

Ivanhoé Cambridge
1001, rue du Square-Victoria
Bureau C-500
Montréal (Québec) H2Z 2B5 Canada

+1 514 841-7600
ivanhoecambridge.com

Objet : Consultation publique du projet de PPU du Quartier des gares
Préoccupations sur les impacts de la mise en œuvre du PPU du Quartier des gares

Madame et Messieurs les commissaires,

AVANT-PROPOS

Filiale immobilière de la Caisse de dépôt et placement du Québec, l'un des plus importants gestionnaires de fonds institutionnels au Canada, **Ivanhoé Cambridge** est spécialisée dans l'investissement, le développement et l'exploitation de propriétés et de sociétés immobilières, principalement au Canada, aux États-Unis, en Europe, au Brésil, au Mexique et en Asie. Par l'entremise de ses filiales et partenariats, Ivanhoé Cambridge détient de nombreux actifs totalisant plus de 42 G\$ CA au 31 décembre 2014, dont un certain nombre situé au centre-ville de Montréal (Place Ville-Marie, Centre CDP Capital, Centre Eaton, Place Montréal Trust, etc.). Parmi ceux-ci, l'entreprise possède l'hôtel *Le Reine Élisabeth* et le *1000 De La Gauchetière* (qu'elle exploite également), situés dans le secteur couvert par le projet de Programme particulier d'urbanisme (PPU) du Quartier des gares.

Délimité par les rues De La Gauchetière, Mansfield, Saint-Antoine Ouest et de la Cathédrale, le *1000 De La Gauchetière*, d'une hauteur de 51 étages, abrite des bureaux, un centre de conférences, une foire alimentaire, un centre de conditionnement physique, une patinoire ouverte à l'année et de nombreux services aux entreprises. Il accueille également le terminus centre-ville de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), desserte principale des autobus de la Rive-Sud de Montréal, et un accès de la station de métro Bonaventure, permettant ainsi à des milliers d'usagers de transiter chaque jour du réseau de transport collectif régional au réseau métropolitain.

Depuis de nombreuses années, Ivanohé Cambridge a pu témoigner de son implication dans le développement de la métropole et de son attachement à ce territoire. Dans le cadre de la consultation publique organisée par l'OCPM, la lecture du projet de PPU du Quartier des gares a soulevé quelques préoccupations quant aux impacts de sa mise en œuvre sur le territoire couvert et la pérennité à plus long terme de certains de ces espaces. Nous souhaiterions ainsi exprimer ici ces préoccupations et solliciter l'attention des membres de la commission de l'Office quant à l'examen de ce mémoire et sa prise en compte dans la révision du projet de PPU du Quartier des gares.

LE QUARTIER DES GARES : UN ENVIRONNEMENT URBAIN RICHE MAIS COMPLEXE

Le Quartier des gares couvre le quart sud-ouest du centre des affaires de la ville de Montréal. Il est caractérisé par la présence de plusieurs infrastructures de transport structurantes (ferroviaires, autoroutières et routières) et de nombreux équipements majeurs tant à l'échelle de la métropole que plus largement (gares de train, Centre Bell, Place Bonaventure, etc.). Il s'agit donc d'un **secteur fortement fréquenté, où se superposent plusieurs échelles** (métropole, ville et quartier) **et modes de déplacement** (train, bus, métro, autos, vélos et piétons), **et où cohabitent chaque jour plusieurs milliers d'usagers.**

Aussi, en raison de la présence de nombreux terrains sous-utilisés (espaces vacants ou exploités à des fins de stationnement, etc.), ce secteur est aujourd'hui marqué par **une forte dynamique de développement**. Totalisant plus de 2 000 logements et quelques 50 000 m² de superficie de plancher de bureaux, plusieurs immeubles sont aujourd'hui en voie de construction¹, principalement aux abords du Centre Bell (Tour Deloitte, Tour des Canadiens, L'Avenue, etc.). Plusieurs autres sont également prévus dans un horizon relativement rapproché, comme le projet porté par la Société Cadillac Fairview au sud de la rue Saint-Antoine Ouest prévoyant, pour la première phase, près 400 nouveaux logements (voir consultation publique du projet immobilier sur la rue Saint-Antoine Ouest, 2004). Moins définie, la seconde phase proposerait un projet mixte à dominante résidentielle sur basilaire commercial et pourrait également accueillir un hôtel. Soulignons enfin que le Quartier des gares jouxte, immédiatement au sud, le quartier Griffintown, secteur urbain en pleine redéfinition et connaissant, depuis quelques années déjà, une très forte croissance. L'ensemble de ces nouveaux développements, principalement de nature résidentielle (District Griffin, Lowney, Bassins du Nouveau Havre, etc.), génère de fait un volume important de déplacements (tous modes confondus) transitant par le Quartier des gares pour rejoindre le centre-ville.

