

OCPM.QC.CA



**PROJET DE PROGRAMME
PARTICULIER D'URBANISME (PPU)
DU QUARTIER DES GARES**

Projet de règlement P-04-047-159

**Rapport de consultation publique
25 septembre 2015**

**OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL**



**LE PROJET DE PROGRAMME
PARTICULIER D'URBANISME
(PPU) DU QUARTIER DES GARES**

Projet de règlement P-04-047-159

Rapport de consultation publique

Le 25 septembre 2015

Édition et diffusion

Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6
Tél. : 514 872-3568
Télec. : 514 872-2556
Internet : www.ocpm.qc.ca
Courriel : info@ocpm.qc.ca

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2015

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2015

ISBN 978-2-924002-79-7 (imprimé)

ISBN 978-2-924002-80-3 (PDF)

Le masculin est employé pour alléger le texte.

Tous les documents déposés durant le mandat de la commission ainsi que les enregistrements de toutes les interventions publiques sont disponibles pour consultation aux bureaux de l'Office de consultation publique de Montréal.



1550, rue Metcalfe
Bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : (514) 872-3568
Télécopieur : (514) 872-2556
ocpm.qc.ca

Montréal, le 25 septembre 2015

Monsieur Denis Coderre
Maire de la Ville de Montréal
Monsieur Pierre Desrochers
Président du comité exécutif
Ville de Montréal
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec)
H2Y 1C6

Objet : Rapport de consultation publique sur le projet de Programme particulier d'urbanisme (PPU) du Quartier des gares

Monsieur le Maire,
Monsieur le Président du comité exécutif,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) portant sur le projet de Programme particulier d'urbanisme (PPU) du Quartier des gares. Ce projet de PPU a été l'occasion de joindre largement les résidents, les travailleurs et les visiteurs de ce quartier. En effet, dans le but d'intéresser un large public, en plus de ses méthodes traditionnelles de sollicitation, l'OCPM a amplement utilisé les médias sociaux pour attirer l'attention du public sur le projet et la consultation qui l'entourait. Les vues aériennes et la modélisation 3D proposées en vidéo ont fait l'objet de près de 7000 visionnements. Plus de 200 personnes ont participé à nos activités en salle et 680 personnes ont pris la peine de répondre à notre questionnaire en ligne. Enfin, pour les séances d'audition, la commission a reçu une quarantaine de mémoires, dont 15 ont été présentés oralement et quatre opinions exprimées sans dépôt de mémoire, le tout provenant de regroupements, d'organismes, d'entreprises et de citoyens.

D'entrée de jeu, il importe de souligner que le programme particulier d'urbanisme proposé par l'arrondissement constitue un geste opportun et important qui est accueilli assez favorablement par les participants à la consultation. Les propositions d'interventions sur le domaine public, qui sont à

la base du projet soumis, répondent bien aux attentes des citoyens et devraient avoir des répercussions visibles et positives dans le quartier à très court terme.

Plusieurs participants ont néanmoins signifié que le projet présente des lacunes importantes et certaines interventions sont perçues comme mal planifiées, irréalisables, incomplètes ou prématurées. Les principaux reproches qui émergent de la consultation sont : le manque de concertation préalable avec le milieu; le nombre important de données cruciales à la réalisation du PPU qui demeurent encore inconnues; et l'absence de propositions concrètes de solution à des problèmes considérés majeurs tels l'engorgement du réseau routier et du réseau de transport collectif, ou le logement social et abordable pour les familles et ménages à faibles revenus.

Malgré ces faiblesses, la commission est d'avis que le projet de PPU répond à un besoin et, moyennant quelques aménagements, devrait être adopté rapidement.

Un parti pris pour le verdissement et les espaces publics

Le réaménagement du domaine public est au cœur de ce projet de PPU. Dans la proposition, des interventions significatives en matière de verdissement, d'amélioration du cadre de vie et la création d'un grand parc sur l'emprise de l'autoroute Ville-Marie reçoivent un fort appui de principe des citoyens et de la commission. Toutefois, plusieurs éléments, tels le déplacement du parc canin et des jardins communautaires ainsi que l'établissement d'une nouvelle rue traversant le parc où se retrouveraient la plupart des nouveaux espaces stationnement sur rue prévus au PPU, paraissent inconciliables avec les objectifs du PPU et demandent à être retravaillés en profondeur.

Un meilleur encadrement règlementaire des projets immobiliers

Le secteur à l'étude, situé dans le quadrant sud-ouest du centre des affaires, possède de nombreux atouts qui en font un site exceptionnel offrant un potentiel considérable de développement. La commission est pleinement consciente de l'importance que revêtent pour Montréal les grands projets immobiliers et de la nécessité pour les promoteurs de bénéficier d'une plus grande marge de manœuvre dans la planification de leurs projets.

À cet effet, le projet de PPU propose le relèvement des hauteurs sur un petit quadrilatère du territoire, afin de diversifier les types de construction pouvant y être implantés. Des représentations ont également été faites en audience pour étendre ce relèvement à une plus grande portion du territoire. Toutefois, aucune étude ou analyse à l'appui de ces différentes propositions n'ont été portées à l'attention de la commission.

Sans s'opposer au relèvement des hauteurs, la commission, tout comme l'arrondissement, croit qu'il n'est pas souhaitable de modifier ponctuellement et à répétition la carte des hauteurs selon les besoins des projets particuliers. C'est pourquoi, elle propose de retirer cet élément du projet de PPU et de mener plutôt, sur tout le territoire du Quartier des gares, un exercice intégré de révision des paramètres de hauteur, de densité et d'implantation, aussi bien ceux fixés par le Plan d'urbanisme que ceux contenus dans la réglementation de l'arrondissement. Cette démarche

pourrait s'inspirer de celle appliquée pour le Cadre de révision des hauteurs et densités du centre-ville, démarche jugée exemplaire et dont n'avait pas bénéficié à l'époque le Quartier des gares.

Un quartier à inventer, une occasion d'innover

Le Quartier des gares est situé au confluent de travaux majeurs et de décisions importantes qui auront des impacts significatifs et demanderont des efforts particuliers de planification et de coordination pendant les quinze prochaines années. Cette portion du centre-ville est aussi appelée à développer une organisation spatiale favorisant une mixité de fonctions et où s'imbriqueraient harmonieusement des activités génératrices d'emplois, résidentielles, commerciales, de loisir et d'éducation.

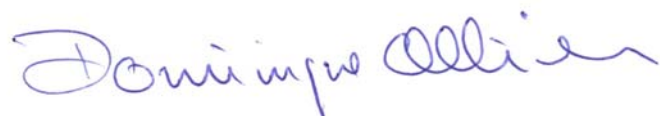
Le projet de PPU du Quartier des gares, bien que n'ayant pas fait l'objet de consultation en amont avec les parties prenantes, est riche d'idées et de propositions pour améliorer le cadre de vie. Plusieurs d'entre elles peuvent être mises en œuvre à brève échéance. D'autres, telles le rabattement de la rue Belmont, la création de nouveaux espaces verts ou la reconfiguration de certaines rues, demanderont une planification additionnelle et seront à réévaluer avec les parties prenantes intéressées dans une perspective de concertation.

La commission note avec satisfaction l'intérêt des divers acteurs entendus en audience de collaborer et d'être partie prenante des prochaines étapes de planification et de mise en œuvre. La commission invite donc l'arrondissement à s'assurer que des mécanismes de coordination des travaux et des processus de concertation autour d'enjeux concrets soient mis en branle pour tirer pleinement profit de ces bonnes volontés et de ces réserves d'expertise.

L'Office rendra ce rapport public le 12 octobre 2015, à moins que vous ne souhaitiez qu'il le fasse à une date plus rapprochée. De plus, si vous le jugez opportun, je pourrais me rendre disponible pour présenter le rapport aux élus concernés.

Je vous prie d'agréer, messieurs, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La présidente,



Dominique Ollivier

DO/II

c. c. Monsieur Russell Copeman, responsable de l'OCPM



TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	1
1. Le projet de PPU du Quartier des gares.....	3
1.1 Le territoire à l'étude	3
1.2 La problématique et les objectifs	7
1.3 Les stratégies et les interventions	8
1.4 La mise en œuvre.....	12
1.5 La modification du Plan d'urbanisme	12
1.6 Les avis des instances.....	12
2. Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants	15
2.1 L'accueil général du projet de PPU	15
2.2 Les parcs et les espaces publics	16
2.2.1 Les jardins communautaires et le parc canin	17
2.2.2 La traversée du parc Ville-Marie par la rue Torrance reconfigurée	17
2.3 Le développement immobilier et son encadrement	18
2.3.1 Le projet Quad Windsor	18
2.3.2 La gare Centrale	19
2.3.3 Les abords de la gare Lucien-L'Allier.....	19
2.3.4 Le projet de parc au coin des rues Mansfield et Saint-Jacques....	20
2.4 La qualité du milieu et du cadre de vie.....	20
2.4.1 La rue Peel comme axe structurant.....	21
2.4.2 La qualité du cadre de vie	21
2.5 Le logement abordable et le logement social	22
2.6 L'histoire et le patrimoine.....	23
2.7 Les transports et les déplacements	24
2.7.1 La circulation automobile	24
2.7.2 La gestion du stationnement	25

2.7.3	Le réaménagement des voies de circulation	26
2.7.4	Le transport actif.....	27
2.7.5	Le transport collectif.....	28
2.8	Le suivi et la mise en œuvre du PPU.....	29
2.8.1	Les perspectives de collaboration	31
2.9	Les résultats du questionnaire en ligne : points saillants.....	31
2.9.1	Le profil des répondants.....	32
2.9.2	Les modes de déplacement des répondants.....	32
2.9.3	L'expérience de déplacement vers le Quartier des gares	32
2.9.4	L'expérience de déplacement à l'intérieur du Quartier des gares	33
2.9.5	Ce qui rend agréables les déplacements vers le quartier et à l'intérieur de celui-ci	33
2.9.6	Ce qui rend désagréables les déplacements vers le quartier et à l'intérieur de celui-ci	33
2.9.7	Des priorités pour améliorer le Quartier des gares.....	34
3.	L'analyse de la commission	35
3.1	Les interventions sur le domaine public : parcs et espaces publics	36
3.1.1	Le parc Ville-Marie et la rue Torrance	36
3.1.2	Verdissement et canopée.....	38
3.2	Les interventions sur le domaine public : chaussées, trottoirs et passages	39
3.2.1	La reconfiguration des rues Montfort et Saint-Antoine.....	40
3.2.2	Des passerelles au-dessus de la voie publique ?	42
3.3	Les transports et déplacements.....	42
3.3.1	Marche et vélo	43
3.3.2	Transport collectif.....	43
3.3.3	Le lien entre le centre-ville et la Rive-Sud par transport collectif	45
3.3.4	Stationnement	45

3.4	Les milieux de vie	46
3.4.1	La rue Peel, axe structurant central.....	47
3.4.2	Sécurité et propreté.....	48
3.4.3	Patrimoine.....	48
3.5	Le logement abordable et le logement social	49
3.5.1	La Coopérative d'habitation de la Montagne Verte	50
3.6	L'encadrement des projets immobiliers	51
3.7	La mise en œuvre du PPU : concertation, coordination, innovation	52
3.7.1	Un bureau de projet pour la mise en œuvre du PPU	53
3.7.2	Le Quartier des gares : un monde à inventer, une occasion unique d'innover.....	54
	Conclusion.....	57
	Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat	59
	Annexe 2 – La documentation	61
	Annexe 3 – Le projet de règlement P-04-047-159	67



Introduction

Le 28 avril 2015, le conseil municipal a donné à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) le mandat de tenir une consultation sur le projet de règlement 04-047-159. Celui-ci a pour objet d'intégrer au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du Quartier des gares, dans l'arrondissement de Ville-Marie. Il modifie aussi la carte « *Les limites de hauteur / Arrondissement de Ville-Marie* » incluse dans la partie II du Plan d'urbanisme.

La consultation publique sur le projet de PPU a été annoncée par avis public le 1^{er} mai 2015 dans le Journal de Montréal. De la publicité est également parue dans le journal 24 Heures, et plus de 13 000 dépliants ont été distribués aux portes des propriétés situées à l'intérieur du périmètre du quartier et à son pourtour.

La commission a tenu une séance d'information le 19 mai 2015, de même que trois séances d'audition des opinions les 16 et 17 juin (après-midi et soirée) à la basilique-cathédrale Marie-Reine-du-Monde. De plus, dans le but d'inciter le plus grand nombre de personnes à donner leur opinion sur le projet de PPU, la commission a diffusé un questionnaire en ligne auquel près de 680 personnes ont répondu.

L'ensemble de la documentation reçue et produite dans le cadre de ce débat est disponible sur le site Web de l'Office à l'adresse suivante : <http://ocpm.qc.ca/ppu-gares>.

Ce rapport retrace la démarche de consultation publique relative au PPU du Quartier des gares. Le premier chapitre décrit le projet tel que soumis par l'arrondissement de Ville-Marie et en explique les principaux tenants et aboutissants. Le second chapitre présente une synthèse des préoccupations, attentes et opinions des participants à la consultation. Le troisième chapitre rend compte des constats généraux de la commission, de son analyse, de ses avis et de ses recommandations.



1. Le projet de PPU du Quartier des gares

Le programme particulier d'urbanisme ou PPU est un outil mis à la disposition des municipalités du Québec par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Il permet d'apporter plus de précision dans la planification de certains secteurs qui demandent une attention particulière, notamment les centres-villes. Une fois adopté, un PPU devient partie intégrante du Plan d'urbanisme.

Le Plan d'urbanisme de Montréal spécifie que l'ensemble du Centre des affaires doit faire l'objet d'une planification détaillée. Comme le PPU du Quartier des spectacles – pôle Place des Arts en 2007-2008 et la révision des hauteurs et densités du centre-ville en 2011-2012, le projet de PPU du Quartier des gares s'inscrit dans cette démarche de planification détaillée.

1.1 Le territoire à l'étude

Le périmètre du projet de PPU du Quartier des gares est délimité par le boulevard René-Lévesque au nord, le boulevard Robert-Bourassa (anciennement la rue University) à l'est, la rue Notre-Dame au sud et des segments des rues Guy, Lucien-L'Allier et de la Montagne à l'ouest (Carte 1).

Situé au cœur du centre-ville, le Quartier des gares forme le quadrant sud-ouest du Centre des affaires, tel que défini par la Charte de la Ville de Montréal.¹ Il se trouve à la confluence de secteurs stratégiques, dont le Quartier international (QIM), Griffintown et le Quartier de l'innovation, la Petite-Bourgogne, le Vieux-Montréal et le quartier Concordia-Musée (Carte 2). Son territoire est traversé par plusieurs grandes voies de circulation qui le relient au reste de la trame montréalaise, comme les rues Saint-Antoine et Saint-Jacques dans l'axe est-ouest et la rue Peel dans l'axe nord-sud. L'autoroute Ville-Marie (A-720) traverse aussi le quartier en tunnel, avec deux sorties et un accès.

Le Quartier des gares tire son nom de ses liens historiques avec le transport ferroviaire. Dès 1847, il accueille le premier chemin de fer et la gare Bonaventure, première gare-terminus de Montréal.² La gare Windsor s'y implante quelques décennies plus tard et joue dès lors un rôle de première importance comme gare-terminus du Canadien Pacifique. Bien qu'elle n'accueille plus de trains, cette gare demeure l'un des plus prestigieux éléments du patrimoine du centre-ville. Au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, le quartier devient le berceau du réseau ferroviaire canadien et un secteur urbain dense et animé.³

Le Quartier des gares est aujourd'hui le pôle intermodal le plus important au Québec et la principale porte d'entrée du transport collectif à Montréal.⁴ Il abrite la gare Centrale, point de

¹ Le 2^e alinéa de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal définit le centre des affaires

² Mme Denise Caron, *L'évolution du Quartier des gares*, doc. 3.2, p. 13

³ Arrondissement de Ville-Marie, doc. 3.1, p. 19; Mme Denise Caron, *L'évolution du Quartier des gares*, doc. 3.2, pp. 20-21

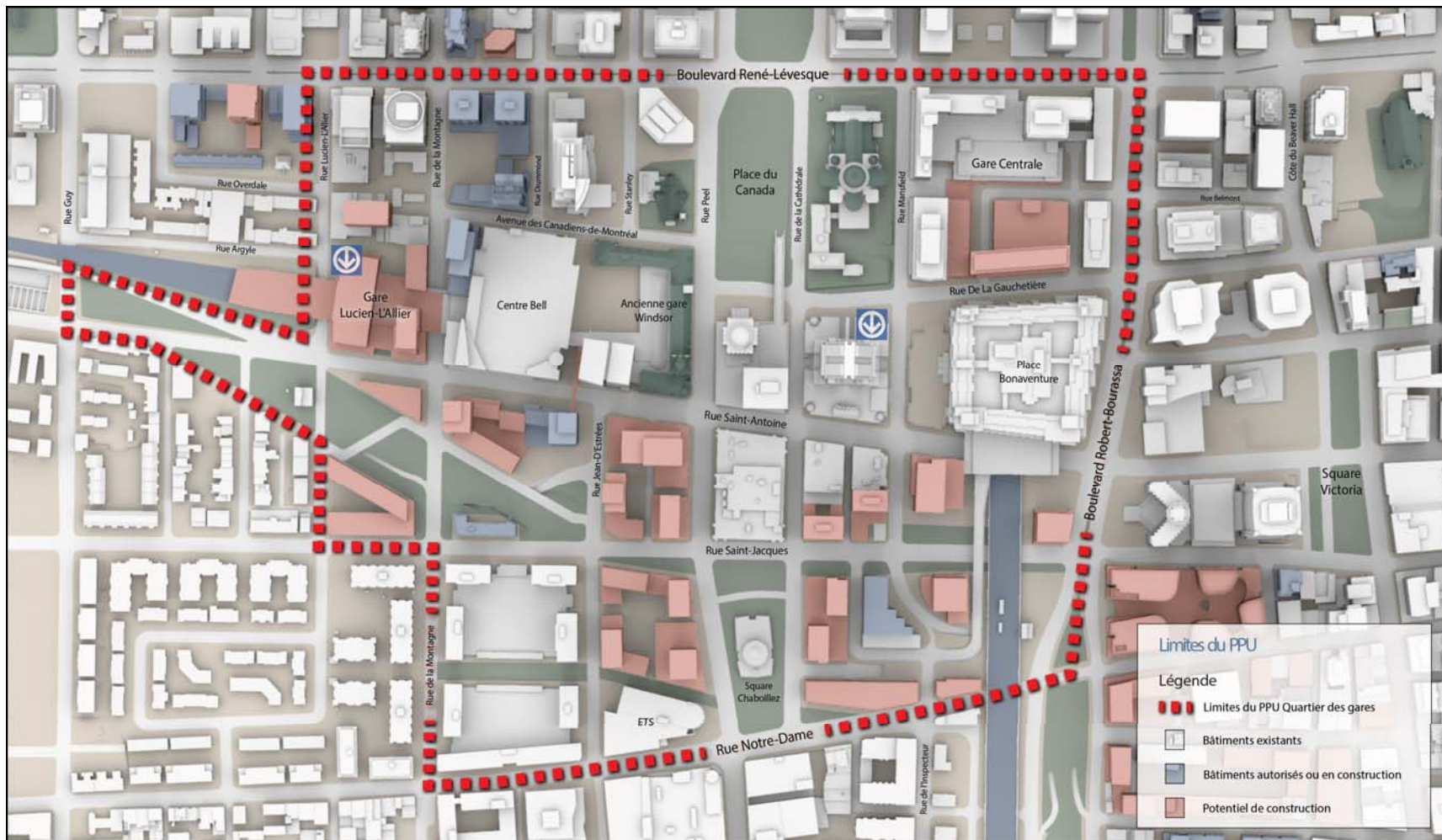
⁴ Arrondissement de Ville-Marie, doc. 3.1, p. 20

départ et d'arrivée des trains à long parcours et de lignes de trains de banlieue, la gare Lucien-L'Allier, terminus d'autres lignes de trains de banlieue, le Terminus centre-ville des autobus de la Rive-Sud, et les stations de métro Bonaventure et Lucien-L'Allier.⁵

Selon le Plan d'urbanisme, le Quartier des gares constitue essentiellement une aire d'affectation mixte, où sont autorisés les usages résidentiels, commerciaux et institutionnels, les bureaux et les équipements collectifs. Le quartier regroupe aujourd'hui plusieurs destinations d'affaires, de travail, d'études, de culture et de récréation.

