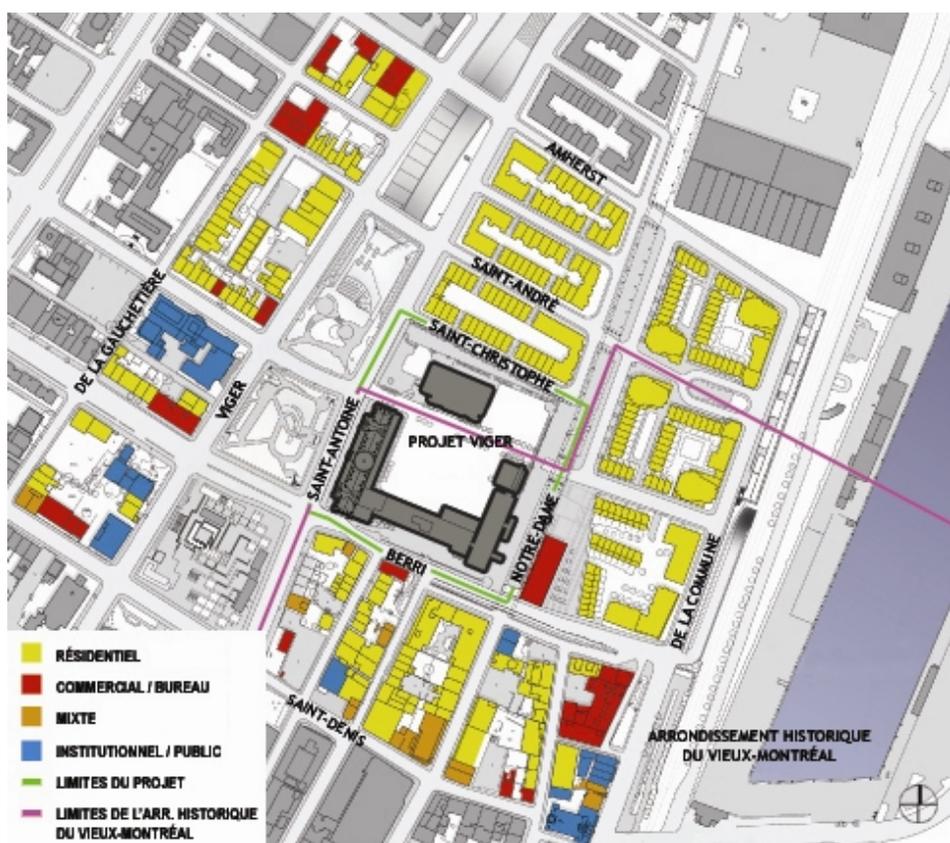


Figure 2 : Affectation du sol au voisinage du site de la gare-hôtel Viger (adaptée du document intitulé Analyse et intégration urbaine, doc. 3.1, p. 17).

Riche en histoire, le site d'une superficie d'environ 22 000 m² était jadis occupé par un coteau qui s'inscrivait dans le prolongement de la vieille ville. Il a été utilisé successivement à des fins administratives et militaires jusqu'au début du 19^e siècle, avant que ne s'y développe un quartier ouvrier, le faubourg de Québec, suite à la destruction des fortifications et à l'arasement de la citadelle qui occupaient tous deux sa partie Sud. Puis, le faubourg de Québec a été démoli et le coteau aplani graduellement à la fin du 19^e et au début du 20^e siècle, de manière à ce que le site puisse accueillir des infrastructures ferroviaires. Enfin, ces infrastructures sont disparues à leur tour au début des années 1950, au profit d'une occupation du site par l'administration municipale.

Aujourd'hui, quatre bâtiments occupent toujours le site et tous sont des témoins des vocations ferroviaire ou publique qui s'y trouvaient. La composante principale de l'ensemble est sans contredit l'édifice de l'ancienne gare-hôtel Viger lui-même, de style Renaissance française du 16^e siècle et inspiré des châteaux de la Loire, qui a été construit de 1896 à 1898 par la compagnie du Canadien Pacifique, selon les plans de l'architecte

Bruce Price². Le site abrite également l'ancienne gare Berri, érigée entre 1910 et 1912 afin de libérer la gare-hôtel Viger de ses activités ferroviaires, de même qu'une chaufferie et un bâtiment administratif, construits par la Ville de Montréal en 1956 et en 1972 respectivement.

En 2003, le site a fait l'objet d'une proposition de développement de la Commission scolaire de Montréal (CSDM) suite à un appel d'offres public de la Ville de Montréal. La CSDM voulait y implanter son École des métiers du tourisme, mais ce projet a avorté. C'est dans ce contexte que la société en commandite Viger DMC International, comprenant un regroupement d'investisseurs montréalais et étrangers³, a fait une offre d'achat à la Ville en août 2005 et est devenue propriétaire du site au mois de mai 2006, afin d'y réaliser un important projet de développement immobilier. Le site est presque entièrement vacant depuis la conclusion de la vente, la Ville ayant déménagé la majorité de ses employés en raison de la désuétude des locaux.

1.2 Le projet

Le projet de réaménagement du site de la gare-hôtel Viger, dont la version la plus récente a été déposée en septembre 2007, est le fruit de la volonté du promoteur de créer une destination urbaine intégrée à son milieu, fournissant une porte d'entrée à l'Est du Vieux-Montréal tout en complétant le réaménagement de Faubourg Québec. De plus, le projet, dont la réalisation engendrerait des investissements de 400 millions\$, servirait de levier économique au Vieux-Montréal ainsi qu'à la ville dans son ensemble et permettrait de mettre en valeur un édifice marquant du paysage de la métropole.

Le projet de réaménagement est l'aboutissement d'une série d'études sectorielles menées par Viger DMC International et ses consultants afin d'établir le potentiel du site. Ces études portent sur l'historique du site, son potentiel archéologique, sa valeur patrimoniale et la végétation existante. De même, des études visant à mesurer l'impact du projet sur la circulation et l'offre commerciale ont été réalisées. La liste détaillée de celles-ci est disponible à la section 3 de l'annexe 2.

Par ailleurs, Viger DMC International a établi un dialogue avec les résidents du voisinage et les groupes d'intérêts concernés dès la phase d'élaboration du projet. Le promoteur a organisé une visite de la gare-hôtel Viger en décembre 2006 et des portes ouvertes ont été tenues en juin 2007, ce qui a permis aux citoyens de prendre connaissance d'une version préliminaire du projet et de transmettre leurs commentaires et impressions. Toujours au mois de juin, des groupes et des intervenants du milieu ont été consultés afin d'obtenir leur avis et des rencontres de type « focus group » ont eu lieu au cours du mois d'août, pour discuter en profondeur d'une version révisée du projet.

² Bruce Price était un architecte américain renommé qui a également conçu la gare Windsor de Montréal et le Château Frontenac de Québec à la fin du 19^e siècle.

³ Le site de l'ancienne gare-hôtel Viger est la propriété de Viger, société en commandite, un consortium composé de Homburg Invest inc. (Halifax), Entreprises Télémedia inc. (Montréal) et SNS Property Finance (Pays-Bas).

Enfin, le projet de réaménagement a fait l'objet d'un avis du Comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme (CAU) de la Ville de Montréal, le 6 juillet 2007, dans lequel celui-ci souligne qu'il désirerait le revoir ultérieurement. Le projet a aussi été examiné le 12 juillet 2007 par le Comité consultatif d'urbanisme (CCU) de l'arrondissement Ville-Marie, recevant un avis favorable conditionnellement à ce que certaines modifications y soient apportées. De son côté, le Conseil du patrimoine de Montréal (CPM) a vu le projet à deux reprises, les 17 juillet et 9 octobre 2007. Il est d'avis que l'adoption du règlement autorisant le réaménagement du site est prématurée et que l'élaboration du projet devrait être poursuivie, tout en souhaitant le revoir à son tour⁴.

1.3 Le concept d'aménagement

Le concept d'aménagement du site de la gare-hôtel Viger, proposé par Viger DMC International, repose sur la réalisation d'un complexe immobilier multifonctionnel totalisant 82 524 m² de superficie de plancher. Celui-ci comprendrait un hôtel de luxe de 227 chambres (20 531 m²), 289 unités de logement aux typologies et tailles variées (37 217 m²) et 24 776 m² d'espaces commerciaux, auxquels se grefferaient un stationnement intérieur et des espaces publics.

L'implantation du complexe est prévue sur deux îlots distincts (Ouest et Est), situés de part et d'autre de la rue Saint-Hubert qui serait prolongée entre les rues Saint-Antoine et Notre-Dame pour relier les tronçons existants au Nord et au Sud du site, tel qu'illustré sur la figure 3. Le concept inclurait également l'ancienne emprise de la rue du Glacis, adjacente à l'immeuble et acquise par le promoteur.

Sur l'îlot Ouest plus spécifiquement, l'édifice de l'ancienne gare-hôtel Viger serait restauré et mis en valeur dans le respect de ses caractéristiques d'origine, étant donné sa valeur patrimoniale exceptionnelle. Celui-ci abriterait 50 chambres d'hôtel, tandis que 177 autres chambres seraient ajoutées dans l'agrandissement projeté à l'arrière, au centre de l'îlot. En bordure de la rue Notre-Dame, les bâtiments envisagés accueilleraient 126 logements de type condo avec services hôteliers. Des espaces commerciaux visant à desservir la clientèle touristique aménagés sur plusieurs niveaux et des espaces libres accessibles au public occuperaient l'intérieur de l'îlot. Deux débarcadères pour l'hôtel seraient aménagés sur les rues Saint-Antoine et Saint-Hubert. Finalement, les deux premiers étages du mur de façade de l'ancienne gare Berri seraient intégrés au concept d'aménagement, alors que le troisième étage qui représente un ajout postérieur à la construction initiale serait démoli.

Sur l'îlot Est, les bâtiments proposés comprendraient 163 unités résidentielles de type condominium et maison de ville, de même que des espaces commerciaux sur deux niveaux.

⁴ Les avis du CAU, du CCU et du CPM peuvent être consultés dans leur intégralité sur le site Internet de l'OCPM (www.ocpm.qc.ca) à la section 2, intitulée « Démarche de consultation », ainsi qu'en consultation aux bureaux de l'OCPM au 1550, rue Metcalfe.

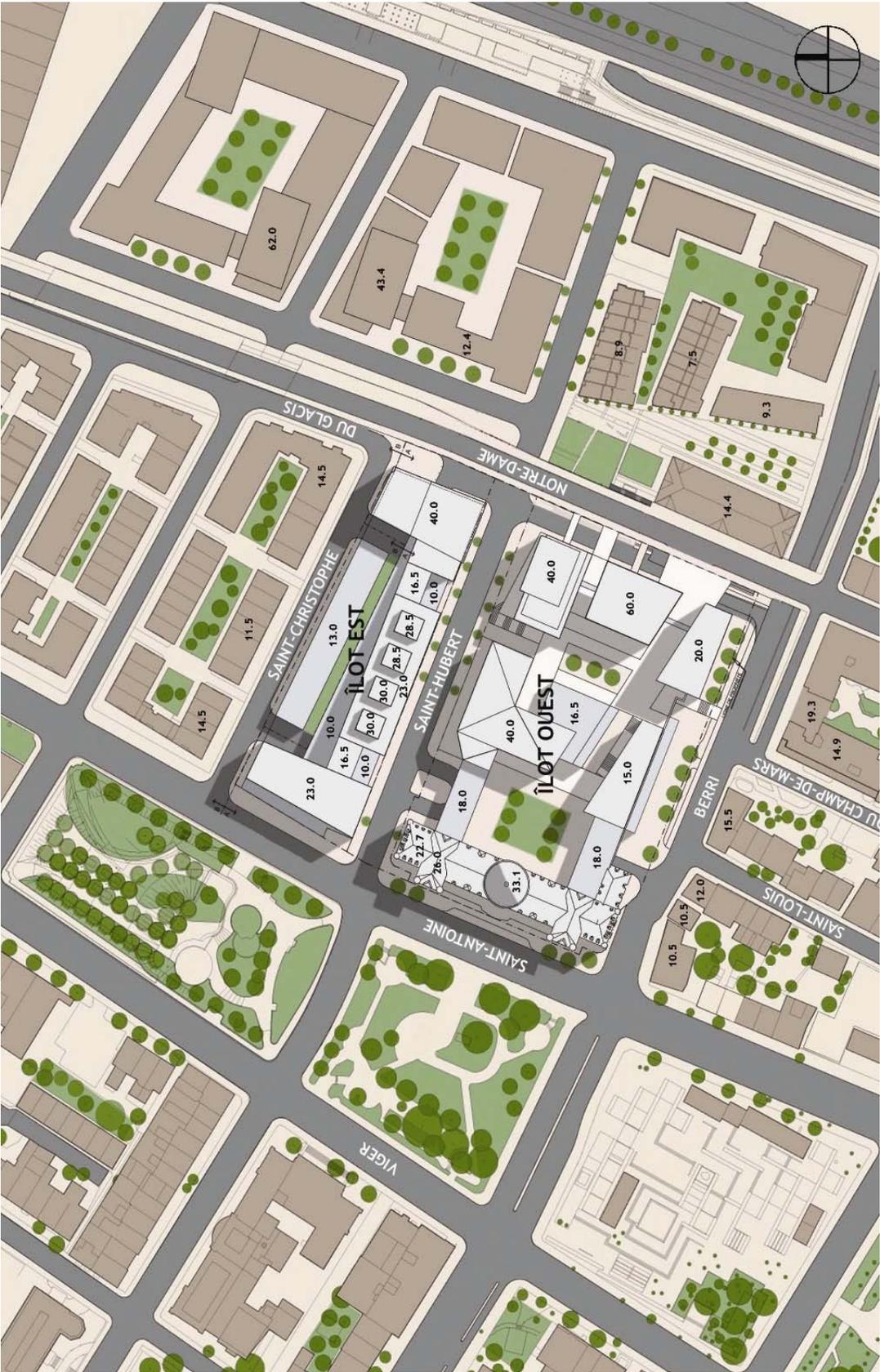


Figure 3 : Hauteurs en étages et modes d'implantation proposés pour le site de la gare-hôtel Viger (adaptée du document intitulé Analyse et intégration urbaine, doc. 3.1, p. 21).

Sur les deux îlots ainsi que sous la rue Saint-Hubert, il est prévu de construire un stationnement intérieur sur trois niveaux. Celui-ci pourrait accommoder 1 600 voitures, 250 espaces de stationnement pour vélos et un quai de livraison des marchandises. L'accès principal au stationnement se ferait par la rue Saint-Antoine et des accès secondaires seraient aménagés sur la rue Berri et sur la rue du Glacis, via la rue Saint-Hubert. À cet égard, la rue du Glacis tiendrait lieu de ruelle de service privée servant aussi d'accès aux aires de chargement. La rue Saint-Hubert, dont l'emprise demeurera publique, deviendrait quant à elle une rue d'ambiance bordée par des commerces de quartier.

Le concept d'aménagement établit une distribution des volumes qui varierait de 13 à 60 mètres de hauteur (figure 3). Les hauteurs les plus importantes se trouveraient aux abords du viaduc de la rue Notre-Dame, où le volume le plus élevé atteindrait 17 étages hors sol. Sur la rue Saint-Antoine, la hauteur du bâtiment projeté serait de 23 mètres, soit sensiblement la même hauteur que le corps principal de l'édifice de l'ancienne gare-hôtel Viger. Le long de la rue Berri, les hauteurs se situeraient entre 15 et 20 mètres, alors qu'elles culmineraient à 40 mètres du côté Ouest et à 30 mètres du côté Est de la rue Saint-Hubert. Puis, les hauteurs décroîtraient jusqu'à 13 mètres en front de la rue Saint-Christophe, correspondant ainsi à l'échelle des maisons de ville existantes du Faubourg Québec situées immédiatement à l'Est.

Pour terminer, Viger DMC International prévoit élaborer le concept d'aménagement du projet selon une approche de développement durable, tout en indiquant que les bâtiments construits respecteraient la certification Leadership in Energy and Environmental Design (LEED).

1.4 L'encadrement réglementaire

La réalisation du projet de réaménagement du site de la gare-hôtel Viger nécessite d'apporter des modifications au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, de même qu'au Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie.

Le projet de règlement P-04-047-47 prévoit les ajustements requis au Plan d'urbanisme. Ces modifications ont trait à l'affectation du sol et aux limites de hauteurs permises sur le site. Ainsi, l'affectation « Secteur mixte » permise sur l'îlot Ouest s'étendrait à l'îlot Est, où l'affectation « Secteur résidentiel » est actuellement autorisée. Pour ce qui est des limites de hauteurs, les hauteurs maximales permises passeraient de 44 à 60 mètres sur l'îlot Ouest et de 25 à 44 mètres sur l'îlot Est.

Le projet de règlement P-07-038 inclut diverses dispositions relatives, entre autres, aux usages autorisés, aux hauteurs, aux alignements, aux enseignes, au stationnement et à ses accès, à l'aménagement paysager, à la démolition et à la conservation, ainsi qu'à l'archéologie. Son adoption autoriserait le projet de réaménagement du site de la gare-hôtel Viger à déroger à plusieurs articles de la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement, dont :

- la catégorie d'usages commerciaux, qui passerait de C.2 à C.4⁵ ;
- la hauteur en mètres autorisée sur l'îlot Ouest, qui augmenterait de 30 à 40 mètres et à 60 mètres sur 8% de la superficie ;
- la hauteur en mètres autorisée sur l'îlot Est, qui augmenterait à 40 mètres sur une superficie bordant la rue Notre-Dame et représentant au plus 15% de la surface totale de l'emplacement A et qui diminuerait de 30 à 15 mètres sur l'emplacement B ;
- le nombre maximal d'unités de stationnement, qui passerait de 958 à 1600.

De plus, les interventions liées à l'architecture et à l'implantation des bâtiments seraient encadrées par des critères d'aménagement, d'architecture et de design inclus dans le projet de règlement, en plus des critères prévus au Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie en vigueur. Toute demande de permis devrait donc être évaluée en fonction de ces critères.

Le projet de règlement modifiant le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement a été adopté en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal. Il répond au critère du paragraphe 3 pour l'îlot Est, soit un établissement résidentiel ou commercial dont la superficie de plancher est supérieure à 25 000 m², et à celui du paragraphe 5 pour l'îlot Ouest, soit un site inclus dans un arrondissement historique au sens de la Loi sur les biens culturels.

Un projet approuvé en vertu du paragraphe 5 de l'article 89 doit être soumis à l'approbation des personnes habiles à voter des zones limitrophes et peut nécessiter la tenue d'un référendum sur la portion visée. Un tel projet doit également recevoir l'approbation du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec (MCCCF) en vertu de l'article 48 de la Loi sur les biens culturels.

⁵ La catégorie d'usage de la famille commerciale C.2 regroupe les établissements de vente au détail et de services généraux autorisés en secteur de faible intensité commerciale, tandis que la catégorie C.4 regroupe les établissements de vente au détail et de services autorisés en secteur de moyenne intensité commerciale.

2. La synthèse des interventions des participants

Plus de 275 personnes ont participé à la consultation publique sur le projet de réaménagement du site de la gare-hôtel Viger, dont de nombreux résidents du Vieux-Montréal et de Faubourg Québec. En deuxième partie d'audience, la commission a reçu 27 mémoires et a entendu 14 participants. Des résidents des rues à proximité du site, de même que des représentants de groupes sociaux et communautaires et d'organismes à vocation économique et touristique agissant autant à l'échelle locale qu'à l'échelle métropolitaine ont participé à la consultation. Ce chapitre propose une synthèse de leurs interventions.

2.1 L'accueil du projet et son contexte

Dès son acquisition du site de l'ancienne gare-hôtel Viger, Viger DMC International a fait preuve d'ouverture envers la population du voisinage de son projet en communiquant avec elle par le biais de lettres d'information et de son site Internet. La population a ainsi pu prendre connaissance du projet et formuler des commentaires tout au long de son processus d'élaboration.