Si l'on ne peut que se réjouir de ce dynamisme immobilier, notamment au centre de Montréal, nous pouvons également légitimement nous questionner sur l'impact de l'ensemble de ces développements (augmentation des usagers, de la circulation véhiculaire et des déplacements, des besoins en stationnement, etc.) sur le fonctionnement futur de ce secteur déjà problématique.

LA CONGESTION AUTOMOBILE, PRINCIPALE PROBLÉMATIQUE DU SECTEUR

Le projet de PPU du Quartier des gares avance, en effet, 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 de transport collectif aux heures de pointe* ».

Les **analyses de capacité de la situation actuelle** mettent en évidence que « *pour l'heure de pointe du matin, les niveaux de service se trouvent à la limite d'être acceptables à l'exception des intersections à proximité du terminus centre-ville et des sorties d'autoroute autour desquels on peut constater une congestion évidente* ». Aussi, « *pour l'heure de pointe du soir, la situation est plus problématique dans la mesure où l'on constate de la congestion sur toute la longueur du boulevard René-Lévesque de même que sur les itinéraires des autobus du terminus centre-ville et les voies d'accès au réseau autoroutier* », parmi lesquelles figure la rue Saint-Antoine Ouest (voir niveau de service F des figures 10 et 11 de l'Annexe technique du PPU du Quartier des gares).

¹ PPU du Quartier des gares, Arrondissement de Ville-Marie de la Ville de Montréal, p.22

LES SOLUTIONS AVANCÉES PAR LE PPU : LE RÉAMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC

Les solutions avancées par le PPU du Quartier des gares reposent principalement sur le **réaménagement du domaine public** du sud du Centre des affaires. Il s'agit de créer un milieu de vie attrayant et de grande qualité pour l'ensemble des usagers (entreprises, résidents, travailleurs, étudiants, visiteurs, etc.) et d'inciter ainsi les dynamiques privées à redévelopper les nombreux terrains présentement sous-utilisés.

Une série d'interventions est alors prévue visant entre autre le réaménagement des rues existantes dans la limite des emprises actuelles. L'une d'entre elles a pour objectif la révision de la géométrie et de l'aménagement de surface de la rue Saint-Antoine Ouest (secteur 3). Celle-ci inclut notamment (voir figures pages 35 et 36 du projet de PPU) :

- **l'élargissement des trottoirs** de chaque côté,
- **l'intégration de pistes ou bandes cyclables**,
- **la mise à double sens de la portion de la rue Saint-Antoine située entre les rues De La Montagne et Peel.**

Principalement centrées sur le réaménagement des voies et espaces publics, l'amélioration des déplacements actifs et la volonté d'offrir un cadre de vie de qualité au centre-ville de Montréal, **ces propositions soulèvent toutefois plusieurs inquiétudes quant aux impacts de leur mise en œuvre sur le fonctionnement du secteur.** En effet, la rue Saint-Antoine Ouest est aujourd'hui un axe est-ouest majeur pour la circulation automobile au centre de Montréal, mais également pour le passage entre le réseau autoroutier souterrain et les rues du secteur. Permettant de rejoindre les bretelles d'accès/sorties à l'autoroute Ville-Marie (A720), la rue Saint-Antoine Ouest est, en effet, une des principales voies entrées du centre-ville de Montréal que l'on arrive de l'aéroport, et plus largement de l'est de la ville mais également de l'ouest, tout comme de la Rive-Sud.

