



MÉMOIRE SUR LE PROJET PPU DU QUARTIER DES GARES

Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal

11 juin 2015

Table des matières

Intention du mémoire	1
Partie 1 Un projet de revitalisation urbaine	1
Partie 2 Impacts du PPU sur la gare Centrale	2
La gare Centrale un témoin historique à l'échelle nationale présentant des contraintes en terme de développement	2
Proposition d'abaissement de la rue Belmont une approche à élaborer pour redorer le blason patrimonial de la gare Centrale.....	4
Proposition de densification un site qui offre un potentiel considérable de densification et de réaménagement	4
Proposition d'un système de transport guidé une localisation stratégique maximisant l'intermodalité sur une base quotidienne.....	5
Proposition d'amélioration des réseaux de transport actif une réflexion sur la connectivité et l'intermodalité convergeant vers la gare Centrale.....	6
Conclusion.....	7

INTENTION DU MÉMOIRE

La Ville de Montréal a mandaté, le 27 avril dernier, l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) pour l'organisation d'une consultation publique concernant le projet de Programme particulier d'urbanisme pour le Quartier des gares (ci-après appelé PPU). Le 19 mai suivant, le projet de PPU fût présenté aux citoyens, commerçants et usagers du quartier, qui vivent, travaillent et étudient au centre-ville afin qu'ils se prononcent sur son contenu.

Le présent mémoire est déposé par FPI Cominar, propriétaire de la gare Centrale. Ce dernier s'intéresse aux interventions projetées dans le PPU considérant l'impact qu'elles auront sur la gestion de sa propriété et sur les activités s'y déroulant. FPI Cominar profite donc de la consultation publique lancée par l'OCPM pour faire part de ses commentaires et préoccupations à l'égard des interventions projetées dans le document de planification.

PARTIE 1 | UN PROJET DE REVITALISATION URBAINE

FPI Cominar se réjouit de la vision présentée dans le PPU du Quartier des gares. La volonté de la Ville de Montréal de revitaliser ce secteur du centre-ville est souhaitable considérant les problématiques urbaines actuelles qu'il présente. Tel qu'indiqué au PPU, «le territoire à l'étude présente la plus importante rupture du milieu de vie au centre-ville» et «représente le quart du Centre des affaires»¹. En ce sens, une revitalisation axées sur le réaménagement du domaine public, telle que présentée dans le PPU, est essentielle afin de créer un milieu de vie dynamique et intéressant, digne de la métropole.

La restructuration des déplacements actifs prévue dans le PPU est également opportune, considérant que «dans l'ensemble, le transport collectif et le transport actifs (marche et vélo) sont les modes les plus populaires de déplacement quotidien vers et dans le centre-ville.»² Le PPU présente des solutions qui contribueront à bonifier l'expérience des usagers utilisant les divers modes de transport.

Le PPU présente également des idées intéressantes pour assurer la cohésion des développements à venir. À titre d'exemple, proposer un «encadrement urbanistique et architectural permettant d'assurer que ces nouveaux édifices soient bien intégrés au milieu»³ semble nécessaire afin créer un centre-ville harmonieux.

¹ Arrondissement Ville-Marie. «*Projet de programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares*», Montréal, avril 2015, p. 11

² Ibid., p.20

³ Ibid., p.58

En contrepartie, il est dommage de constater que, malgré qu'il soit affirmé dans les documents que «le principal facteur susceptible de fragiliser l'essor économique du Quartier des gares est le niveau d'engorgement du réseau routier et du réseau du transport collectif aux heures de pointes»⁴, aucune intervention n'est proposée afin de réduire les impacts de celui-ci. Selon le PPU «l'enjeu de congestion du réseau routier dépasse largement la portée» de celui-ci puisqu'il «relève plutôt de la gouvernance métropolitaine en matière de transport.»⁵ La Ville de Montréal faisant partie des intervenants en matière de transport, il aurait été opportun de profiter du contexte de planification pour engager un dialogue constructif avec tous les intervenants concernés et adresser dans le PPU des solutions concrètes à ce problème de congestion. Dans l'état actuel, le PPU laisse de côté une des problématiques les plus importantes du développement du quartier qui sera d'ailleurs amplifiée avec la densité proposée dans le document.