Dans l'ensemble, les participants à l'audience accueillent favorablement le projet et se disent particulièrement heureux de la mise en valeur de l'édifice de l'ancienne gare-hôtel Viger et du fait que le promoteur désire lui redonner sa vocation initiale. Ils saluent également la mixité des fonctions proposée. D'autres le voient comme une occasion de cicatrifier le tissu urbain dans le secteur Est du Vieux-Montréal (Tourisme Montréal, doc. 9.11, p. 2) et comme un élément structurant pour le développement urbain et le rayonnement de la métropole, notamment en raison des retombées économiques qu'il générera (Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 9.14, p. 2).

Bon nombre de résidents des rues avoisinantes craignent toutefois que le projet soit surdimensionné sur le plan de la volumétrie, de l'offre commerciale et du stationnement. Selon eux, son ampleur fait en sorte qu'il s'intègre mal à son environnement et ils y voient une source potentielle de nuisance à leur qualité de vie. À cet égard, le Rassemblement des propriétaires du 801 rue de la Commune Est a fait circuler une pétition visant la bonification du projet qui a été signée par 35 personnes (doc. 9.12, p. 4).

Par ailleurs, des citoyens demandent un moratoire sur le développement du site, afin de permettre la mise en place d'un plan d'ensemble du Vieux-Montréal qui favorisera la protection, la mise en valeur et l'entretien des sites patrimoniaux (M. François Gougeon et M. Louis Damphousse, doc. 9.3, p. 4).

Enfin, puisque le projet de réaménagement du site de la gare-hôtel Viger s'inscrit dans un contexte où une multitude d'autres projets nécessitant des investissements massifs sont destinés à voir le jour au cours des prochaines années, dans la portion Est du centre-ville, plusieurs participants à l'audience ont souligné l'importance pour les instances planificatrices de la Ville de Montréal de se doter d'une vision d'ensemble cohérente, c'est-à-dire de mettre en place un cadre de référence global et un mécanisme de concertation et de suivi pour l'aménagement du secteur.

2.2 La conservation et la mise en valeur du patrimoine

Pour certains intervenants entendus lors des consultations publiques, la proposition de ne conserver que la façade de l'édifice de l'ancienne gare Berri est insuffisante eu égard à sa valeur patrimoniale et architecturale.

En plus de s'inquiéter du fait qu'il n'est pas clair que la façade principale de l'ancienne gare demeurera intacte dans le projet (doc. 8.7, p. 18), Mme Julie Duchesne souhaite que la volumétrie, la hauteur et le toit plat d'origine de l'ancienne gare soient conservés et mis en valeur, car l'édifice reflète une page importante de l'histoire ferroviaire montréalaise et canadienne (doc. 8.7, p. 19-20). À la limite, elle fait valoir qu'un compromis acceptable serait de préserver les façades des rues Berri et Notre-Dame afin de mieux circonscrire le volume de l'édifice, tandis que la façade arrière donnant sur l'ancienne cour ferroviaire pourrait être redessinée et ce, en autant qu'elle respecte la volumétrie et la hauteur de l'aile d'origine (doc. 7.3, p. 15-16). Selon elle, un rappel visuel de la gare dans l'utilisation des matériaux aiderait davantage à la lecture de l'histoire du site qu'une photographie sur un panneau d'interprétation (doc. 7.3, p. 22).

Pour Héritage Montréal, il ne devrait pas y avoir de ségrégation entre l'architecture de base de la gare-hôtel Viger et celle visant à l'accompagner de la gare Berri, qui a été faite avec talent. Une intégration plus complète de cette aile pourrait être bien réussie selon eux (M. Dinu Bumbaru, doc. 7.4, p. 34). D'autre part, M. Dinu Bumbaru souligne qu'il serait peut-être plus intéressant d'aménager une marquise que de mettre sous verre une partie de la façade de la gare Berri (doc. 7.4, p. 45).

L'Atelier du patrimoine urbain de Montréal insiste quant à lui sur l'importance de faire des rappels historiques de la période d'occupation du site remontant à l'époque de la Nouvelle-France, et non seulement de sa période d'occupation par des infrastructures ferroviaires. L'organisme propose notamment d'évoquer le fait que la rue Saint-Hubert représente la limite Est de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal (M. Philippe Côté, doc. 7.3, p. 41).

2.3 L'offre commerciale

Malgré que l'ensemble des participants à l'audience aient signifié leur intérêt quant à la venue de commerces de proximité destinés à desservir la population locale en biens de première nécessité, ils se sont montrés inquiets face à l'offre commerciale proposée dans le projet qu'ils jugent trop élevée.

À ce titre, des résidents craignent que ne surgissent des inconvénients qui nuiraient à la quiétude du secteur, tel qu'une augmentation significative de la circulation de camions de livraison sur les rues adjacentes au site (Résidents du Bourg du Vieux-Montréal, doc. 8.9, p. 5; Syndicat des copropriétaires du 334 au 348 Saint-Hubert, doc. 9.5, p. 1; M. André Musy et Mme Christiane Musy, doc. 9.7, p. 2; Copropriétaires Condos Faubourg du Glacis, doc. 9.9, p. 3; Rassemblement des propriétaires du 801 rue de la Commune Est, doc. 9.12, p. 3).

Certains considèrent également que l'implantation de ce qui s'apparente à une galerie marchande est mal adaptée à ce secteur à forte valeur patrimoniale et n'hésitent pas à comparer la superficie de plancher commerciale proposée avec celle d'autres centres d'achats de la région de Montréal pour mieux mettre en perspective l'ampleur du projet dans ce sens. D'ailleurs, une citoyenne se dit préoccupée par la capacité du projet d'attirer des boutiques de luxe à cet endroit et dans ce qui s'apparente à un centre commercial de surcroît, citant l'échec relatif des Cours Mont-Royal comme exemple (Odile Hénault, doc. 7.4, p. 67). Pour d'autres, il semble illusoire de croire que les résidents du quartier et les touristes pourront assurer la rentabilité d'une superficie commerciale aussi importante, vu les difficultés que connaissent les commerces environnants (M. François Gougeon et M. Louis Damphousse, doc. 9.3, p. 5).

Devant ses nombreuses appréhensions, bon nombre de résidents du secteur suggèrent que l'offre commerciale soit réduite et quelques-uns souhaitent qu'elle soit concentrée dans l'îlot Ouest, dont le Syndicat des copropriétaires du 511 à 651 Saint-Christophe, Montréal, qui souhaite que le Plan d'urbanisme ne soit pas modifié en ce sens (doc. 8.2, p. 4). L'un d'entre eux demande plus particulièrement que ces espaces soient regroupés du côté de la rue Berri, car il juge que la rue Saint-Hubert est trop courte et enclavée et qu'elle ne s'inscrit donc pas dans les circuits piétonniers du secteur (M. Gabriel Clairet, doc. 7.4, p. 54). Il fait valoir que la diminution de la superficie commerciale pourrait être compensée par une offre plus grande de logements destinés à des résidents permanents (doc. 8.8, p. 7).

D'autre part, certains participants ont des craintes par rapport aux types de commerces qui s'implanteront dans le projet. S'il se dit en faveur de l'ouverture de commerces haut de gamme destinés à desservir les touristes dans le projet, dans la mesure où il s'agit généralement de commerces de petite superficie ne générant qu'une faible affluence, le Syndicat des copropriétaires du 511 à 651 Saint-Christophe, Montréal, n'est pas intéressé à la venue de restaurants et de bars qui pourraient nuire à la tranquillité du secteur et à la qualité de vie de ses résidents (Mme Marlène Casciaro et Mme Geneviève Hébert, doc. 7.3, p. 33 et 38-39). À ce titre, des résidents du secteur proposent que les terrasses des restaurants soient localisées au centre du site, de manière à éviter tout conflit avec les résidents du voisinage en termes de bruit (Syndicat des copropriétaires du 334 au 348 Saint-Hubert, doc. 9.5, p. 1).

Certains intervenants croient néanmoins que l'implantation d'une offre commerciale de cette envergure aura des retombées positives sur le milieu. D'une part, la Société de développement commerciale du Vieux-Montréal invoque que l'ajout de commerces complémentaires au tissu commercial existant permettra de consolider l'offre de produits et services accessibles dans le secteur et ce, tant pour le bénéfice des résidents et commerçants que pour les touristes étrangers (doc. 9.15, p. 1-2). D'autre part, selon Tourisme Montréal, la consolidation de l'offre touristique du Vieux-Montréal constitue une réelle opportunité d'améliorer encore plus sa performance en termes de visiteurs et d'ajouter au nombre de chambres d'hôtel disponibles dans un secteur qui est actuellement mal pourvu en services de ce type (doc. 9.11, p. 1-2).

Pour Québec solidaire – Sainte-Marie-Saint-Jacques, le projet pourrait intégrer un espace culturel dans lequel la population aurait accès à des œuvres d'art, de même qu'une vitrine où les artistes du quartier auraient la possibilité de vendre leurs œuvres (Mme Manon Massé, doc. 7.3, p. 25). Selon eux, le promoteur devrait aussi évaluer la possibilité d'offrir des services à la communauté gaie située à proximité (M. Pierre-Paul St-Onge, doc. 7.3, p. 26).

Même si cela ne fait pas partie du projet à l'étude, des gens saluent l'idée du promoteur de relancer le développement de commerces sous la rue Notre-Dame (Mme Marie-Claire Dumas et M. Luc Dupuy, doc. 9.4, p. 2). De plus, ils croient que l'affichage commercial sur la rue Saint-Hubert devrait s'inspirer des normes en vigueur dans le Vieux-Montréal, à l'instar de Mme Jeanne Dionne (doc. 9.2, p. 4 ; doc. 9.4, p. 3).

2.4 La volumétrie, les hauteurs et les modes d'implantation

Plusieurs résidents du voisinage du site de la gare-hôtel Viger se sont montrés soucieux par rapport à la volumétrie des bâtiments proposés et ont fait valoir que les hauteurs et en particulier les surhauteurs prévues et inscrites aux projets de règlement étaient inquiétantes. L'un d'entre eux insiste sur le fait qu'il vit dans un quartier résidentiel à échelle humaine et souhaite que cette situation demeure inchangée (M. Gabriel Clairét, doc. 7.4, p. 46). Québec solidaire – Sainte-Marie-Saint-Jacques ajoute que la hauteur anticipée de la tour la plus élevée, qui est de 60 mètres, ne représente rien de désirable dans la vie d'un quartier (doc. 8.4, p. 3).

Une des principales appréhensions quant aux hauteurs proposées a trait à l'ensoleillement des résidences de la rue Saint-Christophe. Pour les résidents de cette rue, les bâtiments en hauteur créeraient des zones d'ombre importantes qui auraient un impact indéniable sur leurs résidences durant la saison hivernale. Celles-ci seraient privées de soleil pour une bonne partie de la journée, ce qui représente un inconvénient majeur qui est inacceptable à leurs yeux (Syndicat des copropriétaires du 511 à 651 Saint-Christophe, Montréal, doc. 8.2, p. 3 ; Résidents du Bourg du Vieux-Montréal, doc. 8.9, p. 4).

Des citoyens redoutent également que les bâtiments en hauteur ne viennent écraser et banaliser la gare-hôtel Viger, qu'on désire mettre en valeur, mais surtout la gare Dalhousie, dont la prédominance dans le paysage urbain doit être conservée. Des inquiétudes se font aussi sentir par rapport à la préservation des vues qui s'offrent aux résidents, à leur intimité et aux impacts éoliens potentiels qu'ils pourraient ressentir (M. Gabriel Clairét, doc. 8.8, p. 5).

Par conséquent, de nombreux résidents suggèrent d'abaisser de façon générale la hauteur des différents édifices, afin que le projet s'intègre mieux au milieu environnant. Certains d'entre eux proposent, entre autres, que les hauteurs ne dépassent pas la limite de 30 mètres actuellement permise par la réglementation (Copropriétaires Condos Faubourg du Glacis, doc. 9.9, p. 2). D'autres voudraient que la hauteur de la plus haute tour soit réduite et qu'elle soit déplacée au centre de l'îlot (Syndicat des copropriétaires du 334 au 348 Saint-Hubert, doc. 9.5, p. 1). Selon une personne, celle-ci devrait être déplacée au centre de l'îlot Ouest plus précisément (Mme Michèle Papineau, doc. 9.8, p. 5).

Héritage Montréal suggère pour sa part que la proposition visant à augmenter les hauteurs permises ne soit acceptable que si elle est accompagnée de critères d'évaluation d'impacts visuels spécifiques et contraignants au-delà des exigences actuelles du Plan d'urbanisme de Montréal pour des simulations depuis l'île Sainte-Hélène et le chalet du Mont-Royal (doc. 8.10, p. 6). Selon M. Dinu Bumbaru, un travail plus approfondi d'évaluation de l'impact visuel du projet de la part du promoteur lui permettrait peut-être d'élaborer des propositions de hauteurs qui ne seraient pas problématiques, car elles s'inscriraient dans les axes de la gare-hôtel Viger et dans une série de cônes visuels qui feraient que le domaine public pourrait même être renforcé par des repères plus importants (doc. 7.4, p. 36). Dans la même veine, il indique que les alentours de la gare-hôtel Viger recèlent un environnement pouvant accommoder une certaine densité et que les hauteurs proposées arrivent à créer une transition entre le projet Solano actuellement en construction et l'arrondissement historique du Vieux-Montréal (doc. 7.4, p. 39 et 41).

D'autres participants à l'audience voient la densification du site comme étant souhaitable et même nécessaire, dans une perspective de création de la richesse collective et de développement durable (Habiter Ville-Marie, doc. 8.5, p. 3). Selon Mme Marie-Claire Dumas et M. Luc Dupuy, les tours accroîtraient la masse critique de population, favorisant une augmentation de l'offre de commerces de proximité, et s'inscriraient dans une perspective de développement durable incitant à la diminution des mouvements pendulaires au profit d'une vie piétonne (doc. 9.4, p. 3).

2.5 L'architecture

Sur le plan de l'expression architecturale des bâtiments, certains résidents du secteur déplorent le fait qu'il soit impossible de juger de la question étant donné le faible degré d'avancement du projet à ce niveau (Mme Esther Roux-Parent, doc. 9.6, p. 1; Copropriétaires Condos Faubourg du Glacis, doc. 9.9, p. 2).

Malgré cela, une participante à l'audience réclame que le concept architectural soit élaboré dans un souci d'équilibre et de respect du cadre bâti environnant (Mme Jocelyne Pelletier, doc. 8.1, p. 3). Elle fait valoir qu'une facture architecturale contemporaine, comme celle que le promoteur laisse présager dans son projet, ne suggère d'aucune façon le style château de la gare-hôtel Viger, avec ses tourelles et toits en cônes (doc. 8.1, p. 2). À l'inverse, des citoyens saluent avec enthousiasme l'addition d'une aile très moderne au Sud de l'actuelle gare-hôtel Viger, qui ajoutera, selon leur souhait, une signature contemporaine des plus audacieuses (Mme Marie-Claire Dumas et M. Luc Dupuy, doc. 9.4, p. 2).

D'autres intervenants insistent quant à eux sur l'importance qui doit être accordée au choix des matériaux dans l'élaboration du projet, afin d'harmoniser les nouveaux bâtiments à ceux qui existent déjà (Québec solidaire – Sainte-Marie-Saint-Jacques, doc. 8.4, p. 4; Mme Jeanne Dionne, doc. 9.2, p. 3). Héritage Montréal tient à préciser en ce sens qu'il est inexact de statuer que le bâti du Vieux-Montréal n'appartient pas au Montréal contemporain dont il est de toute évidence une composante bien réelle (doc. 8.10, p. 7).

Par ailleurs, Québec solidaire – Sainte-Marie-Saint-Jacques a réitéré l'importance d'inclure des critères LEED dans le projet (doc. 8.4, p. 9). Culture Montréal, à travers son Comité sur les grands projets et l'aménagement du territoire, propose que la politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et des sites gouvernementaux et publics du gouvernement du Québec s'applique également aux projets privés tel que celui-ci (doc. 9.13, p. 2).

Enfin, certaines personnes laissent entendre que les équipements mécaniques qui desserviront le projet devraient être disposés de manière à éviter que le bruit n'engendre des nuisances pour les résidents du secteur (Syndicat des copropriétaires du 334 au 348 Saint-Hubert, doc. 9.5, p. 1 ; Mme Esther Roux-Parent, doc. 9.6, p. 1).

2.6 Les espaces libres

L'implantation d'espaces libres ouverts au public, au centre de l'îlot Ouest du projet de réaménagement du site de la gare-hôtel Viger, a suscité peu de réactions chez les participants à la consultation publique. Certaines d'entre eux suggèrent par contre que les dessous du viaduc de la rue Notre-Dame, qui appartiennent à la Ville de Montréal, ne servent pas à l'implantation de commerces, tel que le souhaiterait le promoteur (Mme Jeanne Dionne, doc. 9.2, p. 4), mais plutôt à agrandir le square Dalhousie (M. Gabriel Clairet, doc. 8.8, p. 7). Une résidente du secteur fait valoir que cela permettrait également de préserver le plan de mise en lumière du viaduc de la rue Notre-Dame (Mme Michèle Papineau, doc. 9.8, p. 5).

D'autres résidents n'ont pas hésité à souligner le besoin plus particulier d'aires de jeux pour les enfants et d'aires de repos pour les adultes dans le secteur (Coopérative d'habitation Val-Perché, doc. 8.6, p. 6). Ils prétendent que le square Viger est difficilement en mesure de répondre à cette problématique dans le contexte actuel, étant donné les contraintes de circulation et d'aménagement qui l'affligent, et proposent que les espaces vacants situés sous le viaduc de la rue Notre-Dame soient utilisés à ces fins pour des raisons de proximité et de sécurité (Mme Heidi Miller, doc. 7.3, p. 62).

Pour un participant, l'aménagement de circuits piétonniers et d'espaces publics au niveau du sol devrait être privilégié à la construction de passerelles qui enjamberaient la rue du Glacis pour s'accrocher au viaduc de la rue Notre-Dame (M. Gabriel Clairet, doc. 8.8, p. 7). Un autre citoyen ne voit pas non plus l'intérêt d'ériger des passerelles pour relier le projet au viaduc de la rue Notre-Dame, au détriment d'une circulation piétonne qui s'effectuerait au niveau du sol, puisqu'il juge le viaduc inutile vu sa faible utilisation et l'ombrage qu'il crée (Jocelyn Le Hin, doc. 7.4, p. 59 et 62).

2.7 La mixité sociale et l'emploi

La mixité sociale dans le secteur où s'implantera le projet de réaménagement de la gare-hôtel Viger soulève des craintes chez bon nombre de citoyens et organismes qui sont intervenus en consultation publique. Comme l'indique Habiter Ville-Marie, dont le mémoire est appuyé par une quinzaine d'organismes oeuvrant dans le domaine de

l'habitation à Montréal, le développement de grands sites comme celui de la gare-hôtel Viger représente autant d'occasions de développer une offre résidentielle diversifiée et d'assurer une mixité sociale sur le territoire (doc. 8.5, p. 3). Or, le projet ne prévoit pas l'inclusion de logements abordables et de ce fait, on s'inquiète du fait qu'il ne contribue à embourgeoiser davantage l'enclave que constitue le Vieux-Montréal (M. Éric Michaud, doc. 7.3, p. 13). Selon une résidente du secteur, le projet doit s'arrimer avec l'existant et non lui tourner le dos, de manière à éviter que ne se forme un ghetto dont les impacts pourraient être néfastes pour le projet lui-même (Mme Heidi Miller, doc. 7.3, p. 56).

Conséquemment, des citoyens réclament que des mesures de mixité favorisant les ménages à plus faible revenu soient introduites dans le projet. Pour Habiter Ville-Marie et ses partenaires, la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels adoptée par la Ville de Montréal en 2005 devrait être respectée par l'inclusion de 30% d'unités de logement abordable sur l'ensemble des unités résidentielles prévues (doc. 8.5, p. 15). Ils prétendent que le projet pourrait intégrer des unités ciblant une clientèle plus diversifiée du côté de la rue Saint-Christophe, de manière à répondre aux souhaits formulés dans la Stratégie d'inclusion (doc. 8.5, p. 4).