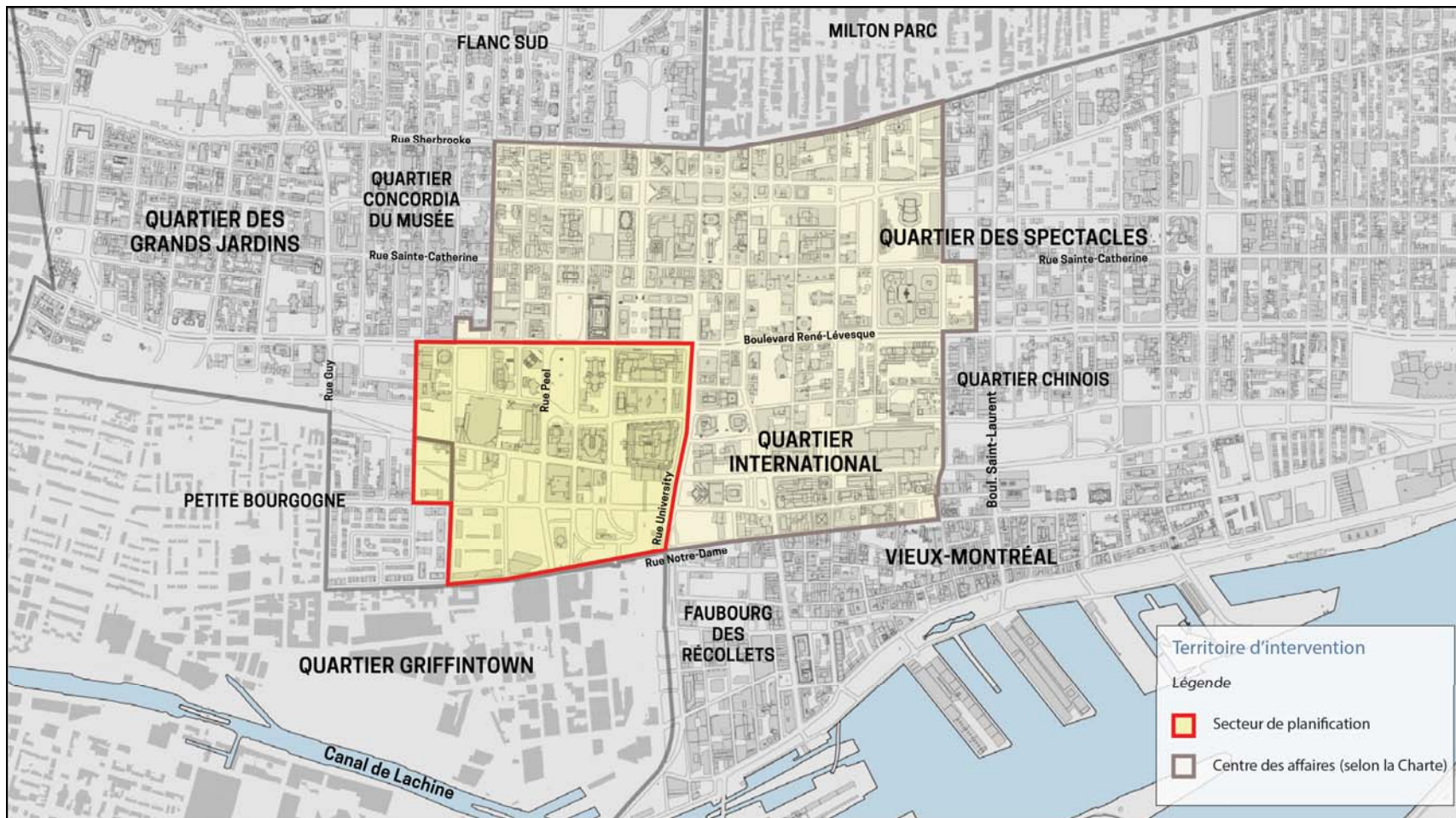
⁵ Arrondissement de Ville-Marie, doc. 3.1, p. 19

Carte 1 – Les limites du PPU du Quartier des gares



Source : arrondissement de Ville-Marie, doc. 3.1, p. 14

Carte 2 – Le Quartier des gares et le Centre des affaires



Source : arrondissement de Ville-Marie, doc. 3.1, p. 8

1.2 La problématique et les objectifs

Selon l'arrondissement, le Quartier des gares est aux prises avec un important problème d'engorgement du réseau routier et du réseau de transport collectif aux heures de pointe, ce qui nuit à son développement.⁶ Contrairement aux autres secteurs du Centre des affaires, le quartier compte encore de nombreux terrains vacants. Il souffre également d'un manque d'aménagements favorisant les déplacements à pied et à vélo et ce, malgré la présence de multiples points d'accès au réseau piétonnier protégé (RÉSO) qui parsèment son territoire.⁷

Le projet de PPU du Quartier des gares vise ultimement à faciliter la revitalisation du secteur et à consolider, dans la continuité, le territoire du Centre des affaires. À cette fin, il énonce onze objectifs. Cinq de ces objectifs se rapportent au réaménagement du domaine public, incluant l'emprise de l'autoroute Ville-Marie :

- *« 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;*
- *faire du Quartier un milieu de vie urbain attrayant pour les résidents, les travailleurs, les étudiants, les entreprises et les visiteurs;*
- *favoriser un achalandage accru du réseau piétonnier protégé, du métro et des gares;*
- *augmenter la présence végétale, sous forme d'espaces verts et de verdissement en bordure de rues, à la fois pour des raisons esthétiques (ambiance) et de santé publique (réduction des îlots de chaleur, qualité de l'air, déplacements actifs);*
- *mettre en valeur les viaducs afin d'en favoriser l'usage piéton ».*⁸

Trois objectifs ont trait au développement et à la qualité des projets immobiliers privés :

- *« réaliser dans les quinze prochaines années le potentiel de développement immobilier sur le territoire, notamment entre les rues Saint-Antoine et Notre-Dame;*
- *assurer l'harmonie de l'encadrement bâti du domaine public, par la qualité de l'architecture et le choix des matériaux, pour renforcer la cohérence et la continuité du bâti sur rue, multiplier les accès à la rue et les ouvertures en façade et favoriser l'animation;*
- *rechercher l'intégration des nouveaux édifices en hauteur au paysage du centre-ville, en relation avec la silhouette du massif des édifices existants et avec celle du mont Royal, telles que vues depuis les berges du fleuve, les ponts et la Rive-Sud ».*⁹

⁶ Arrondissement de Ville-Marie, doc. 3.1, p. 11

⁷ Arrondissement de Ville-Marie, doc. 3.1, p. 22

⁸ Arrondissement de Ville-Marie, doc. 3.1, p. 28

⁹ Arrondissement de Ville-Marie, doc. 3.1, p. 28

Les trois autres objectifs concernent l'amélioration du transport public comme levier d'une meilleure qualité de vie pour les résidents, travailleurs, étudiants et visiteurs du quartier :

- « *favoriser les déplacements actifs (marche et vélo) et collectifs (métro, système de transport guidé, auto-partage);*
- *conserver le nombre de places de stationnement sur rue afin de favoriser l'activité commerciale;*
- *contribuer à toute solution de remplacement des autobus par des modes de transport collectif plus efficaces et moins lourds entre la Rive-Sud et le Centre des affaires ».*¹⁰

1.3 Les stratégies et les interventions

Les objectifs du projet de PPU du Quartier des gares sont soutenus par une série d'interventions fondées sur deux stratégies. La stratégie de mobilité a pour objectif de réduire la congestion routière et de faciliter les modes de transport actif et collectif, alors que la stratégie d'aménagement est axée sur la réhabilitation et la mise en valeur du domaine public.¹¹

Les interventions proposées consistent notamment à encourager les déplacements actifs par l'élargissement des trottoirs, la sécurisation des intersections et le raccordement du quartier au réseau cyclable existant. Elles visent aussi à favoriser l'autopartage, le covoiturage et l'utilisation du transport collectif.¹²

Le plan d'ensemble du projet de PPU (Carte 3) prévoit un nouveau partage des voies publiques entre les différents modes de déplacement, la révision de la géométrie de plusieurs rues et l'amélioration des passages piétonniers aux intersections. Il reconfigure l'accès à l'autoroute Ville-Marie Est à partir de la rue de la Cathédrale. Il propose de verdir les rues, de planter des arbres et de reconfigurer la rue De La Gauchetière, entre les rues Peel et de la Cathédrale.

Le projet de PPU propose la création d'un grand parc sur l'emprise de l'autoroute Ville-Marie, déplaçant pour cela les jardins communautaires et le parc canin existants. Il prévoit aussi la restauration d'espaces publics comme le square Chaboillez, la place du Canada et la promenade Albert, et l'ajout d'une allée piétonne à l'ouest du Centre Bell.

D'autres mesures visent à valoriser et à sécuriser les viaducs ferroviaires et à favoriser l'utilisation de la station de métro Lucien-L'Allier avec l'aménagement d'un nouvel édicule au coin des rues Saint-Antoine et Lucien-L'Allier. Le projet de PPU propose aussi la mise en valeur de la gare Centrale et le rabaissement de la rue Belmont. Enfin, pour désengorger le réseau routier et stimuler le développement immobilier, le projet de PPU mise sur l'implantation d'un

¹⁰ Arrondissement de Ville-Marie, doc. 3.1, p. 28

¹¹ Arrondissement de Ville-Marie, doc. 3.1, pp. 29-31

¹² Arrondissement de Ville-Marie, doc. 3.1, pp. 29-30

système de transport guidé reliant la Rive-Sud au centre-ville de Montréal par le pont Champlain.¹³

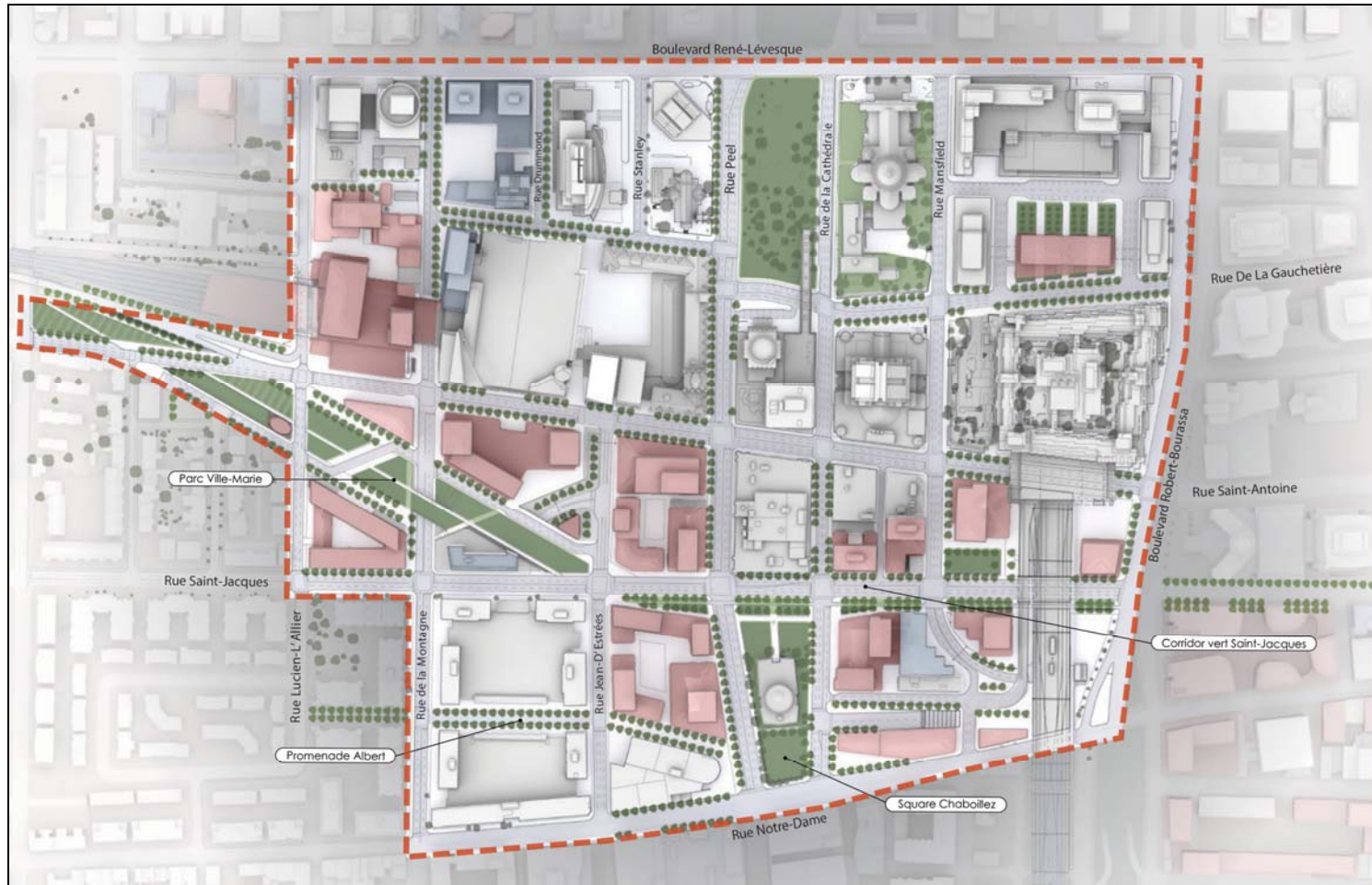
Le projet de PPU divise le Quartier des gares en quatre secteurs d'intervention (Carte 4) : les abords du Centre Bell (secteur 1), les rues Peel et De La Gauchetière et la gare Centrale (secteur 2), les abords de la rue Saint-Antoine et le parc Ville-Marie (secteur 3) et, enfin, la rue Montfort, le square Chaboillez et la promenade Albert (secteur 4).¹⁴ Selon l'arrondissement, les interventions associées au secteur 1 sont considérées prioritaires puisque des projets importants y sont en voie de réalisation. La mise en œuvre des autres interventions serait tributaire du prochain Programme triennal d'immobilisations (PTI).¹⁵

¹³ Arrondissement de Ville-Marie, doc. 3.1, p. 63

¹⁴ Arrondissement de Ville-Marie, doc. 3.1, p. 44

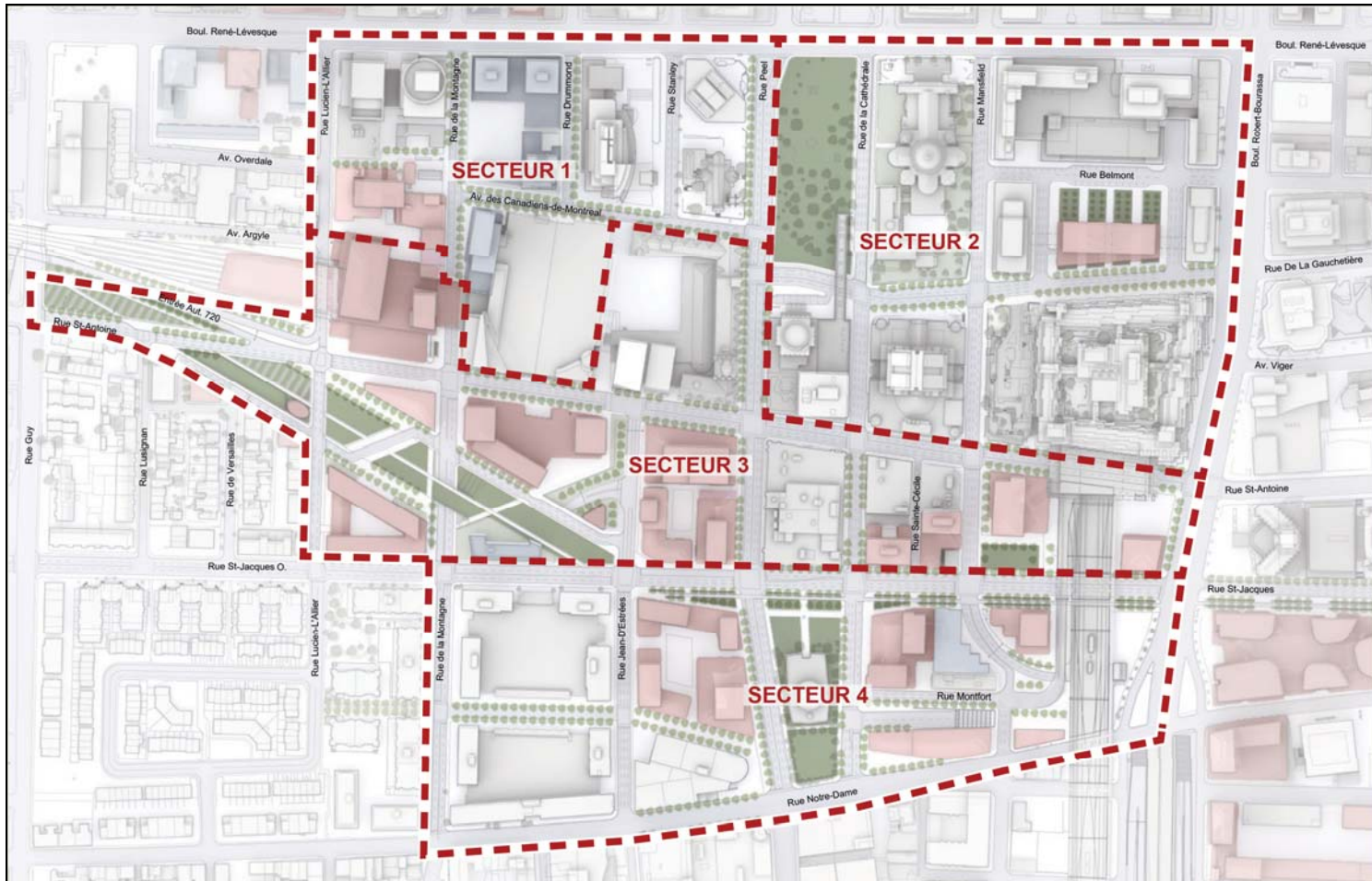
¹⁵ M. Bruno Collin, doc. 6.1, LL. 469-473; M. Louis-François Monet, doc. 6.1, LL. 2835-2846

Carte 3 – Le plan d'ensemble du Quartier des gares



Source : arrondissement de Ville-Marie, doc. 3.1, p. 31

Carte 4 – Les secteurs d'intervention du projet de PPU



Source : arrondissement de Ville-Marie, doc. 3.1, p. 44

1.4 La mise en œuvre

La stratégie de mise en œuvre du PPU prévoit un échéancier de cinq ans pour la réalisation des travaux sur le domaine public. Ces travaux devraient être menés promptement et simultanément, dans l'espoir de susciter de l'intérêt pour la réappropriation du secteur et de stimuler la mise en valeur des terrains vacants.¹⁶ La stratégie mise aussi sur la contribution de partenaires issus des milieux institutionnel et économique ainsi que de la société civile. Pour minimiser les effets négatifs des travaux sur la circulation et l'activité commerciale, l'arrondissement prévoit mettre sur pied un bureau de projet qui jouerait un rôle de coordonnateur pour la durée des travaux.