PARTIE 2 | IMPACTS DU PPU SUR LA GARE CENTRALE

La gare Centrale | un témoin historique à l'échelle nationale présentant des contraintes en terme de développement

La gare Centrale du Canadien National (CN) a été érigée en 1943. Elle fût construite par Sebastiano Aiello et conçue par l'architecte en chef du Canadian National Railways de l'époque, John Schofield. Elle remplaça la gare temporaire qui fût implantée lors de l'ouverture du tunnel ferroviaire en 1916. La gare présente un style international et moderniste et fût la première à présenter cette facture en Amérique du Nord⁶. «Si d'autres gares, en Amérique, sont desservies par un tunnel ou par un viaduc, la gare Centrale est la seule qui combine ces deux types d'accès et une organisation fonctionnelle conséquente. [...] On ne saurait trouver en Amérique plus pur exemple d'une architecture urbaine fonctionnaliste indissociable des réseaux de transport.»⁷ La planification de l'édifice est «exemplaire quant à sa simplicité et sa fonctionnalité»⁸ En ce sens, le bâtiment était perçu, à l'époque, comme «une image moderne axée sur l'avenir» et constituait ainsi un «symbole de progrès».⁹

⁴ Ibid., p.11

⁵ Ibid., p.37

⁶ Vieux-Montréal, Tour d'horizon des lieux. «Le secteur des gares», <http://www.vieux.montreal.qc.ca/plaque/horizon/gares/fra/gare_3.htm>, février 2003

⁷ Ibid.

⁸ Lieux patrimoniaux du Canada. «gare Centrale du Canadien National», <<http://www.historicplaces.ca/fr/rep-reg/place-lieu.aspx?id=16142>>

⁹ Ibid.



La gare Central vers 1945 ¹⁰ | La gare est à la fois desservie par un viaduc et un tunnel

Peu à peu, des bâtiments sont venus rejoindre la gare Centrale sur son îlot pour l'encercler. En 1958, lors de la construction de l'hôtel Reine Élisabeth, au nord-ouest de la gare, un passage souterrain fût construit entre la gare est celle-ci. Il s'agissait alors du premier segment du réseau piétonnier protégé de Montréal, quelques années avant l'inauguration du métro (1966).

Considérant son histoire et ce qu'il représente, cet immeuble revêt une valeur patrimoniale importante. Il fût d'ailleurs reconnu en 1995 par le Gouvernement du Canada en vertu de la *Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales*. À ce titre, une autorisation est nécessaire pour toute modification à l'immeuble désigné (art. 6). «La désignation s'applique au bâtiment de la gare, au-dessus du sol, et au niveau du hall, à la surface de plancher de la gare délimitée par le plan axial en forme de X (sous l'hôtel Reine Élisabeth), par les édifices du 1060 et du 1100 de la rue Universty, par la rue De La Gauchetière et de l'axe 30. »¹¹ Certains éléments, tel que le quai de gare, les escaliers et les installations souterraines sont nommément inclus dans la désignation.

Encore aujourd'hui, la gare Centrale demeure un point d'interconnexion essentiel pour les voyageurs et un endroit stratégique des transports intermodaux. Elle se situe au cœur du quartier des affaires et y joue ainsi

¹⁰ Inconnu. Archives photographiques Notman. Vieux-Montréal, Tour d'horizon des lieux. «C.N.R. freight station, Dorchester Street, Montreal, QC, ca. 1945», <http://www.vieux.montreal.qc.ca/plaque/horizon/gares/fra/11_10.htm>

¹¹ Ibid.

un rôle important. Un nombre considérable d'activités variées se côtoient au sein de l'îlot et la structure actuelle du site permet une utilisation efficace de l'espace et évite les conflits entre les usages.

