



ALEXIS NIHON

Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 de la Ville de Montréal :
Mémoire déposé à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM)

20 septembre 2024

fahey

Préparé par Fahey et associés

Cominar : Julie Lafrenière et François Vanier

1. CONTEXTE

1.1. Présentation de Fonds de placement immobilier Cominar (Cominar)

Cominar possède et gère des immeubles de bureaux, commerciaux et résidentiels, tout en développant des immeubles à vocation mixte. L'entreprise façonne de grands terrains d'avenir, mettant l'humain au centre de son succès et restant à l'avant-garde des tendances tout en servant ses clients. Cominar ne se limite pas à fournir des espaces, mais crée des destinations quotidiennes pour toutes les communautés.

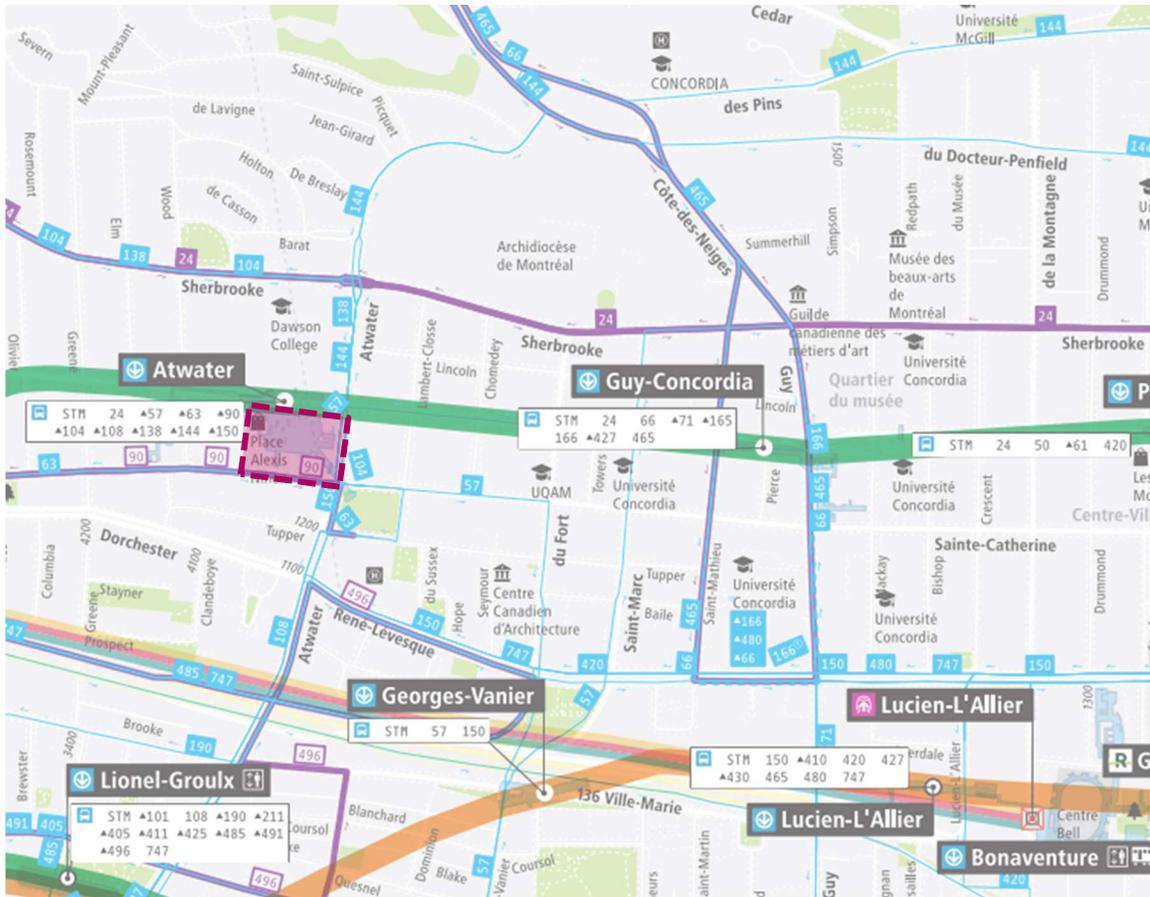
En collaboration continue avec diverses parties prenantes, Cominar conçoit des espaces attrayants et modernes, dotés de services intégrés qui simplifient le quotidien. L'objectif est de bâtir des lieux adaptés aux besoins de l'humain d'aujourd'hui tout en anticipant ceux des générations futures.



Figure 1 — Extrait du portfolio immobilier géré par Cominar

1.2. Localisation stratégique et environnement urbain

Alexis Nihon possède un potentiel de redéveloppement important en raison de son emplacement stratégique à l'extrémité nord-ouest du centre-ville de Montréal. Situé au-dessus de la station de métro Atwater et desservi par une multitude de lignes d'autobus, il profite également de la proximité de nombreux commerces et services. Ces caractéristiques sont en parfaite adéquation avec l'orientation 2 du projet de PUM, qui vise à favoriser une intensification plus élevée le long des axes de transport en commun majeurs.



1.3. Le site

Alexis Nihon est situé en bordure du centre-ville. La propriété se trouve dans un secteur stratégique au sein des principaux noyaux d'activités urbaines de la métropole. L'îlot est principalement occupé par le complexe commercial, il est bordé par le boulevard De Maisonneuve Ouest, les avenues Atwater et Wood ainsi que par la rue Sainte-Catherine Ouest.

Construit en 1967, le Complexe est une propriété polyvalente en termes d'usages. On y retrouve à la fois des espaces de bureaux, une foire alimentaire ainsi qu'une multitude de commerces et de services qui bénéficient aux clients et aux professionnels qui y transitent quotidiennement. Notons que le site représente le noyau d'un pôle majeur regroupant notamment le Collège Dawson, le Complexe du Forum, le projet du Square Children's, etc.

Cominar possède plusieurs accords contractuels avec certains des commerçants relativement à des espaces de stationnement sur son site. Ces ententes qui s'échelonnent sur plusieurs années représentent un défi de taille pour la planification du site puisqu'elles restreignent les possibilités de développement à court et moyen terme.

La complexité du site réside dans le fait qu'il est situé en partie dans le territoire de la Ville de Montréal et en majorité sur le territoire de Westmount. Par conséquent, il est primordial que le PUM 2050 offre des paramètres suffisamment flexibles qui permettront l'élaboration d'un futur projet de redéveloppement cohérent avec les deux entités municipales.