1.5 La modification du Plan d'urbanisme

Le projet de règlement 04-047-159 propose de modifier la carte des hauteurs du Plan d'urbanisme pour l'arrondissement de Ville-Marie. Cette modification consiste à joindre une partie de la zone de hauteur maximale de 120 m à celle de 210 m qui lui est contiguë (Carte 5). Le secteur touché est situé au sud de la rue Saint-Antoine. Le projet de règlement ne prévoit toutefois pas de changement aux paramètres de hauteur et de densité inscrits au règlement d'urbanisme de l'arrondissement.

1.6 Les avis des instances

Le Conseil du patrimoine de Montréal (CPM) et le Comité Jacques-Viger (CJV) ont émis le 17 avril 2015 un avis conjoint favorable au projet de PPU du Quartier des gares.

Outre la qualité du projet, les deux instances saluent « *le parti exposé de considérer le réaménagement du domaine public comme un moteur de redéveloppement pour le secteur* ». ¹⁷ Elles font valoir divers points du projet de PPU qui leur paraissent positifs, comme la disparition des ruptures et barrières, ainsi que l'arrimage du Quartier des gares aux secteurs limitrophes. Elles sont favorables au verdissement du quartier et à la création d'un parc sur l'emprise de l'autoroute Ville-Marie, approuvent le prolongement de la place du Canada vers le sud et appuient la volonté de l'arrondissement de mettre sur pied un bureau de projet.

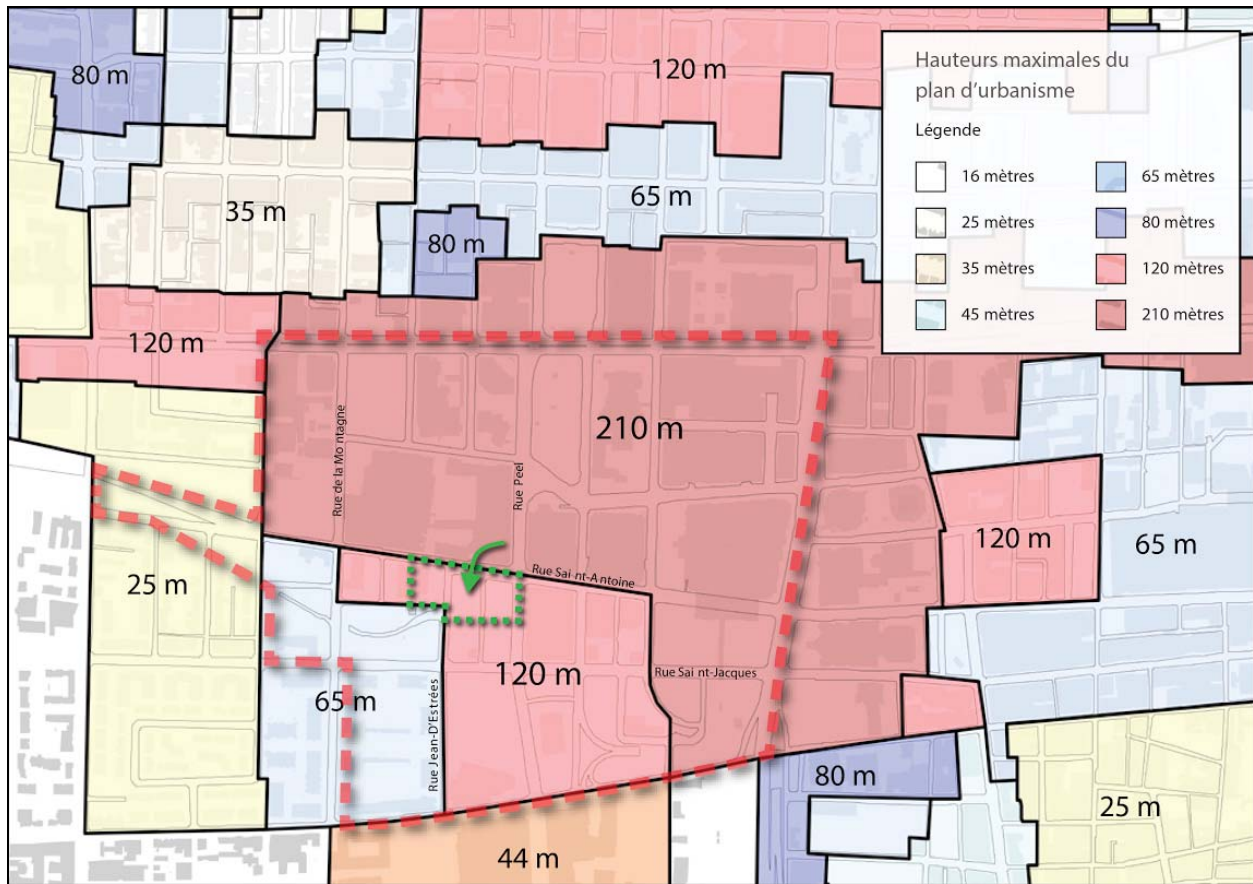
Par ailleurs, le CPM et le CJV énoncent des recommandations visant à bonifier le projet de PPU. Ils recommandent notamment que soit pris en compte le Plan directeur pour le réaménagement et la mise en valeur du square Dorchester et de la place du Canada réalisé en 2010 par la Ville de Montréal. Ils proposent de faire le nécessaire en vue de répondre aux besoins des résidents en matière de services et équipements. Enfin, ils suggèrent de distinguer les interventions à réaliser en priorité de celles qui sont tributaires du développement immobilier.

¹⁶ Arrondissement de Ville-Marie, doc. 3.1, p. 62

¹⁷ Conseil du patrimoine de Montréal et Comité Jacques-Viger, doc. 1.3.4, p. 2

Le 16 avril 2015, le comité consultatif d'urbanisme (CCU) de l'arrondissement de Ville-Marie a aussi émis un avis favorable au projet de PPU. Il fait valoir que « *la démarche de réhabilitation urbaine proposée constitue un investissement stratégique des plus déterminants* ». ¹⁸ D'après le CCU, le projet favorisera le désengorgement du réseau routier. L'aménagement des terrains vacants et les interventions visant l'amélioration du domaine public auront une portée qui dépassera les limites du quartier et contribueront à l'essor et à l'attrait du Centre des affaires et de tout le centre-ville.

Carte 5 – La modification de la hauteur maximale contenue dans le projet de règlement relatif au PPU du Quartier des gares



Source : arrondissement de Ville-Marie, doc. 3.1, p. 64

¹⁸ CCU de l'arrondissement de Ville-Marie, doc. 1.3.3, p. 3



2. Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants

La consultation publique sur le projet de PPU du Quartier des gares a attiré près de 200 personnes en salle lors de la séance d'information tenue le 19 mai 2015 et lors des trois séances d'audition des opinions des 16 et 17 juin.

Durant la séance d'après-midi du 16 juin, certaines présentations ont permis aux citoyens et à la commission de recevoir des informations additionnelles importantes. Dans les circonstances, la commission a jugé opportun de permettre au public de réagir à ce nouvel éclairage et a décidé de prolonger la période de dépôt de mémoires jusqu'au 30 juin 2015. Au total, 35 regroupements, organismes, entreprises et citoyens ont choisi de remettre un mémoire à la commission, alors que 15 d'entre eux ont présenté leur opinion en audience. La commission a également entendu quatre interventions orales sans dépôt de mémoire.

Par ailleurs, dans le but d'intéresser un plus large public au projet de PPU et à la consultation dont il fait l'objet, l'OCPM a invité les Montréalais à remplir un questionnaire en ligne. Entre le 21 mai et le 30 juin 2015, près de 680 personnes ont répondu à cet appel. Le questionnaire portait principalement sur les déplacements des répondants et leurs priorités en matière d'aménagement.

Ce deuxième chapitre du rapport rend compte, de façon synthétique, des points de vue et des commentaires des participants à la consultation. Ces interventions sont regroupées sous 8 thèmes principaux : l'accueil général du projet de PPU, les parcs et les espaces publics, le développement immobilier et son encadrement, la qualité du milieu et du cadre de vie, le logement abordable et le logement social, l'histoire et le patrimoine, les transports et les déplacements et, enfin, le suivi et la mise en œuvre du PPU. Les points saillants de l'analyse des résultats du questionnaire sont également présentés dans la dernière section du chapitre.

2.1 L'accueil général du projet de PPU

De façon générale, l'initiative de l'arrondissement de proposer une planification pour l'aménagement du Quartier des gares est accueillie favorablement.¹⁹ Plusieurs reconnaissent la nécessité d'un tel exercice et jugent souhaitable de revitaliser le secteur, compte tenu des problématiques urbaines qu'il présente.²⁰ Ils adhèrent à la vision et aux objectifs généraux avancés par le projet de PPU et soutiennent la volonté de l'arrondissement d'amorcer le processus de revitalisation du quartier par le réaménagement du domaine public.²¹ Par ailleurs,

¹⁹ Destination Centre-Ville, doc. 7.2.15, p. 3; ADUQ, doc. 7.2.9, p. 5; Cadillac Fairview, doc. 7.1.9, pp. 1, 7; CP & Dream-VHP, doc. 7.2.8, pp. 1, 2, 4; M. Mathieu Poulin, doc. 6.2, LL. 2213-2215; Mme Julie Poulin, doc. 7.2.12, p. 1; FPI Cominar, doc. 7.1.8, p. 1; Héritage Montréal, doc. 6.2, LL. 1578-1580; Jardin communautaire Georges-Vanier, doc. 7.1.4, p. 1; Quartier de l'innovation, doc. 7.1.10, pp. 3, 7; M. Olivier Legault / Tour des Canadiens 2, doc. 7.1.11, p. 47; Les immeubles Yale Ltée, doc. 7.2.7, p. 1

²⁰ FPI Cominar, doc. 7.1.8, p. 1

²¹ Quartier de l'innovation, doc. 7.1.10, p. 4; CP & Dream-VHP, doc. 7.2.8, p. 4

tout en appuyant les objectifs et les interventions du projet de PPU, de nombreux participants déplorent le manque de précision de certains engagements ou le manque de moyens pour en assurer la concrétisation.

2.2 Les parcs et les espaces publics

Les espaces verts et autres espaces publics ont fait l'objet de plusieurs interventions. Certains participants demandent la création de nouveaux parcs. D'autres souhaitent que les liens unissant les espaces existants et ceux prévus au projet de PPU soient renforcés, de façon à créer une trame verte continue qui pourrait s'étendre jusqu'au mont Royal.²²

Pour l'Association du design urbain du Québec (ADUQ), la proximité de l'autoroute Ville-Marie devrait être prise en compte dans la conception des espaces publics, de façon à en minimiser le plus possible les nuisances pour les usagers, mais sans compromettre leur ouverture sur les rues et les bâtiments environnants.²³ Elle souligne également l'importance que les espaces soient conviviaux, « *distinctifs* » et « *réseautés* » et qu'ils deviennent des lieux de convergence « *où les usagers auront réellement l'impression d'être connectés avec le reste des activités du Quartier* ». ²⁴ La place du Canada, le square Chaboillez et la promenade Albert font d'ailleurs l'objet de recommandations en ce sens.²⁵

Le projet de parc sur l'emprise de l'autoroute Ville-Marie est dans l'ensemble salué.²⁶ Ce sont plutôt la configuration et les dimensions des divers espaces qui le composent qui soulèvent des critiques.²⁷ Deux participants, dont l'un considère qu'il s'agirait plutôt d'une « *collection de divers espaces verts* », sont d'avis qu'il y a beaucoup à faire pour avoir un véritable parc.²⁸ Certains proposent à l'arrondissement de repenser le parc afin d'en optimiser l'organisation, l'accessibilité, l'utilisation et la sécurité.²⁹

Pour un participant, le parc Ville-Marie serait trop coûteux. Selon lui, il serait préférable que la Ville négocie des échanges de terrains avec des propriétaires fonciers en vue d'aménager des espaces verts de plus grande qualité et à moindre coût ailleurs dans le quartier.³⁰

²² Destination Centre-Ville, doc. 7.2.15, p. 5; M. John Burcombe, doc. 7.2.16, p. 1; M. Paul Legault, doc. 7.1.2, p. 3; Mme Ioanna Avantis, doc. 7.2.14, p. 10; Table interaction du quartier Peter-McGill, doc. 6.2, LL. 1134-1152; L'Association des résidents de Victor Hugo / Lucien L'Allier, doc. 7.2.3, p. 3; ADUQ, doc. 7.2.9, p. 4

²³ ADUQ, doc. 7.2.9, p. 3

²⁴ ADUQ, doc. 7.2.9, p. 3

²⁵ ADUQ, doc. 7.2.9, p. 4

²⁶ Quartier de l'innovation, doc. 7.1.10, p. 7; Héritage Montréal, doc. 6.2, LL. 1664-1671; Cadillac Fairview, doc. 7.1.9, p. 8; M. Robert Hajaly, doc. 6.2, LL. 1961-1971; Habiter Ville-Marie, doc. 7.1.14, p. 18; Jardin communautaire Georges-Vanier, doc. 7.1.4, p. 1

²⁷ L'Association des résidents de Victor Hugo / Lucien L'Allier, doc. 7.2.3, p. 2; M. Paul Legault, doc. 7.1.2, p. 7

²⁸ M. John Burcombe, doc. 7.2.16, p. 1; voir aussi M. Paul Legault, doc. 7.1.2, p. 7

²⁹ L'Association des résidents de Victor Hugo / Lucien L'Allier, doc. 7.2.3, p. 2; M. Paul Legault, doc. 7.1.2, pp. 7, 9-10

³⁰ M. Steve Shanahan, doc. 7.1.3, p. 2

Favorable au nouveau parc Ville-Marie, Destination Centre-Ville enjoint la Ville « *de ne pas répéter les mêmes erreurs que celles commises lors de la conception du Square Viger* ». ³¹ Pour sa part, Héritage Montréal se préoccupe de la pérennisation de l'art public dans le quartier et, plus particulièrement, des œuvres qui seront intégrées au parc Ville-Marie. ³²

2.2.1 Les jardins communautaires et le parc canin

Pour les membres des jardins communautaires Georges-Vanier et Versailles, l'aménagement du parc Ville-Marie a été pensé sans tenir compte de certaines réalités spécifiques au jardinage. Un citoyen maintient d'ailleurs que « *proposer de déménager les jardins communautaires sans présenter les détails concrets d'une réimplantation réaliste équivaut à les évincer du quartier* ». ³³ Le fait que les terrains proposés pour les relocaliser soient en pente et situés entre la bretelle de l'autoroute et la rue Saint-Antoine rendrait l'aménagement des jardinets plus complexe. Ils seraient difficiles d'accès, peu agréables à fréquenter et trop éloignés des résidences des membres. ³⁴ De plus, selon les représentants des jardins communautaires l'endroit apparaît trop petit pour accueillir l'ensemble des jardinets existants. ³⁵ Ils s'opposent donc au déplacement de ceux-ci. ³⁶

Destination Centre-Ville fait valoir, pour sa part, que le parc Ville-Marie serait un endroit approprié pour des initiatives en agriculture urbaine. Elle demande la création de nouveaux jardins communautaires et souhaite que des lieux de rencontre pour les personnes âgées soient aussi prévus. ³⁷

Quant au déplacement du parc canin, des citoyens s'y objectent, soulignant qu'il a été aménagé depuis peu. ³⁸

2.2.2 La traversée du parc Ville-Marie par la rue Torrance reconfigurée

La reconfiguration de la rue Torrance ne fait pas l'unanimité. De l'avis de certains participants, rien ne justifie ce projet, car il ne contribuerait pas à la fréquentation du parc Ville-Marie et privilégierait l'automobile au détriment du piéton. ³⁹ Le jardin communautaire Georges-Vanier affirme que « *les arguments entendus lors de la réunion de présentation, en faveur de la création de cette rue, à savoir permettre aux citoyens de venir en voiture pour profiter du parc, nous semblent contraires à l'essence même d'un parc. En effet, un parc est, selon nous, destiné*

³¹ Destination Centre-Ville, doc. 7.2.15, p. 5

³² Héritage Montréal, doc. 6.2, LL. 1673-1683

³³ M. Paul Legault, doc. 7.1.2, p. 4

³⁴ Jardin communautaire Georges-Vanier, doc. 7.1.4, p. 7; Jardin communautaire Versailles, doc. 7.2.2, p. 2

³⁵ Jardin communautaire Versailles, doc. 7.2.2, p. 2

³⁶ Jardin communautaire Versailles, doc. 7.2.2, p. 2

³⁷ Destination Centre-Ville, doc. 7.2.15, p. 5

³⁸ Association des résidents de Victor Hugo / Lucien L'Allier, doc. 7.2.3, p. 5

³⁹ M. Paul Legault, doc. 7.1.2, p. 5; Jardin communautaire Georges-Vanier, doc. 7.1.4, pp. 10-11; M. John Burcombe, doc. 7.2.16, p. 1

avant tout aux résidents du quartier, qui viennent donc en profiter à pied et non en véhicule motorisé ». ⁴⁰

Pour les promoteurs du projet immobilier qui borderait la nouvelle rue, celle-ci aurait pour avantage de mieux séparer le domaine public du domaine privé et offrirait l'occasion de construire des bâtiments qui font face au parc plutôt que de lui tourner le dos. Soutenant que la rue Torrance pourrait prendre diverses formes qui ne favoriseraient pas nécessairement le tout-à-l'auto, Cadillac Fairview estime que la rue devrait être aménagée de façon à favoriser une circulation locale, tout en assurant la sécurité des piétons et des cyclistes. ⁴¹

2.3 Le développement immobilier et son encadrement

Les participants qui se sont exprimés sur les questions de hauteur et de densité incluaient des promoteurs de projets immobiliers dans le Quartier des gares et le Centre des affaires.

