

Direction du développement du territoire
et des études techniques
201, avenue Laurier Est, 5^e étage
Montréal (Québec) H2T 3E6

Le 2 octobre 2025

Par courriel

Réponses aux questions de la Commission adressées à l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal

Consultation publique menée par l'Office de la consultation publique de Montréal
Entrepôt Van Horne

Question 1. Répondant aux questions des citoyens, un représentant des Ateliers Belleville a indiqué que le volet artistique du projet, notamment l'implantation des ateliers et leur abordabilité, est « *dépendant du financement de la Ville et d'autres [partenaires]* ».

Quels sont les programmes municipaux existants et disponibles auxquels ils pourraient recourir? Qu'est-ce qui peut être mis en œuvre par l'arrondissement avant et après l'adoption de l'entente pour s'assurer que cette composante importante du projet sera réalisée afin de garantir la mixité souhaitée ?

Réponse de l'Arrondissement :

Un programme de soutien à la rénovation des bâtiments accueillant des ateliers d'artistes est actuellement en vigueur. Toutefois, ce dernier arrive à échéance en décembre, et à ce jour, aucune information n'a été communiquée quant à sa reconduction. Du côté du gouvernement provincial, le programme Aide aux immobilisations fonctionne par appel de projets, évalués selon des critères d'admissibilité spécifiques propres à chacun des volets. Ces appels sont ouverts durant des périodes déterminées.

Conscients de l'importance de ces soutiens pour le milieu artistique, les intervenants municipaux du secteur culturel travaillent activement à l'élaboration d'un plan d'action interne. Ce plan vise à structurer les priorités et à identifier les leviers financiers nécessaires à la mise en œuvre de futurs programmes de soutien.

Question 2. Aux préoccupations d'un participant concernant l'impact des usages proposés et la vision d'apaisement de la circulation dans le secteur et la sécurité, vous avez indiqué que « *le viaduc Van Horne arrive à sa fin de vie actuelle autour de 2030* » et que « *la Ville est assurément déjà en train de réfléchir au projet qui sera fait... et qu'il y a plusieurs scénarios sur la table* ».

Sans préjuger de ce que sera la proposition d'aménagement finale, la commission aimerait avoir de l'information sur :

- les discussions préliminaires et les différents scénarios et échéances envisagés actuellement sur le viaduc;
- les mesures d'apaisement de la circulation, de connectivité et de sécurité dans le secteur, y compris durant les travaux de mise en œuvre (du complexe et viaduc).

Réponse de l'Arrondissement :

La planification du remplacement de cet ouvrage est actuellement en cours au sein du

Service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal. En conformité avec le nouveau Plan d'urbanisme et de mobilité adopté en juin 2025, la Ville entend profiter de la fin de vie utile du viaduc en 2030 pour revoir et réorganiser les réseaux de mobilité en adéquation avec le milieu traversé, les projets de développements, et en particulier, avec le secteur Bellechasse. Cette planification consiste notamment à réaliser des études qui permettront d'identifier la meilleure option de remplacement du viaduc actuel.

Trois scénarios sont actuellement étudiés. Le franchissement des voies ferrées par un nouveau viaduc, le franchissement des voies ferrées par un passage inférieur (sous les voies ferrées) ou la construction d'une passerelle pour les piétons et cyclistes seulement. La faisabilité technique de ces scénarios et l'analyse de leurs impacts sur la mobilité et sur leur intégration dans le milieu traversé restent à être documentées. À ce jour, la Ville n'a pas pris de décision sur le scénario qui remplacera l'ouvrage actuel, se concentrant sur l'ensemble des options possibles. Ce travail est réalisé avec les arrondissements concernés, le Canadian Pacific Kansas City (CPKC) et la Société de transport de Montréal (STM).

En ce qui a trait aux mesures d'apaisement de la circulation, de connectivité et de sécurité dans le secteur, incluant durant la période des travaux pour ce qui est du Viaduc Rosemont – Van Horne, il est à ce stade prématuré de pouvoir en faire le portrait. Cependant, la prise en compte des orientations et politiques municipales adoptées en matière de mobilité, de sécurité et de qualité de vie sera appliquée, quelle que soit l'option qui sera retenue.