Un participant à l'audience mentionne toutefois que la Stratégie d'inclusion devrait être mieux adaptée aux besoins réels de la population et particulièrement des plus démunis (M. Bernard Tremblay, doc. 7.4, p. 3). Une autre participante fait valoir qu'il est impératif pour le promoteur de s'adjoindre l'implication de groupes communautaires oeuvrant dans le domaine du logement subventionné pour réussir à implanter une véritable mixité sociale dans le quartier (Mme Marie-Diane Lee, doc. 7.4, p. 15).

Des inquiétudes existent également face à l'importance accordée aux résidences avec services hôteliers, qui pourraient affecter l'animation et le caractère accueillant du lieu à long terme et soumettre la rentabilité économique du projet aux fluctuations économiques (M. Éric Michaud, doc. 7.3, p. 13 ; Mme Julie Duchesne, doc. 8.7, p. 6). Habiter Ville-Marie indique à cet effet qu'une population plus stable permettrait de créer une véritable dynamique de quartier (M. Éric Michaud, doc. 7.3, p. 13).

Toujours selon Habiter Ville-Marie, la diversification des typologies d'habitation permettrait de rapprocher un bassin d'employés potentiels à des lieux d'emploi importants (doc. 8.5, p. 4). Dans la même veine, Québec solidaire – Sainte-Marie-Saint-Jacques fait valoir que la formation et l'embauche du personnel à même le bassin de population riveraine du projet constitue un volet à développer et qu'à cet effet, 20% des emplois devrait être réservés à des personnes résidentes du secteur (doc. 8.4, p. 10). Pour cet organisme, cette mesure contribuerait à améliorer les conditions de vie des résidents du secteur, de la même manière que des investissements dans le logement social et abordable pourraient le faire (Mme Manon Massé, doc. 7.3, p. 24-25).

2.8 La circulation

Dans la mesure où 1600 espaces de stationnement sont proposés dans le projet de réaménagement du site de la gare-hôtel Viger et que plusieurs grands projets immobiliers

risquent d'être construits dans les années à venir, la plupart des participants à la consultation publique se sont dits préoccupés par l'augmentation de la circulation que cela devrait entraîner sur le réseau routier. Certains ont donc demandé qu'une étude inclusive qui refléterait la situation réelle en matière d'augmentation de la circulation dans le secteur soit réalisée. Une résidente du voisinage souligne également qu'il est important de maintenir un lien véhiculaire sur la rue Saint-Hubert, sous le viaduc de la rue Notre-Dame, pour desservir en permanence la zone résidentielle située au Sud de ce dernier (Mme Jeanne Dionne, doc. 9.2, p. 3).

D'autre part, une résidente a déploré que l'étude sur la circulation commandée par le promoteur ne tienne pas compte de l'achalandage au carrefour des rues Saint-Antoine et Saint-Christophe. Elle anticipe effectivement une problématique en termes d'entrecroisements véhiculaires à cet endroit, puisque le virage à droite sur la rue Saint-Christophe, depuis la rue Saint-Antoine, entrera en conflit avec l'accès au stationnement intérieur situé à proximité (Mme Vanessa Larocque, doc. 7.4, p. 21-22). Une participante fait aussi remarquer que les camions se dirigeant vers la brasserie Molson, qui transitent par la rue Amherst, compliquent fréquemment la circulation sur la rue Saint-Antoine, en raison des longues files d'attente qui s'y forment (Mme Heidi Miller, doc. 7.3, p. 58).

Pour certains intervenants, les accès au stationnement souterrain ne doivent d'aucune façon favoriser la circulation des véhicules à l'intérieur des secteurs résidentiels de Faubourg Québec, au Sud et à l'Est du projet (Mme Jeanne Dionne, doc. 9.2, p. 3 ; Mme Michèle Papineau, doc. 9.8, p. 5). De surcroît, Mme Michèle Papineau suggère d'implanter une signalisation qui minimise les déplacements véhiculaires au sein du réseau de rues locales (doc. 9.8, p. 5). Puis, tout comme Gabriel Clairét, elle propose de déplacer l'accès des camions vers la rue Saint-Antoine, afin d'éviter qu'ils ne dérangent la quiétude des résidents en traversant le site et en coupant le lien entre le square Dalhousie et le projet (doc. 8.8, p. 4 ; doc. 9.8, p. 5).

En plus d'espérer que leur quiétude soit préservée, des citoyens veulent avoir l'assurance que leur sécurité sera améliorée. Plusieurs d'entre eux réclament de la Ville de Montréal que diverses mesures d'atténuation de la circulation soient implantées sur la rue Saint-Antoine, afin de diminuer la vitesse des véhicules sur cette artère.

Finalement, Québec solidaire – Sainte-Marie-Saint-Jacques préconise l'aménagement d'un axe piétonnier Nord-Sud par la Ville, situé sur la rue Berri, Saint-Hubert ou même Saint-André. Ce lien permettrait selon eux de briser les barrières que représentent le boulevard René-Lévesque et les rues Viger et Saint-Antoine et de relier le Village gai au projet (doc. 7.3, p. 26-27).

2.9 Le stationnement

Bien que la décision du promoteur de construire 250 espaces de stationnement pour vélos soit saluée (Société de développement commercial du Vieux-Montréal, doc. 9.15, p. 2), la très grande majorité des intervenants en consultation publique trouvent que le nombre proposé de 1600 espaces de stationnement intérieur est trop élevé. Plusieurs d'entre eux

considèrent qu'un tel stationnement s'inscrit en contradiction avec la politique de développement durable que la Ville de Montréal s'efforce de mettre de l'avant. Qui plus est, des résidents du secteur s'interrogent sur la capacité du site d'accueillir un volume d'automobiles aussi important que celui qui est prévu (Copropriétaires Condos Faubourg du Glacis, doc. 9.9, p. 4).

Pour une citoyenne, le choix du promoteur de construire autant d'espaces de stationnement est critiquable dans la mesure où les complexes immobiliers situés à proximité qui renferment déjà de vastes stationnements intérieurs peinent à combler leurs espaces, et ce, même lors des plus grands rassemblements qui se déroulent dans le secteur. Il semble, selon elle, que les automobilistes choisissent de marcher sur de plus longues distances pour économiser sur le coût du stationnement (Mme Jeanne Dionne, doc. 9.2, p. 4).

Par conséquent, de nombreux participants à l'audience croient que le besoin d'un stationnement de 1600 places n'a pas été démontré par le promoteur et suggèrent que le nombre de places de stationnement ne dépasse pas ce qui est actuellement prévu à la réglementation municipale. Pour Héritage Montréal, la proposition d'aménager 1600 espaces de stationnement sur le site ne peut être justifiée sans une perspective d'ensemble et cumulée des besoins et offres de stationnement dans le secteur (doc. 8.10, p. 6). Le Syndicat des copropriétaires du 511 à 651 Saint-Christophe, Montréal, réclame de la Ville qu'elle entreprenne une étude sur cette question (doc. 8.2, p. 6).

M. Philippe Côté partage la même opinion que la plupart des gens sur le fait qu'aucune étude ne justifie le nombre d'espaces de stationnement souterrain proposé. Toutefois, il fait valoir que sa réalisation, financée entièrement par des fonds privés, permettrait d'éviter que des fonds publics ne soient investis pour palier aux besoins éventuels de tels espaces, vu le grand nombre de projets qui devraient prochainement voir le jour dans le secteur (doc. 7.3, p. 48). La Société de développement commercial du Vieux-Montréal indique quant à elle que la construction d'un vaste stationnement intérieur permettrait possiblement de diminuer la pression de la circulation véhiculaire dans le Vieux-Montréal (9.15, p. 2).

Certains mentionnent cependant que le promoteur n'a pas à se substituer aux autorités concernées en ce qui a trait à la question du stationnement et aux déficits de tels espaces qu'il pourrait y avoir ailleurs dans le centre-ville ou le Vieux-Montréal (Syndicat des copropriétaires du 511 à 651 Saint-Christophe, Montréal, doc. 8.2, p. 5). Ces mêmes personnes craignent par ailleurs qu'il y ait des débordements dans les rues situées au pourtour du projet, car ils présument que les automobilistes voudront d'abord rechercher un espace de stationnement gratuit (Mme Marlène Casciaro, doc. 7.3, p. 34).

2.10 Le suivi du projet et son processus d'approbation

Tout en saluant l'ouverture du promoteur lors des phases préliminaires du projet, Héritage Montréal tient à souligner l'importance que soit établi un mécanisme de suivi concerté qui permette un apport des organismes et du voisinage dans les étapes d'élaboration détaillée du projet et de révision architecturale par les instances concernées (doc. 8.10, p. 9).

Un intervenant demande pour sa part que le promoteur prenne des mesures pour minimiser les impacts des travaux de construction de son projet sur la qualité de vie des résidents du secteur, dans un contexte où un grand nombre de chantiers devraient se mettre en branle à proximité au cours des prochaines années (Gabriel Clairet, doc. 8.8, p. 5).

En définitive, certains organismes ont manifesté des inquiétudes quant au processus d'approbation actuel du projet, qui semble laisser une place prépondérante aux seuls résidents riverains de ses quelques zones contiguës par la voie référendaire, malgré qu'il s'agisse d'un projet métropolitain dont la décision devrait ultimement revenir aux élus en fonction du bien public (Tourisme Montréal, doc. 9.11, p. 2 ; Société de développement commercial du Vieux-Montréal, doc. 9.15, p. 3).

3. L'analyse de la commission

Dans la troisième partie de son rapport, la commission fait l'analyse des préoccupations des citoyens et de la masse d'information mise à leur disposition au cours des audiences publiques ainsi que, de façon permanente, sur le site Internet de l'OCPM. Elle exprime également son avis sur un certain nombre d'enjeux importants du projet.

La commission destine son rapport à la fois aux élus municipaux, au promoteur et aux citoyens. Quant aux élus, le rapport vise à éclairer les décisions qu'ils devront prendre relativement à l'adoption des deux projets de règlement soumis à la consultation publique :

Règlement modifiant le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (P-04-047-47).

Règlement sur la démolition, la transformation, la construction et l'occupation de bâtiments sur le site de l'ancienne gare-hôtel Viger délimité par les rues Saint-Antoine Est, Saint-Christophe, Notre-Dame Est et Berri (P-07-038).

Ce dernier projet de règlement comporte des dérogations à la réglementation actuelle demandées par le promoteur pour lui permettre de réaliser son projet de développement, notamment quant à la hauteur des tours d'habitation, le nombre de places dans le stationnement intérieur et l'espace commercial projeté.

La commission ne limite pas son analyse aux dérogations demandées. Elle va l'étendre à un ensemble plus large d'enjeux, pour trois raisons. En premier lieu, le projet de règlement nécessaire à l'implantation du projet touche à bien d'autres aspects que les dérogations demandées. Il vise, entre autres, les espaces libres, les enseignes, les accès, l'aménagement paysager, la conservation des bâtiments, les critères d'aménagement, d'architecture et de design. Les élus peuvent certes bénéficier d'un éclairage accru sur ces questions.

En second lieu, les citoyens ont exprimé des préoccupations qui débordent largement les dérogations demandées, pour toucher à de multiples aspects du projet. En troisième lieu, un lien organique unit toutes les dimensions du projet. Elles s'éclairent les unes les autres. Ce ne serait pas rendre justice aux préoccupations des citoyens que de les énumérer dans un ordre aléatoire. Il est préférable de bien les mettre en contexte et de les présenter dans une structure conceptuelle qui permettra de mieux les comprendre et les apprécier.

Ainsi, la première section (3.1) portera sur la justification du projet, la seconde (3.2) sur son intégration dans le cadre urbain, la troisième (3.3) sur l'analyse du concept du projet et son insertion dans le milieu (3.4) sur le développement durable, la quatrième (3.5) sur la circulation et la gestion des déplacements et la cinquième (3.6) sur le déroulement du chantier.

Le rapport de la commission s'adresse aussi au promoteur. Ce dernier voudra sans doute suivre spontanément certaines de ses indications. Il pourra y voir des façons de bonifier son projet ou un avantage commercial à se montrer sensible aux préoccupations des

citoyens. Il pourra aussi décider, à titre de citoyen corporatif responsable, d'adhérer à un idéal de développement urbain encore plus poussé.

Enfin, le rapport de la commission s'adresse aux citoyens. Ils doivent s'assurer que le rapport reflète adéquatement leurs préoccupations. Ils pourront ensuite, à la lumière du rapport, exercer la vigilance voulue pour que leurs vues soient prises en compte par les élus et par le promoteur.

3.1 La justification du projet, ses forces et ses incertitudes

Disons-le d'emblée : de tout ce que la commission a vu et entendu se dégage la conclusion que le projet est nettement justifié dans son principe et par une série de points forts qu'il conviendra de signaler. Par ailleurs, il pose des difficultés au niveau de certaines modalités qui sont objet de critique, et de la méthode par laquelle ces modalités peuvent être correctement évaluées.

Mais auparavant, une mise en situation peut s'avérer utile. Rien ne remplace l'expérience vécue. Les membres de la commission ont tenu à faire ce que tout citoyen intéressé n'a pas manqué de faire : aller marcher sur le site et en faire le tour. Trois fortes impressions se dégagent de cette visite des lieux.

Premièrement, en approchant du site, on est frappé par la majesté et la beauté de la gare-hôtel Viger. Ce bâtiment imposant rappelle le style des châteaux de la Loire, qui a inspiré son architecte qui est aussi celui du Château Frontenac à Québec. Plusieurs intervenants ont d'ailleurs spontanément parlé du « Château Viger ». On déplore qu'un tel bâtiment soit actuellement désaffecté, tout en se réjouissant qu'une longue utilisation par l'administration municipale de Montréal l'ait sauvé d'un sort funeste. On ne peut s'empêcher devant une telle vision de souhaiter ardemment qu'on lui redonne sa splendeur d'antan.

Deuxièmement, on est tout aussi frappé par la désolation de l'entourage immédiat de la gare-hôtel : bâtiments secondaires désaffectés ou démolis, grandes aires d'asphalte utilisées comme stationnement, absence d'animation. C'est un lieu mort. On comprend alors que pour restaurer la gare-hôtel, il faut absolument l'entourer d'un aménagement qui va lier le site aux quartiers limitrophes déjà bien aménagés : à l'Est le Faubourg Québec, au Sud le square et la gare Dalhousie, à l'Ouest l'arrondissement historique du Vieux-Montréal.

Troisièmement, on est frappé par l'ingratitude du lieu sur sa face Nord, affligé par la densité de la circulation de la rue Saint-Antoine Est, qui sert de voie de desserte à l'autoroute Ville-Marie. Cette autoroute parallèle à la rue Saint-Antoine est recouverte à cet endroit par le square Viger qui souffre d'une certaine désaffectation en raison des accès piétonniers rendus périlleux par la circulation des véhicules et par des erreurs d'aménagement qui le rendent tout sauf invitant. Devant ce spectacle, on comprend que l'apaisement de la circulation et la restauration du square Viger seront des conditions essentielles du succès du projet dans son ensemble, que le défi à relever sera considérable,

et que l'entreprise ne dépend pas uniquement des efforts ou de l'investissement privé, mais interpelle directement la Ville pour qu'elle contribue de façon simultanée et importante au réaménagement des lieux. L'interface Sud lance le même défi à la Ville, en raison de la présence du viaduc de la rue Notre-Dame Est, dont le dessous demeure pour l'instant assez sinistre.

Cette mise en situation permet de comprendre combien un projet crédible et bien conçu de restauration de la gare-hôtel Viger peut susciter de l'enthousiasme. Elle permettra de mieux apprécier les points forts du projet à l'étude et d'en évaluer les critiques.

3.1.1 Les points forts du projet

Les citoyens ont été nombreux à signaler les points forts du projet. La commission n'hésite pas à les reconnaître.

Le projet vise à mettre en valeur un joyau patrimonial et esthétique, destiné à devenir un point de repère (*landmark*) et un élément marquant de la signature de la Ville de Montréal. Le projet met en place le lien manquant entre les quartiers Est (Faubourg Québec), Ouest (Vieux-Montréal), Nord (square Viger et quartier Centre-Sud) et Sud (square et gare Dalhousie).

Le projet est susceptible de jouer un rôle moteur dans la revitalisation de ce secteur de la Ville. Sur le plan économique, il deviendra un pôle d'attraction commerciale et touristique de grande envergure. Cet investissement majeur en provenance du secteur privé aura un effet d'entraînement. Sur le plan social, le projet contribuera à la réparation de la faille causée dans le tissu urbain par les démolitions et l'implantation brutale d'une autoroute. Il promet d'améliorer la qualité de vie des résidents notamment par l'animation des lieux, une sécurité accrue et des commerces de proximité actuellement inexistants.

Le projet a une certaine cohérence avec les politiques et les stratégies de la Ville. Il comporte cependant un degré de conformité élevé avec le Plan d'urbanisme. Il contribue à densifier l'occupation du centre de la Ville. Il repose sur l'engagement tout à fait bienvenu de l'entreprise privée dans le développement de la Ville, sans subvention ni dépendance des fonds publics. Il contribue au sauvetage et à la mise en valeur du patrimoine de la Ville et à son embellissement.

Certes, il y a la part des critiques. Certaines sont sérieuses et demandent qu'on s'y arrête. Mais il convenait de souligner, d'entrée de jeu, les points forts du projet ainsi que la reconnaissance dont ils jouissent autant de la part des corps consultatifs qui ont exprimé des avis que de la part des citoyens, afin de bien mettre ces réserves en perspective.

3.1.2 Les réserves exprimées

Les principales réserves exprimées sont de deux ordres : l'ordre de grandeur du projet et l'absence de logement social.

Certains aspects de l'ordre de grandeur du projet dérangeant. Il s'agit surtout de celles qui requièrent une dérogation à la réglementation en vigueur. Les demandes de dérogation ont certes l'effet d'attirer davantage l'attention. Trois dimensions du projet ont suscité le plus de commentaires.

La première vise la hauteur des tours d'habitation destinées à être érigées dans la zone Sud de l'espace. L'îlot Est comporte une limite de hauteur de 30 mètres : le promoteur souhaite y construire une tour de 40 mètres et le projet de règlement prévoit une dérogation à cet effet. L'îlot Ouest comporte également une limite de hauteur de 30 mètres : le promoteur prévoit y construire (derrière la gare-hôtel Viger) deux tours de 40 mètres et une autre de 60 mètres et le projet de règlement prévoit une autre dérogation à cet effet. Plusieurs intervenants craignent un impact visuel négatif autant sur l'environnement immédiat que sur le paysage urbain.

La seconde touche le nombre d'espaces de stationnement autorisés. La réglementation actuelle impose une limite de 958 places. Le promoteur propose d'aménager 1600 places réparties sur trois étages de stationnement souterrain. Le projet de règlement autorisant le réaménagement du site prévoit une dérogation à cet effet. Plusieurs intervenants se sont montrés hostiles à une mesure qui encourage l'usage de l'automobile, au détriment des modes de transport collectifs ou actifs. On associe bien volontiers cette question à la problématique plus large de la circulation des véhicules sur les voies publiques dans les limites du projet et dans les environs, et ce, même si la limite des 958 places de stationnement était maintenue. La sécurité des piétons, actuelle et appréhendée, a été un sujet de plaintes répétées.

La troisième dimension touche l'espace commercial projeté. Dans l'état actuel de la réglementation, l'îlot Est doit principalement servir au logement résidentiel. Le promoteur veut y implanter un usage mixte, comportant à la fois du logement et des espaces commerciaux. Le projet de règlement autorisant le réaménagement du site comporte une dérogation à cet effet. Cette dérogation, à elle seule, n'a suscité que peu de commentaires négatifs. Il en va de même de la typologie des divers usages commerciaux prévus par le promoteur sur les diverses zones du site. On s'inquiète plutôt de l'ampleur de la superficie de 24 776 mètres carrés que le promoteur veut affecter à divers usages commerciaux. Des craintes ont été exprimées sur la viabilité commerciale d'un projet d'une telle envergure et surtout sur les risques d'exacerbation des problèmes de circulation dans et autour du site.

Le deuxième grand volet des réserves exprimées vise l'absence de logement social dans le projet. Ce volet ne fait pas partie des dispositions des projets de règlements soumis à la consultation publique. Le promoteur n'a aucune obligation ni contrainte légale à cet égard. Pourtant, il s'agit d'une critique qui a été exprimée par plusieurs intervenants. Certains avaient pris soin de faire endosser leur critique par une longue liste d'organismes sociaux et se réclamaient donc d'appuis quantitatifs considérables au sein de la population.

