

Le projet de réaménagement de l'ancienne Gare-Hôtel Viger

Mémoire

soumis à l'Office de consultation publique de Montréal

Gabriel Claret

15 novembre 2007

Le responsable du mémoire

Je suis un résident du Vieux Montréal qui a choisi d'y vivre parce que c'est un lieu patrimonial et historique à l'échelle humaine. Je compte y rester en autant que la qualité de vie de ses résidents sera préservée et non sacrifiée au profit de la clientèle touristique. D'ailleurs, je suis convaincu que le Vieux-Montréal perdrait tout son attrait pour les touristes sans une vie de quartier florissante.

L'intérêt pour le projet

Le projet de réaménagement de l'ancienne Gare-Hôtel Viger et des terrains qui l'entourent doit respecter ce lieu historique et patrimonial d'une grande valeur et s'harmoniser avec la trame urbaine du secteur. C'est pourquoi, l'intégration de ce projet aux abords du Vieux-Montréal, nous préoccupe à plusieurs titres :

- sa densité et ses impacts sur les espaces résidentiels adjacents;
- sa fonction commerciale surdimensionnée;
- une circulation accrue sur la rue Berri et les rues avoisinantes desservant une zone résidentielle;
- une offre de stationnement qui compromet l'atteinte des objectifs du Plan de transport de la ville de Montréal;
- un gabarit architectural hors de proportion des gares Viger, Berri et Dalhousie ainsi que des bâtiments résidentiels du quartier.

Considérations sur l'ensemble du projet

Les modifications ou "dérogations" à la réglementation d'urbanisme et au plan d'urbanisme de la ville autorisées ont pour conséquence :

- d'augmenter la hauteur permise de certains bâtiments (44 mètres à 60 mètres sur l'îlot ouest, celui jouxtant la rue Berri, 25 mètres à 44 mètres pour l'îlot est);
- de « surdimensionner » la fonction commerciale par rapport à la capacité du centre ville et des besoins du quartier;
- de multiplier les usages commerciaux;
- d'augmenter le nombre de stationnements supplémentaires, 1600 au lieu de 958 places;
- d'apporter des changements aux règles d'alignement des édifices.

Ces dérogations vont créer des pertes d'aménités pour les résidents du quartier, diminuer l'ensoleillement, obstruer les vues, augmenter la circulation sur les rues résidentielles et créer des espaces commerciaux destinés davantage aux touristes et aux noctambules qu'aux habitants du secteur.

Préoccupations vis à vis le projet

1 La densité et l'affectation du sol

Les hauteurs permises par les modifications au règlement et au plan d'urbanisme sont démesurées par rapport aux bâtiments existants au pourtour du projet. Selon la dernière maquette, le promoteur dégage la rue des Glacis et le pont viaduc et ajoute une tour de 18 étages qui compensera la baisse des hauteurs ailleurs sur le site. Également dans l'îlot est, une tour de 40 mètres est prévue à l'intersection du viaduc Notre-Dame et de la rue Saint-Hubert.

Rappelons que les bâtiments du quartier Faubourg Québec, phase II, entre le viaduc Notre-Dame et la rue Saint-Antoine ne dépassent pas trois et quatre étages. Le bâtiment du Solano en bordure de la rue de la Commune est de 9 étages, et les immeubles du Faubourg Québec phase I, situés entre les numéros civiques 699 et 791 de la Commune ont une hauteur maximale de 8 étages avec une diminution progressive vers la gare Dalhousie à trois étages.

2 La fonction commerciale

Les espaces commerciaux prévus pour le projet se comparent à ceux de Place Desjardins (250 000 pieds carrés) et à ceux de Place Ville Marie (173 500 pieds carrés). Il est à craindre que pour rentabiliser un pôle commercial de 260 000 pieds carrés, dans un secteur qui se trouve à l'écart du centre ville, le promoteur doive mettre l'accent sur la vocation touristique du projet. À cet égard, lors d'une interview, M. Homburg, un des financiers du projet, proposait d'accueillir 80 autobus¹ et de faire de Viger « la nouvelle porte d'entrée de la vieille ville ». Est-ce cela répondre aux besoins de services de proximité des résidents de l'est de l'arrondissement Ville-Marie?

Par ailleurs, il semble inconcevable qu'un modèle commercial, de type *centre d'achats*, puisse s'appliquer à un milieu patrimonial à moins qu'il ne soit souterrain comme celui de Place Ville-Marie. Enfin l'étude² faite pour le compte de promoteur ne parvient pas à justifier l'ampleur commerciale du projet et sous-estime, nous semble-t-il; la concurrence de plusieurs projets hôteliers développés récemment dans le centre ville.