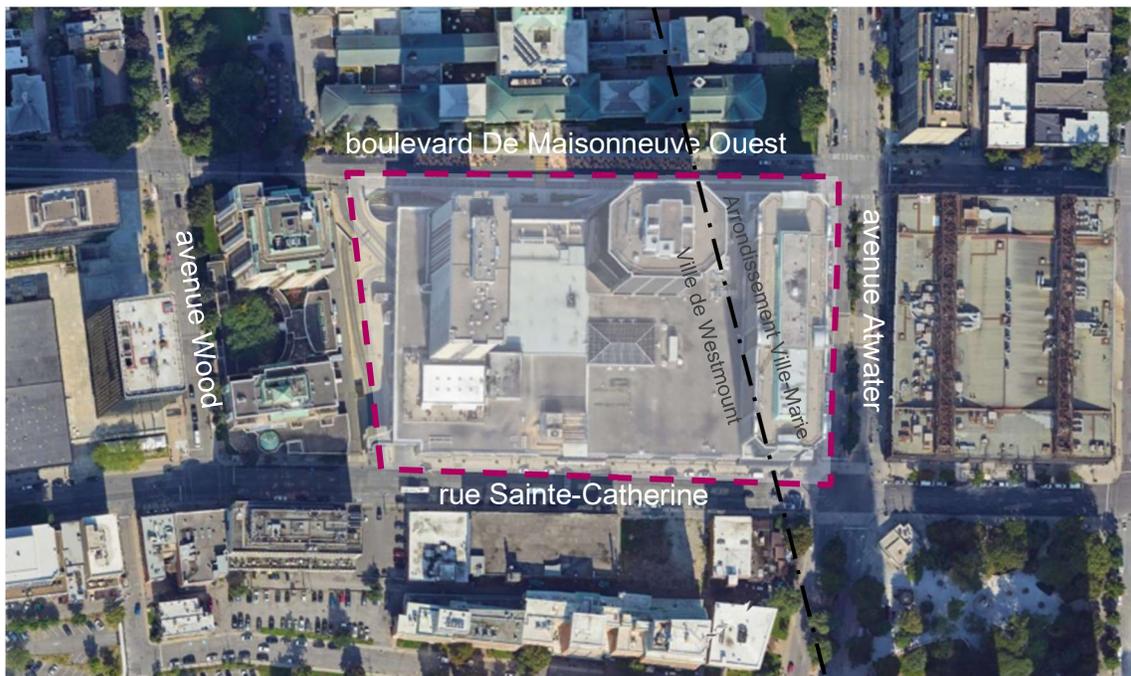


Figure 3 — Extrait de Google Earth (septembre 2024)

2. LE PROJET DE PUM

2.1. Prévisibilité des paramètres de développement

Contrairement au Plan d'urbanisme actuel, le PUM 2050 ne présente pas de paramètres spécifiques en matière de hauteur et de densité. Il introduit la notion qualitative de niveaux d'intensification, un exercice de calcul à réaliser au niveau des arrondissements sera requis pour définir des paramètres normatifs ciblés.

a. Seuils de densité minimaux

Le PUM n'identifie pas de hauteur et de COS, toutefois, il établit des seuils de densité minimale. Une densité minimale de 250 logements/hectare (net) est prévue pour le site. Cette dernière, tout comme pour l'ensemble du centre-ville, s'avère très basse considérant le potentiel stratégique et économique que recèle ce territoire ainsi que la concentration de moyens de transport en commun. La station de métro Atwater est située en face de Alexis Nihon.

À titre comparatif, les études de cas réalisées par la Ville de Montréal dans son document Décoder la densité (2021), démontrent que la densité d'habitation pour le quartier de Shaughnessy Village est de 520 log./ha net (416 log./ha brut). Étant donné que le secteur de Alexis Nihon est situé dans une aire d'intensification élevée, il nous apparaît contradictoire de proposer un seuil minimum moyen de densité résidentielle plus faible que l'état actuel de son environnement urbain. Afin d'encourager la densification du centre-ville dans l'objectif de pallier les enjeux de transition écologique, de dynamisme du centre-ville et d'abordabilité du logement, il nous apparaît important de prescrire des seuils de densité plus élevés.

Conformément à la proposition de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM), il est proposé que le seuil minimal de densité soit fixé à 750 logements par hectare net (600 logements par hectare brut), afin de rester en cohérence avec le positionnement stratégique du site et les projets identitaires réalisés au centre-ville au cours des dernières années.

b. Exigences de développement additionnelles

Par ailleurs, le projet de PUM inclut également un lot d'exigences additionnelles ayant le potentiel de remettre en question le potentiel de développement du site. D'une part, il est envisageable que le zonage incitatif, incluant les logements hors marché, soit évoqué comme moyen d'atteindre le plein potentiel de développement du site. Cela pourrait sérieusement compromettre le montage financier des projets en cours et à venir, allant à l'encontre même du potentiel de développement permis par le cadre réglementaire actuel. Pour Cominar, l'utilisation du zonage incitatif est à proscrire et ne devrait pas remplacer la hauteur qui est d'emblée reconnue de plein droit pour ce site.

D'autre part, des exigences additionnelles telles que le facteur de résilience climatique et les paramètres associés aux quartiers inclusifs et résilients (QIR) sont également présentes. Couplé au manque de prévisibilité permise par la formule du PUM (et ce pour potentiellement les deux prochaines années jusqu'à l'entrée en vigueur des règlements de concordance au niveau des arrondissements) cela aura pour effet de complexifier, voire empêcher, le redéveloppement optimal du site.

Recommandations afin d'améliorer la prévisibilité des paramètres de développement :

a. Seuils de densité minimaux

Recommandation 1 : Augmenter le seuil minimal de densité à 750 log/ha (net), conformément à la proposition de la CCMM (600 log/ha [brut]), afin qu'il soit conséquent avec le positionnement stratégique du site et les projets identitaires réalisés au cours des dernières années.

b. Exigences de développement additionnelles

Recommandation 2 : Le zonage incitatif ne doit pas remplacer la hauteur qui est accordée de plein droit dans la réglementation actuelle et devrait par ailleurs permettre l'inclusion de toutes les typologies de logements (et non uniquement abordable ou hors marché) dans le contexte actuel de pénurie de logements, puisque tous les types de logements ont un rôle à jouer dans le rétablissement de l'équilibre entre l'offre et la demande.

2.2. Stationnements commerciaux

Le projet du PUM prévoit le retrait des ratios minimums de stationnement, ce qui est pertinent dans le contexte urbain actuel, particulièrement pour les usages résidentiels, permettant d'éviter la construction de cases de stationnements excédentaires lorsqu'elles ne sont pas requises.

En revanche, les ratios maximums de stationnement pour les usages commerciaux sont revus à la baisse, soit un ratio maximal de 0,5 unité par 100 m².

La valeur économique du complexe Alexis Nihon constitué des tours de bureaux et du centre commercial va être impactée négativement et de façon très significative par ces nouvelles normes de stationnement. Cominar possède des engagements à long terme envers des locataires (bureaux et commerces de détail, sous forme de baux) concernant un nombre déterminé de places de stationnement représentant environ 1 400 cases.

