



Système de gestion des décisions des instances

Intervention ADDENDA - Mise en valeur du territoire et du patrimoine , Direction de la planification du développement du territoire

Numéro de dossier :	1074400052
Unité administrative responsable	Arrondissement Ville-Marie , Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises , Division de l'urbanisme
Objet	Adopter un 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, en vertu des paragraphes 3 et 5 de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal, ainsi qu'un règlement modifiant le Plan d'urbanisme de Montréal.

Sens de l'intervention

Avis favorable avec commentaires

◆ Commentaires

La réalisation d'un projet mixte sur ce site, ainsi que le retour d'une vocation hôtelière pour la gare Viger, est un événement fortement positif pour la consolidation du développement urbain et des activités dans ce secteur. Elle contribuera notamment à retisser des liens entre le Vieux-Montréal et le reste du centre-ville et à mettre en valeur cette porte d'entrée au Vieux-Montréal.

Le projet s'inscrit également dans la volonté, exprimée dans le Plan d'urbanisme, d'accroître le dynamisme résidentiel du Centre, notamment en consolidant le développement résidentiel du faubourg Québec, et de développer le potentiel touristique et commercial de Montréal.

Les modifications au Plan d'urbanisme induites par le projet concernent les l'affectation et les hauteurs de construction. Il s'agit :

- de prolonger un secteur d'affectation mixte vers l'est, jusqu'à la rue Saint-Christophe, entre les rues Notre-Dame et Saint-Antoine (actuellement un secteur d'affectation résidentielle);
- de porter la hauteur de construction maximale de 44 à 60 mètres pour l'îlot compris entre les rues Berri, Saint-Antoine, Notre-Dame et Saint-Hubert;
- de porter la hauteur de construction maximale de 25 à 44 mètres pour l'îlot compris entre les rues Saint-Antoine, Notre-Dame, Saint-Hubert et Saint-Christophe.

Le SMVTP a des recommandations à formuler concernant l'importance de l'offre en espaces de stationnement et l'absence de plan de gestion des déplacements. Il a également des réserves quant à l'importance de la composante commerciale du projet proposé (viabilité de commerces envisagés et impact sur ceux existants) ainsi que des interrogations relatives à la volumétrie, l'implantation et l'architecture des bâtiments.

De plus, le SMVTP estime que l'aménagement de certains accès aux espaces de

stationnement ou de chargement est un aspect du projet qui mériterait d'être bonifié.

Stationnement et gestion des déplacements

Le parti pris par le projet en matière de stationnement, qui prévoit 1 600 unités de stationnement alors que la réglementation actuelle prévoit un maximum de 958, 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. Toutefois, cette contribution de places supplémentaires s'inscrit dans la stratégie adoptée par la Ville depuis deux décennies pour capter les automobilistes dans des stationnements de la périphérie du Vieux-Montréal.

Le SMVTP se réjouit par ailleurs de constater que le projet intègre 250 unités de stationnement pour vélos.

Il importe également de signaler que le Plan de transport prévoit l'implantation d'un réseau de tramways au centre de l'agglomération dont, en priorité, celle d'une boucle reliant le Centre des affaires, le Havre, le Vieux-Montréal, le nouveau CHUM, l'UQAM, le Quartier des spectacles et le Quartier international laquelle desservirait le projet proposé et dont l'évaluation des besoins en stationnement devrait tenir compte.

Dans ce contexte :

- La nécessité de revoir à la hausse le nombre de cases stationnement permis par la réglementation devrait être démontrée par le promoteur;
- Cette modification devrait également être conditionnelle à la réalisation d'un plan de gestion des déplacements prenant en considération le présent projet ainsi que celui planifié pour le futur CHUM. Ce plan devra être élaboré en tenant compte, notamment, de l'achalandage estimé pour chacun de ces projets ainsi que de l'offre actuelle et projetée en transport collectif.

La composante commerciale du programme

Le programme proposé implique l'ajout de 266 700 pi² d'espace commercial dans la partie sud-est du centre-ville. La nature des commerces envisagés devrait être précisée et l'ampleur de la superficie commerciale proposée justifiée. À cet égard, le promoteur devrait fournir une étude faisant notamment la démonstration que l'introduction de cette superficie considérable d'espaces commerciaux dans cette partie du centre-ville n'aurait pas d'impacts négatifs sur l'activité commerciale des secteurs environnants, en particulier celle du Vieux-Montréal, et de la rue Saine-Catherine.