Pour ce qui est des travaux concernant le projet de transformation et de construction du 1 et 55, avenue Van Horne, le requérant devra déposer une demande de permis d'occupation du domaine public. À la réception de la demande de permis d'occupation du domaine public, la Division des études techniques de l'arrondissement procédera à une analyse approfondie des impacts liés à cette occupation, en tenant compte des autres chantiers en cours dans le secteur. Cette évaluation visera à assurer la conformité du projet d'occupation aux règlements en vigueur, notamment en ce qui concerne la sécurisation des détours pour l'ensemble des usagers — piétons, personnes ayant des besoins spécifiques, cyclistes et automobilistes.

Il convient de souligner que l'avenue Van Horne constitue un axe structurant du réseau artériel. Toute intervention sur cet espace devra donc faire l'objet d'une coordination étroite entre l'arrondissement et le Service des infrastructures et du réseau routier de la Ville, afin de garantir une gestion harmonisée et sécuritaire du domaine public durant les travaux.

Question 3. Vous avez indiqué lors de votre présentation qu'aucun financement n'est prévu à ce jour pour l'aménagement de l'espace public autour du projet. Le promoteur quant à lui a laissé entendre qu'il n'avait pas les moyens de financer l'ensemble des travaux sur la voie publique.

- Attendu qu'une entente portant sur la réalisation des travaux relatifs aux infrastructures et aux équipements municipaux découlant de la réalisation du projet sur le territoire d'application et sur la prise en charge ou le partage des coûts relatifs à ces travaux doit être conclue entre le requérant et la Ville préalablement à la délivrance des permis, quels sont les scénarios envisagés par l'arrondissement en matière d'aménagement de l'espace public dans le cadre de ce projet de complexe multifonctionnel ?

Réponse de l'Arrondissement :

Comme mentionné lors de la présentation, aucun financement n'est actuellement prévu pour le réaménagement de l'avenue Van Horne. Il convient également de préciser qu'aucune intervention sur le domaine public ne sera envisagée tant que le scénario relatif au démantèlement de la structure aérienne du viaduc Rosemont–Van Horne et au réaménagement complet du corridor n'aura pas été statué par le service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal.

Dans l'éventualité où une entente serait conclue avant que ce scénario ne soit arrêté et que les budgets afférents aux abords de l'infrastructure ne soient déployés en conséquence, ladite entente ne pourrait inclure que les éléments essentiels à la réalisation du projet (les conduites d'égout et d'aqueduc, les accès empiétant sur le domaine public ainsi que les reconfigurations du trottoir qui en découlent), et ce, entièrement à la charge du requérant.

Enfin, le projet de démantèlement et de réaménagement du viaduc constitue une opportunité stratégique pour repenser l'infrastructure en tant que telle, mais aussi, les abords du corridor, notamment le tronçon de l'avenue Van Horne situé devant les immeubles du 1 et du 55 Van Horne. Il va de soi que toute intervention sur le domaine public dans ce secteur doit s'inscrire dans une vision d'ensemble, visant à sécuriser et à faciliter les déplacements pour l'ensemble des usagers.

Question 4. Quelles sont les études (acoustique et autres) qui sont généralement exigées pour ce genre de projet en tenant compte de la proximité de la voie ferroviaire du Canadien Pacifique ?

Réponse de l'Arrondissement :

Pour assurer le confort acoustique des occupants du bâtiment, aucune étude acoustique ni analyse des vibrations induites par les voies ferrées n'est requise, étant donné qu'aucun usage sensible n'est autorisé dans les bâtiments. Il revient donc, au propriétaire, de veiller au confort des usagers de son projet, notamment en ce qui concerne les effets potentiels liés au passage des trains.

Au sens du règlement d'urbanisme 01-277, un usage sensible est défini comme suit: Un usage de la famille habitation ou un usage suivant de la famille équipements collectifs et institutionnels: bibliothèque, centre d'hébergement et de soins de longue durée, centre de protection de l'enfance et de la jeunesse, centre de réadaptation, centre de services de santé et de services sociaux, centre hospitalier, école, établissement culturel, tels lieu de culte et couvent et garderie.

Pour assurer le confort acoustique du voisinage, une étude acoustique sera exigée afin de confirmer que les équipements mécaniques respectent les normes en vigueur.