Cependant, selon les nouveaux paramètres établis par le PUM, ces espaces de stationnement pourraient ne plus être conformes aux paramètres normatifs actuellement en vigueur. Conséquemment, Cominar ne pourrait plus honorer ses engagements, ce qui compromet les opérations de redéveloppement du site dû à une potentielle perte de droits acquis. Il serait regrettable qu'un site d'une telle envergure et d'une grande influence pour le secteur se retrouve en situation de droits acquis à la suite d'une modification de la réglementation.

Recommandation relative aux stationnements :

Recommandation 3 : Maintenir le ratio maximal de cases de stationnement pour les usages commerciaux de 1 unité par 100 m² de superficie de plancher.

2.3. Corridors visuels

Le Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) 2050 introduit plusieurs nouveaux éléments liés aux vues d'intérêt. Tout d'abord, de nouveaux corridors visuels sont proposés, intégrant des points d'origine et de destination additionnels, alors que ceux-ci se concentraient auparavant sur le lien entre le fleuve Saint-Laurent et le Mont-Royal.

Plusieurs enjeux découlent de ces nouvelles propositions. En multipliant les corridors de vues, le PUM fragilise l'importance de ces repères majeurs, tout en risquant d'encombrer le paysage urbain avec des perspectives moins significatives.

Plus particulièrement pour le site Alexis Nihon, le corridor visuel de la rue Bridge (Bridge_1) souligne des points d'origine et de destination peu identitaires à l'échelle métropolitaine en plus d'être recoupé par la structure du REM, affaiblissant d'autant plus sa valeur.



Figure 5— Corridor visuel intéressant Bridge_1 proposé par le projet de PUM 2050

L'expérience d'autres grandes villes telles que Paris démontre qu'il est préférable de concentrer les corridors visuels protégés sur des points d'intérêt majeurs. Le PUM devrait s'inspirer de ces approches et éviter de multiplier les corridors, ce qui pourrait compromettre le développement de secteurs stratégiques essentiels à la croissance métropolitaine.

Recommandation relative aux corridors visuels :

Recommandation 4 : Retirer les nouvelles vues introduites par le PUM ne concernant pas un des deux points identitaires que sont le Mont-Royal et le fleuve Saint-Laurent, notamment la vue entre le secteur Bridge-Bonaventure et le Bois Summit qui traverse le site du complexe Alexis-Nihon.

3. CONCLUSION

3.1. Sommaire des recommandations

En résumé, il est crucial de reconnaître que Alexis Nihon présente certaines contraintes liées à son emplacement, qui est géré par deux entités municipales distinctes. De plus, les nouveaux paramètres définis par le PUM limitent en partie le potentiel de développement du site. En conséquence, les ajustements suivants sont proposés :

Recommandation 1 : Augmenter le seuil minimal de densité à 750 log/ha (net), conformément à la proposition de la CCMM (600 log/ha [brut]), afin qu'il soit conséquent avec le positionnement stratégique du site et les projets identitaires réalisés au cours des dernières années.

Recommandation 2 : Le zonage incitatif ne doit pas remplacer la hauteur qui est accordée de plein droit dans la réglementation actuelle et devrait par ailleurs permettre l'inclusion de toutes les typologies de logements (et non uniquement abordable ou hors marché) dans le contexte actuel de pénurie de logements, puisque tous les types de logements ont un rôle à jouer dans le rétablissement de l'équilibre entre l'offre et la demande.

Recommandation 3 : Maintenir le ratio maximal de cases de stationnement pour les usages commerciaux de *1 unité par 100 m² de superficie de plancher*.

Recommandation 4 : Retirer les nouvelles vues introduites par le PUM ne concernant pas un des deux points identitaires que sont le Mont-Royal et le fleuve Saint-Laurent, notamment la vue entre le secteur Bridge-Bonaventure et le Bois Summit qui traverse le site du complexe Alexis-Nihon.



LE COMPLEXE DE LA GARE CENTRALE DE MONTRÉAL

Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 de la Ville de Montréal :
Mémoire déposé à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM)

20 septembre 2024

fahey

Préparé par Fahey et associés

Cominar : Julie Lafrenière et François Vanier

1. CONTEXTE

1.1. Présentation de Fonds de placement immobilier Cominar

Cominar possède et gère des immeubles de bureaux, commerciaux et résidentiels, tout en développant des immeubles à vocation mixte. L'entreprise façonne de grands terrains d'avenir, mettant l'humain au centre de son succès et restant à l'avant-garde des tendances tout en servant ses clients. Cominar ne se limite pas à fournir des espaces, mais crée des destinations quotidiennes pour toutes les communautés.

En collaboration continue avec diverses parties prenantes, Cominar conçoit des espaces attrayants et modernes, dotés de services intégrés qui simplifient le quotidien. L'objectif est de bâtir des lieux adaptés aux besoins de l'humain d'aujourd'hui tout en anticipant ceux des générations futures.



Figure 1 — Extrait du portfolio immobilier géré par Cominar

1.2. Localisation stratégique et environnement urbain

Situé en plein cœur du centre-ville de Montréal, le site du Complexe de la Gare Centrale présente un potentiel de redéveloppement remarquable grâce à son emplacement stratégique, sa position centrale, sa desserte en transport public et son positionnement au cœur du réseau piéton souterrain de Montréal. Ces particularités s'alignent parfaitement avec l'orientation 2 du projet PUM qui vise à offrir des niveaux d'intensification plus élevés aux abords des axes de transports en commun structurants.



Figure 2 — Carte de l'environnement urbain

1.3. Le site

Le Complexe de la Gare Centrale est situé en plein cœur du centre des affaires. La propriété prend place au sein des principaux noyaux d'activités urbaines de la métropole. L'îlot du Complexe de la Gare Centrale est bordé par les boulevards Robert-Bourassa, René-Lévesque ainsi que par les rues de la Gauchetière et Mansfield. La portion souterraine de ce dernier s'étend par ailleurs de la rue Cathcart jusqu'à la rue Saint-Antoine Ouest.

Construite en 1945, la Gare Centrale a vu l'érection successive de plusieurs bâtiments autour de son édicule principal, appelé « la Salle des pas perdus », au début des années 1960. Située au centre de l'îlot, cette salle est peu visible depuis la rue et ne dispose que d'un accès piétonnier limité, principalement relié au réseau souterrain du centre-ville.

Contrairement à d'autres propriétés du secteur des Gares, le développement de ce site a peu évolué au fil des années, présentant des caractéristiques désuètes telles que la prédominance de la voiture, le manque d'espaces verts et d'accessibilité, ainsi qu'un design urbain vieillissant. Certains des nouveaux paramètres établis par le projet de PUM pourraient causer la perpétuation de cet immobilisme, d'où la nécessité d'envisager des options favorisant un développement cohérent et moderne.

