

Identification		Numéro de dossier : 1156347027
Unité administrative responsable	Arrondissement Ville-Marie , Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises , Division de l'urbanisme	
Niveau décisionnel proposé	Conseil municipal	
Charte montréalaise des droits et responsabilités	Ne s'applique pas	
Projet	-	
Objet	Adoption, en vertu de l'article 85 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, du programme particulier d'urbanisme (PPU) du Quartier des gares délimité par les boulevards René-Lévesque et Robert-Bourassa et les rues Notre-Dame, de la Montagne, Saint-Jacques et Lucien-L'Allier	

Contenu

Contexte

Au mois de mai 2014, l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a déposé une série de recommandations dans le cadre d'un projet immobilier situé sur la rue Saint-Antoine, au sud du Centre Bell. Près de la moitié de ces recommandations visaient la réalisation d'un PPU pour le secteur sud du Centre des affaires.

Le Plan d'urbanisme spécifie également que le Centre des affaires doit faire l'objet d'une planification détaillée. La partie est du Centre des affaires a fait l'objet d'une telle planification en 2008 avec le PPU du secteur Place des Arts du Quartier des spectacles. De même, le *Cadre de révision des hauteurs et densités du centre-ville* réalisé en 2012 a permis de revoir certains grands paramètres de planification du Centre des affaires et de ses abords immédiats. La présente proposition permet d'achever la planification détaillée du Centre des affaires, tel que convenu depuis le premier Plan directeur en 1990.

En vertu de l'article 85 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, le conseil municipal peut adopter le programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares, qui est délimité au nord par le boulevard René-Lévesque, au sud par la rue Notre-Dame, à l'est par le boulevard Robert-Bourassa (anciennement rue University) et à l'ouest par les rues de la Montagne (entre Notre-Dame et Saint-Jacques) et Lucien-L'Allier (entre la rue Saint-Jacques et le boulevard René-Lévesque), incluant enfin la rue Saint-Antoine et ses abords jusqu'à la rue Guy.

Décision(s) antérieure(s)

- 16 juin 2008 - Adoption du programme particulier d'urbanisme du secteur Place des Arts du Quartier des spectacles (CM08 0515);
- 16 avril 2012 - Adoption du règlement intitulé «Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047)» tel que proposé dans le *Cadre de révision des hauteurs et densités du centre-ville*

(CM120328);

- 28 mai 2013 - Adoption du programme particulier d'urbanisme du secteur Griffintown (CM13 0478);
- 6 mai 2014 - Dépôt du rapport de l'OCPM demandé par le conseil municipal (CM13 1018) concernant la modification du Plan d'urbanisme en lien avec un projet immobilier sur la rue Saint-Antoine au sud du Centre Bell;
- 8 juillet 2014 - Mandat à la Direction de l'aménagement et des services aux entreprises afin de réaliser un programme particulier d'urbanisme pour le sud du Centre des affaires, délimité par le boulevard René-Lévesque et les rues University, Notre-Dame et Lucien-L'Allier (CA14 240452). La présente recommandation fait suite à ce mandat.

Description

Le Quartier des gares tire son nom de sa vocation historique. Après avoir été le berceau et le centre du réseau ferroviaire canadien, il est aujourd'hui le principal pôle intermodal au Québec, ainsi que la principale porte d'entrée en transport collectif du centre-ville. Le Quartier des gares occupe une position centrale, non seulement à l'échelle du Centre des affaires, mais aussi à l'échelle du centre-ville de Montréal. Il est, par ailleurs, à distance de marche de tous les pôles urbains voisins.

Le programme proposé retient onze objectifs stratégiques, dont la finalité est de consolider, dans la continuité, le territoire du Centre des affaires de Montréal. Cinq de ces objectifs se rapportent à l'aménagement du domaine public, tel *qu'améliorer le domaine public afin de le rendre plus accueillant pour les usagers et les résidents, actuels et nouveaux, plus sûr et confortable pour les piétons et cyclistes et conçu pour répondre aux besoins associés à la densification en cours et à venir*. Trois objectifs ont trait au développement et à la qualité des projets privés, tandis que les trois derniers concernent l'amélioration du transport public comme levier d'une meilleure qualité de vie pour les résidents, travailleurs, étudiants et visiteurs du quartier.

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. C'est pourquoi les interventions proposées par le présent PPU se fondent, en tout premier lieu, sur une *stratégie de mobilité*, qui a pour objectif de réduire la congestion routière et faciliter les modes de transport actif et collectif.

Par ailleurs, afin de faciliter une réhabilitation urbaine de qualité, il est proposé de réaménager le domaine public afin d'améliorer la circulation piétonne et cycliste. Ce réaménagement comprend la mise en valeur des espaces publics existants, la création de nouveaux espaces publics, la plantation d'un nouveau couvert d'arbres de rue généreux et l'atténuation des barrières physiques et psychologiques qui subsistent entre les grands pôles d'attraction avoisinants.