La liste des réserves exprimées n'est pas exhaustive. Il s'agissait de faire l'inventaire des plus importantes pour éclairer l'analyse à laquelle doit maintenant se livrer la commission, non sans faire état de certaines difficultés méthodologiques qui compliquent sa tâche.

3.1.3 Les difficultés méthodologiques

La commission est aux prises avec les mêmes difficultés méthodologiques que les citoyens et les groupes sociaux appelés en consultation publique : le caractère incomplet de l'information disponible pour porter un jugement parfaitement éclairé. Cette carence vient à la fois du promoteur mais surtout de la Ville.

Le promoteur se présente au processus de consultation publique avec un projet qui en est à une étape intermédiaire de développement et qui n'est pas achevé. Il manque notamment tout le volet de l'expression architecturale. L'emplacement et le volume des bâtiments ne sont pas définitifs. Les tours peuvent se déplacer. Les revêtements n'ont pas été déterminés, non plus que l'aménagement des espaces publics. Voilà autant de facteurs qui peuvent faire la différence entre le chef-d'œuvre ou la laideur.

Le promoteur explique toutefois que le coût de parachèvement du projet est à ce point exorbitant qu'il doit connaître avec précision le cadre réglementaire dans lequel le projet doit s'insérer avant d'investir les millions de dollars requis pour passer à la phase de la conception finale. Il s'agit là d'un point de vue bien légitime. De plus, si le projet va de l'avant, le promoteur devra présenter ses plans au contrôle ultérieur qu'exerce la Ville par le truchement du CCU de l'arrondissement.

La commission tient néanmoins à souligner la difficulté d'étudier un projet à un stade de développement qui est une illustration du possible, mais qui engage l'avenir par la voie de la réglementation. Cette difficulté est d'autant plus lourde de conséquences que la population est en droit de s'attendre à une consultation qui lui permette d'évaluer l'impact du projet sur sa qualité de vie.

Les principales difficultés viennent surtout des acteurs municipaux. Les repères pour juger à son mérite d'un tel projet devraient venir d'un plan d'ensemble du développement de ce secteur si important de la Ville. C'est là une responsabilité qui ne relève pas du promoteur et qui dépasse ses moyens. On ne peut pas lui demander de deviner ce que personne ne connaît. Il manque un document de planification du développement global de l'Est du centre-ville, le programme particulier d'urbanisme (PPU) du Quartier de la santé qui sera immédiatement voisin du présent projet et surtout le chapitre de l'arrondissement Ville-Marie du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. Il n'y a pas d'étude d'harmonisation des grands projets qui sont en marche dans le secteur : CHUM, Quartier de la santé, Quartier des spectacles, projet Radio-Canada, projet de l'îlot Voyageur.

De façon plus spécifique, la commission aurait souhaité disposer d'études complètes sur des aspects plus pointus des questions qu'elle est appelée à analyser comme, par exemple, l'impact du projet sur le paysage urbain, les besoins futurs du secteur en espaces de stationnement, les besoins en espace commercial, les ressources actuelles et les besoins prévisibles en logement social et en logement abordable.

La commission déplore que les citoyens soient aux prises avec ces difficultés et ces limitations pour juger d'un tel projet. Elle est d'avis que la Ville devra mettre au

point le plus rapidement possible un plan directeur du développement du secteur Est du centre-ville, pour être en mesure d'harmoniser les grands projets qui s'y déploient.

Malgré les difficultés méthodologiques et en accord avec le principe de réalité, la commission y va maintenant de son analyse et de ses commentaires.

3.2 Le projet et son intégration dans le milieu urbain

3.2.1 Le site : sa localisation, son histoire et son potentiel urbain

Sa localisation

Situé à la convergence du Vieux-Port, du Vieux-Montréal, du nouveau quartier résidentiel Faubourg Québec, du square Viger et des quartiers immédiatement desservis par l'autoroute Ville-Marie et la station de métro Champ-de-Mars, le site est aussi facilement accessible à partir de grands axes urbains : le boulevard René-Lévesque et les rues Viger, Saint-Antoine et Notre-Dame dans la direction Est-Ouest et les rues Saint-Denis, Berri, Saint-Hubert et Amherst dans la direction Nord-Sud.

Son histoire

Les principales étapes de développement de ce site, depuis l'explosion du Vieux-Montréal dans ses faubourgs jusque dans les années 1930, reflètent bien l'histoire du développement de Montréal, de sa région et du transport ferroviaire pancanadien.

Voici un bref aperçu de ces étapes.

Début du 19^e siècle jusque vers 1870

Démolition de la citadelle située sur le coteau Saint-Louis, développement graduel du faubourg de Québec relié à la vieille ville par la porte Québec et le square Dalhousie, démolition graduelle des fortifications et prolongement des rues du Champ-de-Mars et Saint-Louis dans le faubourg.

De 1876 à 1885

Acquisition des premières infrastructures ferroviaires par le Canadien Pacifique, première étape de démolition des maisons du faubourg, arasement partiel du coteau Saint-Louis et construction de la gare Dalhousie.

De 1895 à 1898

Deuxième étape de démolition des maisons du faubourg, installation de nouvelles infrastructures ferroviaires, première étape de construction du viaduc Notre-Dame

et prolongement de la rue Berri, construction de la gare-hôtel Viger et fermeture de la gare Dalhousie.

De 1910 à 1918

Nouvelles acquisitions dans le faubourg, réfection des voies ferrées et modification de leur tracé, construction de la gare Berri et réfection de la gare-hôtel Viger, installation des toits des quais d'embarquement et prolongement du viaduc Notre-Dame.

Plus récemment

À la suite de la fermeture de l'hôtel Viger en 1935 et de la gare Berri en 1950, les réaffectations successives de ces bâtiments par le gouvernement canadien et la Ville de Montréal ont contribué à la sauvegarde de ce complexe d'une grande valeur patrimoniale et architecturale. La présence de ces témoins de notre histoire confirme la valeur patrimoniale de l'ensemble du site et sa vocation historique en tant que lieu de destination.

Son potentiel urbain

La localisation du site dans la ville, son accessibilité, sa grande valeur patrimoniale et la présence des anciennes gares témoins de son histoire, notamment la gare-hôtel Viger, joyau de notre patrimoine national, lui confèrent un potentiel structurant important en vue de la revitalisation de l'extrémité Est du centre-ville.

À cet égard, la commission est d'avis que le réaménagement de ce site représente une occasion unique :

- **de retisser la trame des espaces publics du milieu environnant et d'unifier le tissu urbain du Vieux-Montréal à celui de Faubourg Québec ;**
- **de consolider la vocation spécifique de chacun de ces secteurs significatifs ;**
- **de mettre en valeur l'histoire et la vocation de ce lieu de destination important depuis la fin du 19^e siècle ainsi que les composantes patrimoniales qui en témoignent, notamment les gares Dalhousie, Viger et Berri et le square Viger.**

3.2.2 La vocation du projet et sa pertinence

La vocation du projet de réaménagement du site de l'ancienne gare-hôtel Viger comprend deux volets qui contribuent au potentiel du site.

Le premier volet propose, sur l'îlot Ouest, la création d'un pôle d'accueil à usages mixtes visant à revitaliser la Porte d'entrée Est du Vieux-Montréal. Les affectations d'hôtellerie, de résidences avec services hôteliers et d'activités commerciales, culturelles et récréatives

confirment la vocation historique de ce lieu de destination en réactualisant la fonction initiale de l'hôtel Viger.

Ce premier volet se veut en phase avec le caractère historique du Vieux-Montréal, ses qualités urbaines et architecturales et la mixité de ses activités en font un lieu de résidence et de destination socioculturelle et récréotouristique important aux plans urbain, régional et international.

De son côté, le second volet contribue à la consolidation du tissu résidentiel de Faubourg Québec par l'implantation d'un ensemble d'habitation sur l'îlot Est. La répartition de commerces et de services de proximité de chaque côté de la rue Saint-Hubert permet de répondre aux besoins à court terme des résidents du faubourg et de la vieille ville (à distance de marche) et contribue à l'animation de cette rue et du voisinage.

À la lumière de ces considérations et des opinions exprimées par les citoyens, lors des audiences publiques, la commission reconnaît la pertinence du projet et son potentiel structurant sur le milieu urbain avoisinant. Ce projet est certainement une occasion d'affaires pour son promoteur. Par ailleurs, il est aussi une occasion exceptionnelle pour la Ville de Montréal et l'arrondissement Ville-Marie d'accentuer davantage le développement socio-économique de la ville et son rayonnement culturel, de mettre en valeur l'histoire de Montréal, de ses composantes patrimoniales et de consolider le tissu urbain et social de la partie Est de l'arrondissement.

3.2.3 Les enjeux associés à la conception du projet et à son insertion dans le milieu

Les présentations du projet et les opinions formulées dans les mémoires déposés lors des audiences publiques ont permis à la commission de dégager les principaux enjeux que posent la conception du projet et son insertion dans le milieu. À son avis, ces enjeux concernent les aspects suivants du projet :

- la viabilité du projet dans le marché montréalais, sa rentabilité commerciale et sa contribution à l'économie régionale et locale ;
- la vocation du projet, et sa contribution à l'ensemble du développement de l'extrémité Est du centre-ville, à la revitalisation du Vieux-Montréal et de sa Porte Est, à la mise en valeur de l'histoire du site, notamment à la réaffectation de l'ancienne gare-hôtel Viger, à la consolidation de Faubourg Québec et à l'inclusion possible de logements abordables et sociaux ;
- la qualité urbaine et architecturale du projet et sa contribution à la restructuration de son milieu d'insertion et à la mise en valeur de la qualité architecturale de ses composantes patrimoniales et au rappel des traces du passé ;
- l'accessibilité sécuritaire au projet par tous les modes de transport à l'échelle de la région, de la ville et des secteurs limitrophes ;

- la contribution du projet au développement durable du milieu sous tous ses aspects.

3.2.4 Les objectifs à atteindre dans l'élaboration du projet

À la lumière des enjeux que soulèvent la conception du projet et son insertion dans le milieu, la commission est d'avis que les objectifs suivants devraient être fixés aux prochaines étapes de mise au point du concept d'aménagement :

- inscrire l'élaboration du projet dans une vision d'ensemble du développement de l'extrémité Est du centre-ville en considérant :
 - les orientations d'aménagement du Plan d'urbanisme de Montréal et du chapitre de l'arrondissement Ville-Marie ;
 - les politiques et stratégies municipales à l'égard de la circulation, du stationnement, de l'inclusion de logements abordables et sociaux ainsi que du développement durable ;
 - l'harmonisation du projet à l'ensemble des projets en voie d'étude et de développement dans l'arrondissement ;
- prévoir dans l'articulation du programme des espaces :
 - une mixité d'usages qui contribuent à la revitalisation de la Porte Faubourg Québec et à la mise en valeur de l'histoire du site, de ses composantes patrimoniales et plus particulièrement de la vocation initiale de la gare-hôtel Viger ;
 - des typologies hôtelières, commerciales et résidentielles complémentaires à l'offre dans le marché montréalais et conformes aux besoins des communautés locales ;
 - une densité d'occupation du sol qui favorise l'harmonisation du projet à l'échelle urbaine de son milieu d'insertion, tout en optimisant le potentiel du site et la rentabilité des investissements ;
- préconiser une organisation des espaces extérieurs et une répartition des usages qui favorisent :
 - la continuité de la trame des rues dans le projet et leur animation ;
 - les liens fonctionnels et visuels adéquats entre le projet, le Vieux-Montréal, le Faubourg Québec, les squares Viger et Dalhousie ;
 - la mise en valeur des grandes étapes de développement ferroviaire et des gares Dalhousie, Viger et Berri ;
- proposer des modes d'implantation et des gabarits qui contribuent :
 - à l'harmonisation du projet au paysage urbain à l'échelle de la ville et du voisinage en termes de perspectives, d'axes, d'approches et de dégagements visuels ;

- à l'harmonisation volumétrique du projet avec le cadre bâti du Vieux-Montréal, de Faubourg Québec et des gares ;
- à une configuration signifiante des espaces extérieurs publics et privés, à leur caractère, à leur échelle et à leur ensoleillement : les rues, les squares, les parcs et les cours ;
- mettre au point une expression architecturale dont les éléments de vocabulaire, les technologies et les matériaux de construction mettent en relief :
 - le caractère contemporain de cette nouvelle étape de développement du milieu, en harmonie avec les composantes représentatives de son histoire ;
 - la nouvelle diversité des usages et le caractère spécifique de chacun d'eux ;
- concevoir un ensemble d'aménagements paysagers complémentaires aux équipements collectifs du milieu et dont les éléments de vocabulaire ainsi que les matériaux végétaux et minéraux contribuent :
 - à la mise en valeur de l'échelle et du caractère urbain du square Viger et de ses abords ;
 - au rappel des traces significatives de l'histoire du lieu ;
 - à l'expression du caractère spécifique des espaces publics et privés ;
 - à la différenciation des modes de circulation dans les espaces publics ;
 - à la qualité de l'environnement naturel, des milieux de vie et de leurs activités saisonnières ;
 - à la création d'espaces conviviaux ;
- optimiser l'accessibilité au projet et à son voisinage urbain par des liens visibles, efficaces et sécuritaires à partir de l'autoroute Ville-Marie, de la station de métro Champ-de-Mars et du square Viger, des secteurs limitrophes et des artères urbaines structurantes, tout en priorisant les modes de transport collectif et actif ;
- promouvoir le développement durable en favorisant la qualité de l'environnement naturel et des milieux de vie, l'application des technologies de pointe en matière d'aménagement et de construction écologique, les retombées socioculturelles et économiques, l'économie sociale et l'atténuation des phénomènes d'embourgeoisement entraînés par la hausse éventuelle des valeurs immobilières.

Recommandation 1

La commission recommande que les prochaines étapes de développement de ce projet d'envergure s'inscrivent dans une vision d'ensemble du développement urbain de l'extrémité Est du centre-ville. Une telle démarche, orchestrée par la Ville, devrait dégager les enjeux suscités par l'insertion du projet dans le milieu, préciser les objectifs à atteindre dans son développement pour en optimiser les retombées et en minimiser les impacts négatifs.

3.3 L'analyse du concept d'aménagement du projet et de son insertion dans le milieu

Le projet propose un ensemble d'interventions structurantes. Ces interventions pourraient contribuer à la revitalisation de son milieu d'insertion par la réunification du tissu urbain de la vieille ville à celui du nouveau quartier résidentiel de Faubourg Québec et par la mise en valeur de l'histoire du site et de ses composantes patrimoniales. La mixité des usages proposée favorise la consolidation de la Porte Est du Vieux-Montréal et permet de répondre aux besoins des résidents du nouveau quartier.

Cependant, la programmation et le concept d'aménagement du projet présentent plusieurs éléments d'incertitude, plus particulièrement à l'égard de son insertion dans le paysage urbain, de son arrimage aux perspectives de développement dans la partie Est du centre-ville, de ses retombées et de ses impacts sur le voisinage urbain et social.

L'analyse de la commission portera sur les aspects suivants du concept d'aménagement :

1. le projet dans le contexte de la planification de l'extrémité Est du centre-ville ;
2. la conservation et la mise en valeur des composantes patrimoniales ;
3. les usages proposés, leurs typologies et les aspects quantitatifs ;
4. les modes d'implantation, l'organisation des espaces et la répartition des usages ;
5. les critères relatifs à la volumétrie et les paramètres de hauteur ;
6. les critères relatifs à l'expression architecturale des bâtiments ;
7. les critères d'aménagement paysager des espaces publics et privés ;
8. l'approche de développement durable (point 3.4).

3.3.1 Le projet dans le contexte de l'extrémité Est du centre-ville

La cohérence de la proposition du site Viger au regard de l'ensemble des projets prévus dans le Vieux-Montréal a suscité beaucoup d'interrogations. Certains intervenants ont fait remarquer que le projet de la gare-hôtel Viger ainsi que les nombreux projets en cours d'élaboration autour de Vieux-Montréal semblent se constituer sans accorder considération à une vision globale du paysage urbain et des divers enjeux de développement dans le secteur Est du centre-ville.

La commission croit que cette vision d'ensemble du développement de l'Est du centre-ville est incontournable et devrait inclure les aspects suivants :

- L'harmonisation de l'offre en commerces, en stationnements, en propriétés et en logements sociaux, communautaires et abordables ;
- La planification de l'aménagement des espaces publics incluant la possibilité de prévoir des circuits piétons entre le Village, le Vieux-Montréal et le centre-ville ;

- La rationalisation de la circulation et l'évaluation des impacts d'un surplus de voitures sur la qualité de l'air, la sécurité et la qualité du cadre de vie ;
- L'occasion de mettre en œuvre la stratégie de transports alternatifs ;
- La coordination des chantiers dans ce secteur du centre-ville puisque plusieurs constructions auront lieu en même temps et créeront des nuisances sur le plan de la circulation, du bruit, de la poussière, etc.

La commission est d'avis que la Ville devrait faire l'étude des projets à venir afin d'évaluer la contribution de chacun d'entre eux à une vision urbanistique cohérente et significative de l'extrémité Est du centre-ville. Elle suggère que cette vision soit élaborée avec suffisamment de célérité pour que le projet du site de la gare-hôtel Viger puisse en bénéficier et s'insérer d'autant mieux dans un ensemble urbanistique harmonieux.

3.3.2 La conservation et la mise en valeur des composantes patrimoniales

Le projet suscite plusieurs questions de la part des participants quant à son insertion dans un milieu à forte valeur patrimoniale. La commission reconnaît la pertinence de ces questions dans la mesure où le statut de ce secteur fait l'objet de plusieurs reconnaissances :

- La partie Ouest du projet fait partie de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal (statut provincial) et du secteur à valeur patrimoniale exceptionnelle désigné par l'arrondissement Ville-Marie.
- Le secteur est désigné comme faisant partie du patrimoine archéologique et est ainsi recensé par l'arrondissement Ville-Marie.

Certains participants ont signalé des manquements au projet quant à la mise en valeur patrimoniale de tout le secteur. Malgré la bonne volonté du promoteur, certains aspects contreviendraient au maintien de cette valeur, voire nuiraient au caractère patrimonial du secteur. Ils font noter que la facture urbaine et architecturale de l'ensemble du projet diffère des attributs du Vieux-Montréal et des gares Viger et Dalhousie.

En réponse à ces considérations, le promoteur défend l'idée que la période significative du site correspond à la fin XIXe — moment clé de la présence des trois gares — et qu'à cette époque l'ensemble se posait en rupture avec le Vieux-Montréal.

De son côté, la commission est d'avis que le projet doit contribuer à améliorer le tissu bâti du Vieux-Montréal et du Faubourg Québec, plus particulièrement à l'égard des hauteurs des bâtiments longeant les rues. Elle considère également que l'expression architecturale définitive du projet peut être contemporaine sans que le caractère patrimonial de l'ensemble du secteur en soit amoindri, dans la mesure où celle-ci se

présente comme l'addition d'une nouvelle couche dans l'histoire du site. Le Musée Pointe-à-Callière est un bel exemple à cet égard.

La gare-hôtel Viger

La grande valeur architecturale de la gare-hôtel Viger est clairement reconnue. L'étude patrimoniale des immeubles du site déposée par le promoteur arrive à la conclusion que la gare-hôtel Viger revêt une valeur exceptionnelle au niveau documentaire, historique et contextuel. Par contre, selon la même étude, les modifications apportées en 1912-13 et en 1951-53 n'ont pas de valeur à l'exception de la loggia qui est d'intérêt architectural et contextuel. L'édifice Viger, construit entre 1896 et 1898, est l'oeuvre de l'architecte Bruce Price, le même qui a conçu le Château Frontenac. Il est le premier édifice au Canada à avoir combiné la fonction de gare et d'hôtellerie. Il garde par conséquent une valeur d'ancienneté historique importante. La gare-hôtel Viger et son contexte méritent donc d'être mis en valeur.