Proposition d'abaissement de la rue Belmont | une approche à élaborer pour redorer le blason patrimonial de la gare Centrale

Selon le PPU, le rabaissement de «la rue Belmont à partir du boulevard Robert-Bourassa permettrait d'ouvrir le rez-de-chaussée de la gare sur l'extérieur, en lui procurant un éclairage naturel par une fenestration donnant sur un second passage aménagé en parallèle, qui accueillerait piétons et véhicules sortant du nouveau débarcadère situé sur la partie abaissée de la rue Belmont.»¹² Notons que cette portion de la rue Belmont est une rue privée qui appartient à FPI Cominar.

FPI Cominar salue ici la volonté de la Ville de Montréal de vouloir redorer le blason patrimonial de la gare Centrale. Certes, cette proposition de rabaissement comporte des défis majeurs qui méritent d'être examinés avec sérieux.

On ne peut pas passer sous silence les aspects suivants. D'abord, le niveau de la rue Belmont respecte actuellement la topographie des rues auxquelles elle se connecte (boulevard Robert-Bourassa et rue Mansfield). Le rabaissement de la rue exigerait la création de pentes relativement importantes de chaque côté de l'îlot de la gare. Ensuite, la présence de commerces et comptoirs de services sous la rue Belmont nécessiterait une reconfiguration importante de l'espace souterrain sous-jacent et attenant qui pourrait redonner du lustre à la salle des pas perdus. Aussi, il faudrait tenir compte des activités de livraison qui ont lieu dans et aux abords de la rue Belmont pour desservir l'ensemble des bâtiments de l'îlot. Enfin, toutes ces opérations nécessiteraient une révision des ententes de servitudes et de certains baux avec les différents propriétaires et quelques locataires de l'îlot de la gare Centrale et occasionneraient une perte de revenus et de valeur importantes.

Proposition de densification | un site qui offre un potentiel considérable de densification et de réaménagement

Le PPU indique également que le «Quartier des gares demeure l'un des derniers secteurs qui offre autant d'opportunités de réaliser le type de développement d'envergure et de qualité que requiert le Centre des

¹² Arrondissement Ville-Marie. «*Projet de programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares*», Montréal, avril 2015, p.47

affaires de Montréal.»¹³ En ce sens, le PPU illustre de manière emballante tout le potentiel de densification qu'offre le Quartier des gares à plus ou moins long terme.

FPI Cominar accueille favorable cette vision de densification et souhaite que les projets à venir misent sur une grande mixité d'usages et de produits immobiliers.

Concernant le potentiel de densification présenté dans le PPU pour l'îlot de la gare Centrale, FPI Cominar s'y montre favorable. Le règlement actuellement en vigueur permet la construction de bâtiments de plus de 120 mètres de hauteur et une densité de 12. L'entreprise souhaite le maintien, voire la bonification, de ces normes dans le cadre de l'adoption du PPU. FPI Cominar est tout à fait conscient que le site présente une localisation urbaine et des atouts non négligeables.

Notamment, la proposition du PPU de densifier la propriété par la construction d'une tour au-dessus du stationnement étagé, connu sous le nom de *Garage Belmont*, illustre bien le potentiel de densification et de réaménagement du site. En tenant compte de la désignation patrimoniale du bâtiment, des contraintes techniques de construction au-dessus d'une gare et des conditions du marché, FPI Cominar est ouvert à examiner de manière plus approfondie la faisabilité d'un projet.

Proposition d'un système de transport guidé | une localisation stratégique maximisant l'intermodalité sur une base quotidienne

La proposition d'un système de transport guidé pourrait améliorer l'offre du transport en commun, tout en réduisant les nuisances liées à celui-ci. Cette intervention est donc souhaitable en termes de gestion des transports au centre-ville. Le PPU présente deux options d'emplacement pour le système qui remplacerait le système d'autobus actuel entre la Rive-Sud et le Centre des affaires.