DES INTERVENTIONS TRÈS CIBLÉES

Les interventions proposées ne permettent pas, selon nous, de répondre adéquatement aux principaux défis et contraintes propres au territoire. Dans le contexte actuel et aux vues du développement anticipé du secteur, la révision de la géométrie et de l'aménagement des rues du quartier (et notamment de la rue Saint-Antoine) s'avère, en effet, problématique sur certains points :

- **la réduction de la capacité physique du réseau viaire pour contenir une circulation véhiculaire aujourd'hui excédentaire**, incluant les 1 800 autobus empruntant quotidiennement les voies du secteur pour rejoindre le terminus du centre-ville, ainsi que l'ensemble des nouveaux besoins (résidences et bureaux donc déplacements anticipés de jour comme de soir) liés aux divers projets immobiliers en cours de réalisation ou à venir. La réduction de la place réservée aux véhicules routiers, entendus dans un sens large (autobus, voitures et camions), risque logiquement de nuire à la fluidité des axes du secteur, déjà fortement problématiques et trop souvent congestionnés, et limiter ainsi le bon fonctionnement de ce secteur stratégique, notamment en terme de déplacements intermodaux, sans qu'aucune solution alternative n'ait été identifiée pour y remédier (aucun ajout de capacité).
- **l'augmentation conséquente des nuisances** à commencer par la congestion, le bruit ou encore la pollution pour l'ensemble des usagers (piétons/vélos/automobiles/bus, résidents/travailleurs/visiteurs);

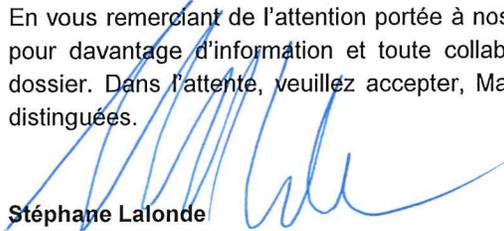
- la **diminution des possibilités de stationnement** : même si l'objectif est globalement de maintenir les capacités de stationnement sur rue existantes, l'apport de nouvelles populations (résidents et travailleurs) risque logiquement d'avoir une incidence sur l'augmentation des besoins, et ce, même si une grande part de la demande sera couverte par les nouveaux développements eux-mêmes (actuellement, les usagers du secteur comptent notamment sur la présence des stationnements extérieurs hors-rue, qui eux n'existeront plus).

CONCLUSION

Ainsi, bien que l'amélioration de la qualité du domaine public du secteur nous semble indispensable pour l'ensemble des usagers et plus globalement pour la bonification du caractère de cet espace central de la métropole, il nous importe de rappeler que **le Quartier des gares n'est pas seulement un territoire habité**. Il s'agit, en effet, d'un **secteur mixte et multifonctionnel** où l'on travaille, magasine, flâne, se divertit, transite mais également que l'on traverse. Cette fonction semble toutefois peu couverte par le projet de PPU du Quartier des gares, tout comme les principaux enjeux qui en découlent (congestion et stationnement).

Enfin, cet exercice de planification détaillé qu'est le PPU nous apparaît quelque peu **prématuré au regard des importants changements à venir** dans le secteur. Il existe, en effet, aujourd'hui de grandes inconnues concernant **le projet d'implantation du SLR, la localisation de ces infrastructures connexes** (et notamment les gares où vont arriver les trains) et les impacts de ces changements sur le fonctionnement du quartier. La venue du SLR risque ainsi de transformer significativement les forces en place et de déplacer les infrastructures névralgiques de transport en commun, et notamment les plateformes intermodales (trains de banlieues, SLR, métro et autobus) auxquelles se rattache le Montréal souterrain. Aussi, il est aujourd'hui impossible d'anticiper les impacts de ce projet majeur sur les comportements des usagers et l'éventuelle diminution du volume d'autobus entrant et sortant du *1000 De La Gauchetière* (report des clientèles), sur laquelle semble miser le PPU. Ainsi, le projet de PPU du Quartier des gares, bien qu'indispensable pour redynamiser ce secteur stratégique du centre-ville de Montréal, nous paraîtrait beaucoup plus pertinent une fois ces éléments majeurs connus.

En vous remerciant de l'attention portée à nos préoccupations, nous restons évidemment disponibles pour davantage d'information et toute collaboration avec les instances municipales en charge du dossier. Dans l'attente, veuillez accepter, Madame et Messieurs les commissaires, nos salutations distinguées.


Stéphane Lalonde

Vice-Président Développement Québec

Ivanhoé Cambridge

1001, rue du Square-Victoria

Bureau C-500

Montréal (Québec) H2Z 2B5 Canada

T. 514 875-3323

C. Stephane.Lalonde@ivanhoecambridge.com