2.3.1 Le projet Quad Windsor

Les promoteurs intéressés au développement des propriétés bordant la rue Saint-Antoine au sud, entre la rue Peel et la rue de la Montagne, préconisent l'élargissement de la zone qui, dans le Plan d'urbanisme, fixe la hauteur maximum de construction à 210 m. Cadillac Fairview souhaite que la zone s'étende jusqu'à la rue Saint-Jacques, voire jusqu'à la rue Notre-Dame. ⁴² Selon ce promoteur, un tel changement au Plan d'urbanisme augmenterait considérablement le potentiel de développement, sans empêcher la gradation vers les zones limitrophes de hauteur moindre. ⁴³ Il est également d'avis que de laisser le plafond à 120 m viendrait « *affecter de façon sérieuse [sa] capacité à réagir à des opportunités d'investissements à court terme* ». ⁴⁴

Pour sa part, le porte-parole du projet Tour des Canadiens 2 demande que la zone de 210 m s'étende vers l'ouest jusqu'à la rue de la Montagne. Il fait valoir que les paramètres de densité actuels ne lui permettent pas de tirer parti du plein potentiel du terrain sans faire des compromis sur la qualité des unités d'habitation et sur la viabilité économique de son projet. ⁴⁵ Pour Destination Centre-Ville, le rehaussement des hauteurs dans le Quartier des gares apparaît recevable à la lumière des expériences passées au centre-ville. ⁴⁶

⁴⁰ Jardin communautaire Georges-Vanier, doc. 7.1.4, pp. 10-11

⁴¹ Cadillac Fairview, doc. 7.1.9, p. 9

⁴² Cadillac Fairview, doc. 7.1.9, p. 14; Cadillac Fairview, doc. 6.3, LL. 1374-1378

⁴³ Cadillac Fairview, doc. 7.1.9, pp. 12-13

⁴⁴ Cadillac Fairview, doc. 6.3, LL. 1424-1430

⁴⁵ M. Olivier Legault / Tour des Canadiens 2, doc. 7.1.11.1, p. 41; M. Olivier Legault / Tour des Canadiens 2, doc. 7.1.11, pp. 11-47

⁴⁶ Destination Centre-Ville, doc. 7.2.15, p. 6

Deux promoteurs, Ivanhoé Cambridge et les Immeubles Yale Ltée, s'opposent, pour des raisons différentes, aux nouvelles limites proposées.⁴⁷ Pour Ivanhoé Cambridge, l'élargissement de la zone de 210 m contribuerait à accentuer la congestion et les nuisances qui en découlent : « *qu'il s'agisse de la congestion subie présentement dans le secteur du PPU ou de celle anticipée, dans un horizon de moyen à long termes, si l'exercice de planification en cours est conduit selon la vision et les paramètres énoncés, on pourrait s'attendre à voir la situation empirer. Or, si l'on suit la logique d'un élargissement du périmètre de surhauteur de façon significative, on peut se demander si les impacts n'en seront pas d'autant plus dommageables* ». ⁴⁸ Ce promoteur craint également qu'une nouvelle offre de locaux commerciaux et de bureaux affaiblisse l'offre existante. Pour consolider le Centre des affaires, il suggère de concentrer les secteurs de plus grande hauteur et de plus forte densité à proximité des infrastructures de transport existantes et du RÉSO.⁴⁹

2.3.2 La gare Centrale

FPI Cominar, propriétaire de la gare Centrale et du stationnement de la rue De La Gauchetière, se dit favorable à la densification de l'îlot proposée par le projet de PPU. Il souligne toutefois que la désignation patrimoniale du bâtiment, les contraintes techniques de construction et les conditions du marché devraient être prises en compte.⁵⁰ FPI Cominar soutient que l'idée de rabaisser la rue Belmont, telle qu'envisagée dans le projet de PPU, est peu réaliste, car il faudrait, entre autres, déplacer les espaces commerciaux situés sous la rue et réorganiser les postes de livraison.⁵¹

Pour sa part, un citoyen suggère de remplacer le stationnement étagé, qui tient lieu de façade principale, par deux bâtiments de plus petite taille qui seraient situés de part et d'autre d'une place publique s'ouvrant vers la gare depuis la rue De La Gauchetière.⁵²

2.3.3 Les abords de la gare Lucien-L'Allier

Canadien Pacifique (CP) et Dream-VHP ont informé la commission de leur intention de réaliser un projet sur la propriété du CP, près de la gare Lucien-L'Allier : « *Quoiqu'aucun projet spécifique n'ait été établi pour le moment, un éventuel redéveloppement du site est présentement à l'étude (...). Ce projet impliquerait nécessairement la densification du site ainsi qu'un réaménagement de la plateforme et des accès à la station de métro [Lucien-L'Allier]. La mise en valeur du domaine public ne peut qu'être bénéfique pour les terrains associés à la gare Lucien-L'Allier et la dynamique du secteur* ». ⁵³

⁴⁷ Ivanhoé Cambridge, doc. 7.2.10.1; Les Immeubles Yale Ltée, doc. 7.2.7

⁴⁸ Ivanhoé Cambridge, doc. 7.2.10.1, pp. 1-2

⁴⁹ Ivanhoé Cambridge, doc. 7.2.10.1, pp. 2-3

⁵⁰ FPI Cominar, 7.1.8, p. 5

⁵¹ FPI Cominar, 7.1.8, p. 4

⁵² M. Robert Hajaly, doc. 6.2, LL. 2007-2046

⁵³ CP & Dream-VHP, doc. 7.2.8, p. 2

2.3.4 Le projet de parc au coin des rues Mansfield et Saint-Jacques

Le groupe Les Immeubles Yale Ltée conteste le projet de parc sur sa propriété située au coin nord-est des rues Mansfield et Saint-Jacques : « Avec l'adoption du projet de PPU du Quartier des gares (...) notre terrain ne pourra plus être construit à son plein potentiel et la conséquence sera la dépréciation de la valeur et ce, malgré sa localisation, son accessibilité et sa visibilité remarquables ». ⁵⁴ Le groupe souhaite que le parc projeté soit déplacé dans un secteur plus propice.

2.4 La qualité du milieu et du cadre de vie

Pour certains, il est primordial que le centre-ville demeure habité et vivant et que l'arrondissement et les autres acteurs du développement social continuent d'agir en conséquence. ⁵⁵ Selon eux, cela doit nécessairement passer par le maintien des familles dans le quartier. Ainsi, ils demandent que le projet de PPU tienne compte de leurs besoins en proposant des logements abordables, des écoles, des services de garde et des centres communautaires, de même que des parcs, des terrains de jeux et des pistes cyclables. ⁵⁶

Destination Centre-Ville ne croit pas qu'il faille favoriser l'établissement de familles dans le secteur, faisant valoir que « plus de 50 % des ménages sont constitués d'une seule personne ». ⁵⁷ Elle ajoute : « Les jeunes et moins jeunes professionnels œuvrant au centre-ville sont nombreux dans cette catégorie. Prévoir du logement de qualité et abordable à distance de marche de leur lieu de travail pour ce groupe important de célibataires, plus adapté aux caractéristiques inhérentes à un centre-ville effervescent, serait une stratégie plus porteuse quant à nous ». ⁵⁸

Ivanhoé Cambridge déplore que la multifonctionnalité du secteur, de même que les enjeux qui s'y rattachent, soient peu couverts par le projet de PPU : « 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 ». ⁵⁹ D'autres interventions vont dans le même sens et soulignent l'importance de favoriser une activité commerciale qui participe à l'animation des rues, avec des commerces au rez-de-chaussée des bâtiments, des terrasses, des galeries d'art et des façades vitrées et ouvertes. ⁶⁰

⁵⁴ Les Immeubles Yale Ltée, doc. 7.2.7, p. 2

⁵⁵ Habiter Ville-Marie, doc. 7.1.14, p. 3; Table interaction du quartier Peter-McGill, doc. 7.1.1, p. 3

⁵⁶ Table interaction du quartier Peter-McGill, doc. 7.1.1, pp. 2, 7-8; Habiter Ville-Marie, doc. 7.1.14, p. 3; M. Steve Shanahan, doc. 7.1.13, p. 1

⁵⁷ Destination Centre-Ville, doc. 7.2.15, p. 7

⁵⁸ Destination Centre-Ville, doc. 7.2.15, p. 7

⁵⁹ Ivanhoé Cambridge, doc. 7.2.10, p. 4

⁶⁰ Quartier de l'innovation, doc. 7.1.10, p. 5; Destination Centre-Ville, doc. 7.2.15, p. 4; ADUQ, doc. 7.2.9, p. 3; CP & Dream-VHP, doc. 7.2.8, p. 4

2.4.1 La rue Peel comme axe structurant

Le Quartier de l'innovation et Habiter Ville-Marie souhaitent que la rue Peel joue un rôle structurant et qu'elle devienne une artère où seraient concentrés la majorité des commerces et des services.⁶¹ Selon eux, il conviendrait de souligner son rôle d'entrée de ville et le fait qu'elle constitue le seul lien unissant le mont Royal au fleuve. Dans la planification de cet axe, il faudrait aussi prendre en compte la place des différents modes de transport, la fluidité de la circulation, les usages et la qualité de l'aménagement.⁶² De l'avis de certains, il est indispensable que les parties prenantes, publiques comme privées, se coordonnent pour que la rue Peel développe une identité forte et continue.⁶³

Cadillac Fairview croit que la rue Peel est présentement sous-exploitée. Pour ce promoteur, elle devrait être beaucoup plus qu'une simple voie de transit et devenir un axe structurant fort. Elle devrait jouer le même rôle que la rue McGill au sein du Quartier international et accueillir des projets phares qui contribueront au développement économique et social du secteur.⁶⁴

2.4.2 La qualité du cadre de vie

Le Quartier de l'innovation déplore l'absence, dans le projet de PPU, de considérations relatives au design urbain dans l'espace public et demande que ce sujet y soit intégré.⁶⁵ Plusieurs participants soulignent le piètre état des viaducs et de leurs abords et encouragent les démarches visant leur mise en valeur et l'animation des lieux.⁶⁶

De son côté, l'Association des résidents de Victor Hugo / Lucien L'Allier craint une aggravation du problème de bruit dans le secteur. Selon elle, « *le bruit des véhicules sur l'autoroute et des trains empire. Bon nombre de plaintes ont été faites à l'effet que les annonces provenant de la gare ferroviaire durant la journée peuvent être entendues dans tout le quartier, mais il n'a pas été donné suite aux plaintes. Le refus de régler la question de la circulation et du bruit donne aux résidents peu d'espoir qu'il y aura amélioration et leur laisse penser que les choses empireront et qu'il ne sera pas tenu compte de leurs plaintes* ». ⁶⁷

D'autre part, deux participants suggèrent à l'arrondissement d'intégrer au projet de PPU des paramètres d'accessibilité universelle applicables aux futures constructions et à l'aménagement

⁶¹ Quartier de l'innovation, doc. 7.1.10, p. 6; Habiter Ville-Marie, doc. 7.1.14, pp. 20, 17

⁶² Quartier de l'innovation, doc. 7.1.10, p. 6; Quartier de l'innovation, doc. 6.2, LL. 2791-2813

⁶³ Quartier de l'innovation, doc. 6.2, LL. 2791-2813

⁶⁴ Cadillac Fairview, doc. 7.1.9, pp. 10-11; Cadillac Fairview, doc. 6.3, LL. 1323-1325, 1503-1508

⁶⁵ Quartier de l'innovation, doc. 7.1.10, p. 5

⁶⁶ CP & Dream-VHP, doc. 7.2.8, pp. 3-4; M. Robert Hajaly, doc. 6.2, LL. 1973-1979; M. Bernard G. Girard, doc. 7.2.13, p. 2; Destination Centre-Ville, doc. 7.2.15, p. 5

⁶⁷ Association des résidents de Victor Hugo / Lucien L'Allier, doc. 7.2.3, p. 4

du domaine public. Un mémoire met également de l'avant le fait que l'urbanisme n'est pas « neutre », et réclame l'application de l'approche différenciée selon les sexes.⁶⁸

Les notions de milieu de vie et de cadre de vie sont aussi abordées sous l'angle de l'environnement et de l'écologie. Quelques intervenants recommandent de bonifier les interventions du projet de PPU relatives au verdissement.⁶⁹ SOVERDI suggère notamment d'introduire un objectif quantitatif de plantation d'arbres sur le domaine privé et institutionnel, visant une canopée globale de 25 % dans le secteur.⁷⁰

Deux regroupements souhaitent que l'arrondissement et la Ville se donnent une vision à long terme de protection et d'entretien des arbres de rue.⁷¹ Le Quartier des gares pourrait devenir un « *laboratoire actif et collaboratif dont l'objectif serait d'étudier et de mettre au point de nouvelles pratiques de design, d'exécution et d'entretien des voies publiques, notamment au chapitre des arbres* ». ⁷²

Des participants proposent aussi d'intégrer au projet de PPU des pratiques novatrices de gestion des eaux pluviales, de dépollution et de purification de l'air.⁷³

2.5 Le logement abordable et le logement social

L'enjeu du logement est au cœur de la question de la mixité sociale. Des participants estiment « *qu'un quartier comprenant une mixité sociale est gage de durabilité et de développement harmonieux* ». ⁷⁴ Pour l'ADUQ « *l'inclusion de logements sociaux et de logements à prix abordable aux futures constructions est une nécessité pour parvenir à un quartier vivant et inclusif* ». ⁷⁵

Habiter Ville-Marie rappelle que, selon une étude de 2013 portant sur les besoins dans le district Peter-McGill et dont le Quartier des gares fait partie, « *la difficulté croissante à trouver un logement abordable de dimensions adéquates* » force les jeunes familles, les nouveaux arrivants, les personnes âgées à revenu fixe et les personnes moins nanties à quitter le centre-ville. ⁷⁶ D'après cet organisme, il est essentiel que le projet de PPU énonce des objectifs clairs et chiffrés de construction de logement social et communautaire. ⁷⁷

⁶⁸ ADUQ, doc. 7.2.9, pp. 4-5; Habiter Ville-Marie, doc. 7.1.14, p. 19

⁶⁹ Habiter Ville-Marie, doc. 7.1.14, pp. 18-19; Héritage Montréal, doc. 6.2, LL. 1685-1694; SOVERDI, doc. 7.1.5, pp. 1-2; M. Jean Grondin, doc. 7.2.4, p. 1; Destination Centre-Ville, doc. 7.2.15, p. 5

⁷⁰ SOVERDI, doc. 7.1.5, p. 2

⁷¹ Chantier de l'Arbre de rue, doc. 7.1.3, pp. 2-3; Héritage Montréal, doc. 6.2, LL. 1685-1694

⁷² Chantier de l'Arbre de rue, doc. 7.1.3, p. 3

⁷³ Habiter Ville-Marie, doc. 7.1.14, p. 19; M. Jean Grondin, doc. 7.2.4, pp. 1, 4-6, 7-8

⁷⁴ Habiter Ville-Marie, doc. 7.1.14, p. 3; Table interaction du quartier Peter-McGill, doc. 7.1.1, pp. 3, 8

⁷⁵ ADUQ, doc. 7.2.9, p. 4

⁷⁶ Habiter Ville-Marie, doc. 7.1.14, pp. 5, 7

⁷⁷ Habiter Ville-Marie, doc. 7.1.4, pp. 5, 20

Pour sa part, la Coopérative d'habitation de la Montagne Verte déclare que la réalisation du projet sur lequel elle travaille depuis 2007 est en péril. La présence d'une conduite d'eau à proximité du futur bâtiment empêcherait l'implantation du bâtiment telle que projetée.⁷⁸ Elle demande donc de bénéficier de mesures exceptionnelles afin de concrétiser son projet coopératif, le seul de ce genre dans le Quartier des gares.⁷⁹

Divers moyens sont proposés pour diversifier l'offre résidentielle. On demande l'application stricte et obligatoire de la Stratégie d'inclusion de logements abordables de la Ville de Montréal dans les nouveaux projets résidentiels.⁸⁰ On suggère aussi d'adapter le programme d'aide financière AccèsLogis aux besoins des familles et à la réalité des coûts de construction dans les quartiers centraux et, plus particulièrement, dans l'arrondissement de Ville-Marie.⁸¹ D'autres mesures visent l'acquisition de terrains et d'immeubles par les autorités publiques en vue de les destiner au logement social et communautaire.⁸²

Des participants recommandent d'utiliser la réglementation sur les projets particuliers pour fixer des cibles de logement social et communautaire, ou de négocier les demandes de dérogation à la hauteur de construction dans le but d'obtenir des promoteurs une mixité d'unités dans le développement des projets d'habitation.⁸³

La Table interaction du quartier Peter-McGill suggère que « *le Gouvernement du Québec donne à la Ville de Montréal le pouvoir d'obliger les promoteurs à construire des typologies de logements mieux adaptés pour les familles dans les projets résidentiels, en incluant un minimum de 75 pieds carrés d'aires de jeux pour les enfants* ». ⁸⁴ Elle souhaite également que la Ville exige qu'un minimum de 15 % des unités soit construites avec trois chambres à coucher ou plus pour tenir compte des besoins des familles avec enfants.⁸⁵

2.6 L'histoire et le patrimoine

Certains sont d'avis qu'on accorde trop peu de place au patrimoine dans le projet de PPU. Selon Héritage Montréal, les liens avec l'étude historique auraient dû être plus manifestes.⁸⁶ Divers participants souhaitent que le document reconnaisse le rôle fondateur des chemins de fer, de la communauté noire, du jazz et des édifices religieux dans l'évolution du quartier.⁸⁷ À une échelle

⁷⁸ Coopérative d'habitation de la Montagne Verte, doc. 7.1.6, p. 3

⁷⁹ Coopérative d'habitation de la Montagne Verte, doc. 7.1.6, pp. 2-3; Habiter Ville-Marie, doc. 7.1.14, p. 21;

⁸⁰ Table interaction du quartier Peter-McGill, doc. 7.1.1, pp. 6-7; Habiter Ville-Marie, doc. 7.1.14, pp. 15-16; Habiter Ville-Marie, doc. 7.1.14.2, p. 1; ADUQ, doc. 7.2.9, p. 4; M. Steve Shanahan, doc. 7.1.13, pp. 1-2

⁸¹ Habiter Ville-Marie, doc. 7.1.4, p. 15; Table interaction du quartier Peter-McGill, doc. 7.1.1, p. 1

⁸² Table interaction du quartier Peter-McGill, doc. 7.1.1, p. 7; Habiter Ville-Marie, doc. 7.1.14, pp. 1, 20

⁸³ ADUQ, doc. 7.2.9, p. 4; Habiter Ville-Marie, doc. 7.1.14, p. 20

⁸⁴ Table interaction du quartier Peter-McGill, doc. 7.1.1, p. 7

⁸⁵ Table interaction du quartier Peter-McGill, doc. 7.1.1, p. 7

⁸⁶ Héritage Montréal, doc. 6.2, LL. 1652-1655

⁸⁷ Coalition de la Petite Bourgogne / Projet Sentier de la Bourgogne, doc. 6.3, LL. 2222-2225, 2226-2228; Mme Ioanna Avanitits, doc. 7.2.14, p. 10; Église St. George Church, doc. 6.3, LL. 1035-1044

plus fine, les représentants de l'église St. George réclament que le PPU présente des pistes de solution favorisant la protection du bâtiment et sa préservation à long terme.⁸⁸

Deux participants suggèrent que les « *critères de choix* » associés au règlement sur les projets particuliers et utilisés pour évaluer les projets immobiliers soient mieux définis et apparaissent dans le projet de PPU. Ils recommandent également que ces critères tiennent compte des témoins de l'histoire que sont notamment les perspectives, les bâtiments, la trame de rues et les liens dans la trame.⁸⁹

Dans le même ordre d'idées, Héritage Montréal rappelle que le Quartier des gares possède une topographie distinctive : « *la vertu de ce projet, c'est de rétablir un peu un lien entre le Plateau Dorchester et le secteur du Square Chaboillez en contrebas* ». ⁹⁰ L'organisme demande à l'arrondissement de définir des mesures de mise en valeur des vues et des paysages : « *Donc comment est-ce que ces jeux de topographie vont être améliorés, soit par des plantations, par des dégagements, par des choix sur les modes d'implantation des bâtiments ?* » ⁹¹

2.7 Les transports et les déplacements

2.7.1 La circulation automobile

L'augmentation de la circulation automobile et la congestion sont sources d'inquiétude pour de nombreux usagers du Quartier des gares.⁹² Le mémoire de L'Association des résidents de Victor Hugo / Lucien L'Allier l'illustre bien : « *La construction de condominiums se poursuit sans grande amélioration à l'infrastructure de la circulation, ce qui fait que ce qui n'était qu'un engorgement aux heures de pointe est devenu constant. Lors de la construction du nouveau pont Champlain dans les années à venir, la circulation empirera alors qu'un plus grand nombre de voitures utiliseront la rue de la Montagne pour prendre le pont Victoria. L'augmentation de la circulation rend les routes et les intersections plus dangereuses pour tous, y compris les piétons et les cyclistes* ». ⁹³

Plusieurs intervenants se disent en accord avec le diagnostic que propose le projet de PPU à l'effet que l'engorgement du réseau routier et du réseau de transport collectif aux heures de pointe est le principal facteur susceptible de fragiliser l'essor économique du secteur.⁹⁴ FPI Cominar dit s'étonner qu'aucune intervention en ce sens ne soit proposée dans le document : « *il aurait été opportun de profiter du contexte de planification pour engager un*

⁸⁸ Église St. George Church, doc. 7.7, p. 7; Église St. George Church, doc. 6.3, LL. 830-838, 874-876, 898-903, 985-1009

⁸⁹ Héritage Montréal, doc. 6.2, LL. 1657-1662; Habiter Ville-Marie, doc. 7.1.4, p. 19