L'option qui propose d'implanter la ligne le long du boulevard Robert-Bourassa semble être la plus adéquate considérant les dimensions de la voie de circulation et que l'arrêt prévu à l'angle René-Lévesque se situe à proximité des grandes destinations de travail et d'affaires au quotidien. Un système de transport guidé, en cohabitant avec le réseau piéton et automobile, viendrait affirmer le prestige du boulevard, porte d'entrée importante de la ville. De plus, ce parcours proposé au PPU prévoit que le système longe l'îlot de la gare Centrale avec un arrêt au coin de la rue De La Gauchetière. Considérant le rôle de la gare Centrale comme lieu de convergence intermodale, il est souhaitable de faciliter la connectivité de celle-ci avec le nouveau système de transport. Finalement, l'emplacement du système à cet endroit est plus cohérent avec la volonté de la Ville de Montréal, présentée au PPU, de faire une voie cyclable le long de la rue Peel. FPI Cominar

¹³ Ibid., p.22

est favorable à ce parcours dans la mesure où il s'ancre à la gare Centrale et bonifie l'offre intermodale de cette dernière.

Proposition d'amélioration des réseaux de transport actif | une réflexion sur la connectivité et l'intermodalité convergeant vers la gare Centrale

Certaines interventions inscrites dans le PPU visent à améliorer les parcours piétonniers et permettraient ainsi une meilleure accessibilité à la gare Centrale et aux bâtiments attenants. À titre d'exemple, la création de «passages piétons améliorés»¹⁴ aux intersections entourant la gare et le «réaménagement de l'espace public sur la rue De La Gauchetière»¹⁵ sont des interventions qui auront un impact positif sur l'accessibilité piétonne au secteur de la gare Centrale. FPI Cominar se réjouit des interventions proposées au pourtour de cette dernière qui amélioreront significativement la qualité esthétique du secteur et le confort des usagers.

Il est également proposé de rendre plus attrayant et fonctionnel le réseau piétonnier souterrain, principalement le lien entre la gare Centrale et la station de métro Bonaventure.¹⁶ Il s'agit effectivement d'un endroit problématique où convergent, aux heures de pointe, un grand nombre d'usagers de divers modes de transport. En ce sens, une restructuration de l'espace serait appropriée. FPI Cominar pourrait envisager une reconfiguration de cet espace à condition qu'elle se fasse dans le respect des activités commerciales en place. À cette fin, la collaboration proposée avec les propriétaires du secteur dans la section *Mise en œuvre* du PPU devrait évidemment se faire en amont du projet de réaménagement du réseau souterrain, selon FPI Cominar.

En terme de déplacement cyclistes, le document propose de créer «un axe nord-sud reliant la piste du boulevard De Maisonneuve au canal de Lachine, et un axe est-ouest qui pourrait se connecter aux bandes cyclables des rues Saint-Jacques, Saint-Antoine et McGill dans l'est, et à la bande cyclable de l'avenue Lionel-Groulx dans l'ouest.»¹⁷ Cette proposition est intéressante considérant les lacunes relatives à ce mode de transport dans le quartier. Toutefois, la gare Centrale constitue le lieu principal de convergence des divers modes de transport du centre-ville. Selon FPI Cominar, il pourrait être intéressant d'amener le réseau cyclable jusqu'à celle-ci.

¹⁴ Ibid., p.34

¹⁵ Ibid., p.46

¹⁶ Ibid., p.35

¹⁷ Ibid., p.36

CONCLUSION

Tel qu'exprimé précédemment, FPI Cominar se réjouit de la majorité des interventions proposées dans le PPU et de la volonté de la Ville de Montréal d'améliorer ce secteur du centre-ville. La mise en œuvre des idées présentées dans le PPU permettrait de repositionner le Quartier des gares au cœur du centre-ville et d'améliorer ses aménagements pour en faire un secteur plus convivial et attractif où il fait bon vivre, travailler et se divertir.

Les propositions relatives à la gare Centrale sont intéressantes pour FPI Cominar. L'entreprise est consciente que ces propositions permettraient de repositionner la gare Centrale au cœur du renouveau du Quartier des gares tout en mettant en valeur son histoire et sa richesse patrimoniale.

C'est pourquoi FPI Cominar souhaite la mise en branle d'un exercice constructif de planification urbaine avec les autorités de la Ville de Montréal et les autres partenaires de la gare Centrale avant de déployer les moyens de mise en œuvre du PPU.