¹ Les Affaires, 23 juin 2007, André Dubuc, Homburg mise 400 M\$ sur Montréal

² Impact commercial du projet Viger – Rapport final, Secor-Taktik, 22 juin 2007

3 Les impacts du projet sur la circulation

Le volume de la circulation suscité par le projet engendrera des nuisances pour l'ensemble du quartier. Les camions devront traverser tout le site avec bruit et fracas, très tôt le matin et tout au long de la journée, avant d'atteindre l'entrée du site sur la rue des Glacis.

Le promoteur et la ville devraient envisager de situer les accès pour les camions à partir de la rue Saint-Antoine, dans un secteur où le bruit est déjà très présent, C'est déjà le cas pour le Palais des congrès qui dispose en plus d'aires de livraisons fermées. En outre, une entrée de camions proche de la gare Dalhousie couperait le lien à privilégier entre le square Dalhousie et le projet Viger.

Enfin, soulignons que l'étude de circulation du promoteur n'a pas tenu compte des impacts du futur CHUM sur la circulation dans le secteur. Selon des experts en transport, Il faut calculer 3 à 4 déplacements par 1000 pieds carrés de superficie commerciale ce qui donnerait pour le projet 750 déplacements par heure, aux heures de pointe.

4 L'offre de stationnement

Le promoteur invoque une augmentation très importante de la demande de stationnement, à proximité du Vieux-Montréal en raison de l'expansion du CHUM³, de la création du quartier de la Santé, de l'agrandissement du Palais des Congrès et du développement de nouveaux projets à l'est. C'est ainsi que le promoteur prévoit 1600 places de stationnement alors que la réglementation municipale n'en exige que 958. Ces 652 places supplémentaires auront une surcapacité de 67% et feront du projet de stationnement Viger, le plus important de tout le secteur du Vieux Montréal et même du Centre ville.

En consultant la carte des parcs de stationnement⁴, on peut constater que les quatre stationnements les plus importants dans le Vieux-Montréal totalisent 4900 places :

Édifice Chaussegros-de-Léry :	1 000
Quai de l'horloge :	880
Quai Alexandra :	825
Palais des Congrès :	1200
Caisse des dépôts et Centre du Commerce mondial	1000

3 Dans le rapport de l'Office de consultation public (OPCM) sur le CHUM, il est question d'un manque de stationnement de 1076 places tel que proposé.

4 http://vieux.montreal.qc.ca/images/pdf/park_fr.pdf

Dans le quadrilatère compris entre l'avenue Viger, la rue Duke à l'ouest et la rue Saint-Hubert à l'est et le fleuve, l'offre de stationnement est de 12 059 places, dont 2560 places se trouvent à l'est du boulevard Saint-Laurent. Donc avant de conclure qu'il y a un *déficit à combler*, il faudrait étudier plus en profondeur la situation et tenir compte du projet de stationnement étagé et en souterrain prévu sur les espaces en surface situés à l'est du boulevard Saint-Laurent, le long de l'autoroute Ville-Marie. Ce futur stationnement se trouve davantage dans l'axe des places Vauquelin et Jacques Cartier, point d'intérêts et de convergence du Vieux-Montréal.

Il faut aussi rappeler que la Société de développement commercial du Vieux-Montréal⁵, dans son mémoire sur le plan de transport de la Ville de Montréal, identifie comme moyens prioritaires pour améliorer le stationnement une meilleure gestion des parcs de stationnements actuels et la mise en place d'une signalisation adéquate pour les usagers.

Enfin, il y a une certaine contradiction entre vouloir donner à ce site de prestige une valeur symbolique, un point de repère dans le paysage du Vieux-Montréal et développer un immense parc de stationnement générant trafic et bruits dans un environnement où il est nécessaire de préserver une ambiance urbaine de qualité pour ses résidents actuels et futurs.

5 Autres considérations

- Bruits engendrés au cours de la construction

Le promoteur devrait prendre toutes les mesures utiles pour minimiser les bruits et les poussières⁶ au cours des phases de construction et s'engager à effectuer les travaux dans un temps limite. Il faut rappeler que deux gros chantiers (CHUM et VIGER) vont se dérouler dans le quartier en même temps et ce, sur plusieurs années.

- Nuisance des vues

La hauteur évoquée plus haut dans les bâtiments proches du pont viaduc Notre-Dame et sur l'îlot ouest aura des impacts négatifs sur les vues et l'intimité des résidents actuels.