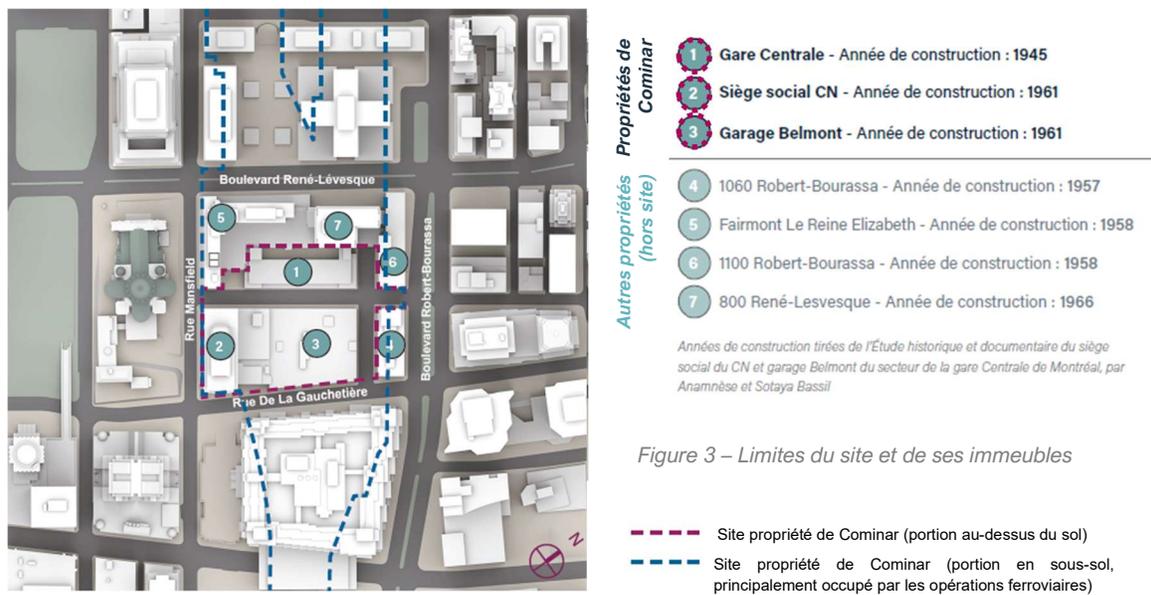


Photo – Entrée de la Gare sur de la Gauchetière



Photo – Rue East vers le Nord



Photo – Depuis boul. Robert-Bourassa vers l'Ouest

Figure 4 — Mosaïque de photos illustrant les bâtiments du site

Lieu de transit important au cœur du centre-ville de Montréal, le Complexe de la Gare Centrale est non seulement un pôle de transport collectif intermodal incontournable pour les voyageurs locaux, nationaux et internationaux, mais également une propriété polyvalente en termes d'usages. On y retrouve deux tours de bureaux, une foire alimentaire ainsi qu'une zone commerciale et de services axés sur l'accessibilité, la rapidité et la praticité afin de répondre aux besoins journaliers des voyageurs et des professionnels qui y transitent.

Il est important de noter que le site fait face à un nombre exceptionnel de contraintes structurelles en raison de la présence de diverses infrastructures et équipements en tréfonds. De plus, plusieurs opérateurs ferroviaires distincts utilisent ces infrastructures, telles que la STM, le CN, EXO, CDPQ Infra, Amtrak et VIA Rail. Un centre important de données et de télécommunication est aussi présent sur le site. Ce caractère multimodal du site de la Gare est unique à l'échelle métropolitaine.

Toute construction hors sol doit être réfléchi en profondeur afin de composer avec la présence d'un lot d'infrastructures en souterrain. Chaque projet doit intégrer la localisation des rails, des trains, ainsi que des stationnements à proximité en plus des accès de livraison, de retrait des déchets et des pompiers qui se font en sous-terrain, et les réseaux de fibre optique et du chauffage urbain (ECCU) qui traversent le site. Ces infrastructures dictent les possibilités d'implantation et d'expansion des nouvelles constructions.

En plus des infrastructures liées à la présence du REM et des trains, il existe également d'autres structures complexifiant le travail de fondation tel qu'un tunnel à l'usage de véhicules d'urgence desservant le souterrain de l'ensemble du secteur (entre la Place Bonaventure et la Place Ville-Marie) sous l'édifice du CN, des ponts permettant de franchir la rue East, le boulevard René-Lévesque, la rue De La Gauchetière, la rue Belmont et la rue de la Gauchetière, ainsi que des artefacts protégés par Parcs Canada, tel qu'un platelage autrefois utilisé par le bétail et des gravures sur l'extérieur de la Gare, ou la décoration intérieure de la Salle des Pas Perdus de la Gare. Les figures 5, 6 et 7 présentées sur les pages suivantes illustrent la complexité inhérente au site.

Outre les contraintes structurelles, Cominar possède plusieurs accords contractuels ainsi que de nombreuses servitudes avec les propriétés voisines relativement à des espaces de stationnement sur son site. Ces ententes qui s'échelonnent sur plusieurs décennies représentent également un défi majeur pour la planification du site puisqu'elles restreignent les possibilités de développement à court et moyen terme.

Par conséquent, il est primordial que le PUM 2050 offre des paramètres suffisamment flexibles qui permettront l'élaboration d'un projet de consolidation et de développement à la hauteur de ce lieu stratégique et structurant, composant avec un ensemble de contraintes techniques et des logiques d'acteurs complexes.