⁹⁰ Héritage Montréal, doc. 6.2, LL. 1696-1699

⁹¹ Héritage Montréal, doc. 6.2, LL. 1696-1701

⁹² Association des résidents de Victor Hugo / Lucien L'Allier, doc. 7.2.3, p. 4; Quartier de l'innovation, doc. 7.1.10, p. 6; FPI Cominar, doc. 7.1.8, p. 2; Ivanhoé Cambridge, doc. 7.2.10, pp. 1-4

⁹³ Association des résidents de Victor Hugo / Lucien L'Allier, doc. 7.2.3, p. 4

⁹⁴ Quartier de l'innovation, doc. 7.1.10, p. 6

*dialogue constructif avec tous les intervenants concernés et [inclure] dans le PPU des solutions concrètes à ce problème de congestion ».*⁹⁵

Pour Destination Centre-Ville, la circulation doit demeurer fluide et facile. Elle s'oppose à l'idée selon laquelle plus les automobilistes auront la vie difficile, plus ils utiliseront le transport collectif : « *Cette hypothèse ne tient pas la route. (...) si l'on rend l'accès au centre-ville difficile pour les automobilistes, ils utiliseront leurs véhicules pour aller ailleurs qu'au centre-ville ».*⁹⁶

De son côté, l'ADUQ demande qu'on encourage l'autopartage : « *Dans la mesure où une alternative efficace est offerte, plusieurs nouveaux ou anciens résidents pourraient considérer comme superflu l'achat d'une automobile, réduisant la pression sur le réseau routier ».*⁹⁷

Enfin, puisqu'il est question de faire de Montréal un chef de file mondial dans le domaine de l'électrification des véhicules, un participant suggère que l'arrondissement saisisse cette occasion et fasse du Quartier des gares un laboratoire vivant en la matière.⁹⁸

2.7.2 La gestion du stationnement

L'Association des résidents de Victor Hugo / Lucien L'Allier fait valoir que « *le stationnement est difficile pour les résidents car [les] rues servent de stationnement pour les gens qui travaillent au centre-ville ou qui vont au Centre Bell.* »⁹⁹ De son côté, Destination Centre-Ville déplore que le projet de PPU propose de réduire le nombre de places de stationnement plutôt que d'aménager de nouveaux espaces comme cela se ferait en Europe.¹⁰⁰ À l'opposé, Habiter Ville-Marie souhaite que le PPU réduise le nombre d'espaces de stationnement sur rue.¹⁰¹ Un citoyen croit, pour sa part, qu'une partie de la solution au problème du stationnement dans le secteur réside dans une meilleure planification et utilisation des espaces en souterrain et dans l'amélioration de l'affichage sur rue.¹⁰²

⁹⁵ FPI Cominar, doc. 7.1.8, p. 2

⁹⁶ Destination Centre-Ville, doc. 7.2.15, p. 4

⁹⁷ ADUQ, doc. 7.2.9, p. 3

⁹⁸ M. Steve Shanahan, doc. 7.1.13, p. 2

⁹⁹ Association des résidents de Victor Hugo / Lucien L'Allier, doc. 7.2.3, p. 4

¹⁰⁰ Destination Centre-Ville, doc. 7.2.15, p. 4

¹⁰¹ Habiter Ville-Marie, doc. 7.1.14, p. 19

¹⁰² M. Paul Legault, doc. 7.1.2, p. 8

2.7.3 Le réaménagement des voies de circulation

Le promoteur Cadillac Fairview réitère son souhait de voir le tronçon de la rue Saint-Antoine compris entre les rues Jean-D'Estrées et de la Montagne modifié pour permettre la circulation dans les deux sens : « *L'aménagement à double sens permet de mieux définir le domaine public entre le caractère autoroutier, qui devrait se terminer directement à la sortie de l'autoroute, et le caractère plus urbain, qui doit permettre un partage de l'espace entre tous les modes de transport. Cela permet aussi l'aménagement d'une intersection faisant véritablement place aux piétons* ». ¹⁰³

D'autres, comme les représentants du 1000 De La Gauchetière, craignent qu'un tel changement cause de sérieux problèmes de congestion : « *Nous croyons que la planification actuelle des voies à sens unique est le résultat de réflexions passées dans le but de favoriser la fluidité de l'accès vers l'ouest et l'autoroute Ville-Marie Ouest, et ce en tenant compte de l'achalandage élevé de cette partie du centre-ville. Force est d'admettre que cela n'ira pas en diminuant avec les nouvelles propriétés qui se construisent dans les environs, et ce malgré les objectifs de la Ville de faciliter la circulation piétonnière et à vélo et de favoriser le transport collectif* ». ¹⁰⁴

L'Aréna des Canadiens préconise la piétonisation permanente de l'avenue des Canadiens-de-Montréal entre les rues de la Montagne et Drummond, ainsi qu'entre les rues Stanley et Peel. ¹⁰⁵ Cette entreprise souhaite aussi que la rue Drummond soit remise à sens unique pour amener les automobilistes à contourner l'îlot. ¹⁰⁶ Selon elle, ce projet rencontrerait les objectifs du PPU relatifs à la mobilité et à la création d'un milieu de vie agréable. Il assurerait la continuité de la trame verte et respecterait les lignes directrices du Plan de transport et de la Charte du piéton de Montréal. ¹⁰⁷

Le remplacement des bretelles d'accès à l'autoroute Ville-Marie Est à partir de la rue de la Cathédrale par un carrefour plus urbain est généralement bien perçu. Toutefois, Urbacon et le Fonds immobilier de solidarité FTQ s'inquiètent du réaligement éventuel d'une portion de la rue Montfort qui apparaît sur certaines cartes du projet de PPU. Selon eux, cette reconfiguration compromettrait la viabilité et le bon fonctionnement de l'immeuble du centre de données qui est présentement en construction et dont ils sont les promoteurs. ¹⁰⁸

¹⁰³ Cadillac Fairview, doc. 7.1.9, pp. 7-8

¹⁰⁴ 1000 De La Gauchetière, doc. 7.2.11, p. 1; voir aussi Ivanhoé Cambridge, doc. 7.2.10, p. 3; Aréna des Canadiens inc., doc. 7.2.6, p. 32

¹⁰⁵ Aréna des Canadiens inc., doc. 7.2.6, pp. 1, 9, 32

¹⁰⁶ Aréna des Canadiens inc., doc. 7.2.6, pp. 1, 4-5, 11-12, 14-15, 22, 25

¹⁰⁷ Aréna des Canadiens inc., doc. 7.2.6, pp. 1, 4-5, 11-12, 14-15, 22, 25

¹⁰⁸ Urbacon et Fonds immobilier de solidarité FTQ, doc. 7.2.1, p. 6

2.7.4 Le transport actif

Plusieurs intervenants considèrent les artères du quartier comme hostiles aux piétons et cyclistes et soutiennent les interventions visant une amélioration du confort, de l'efficacité et de la sécurité des déplacements actifs.¹⁰⁹ Certains souhaitent cependant que le PPU privilégie une approche plus audacieuse de la cohabitation des modes de transport et de l'intermodalité, conformément aux politiques de la Ville.¹¹⁰

Vélo Québec souhaite que le PPU dépasse les interventions prévues au Plan de transport et qu'il prenne en compte l'augmentation constante des déplacements à vélo au centre-ville.¹¹¹ Il demande qu'un plan vélo spécifique au Quartier des gares soit élaboré « *de façon à quadriller réellement cette partie de Montréal d'aménagements soit en site propre, soit à même la chaussée, mais un réseau de communication à vélo qui permette vraiment d'accéder à toutes les parties du centre-ville* ». ¹¹² L'organisme demande aussi à l'arrondissement d'inclure au PPU des objectifs précis d'accroissement de la part modale du vélo.¹¹³

Un citoyen souhaite que le PPU développe une vision d'ensemble du réseau cyclable, prévoyant des pistes sur les artères principales et secondaires et tenant compte des déplacements à vélo sur les rues sans aménagement.¹¹⁴ Habiter Ville-Marie recommande que le réseau cyclable soit planifié de façon à desservir le secteur et ses principaux attraits, dont les gares.¹¹⁵

Quelques participants proposent aussi des approches comme privilégier les rues moins passantes et diminuer les risques de conflit avec la circulation automobile sur la rue Saint-Antoine.¹¹⁶

D'autres interventions concernent le réseau piétonnier. Pour Vélo Québec, l'application des dispositions de la Charte du piéton est essentielle, comme la réduction de la largeur des traversées, l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation,¹¹⁷ le développement d'itinéraires menant vers les lieux fréquentés par les piétons et l'entretien adéquat des trottoirs et des places publiques, été comme hiver.¹¹⁸ De l'avis de l'ADUQ, le projet de PPU « *doit tenir compte du concept de promenades urbaines développé par la Ville et explorer la possibilité d'en*

¹⁰⁹ Destination Centre-Ville, doc. 7.2.15, p. 4; Cadillac Fairview, doc. 6.3, LL. 1440-1462; Vélo Québec, doc. 7.1.5, pp. 4-7; Mme Julie Poulin, doc. 7.2.12, p. 1; Coalition de la Petite Bourgogne / Projet Sentier de la Bourgogne, doc. 6.3, LL. 2206-2212; FPI Cominar, doc. 7.1.8, pp. 1, 6; Quartier de l'innovation, doc. 7.1.10, p. 7; Habiter Ville-Marie, doc. 7.1.14, p. 18

¹¹⁰ Vélo Québec, doc. 7.1.15, pp. 5, 7; M. Mathieu Poulin, doc. 7.3.3.1, p. 22

¹¹¹ Vélo Québec, doc. 7.1.15, pp. 7-8

¹¹² Vélo Québec, doc. 6.3, LL. 2417-2420, LL. 2509-2514; Vélo Québec, doc. 7.1.15, pp. 5, 8

¹¹³ Vélo Québec, doc. 6.3, LL. 2435-2438

¹¹⁴ M. Mathieu Poulin, doc. 7.3.3.1, p. 1

¹¹⁵ Habiter Ville-Marie, doc. 7.1.4, pp. 18, 20

¹¹⁶ M. Mathieu Poulin, doc. 6.2, LL. 2249-2285; M. Mathieu Poulin, doc. 7.2.12, p. 1; Coalition de la Petite Bourgogne / Projet Sentier de la Bourgogne, doc. 6.3, LL. 2216-2220; FPI Cominar, doc. 7.1.8, p. 6; M. Mathieu Poulin, doc. 7.2.12, p. 1; M. Mathieu Poulin, doc. 7.3.3.1, p. 3; M. Mathieu Poulin, doc. 6.2, LL. 2228-2247

¹¹⁷ ADUQ, doc. 7.2.9, p. 4

¹¹⁸ Vélo Québec, doc. 7.1.15, p. 6

implanter une dans le secteur ». ¹¹⁹ L'association soutient également que l'amélioration du domaine public et, plus particulièrement des trottoirs, passe par l'ajout de mobilier urbain et d'aires de repos. ¹²⁰

Des citoyens déplorent l'absence de stratégie relative au réseau piétonnier intérieur. Pour eux, la réussite du Quartier des gares passe nécessairement par l'amélioration de sa convivialité. Ils font valoir que le trajet intérieur entre la gare Lucien-L'Allier et le Palais des congrès est laborieux, particulièrement pour les visiteurs et les touristes. Ils soulignent les variations et les lacunes dans les connexions, les heures d'ouverture, la signalisation, la propreté et la sécurité. ¹²¹ Pour améliorer le RÉSO, on propose de l'étendre au sud de la rue Saint-Antoine vers l'École de technologie supérieure (ÉTS) et de mettre en place une signalisation claire et intéressante. ¹²² Le propriétaire de la gare Centrale appuie, pour sa part, la restructuration de l'espace souterrain entre la gare et la station de métro Bonaventure, à condition qu'elle se fasse dans le respect des activités commerciales en place. ¹²³

2.7.5 Le transport collectif

Héritage Montréal regrette l'absence de mesures et de stratégies en matière de transport collectif dans le projet de PPU : « *Pour nous, ce ne sont pas des fonctions accessoires, ce sont des fonctions très lourdes et très structurantes et on n'a pas trouvé dans le document assez de substance pour nous rassurer* ». ¹²⁴

Quelques-uns se prononcent sur le projet de système de transport guidé entre le centre-ville et la Rive-Sud. Certains appuient son déploiement sur le boulevard Robert-Bourassa, ¹²⁵ d'autres préféreraient qu'il soit implanté sur la rue Peel. ¹²⁶ Pour sa part, Destination Centre-Ville opte plutôt pour une bonification du système actuel de métro et d'autobus. ¹²⁷ D'autres mémoires vont dans le même sens et demandent une amélioration des parcours est-ouest, notamment sur les rues Notre-Dame et Saint-Jacques. ¹²⁸ Un citoyen souhaite aussi que l'information et la signalisation des parcours d'autobus soient plus facilement visibles et compréhensibles. ¹²⁹

Comme d'autres, le groupe Canadien Pacifique et Dream-VHP appuie le projet d'un nouvel édicule d'entrée pour la station de métro Lucien-L'Allier : « *Cette proposition favoriserait énormément le lien avec les quartiers localisés au sud de la rue Saint-Antoine, notamment la*

¹¹⁹ ADUQ, doc. 7.2.9, p. 2

¹²⁰ ADUQ, doc. 7.2.9, p. 2

¹²¹ M. Mathieu Poulin, doc. 7.3.3.1, p. 24; M. Bernard G. Girard, doc. 7.2.13, p. 2; M. Bernard G. Girard, doc. 7.2.13, p. 2

¹²² M. Mathieu Poulin, doc. 7.3.3.1, p. 24; Habiter Ville-Marie, doc. 7.1.14, p. 8

¹²³ FPI Cominar, doc. 7.1.8, p. 6

¹²⁴ Héritage Montréal, doc. 6.2, LL. 1625-1644

¹²⁵ ADUQ, doc. 7.2.9, p. 2; FPI Cominar, doc. 7.1.8, p. 6

¹²⁶ M. Mathieu Poulin, doc. 6.2, LL. 2325-2342; Habiter Ville-Marie, doc. 7.1.14, p. 20

¹²⁷ Destination Centre-Ville, doc. 7.2.15, p. 2

¹²⁸ M. Mathieu Poulin, doc. 7.3.3.1, p. 23; Quartier de l'innovation, doc. 7.1.10, p. 6

¹²⁹ M. Mathieu Poulin, doc. 6.2, LL. 2395-2408

Petite-Bourgogne, en plus de favoriser l'activité piétonne sur cette rue ». ¹³⁰ L'ADUQ souligne que ce bâtiment devra être sécuritaire et de grande qualité architecturale afin que l'achalandage soit au rendez-vous. Elle suggère qu'il fasse l'objet d'un concours de design. ¹³¹

En revanche, un citoyen soutient que le projet d'un nouvel édicule « *n'apporte aucun avantage substantiel par rapport à marcher sous le viaduc, à part peut-être le fait que c'est plus éclairé* ». ¹³² Il privilégie un réaménagement plus sécuritaire des abords de la station de métro et de la gare. Il suggère notamment de fermer le trottoir ouest de la rue Lucien-L'Allier et d'installer un feu pour piétons à l'intersection des rues Lucien-L'Allier et Argyle. ¹³³ Il déplore aussi le caractère peu invitant de l'accès à la station de métro Bonaventure et de l'entrée de la gare Windsor et propose d'implanter un nouvel édicule au coin sud-ouest de la place du Canada, à l'intersection de la rue Peel. ¹³⁴

À une autre échelle, le Groupe en recherche urbaine Hochelaga Maisonneuve (GRUHM) présente un projet de requalification de l'autoroute Ville-Marie sur toute sa longueur. Ce projet, qui s'étendrait de Vaudreuil-Dorion à Pointe-aux-Trembles en passant par le centre-ville de Montréal, convertirait la moitié des voies automobiles actuelles en voies ferroviaires. Il miserait aussi sur la connexion avec les autres modes de transport collectif, notamment dans le Quartier des gares, et serait complété par un réseau de transport actif fort qui contribuerait à restructurer le tissu urbain à l'échelle locale. ¹³⁵

2.8 Le suivi et la mise en œuvre du PPU

La délimitation du Quartier des gares est remise en question par l'Association des résidents de Victor Hugo / Lucien L'Allier. Cette dernière souhaite voir inclure au PPU le secteur situé à l'ouest de la rue Guy et au nord de la rue Notre-Dame, de sorte que l'ensemble de la portion sud du district Peter-McGill soit couverte. ¹³⁶

Le Quartier de l'innovation demande à apparaître sur les cartes du PPU, à titre de pôle attractif de la Ville. Il demande aussi d'être partie prenante dans le réaménagement du secteur et que la transformation de l'ancien Planétarium Dow en Maison de l'innovation soit prise en compte. ¹³⁷

Quelques participants se réjouissent de la volonté de l'arrondissement d'améliorer la connectivité avec les quartiers voisins. ¹³⁸ Un organisme demande explicitement que le PPU

¹³⁰ CP & Dream-VHP, doc. 7.2.8, p. 2; M. Jean Grondin, doc. 7.2.4, p. 1; ADUQ, doc. 7.2.9, p. 2

¹³¹ ADUQ, doc. 7.2.9, p. 2

¹³² M. Mathieu Poulin, doc. 6.2, LL. 2296-2299

¹³³ M. Mathieu Poulin, doc. 6.2, LL. 2275-2281, 2264-2273

¹³⁴ M. Mathieu Poulin, doc. 6.2, LL. 2301-2323

¹³⁵ GRUHM, doc. 7.1.12, pp. 4-6, 8

¹³⁶ Association des résidents de Victor Hugo / Lucien L'Allier, doc. 7.2.3, p. 6

¹³⁷ Quartier de l'innovation, doc. 7.1.10, pp. 5-6

contribue à désenclaver la Petite-Bourgogne : « *C'est déjà très, très difficile de circuler à l'extérieur de la Petite-Bourgogne. C'est un quartier qui est vraiment enclavé. (...) Donc, il faut vraiment penser à des connexions qui se fassent plus aisément pour les piétons à partir du Quartier des gares vers la Petite-Bourgogne* ». ¹³⁹

Pour sa part, un citoyen craint que la dynamique d'aménagement et de développement du Quartier des gares, propre à un centre-ville, s'étende aux quartiers résidentiels limitrophes : « *le Centre des affaires n'est pas le centre du monde, ni même un centre de vie pour la majorité des Montréalais. Son modèle d'aménagement urbain tout en hauteur ne peut être transporté sans affecter négativement l'essence historique et à échelle humaine des anciens quartiers* ». ¹⁴⁰ Il est d'avis que « *[par-delà] la limite de Notre-Dame, les Montréalais devraient se sentir complètement ailleurs que dans le Quartier des affaires et ailleurs qu'au centre-ville, plus proche de la vie de quartier, du Montréal historique, du canal et du fleuve* ». ¹⁴¹

Habiter Ville-Marie note que le projet de PPU ne fait nulle part mention des politiques municipales qui orientent le développement de Montréal et encadrent son action. ¹⁴² L'organisme aurait voulu que le projet de PPU définisse mieux le type de population que le quartier compte accueillir, incluant les familles avec enfants, les personnes seules et les personnes âgées. ¹⁴³

Un promoteur juge le projet de PPU prématuré au regard des changements à venir dans le secteur : « *Il existe (...) 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* ». ¹⁴⁴ Selon lui, le SLR en particulier, risque de bouleverser l'interface des infrastructures de transport en commun et les plateformes intermodales auxquelles se rattache le Montréal souterrain. Il souligne que les impacts d'un SLR sur le comportement des usagers, dont ceux de l'actuel service d'autobus de la Rive-Sud, demeurent toujours inconnus.