De façon générale, les participants reconnaissent que le promoteur fait preuve d'engagement en faveur de la conservation et de la mise en valeur du patrimoine, en redonnant à l'édifice Viger sa vocation d'origine et en restaurant son enveloppe architecturale.

Le promoteur a d'ailleurs énoncé les moyens concrets qu'il mettra de l'avant pour évoquer l'histoire du site :

- l'installation d'outils d'interprétation tels des panneaux rappelant les aspects importants de l'histoire ;
- l'organisation de visites guidées ou de conférences sur le patrimoine ;
- un marquage de l'emplacement des murs de fortification sur le bâtiment Sud-Est ;
- le dégagement de la vue sur l'édifice Viger à partir du viaduc Notre-Dame ; l'objectif étant de commémorer le lien qu'entretenaient la gare Dalhousie et la gare-hôtel Viger durant la période d'opération de ces deux gares ;
- l'aménagement d'une passerelle à partir du viaduc Notre-Dame jusqu'à l'intérieur de l'îlot de la gare-hôtel pour rappeler l'esprit du coteau Saint-Louis.

La commission constate que le promoteur démontre une volonté de transmettre l'histoire, de respecter les valeurs patrimoniales attribuées au site et de prendre des engagements précis à cet égard. Cette volonté est d'autant plus essentielle que ce site représente un moment important du développement de Montréal.

Par ailleurs, certains participants s'interrogent sur l'importance qui sera accordée à l'ancienne entrée principale de la gare-hôtel donnant sur le square Viger, maintenant qu'une entrée d'hôtel avec débarcadère est prévue par le promoteur à partir de la rue Saint-Hubert.

La commission est d'avis que la restauration de l'ancienne gare-hôtel dans le cadre du projet est en fait également un élément contributif au réaménagement et à la revitalisation du square Viger et qu'un traitement approprié de l'entrée de l'hôtel donnant sur ce square s'impose.

Recommandation 2

La commission recommande que l'entrée principale de la gare-hôtel Viger sur Saint-Antoine soit aménagée de façon à signaler sans ambiguïté son importance.

La gare Berri

Selon l'évaluation des experts, le choix architectural de ne garder que la façade des deux premiers étages de la gare Berri semble à première vue satisfaisant⁶. Cette position n'est toutefois pas unanime. Aux yeux d'une intervenante, la gare Berri revêt une valeur documentaire exceptionnelle en regard des stratégies ferroviaires de Montréal et du Canada à la fin du XIXe siècle et au début du XXe siècle. En effet, la construction de la gare Berri est survenue alors que la Ville demandait au Canadien Pacifique de consolider le trafic des passagers de ce côté de la ville pour stimuler l'économie de ce secteur. Sa faible prestance architecturale relève du fait que le Canadien Pacifique était contraint à la même période de recentrer ses efforts dans la partie Ouest de la ville pour contrer la concurrence du Canadien National dont le développement des infrastructures ferroviaires allait bon train. La gare Berri commémorerait alors *cette bataille ferroviaire*.

Un autre intervenant considère que l'architecture de la gare Berri possède une valeur significative en regard du véritable « engouement » à cette époque pour l'architecture Beaux-Arts, capable de s'adapter à de faibles budgets. La valeur contextuelle est également significative, voire exceptionnelle selon lui, puisque des travaux d'aplanissement importants ont été effectués sur toute la surface d'implantation, conduisant à lui donner l'allure connue aujourd'hui. Il rappelle que le complexe ferroviaire *parvient à éclipser ses concurrents par sa taille et par la diversité de ses fonctions* et par sa localisation à proximité du port.

Certains participants ont manifesté l'intérêt de garder la gare Berri et d'autres de repenser simplement, mais avec soin, le traitement de la façade, invoquant sa pertinence sur le plan historique. Ils considèrent tous que la gare Berri tire sa force dans le fait qu'elle constitue avec la gare-hôtel Viger et la gare Dalhousie un ensemble indissociable, représentatif d'une période significative de Montréal.

Le promoteur conçoit la gare Berri comme ayant une valeur patrimoniale qui ne justifie pas sa conservation intégrale, mais qui milite néanmoins en faveur de la conservation de sa façade, comme trace du passé de cette partie du site.

⁶ Valeur documentaire moyenne, valeur architecturale faible et valeur contextuelle significative (parce que l'implantation relate le nouveau tracé des quais en 1913 et que son alignement sur Berri accentue la démarcation de l'ensemble par rapport au Vieux-Montréal).

Le point de vue de la commission s'inscrit dans cette optique, mais avec le souci supplémentaire de s'assurer d'un traitement le plus respectueux possible de la façade, élément témoin de la vocation passée du site et d'un moment fort du développement de Montréal.

Recommandation 3

La commission considère que la proposition du promoteur de conserver la façade originale de la gare Berri est acceptable, mais recommande que le nouveau volume prévoie des rappels du volume initial.

Par ailleurs, le promoteur a l'intention de mettre en valeur la façade de la gare par l'aménagement de commerces et d'une terrasse. Il projette également installer une verrière sur la plus grande partie de sa surface.

La commission se réjouit du maintien du caractère public de l'ancienne gare par l'aménagement de commerces et d'une terrasse. Cet usage contribuera à la mise en valeur de la façade et à l'animation de la rue. Elle craint toutefois que la verrière ne vienne amoindrir le rappel de la gare.

Recommandation 4

La commission recommande que le caractère public de la façade de la gare Berri soit préservé et que le projet de verrière soit abandonné. Elle considère que la façade pourrait être retravaillée de façon à rétablir l'esprit d'un espace public, tel qu'il existait auparavant.

3.3.3 Les usages proposés, leurs typologies et les aspects quantitatifs

Plusieurs intervenants ont souligné de façon générale la pertinence du projet et de sa programmation. Ils ont reconnu également son potentiel de revitalisation du secteur et de mise en valeur de l'ancienne gare-hôtel Viger et du Vieux-Montréal.

Toutefois, plusieurs groupes de résidents de Faubourg Québec ont émis des doutes et parfois contesté la pertinence de plusieurs aspects de la programmation du projet, entre autres, sa forte densité, le nombre élevé d'appartements-hôtel et l'offre commerciale ainsi que l'absence de logement abordable ou social et l'envergure du stationnement, deux questions abordées plus loin dans les sections 3.3 et 3.4.

La forte densité du projet

Selon certains commentaires, la forte densité du projet risque d'entraîner des impacts négatifs sur la qualité de vie dans le quartier et sur la sécurité et la quiétude de ses résidents.

Le nombre élevé d'appartements-hôtel

Pour plusieurs intervenants soucieux de créer et préserver une vie de quartier, le nombre élevé d'appartements-hôtel attirera une population moins stable et sans liens d'appartenance au quartier.

L'offre commerciale importante

Plusieurs intervenants doutent de la pertinence d'intégrer dans le projet une superficie commerciale de quelque 25 000 mètres carrés. Elle leur semble bien au-delà des besoins du quartier. Selon eux, un volume de trois étages commerciaux s'apparente davantage à un centre commercial et leur apparaît incompatible avec le caractère patrimonial du lieu et celui d'un quartier résidentiel. Ils s'interrogent aussi sur la nature des commerces de destination et de proximité envisagés dans le complexe. Enfin, étant donné l'existence à proximité d'un bassin important d'artistes, certains participants souhaitent que leur soit réservé un espace de diffusion dans le projet.

La commission reconnaît la pertinence de la mixité des usages proposés et la diversité de leurs typologies. D'une part, l'hôtel, les appartements-hôtel et les commerces de destination proposés devraient contribuer à la création d'un pôle d'accueil et de destination à la porte Est du Vieux-Montréal et à la mise en valeur de l'ancienne gare-hôtel Viger. D'autre part, la présence d'un ensemble d'habitation et de commerces de proximité devrait favoriser la consolidation du tissu résidentiel de Faubourg Québec et répondre aux besoins des résidents du secteur.

La commission reconnaît également le bien-fondé de la densité recherchée dans le projet, compte tenu de sa localisation dans la portion Est du centre-ville et de la densité des quartiers résidentiels qui en font partie. Toutefois, cette densité devrait être traitée de façon à contribuer à une saine harmonisation de la volumétrie du projet dans son milieu d'insertion et à minimiser ainsi les impacts négatifs possibles sur ce milieu.

Par ailleurs, la commission constate que les aspects quantitatifs de la programmation du projet sont le fruit d'une étude d'intégration urbaine presque uniquement basée sur l'évaluation du potentiel de développement du site dont le coefficient d'occupation du sol (COS) autorisé est de 6,0. À cet égard, la commission déplore l'absence de références au potentiel du marché (des équipements touristiques et produits de destination) et aux besoins des populations locales. Pourtant, ces aspects sont tout aussi déterminants dans le choix des typologies et l'établissement des paramètres quantitatifs rattachés aux affectations hôtelière, résidentielle et commerciale et au stationnement. Elle déplore également l'absence de logements abordables et d'équipements collectifs pour répondre aux besoins des populations locales.

À l'égard de l'ensemble de ces considérations, il est essentiel, pour la commission, que la vocation de cet important projet atteigne un juste équilibre entre son volet de destination récréotouristique à l'échelle régionale et son volet résidentiel et

commercial à l'échelle des quartiers riverains. Elle souligne donc l'importance de préciser le choix des typologies résidentielle et commerciale et d'en valider les paramètres quantitatifs, notamment l'offre commerciale, par une évaluation bien documentée du potentiel du marché montréalais et des besoins des populations riveraines.

Enfin, dans le souci de faire écho à des idées intéressantes avancées par de citoyens, la commission suggère que le promoteur prévoie un espace de diffusion pour les artistes. Elle suggère également que le promoteur soumette l'affichage dans l'ensemble du projet à des normes d'esthétique et de discrétion comparables à celles appliquées dans le Vieux-Montréal.

3.3.4 Les modes d'implantation, l'organisation des espaces et la répartition des usages

En général, les intervenants pendant les audiences sont d'accord avec la répartition des usages proposée sur le site. L'implantation des usages à vocation touristique sur l'îlot Ouest, des usages à vocation résidentielle de quartier sur l'îlot Est et la répartition des commerces de quartier de chaque côté de la rue Saint-Hubert sont généralement bien accueillies. Il faut noter cependant que quelques intervenants souhaitent voir les commerces de quartier implantés dans le volume de la gare Berri. De plus, l'utilisation des espaces sous le viaduc Notre-Dame et les liens visuels avec la gare Dalhousie font l'objet de doutes. Enfin, peu de remarques sont formulées sur l'organisation des espaces sur chacun des îlots faisant partie du site et des modes d'implantation qui définissent ces espaces.

La commission reconnaît la pertinence des modes d'implantation qui, à son point de vue, contribuent à la configuration de l'espace public des rues tout en dégageant, sur l'îlot Ouest, un ensemble d'espaces extérieurs à caractère public, en continuité avec le voisinage urbain.

À son avis, ces espaces entretiennent des liens fonctionnels et visuels significatifs avec les rues Saint-Louis et du Champ-de-Mars dans le Vieux-Montréal et la rue Saint-Hubert. Une grande cour intérieure met bien en valeur le volume et la façade arrière et de la gare-hôtel Viger. Cet espace public est aussi relié à des axes visuels Nord-Sud entre la gare-hôtel Viger, la gare Dalhousie et son square. Ces axes aménagés sous la forme de petites rues piétonnes, ascendantes vers le viaduc Notre-Dame, ne sont pas sans rappeler la topographie originale et le caractère intimiste de certaines petites rues du Vieux-Montréal.

La commission reconnaît également la pertinence de l'implantation qui vise à rappeler la présence des anciennes fortifications, tout en dégageant la perspective visuelle de la rue Saint-Hubert vers le square Dalhousie. Elle est aussi d'avis que la répartition des commerces contribuera à l'animation des rues, du square Dalhousie et des espaces publics proposés dans l'îlot Ouest.

Cependant, la commission déplore le caractère résiduel non justifiable des espaces urbains situés sous le viaduc Notre-Dame, au Sud de Faubourg Québec. À son point de vue, l'absence d'aménagement de ces espaces résiduels à des fins d'activités publiques représente un danger pour la sécurité des citoyens.

Il en va de même pour les portions résiduelles de la rue du Glacis, le long du projet, et le dessous correspondant du viaduc, tous utilisés uniquement à des fins d'accès véhiculaires et de services. L'aménagement de ces lieux résiduels extérieurs, par exemple, sous la forme d'un espace fermé, à accès contrôlé, contribuerait à la sécurité des lieux.

Recommandation 5

La commission recommande à la Ville d'encadrer le projet et le développement de Faubourg Québec dans un plan d'aménagement urbain des espaces situés sous le viaduc Notre-Dame. L'utilisation de ces espaces à des fins d'équipements collectifs pour le quartier pourrait contribuer à leur animation et à la sécurité des résidents.

Elle recommande également au promoteur de reconsidérer l'aménagement des portions résiduelles de la rue du Glacis, dont il est propriétaire, dans le but de contrôler leur accessibilité et de les rendre plus sécuritaires.

3.3.5 La volumétrie des bâtiments et leur hauteur

D'une façon générale, la plupart des participants craignent les impacts d'une volumétrie qui leur semble trop massive pour le voisinage urbain. À leur point de vue, les hauteurs, notamment celles des tours proposées, risquent de banaliser l'entrée du Vieux-Montréal, de briser la continuité souhaitée entre le cadre bâti du Vieux-Montréal et celui de Faubourg Québec. De plus, elles risquent selon eux de conduire à une perte de repère de l'ancienne gare-hôtel Viger, en plus de détonner dans l'environnement et d'écraser les gares Viger et Dalhousie. Par ailleurs, la gare Dalhousie ayant fait l'objet d'un plan d'éclairage sophistiqué, certains d'entre eux craignent que la hauteur des tours ne banalise cet effet spectaculaire.

Certains résidents du quartier considèrent aussi que la présence des tours est incompatible avec la qualité de vie que doit offrir un quartier résidentiel. Ceux-ci citent l'exemple du quartier Plateau-Mont-Royal, où les tours seraient inexistantes. Plusieurs craignent également l'impact négatif de ces tours sur les perspectives visuelles dans le paysage urbain. Selon certains intervenants, l'étude d'impact des tours dans le paysage urbain serait incomplète et mériterait d'être étoffée pour assurer l'harmonisation de leur localisation et de leur hauteur avec le paysage avoisinant. Enfin, certains résidents déplorent l'impact des surhauteurs sur l'ensoleillement de leur voisinage.

Dans un premier temps, la commission se réjouit des améliorations apportées à la volumétrie du projet, à la suite des avis formulés, en juillet 2007, par le CAU de la Ville de Montréal, le CPM et le CCU de l'arrondissement Ville-Marie.

La volumétrie proposée présente deux strates de hauteurs qui se concrétisent par l'implantation de bâtiments de moindre hauteur, sous la forme de barres longeant les rues, et par l'implantation plus ponctuelle de bâtiments de grande hauteur (les tours). La commission se dit en accord avec cette approche volumétrique qui peut contribuer à la configuration et à l'échelle des espaces publics immédiats (rues et squares) et au paysage urbain à une échelle plus étendue.

La commission examine donc la volumétrie du projet à l'égard de la contribution de ces deux strates à la mise en valeur des composantes significatives du milieu d'insertion.

Les bâtiments de moindre hauteur longeant les rues.

La commission considère que l'implantation et les hauteurs de ces bâtiments contribuent généralement à la configuration et à l'échelle des espaces publics. Sur l'îlot Ouest, ceux-ci sont en continuité avec l'échelle du cadre bâti du Vieux-Montréal et de l'ancienne gare-hôtel Viger. Sur l'îlot Est, les hauteurs de ces bâtiments décroissent progressivement pour s'harmoniser à celles de Faubourg Québec, tout en ponctuant les têtes de l'îlot sur les rues Saint-Antoine et Notre-Dame. La commission se réjouit également de la sensibilité manifestée dans l'articulation de la volumétrie des façades donnant sur le square Viger. Cette articulation assure une belle continuité entre le projet, la gare-hôtel Viger et le Faubourg Québec.

Toutefois, un examen attentif du projet a permis à la commission d'identifier certains éléments d'incertitude qui mériteraient d'être revus :

- du côté de la rue Berri, un léger retrait de la façade du troisième étage au-dessus de cette gare pourrait, selon la commission, mieux accentuer son volume initial ;
- du côté du viaduc Notre-Dame, une articulation plus sensible de la volumétrie des façades pourrait contribuer à l'affirmation de la continuité des hauteurs du projet avec celles du Vieux-Montréal, de la gare Dalhousie et de Faubourg Québec ;
- du côté de la rue Saint-Hubert, la commission constate l'absence de cohérence entre les hauteurs des bâtiments implantés de chaque côté de cette future rue commerciale. À son point de vue, l'articulation de ces volumes est à réviser, dans le but de rééquilibrer les hauteurs qui se font face de part et d'autre de cette rue. La cohérence du caractère et de l'échelle de cet espace urbain en dépend ;
- enfin la commission déplore l'impact du volume des deux étages commerciaux, du côté Est de la rue Saint-Hubert, sur la qualité des espaces offerts par les cours résidentielles situées à l'intérieur de l'îlot Est.

Les bâtiments de grande hauteur (les tours)

La commission souhaite tout d'abord exprimer son opinion au sujet de la présence de bâtiments en hauteur dans la ville. À son point de vue, la présence de tours dans un quartier résidentiel n'est pas nécessairement incompatible avec l'échelle humaine du quartier et la qualité de vie de ses résidents. Plusieurs bâtiments en hauteur font partie du paysage de

plusieurs quartiers montréalais qui sont par ailleurs cités en exemple pour la qualité de leur milieu de vie. Sans vouloir en faire la promotion, la commission croit qu'une tour bien intégrée dans le milieu urbain peut devenir un signal, un point de repère significatif pour la population.

Dans le contexte du projet, la commission est d'avis que la localisation des tours du côté Sud de l'îlot Ouest, en arrière-plan de la gare-hôtel Viger et telles que perçues à partir du square Viger, est un choix pertinent. Tout en dégagant la gare-hôtel Viger, elles se situent davantage dans la continuité des futures tours du projet Solano.

Toutefois, l'harmonisation des tours dans le paysage urbain du secteur, plus précisément aux bâtiments de moindre hauteur du projet et à la gare Dalhousie, mérite d'être validée sous certains aspects :

- une étude plus approfondie de leur impact visuel, à partir des points de vue les plus significatifs dans le secteur, permettrait de préciser leur implantation et la géométrie de leurs volumes ainsi que de valider leur hauteur ; ainsi, des simulations en 3D seraient souhaitables à partir du Vieux-Port, de l'Ouest de la rue Notre-Dame, du square Viger, de l'Ouest de la rue Saint-Antoine, de l'Est de la rue Viger, du Nord de la rue Saint-Hubert et de la rue De La Gauchetière ;
- une articulation plus soignée et plus sensible de la forme des tours et de leur volumétrie s'imposerait également ;
- du côté du viaduc Notre-Dame, un retrait de leur façade par rapport à l'alignement des bâtiments plus bas réduirait leur impact sur la petite gare Dalhousie, favoriserait une meilleure lecture de l'échelle de la rue Notre-Dame et un arrangement plus sensible des hauteurs du projet avec celles du Vieux Montréal et de Faubourg Québec ;
- sur la rue Saint-Hubert, un réajustement des hauteurs et des surhauteurs devrait aussi contribuer à un encadrement plus cohérent de l'espace public et de son échelle.

Les impacts sur l'ensoleillement

À l'examen de l'étude d'impact sur l'ensoleillement, la commission ne peut que constater le peu d'ensoleillement dont bénéficie la rue Saint-Hubert et les cours résidentielles à l'intérieur de l'îlot Est, entre les équinoxes d'automne et de printemps. La commission est d'avis que la volumétrie des bâtiments longeant la rue Saint-Hubert doit être reconsidérée.

Recommandation 6

À la lumière des considérations précédentes, la commission recommande à la Ville d'autoriser la dérogation relative aux hauteurs maximales permises sous réserve d'une étude plus approfondie de l'enveloppe volumétrique du projet et de ses impacts visuels dans le paysage urbain.