Volumétrie et implantation

Le projet de règlement demeure relativement flexible en ce qui concerne l'implantation et la volumétrie des bâtiments proposés sur l'îlot situé à l'ouest de la rue Saint-Hubert. L'application des critères prévus au titre VIII du *Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie* et à la section IX du projet de Règlement devrait cependant permettre un encadrement adéquat du projet.

Le SMVTP estime néanmoins que, de manière complémentaire à ces critères, la répartition des gabarits sur le site devrait respecter les principes suivants :

- Maintien de la dominance de la gare Viger sur la rue Saint-Antoine, tel que le recommande le CAU;
- Encadrement des espaces libres, à l'intérieur du projet, respectueux de l'échelle humaine et un rapport entre les dimensions de ces espaces et celles des bâtiments qui les bordent propre à éviter la création d'espaces fortement «encaissés»;
- Implantation des bâtiments caractérisée par une grande «lisibilité» et résultant en la création d'espaces libres bien définis au sein desquels il est facile de s'orienter

Le SMVTP comprend que l'augmentation de la hauteur permise à 60 mètres pour l'îlot ouest vise à permettre l'aménagement d'espaces libres plus intéressants grâce à un dégagement plus important de la superficie au sol. Toutefois, l'implantation d'un bâtiment de cette hauteur, même sur une surface limitée à 8 % de la superficie de l'îlot ouest, devra faire l'objet d'un encadrement rigoureux et d'exigences élevées en matière de traitement architectural. À cet égard, la limite de 8 % fixée par règlement pourrait constituer une contrainte ayant pour effet de complexifier une éventuelle redistribution des volumes sur l'îlot concerné. Le SMVTP estime d'ailleurs que le parti volumétrique du projet mériterait d'être amélioré.

Architecture

Les critères énoncés dans le projet de règlement sur la démolition, la transformation, la construction et l'occupation des bâtiments sur le site de l'ancienne gare-hôtel Viger répondent, de manière générale, aux préoccupations du SMVTP qui tient toutefois à faire les commentaires suivants :

- Les bâtiments pour lesquels une occupation commerciale est prévue au rez-de-chaussée, notamment en bordure de la rue Saint-Hubert, devraient être conçus de manière à favoriser l'animation des rues et des espaces libres adjacents en maximisant les interactions avec ceux-ci par la multiplication des ouvertures et des accès directs lorsque possible;
- Dans tous les cas, la relation des bâtiments aux espaces libres devrait permettre d'éviter la création d'enclaves bordées, par exemple, par des murs aveugles et favoriser leur animation afin, notamment, d'en faire des espaces conviviaux et sécuritaires;
- La facture architecturale du bâtiment qui sera construit en front du square Viger, entre les rues Saint-Hubert et Saint-Christophe, est particulièrement importante pour l'image du secteur (entrée au Vieux-Montréal) et devrait contribuer au caractère d'ensemble du square Viger.

Aménagement des accès

- Le maintien du caractère public de la rue Saint-Hubert est fondamental pour le SMVTP compte tenu de la volonté de retisser des liens entre les différentes composantes du secteur;
- La localisation proposée pour certains accès aux stationnements et aux aires de chargement demeure problématique aux plans fonctionnel, sécuritaire et de leurs impacts sur la convivialité de certains axes pour les piétons, ainsi :

- L'accès aux quais de chargement par la rue du Glacis est problématique quant à la sécurité notamment en raison du viaduc de la rue Berri qui obstrue la vue, et devrait faire l'objet d'un traitement particulier à cet égard;
- L'accès au stationnement proposé sur la rue Saint-Antoine devrait, tel que le mentionne l'avis du CAU, être relocalisé sur la rue Saint-Hubert.

Numéro de certificat (ou note)

Responsable de l'intervention Luc GAGNON Chef de division Tél. : 514 872-4095 Date: 2007-09-13	Endossé par: Arnold BEAUDIN Chef de division Développement urbain Tél. : 514 872-4095 Date d'endossement: 2007-09-13
---	--