Dans le même ordre d'idées, deux organismes demandent que l'aménagement du Quartier des gares soit planifié et réalisé de concert avec l'implantation des installations de transport collectif et que les critères d'intégration des infrastructures soient clairement établis dans le PPU. ¹⁴⁵

¹³⁸ Quartier de l'innovation, doc. 7.1.10, p. 5; Coalition de la Petite-Bourgogne / Projet Sentier de la Bourgogne, doc. 6.3, LL. 2202-2204

¹³⁹ Coalition de la Petite-Bourgogne / Projet Sentier de la Bourgogne, doc. 6.3, LL. 2202-2204

¹⁴⁰ M. Bernard G. Girard, doc. 7.2.13, p. 1

¹⁴¹ M. Bernard G. Girard, doc. 7.2.13, p. 2

¹⁴² Habiter Ville-Marie, doc. 7.1.4, p. 17

¹⁴³ Habiter Ville-Marie, doc. 7.1.4, p. 17

¹⁴⁴ Ivanhoé Cambridge, doc. 7.2.10, p. 4

¹⁴⁵ Héritage Montréal, doc. 6.2, LL. 1703-1725; Habiter Ville-Marie, doc. 7.1.14, p. 20

2.8.1 Les perspectives de collaboration

Durant leurs présentations ou en réponse aux questions des commissaires, la majorité des participants ont exprimé leur intérêt à collaborer avec l'arrondissement et les autres parties prenantes à la bonification du projet de PPU et à sa réalisation, dans le but de faire du Quartier des gares un quartier vivant et convivial pour ses résidents et ses usagers actuels et futurs.¹⁴⁶

De l'avis du Quartier de l'innovation, il faut porter une grande attention à la mise en œuvre du PPU. Il souligne la nécessité de bien planifier les actions dans ce secteur qui subit depuis plusieurs années des travaux de construction et qui est en voie de changement majeur. Selon cet organisme, « *la survie des commerces actuels et l'attraction de nouveaux commerces dépendront grandement de la coordination des travaux* ». ¹⁴⁷ Il souhaite l'arrimage des mesures de réaménagement du Quartier des gares aux interventions déjà prévues pour la rue Peel, l'autoroute Bonaventure et dans Griffintown. ¹⁴⁸ Comme d'autres participants, il juge positive la mise sur pied d'un bureau de projet. ¹⁴⁹ À cet égard, l'ADUQ imagine la création d'un organisme indépendant et privé, à l'image de *Friends of the High Line* de New York, qui s'emploierait à la planification, la gestion et la coordination. ¹⁵⁰

Un citoyen réclame une bonification de la stratégie de mise en œuvre telle que formulée dans le projet de PPU. D'après lui, elle devrait associer à chacun des onze objectifs du projet des moyens de mise en œuvre. Elle gagnerait aussi à présenter les échéanciers de réalisation des travaux et les coûts qui leur sont afférents. ¹⁵¹

Ce citoyen aborde également la question du suivi du dossier. Selon lui, l'arrondissement de Ville-Marie aurait ignoré les deux tiers des recommandations issues des consultations tenues par l'OCPM sur d'autres projets de PPU. Il demande qu'à la suite du dépôt du rapport de l'Office sur l'avenir du Quartier des gares, la Ville publie un document qui justifierait le choix d'endosser ou non les recommandations qui lui auront été soumises. ¹⁵²

2.9 Les résultats du questionnaire en ligne : points saillants

Les contributions des répondants au questionnaire accessible en ligne du 21 mai au 30 juin 2015 jettent une lumière complémentaire sur les préoccupations et les attentes du public. Constitué de questions à choix multiples, le questionnaire permettait, dans certains cas, plus

¹⁴⁶ M. Olivier Legault / Tour des Canadiens 2, doc. 7.1.11, p. 47; Cadillac Fairview, doc. 7.1.9, p. 5; FPI Cominar, doc. 7.1.8, p. 7

¹⁴⁷ Quartier de l'innovation, doc. 7.1.10, p. 7

¹⁴⁸ Quartier de l'innovation, doc. 7.1.10, p. 5

¹⁴⁹ Cadillac Fairview, doc. 6.3, LL. 1474-1499; Quartier de l'innovation, doc. 6.2, LL. 2777-2779

¹⁵⁰ ADUQ, doc. 7.2.9, p. 3

¹⁵¹ M. Leonardo Sa, doc. 7.2.5, p. 1

¹⁵² M. Leonardo Sa, doc. 7.2.5, p. 1

d'une réponse ou une réponse « *autre* ». Les répondants pouvaient aussi ajouter des explications et des commentaires s'ils le jugeaient à propos.

Une première série de questions portait sur les habitudes et les expériences de déplacement des répondants en direction du Quartier des gares et à l'intérieur de celui-ci. Une seconde série portait sur leurs priorités d'aménagement.

Cette sous-section présente les points saillants de l'analyse des résultats. Le questionnaire lui-même et l'analyse détaillée peuvent être consultés sur le site web de l'OCPM (<http://ocpm.qc.ca/ppu-gares>).

Fait à noter, la vidéo de l'arrondissement présentant des vues aériennes et une modélisation 3D du Quartier des gares, utilisée pour faire la promotion du questionnaire sur Facebook, a généré les meilleurs résultats de diffusion de l'histoire de l'Office. Plus de 101 000 personnes ont vu la publication et près de 7 000 personnes ont visionné la vidéo.

2.9.1 Le profil des répondants

677 personnes ont répondu au questionnaire. 78,9 % des réponses ont été données en français et 21,1 % en anglais. Plus de 70 % des répondants ont laissé leur code postal, montrant que plus du quart d'entre eux habitent le quartier Griffintown, situé au sud du Quartier des gares.

Pour décrire à quel titre ils répondaient au questionnaire, plus de la moitié des répondants se sont dits « visiteurs » du Quartier des gares, près du quart « résidents », et près de 20 % « travailleurs ».

2.9.2 Les modes de déplacement des répondants

Près de 84 % des répondants utilisent les transports actifs et collectifs pour se rendre au Quartier des gares, alors que 13,7 % ont déclaré utiliser l'automobile. Une fois arrivés dans le quartier, plus de 7 répondants sur 10 se déplacent à pied.

2.9.3 L'expérience de déplacement vers le Quartier des gares

La majorité des répondants (56,7 %) considèrent l'expérience de déplacement en direction du quartier « *plutôt agréable* » ou « *très agréable* ». Même appréciation quand on isole les répondants qui utilisent l'automobile, l'autobus, le métro ou le train. En revanche, pour la majorité de ceux qui ont recours aux transports actifs comme la marche ou le vélo pour se rendre au Quartier des gares, l'expérience est « *plutôt désagréable* » ou « *très désagréable* ».

2.9.4 L'expérience de déplacement à l'intérieur du Quartier des gares

Les répondants pour qui l'expérience de déplacement à l'intérieur du quartier s'avère « *plutôt désagréable* » ou « *très désagréable* » sont légèrement plus nombreux que ceux qui la considèrent « *plutôt agréable* » ou « *très agréable* ».

En isolant les répondants qui utilisent le métro ou qui se déplacent à pied, l'expérience générale de déplacement est décrite comme « *plutôt agréable* » ou « *très agréable* ». Inversement, circuler dans le Quartier des gares en autobus, en automobile ou à vélo est considéré par la majorité comme « *plutôt désagréable* » ou « *très désagréable* ».

2.9.5 Ce qui rend agréables les déplacements vers le quartier et à l'intérieur de celui-ci

Il y a généralement convergence des facteurs qui définissent l'expérience de déplacement des répondants en direction ou à l'intérieur du Quartier des gares. Dans les deux cas, le réseau piétonnier intérieur (RÉSO) est le facteur d'agrément le plus apprécié. La cohabitation des différents modes de déplacement et la fluidité des déplacements, deux facteurs tributaires de l'efficacité du réseau de transport, occupent les 2^e et 3^e rangs.

Les explications et commentaires additionnels laissés par les répondants touchent notamment aux transports actifs et à la cohabitation des modes de transport. S'ils déplorent le manque de signalisation, les répondants apprécient le RÉSO pour circuler entre les bâtiments, particulièrement par mauvais temps. D'autres mettent l'accent sur la verdure, la qualité des espaces, la présence d'un parc canin et de jardins communautaires, le plaisir de déambuler dans les rues, la proximité des services et des institutions, de même que la facilité d'accès.

2.9.6 Ce qui rend désagréables les déplacements vers le quartier et à l'intérieur de celui-ci

La malpropreté des lieux est le facteur le plus souvent mentionné par les répondants, tant pour les déplacements vers le quartier que pour les déplacements intérieurs. Les répondants trouvent les lieux désordonnés et confus. Les infrastructures leur paraissent en mauvais état. Les abords des stations de métro Bonaventure et Lucien-L'Allier arrivent en deuxième comme facteur rendant l'expérience désagréable.

La congestion routière arrive en troisième pour les déplacements vers le Quartier des gares. La cohabitation des modes de déplacement, signalée par plusieurs comme facteur d'agrément, est jugée problématique pour les déplacements intérieurs par bon nombre de répondants.

C'est le RÉSO qu'on mentionne le moins souvent comme facteur négatif, ce qui est logique puisqu'il prédomine comme facteur positif. Par contre, le réseau piétonnier en général laisse les répondants plutôt insatisfaits. Les explications et les commentaires tendent à montrer que les réseaux piétonnier et cyclable sont inadéquats et peu sécuritaires, avec des voies régulièrement obstruées.

2.9.7 Des priorités pour améliorer le Quartier des gares

Des 10 catégories de projets proposées dans le questionnaire et issues des enjeux décrits dans le PPU, ce sont les parcs, les espaces verts et le verdissement des rues qui sont au premier rang de priorité. L'architecture et le design arrivent en deuxième place. Le logement et le stationnement sont les priorités les moins souvent mentionnées.

3. L'analyse de la commission

Le PPU du Quartier des gares a pour finalité de « *consolider, dans la continuité, le territoire du Centre des Affaires de Montréal.* »¹⁵³ Formant le quadrant sud-ouest du Centre des affaires, ce secteur réunit les terrains et propriétés les plus susceptibles de développement immobilier. Le projet de PPU propose d'y privilégier le réaménagement du domaine public « *en vue d'offrir à tous ses usagers (...) un milieu urbain attrayant et de grande qualité, et d'inciter l'entreprise privée à y construire les nombreux terrains sous-utilisés qui s'y trouvent* ». ¹⁵⁴

D'entrée de jeu, l'initiative de doter le Quartier des gares d'un PPU reçoit un accueil favorable de presque tous ceux qui se sont exprimés durant la consultation publique. Le contenu du projet est aussi accueilli de façon généralement favorable, notamment quant aux interventions visant le domaine public. L'idée de créer un nouveau parc sur l'emprise de l'autoroute Ville-Marie, le verdissement des rues, l'amélioration et la sécurisation des parcours piétonniers, notamment sous les viaducs ferroviaires, qui seraient, par ailleurs, mis en valeur : voilà autant de propositions que les participants considèrent propres à rendre le Quartier des gares plus agréable à parcourir, plus facile d'accès et plus attirant, tant pour les investisseurs qu'auprès de nouveaux habitants.

Le projet de PPU suscite aussi des réserves et des critiques, notamment sur les choix relatifs à l'aménagement du nouveau parc. De plus, pour plusieurs, le PPU n'agit pas directement sur certains des principaux problèmes qui touchent le quartier et fragilisent son développement, comme la congestion de la circulation et du transport collectif. Pour d'autres, les moyens de mise en œuvre du PPU n'ont pas été définis. Plusieurs estiment que certaines propositions sont à l'état d'ébauche et déplorent qu'elles n'aient pas fait l'objet de consultations ou d'approches exploratoires auprès des partenaires dont la collaboration apparaît nécessaire à leur réalisation. Sous ces aspects, le projet de PPU est jugé incomplet ou prématuré par plusieurs.

Les participants à la consultation ont également exprimé des attentes et des propositions qui vont au-delà du contenu du projet de PPU. La question du logement abordable et du logement social est l'objet de préoccupations explicites qui touchent aussi les services de proximité et les services communautaires. La valorisation de la rue Peel comme axe structurant du Quartier des gares, les exigences du réseau cyclable quant aux parcours et aux accès, les connexions avec le voisinage, sont autant d'exemples de telles attentes.

La commission reconnaît d'emblée qu'en élaborant un projet de PPU pour le Quartier des gares, l'arrondissement de Ville-Marie a posé un geste important et opportun. Dans son analyse, elle prend aussi en compte les réserves et les critiques dont le projet de PPU a été

¹⁵³ Arrondissement de Ville-Marie, doc. 3.1, p. 28

¹⁵⁴ Arrondissement de Ville-Marie, doc. 3.1, p. 12

l'objet, de même que les attentes et les propositions des participants à la consultation publique.

3.1 Les interventions sur le domaine public : parcs et espaces publics

Le réaménagement du domaine public est au cœur du projet de PPU. Outre les interventions visant à donner au secteur un caractère piétonnier, la requalification urbaine du territoire s'appuiera sur des interventions significatives en matière de verdissement et sur la création d'un grand parc. La commission constate un fort appui à ces propositions, autant en audience que dans les réponses au questionnaire en ligne.

3.1.1 Le parc Ville-Marie et la rue Torrance

De la rue Guy à la rue Jean-D'Estrées, l'emprise du tunnel Ville-Marie forme une succession de terrains vagues et d'espaces gazonnés en pente. Des jardins communautaires en occupent une partie depuis plusieurs années et une aire d'exercice canin y a été aménagée en 2014. Ces espaces sont, par ailleurs, divisés par un enchevêtrement de rues. Les voies de circulation et les intersections sont nombreuses et souvent dangereuses.

Le PPU propose de transformer les lieux en un parc linéaire, le parc Ville-Marie. Le concept d'aménagement y ajoute toutefois de nouvelles voies de circulation automobile et une piste cyclable, et prévoit relocaliser les jardins communautaires et le parc canin.

Les citoyens sont nombreux à appuyer l'idée du parc Ville-Marie. La commission est du même avis, mais considère que sa conception doit être revue pour le rendre plus agréable, plus accessible et plus sécuritaire, sans gommer les quelques attraits que le lieu possède déjà.

En ce qui concerne les jardins communautaires, les nombreux avantages et bienfaits individuels et collectifs sont reconnus. Des consultations précédentes ont confirmé l'importance particulière que revêtent ces jardins et le franc succès qu'ils obtiennent à Montréal. Leur succès s'accompagne d'une demande sans cesse croissante avec de longues listes d'attente, comme c'est le cas pour les jardins localisés dans le futur parc Ville-Marie.

Par ailleurs, les espaces qui occupent l'emprise de l'autoroute Ville-Marie sont entourés de voies de circulation achalandée. Dans son *Avis sur l'aménagement d'aires de jeux, de terrains sportifs et de jardins communautaires aux abords des grands axes routiers du projet Turcot, secteur Côte-Saint-Paul* (2012), la Direction de la santé publique mettait en garde contre l'aménagement de nouveaux projets trop près de telles voies : « *[l'aménagement de] jardins communautaires situés de 5 à 40 mètres d'une autoroute achalandée n'est pas recommandé par la Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal en*

*raison du plus important niveau de pollution de l'air à cette distance et des effets potentiels sur la santé cardiorespiratoire des groupes de la population qui sont plus vulnérables ».*¹⁵⁵

Déjà, la localisation actuelle des jardins communautaires près de voies de circulation passantes n'est pas idéale. Les déménager sur des terrains en pente dans l'extrême ouest du nouveau parc les rapprocherait encore plus de l'autoroute et de la bretelle d'accès, au risque d'empirer la situation. Cela sans parler de la difficulté d'accéder à ces terrains et d'y installer des jardinets fonctionnels. La nécessité de déplacer l'aire d'exercice canin n'apparaît pas clairement non plus.

La commission recommande à l'arrondissement de retravailler en profondeur le plan d'aménagement du parc Ville-Marie, en intégrant les acquis que constituent les jardins communautaires et le parc canin existant. De plus, dans une perspective d'agriculture urbaine en pleine expansion, l'arrondissement devrait aussi s'assurer qu'il n'y ait aucune perte nette de jardins communautaires dans le secteur. Il pourrait notamment créer de nouveaux jardins communautaires chaque fois que c'est possible, afin de réduire les listes d'attente et de répondre aux besoins des résidents.

En ce qui a trait à la rue Torrance telle que proposée dans le projet de PPU, elle fait presque l'unanimité contre elle. La nouvelle rue se situerait aux abords et à l'intérieur du parc Ville-Marie. Non seulement elle forcerait le déplacement des jardins communautaires, mais elle créerait une intersection supplémentaire sur la rue Jean-D'Estrées, entre la sortie de l'autoroute et l'intersection Saint-Jacques. L'ouvrage serait complexe, la nouvelle rue Torrance devant passer sur l'emprise non constructible de l'autoroute Ville-Marie et déboucher entre des intersections achalandées. Pour la commission, cet aménagement augmenterait l'insécurité des piétons, des cyclistes et des automobilistes.

Par ailleurs, la commission constate que des 187 nouveaux espaces de stationnement sur rue prévus dans le projet de PPU, 110 se retrouveraient dans le parc Ville-Marie, sur la rue Torrance réaménagée.¹⁵⁶ Si le stationnement sur rue a sa place, c'est pour la desserte des établissements commerciaux. Or, la rue Torrance projetée ne borde aucun établissement commercial.

En audience, le porte-parole de l'arrondissement a soutenu qu'elle était indispensable à la fréquentation du parc.¹⁵⁷ La commission n'est pas de cet avis. Sans exclure le stationnement sur rue aux abords du futur parc, il convient de rappeler qu'il sera fréquenté surtout par les travailleurs et les promeneurs du centre-ville, ainsi que par les personnes et les familles

¹⁵⁵ Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, *Avis de santé publique sur l'aménagement d'aires de jeux, de terrains sportifs et de jardins communautaires aux abords des grands axes routiers du projet Turcot, secteur Côte-Saint-Paul*, 2012, p. 3, http://www.santemontreal.qc.ca/fileadmin/documents/4_Espace_media/avis_memoires/avis_turcot_20120321.pdf

¹⁵⁶ Arrondissement de Ville-Marie, doc. 3.1, p. 38

¹⁵⁷ M. Bruno Collin, doc. 6.1, LL. 865-869

résidant à proximité. La commission est d'avis que la pertinence de la rue Torrance n'est pas établie et que celle-ci est inconciliable avec les objectifs du projet de PPU, autant à l'égard de la qualité des milieux de vie que du parc lui-même.

3.1.2 Verdissement et canopée

Les arbres jouent un rôle important dans les villes. La canopée de l'arbre, c'est-à-dire son feuillage supérieur, crée de l'ombre et absorbe les poussières et polluants atmosphériques, une priorité dans le Quartier des gares. Le couvert arborescent d'une ville a également un impact économique non négligeable. Il donne de la valeur aux propriétés, en hausse de 18 à 20 % dans les secteurs plus verts. Il contribue à réduire les coûts de santé associés au traitement des maladies respiratoires et à atténuer la chaleur accablante à laquelle les aînés sont particulièrement vulnérables. Il diminue le coût des infrastructures, les arbres absorbant en partie l'eau de pluie, d'où moins de débordements du réseau pluvial, résultat de la minéralisation du sol.¹⁵⁸

Le secteur du Quartier des gares est particulièrement dépourvu d'arbres et de verdure. C'est pourquoi la commission appuie les intentions de verdissement exprimées par l'arrondissement. Elle lui recommande toutefois de se donner des objectifs plus clairs et des pistes d'actions plus précises. Ainsi, la Ville de Montréal a une politique de verdissement qui propose d'augmenter l'indice montréalais de canopée de 5 %, le faisant passer de 20 % à 25 % d'ici 2025. L'arrondissement de Ville-Marie devrait faire du Quartier des gares, voisin du Quartier de l'innovation, le lieu privilégié d'une « *innovation verte* » et viser la réalisation d'une canopée couvrant 25 % du territoire en 2025.