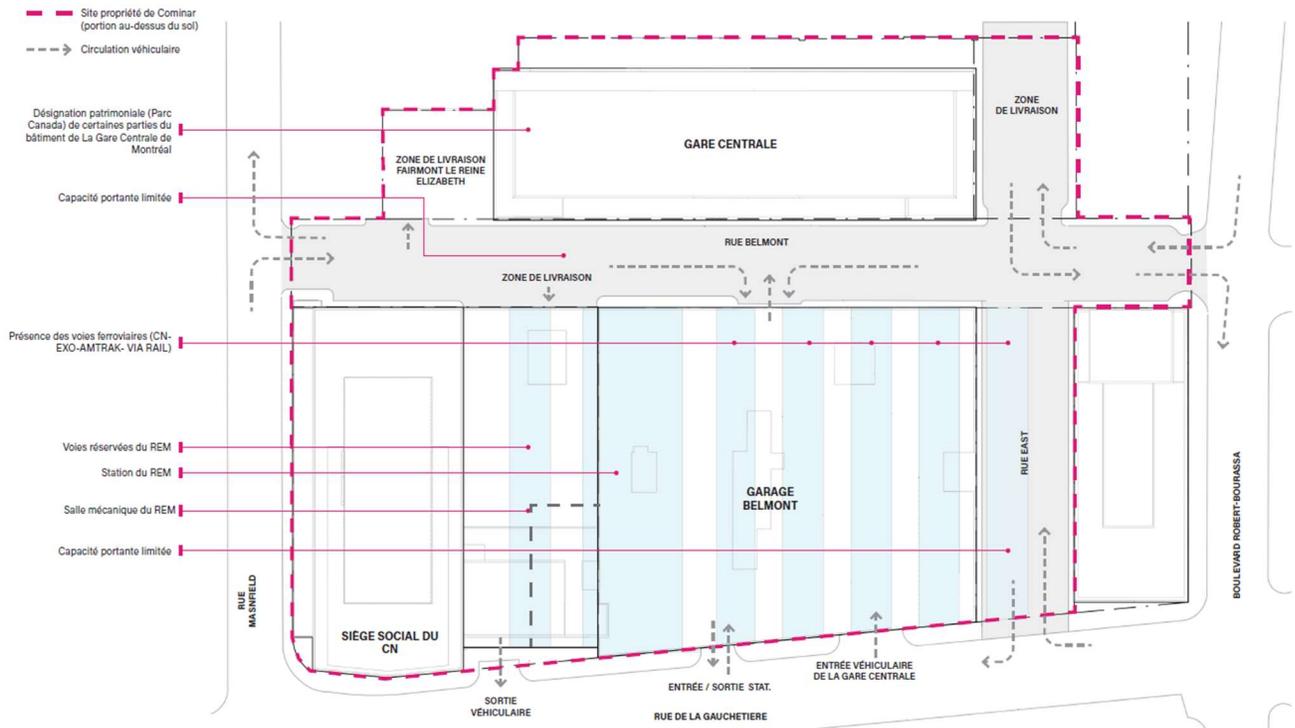


Figure 5 — Plan du site et principales contraintes techniques complexifiant son exploitation

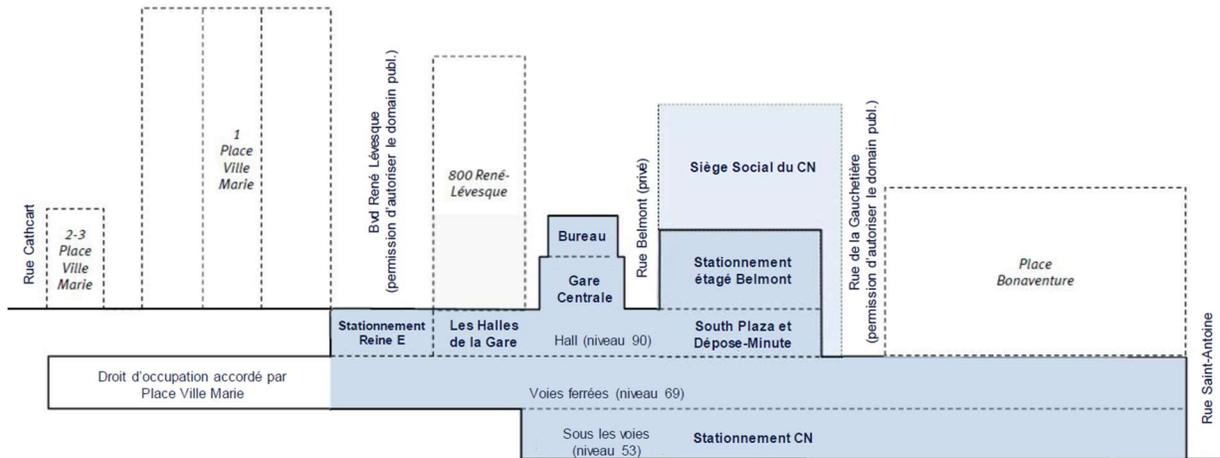


Figure 6 — Coupe transversale simplifiée du site (la portion bleue correspond à la Gare Centrale - propriété de Cominar)

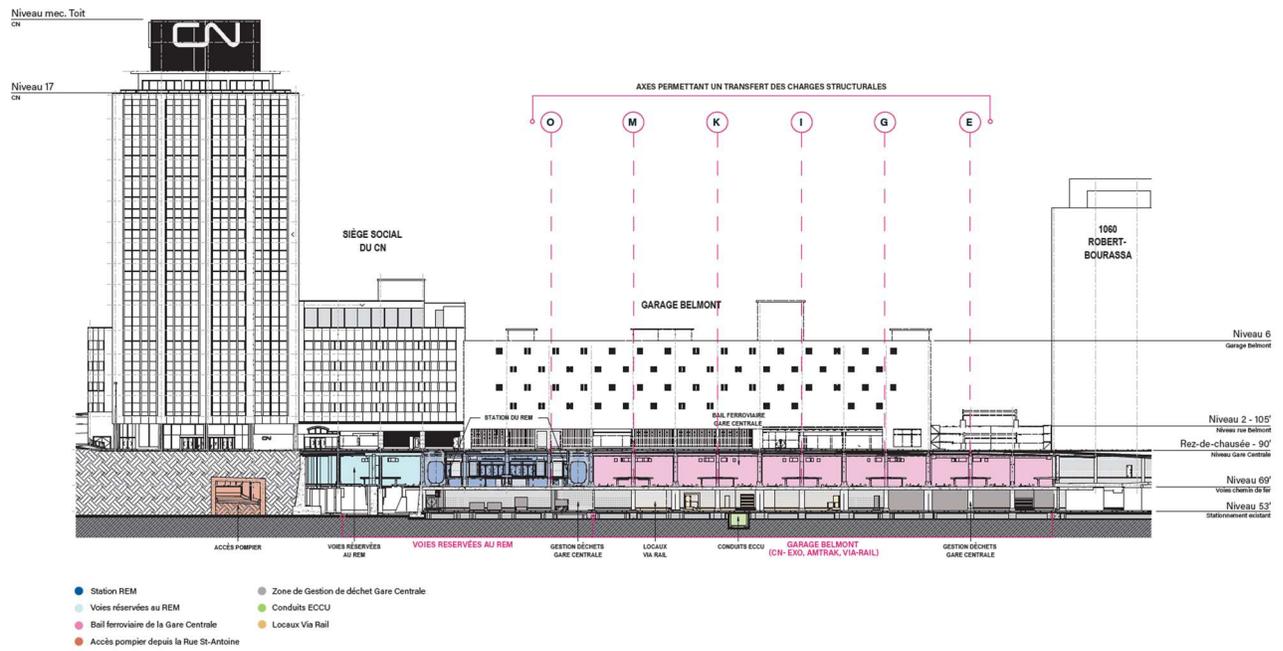


Figure 7 — Coupe longitudinale du site illustrant les contraintes techniques complexifiant son exploitation

2. LE PROJET DE PUM

2.1. Prévisibilité des paramètres de développement

Contrairement au Plan d'urbanisme actuel, le PUM 2050 ne présente pas de paramètres spécifiques en matière de hauteur et de densité bâtie. Il introduit la notion qualitative de niveaux d'intensification, un exercice de calcul à réaliser au niveau des arrondissements sera requis pour définir des paramètres normatifs ciblés.

a. Seuils de densité minimaux

Le PUM n'identifie pas de hauteur et de COS, toutefois, il établit des seuils de densité minimale. Une densité minimale nette de 400 logements/hectare est prévue pour le site. Cette dernière, tout comme pour l'ensemble du centre-ville, s'avère très basse considérant le potentiel stratégique et économique que recèle le Complexe de la Gare Centrale ainsi que la concentration de moyens de transports en commun.