Les interventions proposées sont subdivisées selon quatre sous-secteurs spécifiques :

- le plateau du Centre Bell;
- la rue De La Gauchetière et la gare Centrale;
- les îlots situés entre les rues Saint-Antoine et Saint-Jacques;
- les îlots situés entre les rues Saint-Jacques et Notre-Dame.

Pour chacun d'eux, un programme détaillé est établi afin de rationaliser la dimension des voies de circulation, d'élargir les trottoirs, de planter des arbres, d'améliorer les passages piétonniers, d'implanter des pistes cyclables (rues Peel, Saint-Jacques et Saint-Antoine), d'atténuer l'impact des grandes entrées charretières, d'aménager les cinq viaducs ferroviaires et d'aménager le nouveau parc Ville-Marie, situé au-dessus de l'autoroute du même nom, entre les rues Guy et Jean-D'Estrées. Enfin, le programme comprend la modification du tracé de la rue De La Gauchetière et de l'accès à l'autoroute Ville-Marie (A-720) en bordure de la rue de la Cathédrale.

La stratégie de mise en œuvre optimale vise une réalisation du programme en cinq ans. En effet, les interventions doivent être effectuées promptement et simultanément de façon à susciter une vague d'intérêt public pour la réappropriation du secteur et la construction de ses nombreux terrains vagues.

Notons enfin que la proposition comporte également une modification de la hauteur de construction du Plan d'urbanisme du côté sud de la rue Saint-Antoine, entre les rues Saint-Félix et Peel. Cette proposition

visé à créer une zone de hauteur de transition, entre la zone de 210 m au nord de la rue Saint-Antoine et la zone de 120 m, qui s'étend au sud jusqu'à la rue Notre-Dame.

Justification

Depuis que le Centre des affaires s'est déplacé hors du Vieux-Montréal, dans les années 50, il n'a jamais encore profité d'une cohésion urbaine optimale. En effet, les démolitions ont longtemps été plus nombreuses que les constructions jusqu'à atteindre un point culminant, dans les années 80, avec une superficie de terrains vacants pratiquement équivalente à celle des terrains bâtis.

Depuis le début des années 2000, le Centre des affaires et ses abords font l'objet d'un renouveau qui s'est traduit par l'ajout d'un nombre remarquable de logements et d'établissements commerciaux et culturels. Durant cette période, ce territoire a également fait l'objet de plusieurs planifications particulières qui ont manifestement contribué au renouveau susmentionné. Nommons à ce titre les PPU du Quartier international de Montréal (QIM), du Quartier des spectacles, du Quartier des grands jardins et du Quartier Griffintown, le projet Bonaventure et le Cadre de révision des hauteurs et densités du centre-ville.

Aujourd'hui, le Quartier des gares, particulièrement au sud de la rue Saint-Antoine, constitue la dernière grande rupture pour les déplacements actifs au centre-ville, ainsi qu'un des plus importants potentiels immobiliers et économiques de Montréal. En ce sens, la démarche de réhabilitation urbaine proposée constitue un investissement stratégique des plus déterminants. Voici certaines des caractéristiques dominantes du Quartier des gares :

- plus de 750 M\$ de projets immobiliers privés actuellement en construction, incluant 2 000 logements et 50 000 mètres carrés de superficie de plancher de bureaux;
- le plus important potentiel d'investissement privé au centre-ville, estimé pour la prochaine décennie à plus de 3 G\$;
- plus de 100 000 passages quotidiens en lien avec le métro, le terminus Centre-ville et les gares Centrale et Lucien-L'Allier, ce qui en fait la plus importante porte d'entrée du centre-ville par le transport en commun et le plus important pôle intermodal du Québec;
- un domaine public d'importance métropolitaine marqué par de nombreuses déficiences;
- un patrimoine bâti remarquable qui n'est pas toujours exploité à sa juste valeur;
- la plus grande concentration de terrains constructibles de grande valeur à Montréal.