L'étude effectuée par le promoteur devra démontrer la pertinence de la localisation, de la hauteur et de l'articulation volumétrique des tours dans le paysage urbain à l'échelle du centre-ville et à celle du voisinage immédiat. Cette étude devra aussi contribuer :

- ❖ *à une articulation et à une harmonisation plus sensible de la volumétrie du projet à celle du Vieux-Montréal, de la gare Dalhousie et de Faubourg Québec ;*
- ❖ *à une mise en valeur accrue des composantes patrimoniales ;*
- ❖ *à une expression volumétrique plus spécifique des bâtiments destinés à définir l'échelle urbaine des rues et des bâtiments en surhauteur voués à être perçus comme des éléments ponctuels dans le paysage urbain ;*
- ❖ *à un meilleur ensoleillement de la rue Saint-Hubert et des cours résidentielles dans l'îlot Est.*

Du point de vue de la commission, cette nouvelle étape dans l'élaboration du projet devrait faire l'objet de présentations au CAU, au CCU et au CPM préalablement à l'adoption de la dérogation concernant les hauteurs maximales permises.

3.3.6 L'expression architecturale des bâtiments

Au cours des audiences, plusieurs craintes ont été manifestées à l'égard de l'expression architecturale du projet. Selon certains intervenants, l'harmonisation de l'expression architecturale du projet avec le caractère historique du Vieux-Montréal et celui de l'ancienne gare-hôtel Viger prêterait à la critique. Du point de vue du promoteur, le caractère du Vieux-Montréal n'est pas le fruit d'une expression architecturale monolithique, mais plutôt le résultat de la juxtaposition de plusieurs interventions dont l'expression évoluait avec le temps.

La commission constate que l'état d'avancement du projet ne permet pas d'en évaluer l'expression architecturale. Sa représentation demeure silencieuse à cet égard. Il appartiendra donc au CCU de l'arrondissement, lors des étapes de la révision architecturale, d'évaluer et d'orienter cet aspect important du projet.

La commission estime toutefois que l'expression architecturale de ce projet représente un enjeu des plus importants en ce qui concerne son harmonisation dans le milieu. Le site dans lequel s'insère le projet est une véritable charnière entre le Vieux-Montréal et le nouveau quartier Faubourg Québec. La présence des anciennes gares en fait également le témoin de l'évolution du développement de Montréal dans le temps. Dans cette perspective, le projet deviendra un lieu important de transition entre l'ancienne ville et le nouveau quartier. Son expression architecturale devra donc s'inscrire en harmonie et non en rupture avec les composantes significatives du milieu. Par ailleurs, cette expression devra également affirmer le caractère contemporain d'une intervention du début du XXI^e siècle et signifier, de ce fait, la superposition d'une nouvelle couche dans l'histoire du site.

La commission se réjouit de la présence d'un certain nombre de critères relatifs à l'expression architecturale dans le projet de règlement, lesquels vont dans le sens des considérations précédentes. Cependant, la commission est d'avis que certains critères additionnels devraient encourager la diversité des éléments de vocabulaire architectural.

Recommandation 7

La commission recommande donc l'ajout de critères accompagnant le projet de règlement permettant d'éviter une expression architecturale trop monolithique du projet. Ces critères devraient favoriser :

- ❖ *l'expression de la diversité des usages présents dans le projet par l'affirmation du caractère spécifique de chacun d'eux,*
- ❖ *l'animation des espaces publics et des cours intérieures par l'ouverture et la transparence des activités commerciales et publiques du projet sur ces espaces,*
- ❖ *l'affirmation du caractère particulier de chacune des interfaces du projet avec les composantes significatives du milieu.*

3.3.7 L'aménagement paysager des sites publics et privés

Les espaces libres sur le projet

Le schéma d'aménagement des espaces libres à l'intérieur du projet comprend les cours intérieures, l'aménagement des toits et des rues en pourtour. Bien que le design des aménagements ne sera précisé qu'ultérieurement, le promoteur s'engage à rendre accessibles au public tous les espaces extérieurs, à l'exception des toits qui seront réservés aux usagers du complexe. L'aménagement des cours intérieures et des rues adjacentes telles Saint-Hubert et Berri sera bonifié par l'ouverture des commerces sur ces espaces.

De plus, le promoteur s'engage à planter des arbres sur les rues en pourtour afin de créer des zones d'ombres ainsi qu'à déplacer à proximité 50 des 78 arbres actuellement présents sur le site. Il entend aussi contrer le phénomène des îlots de chaleur par l'aménagement de toits-terrasses.

La commission remarque qu'en général le schéma d'aménagement des espaces libres à l'intérieur du projet est bien articulé et procure des liens conviviaux avec le quartier tant par leur accessibilité au public que par leur composition équilibrée. La commission se réjouit de l'attention que porte le promoteur sur l'aménagement des espaces extérieurs et le phénomène des îlots de chaleur. Cet aménagement semble être au cœur du projet et bien ancré dans une réflexion de qualité. **La commission approuve la décision de confier entièrement le projet d'aménagement des espaces extérieurs à un architecte paysagiste, notamment dans le but d'obtenir une vision claire du caractère de ces lieux.**

Recommandation 8

La commission recommande qu'une attention soit portée sur l'aménagement des cours intérieures de manière à les rendre sécuritaires et conviviales. Tout l'aménagement devrait inclure aussi des surfaces de plantation appropriées pour pallier suffisamment les effets de chaleur générés par l'ensemble immobilier.

Les espaces libres en périphérie du projet

Certains intervenants se soucient de la qualité des espaces publics en périphérie du projet. Entre autres, certains s'inquiètent du peu d'aires de jeux et de repos dans le secteur, notamment dans la portion Sud. Ils souhaitent que les projets de la gare-hôtel Viger et du réaménagement du square Viger soient l'occasion de se pencher davantage sur la programmation des espaces publics dans le secteur. Plus précisément, certains ont demandé de réfléchir à l'avenir des œuvres d'art que contient le square Viger et d'autres ont mentionné le potentiel d'utilisation que représente le dessous du viaduc, notamment pour l'implantation d'un terrain de basket-ball pour adolescents.

Par ailleurs, l'ensemble des projets en cours dans ce secteur du centre-ville est pour d'autres intervenants l'occasion de repenser l'espace public, dont l'aménagement des axes de rues. Ils estiment que le nombre élevé de piétons qui transiteront entre les différents secteurs du centre-ville mérite que les rues et les trottoirs soient convenablement aménagés afin d'offrir une promenade sécuritaire et conviviale aux usagers. Certains parcours de rues, d'après eux, méritent attention puisqu'ils proposent des vues sur le Vieux-Montréal.

La Ville et le promoteur sont soucieux d'offrir aux résidents de ce secteur et aux nouveaux arrivants un milieu de vie agréable et sécuritaire. Ainsi, la Ville entend poursuivre le réaménagement du square Viger amorcé, en 2004, par l'adoption d'un plan directeur, elle-même suivie par des travaux sur l'îlot central. De son côté, le promoteur confirme son offre de participation au réaménagement du square Viger et à l'aménagement des espaces publics, dans les limites de ses possibilités.

La commission se réjouit de l'ouverture des représentants de la Ville et du promoteur à l'égard de la qualité des espaces publics et de leur volonté d'améliorer leur sort. Elle pense que les futurs projets de ce secteur et celui de la gare-hôtel Viger sont une occasion de revoir l'ensemble des espaces publics de ce secteur de la ville en terme de besoins en espaces libres, d'harmonie du caractère urbain, de confort, de convivialité et de sécurité piétonne. L'aménagement du square Viger mérite sans contredit une attention particulière compte tenu de son importance sur le plan de la structure urbaine et sur le plan de l'histoire, notamment comme lieu de rassemblement au XIXe siècle de l'élite franco – canadienne. Son réaménagement aurait comme bénéfice de rétablir le square comme entité urbaine structurante accompagnée de constructions d'envergures, tel qu'il se présentait avant la construction de l'autoroute Ville-Marie dans les années 70.

La commission s'interroge toutefois sur la vocation du dessous du viaduc Notre-Dame dont la Ville est propriétaire. Actuellement sans utilisation, l'état des lieux et l'ambiance

qui s'y dégage lui confèrent un caractère rébarbatif. Puisque la Ville confirme la possibilité de modifier le statut commercial de son zonage, la commission voit dans ce lieu un potentiel d'utilisation à des fins d'équipements publics, tels des espaces de jeux ou de rassemblement. L'aménagement du dessous du viaduc devrait faire l'objet d'une réflexion sur les usages possibles, avec comme but d'y créer une animation et d'assurer ainsi une transition harmonieuse entre la partie Nord et la partie Sud du faubourg.

Compte tenu de l'importance du développement futur de ce secteur du centre-ville, la commission suggère fortement qu'un plan directeur des espaces publics, incluant le dessous du viaduc, soit conçu par la Ville. Ce plan devrait comprendre une programmation à la hauteur des besoins de la population actuelle et future. Le plan directeur aurait l'avantage de consacrer la volonté municipale de créer des espaces extérieurs de qualité pour la population de cette partie de la ville, de fournir une vision du caractère paysager du secteur, d'identifier les axes de rues offrant des points de vue particuliers sur les éléments significatifs du paysage urbain, d'harmoniser l'aménagement des trottoirs, du mobilier urbain et de la végétation, de fournir en somme un cadre de référence aux réaménagements entraînés inévitablement par les futurs développements.

Plus particulièrement, la commission est d'avis que le square Viger est un atout pour le projet et son réaménagement est une occasion d'harmoniser l'interface entre le square, l'édifice des Archives du Québec et la gare-hôtel Viger. Pour affirmer la présence de la gare-hôtel sur le square Viger, elle pense qu'un traitement adéquat de l'entrée donnant sur le square sera un premier pas dans ce sens. Aussi, la commission suggère qu'une réflexion sur le patrimoine artistique existant du square Viger soit menée à l'occasion du réaménagement de ce dernier.

Recommandation 9

La commission recommande à la Ville que le square Viger redevienne l'espace civique significatif qu'il était à l'origine, un lieu de convergence de l'activité publique bien visible dans le milieu, un espace urbain étroitement lié aux grands projets et quartiers riverains, un lieu de rencontre, de détente et de loisirs à l'échelle humaine, et qu'il contribue ainsi à la mise en valeur de la gare-hôtel Viger.

La commission recommande également que la Ville précise ses intentions relatives à l'aménagement de l'espace sous le viaduc de la rue Notre-Dame, et ce, avant que le promoteur ne mette le point final à la planification détaillée du projet.

3.4 La prise en compte des principes du développement durable

3.4.1 Les critères LEED

Le promoteur a souligné d'entrée de jeu que la question du développement durable sera pleinement abordée. Il a annoncé les thèmes de la certification LEED dont fera l'objet la construction. Ils se lisent comme suit :

- Gestion des émissions des gaz à effet de serre ;
- Gestion de la consommation de l'eau domestique et d'irrigation ;
- Gestion des déchets domestiques ;
- Aménagement des toitures pour contribuer à diminuer les îlots de chaleur en ville ;
- Efficacité énergétique du bâtiment (système de récupération de chaleur et enveloppe performante) ;
- Maximisation de la qualité de l'air et utilisation de matériaux sains ;
- Utilisation de mobilier recyclable ;
- Plantation d'arbres le long des rues commerciales ;
- Recyclage des bâtiments existants ;
- Aménagement de commerces à proximité du lieu de résidence ;
- Dégagement des espaces pour laisser entrer la lumière naturelle dans les bâtiments (éclairage naturel) ;
- Gestion de l'érosion au moment des travaux de construction.

Un programme, dit-il, est en préparation par des experts, mais que les termes liés au développement durable seront déterminés une fois le cadre réglementaire précisé.

Au-delà de la certification LEED, le promoteur entend agir dans le sens du développement durable en densifiant le secteur, en développant un terrain vacant et en facilitant la participation de la communauté.⁷

La commission est d'avis que les intentions du promoteur sont claires à l'égard d'une construction LEED, même si le niveau n'a pas été précisé. L'approche de développement durable tel que proposé par le promoteur lui semble satisfaisante à cette étape.

Recommandation 10

La commission recommande que soient inclus dans le projet de règlement autorisant le réaménagement du site des critères de développement durable afin que la réalisation de l'ensemble du projet soit à la hauteur de l'énoncé des intentions.

De plus, la commission suggère que la dimension développement durable fasse partie intégrante de tous les projets subséquents de développement à la Ville de Montréal.

3.4.2 La mixité sociale

Certains groupes communautaires et participants ont relevé un manque important de logements sociaux et à prix abordable dans Ville-Marie. Ils souhaitent que le projet de la

⁷ -Le système d'évaluation LEED mène à attribuer à un bâtiment une certification selon quatre niveaux : certifié, argent, or et platine ;

-Cinq catégories sont visées : aménagement écologique des sites ; gestion efficace de l'eau ; énergie et atmosphère ; matériaux et ressources ; qualité des environnements intérieurs ;

-La conformité à un ou l'autre de ces niveaux de certification entraîne une augmentation des coûts de construction.

gare-hôtel Viger contribue à pallier cette lacune. Ils se sont dits déçus que la stratégie d'inclusion de la Ville visant l'intégration de logements abordables dans une proportion de 30 % pour toute nouvelle construction n'eût pas atteint ses objectifs depuis son adoption.⁸

Aux yeux de plusieurs intervenants, la proposition du promoteur n'est nullement orientée vers la mixité sociale. L'absence de logements abordables et sociaux est fortement déplorée.

De son côté, la commission constate que le taux de logement social implanté dans Faubourg Québec est déjà de quelque 17 %, mais que, par contre, ce taux baissera à moins de 15 %, une fois le projet réalisé. Elle constate également l'absence dans le faubourg du logement abordable d'initiative privée. Elle est d'avis enfin qu'il appartient à la Ville d'encadrer le projet afin de maintenir le tissu social, en veillant notamment à la mixité sociale.

Recommandation 11

La commission recommande à la Ville et au promoteur de conclure une entente en vue de l'inclusion de logements abordables dits d'initiative privée dans l'îlot Est du site qui se prête davantage à cette vocation.

3.4.3 L'emploi local

Certains intervenants souhaitent que le projet génère des bénéfices pour les gens du secteur constitué par l'ensemble des quartiers limitrophes. À cet égard, ils s'attendent à des retombées économiques directes dans le quartier et dans ceux en périphérie immédiate, notamment en matière d'emploi.

La commission suggère que le promoteur établisse des liens avec les organismes communautaires de cette partie de la ville afin d'examiner les possibilités offertes par les programmes existants en matière d'emploi.

3.5 La circulation, le transport et le stationnement

La circulation sur le réseau de rues locales et sur le réseau artériel ainsi que le stationnement intérieur sur le site de la gare-hôtel Viger ont fait l'objet de nombreuses interventions de la part des participants à l'audience. Ces derniers se sont montrés préoccupés de l'impact de ces aspects du projet sur leur qualité de vie, mais surtout sur la sécurité des déplacements piétons, plus particulièrement de plus jeunes piétons.

⁸ La stratégie d'inclusion de la Ville prévoit que pour toute nouvelle construction il y ait 15% des unités d'habitation réservées au logement abordable et 15% au logement social et communautaire.

Cinq éléments ont plus particulièrement retenu l'attention de la commission : les effets cumulatifs des autres grands projets du secteur, la sécurité et la convivialité des rues avoisinantes, le transport collectif, le transport actif et l'offre de stationnement.

3.5.1 Un secteur en pleine transformation avec des effets cumulatifs

Si l'étude d'impact de la circulation semble conforme aux exigences de la Ville, elle ne prend pas par contre en considération les effets sur la circulation des autres projets de développement dans un secteur en pleine transformation. Elle ne considère notamment ni le projet de Quartier de la santé, une entreprise majeure s'il en est une, ni le projet immobilier Solano, tous deux pourtant à proximité du site de la gare-hôtel Viger. Il faut rappeler ici que le CHUM 2010 sera un grand générateur de déplacements supplémentaires, avec quelque 24 000 entrées et sorties quotidiennes.

L'étude ne prend pas en considération non plus l'arrivée éventuelle d'un réseau de tramways et de voies cyclables sur les rues Viger et Saint-Antoine, à l'Ouest de la rue Berri.

De l'avis de la commission, cet état des faits interpelle en premier lieu la Ville. Il lui appartient d'évaluer les effets cumulatifs des différents projets en matière de circulation, de concevoir un plan de gestion des déplacements et de préciser les orientations qu'elle souhaite favoriser à cet égard dans le grand secteur que constitue la portion Est du centre-ville.

Recommandation 12

La commission recommande que la Ville élabore et mette en œuvre un plan de gestion des déplacements de la portion Est du centre-ville et que ce plan prenne en considération le présent projet ainsi que l'ensemble des projets annoncés ou en développement dans le secteur dont le CHUM 2010. Ce plan devra être préparé en tenant compte, entre autres, de l'achalandage estimé pour chacun des projets ainsi que de l'offre actuelle et future en transport collectif.

3.5.2 Un aménagement viaire plus sécuritaire et convivial

Le site de la gare-hôtel Viger est bien desservi par le réseau viaire. L'autoroute Ville-Marie, qui traverse le centre-ville de Montréal d'Est en Ouest et qui est recouverte à la hauteur du projet, donne accès directement au site pour les usagers en provenance de l'extérieur. Le réseau artériel, dans l'axe Est-Ouest, est formé des rues Saint-Antoine et Viger, et dans l'axe Nord-Sud, des rues Berri et Saint-Hubert. Les rues Saint-Antoine et Viger fonctionnent comme de véritables voies de desserte de l'autoroute et se caractérisent par une importante circulation de transit aux heures de pointe.

Plusieurs résidents se sont plaints du caractère autoroutier des rues Saint-Antoine et Viger. Ils aimeraient que des mesures d'atténuation de la circulation y soient implantées. Ils souhaitent voir le milieu devenir plus convivial, notamment dans le cadre du

réaménagement du square Viger prévu dans le projet du Quartier de la santé. Ils ont fait part à la commission de leurs inquiétudes profondes sur la sécurité des piétons et surtout des plus jeunes piétons. Le renforcement de liens piétonniers Nord-Sud entre le site et les quartiers limitrophes a aussi été évoqué.

La commission trouve justifiées les inquiétudes et les attentes exprimées par les résidents quant à la sécurité des piétons sur les rues Saint-Antoine et Viger et à la convivialité générale des lieux.

Recommandation 13

La commission recommande à la Ville d'adopter des mesures d'atténuation de la circulation à la hauteur du Faubourg Québec, de manière à assurer la sécurité des piétons et des cyclistes ainsi qu'une cohabitation plus harmonieuse entre les usages.

Recommandation 14

La commission recommande à la Ville de réviser l'aménagement des rues Viger et Saint-Antoine, ainsi que des rues Nord-Sud qui les croisent, pour leur donner un caractère plus urbain, en conformité avec la vision souhaitée pour le secteur.

De plus, la commission suggère l'adoption de mesures afin de mieux protéger les piétons qui se déplaceront autour du site, par exemple, en aménageant les accès de manière à limiter les conflits d'usage, en modifiant la programmation à certains carrefours régulés ou en rendant plus clairs les itinéraires piétons.

La commission suggère également de considérer des mises à sens unique pour éviter que de trop forts débits de circulation empruntent les rues résidentielles pour transiter vers le site.

Enfin, le projet de réaménagement du site de la gare-hôtel Viger prévoit le prolongement de la rue Saint-Hubert au Sud de la rue Saint-Antoine. L'intention du promoteur est d'en faire une rue commerciale desservant le quartier en biens et services de première nécessité. La rue demeurerait du domaine public et relèverait donc de la Ville. Aucune mention n'est cependant faite de son éventuel prolongement au Sud du viaduc Notre-Dame.

Recommandation 15

La commission recommande à la Ville de prévoir un prolongement de la rue Saint-Hubert vers le Sud, au-delà du viaduc Notre-Dame, jusqu'à la rue de la Commune, afin d'assurer la continuité de la trame urbaine à l'Est de la rue Berri et le désenclavement de la zone en développement au Sud du viaduc.

3.5.3 Une situation satisfaisante en matière de transport collectif

Le site de la gare-hôtel Viger est bien desservi par le transport en commun. Les stations de métro Champ-de-Mars et Berri-UQAM sont à une distance de marche raisonnable du site et plusieurs lignes d'autobus passent à proximité de ce dernier. De plus, le Plan de transport de Montréal prévoit l'implantation d'un tramway dans l'axe de la rue Berri, en bordure du site, en vue de desservir le Vieux-Montréal depuis la station de métro Berri-UQAM.