À titre comparatif, d'autres projets identitaires du centre-ville développés au cours des dernières années présentent des densités nettement plus élevées que celles prescrites par le PUM :

- **Projet L'Avenue** : ± 1 026 log/ha;
- **YUL Centre-Ville** : ± 643 log/ha;
- **One Square Philips** : ± 1 667 log/ha;
- **Square Children's** : ± 719 log/ha.

b. Hauteur

Le PUM identifie le site dans le secteur du massif du centre-ville qui permet une hauteur altimétrique maximale de 232,5 m. Le projet de PUM abroge toutefois la hauteur maximale qui était prescrite dans le Plan particulier d'urbanisme (PPU) du Quartier des gares (permettant la construction d'immeubles allant jusqu'à une hauteur altimétrique de 232,5 m de plein droit). Il est surprenant de constater que ce document de planification adopté en 2015 (il y a donc moins de 10 ans) et ayant fait l'objet de vastes consultations publiques, soit abrogé de sorte que les propriétés localisées dans ce secteur névralgique du centre-ville n'aient désormais plus de paramètres de prévisibilité en termes de hauteur maximale. C'est pourtant sur la base de ce document que toutes les décisions stratégiques et économiques en termes de viabilité de Cominar ont été prises et aujourd'hui la Ville abroge le plan des hauteurs contenu au PPU qui sera lui, toutefois maintenu.

Il sera désormais possible que les hauteurs autorisées dans ce secteur dans le cadre de l'exercice de concordance au PUM en arrondissement soient revues à la baisse. Considérant que des investissements pour la consolidation et le développement des fonctions sur la propriété au cours des dernières années ont été réalisés en fonction de la hauteur maximale précédemment permise au PPU du Quartier des gares, le retrait de ces paramètres a le potentiel de remettre en question la viabilité des choix passés compte tenu des nombreuses contraintes et restrictions qu'imposent les infrastructures et les rails sous les bâtiments.

Par ailleurs, le PUM évoque la possibilité que le zonage incitatif (incluant les logements hors marché) soit utilisé comme moyen d'atteindre la pleine hauteur qui était précédemment autorisée de plein droit, compromettant sérieusement davantage le montage financier des projets en cours.

Pour Cominar, l'utilisation du zonage incitatif est à proscrire et ne devrait pas remplacer la hauteur qui était d'emblée reconnue de plein droit pour ce site.

Recommandations afin d'améliorer la prévisibilité des paramètres de développement :

a. Seuils de densité minimaux

Recommandation 1 : Augmenter le seuil minimal de densité à 750 log/ha (net), conformément à la proposition de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) (600 log/ha [brut])¹, afin qu'il soit conséquent avec le positionnement stratégique et le caractère structurant du site et à la hauteur des projets identitaires du centre-ville réalisés au cours des dernières années.

b. Hauteur

Recommandation 2 : Ne pas abroger la carte des hauteurs du PPU du Quartier des gares et maintenir une hauteur maximale normative de 120 mètres + (hauteur altimétrique maximale de 232,5 m de plein droit) conformément au cadre de planification et de réglementation présentement en vigueur.

c. Zonage incitatif et logement hors marché

Recommandation 3 : Le zonage incitatif ne doit pas remplacer la hauteur qui était accordée de plein droit dans le PPU des Gares et devrait par ailleurs permettre l'inclusion de toutes les typologies de logements (pas uniquement du logement hors marché) dans le contexte actuel de pénurie de logements, puisque tous les types d'appartements ont un rôle à jouer dans le rétablissement de l'équilibre entre l'offre et la demande.

¹ La densité brute inclut les espaces publics tels que les voies de circulation, les parcs et les espaces verts. La densité nette se concentre sur les espaces privés uniquement. Un facteur de 20 % peut être utilisé pour passer de l'un à l'autre.

2.2. Patrimoine

a. Immeubles patrimoniaux

Le PUM attribue le statut d'immeuble patrimonial à de nombreux bâtiments listés à l'annexe 3. Le Complexe de la Gare Centrale de Montréal, qui comprend plusieurs lots, est reconnu comme un immeuble patrimonial exceptionnel ayant une vocation historique publique. Cependant, les numéros civiques 895-945 rue de la Gauchetière prévus à l'annexe 3 englobent le bâtiment abritant le siège social du CN et le garage Belmont (un stationnement étagé).

En revanche, l'édifice principal de la Gare, qui constitue le véritable immeuble à vocation historique publique, se trouve sur le lot partagé avec l'hôtel Fairmont Le Reine Elizabeth, qui lui n'est pas identifié. Il est à noter que l'annexe 3 ne mentionne pas la Gare Centrale à l'adresse du 900, boulevard René-Lévesque, qui est pourtant la portion du bâtiment à vocation publique présentant la plus grande valeur patrimoniale.

La liste a été dressée selon les numéros civiques apparaissant au rôle d'évaluation, il y aurait lieu de modifier la liste prévue à l'annexe 3 dans le but de mieux identifier les bâtiments ou parties de bâtiments qui représentent un réel intérêt patrimonial. À cet effet, seule la Salle des pas perdus est reconnue et a un statut d'intérêt patrimonial. Nous sommes d'avis que le stationnement étagé et l'immeuble du CN, notamment, n'étaient pas les immeubles visés par cette liste. Ainsi, les lieux emblématiques clés, tels que la Salle des pas perdus, seraient préservés sans toutefois brimer le potentiel de redéveloppement de certains immeubles.

Mentionnons également que le Complexe de la Gare Centrale de Montréal est déjà visé par différents statuts de protection. La propriété est située dans le secteur patrimonial du centre-ville, elle est identifiée comme un immeuble patrimonial et elle est également désignée comme une gare ferroviaire protégée par Parcs Canada. Dans ce contexte, il n'est pas nécessaire de procéder à une superposition de protections patrimoniales.

b. Repères emblématiques

Un nouveau paramètre du PUM consiste en l'identification de repères emblématiques. La Cathédrale Marie-Reine-du-Monde et Saint-Jacques-le-Meilleur est désormais identifiée comme un repère emblématique qui requiert un rayon de protection de 100 mètres.