Une attention particulière devrait être portée à la plantation d'arbres sur la voie publique, considérant l'état actuel des arbres de rue au centre-ville qui est problématique. Dans le territoire du PPU, le choix des essences, la taille des arbres, les dimensions des fosses de plantation, l'entretien et la protection, devraient faire l'objet d'une planification particulière.

Les arbres sur le domaine privé sont également importants. L'arrondissement devrait formuler un objectif quantitatif de plantation d'arbres sur les terrains privés et institutionnels qui contribuerait à atteindre l'objectif d'une canopée de 25 % à la grandeur du territoire. La commission recommande également à l'arrondissement d'inciter les propriétaires de terrains privés en attente de développement à verdir leurs terrains.

Plus généralement, dans le but de réduire les îlots de chaleur, d'améliorer la qualité de l'air et de mieux gérer les eaux pluviales, l'arrondissement gagnerait à développer une stratégie plus audacieuse, avec des mesures innovantes de verdissement, des objectifs d'agriculture urbaine, des toits performants.

¹⁵⁸ Ville de Montréal, *Canopée et îlots de chaleur*, http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7377,91101652&_dad=portal&_schema=PORTAL

3.2 Les interventions sur le domaine public : chaussées, trottoirs et passages

La deuxième série d'interventions du projet de PPU sur le domaine public concerne les chaussées, les trottoirs et les autres passages publics du Quartier des gares. Ces interventions visent à rendre le domaine public sûr et confortable pour les piétons et les cyclistes. Elles recourent à la fois la stratégie d'aménagement et la stratégie de mobilité du PPU. Dans cette section, la commission s'attarde surtout à l'aménagement. Les considérations relatives à la mobilité font l'objet de la section suivante qui porte sur les transports et les déplacements.

Les interventions proposées sont présentées dans le projet de PPU et décrites avec plus de précision dans l'Annexe technique de celui-ci.¹⁵⁹ Elles touchent virtuellement toutes les rues du Quartier des gares. Pour laisser place à des voies cyclables, élargir les trottoirs ou faire place à des arbres ou du mobilier urbain, la largeur des voies de circulation serait réduite en fonction de normes d'aménagement basées sur les pratiques de villes nord-américaines. Ces normes touchent les voies de circulation proprement dites, les bandes cyclables et les voies de stationnement.

Quatre réaménagements de voies carrossables sont qualifiés de majeurs dans l'Annexe technique : l'accès à l'autoroute Ville-Marie Est par la rue de la Cathédrale, le réalignement de la rue De La Gauchetière au sud de la Place du Canada, la nouvelle rue Torrance dans le futur parc Ville-Marie et la bretelle d'accès à l'autoroute Ville-Marie Ouest à partir de la rue Lucien-L'Allier.¹⁶⁰ La commission note aussi, pour sa part, la mise à double sens de la rue Saint-Antoine entre les rues Jean-D'Estrées et de la Montagne, ainsi que le réalignement de la rue Montfort, un projet à l'étude selon le porte-parole de l'arrondissement.¹⁶¹

Outre l'élargissement des trottoirs, l'amélioration des parcours piétons consiste à rendre plus sécuritaires les traversées aux intersections. Les passages sous les viaducs ferroviaires seraient sécurisés et embellis par des mesures touchant l'éclairage, par exemple. Le réseau cyclable serait amélioré grâce à l'élargissement des trottoirs et aux interventions sur les chaussées. Une nouvelle piste traverserait le parc Ville-Marie.

L'amélioration des parcours piétons est accueillie favorablement par les participants à la consultation publique. Cependant, certains soulignent que les traversées aux intersections demeurent assujetties au maintien de la fluidité de la circulation automobile. À leur avis, le conflit piétons-véhicules persistera à plusieurs endroits et des mesures d'apaisement seront requises. Pour d'autres, même une fois élargis, les trottoirs ne suffiront pas si le nombre de piétons croît avec les nouveaux projets et, plus encore, si l'achalandage du transport collectif augmente.

¹⁵⁹ Affleck De La Riva – Roche, *Annexe technique au PPU Quartier de gares*, doc. 3.1.1

¹⁶⁰ *Annexe technique*, doc. 3.1.1, p. 39

¹⁶¹ Arrondissement de Ville-Marie, doc. 5.4.1

Pour la commission, les interventions destinées aux piétons, bien qu'imparfaites, sont avantageuses pour les résidents et les usagers du Quartier des gares. Elles auront aussi un impact positif sur la qualité visuelle du milieu et l'agrément des parcours. De plus, elles sont réalisables à court terme.

La sécurisation et l'embellissement des passages sous les viaducs devraient faire partie des interventions à court terme. La commission note toutefois que dans le projet de PPU, les propositions à cette fin sont très préliminaires et que tout reste à faire, qu'il s'agisse de design ou de concertation avec les compagnies ferroviaires propriétaires de ces ouvrages.

Les interventions visant à rendre les intersections plus sécuritaires pour les piétons sont louables. L'arrondissement les assujettit cependant à l'obligation de ne pas nuire à la fluidité de la circulation automobile. Pour la commission, cette question devrait être abordée avec une vision à plus long terme, élargie à l'échelle du centre-ville. À son avis, l'arrondissement et la Ville ne devraient pas s'empêcher de planifier des interventions plus vigoureuses et plus conformes à des objectifs de développement durable et de réduction du trafic automobile.

Concernant les voies carrossables, la reconfiguration de l'accès à l'autoroute Ville-Marie Est à partir de la rue de la Cathédrale est bien reçue. Elle redonnera à cette dernière son caractère urbain devant le square Chaboillez et elle facilitera les déplacements piétons. Cette intervention devrait être mise en œuvre sans délai.

3.2.1 La reconfiguration des rues Montfort et Saint-Antoine

Il y a d'autres interventions spécifiques dont la justification n'est établie ni pour les participants ni pour la commission. Ainsi en est-il de la nouvelle rue Torrance et du réalignement de la rue Montfort. La première a été traitée à la section précédente. Quant à la rue Montfort, les promoteurs d'un projet en voie de construction s'y objectent, faisant valoir que l'immeuble du futur Centre de données a été conçu en fonction de la configuration actuelle, avec pour but de revaloriser ce secteur sous-utilisé.¹⁶²

La commission note que le réalignement de la rue Montfort apparaît sur les cartes du projet de PPU, mais qu'il n'est pas documenté dans l'Annexe technique. Elle reconnaît aussi que le nouveau Centre de données constitue une addition particulièrement opportune dans ce secteur. La commission est d'avis que la pertinence du réalignement de la rue Montfort reste à établir et qu'elle devrait faire l'objet d'une étude préalable. Cette étude devrait être menée en concertation avec le promoteur du Centre de données.

¹⁶² Urbacon et Fonds immobilier de solidarité FTQ, doc. 7.2.1, p. 6

Concernant la rue Saint-Antoine, le PPU la mettrait à double sens entre les rues Jean-D'Estrées et de la Montagne. Ce tronçon est actuellement à sens unique vers l'ouest. Dans le document du PPU, cette proposition n'est pas expliquée, n'apparaissant que sur la carte *Pistes cyclables et sens de la circulation*.¹⁶³ Signalée dans l'Annexe technique, elle a été présentée par le porte-parole de l'arrondissement à la séance d'information du 19 mai avec une diapositive d'accompagnement pour l'illustrer.¹⁶⁴ La proposition a été contestée par le Centre Bell et par le 1000, De La Gauchetière, dans leurs mémoires respectifs.¹⁶⁵

L'idée de modifier le sens de la circulation sur la rue Saint-Antoine remonte à 2014, dans le cadre de l'approbation du projet immobilier Saint-Antoine Ouest, prédécesseur de Tour des Canadiens 2.¹⁶⁶ Questionné sur l'impact de telles interventions, le promoteur de Tour des Canadiens 2 a évoqué les études de circulation du projet Saint-Antoine Ouest.¹⁶⁷ Une étude d'impact sur les déplacements a été déposée à la commission, de même qu'une note technique¹⁶⁸ sur la mise à double sens de la rue Saint-Antoine.

L'étude d'impact, mise à jour en novembre 2013, est basée sur le projet immobilier Saint-Antoine Ouest, mais elle n'a pas pris en compte les composantes futures du Quad Windsor de Cadillac Fairview, telles que le 750 et le 600 Peel. Elle n'inclut pas non plus la mise à double sens de la rue Saint-Antoine. Elle aborde toutefois la problématique de la circulation routière dans le secteur du Centre Bell et du Quad Windsor, concluant dans ces termes : « *Une analyse plus complète, visant l'ensemble de la dynamique des déplacements dans un secteur plus étendu, serait très utile afin de planifier correctement toutes les mesures de mitigation visant la gestion de la circulation dans le contexte actuel de développement de l'Arrondissement Ville-Marie* ». ¹⁶⁹

Cette réflexion conserve toute son actualité. Considérant l'ampleur des projets immobiliers en cours ou envisagés à moyen terme, la commission recommande de différer la mise à double sens du tronçon de la rue Saint-Antoine proposée par le PPU, tant que l'impact cumulatif de ces projets immobiliers sur la circulation véhiculaire du Quartier des gares n'aura pas été évalué.

Il en va de même pour les aires piétonnes de l'avenue des Canadiens-de-Montréal. Le gestionnaire du Centre Bell, L'aréna des Canadiens inc., demande « *la piétonisation permanente de l'avenue [des Canadiens-de-Montréal] entre les rues de la Montagne et*

¹⁶³ Arrondissement de Ville-Marie, doc. 3.1, p. 49

¹⁶⁴ *Annexe technique*, doc. 3.1.1, pp. 39, 45 et 80; M. Bruno Collin, doc. 6.1, LL. 387-392; Arrondissement de Ville-Marie, doc. 3.3, p. 29

¹⁶⁵ L'Aréna des Canadiens inc., doc. 7.2.6, p. 32; 1000, De La Gauchetière, doc. 7.2.11

¹⁶⁶ Cadillac Fairview, doc. 7.1.9, p. 7

¹⁶⁷ M. Olivier Legault, doc. 6.3, LL. 2040-2046

¹⁶⁸ Le Groupe S.M. International Inc., *Mise à jour de l'étude d'impact sur les déplacements – Projet de développement de l'Îlot Windsor – Rapport préliminaire*, novembre 2013, doc. 7.1.11.3; Genivar, *Rue Saint-Antoine – Étude d'accessibilité – Note technique*, décembre 2013, doc. 7.1.11.4

¹⁶⁹ *Mise à jour de l'étude d'impact sur les déplacements*, doc. 7.1.11.3, p. 78

Drummond ainsi qu'entre les rues Stanley et Peel ». ¹⁷⁰ La commission est d'avis que cette demande mérite d'être étudiée, en s'assurant qu'elle est compatible avec les autres interventions sur les chaussées et les trottoirs, dans le cadre plus général de l'évaluation de l'impact des projets sur la circulation automobile.

3.2.2 Des passerelles au-dessus de la voie publique ?

Bien qu'il n'en soit pas fait mention dans le projet de PPU, le projet d'une passerelle qui enjamberait la rue Saint-Antoine apparaît à l'annexe C du mémoire des promoteurs du projet Tour des Canadiens 2. ¹⁷¹ Cette passerelle faisait partie de la version antérieure de ce projet qui a fait l'objet d'une consultation publique en 2014. En réponse au rapport de consultation, l'arrondissement de Ville-Marie avait alors écrit qu'il était à élaborer une politique en matière de passerelles. ¹⁷²

En deuxième partie d'audience, le porte-parole des promoteurs de Tour des Canadiens 2 a déclaré que la passerelle faisait toujours partie de leurs intentions, ajoutant qu'elle lui paraissait préférable à un passage souterrain.

L'idée d'un passage aérien au-dessus de la voie publique revient de façon récurrente au centre-ville. À la périphérie immédiate du Quartier des gares, une passerelle entre les pavillons de l'ÉTS a été envisagée puis abandonnée. Un tunnel sous la rue Notre-Dame relie maintenant les deux pavillons. Or, c'est moins par son statut de passerelle ou de tunnel qu'un passage est attrayant ou non. C'est plutôt l'aménagement, l'entretien et la gestion qui font la différence. Ainsi, contrastant avec le passage souterrain de l'ÉTS, le passage aérien entre la station de métro Lucien-L'Allier et la gare du même nom est particulièrement rébarbatif, comme l'ont signalé plusieurs participants.

Pour la commission, ces considérations devraient alimenter la réflexion de l'arrondissement sur la pertinence d'autoriser ou non des passerelles par-dessus les voies publiques.

3.3 Les transports et déplacements

Les opinions exprimées sur les questions de transport et de déplacements appuient massivement le choix du projet de PPU en faveur des transports actifs et collectifs, face aux problèmes de congestion du Quartier des gares. Cette problématique est d'autant plus importante que le nombre d'unités de logement et d'espaces de bureau en construction dans ce périmètre augmentera assurément le nombre de véhicules et ce, malgré les efforts souhaités pour améliorer le transport actif et collectif. C'est ce qui ressort sans équivoque de

¹⁷⁰ L'Aréna des Canadiens inc., doc. 7.2.6, p. 9

¹⁷¹ M. Olivier Legault / Tour des Canadiens 2, doc. 7.1.11, Annexe C

¹⁷² Arrondissement de Ville-Marie, voir doc. 9.1, p. 2, dans <http://ocpm.qc.ca/node/4080>, onglet *Suivi du dossier*

l'Annexe technique du projet de PPU et de l'étude d'impact sur les déplacements du projet de l'îlot Windsor de novembre 2013.¹⁷³

La commission appuie les intentions du PPU en matière de transport actif et collectif. En même temps, comme nombre de participants, elle fait remarquer que le projet de PPU ne s'attaque pas directement au problème de congestion. La réponse, qui reste à venir, se trouve en bonne partie au niveau régional. Elle sera déterminante pour le développement du Quartier des gares et tout le centre-ville.

3.3.1 Marche et vélo

Concernant le réseau piéton, tous ont salué les objectifs et orientations du projet de PPU. La commission appuie les interventions prévues au PPU tendant à offrir une expérience riche, conviviale, confortable et sécuritaire. Elle recommande de mettre en œuvre rapidement ce volet du PPU.

Pour ce qui est du vélo, il est important de l'inclure très tôt dans le processus de planification du quartier. Il faut, en effet, pour le Quartier des gares un véritable plan vélo complet et intégré, conforme au Plan de transport et aux politiques de la Ville. Le réseau doit être connecté de façon efficace aux quartiers environnants tout en desservant bien les principaux attraits du quartier.

Quant au tracé des pistes, dans l'axe nord-sud, le projet de PPU ne propose actuellement qu'une seule piste sur la rue Peel. Pour intégrer véritablement le vélo comme moyen de transport, il faudrait implanter d'autres pistes reliant celle du boulevard De Maisonneuve au canal de Lachine. Considérant les pistes est-ouest, un participant a judicieusement suggéré d'utiliser le côté sud de la rue Saint-Antoine plutôt que le côté nord, évitant ainsi quelques points dangereux et profitant de plus d'attraits pour ce parcours. Il a aussi été porté à l'attention de la commission que la rue Saint-Jacques se prêterait probablement mieux à une piste est-ouest, compte tenu qu'elle passe plus au sud, près de l'ÉTS et de Griffintown, en ligne avec le secteur Victor-Hugo et la Petite-Bourgogne à l'ouest, et avec le Quartier International à l'est.

La commission recommande d'adopter les orientations du PPU en matière de vélo et de dresser, dans les mois qui viennent, un plan vélo plus général, plus complet et mieux intégré aux quartiers limitrophes pour le Quartier des gares et le centre-ville.

La commission est, par ailleurs, d'avis qu'avant l'adoption du PPU, l'arrondissement devrait réviser certains éléments, notamment le tracé d'une piste cyclable qui traverserait le parc Ville-

¹⁷³ *Annexe technique*, doc. 3.1.1, p. 33; *Mise à jour de l'étude d'impact sur les déplacements*, doc. 7.1.11.3, p. 68 et suiv.

Marie, le coupant en deux, obligeant à déplacer les jardins communautaires et le parc canin et ajoutant à l'empiétement de la rue Torrance.

3.3.2 Transport collectif

Les données concernant les parts modales du transport montrent que le transport collectif est extrêmement important pour le territoire du PPU : le matin, 66 % des déplacements en direction du centre-ville se font en transport collectif. Aussi, plus de 40 % des déplacements matinaux en transport collectif dans la région de Montréal se dirigent vers le centre-ville.¹⁷⁴

D'ailleurs, les résultats du questionnaire en ligne montrent tout autant l'appréciation des usagers envers les avantages du transport collectif que leur désir de voir s'améliorer plusieurs aspects. Conséquemment, la commission est d'avis que les organismes de transport public concernés devraient être associés rapidement aux efforts de planification en cours.

La commission salue les intentions énoncées au PPU pour l'amélioration de certaines infrastructures desservant le transport collectif, en particulier les interventions autour de la gare et de la station de métro Lucien-L'Allier. En effet, de l'avis de tous ceux qui se sont exprimés sur le sujet, leurs abords ainsi que certains passages sont délabrés, inconfortables, parfois malpropres et suscitent une impression d'insécurité. La station de métro est aussi l'une des moins utilisées du réseau.¹⁷⁵

Dans le projet de PPU, l'arrondissement propose de construire un nouvel édicule sur la rue Saint-Antoine pour la station de métro Lucien-L'Allier. Le mémoire soumis par les gestionnaires de la gare, Canadien Pacifique et Dream-VHP, va dans le même sens.¹⁷⁶ Avec l'arrivée massive de résidents et de travailleurs au sud de la rue Saint-Antoine au cours des prochaines années, ce nouvel accès est essentiel.

La commission recommande que les autorités en profitent pour améliorer la station de métro sous plusieurs aspects : réduire la quantité d'escaliers à affronter, procéder à une révision générale des accès, améliorer l'accessibilité universelle, revoir la signalisation intérieure et extérieure.

La commission recommande aussi que toute la signalisation extérieure pour accéder au RÉSO soit significativement améliorée, notamment aux abords de la gare Centrale, de la Place Bonaventure, du 1000 De La Gauchetière et de la gare Windsor.

L'électrification des transports a été abordée par quelques-uns en audience. La commission est d'avis que, en plein cœur du Quartier de l'innovation, alors que l'arrondissement et ses

¹⁷⁴ Arrondissement de Ville-Marie, doc. 3.1, p. 20

¹⁷⁵ M. Bruno Collin, doc. 6.1, LL. 404-406

¹⁷⁶ CP & Dream-VHP, doc. 7.2.8, p. 3

partenaires sont à inventer l'avenir, dans un contexte où les pouvoirs publics prévoient électrifier les transports, l'arrondissement ferait montre de prévoyance en intégrant cette dimension au PPU.

3.3.3 Le lien entre le centre-ville et la Rive-Sud par transport collectif

Le système de transport par autobus en provenance de la Rive-Sud est perçu par l'arrondissement comme facteur de congestion important. Le développement immobilier et la concentration grandissante d'emplois dans le Quartier des gares ne pourront qu'aggraver les problèmes de congestion sur les ponts et au centre-ville. Pour diminuer la circulation d'autobus, le PPU préconise l'implantation d'un système de transport guidé. Selon le projet, la rue Peel et le boulevard Robert-Bourassa sont les deux options envisagées pour le tracé d'un tel système à son entrée à Montréal.

Pour la commission, la question du lien entre la Rive-Sud et le centre-ville par transport collectif est de la plus haute importance. Les décisions à venir auront un impact considérable sur l'organisation des transports, sur l'aménagement de l'espace et sur la qualité de vie des résidents et des travailleurs. Du reste, l'Office de consultation publique de Montréal s'est vu confier le mandat de tenir une consultation à ce sujet. Dans les circonstances, la commission s'abstient de prendre position sur cette question dans le cadre de son mandat sur le projet de PPU du Quartier des gares.