- Vent

Effet du vent dû aux hauteurs sur les piétons et les résidents avoisinants;

- La nature et la diversité des espaces commerciaux

La nature de ces espaces commerciaux n'a pas été précisée. Quelle sera la répartition entre les commerces de proximité, les boutiques touristiques, les restaurants, les bars, les bureaux et les services? À ce sujet, SNS Property Finance⁷, partenaire financier du projet,

⁵ SDC Vieux-Montréal, Mémoire sur le plan de transport public 2007 de la Ville de Montréal, 22 août 2007

⁶ Problématique signalée dans le mémoire de la Santé publique de Montréal sur le CHUM à l'Office de consultation publique.

⁷ <http://www.snspropertyfinance.com/projects/index/3>

fait mention sur son site de 30 000 mètres carrés de bureaux dans des immeubles de 5 à dix étages, ce dont nous n'avons jamais entendu parler dans les présentations du promoteur.

- ***La présence «d'apparts-hôtels»***

Ce type d'appartement répond à la demande d'une clientèle de passage, de tourisme et d'affaires et ne favorise pas l'augmentation du nombre de résidents permanents, en déficit dans le centre ville de Montréal.

- ***L'avenir du Vieux-Montréal***

Le Vieux-Montréal ne doit pas devenir qu'une destination touristique et d'amusement. Il faut compter sur l'augmentation de résidents permanents pour animer le Vieux-Montréal pendant les saisons mortes, faire vivre les commerces de proximité à l'année et de se soucier de la revitalisation et la préservation du Vieux-Montréal. Le projet Viger tel que conçu dans ses grandes composantes n'accorde que très peu d'importance à ses relations avec l'arrondissement historique.

- ***Les artères commerciales du secteur***

Les rues Saint-Paul, Notre-Dame, Saint-Jacques ou celles au nord du site entre Saint-Denis, et Amherst devraient répondre au cours des prochaines années à la croissance de la demande de commerce de proximité et de destination du secteur. Les investissements publics de la ville avec son nouveau programme d'incitation à la rénovation des commerces – Pr@m-commerce – auront un impact positif sur les artères commerciales de tout le secteur est. Quant au CHUM, il suscitera une nouvelle offre commerciale de qualité au nord de la rue Viger. D'autres projets plus importants à l'ouest – en particulier le projet de Griffintown – sont à venir et feront directement concurrence aux espaces commerciaux du projet Viger. Ajoutons aussi que dans la portion ouest du Vieux-Montréal entre le boulevard Saint-Laurent et la rue McGill, des locaux commerciaux vacants seront rénovés et s'inscriront dans la continuité des rues marchandes de l'arrondissement historique.

Suggestions pour améliorer le projet

- Diminuer le nombre de places de stationnement souterrain en deçà de 1000 places conformément à la réglementation municipale;
- Relocaliser les points d'accès et de sortie (rue des Glacis) des camions et autobus de façon à minimiser l'impact du bruit, des gaz, des odeurs pour les résidents du site et des quartiers environnants;
- Réduire la hauteur des bâtiments jouxtant le pont viaduc Notre-Dame à deux étages au dessus du niveau du pont viaduc comme c'est le cas pour les édifices du Solano qui sont à proximité du viaduc. Des hauteurs plus élevées, ne dépassant pas 40 mètres, pourraient être envisagées de façon graduelle en direction du centre de l'îlot;
- Aligner les bâtiments nouveaux du côté de la rue Berri avec la façade de l'ancienne gare Berri, de façon à dégager la vue sur la gare Dalhousie et laisser place à un espace public liant le square Dalhousie au site Viger;
- Réviser la fonction commerciale à la baisse en augmentant le nombre d'unités de logements destinés à des résidents permanents;
- Privilégier l'aménagement de circuits piétonniers et des espaces publics sur les niveaux existants et en évitant de créer des rampes et des passerelles enjambant la rue des Glacis pour s'accrocher au pont viaduc ;
- Sécuriser la circulation piétonne sur le site et hors du site en limitant la circulation automobile.
- Envisager d'utiliser l'édifice de la Gare Berri, qui constituait le grand hall d'accès aux trains, pour regrouper la fonction commerciale du site, ce qui semblerait plus intéressant que de concentrer les commerces sur une rue enclavée – Saint-Hubert - dans le site lui-même. La rue Berri est davantage dans la continuité de la trame urbaine ;
- Abandonner les projets commerciaux sous le viaduc et privilégier un parc de part et d'autre du viaduc, en continuité avec le square Dalhousie.