Tout comme le Complexe de la Gare Centrale, la Cathédrale Marie-Reine-du-Monde et Saint-Jacques-le-Meilleur bénéficie de différents statuts de protection. La propriété est située dans le secteur patrimonial du centre-ville, la Cathédrale est incluse dans le site patrimonial cité du Square-Dorchester-et-de-la-Place-du-Canada, elle est également identifiée comme un immeuble patrimonial à l'annexe 3 du PUM et en tant que lieu de culte.

Elle sera désormais également définie comme un repère emblématique au PUM. Toutes ces protections ont pour effet de complexifier les processus de redéveloppement en périphérie puisque des critères relatifs à chaque statut sont applicables. L'accumulation de statuts de protection divers aura pour effet d'alourdir les processus d'approbation et de compromettre sévèrement la requalification des projets dans les environs sans réelle valeur ajoutée pour la mise en valeur de la cathédrale puisqu'elle fait déjà l'objet de protections dans le cadre du site patrimonial cité du Square-Dorchester-et-de-la-Place-du-Canada.

De plus, le rayon de protection applicable à la carte 6-25 du document complémentaire utilise le périmètre du bâtiment alors que les figures 2-32 et 2-33 prévoient que seul un rayon à partir du point central de l'immeuble devrait être utilisé. L'emploi du point central comme référence du rayon de protection a été confirmé par un représentant de la Ville de Montréal lors de la séance d'information tenue par l'OCPM le 5 septembre dernier. Ceci a pour effet d'augmenter la superficie du territoire affectée par le secteur protégé du repère emblématique.

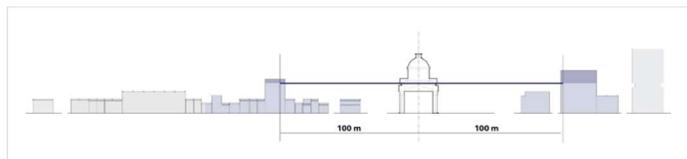


Figure 8 — Schéma illustrant le concept de rayon de protection, figure 2-33 du chapitre 2 du projet de PUM 2050

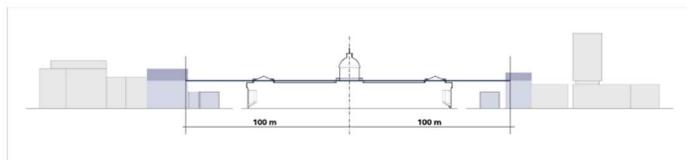


Figure 9 — Carte des repères emblématiques 6-25 du document complémentaire du projet de PUM illustrant une zone tampon de 100 m plutôt qu'un rayon depuis le point central (le pointillé rose représente la portion hors-sol du Complexe de la Gare Centrale appartenant à Cominar).



Note : La carte identifie les repères emblématiques bâtis indiqués à l'annexe B du chapitre 6 et leur rayon de protection de 100 mètres.

■ Repère emblématique bâti
■ Rayon de protection (100 mètres)
■ Espace vert

Ce rayon de protection excessif a le potentiel de contraindre significativement le redéveloppement du site du Complexe de la Gare Centrale puisqu'il se trouve en partie dans cette aire protégée.

D'autre part, le projet du PUM ne traite pas des modalités spécifiques qui seront utilisées pour définir les portions de terrains assujetties. Il est essentiel que le rayon de protection soit uniquement appliqué à une portion de terrain incluse dans le rayon et non à l'ensemble du lot qu'elle touche, dans la même logique que le principe des vues protégées actuelles, c'est-à-dire de ne considérer que la portion du terrain concernée par le corridor de vue, afin que seule une partie de la propriété soit impactée par un tel paramètre. Ceci étant dit, nous recommandons de retirer cet élément de protection redondant.

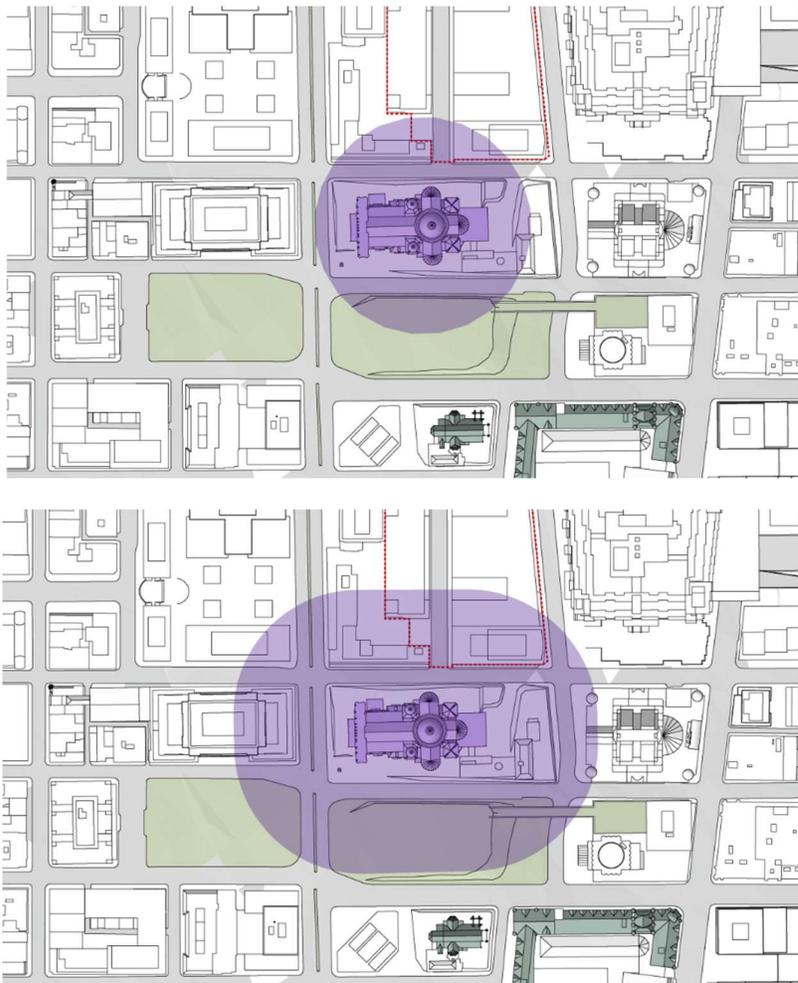


Figure 10 — Schéma mettant en lumière la superficie excédentaire protégée par le rayon de protection du repère emblématique.