La commission suggère cependant à la Ville de faire revoir éventuellement la fréquence des circuits d'autobus desservant le site, à la lumière du plan de gestion des déplacements recommandé plus haut.

3.5.4 Un effort additionnel en matière d'incitation au transport actif

Une piste cyclable à double sens se trouve dans l'emprise de la rue Berri et la Ville prévoit implanter des voies cyclables sur les rues Saint-Antoine et Viger, à l'Ouest de la rue Berri. La commission se réjouit du fait que le projet de règlement stipule un minimum de 250 unités de stationnement pour vélos dans l'aire de stationnement intérieur.

La commission suggère toutefois que le promoteur intègre à son projet, outre les unités réservées aux vélos, un lieu de location et de réparation de vélos ainsi que des vestiaires pour accommoder les utilisateurs des modes de transport actifs, notamment ceux d'entre eux qui travailleront dans le secteur. Il s'agirait d'une sorte de « maison du vélo ». Cela pourrait se faire sur le modèle de ce qui existe déjà dans des villes comme Chicago.

Enfin, le projet prévoit une multitude d'entrées piétonnières sur le site afin d'établir des liens avec le milieu environnant, tout en créant plusieurs cheminements piétonniers traversant le site, et ce, sur plusieurs niveaux.

La commission se réjouit de l'effort du promoteur d'ouvrir le projet sur le quartier environnant.

3.5.5 Une offre de stationnement à évaluer soigneusement

Les résidents du voisinage se sont montrés inquiets quant au nombre prévu de cases de stationnement dans le projet.

Le promoteur prévoit construire 1600 unités de stationnement alors que la réglementation actuelle en permet un maximum de 958.

Pour sa part, l'étude d'impact sur la circulation réalisée pour le compte de Viger DMC International fixe à 964 places les besoins de stationnement pour les usagers du site. L'étude conclut que l'impact général d'un stationnement de 964 places sur la circulation serait acceptable vu l'excellente desserte artérielle et autoroutière. Elle mentionne que les usages internes du projet (hôtel, habitation, commerce) n'engendreraient pas de

perturbations supplémentaires sur la fluidité de la circulation dans le secteur. Les principaux aménagements prévus éviteraient le débordement de la circulation dans les quartiers résidentiels.

La commission est d'avis que le nombre estimé de 964 cases de stationnement destinées à desservir les usages internes du projet et qui correspond sensiblement à ce qui est prévu dans la réglementation en vigueur est justifié à la lumière des besoins générés uniquement par le projet, tel que démontré dans l'étude d'impact sur la circulation.

Cependant, le promoteur souhaite offrir plus de 600 espaces de stationnement additionnels à une clientèle extérieure au site, portant ainsi le total à 1600. Son intention est de pallier une éventuelle pénurie de tels espaces dans le secteur. Sa justification est que cette contribution de places supplémentaires s'inscrit dans la stratégie de la Ville, adoptée depuis deux décennies, d'attirer les automobilistes dans des stationnements situés en périphérie du Vieux-Montréal. C'est le cas notamment des stationnements du Centre de commerce mondial, dans le Quartier international, et du Palais des congrès. En ce sens, la commission est d'avis que l'idée de concentrer les stationnements en périphérie du Vieux-Montréal est logique.

Par contre, la commission constate que l'étude d'impact sur la circulation mentionne qu'un stationnement de 1600 places engendrerait des impacts importants sur la fluidité de la circulation aux alentours du site.

L'augmentation de trafic générée par les 600 espaces de stationnement supplémentaires entraînerait une diminution de plusieurs niveaux de service. Des diminutions importantes des niveaux de service à l'heure de pointe de l'après-midi deviendraient possibles et pourraient provoquer des files d'attente. Des problèmes majeurs seraient également à prévoir dans le cas où il deviendrait nécessaire de remplir ou de vider la moitié du stationnement en une heure.

De plus, le parti pris par le projet en matière de stationnement va à l'encontre des orientations du Plan d'urbanisme, du Plan de transport et du Premier plan de développement durable de la collectivité montréalaise, lesquelles visent fondamentalement à favoriser les déplacements en transport collectif ou actif et à réduire la place de l'automobile.

Recommandation 16

La commission recommande de ne pas hausser le nombre d'unités de stationnement à 1600, à moins que le plan de gestion des déplacements, recommandé plus haut pour l'ensemble de la portion Est du centre-ville, ne vienne justifier le besoin d'une telle hausse.

Enfin, la commission suggère de modifier la réglementation du stationnement sur rue afin d'éviter que les visiteurs du site ne se garent dans les quartiers résidentiels

avoisinants. Par exemple, un système de vignettes et une politique de coûts avantageuse pour les usagers du site pourraient être mis en place pour éviter du débordement sur les rues proches du site.

3.6 La gestion du chantier

La commission attire l'attention du promoteur et de la Ville sur toutes les mesures de protection de l'environnement et de la sécurité du public nécessaires pour atténuer les impacts du chantier sur la population. Les résidents du secteur devraient être informés de façon appropriée sur l'évolution du chantier et sur le contrôle des nuisances.

Conclusion

En conclusion, la commission se doit de rappeler la pertinence du projet de réaménagement du site de l'ancienne gare-hôtel Viger. De par sa localisation et sa vocation, ce projet peut devenir un levier important de développement socioculturel, touristique et économique pour la région de Montréal et son centre-ville.

Situé à la convergence du Vieux-Montréal, du Vieux-Port, de Faubourg Québec, du square Viger et des quartiers riverains du côté Nord, ce projet représente également une occasion exceptionnelle pour la Ville de Montréal, de revitaliser ce secteur significatif de la portion Est de l'arrondissement Ville-Marie.

Le concept d'aménagement du projet propose une mixité d'usages susceptible de contribuer à la mise en valeur de la vocation initiale de l'ancienne gare-hôtel Viger, de la vocation culturelle, récréative et touristique du Vieux-Montréal et de la vocation résidentielle du quartier en voie de développement Faubourg Québec. De plus, ce concept présente une organisation structurante de l'espace urbain qui contribue à l'unification du tissu bâti de l'ancienne ville à celui du nouveau faubourg.

Cependant, l'analyse détaillée des composantes du concept proposé a permis à la commission d'en identifier les éléments d'incertitude et les carences dans les études menant à son élaboration. À cet égard, elle constate que le projet tel que présenté est une première ébauche d'un concept d'intégration urbaine dont plusieurs aspects doivent être validés, précisés et mieux articulés.

Dans le but d'optimiser la qualité du projet ainsi que de son insertion dans le milieu et de surcroît l'équilibre du développement urbain de la portion Est du centre-ville, la commission réitère l'importance pour la Ville de Montréal, à très court terme, d'encadrer les prochaines étapes d'élaboration du projet de réaménagement du site de la gare-hôtel Viger dans une vision plus large de l'aménagement urbain de l'ensemble du territoire de la portion Est de l'arrondissement Ville-Marie. Cette vision devrait dégager les grandes orientations d'aménagement en fonction des impacts cumulatifs des grands projets en voie d'étude et de développement et de leur complémentarité en termes de retombées dans le développement urbain du territoire. Du point de vue de la commission, les modes de transport collectif et actif, la circulation véhiculaire, le stationnement, la continuité de la trame des rues et des liens piétonniers inter-quartiers, l'aménagement des espaces publics de ce secteur à une échelle plus urbaine, notamment le square Viger et ses abords, l'inclusion de logements sociaux et abordables et le développement durable devraient être les principaux objets de ces orientations d'aménagement.

En outre, la commission est d'avis que le promoteur devra dans la prochaine étape d'élaboration du projet, valider et préciser les aspects programmatiques du projet, notamment l'offre commerciale et ses typologies, la quantité d'unités de stationnement et l'inclusion possible de logement abordable. Il devra également retravailler l'articulation de la volumétrie du projet pour mieux l'intégrer aux caractéristiques morphologiques de son milieu d'insertion et de ses composantes patrimoniales. Enfin, les études requises à

l'élaboration de l'expression architecturale de l'enveloppe des bâtiments et de l'aménagement des espaces extérieurs du projet devront être effectuées dans la poursuite des mêmes objectifs.

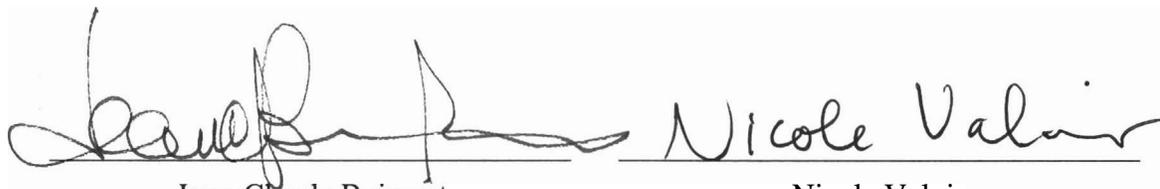
La commission est favorable à l'adoption du projet et des deux projets de règlements soumis à la consultation publique, sous réserve des modifications recommandées à l'égard du stationnement et de certains paramètres de développement, d'une étude plus approfondie de l'enveloppe volumétrique du projet ainsi que de l'ajout de certains critères complémentaires relatifs à l'expression architecturale du projet et à la dimension développement durable de ce dernier.

En terminant, la commission tient à souligner le grand profit qu'elle a tiré des présentations de la Ville et du promoteur du projet, des questions et réponses qui ont suivi ces présentations et des opinions exprimées dans les mémoires soumis par les organismes sociaux, les groupes de citoyens et les citoyens à titre individuel.

Fait à Montréal, le 31 janvier 2008



Claude Fabien
Président de la commission



Jean-Claude Boisvert
Commissaire

Nicole Valois
Commissaire

Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat

Le mandat

L'Office de consultation publique de Montréal a reçu du conseil municipal de la Ville de Montréal le mandat de consulter les citoyens conformément à la résolution CM07 0638 du 17 septembre 2007. Ce mandat est encadré par l'article 89.1 de la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q., c. C-11-4) et par l'article 109.2 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1).

La consultation publique

L'avis public annonçant la consultation a paru le 12 octobre 2007 dans les quotidiens La Presse et The Gazette, le 13 octobre dans le quotidien Le Devoir et les 14 et 21 octobre dans l'hebdomadaire local Le Ville-Marie.

Le 15 octobre 2007, environ 6000 dépliants ont été distribués dans le quartier environnant le secteur visé par le projet. Le quadrilatère de distribution des dépliants était délimité par le boulevard René-Lévesque au Nord, la rue Montcalm à l'Est, la rue de la Commune au Sud et le boulevard Saint-Laurent à l'Ouest.

Deux rencontres préparatoires ont été tenues les 11 et 19 octobre 2007 aux bureaux de l'OCPM, successivement avec les représentants de Viger DMC International et les représentants de l'arrondissement Ville-Marie de la Ville de Montréal.

Les séances d'information

La commission a tenu des séances d'information et de questions les 23 et 24 octobre 2007. Ces séances se sont déroulées au Hyatt Regency Montréal au 1255, rue Jeanne-Mance. Elle a également tenu des séances d'audition des opinions et des mémoires les 21 et 22 novembre 2007. Ces séances se sont déroulées aux bureaux de l'OCPM.

La commission et son équipe

M. Claude Fabien, président de la commission
M. Jean-Claude Boisvert
Mme Nicole Valois
M. Michel Agnaïeff, secrétaire de la commission
M. Marc Breton, analyste

M. Luc Doray, secrétaire général
M. Éric Major, attaché de recherche et de documentation
Mme Anik Pouliot, coordonnatrice logistique
M. Lazar Aguiar, responsable de l'accueil

M. Nhat Tan Le, responsable de l'accueil
M. Gabriel Lemonde-Labrecque,
responsable de l'accueil

Mme Laurie-Anne Sansregret, responsable
de l'accueil

Les porte-parole et les personnes-ressources

Pour la Ville de Montréal

M. Pierre Sainte-Marie, directeur, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises, arrondissement Ville-Marie

Mme Sylvie Champagne, conseillère en aménagement, Division de l'urbanisme, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises, arrondissement Ville-Marie

M. Philip Oneson, ingénieur, Division de la sécurité et de l'aménagement du réseau artériel, Direction des transports, Service des infrastructures, transport et environnement

Pour Viger DMC International

M. Cameron Charlebois, directeur général, Viger DMC International

M. Aurèle Cardinal, architecte-urbaniste, Groupe Cardinal Hardy

M. Jean-François Rouillon, ingénieur, Tecsub

M. Mario Brodeur, architecte, MBrodeur Consultant

Mme Josée Bérubé, architecte-urbaniste, Groupe Cardinal Hardy

Les participants aux séances d'information (par ordre d'inscription)

M. Dinu Bumbu

Mme Heidi Miller

M. Robert Brunet

Mme Jocelyne Pelletier

M. Éric Michaud

M. Philippe Côté

M. François Gougeon

M. André Loubier

M. Michel Barcelo

M. Patrick Bui

Mme Marlène Casciaro

M. Gabriel Clair

La liste des citoyens et organismes qui ont soumis un mémoire avec ou sans présentation orale apparaît à l'annexe 2 sous les rubriques 8 et 9 respectivement.

Annexe 2 – La documentation

1. Projets (cartable n° 1)

- 1.1. Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047)
 - 1.1.1. Plan d'urbanisme, les limites de hauteur (carte) – Annexe 2, Ville de Montréal
 - 1.1.2. Plan d'urbanisme, l'affectation du sol (carte) – Annexe 1, Ville de Montréal
- 1.2. Règlement sur la démolition, la transformation, la construction et l'occupation de bâtiments sur le site de l'ancienne gare-hôtel Viger délimité par les rues Saint-Antoine Est, Saint-Christophe, Notre-Dame Est et Berri.
 - 1.2.1. Topographical survey – Annexe A (carte), Daniel Lacroix Q.S.L., 1^{er} mars 2007
 - 1.2.2. Plan d'implantation PI-01 – Annexe B, Arcop / Cardinal Hardy architectes / Viger DMC International, 15 août 2007
 - 1.2.3. Plan de l'étendue de démolition – Annexe C, Arcop / Cardinal Hardy architectes / Viger DMC International, 10 août 2007
- 1.3. Dépliant – Projet de redéveloppement du site de la gare-hôtel Viger
- 1.4. Avis public (english version)

2. Démarche de consultation (cartable n° 1)

- 2.1. Sommaire décisionnel – Arrondissement Ville-Marie, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises, Division de l'urbanisme
- 2.2. Recommandation – Arrondissement Ville-Marie, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises, Division de l'urbanisme
- 2.3. Avis du Comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme, réunion du 6 juillet 2007
- 2.4. Avis – Conseil du patrimoine de Montréal, 9 octobre 2007
 - 2.4.1. Avis préliminaire – Conseil du patrimoine de Montréal, 17 juillet 2007
- 2.5. Procès-verbal du Comité consultatif d'urbanisme, 12 juillet 2007
- 2.6. Intervention Addenda – Mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction de la planification du développement du territoire (n° dossier 1074400052)
- 2.7. Intervention - Infrastructures / transport et environnement, Direction des transports
- 2.8. Extrait authentique du procès-verbal d'une séance du conseil d'arrondissement - Résolution, Séance spéciale du 24 août 2007
- 2.9. Sommaire décisionnel – Addenda, Conseil municipal, 13 septembre 2007
 - 2.9.1. Intervention Addenda – Mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction de la planification du développement du territoire (n° dossier 1074400052)
 - 2.9.2. Intervention addenda – Infrastructures / transports et environnement, Direction des transports, (n° dossier 1074400052), 13 septembre 2007
- 2.10. Intervention addenda – Affaires corporatives, Direction du contentieux, 12 septembre 2007
- 2.11. Extrait authentique du procès-verbal d'une séance du comité exécutif, Résolution: CE07 1495, Séance ordinaire du mercredi 12 septembre 2007
- 2.12. Formulaire de dépôt des mémoires

- 2.13. Extrait authentique du procès-verbal d'une assemblée du conseil municipal - Résolution, Séance tenue le 17 septembre 2007

3. Documentation déposée par le promoteur (cartable n° 1)

- 3.1. *Analyse et intégration urbaine – Projet de redéveloppement du site de la Gare Viger*, Groupe Cardinal-Hardy / Arcop, 24 septembre 2007 (Attention : document tiré à part)
- 3.2. *Citadelle et porte de Québec – Informations et positionnement*, MBrodeur Consultant Inc., novembre 2006
- 3.3. *Demande de permis de transformation afin de démolir l'Annexe 700, rue St-Antoine Est lot n° 2379234 Montréal*, MBrodeur Consultant Inc., octobre 2006
- 3.4. *Réaménagement de l'ancienne gare Viger – Inventaire archéologique aux îlots A et B du site Faubourg Québec, Montréal (BjFj-56)*, Arkéos Inc., novembre 2007
- 3.5. *Étude sur la végétation existante – Site de l'ancienne gare-hôtel Viger*, Soverdi en collaboration avec Luc Desrosiers, ingénieur forestier, Groupe Desfor et Suzanne Bachand, architecte paysager, 22 juin 2007
- 3.6. *Étude d'ensevelissement – Projet Viger*, The Jerde partnership, août 2007
- 3.7. *Étude d'impact sur la circulation – Projet Viger (version définitive)*, Tecslut, septembre 2007 (Attention : document tiré à part)
- 3.8. *Impact commercial du projet Viger – Rapport final*, Secor-Taktik, 22 juin 2007
- 3.9. *Étude sur l'environnement éolien du développement Viger Montréal, Québec*, Centre des études sur le bâtiment, juin 2007
- 3.10. *Étude patrimoniale des immeubles situés à l'intérieur du quadrilatère délimité par les rues Saint-Antoine, Saint-Christophe, Notre-Dame et Berri à Montréal*, MBrodeur Consultant Inc., novembre 2006 (Attention : document tiré à part)
- 3.11. Lettre d'opinion - *Répartition révisée des masses du projet Viger : conditions éoliennes sur l'environnement*, Ted Stathopoulos, Ph. D., Ing., F. ACG, F., ASCE, professeur et doyen associé à l'Université Concordia (lettre traduite de l'anglais)
- 3.12. Lettre d'opinion - *Project Viger Revised Massing : Wind Environmental Conditions*, Ted Stathopoulos, Ph. D., Ing., F. ACG, F., ASCE, professeur et doyen associé à l'Université Concordia (version originale)
- 3.13. *Relevé photographique des espaces intérieurs de l'édifice Viger 700, rue Saint-Antoine*, Consortium Le Groupe Arcop / Le Groupe Cardinal Hardy, Architectes, mai 2007
- 3.14. *Réaménagement du site de la gare-hôtel Viger*, Document de présentation de Viger DMC Inc., 2007
- 3.15. Réponse additionnelle de Viger DMC International à la question de la commission.
- 3.16. Lettre d'invitation envoyée aux résidents (memorandum #38), Viger DMC International Inc., 6 octobre 2007 (english version)

4. Documentation déposée par la Ville (Documents insérés dans le cartable # x) (cartable n° 1)

- 4.1. *Projet de mise en valeur de la gare-hôtel Viger*, Direction de l'aménagement urbain et services aux entreprises, arrondissement Ville-Marie, 23 octobre 2007.
- 4.2. Réponse additionnelle de la Ville à la question de la commission.