Concernant les activités prévues sur le toit, l'arrondissement recommande au promoteur de faire réaliser les études acoustiques appropriées afin d'évaluer les nuisances sonores potentielles qu'elles pourraient générer.

En cas de nuisances ou de dépassement des seuils permis, les dispositions prévues au Règlement sur le bruit en vigueur seront appliquées par les inspecteurs de l'arrondissement.

Question 5. Des préoccupations ont été soulevées concernant l'impact des nouveaux usages sur les dynamiques foncières et locatives du secteur, notamment en matière d'abordabilité.

Des études ou analyses ont-elles été menées à ce sujet? Des mesures sont-elles envisagées afin d'assurer l'accessibilité et l'abordabilité (résidentielles, commerciales et communautaires) du secteur pour la communauté actuelle à la suite de l'implantation de ce nouveau complexe multifonctionnel ?

Réponse de l'Arrondissement :

L'arrondissement est pleinement conscient des préoccupations exprimées concernant le phénomène d'embourgeoisement. Étant donné la complexité du phénomène et la multiplicité des facteurs qui y contribuent, aucune analyse spécifique n'a été mandatée en ce sens par l'arrondissement.

Par ailleurs, afin de s'assurer que le site ne soit pas exclusivement occupé par un hôtel, l'arrondissement a pris plusieurs mesures :

- La proportion dédiée à l'hôtel a été limitée à 50 % du complexe.
- 25 % de l'espace du bâtiment existant sera réservé à des ateliers d'artistes et d'artisans.

D'autres aspects du projet nous permettent de croire qu'il contribue à limiter l'embourgeoisement :

- Le complexe propose une mixité d'usages,
- Il prévoit des services de proximité pour les résidents du quartier,
- Et il inclut des espaces ouverts au public, accessibles sans obligation de consommation, comme le toit aménagé et les espaces de diffusion et d'exposition dans les ateliers au rez-de-chaussée.

L'objectif visé est plutôt de permettre à la population de s'approprier l'entrepôt Van Horne et de retisser les liens avec le quartier environnant.

Question 6. Des questions ont été soulevées quant à l'opportunité des usages que le règlement prévoit d'autoriser dans le complexe.

Des études ou analyses ont-elles été menées quant à savoir en quoi les usages proposés répondent à un besoin dans le secteur ou sont complémentaires aux usages existants ?

Réponse de l'Arrondissement :

Le rôle de l'arrondissement consiste à déterminer les usages pouvant être autorisés pour le projet. Il revient ensuite au promoteur de réaliser les études nécessaires pour évaluer la faisabilité et la rentabilité de son projet, en fonction des paramètres qu'il juge pertinents.

Bien que l'arrondissement n'ait pas mené d'étude économique spécifique sur le site, les orientations proposées en matière d'usages ont été réfléchies dans une perspective de dynamisation du secteur. La mixité d'usages envisagée s'inscrit dans une logique d'aménagement cohérente avec les objectifs municipaux, tout en tenant compte des préoccupations exprimées lors des démarches de consultation menées au fil des dernières années.

Question 7. Des participants s'interrogent sur le statut et les usages du complexe multifonctionnel au regard du contexte plus large (ex. : Plan de développement urbain, économique et social — PDUES — des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau) et en lien avec les arrondissements voisins.

La planification du secteur Bellechasse prend-elle en compte cette exigence d'intégration ? Quels sont les scénarios envisagés dans cette perspective ? Quels sont les mécanismes de collaboration entre arrondissements en ce qui a trait aux dits plans ou autres plans de même nature en cours de développement ?

Réponse de l'Arrondissement:

D'abord, lorsqu'un projet de planification tel que le Plan de développement urbain, économique et social (PDUES) des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau est mené, il est porté par les services centraux de la Ville, notamment le Service de l'urbanisme et de la mobilité. Ce type de démarche implique une collaboration étroite avec l'ensemble des services et des arrondissements concernés, permettant ainsi une coordination fine et cohérente.

Le secteur Bellechasse ne fait toutefois pas partie du périmètre couvert par le PDUES, dont la délimitation s'arrête au boulevard Saint-Laurent.