Recommandation vis-à-vis les aspects patrimoniaux

Recommandation 4 : Éviter d'accumuler les statuts de protection (secteur patrimonial, site patrimonial cité, repère emblématique, lieu de culte et immeuble patrimonial) puisqu'ils ne présentent aucun bénéfice réel étant donné que le projet sera sujet à une approbation qualitative selon des critères dans tous les cas.

a. Immeubles patrimoniaux

Recommandation 5 : Retirer le statut d'immeuble patrimonial de la Gare Centrale pour la portion du stationnement étagé ainsi que l'immeuble du CN (895-945 rue De La Gauchetière Ouest) qui ne représente pas un réel intérêt patrimonial et spécifier qu'elle s'applique uniquement à la portion arrière de la Gare Centrale (la partie publique, autrement dit la Salle des pas perdus) située au 900 boulevard René-Lévesque Ouest.

b. Repères emblématiques

Recommandation 6 : Retrait du repère emblématique de la Cathédrale Marie-Reine-du-Monde et Saint-Jacques-le-Meilleur.

2.3. Stationnements commerciaux

Le projet du PUM prévoit le retrait des ratios minimums de stationnement. Ceci est pertinent dans le contexte urbain actuel, particulièrement pour les usages résidentiels, permettant d'éviter la construction de cases de stationnements excédentaires lorsqu'elles ne sont pas requises.

En revanche, les ratios maximaux de stationnement pour les usages commerciaux sont revus à la baisse soit, un ratio maximal de 0,5 unité par 100 m².

Tel que mentionné en introduction, le site du Complexe de la Gare Centrale présente un fonctionnement très complexe, devant ainsi composer avec des logiques d'acteurs particulières. Cominar possède des engagements à long terme envers ses locataires et les locataires des propriétés voisines (sous forme de baux et de servitudes) concernant un nombre déterminé de places de stationnement, sans oublier la nécessité d'offrir des cases de stationnements pour les usagers des trains.

Cependant, selon les nouveaux paramètres établis par le PUM, ces espaces de stationnement pourraient ne plus être conformes aux paramètres normatifs actuellement en vigueur. Conséquemment, Cominar ne pourrait plus honorer ses engagements, ce qui compliquerait les opérations de redéveloppement du site en occasionnant une situation de droit acquis ne pouvant être altéré pour le stationnement étagé, un emplacement de choix pour un tel projet de redéveloppement.

Recommandations relatives aux stationnements :

Recommandation 7 : Intégrer un ratio maximal de cases de stationnement pour les usages commerciaux de 1 unité par 100 m² de superficie de plancher.

Recommandation 8 : Préciser que l'usage *stationnement commercial public* n'est pas assujéti aux ratios maximums de cases de stationnement.

3. CONCLUSION

3.1. Enjeux

Le site de la Gare Centrale a peu évolué au fil des années, contrairement aux autres parties du secteur des gares, telles que celle de la gare Windsor ou l'îlot de la Place Ville-Marie, qui ont été requalifiées en accord avec les transformations sociétales et leur impact en matière d'architecture et de design urbain. Cette inertie a contribué à exacerber la disparité de son cadre bâti et de ses aménagements, entraînant un manque d'harmonie et provoquant un développement que l'on peut qualifier de désorganisé. Plusieurs aspects du site semblent totalement anachroniques en 2024, tels que la prépondérance de la voiture, le déficit d'espaces verts et publics, ainsi que l'absence d'aménagements favorisant la mobilité, l'accessibilité et la mixité des usages.

Aujourd'hui, nous sommes d'avis que les critères patrimoniaux imposés par le nouveau PUM, pour le bâtiment du CN et le garage Belmont, ainsi que les exigences ou contraintes qui pourraient en découler, compromettent de façon sérieuse le développement du site du Complexe de la Gare Centrale. En effet, les éventuelles obligations imposées par le nouveau PUM en lien avec les critères patrimoniaux risquent de figer les lacunes du site actuel et de maintenir ses insuffisances en termes de qualité urbaine.

Toutes les propositions de Cominar ne portent pas atteinte à la valeur patrimoniale des bâtiments concernés puisque ceux-ci bénéficient déjà d'une reconnaissance et donc la ville doit retirer toutes ces contraintes qui se superposent à d'autres déjà en place.

3.2. Sommaire des recommandations

En somme, il est important de comprendre que le site de la Gare Centrale comporte son lot de contraintes en raison de la complexité de son souterrain et que les nouveaux paramètres établis par le PUM viennent brimer le potentiel de développement du site et pourraient remettre le développement et la densification du site en péril. Pour ces raisons, nous recommandons les ajustements suivants :

Recommandation 1 : Augmenter le seuil minimal de densité à 750 log/ha (net), conformément à la proposition de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) (600 log/ha [brut]), afin qu'il soit conséquent avec le positionnement stratégique et le caractère structurant du site et à la hauteur des projets identitaires du centre-ville réalisés au cours des dernières années.

Recommandation 2 : Ne pas abroger la carte des hauteurs du PPU du Quartier des Gares et maintenir une hauteur maximale normative de 120 mètres + (hauteur altimétrique maximale de 232,5 m de plein droit) conformément au cadre de planification et de réglementation présentement en vigueur.

Recommandation 3 : Le zonage incitatif ne doit pas remplacer la hauteur qui était accordée de plein droit dans le PPU des Gares et devrait par ailleurs permettre l'inclusion de toutes les typologies de logements (pas uniquement du logement hors marché) dans le contexte actuel de pénurie de logements, puisque tous les types de logements ont un rôle à jouer dans le rétablissement de l'équilibre entre l'offre et la demande.

Recommandation 4 : Éviter d’accumuler les statuts de protection (secteur patrimonial, site patrimonial cité, repère emblématique, lieu de culte et immeuble patrimonial) puisqu’ils ne présentent aucun bénéfice réel étant donné que le projet sera sujet à une approbation qualitative selon des critères dans tous les cas.

Recommandation 5 : Retirer le statut d’immeuble patrimonial de la Gare Centrale pour la portion du stationnement étagé ainsi que l’immeuble du CN (895-945 rue De La Gauchetière Ouest) qui ne représente pas un réel intérêt patrimonial et spécifier qu’elle s’applique uniquement à la portion arrière de la Gare Centrale (la partie publique, autrement dit la Salle des pas perdus) située au 900 boulevard René-Lévesque Ouest.

Recommandation 6 : Retrait du repère emblématique de la Cathédrale Marie-Reine-du-Monde et Saint-Jacques-le-Meilleur.

Recommandation 7 : Intégrer un ratio maximal de cases de stationnement pour les usages commerciaux de 1 unité par 100 m² de superficie de plancher.

Recommandation 8 : Préciser que l’usage *stationnement commercial public* n’est pas assujéti aux ratios maximums de cases de stationnement.

3.3. Ouverture

Cominar a l’intention de continuer à collaborer étroitement avec l’administration municipale afin de garantir que le redéveloppement du site soit de haute qualité. Il est essentiel de tirer parti du potentiel stratégique et du caractère structurant du site, tout en fournissant un encadrement flexible en raison des nombreuses contraintes qui l’affectent.