Le programme proposé vise principalement l'aménagement du domaine public et ne comporte qu'une seule modification à la réglementation d'urbanisme. Cela s'explique notamment par le fait que le cadre réglementaire de l'arrondissement a été entièrement remanié et modernisé dans les dernières années. La modification proposée vise donc à déplacer la limite des zones de grande hauteur *aux abords de la rue Saint-Antoine*. Plus particulièrement, il s'agit d'étendre la zone de hauteur (210 mètres) existante au nord de la rue Saint-Antoine afin d'englober trois têtes d'îlot situées au sud de la même rue, entre les rues Saint-Félix et Peel. Cette modification permettrait de moduler la transition des hauteurs en cohérence avec le concept des deux massifs (le mont Royal et le centre-ville) retenue par la Ville depuis plus de vingt-cinq ans, ainsi que de varier l'offre en matière de potentiel de construction du Quartier des gares. Cela dit, les retombées du présent PPU sont de plusieurs ordres :

- doubler les revenus fiscaux du quartier d'ici moins de 15 ans;
- consolider le centre des affaires et assurer des liens piétonniers et cyclables accueillants entre les principaux pôles d'attraction du centre-ville;
- contribuer au désengorgement du réseau routier du centre-ville;
- aménager les terrains inconstructibles situés au-dessus de l'autoroute Ville-Marie.

En raison de la localisation centrale du Quartier des gares et, plus encore, de sa vocation et de l'importance de la densification actuelle et à venir, il apparaît clair que la portée des interventions visant l'amélioration du domaine public, la circulation (piétonne, cycliste, automobile et en transport collectif), l'offre de services et la construction ou l'aménagement des terrains vagues, dépassera les limites du Quartier des gares et contribuera à l'essor et à l'attrait des secteurs adjacents et de l'ensemble du centre-ville de Montréal.

L'attrait et le rayonnement du centre-ville sont parmi les principales clés de la prospérité économique de

la région montréalaise. D'ailleurs, ne serait-ce que du point de vue strictement fiscal, près de la moitié des revenus municipaux de l'arrondissement de Ville-Marie (± 450 M\$ en 2015) sont versés au reste de la Ville à chaque année, au bénéfice de toute la communauté.

Considérant ce qui précède, il est recommandé d'adopter en première lecture le présent programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares et de le soumettre pour étude à l'Office de consultation publique de Montréal.

Aspect(s) financier(s)

L'estimation préliminaire des coûts de réalisation de ce projet est d'approximativement 150 M\$. Pour leur part, les retombées fiscales immédiates du projet sont estimées à près de 100 M\$ par année lorsque le secteur sera entièrement reconstruit.

Développement durable

Impact(s) majeur(s)

La présente proposition permettra d'accélérer le développement du centre des affaires de Montréal et d'éliminer des terrains vacants qui provoquent une rupture entre les principaux pôles d'intérêt du centre-ville. Le programme d'interventions proposé contribuera au dynamisme de l'ensemble du centre-ville.

Opération(s) de communication

Communiqué de presse et consultation publique de l'OCPM.

Calendrier et étape(s) subséquente(s)

- **CA du 14 avril** : acheminement du projet au CE
- **CE du 15 avril** : Mise à l'ordre du jour du CM du 20 juin
- **CM du 27 avril** : Adoption d'un avis de motion, du projet de règlement modifiant le Plan d'urbanisme, et d'un mandat de consultation par l'OCPM
- **Du 14 au 30 avril** : Demande d'avis au CCU, au CAU et au CPM, lesquels seront intégrés en addenda au présent dossier décisionnel
- **Mai à septembre** : Audiences publiques et rapport de l'OCPM
- **CE du 2 décembre** : Mise à l'ordre du jour du CM
- **CM du 14 décembre** : Adoption du règlement modifiant le Plan d'urbanisme afin d'intégrer le programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares

Conformité aux politiques, aux règlements et aux encadrements administratifs

À la suite de vérifications effectuées, le signataire de la recommandation atteste de la conformité de ce dossier aux politiques, aux règlements et aux encadrements administratifs. La présente recommandation vise particulièrement les objectifs suivants :

- Consolider le territoire du Centre des affaires;
- Accroître la vocation métropolitaine, nationale et internationale du centre-ville;
- Accroître le dynamisme résidentiel du centre-ville;
- Renforcer la cohérence et le caractère d'ensemble du centre-ville.

Validation

Intervenant et Sens de l'intervention

Avis favorable avec commentaires :

Service des affaires juridiques , Direction des affaires civiles (Sabrina GRANT)

Avis favorable avec commentaires :

Ville-Marie , Direction d'arrondissement (Louis-François MONET)

Autre intervenant et Sens de l'intervention

Responsable du dossier

Bruno COLLIN
Conseiller en aménagement - chef
d'équipe

Tél. : 514 872-7998

Télécop. : 514 868-4912

Endossé par:

Sylvain VILLENEUVE
Chef de division de l'urbanisme et du
développement économique

Tél. : 514 872-4410

Télécop. : 514 868-4912

Date d'endossement : 2015-04-07 11:31:45

Approbation du Directeur de direction

Marc LABELLE
Directeur

Tél. : 514 872-2698

Approuvé le : 2015-04-08 10:17

Approbation du Directeur de service

Tél. :

Approuvé le :

Numéro de dossier : 1156347027