5. Documentation déposée par la commission (cartable n° 2)

- 5.1. *Projet de redéveloppement du site de la gare-hôtel Viger*, Marc Breton, OCPM, septembre 2007

- 5.2. Questions de la commission adressées au promoteur Viger DMC international Inc. en vue de la séance d'information du 24 octobre 2007
- 5.3. Compte rendu de la rencontre préparatoire avec le promoteur Viger DMC International tenue le 11 octobre 2007
- 5.4. Compte rendu de la rencontre préparatoire avec l'arrondissement Ville-Marie tenue le 19 octobre 2007
- 5.5. Lettre de la commission à Monsieur Pierre Sainte-Marie, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises – Arrondissement Ville-Marie, 6 novembre 2007.
- 5.6. Lettre de la commission à Monsieur Éric Michaud, coordonnateur du Comité logement Centre-Sud, 30 octobre 2007
- 5.7. Lettre de la commission à Monsieur Pierre Sainte-Marie, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises – Arrondissement Ville-Marie, 30 octobre 2007.
- 5.8. Lettre de la commission à Madame Marie Lessard, présidente du Conseil du patrimoine de Montréal, 30 octobre 2007
- 6. Documentation déposée par les personnes-ressources (cartable n° 2)**
- 7. Transcriptions (Documents insérés dans le cartable # x)**
 - 7.1. Transcription – *Projet de redéveloppement du site de la gare-hôtel Viger* – Première partie (volume 1), Séance tenue le 23 octobre 2007.
 - 7.2. Transcription – *Projet de redéveloppement du site de la gare-hôtel Viger* – Première partie (volume 2), Séance tenue le 24 octobre 2007.
 - 7.3. Transcription de la séance tenue le 21 novembre à 19h00 (deuxième partie, volume I)
 - 7.4. Transcription de la séance tenue le 22 novembre à 19h00 (deuxième partie, volume 2)
- 8. Mémoires avec présentation orale (cartable n° 2)**
 - 8.1. Mémoire de Mme Jocelyne Pelletier
 - 8.2. Mémoire du Syndicat des copropriétaires du 511 à 651 Saint-Christophe, Montréal
 - 8.3. Mémoire de M. Bernard Tremblay
 - 8.4. Mémoire de Québec solidaire – Sainte-Marie-Saint-Jacques
 - 8.5. Mémoire de Habiter Ville-Marie
 - 8.5.1. Sommaire – Mémoire de Habiter Ville-Marie
 - 8.5.2. Lettre d'appui du Réseau d'aide aux personnes seules et itinérantes de Montréal (RAPSIM)
 - 8.5.3. Lettre d'appui de la Corporation de développement communautaire Centre-Sud, 14 novembre 2007
 - 8.6. Mémoire de la Coopérative d'habitation Val-Perché
 - 8.7. Mémoire de Mme Julie Duchesne
 - 8.8. Mémoire de M. Gabriel Claret
 - 8.8.1. Addenda au mémoire soumis à l'Office de consultation publique par M. Gabriel Claret, le 23 novembre 2007
 - 8.8.2. Addenda, le 20 novembre 2007, au mémoire soumis à l'Office de consultation publique de Montréal par M. Gabriel Claret
 - 8.9. Mémoire des résidents du Bourg du Vieux-Montréal

- 8.10. Mémoire de Héritage Montréal
- 8.11. Mémoire de M. Jocelyn Le Hin
- 8.12. Mémoire de l'Atelier du patrimoine urbain de Montréal, 21 novembre 2007

9. Mémoires sans présentation orale (cartable n° 2)

- 9.1. Mémoire de M. Daniel Aubé
- 9.2. Mémoire de Mme Jeanne Dionne
- 9.3. Mémoire de M. François Gougeon et M. Louis Damphousse
- 9.4. Mémoire de Mme Marie-Claire Dumas et M. Luc Dupuy
- 9.5. Mémoire du Syndicat des copropriétaires du 334 au 348 Saint-Hubert - Copropriété des maisons de ville situées au sud-est du projet Viger
- 9.6. Mémoire de Mme Esther Roux-Parent
- 9.7. Mémoire de M. André Musy et Mme Christiane Musy
- 9.8. Mémoire de Mme Michèle Papineau
- 9.9. Mémoire des Copropriétaires Condos Faubourg du Glacis
- 9.10. Mémoire de M. Yves Morin et M. David Hurley
- 9.11. Mémoire de Tourisme Montréal
- 9.12. Mémoire du Rassemblement des propriétaires du 801 rue de la Commune Est
- 9.13. Mémoire du Comité sur les grands projets et l'aménagement du territoire (GPAT) de Culture Montréal
- 9.14. Avis de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain dans le cadre de la consultation portant sur le projet de réaménagement de l'ancienne gare-hôtel Viger, 21 novembre 2007
- 9.15. Mémoire de la Société de développement commercial du Vieux-Montréal, 16 novembre 2007

10. Présentations orales sans dépôt de mémoire → *Vous pouvez avoir accès au contenu de ces présentations en consultant les transcriptions (section 7)*

- 10.1. Présentation de Mme Diane Lee, séance du 22 novembre à 19h30
- 10.2. Présentation de Mme Odile Hénault, séance du 22 novembre (fin de la séance)

● **Liens utiles** (Site Web)

- Plan d'urbanisme de Montréal

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3096652&_dad=portal&_schema=PORTAL

Annexe 3 – Le projet de règlement P-04-047-47

RÈGLEMENT MODIFIANT LE PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL (04-047)

Vu l'article 130.3 de la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q., chapitre C-11.4);

Vu l'article 109 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., chapitre A-19.1);

À l'assemblée du..... 2007, le conseil de la Ville de Montréal décrète :

1. La carte 3.1.1 intitulée « L'affectation du sol » de la partie I du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) est modifiée, à l'égard du territoire de l'arrondissement de Ville-Marie, par le remplacement de l'affectation « Secteur résidentiel » à l'affectation « Secteur mixte » pour l'emplacement délimité par le quadrilatère formé par les rues Saint-Antoine Est, Saint-Christophe, Notre-Dame Est et Saint-Hubert, tel qu'illustré à l'annexe 1 jointe au présent règlement.
2. La carte intitulée « Les limites de hauteur » du chapitre 26 de la partie II de ce Plan d'urbanisme concernant l'arrondissement de Ville-Marie est modifiée par le remplacement de la hauteur maximale autorisée de 44 mètres à 60 mètres pour l'emplacement 1 délimité par le quadrilatère formé par les rues Saint-Antoine Est, Saint-Hubert, Notre-Dame Est et Berri, et par le remplacement de la hauteur maximale autorisée de 25 mètres à 44 mètres pour l'emplacement 2 délimité par le quadrilatère formé par les rues Saint-Antoine Est, Saint-Christophe, Notre-Dame Est et Saint-Hubert, le tout tel qu'illustré à l'annexe 2 jointe au présent règlement.

ANNEXE 1

carte 3.1.1 : L'affectation du sol

ANNEXE 2

carte limite de hauteur

Note : Les annexes du projet de règlement P-04-047-47 se retrouvent dans leur intégralité sur le site Internet de l'OCPM (www.ocpm.qc.ca) à la section 1, intitulée « Projets », ainsi qu'en consultation aux bureaux de l'OCPM au 1550, rue Metcalfe.

Annexe 4 – Le projet de règlement P-07-038

RÈGLEMENT SUR LA DÉMOLITION, LA TRANSFORMATION, LA CONSTRUCTION ET L'OCCUPATION DE BÂTIMENTS SUR LE SITE DE L'ANCIENNE GARE-HÔTEL VIGER DÉLIMITÉ PAR LES RUES Saint-Antoine EST, Saint-Christophe, Notre-Dame Est et BERRI

Vu l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q., chapitre C-11.4);

Vu l'avis de motion donné le.....2007;

À l'assemblée du..... 2007, le conseil de la Ville de Montréal décrète :

CHAPITRE I TERRITOIRE D'APPLICATION

1. Le présent règlement s'applique au territoire formé des lots 2 537 817, 2 888 905, 2 888 906, 2 746 057, 2 379 234, 2 379 235, 3 667 242, 3 667 243, 3 667 245, 3 703 792 et 2 746 056 identifiés à l'annexe A jointe au présent règlement.

CHAPITRE II AUTORISATION

2. Malgré le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie (01-282) applicable au territoire décrit à l'article 1, la construction, la transformation, la démolition et l'occupation de bâtiments, ainsi que l'installation d'enseignes et l'aménagement d'espaces libres sont autorisés aux conditions prévues au présent règlement.
3. À ces fins, il est permis de déroger aux articles 10, 55, 134, 177, 182, 268, 391, 392, 582, 583, 585, 605 et à ceux de la Section I du Chapitre VI du Titre II du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie (01-282).
4. Toute autre disposition réglementaire non incompatible avec celles prévues au présent règlement s'applique.

CHAPITRE III CONDITIONS

SECTION I TRAVAUX REQUÉRANT UN PERMIS

5. Nul ne peut effectuer tous travaux prévus par le présent règlement sans la délivrance d'un permis exigible par la réglementation applicable.

SECTION II ÎLOT OUEST

6. Les dispositions de la présente section s'appliquent à l'îlot délimité par les rues Saint-Antoine Est, Saint-Hubert, Notre-Dame Est et Berri, identifié comme étant l'îlot ouest au plan PI-01 de l'annexe B jointe au présent règlement.

SOUS-SECTION I USAGES

7. Seuls les usages suivants du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie (01-282) sont autorisés :
 - 1° les usages de la catégorie C.4 de la classe d'occupation C, à titre d'usage principal;
 - 2° les usages de la famille habitation, à titre d'usage complémentaire.

SOUS-SECTION II HAUTEUR

8. La hauteur maximale est de 40 m.
9. Une surhauteur maximale de 60 m est également autorisée sur une superficie représentant au plus 8 % de la surface totale de l'îlot.
10. Les dispositions des Sections V et VI du Chapitre II du Titre II du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie (01-282) s'appliquent à la surhauteur et au dépassement mentionnés à l'article 9.

SOUS-SECTION III ESPACES LIBRES

11. Des espaces extérieurs accessibles de la rue situés au niveau du rez-de-chaussée, d'une superficie égale à ceux illustrés au plan L-00 de l'annexe B jointe au présent règlement, doivent être aménagés.

SECTION III ÎLOT EST

12. Les dispositions de la présente section s'appliquent aux emplacements A et B de l'îlot délimité par les rues Saint-Antoine Est, Saint-Christophe, Notre-Dame Est et Saint-Hubert, identifié comme étant l'îlot Est au plan PI-02 de l'annexe B jointe au présent règlement.

SOUS-SECTION I USAGES

13. Sur l'emplacement A, seuls les usages suivants du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie (01-282) sont autorisés :
 - 1° catégorie d'usages principale, les usages de la catégorie C.4 de la classe d'occupation C;
 - 2° les usages spécifiques de la catégorie C.4 au niveau immédiatement au-dessus du rez-de-chaussée;
 - 3° l'usage habitation.

Sur l'emplacement B, seul l'usage habitation est autorisé.

SOUS-SECTION II HAUTEUR

14. La hauteur maximale est de 30 m sur l'emplacement A et de 15 m sur l'emplacement B.
15. Une surhauteur maximale de 40 m est également autorisée sur une superficie bordant la rue Notre-Dame et représentant au plus 15 % de la surface totale de l'emplacement A.
16. Les dispositions des Sections V et VI du Chapitre II du Titre II du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie (01-282) s'appliquent à la surhauteur et au dépassement mentionnés à l'article 15.

SECTION IV ALIGNEMENT

17. L'implantation des bâtiments le long des voies publiques doit être conforme au plan PI-02 de l'annexe B jointe au présent règlement.
18. Les retraits, les avancées et la proportion des plans de façade à l'alignement de construction doivent être approuvés conformément aux dispositions du Titre VIII du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie (01-282), selon les critères prévus, ainsi que ceux compris au présent règlement.

SECTION V ENSEIGNES

19. Les enseignes installées sur une façade donnant sur les rues Berri, Notre-Dame Est et Saint-Antoine Est sont autorisées selon les dispositions applicables à la catégorie C.3 (1) Vieux-Montréal et de la Section XI du Chapitre II du Titre V du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie (01-282).

SECTION VI ACCÈS, STATIONNEMENT ET AIRE DE CHARGEMENT

20. Les entrées principales des bâtiments et celles des établissements commerciaux occupant un espace au rez-de-chaussée et ayant façade sur les rues Saint-Hubert, Berri et Notre-Dame Est doivent être aménagées de façon à permettre l'accès directement depuis la voie publique.
21. L'aménagement des accès aux aires de chargement et de stationnement ne doit pas permettre aux véhicules d'utiliser la rue Saint-Christophe, entre les rues Saint-Antoine Est et Notre-Dame Est.
22. Un nombre maximal de 1 600 unités de stationnement peut être aménagé et l'aire de stationnement intérieur doit aussi comprendre un minimum de 250 unités de stationnement pour les vélos.
23. Les accès aux unités de stationnement et aux unités de chargement doivent être localisés conformément au plan L-00 de l'annexe B jointe au présent règlement.

SECTION VII AMÉNAGEMENT PAYSAGER

24. Une demande de permis relative à une construction ou une transformation autorisée en vertu du présent règlement doit être accompagnée d'un plan d'aménagement paysager préparé par un architecte paysagiste.

25. Les éléments végétaux visés à l'article 24 doivent être maintenus en bon état et remplacés au besoin, afin de préserver un caractère végétal sain.
26. Les travaux d'aménagement paysager prévus pour l'emplacement sur lequel une construction est autorisée doivent être complétés dans les 12 mois suivant la fin des travaux de construction.

SECTION VIII DÉMOLITION ET CONSERVATION

27. La présente section s'applique aux bâtiments et aux parties de bâtiments identifiés au plan joint en annexe C au présent règlement.
28. La démolition des bâtiments situés aux 800 et 810, rue Saint-Antoine Est, est autorisée.
29. La démolition partielle du bâtiment situé au 700, rue Saint-Antoine Est (ancienne gare-hôtel Viger) et la démolition du bâtiment situé au 755, rue Berri (ancienne gare Berri), tels qu'identifiés au plan joint en annexe C au présent règlement, sont autorisées aux conditions suivantes :
 - 1° pour le bâtiment situé au 700, rue Saint-Antoine Est (ancienne gare-hôtel Viger), la maçonnerie, les détails architecturaux, les cheminées, les toitures et les tourelles conservés doivent être restaurés en respectant les caractéristiques d'origine de l'ancienne gare-hôtel Viger et un devis technique décrivant les travaux et les méthodes de restauration qui seront mis en œuvre, doit être déposé avec la demande de permis de transformation ou de construction;
 - 2° pour le bâtiment situé au 755, rue Berri (ancienne gare Berri), les deux premiers étages du mur de façade de l'ancienne gare Berri, incluant la partie formant une avancée, doivent être maintenus et restaurés, et un devis technique décrivant les mesures de protection prises au moment de la démolition et de conservation jusqu'à la fin de la période de construction, doit être déposé avec la demande de permis de démolition;
 - 3° tous travaux de démolition relatifs aux bâtiments mentionnés au présent article, doit faire l'objet d'une demande de permis de transformation, de construction ou de démolition conformément au Règlement sur la construction et la transformation de bâtiments (R.R.V.M., chapitre C-9.2).
30. La délivrance d'un permis de transformation, de construction ou de démolition relatifs aux bâtiments mentionnés à l'article 29, est conditionnelle au dépôt d'une garantie bancaire irrévocable, au montant de 1 000 000 \$, émise par une institution financière.

31. La garantie visée à l'article 29 demeure en vigueur jusqu'à ce que les travaux décrits aux paragraphes 1° et 2° de l'article 29 soient complétés. La garantie est d'une durée d'un an et est renouvelable automatiquement à l'échéance pour une période d'un an, pour toute la durée de ces travaux.

Si la garantie n'est pas renouvelée conformément au premier alinéa et que les travaux décrits aux paragraphes 1° et 2° de l'article 29 ne sont pas complétés, le conseil de l'arrondissement de Ville-Marie peut réaliser la garantie.

SECTION IX ARCHÉOLOGIE

32. Une demande de permis de démolition relative aux bâtiments mentionnés aux articles 28 et 29 et une demande de permis d'excavation doivent être accompagnées d'une étude de potentiel archéologique pour l'emplacement visé par une telle demande.
33. Toute demande de permis de transformation ou de construction visée par le présent règlement doit, le cas échéant, à la suite du dépôt de l'étude de potentiel archéologique exigée à l'article 32, être accompagnée d'un devis d'étude relatif à une surveillance archéologique ou à une fouille archéologique.

SECTION X CRITÈRES D'AMÉNAGEMENT, D'ARCHITECTURE ET DE DESIGN

34. En plus des critères prévus au Titre VIII du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie (01-282), les critères suivants s'appliquent à l'évaluation d'une demande de permis relative à l'autorisation mentionnée à l'article 2 :

1° la volumétrie générale et les retraits de l'alignement de construction doivent assurer la mise en valeur de l'ancienne gare-hôtel Viger et de la façade de l'ancienne gare Berri, et s'inscrire harmonieusement dans la composition du paysage urbain environnant, perçu depuis le Vieux-Montréal, le fleuve et le square Viger;

2° les éléments mécaniques et techniques doivent être intégrés à la volumétrie des bâtiments et les matériaux de revêtement utilisés doivent assurer leur intégration architecturale et atténuer leur visibilité;

3° le traitement architectural des nouvelles constructions doit, par le choix des matériaux, la proportion des ouvertures et l'expression architecturale, assurer

l'unité et l'harmonie de l'ensemble tout en permettant une intégration harmonieuse aux caractéristiques du cadre bâti ancien du site et du Vieux-Montréal, ainsi que du cadre bâti contemporain environnant;

- 4° les entrées principales et secondaires présentes sur les éléments bâtis conservés doivent être maintenues et mises en valeur, notamment l'entrée de la gare-hôtel Viger sur Saint-Antoine Est;
- 5° toutes les façades donnant sur les espaces libres accessibles au public doivent être traitées avec le même soin que les façades principales notamment quant aux choix des matériaux et des ouvertures et de la fenestration;
- 6° les accès véhiculaires doivent être aménagés de façon à assurer la sécurité et le confort des cyclistes et des piétons;
- 7° l'aménagement paysager doit contribuer à assurer l'unité du projet, en particulier par le traitement des accès aux bâtiments, l'aménagement des cours, le choix du mobilier urbain et le type d'éclairage;
- 8° les espaces extérieurs accessibles de la rue doivent faciliter les liens avec les voies publiques, contribuer au dégagement des volumes et s'inscrire dans la poursuite de la trame urbaine.

CHAPITRE IV DISPOSITION PÉNALE

35. Quiconque occupe ou utilise une partie de lot, un lot, un terrain ou une construction, en autorise l'occupation ou l'utilisation, ou érige ou permet l'érection d'une construction, démolit ou permet la démolition, transforme ou permet la transformation en contravention de l'une des dispositions du présent règlement ou contrevient à l'une des dispositions du présent règlement, commet une infraction et est passible de la pénalité prévue à l'article 718 du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie (01-282).

CHAPITRE V DÉLAI DE RÉALISATION

36. Les travaux de construction visés par le présent règlement doivent débiter dans les 60 mois suivant l'entrée en vigueur du présent règlement.

En cas de non-respect du premier alinéa, l'autorisation prévue au présent règlement est nulle et sans effet.

ANNEXE A

Plan intitulé « Topographical survey », préparé par la firme d'arpenteurs géomètres Arsenault, portant le numéro de dossier 2006-10-27 et dont la dernière révision a été faite le 1er mars 2007.

ANNEXE B

Plans préparés pour Viger DMC International, datés du 7 août et du 15 août 2007, et portant les numéros PI-01 et pI-02, ss-01 à ss-03, l-00 à l-17, e-01 à e-06, c-01 à c-03 et ceux intitulés « Espaces extérieurs l-00 et l-02 ».

ANNEXE C

Plan préparé pour Viger DMC International, datés du 1er août 2007 et intitulé « Bâtiments et parties de bâtiments à être démolis ».

Note : Les annexes du projet de règlement P-07-038 se retrouvent dans leur intégralité sur le site Internet de l'OCPM (www.ocpm.qc.ca) à la section 1, intitulée « Projets », ainsi qu'en consultation aux bureaux de l'OCPM au 1550, rue Metcalfe.

Le mandat de l'Office de consultation publique de Montréal

L'Office de consultation publique de Montréal a été créé par l'article 75 de la Charte de la Ville de Montréal. Il réalise des mandats de consultation publique relatifs aux différentes compétences de la Ville, notamment sur les projets d'urbanisme et d'aménagement du territoire, ou sur tout projet désigné par le conseil municipal ou le comité exécutif.

Remerciements

La commission remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel de l'Office de consultation publique de Montréal qui a assuré le soutien nécessaire à la production de ce rapport.