De plus, le Plan d'urbanisme et de mobilité identifie les abords des voies ferrées dans le Mile-End comme un secteur d'opportunité. La délimitation de ce secteur déborde des limites du Plateau et incluent des terrains longeant les voies ferrées au nord, du côté de

l'arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie (RPP). Le secteur d'opportunité se superpose à deux autres secteurs d'opportunité situés dans RPP, soit celui du Quartier Bellechasse et celui de l'ancienne cour de triage Beaubien. Bien que la gouvernance pour la planification de ces trois secteurs d'opportunité n'ait pas encore été établie, il est clair que les deux arrondissements devront collaborer afin d'établir une vision commune pour le futur de ces secteurs.

Cette collaboration sera par ailleurs influencée par l'avenir du viaduc Rosemont-Van Horne, le scénario retenu ouvrant potentiellement la porte à une meilleure perméabilité entre les quartiers se trouvant de part et d'autre de l'ouvrage actuel. Les arrondissements du Plateau-Mont-Royal, de Rosemont-La Petite-Patrie et d'Outremont sont des parties prenantes importantes dans le cadre des études d'opportunités pilotées par la Division des grands projets de mobilité.

Compte tenu de ces enjeux communs, il est envisageable qu'un processus de planification concertée à l'image du PDUES soit mise en branle. Cette démarche, qui rassemblerait le Service de l'urbanisme et de la mobilité et les arrondissements concernés, aurait pour avantage de mettre de l'avant une vision plus globale et plus intégrée, non simplement sur le plan territorial, mais également sur la nature des enjeux abordés par la planification. Il est trop tôt cependant pour confirmer si cette formule sera privilégiée dans les prochaines années.

Question 8. L'arrondissement a-t-il déjà réalisé une étude de faisabilité en préalable ? Le cas échéant, peut-il communiquer les principales conclusions de l'étude ?

Réponse de l'Arrondissement :

L'arrondissement n'a pas mené d'étude de faisabilité spécifique pour ce projet. Toutefois, des échanges ont eu lieu concernant la capacité financière du promoteur à mener à terme le développement envisagé, dans le souci d'éviter l'amorce d'un projet qui ne pourrait être concrétisé.

Dans le cadre de rencontres, le propriétaire a effectué des représentations visant à rassurer l'administration quant à sa capacité à mobiliser les ressources nécessaires à la réalisation du projet prévu pour le site de l'entrepôt Van Horne. Ces démarches ont contribué à établir un climat de confiance, essentiel à l'avancement de ce projet d'envergure.

Dans un autre ordre d'idée, le promoteur a mandaté la firme Horwath HTL pour la réalisation d'une étude de marché en 2024. Comme il s'agit d'une décision d'affaire du promoteur, l'arrondissement n'a pas procédé à aucune vérification indépendante pour en examiner les conclusions.

Informations additionnelles concernant l'entente pour les ateliers d'artistes et d'artisans:

L'abordabilité des espaces locatifs pour les ateliers d'artistes et d'artisans n'est pas encadrée par le règlement en vertu de l'article 89 (3) de la Charte de la Ville de Montréal. Toutefois, une entente a été conclue entre le promoteur et les Ateliers Belleville, laquelle prévoit, pour une période de vingt ans, la mise en disposition de 39 000 pieds carrés d'espace pour les ateliers d'artistes et d'artisans.

Les parties collaborent actuellement à l'élaboration d'un accord d'usufruit, lequel sera finalisé une fois que le projet aura obtenu l'approbation de la Ville.

En ce qui concerne la question de l'abordabilité, les Ateliers Belleville ont pour mission — comme cela a été précisé lors de la séance d'information — de fournir des espaces accessibles financièrement aux artistes et artisans.

À l'issue de cette période de vingt ans, le propriétaire demeurera tenu de réserver 25 % de la superficie du bâtiment existant à des fins d'ateliers pour artistes et artisans, comme stipulé au règlement précité. Étant donné l'importance de cette superficie, il est anticipé que l'entente pourrait être reconduite ou que le propriétaire devra s'associer à un nouveau partenaire apte à assurer la gestion ce lot d'ateliers.

Aux fins de précision, la Ville ne sera pas partie prenante à l'entente (bail d'usufruit), laquelle sera conclue exclusivement entre le propriétaire et les Ateliers Belleville.