3.3.4 Stationnement

Au centre-ville, il y a trois types d'endroits où garer les voitures : sur rue, dans des parcs de stationnement à ciel ouvert et dans des stationnements intérieurs. Le stationnement de longue durée se fait essentiellement dans les parcs à ciel ouvert et les stationnements intérieurs commerciaux. Dans le projet de PPU, la gestion des espaces de stationnement repose sur le postulat que la « *réduction de l'offre de stationnement de longue durée dans la journée se traduit par une diminution des déplacements automobiles pendulaires travail-domicile* » d'où, en principe, une congestion moindre.¹⁷⁷

Toutefois, pour que la diminution de la congestion ne se fasse pas au détriment de l'activité économique du centre-ville, l'offre alternative par transport collectif, notamment, doit être à la hauteur de la demande en termes de rapidité, de confort et d'efficacité. C'est ce que préconise la stratégie de mobilité du projet de PPU.

En fait, la question du stationnement ne constitue pas un enjeu isolé. La problématique du stationnement au centre-ville est tributaire de celle de la congestion routière. Elle est connue depuis longtemps. Le Document complémentaire du Plan d'urbanisme exprime l'approche de la

¹⁷⁷ Arrondissement de Ville-Marie, doc. 3.1, p. 29

Ville en la matière et contient des dispositions explicites pour l'arrondissement de Ville-Marie. Conçues pour favoriser l'utilisation accrue du transport collectif et contribuer à réduire les émissions polluantes, ces dispositions visent à « limiter l'offre de stationnement dans l'arrondissement », particulièrement « en périphérie des stations de métro et de certaines gares de train de banlieue », et à « exiger l'aménagement des aires de stationnement à l'intérieur des bâtiments ».¹⁷⁸

Les exigences du Document complémentaire sont reflétées dans le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement qui fixe, selon les usages, le nombre minimal et le nombre maximal d'unités de stationnement requises. La règle générale veut également que ces unités de stationnement soient aménagées à l'intérieur des bâtiments, sauf exception. C'est cette règle qui s'applique aux projets immobiliers du centre-ville. Pour la commission, les pratiques établies relatives au stationnement hors rue devraient continuer d'être appliquées.

3.4 Les milieux de vie

Afin de revitaliser le secteur, le PPU du Quartier des gares propose des interventions visant l'amélioration du cadre de vie : la valorisation des espaces publics existants et le développement de nouveaux espaces, l'atténuation des barrières entre les secteurs, le verdissement et le réaménagement des rues. La commission considère ces interventions comme essentielles à la réussite du projet. Tout autant que la qualité du cadre de vie, la qualité du milieu de vie sera un facteur de réussite; la vie sociale et culturelle, le réseau éducatif, les regroupements et activités communautaires, la sécurité, etc., sont les diverses manifestations de la vitalité d'une collectivité.

À la lumière des questions et des opinions des citoyens au cours de la consultation publique, il ressort qu'il faudra préciser les stratégies et les moyens d'action à adopter pour améliorer le cadre et le milieu de vie de manière significative. Le secteur manque de places publiques, de commerces de proximité et d'équipements communautaires.

La problématique de l'école primaire prend valeur d'exemple pour illustrer les besoins à combler. C'est le seul équipement de service communautaire pour lequel le projet de PPU ouvre une perspective de solution avec l'immeuble Bourget, situé rue de la Montagne entre le boulevard René-Lévesque et la rue Sainte-Catherine. La perspective est bien incertaine : cette ancienne école loge des organismes communautaires qu'il faudrait déplacer. Sa mise aux normes pourrait aussi s'avérer très coûteuse. Plus fondamentalement, elle serait d'accès malaisé pour les futurs résidents des projets domiciliaires du Quartier des gares qui se retrouveront principalement dans la partie sud du quartier, en contrebas du plateau supérieur.

¹⁷⁸ Ville de Montréal, *Plan d'urbanisme, Partie III – Le document complémentaire, section 2.1*, http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3098332&_dad=portal&_schema=PORTAL

Pour la commission, la question des services sociaux et communautaires demeure entière. Elle recommande à l'arrondissement de se donner une stratégie en vue de doter le Quartier des gares de services de proximité et de services communautaires à la mesure des besoins de sa population.

Les représentants du Quartier de l'innovation ont noté l'absence de considération pour le design urbain dans l'espace public. Ils jugent important d'ajouter des précisions quant au mobilier et à l'éclairage. L'ADUQ a, pour sa part, rappelé l'importance d'inscrire l'accessibilité universelle dans les exigences relatives à l'aménagement du domaine public.¹⁷⁹ Dans cette perspective, l'ADUQ émet une réserve à l'égard des escaliers et suggère plutôt d'aménager des rampes. La commission suggère de tenir compte de ces considérations dans la conception et l'évaluation des projets.

L'occupation des rez-de-chaussée est importante pour la qualité du milieu de vie. Destination Centre-Ville le résume très bien : « *on devrait s'assurer que les rez-de-chaussée des bâtiments (...) soient réservés aux commerces de détail ou à des restaurants. De cette façon, le quartier demeurera plus accueillant, animé et sécuritaire* ». ¹⁸⁰ Dans le même esprit, l'ouverture de commerces de proximité et en particulier de restaurants, cafés et épicerie, a été identifiée comme prioritaire par les répondants du questionnaire en ligne. La commission est du même avis.

Le projet de promenades urbaines de la Ville apparaît aussi comme source d'idées. Ce projet se fonde « *sur une volonté d'allier urbanité et biodiversité dans le but d'accroître la qualité de vie des citoyens. (...) [les promenades] rendent également accessibles des points d'intérêt tout au long des parcours, qu'il s'agisse de milieux naturels, de composantes patrimoniales, de pôles culturels, etc.* » ¹⁸¹ La commission est d'avis que l'arrondissement devrait s'inspirer de la vision qui sous-tend ce projet pour augmenter la convivialité du territoire et la connectivité, favoriser la découverte des lieux, mobiliser la communauté et susciter l'implication de partenaires privés et publics.

3.4.1 La rue Peel, axe structurant central

Il y a une forte convergence d'opinions pour faire de la rue Peel la principale voie à développer comme axe structurant central du Quartier des gares, avec un caractère à la fois prestigieux et convivial. Le projet de PPU le reconnaît en termes généraux, mais n'exprime pas de choix préférentiel pour consolider et mettre en valeur la vocation structurante de Peel.

¹⁷⁹ ADUQ, doc. 7.2.9, p. 4

¹⁸⁰ Destination Centre-Ville, doc. 7.2.15, p. 4

¹⁸¹ Ville de Montréal, *Promenades urbaines*,

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7377,122011604&_dad=portal?schema=PORTAL; voir aussi Ville de Montréal, *Promenades urbaines – La vision*, 2012

La mise en valeur de l'axe Peel recoupe plusieurs enjeux, surtout quand on considère qu'il est le seul lien continu entre deux repères identitaires essentiels de Montréal, le mont Royal et le fleuve. La rue Peel accompagne la transition entre les usages du Centre des affaires, essentiellement des bureaux et des commerces, et les usages progressivement plus résidentiels et institutionnels aux abords du Quartier de l'innovation. Son parcours est jalonné d'édifices prestigieux, dont plusieurs à caractère patrimonial. Entre les îlots bâtis, les terrains à développer sont de première valeur, ce qui requiert des exigences particulières pour l'insertion et le design des grands projets immobiliers.

La commission souscrit pleinement à l'idée de concrétiser la vision de la rue Peel comme axe structurant privilégié du Quartier des gares. Elle recommande à l'arrondissement d'entreprendre sans délai l'élaboration d'un plan de valorisation. Ce plan devrait englober les fonctions de la rue elle-même, l'aménagement de ses abords et les paramètres de design et d'insertion de tous les projets immobiliers riverains.

3.4.2 Sécurité et propreté

Dans les centres-villes, l'insécurité et les défis de propreté sont courants et impactent négativement le milieu de vie. La consultation a permis de mettre en lumière que le Quartier des gares ne fait pas exception. La sécurité et la propreté constituent des éléments importants pour rendre le secteur convivial et favoriser son développement. En audience et dans le questionnaire en ligne, l'état de malpropreté a été clairement identifié comme problème important et l'insécurité mentionnée à plusieurs reprises.

Du point de vue des citoyens, la réponse à ces défis passe par le renforcement des mesures susceptibles d'accroître la propreté et la sécurité, ainsi qu'une meilleure planification des espaces publics. Pour la commission, il est clair que la sécurité et la propreté sont des éléments majeurs de la revitalisation du secteur. Elle recommande à l'arrondissement de reconnaître la problématique de l'insécurité urbaine, de mettre tout en œuvre pour la diminuer et d'intensifier ses efforts en matière de propreté et d'entretien.

3.4.3 Patrimoine

Afin d'alimenter la réflexion sur le Quartier des gares, l'arrondissement a fait réaliser une étude historique pour mettre en lumière la richesse et la dynamique des lieux. La commission salue cette initiative. Certaines traces de cette histoire sont encore visibles (la gare Windsor, le 1162 Saint-Antoine) et d'autres ont disparu avec le temps. Ces éléments constituent une partie importante du patrimoine des Montréalais. Divers participants à la consultation ont demandé que le PPU fasse plus de place à cette mémoire et reconnaisse davantage le rôle fondateur des chemins de fer, de la communauté noire, du jazz et des édifices dans l'évolution du Quartier des gares.

Des participants ont aussi demandé que les bâtiments existants, les perspectives, la trame de rues et les liens de cette trame soient pris en compte dans la planification du quartier et dans

l'évaluation des projets de construction. La commission est de cet avis également. Elle recommande aussi que des rappels culturels et historiques renvoient à l'histoire du quartier ainsi qu'aux bâtiments prestigieux encore présents tels la gare Windsor et l'édifice des services fédéraux de l'immigration.

3.5 Le logement abordable et le logement social

Selon la Charte des milieux de vie montréalais incluse au Plan d'urbanisme de la Ville, le premier critère de la qualité d'un milieu de vie est « *une gamme variée de logements, tant pour le type que pour le prix, répondant au profil et aux besoins spécifiques des ménages montréalais dans une perspective d'harmonie sociale* ». ¹⁸² Pour concrétiser les orientations du Plan d'urbanisme, la Ville s'est dotée, en 2005, d'une Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels. Elle vise, pour les projets de 200 unités et plus, la construction de 15 % de logements sociaux et communautaires et 15 % de logements abordables d'initiative privée, c'est-à-dire accessibles aux familles de revenu moyen. Selon le document de la Ville, « *un logement est considéré abordable lorsque son loyer ou son hypothèque mensuels ne dépasse pas la capacité de payer d'un ménage donné, soit 30 % de son revenu mensuel brut* ». ¹⁸³ La Stratégie précise également qu'un logement abordable « *doit répondre convenablement aux besoins d'un ménage, notamment en matière de superficie. D'autre part, ce logement doit également être localisé adéquatement, à distance raisonnable des emplois, des services et du transport en commun* ». ¹⁸⁴

Puisque le PPU constitue un prolongement plus détaillé et plus précis du Plan d'urbanisme, s'appliquant sur un plus petit territoire, on s'attend à ce que le PPU du Quartier des gares esquisse, au moins dans les grandes lignes, les moyens que l'arrondissement compte prendre pour favoriser l'atteinte de cette orientation importante de la Ville. Or, aucun des objectifs du projet de PPU ne porte spécifiquement sur la question du logement. Par la suite, aucune piste d'action n'est préconisée pour attirer les ménages et encore moins les familles à revenu modeste dans le Quartier des gares.

Si le projet de PPU ne traite pas de la problématique du logement, plusieurs intervenants l'ont commentée abondamment au cours des audiences. Ils ont notamment fait valoir que sur les 1 500 unités de type condominium en projet, on compte seulement 90 logements coopératifs. ¹⁸⁵ Pour la commission, il n'y a pas de raison que la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels ne s'applique pas pleinement dans le Quartier des gares.

¹⁸² Ville de Montréal, *Plan d'urbanisme, Partie 1 – Les éléments pan-montréalais - Charte des milieux de vie montréalais*, http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3097096&_dad=portal&_schema=PORTAL

¹⁸³ Ville de Montréal, *Habiter Montréal, 2005*, p. 2

¹⁸⁴ Ville de Montréal, *Habiter Montréal, 2005*, p. 2

¹⁸⁵ ADUQ, doc. 7.2.9, p. 4

Par ailleurs, comme le veulent aussi les orientations de la Ville, il est important de promouvoir l'équité sociale en rendant le quartier accessible à tous. Comme l'écrit l'ADUQ, « *La mixité sociale doit permettre notamment de lutter contre l'étalement urbain. L'inclusion de logements sociaux et de logements à prix abordable aux futures constructions est donc une nécessité pour parvenir à un quartier vivant et inclusif* ». ¹⁸⁶

En outre, les avantages économiques du logement abordable sont connus, notamment le fait qu'il permet de rendre disponible à courte distance une partie du personnel et de la main-d'œuvre des fonctions commerciales, institutionnelles et industrielles du centre-ville : secrétaires, commis, vendeurs, préposés, manœuvres, techniciens, chauffeurs, etc.

Le Quartier des gares possède le potentiel de développement immobilier le plus important au centre-ville, dans un contexte où les besoins de la population résidant à proximité sont importants et où le bilan en matière de logement social et communautaire pour l'ensemble du secteur est nettement insuffisant.

La commission a reçu plusieurs suggestions de pistes d'actions. L'une viserait à obtenir des contreparties en faveur de la communauté en négociant les projets immobiliers. Une autre piste consisterait à modifier les règles d'aide financière pour les acheteurs d'une propriété, ou à en adopter de nouvelles, de manière à ce que les valeurs limites donnant droit à une aide tiennent compte des prix réels des propriétés au centre-ville. ¹⁸⁷ D'autres ont suggéré que l'arrondissement constitue une banque de terrains destinés à la construction de logements abordables.

Dans la même veine, une bonne pratique serait de travailler avec les groupes du milieu dans le Quartier des gares et dans l'arrondissement de Ville-Marie, pour identifier des espaces propices à la livraison de logements sociaux et abordables, ainsi que pour utiliser avantageusement les leviers disponibles à cette fin.

Enfin, la commission constate et déplore le manque de données fiables et à jour sur l'application de la politique municipale d'accès à des logements abordables dans le Quartier des gares. Elle recommande à l'arrondissement d'adopter une approche proactive et vigoureuse en la matière et de se donner un plan d'action appuyé sur des objectifs quantitatifs, ainsi que des indicateurs de suivi pour la mise en œuvre de la Stratégie d'inclusion de logements abordables.

3.5.1 La Coopérative d'habitation de la Montagne Verte

La commission a reçu les représentants de la Coopérative d'habitation de la Montagne Verte qui ont présenté le projet sur lequel des résidents des environs travaillent depuis 2007. Après

¹⁸⁶ ADUQ, doc. 7.2.9, p. 4

¹⁸⁷ Table interaction du quartier Peter-McGill, doc. 7.1.1, p. 7

avoir vaincu les nombreux obstacles courants rencontrés lors de la mise en place d'une telle coopérative d'habitation autogérée par les membres, ce projet était sur le point d'aboutir.

En cours d'audience, les représentants de la Coopérative ont informé la commission que de nouveaux obstacles mettent le projet en péril. À la recherche de moyens pour contourner ces obstacles, la Coopérative a notamment demandé un COS plus élevé pour le terrain sur lequel elle prévoit construire son bâtiment.¹⁸⁸

Dans le contexte de la pénurie de logements abordables du Quartier des gares, la commission recommande à l'arrondissement et aux autres pouvoirs publics concernés de conjuguer leurs efforts pour que ce projet essentiel et urgent puisse se concrétiser dans les meilleurs délais.

3.6 L'encadrement des projets immobiliers

Le projet de PPU propose une modification de la carte des hauteurs du Plan d'urbanisme, faisant passer la hauteur maximale de 120 m à 210 m sur le quadrilatère illustré en pointillé sur la Carte 5 de ce rapport. L'arrondissement justifie la modification proposée dans les termes suivants : « *Cette modification vise à moduler la transition des hauteurs en cohérence avec le concept des deux massifs (le mont Royal et le centre-ville), retenu par la Ville depuis plus de vingt-cinq ans, ainsi qu'à diversifier les types de construction pouvant être implantés dans le Quartier des gares* ». ¹⁸⁹

En première partie de l'audience, l'arrondissement n'a pas donné plus d'explication sur les motifs de la modification ni sur la délimitation du quadrilatère visé. En seconde partie, des informations plus précises ont été portées à la connaissance de la commission et du public, avec des documents complétant ceux déposés par l'arrondissement. La commission avait alors jugé opportun de permettre au public d'y réagir et décidé de prolonger la période de dépôt de mémoires. Si cette information avait été connue moins tardivement, les enjeux qui en émergeaient auraient pu donner lieu à l'échange que la structure des audiences publiques en deux temps vise à favoriser. Cela dit, à l'exception d'Ivanhoé Cambridge¹⁹⁰ et des Immeubles Yale Ltée,¹⁹¹ la modification à la carte des hauteurs n'a pas soulevé d'objection chez les participants à la consultation.

En deuxième partie également, Cadillac Fairview et les promoteurs du projet Tour des Canadiens 2 ont demandé à la commission de recommander l'agrandissement de la zone de 210 m. Selon eux, elle devrait être étendue vers le sud et pourrait éventuellement aller jusqu'à la rue Notre-Dame. Ces promoteurs font valoir que la flexibilité offerte par la réglementation

¹⁸⁸ Coopérative d'habitation de la Montagne Verte, doc. 7.1.6.1, p. 2

¹⁸⁹ Arrondissement de Ville-Marie, doc. 3.1, p. 64

¹⁹⁰ Ivanhoé Cambridge, doc. 7.2.10.1

¹⁹¹ Les Immeubles Yale Ltée, doc. 7.2.7, p. 6

sur les projets particuliers à l'intérieur de la hauteur limite fixée par le Plan d'urbanisme n'est plus suffisante.

La commission est pleinement consciente de l'importance que revêtent pour Montréal les grands projets immobiliers du centre-ville. Elle considère également que les représentations des promoteurs en vue de bénéficier d'une plus grande marge de manœuvre dans la planification de leurs projets sont naturelles dans une dynamique de développement.

Sur le contenu de la modification proposée par le PPU, les motifs invoqués par l'arrondissement demeurent vagues. Quant aux arguments des promoteurs en faveur de l'extension de la zone de 210 m, aucune étude ou analyse à l'appui de cette demande n'a été portée à l'attention de la commission. Par conséquent, celle-ci ne se prononce pas sur le bien-fondé de la modification, non plus que sur la nécessité d'étendre la zone de 210 m dans le Quartier des gares.

À propos du caractère ponctuel de la modification proposée, rappelons qu'en audience, le porte-parole de l'arrondissement a déclaré que cette pratique n'était pas la règle : « *effectivement, non ce n'est pas quelque chose qu'on veut répéter* ». ¹⁹² La commission est d'avis, elle aussi, qu'il n'est pas souhaitable de modifier ponctuellement et à répétition la carte des hauteurs. Or, si les demandes en ce sens se sont multipliées, c'est que le quadrant sud-ouest du Centre des affaires, c'est-à-dire le Quartier des gares, n'a pas bénéficié de l'exercice intégré de révision des hauteurs et densités mené dans le reste du centre-ville entre 2010 et 2012. ¹⁹³ De ce fait, lorsque des projets particuliers sont déposés à la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises (DAUSE), celle-ci est davantage exposée à recevoir en même temps des demandes touchant les valeurs limites de hauteur et de densité.

Considérant ce qui précède, la commission recommande à l'arrondissement de Ville-Marie de retirer du projet de PPU la proposition de modification de la carte des hauteurs. Elle lui recommande aussi d'agir avec diligence et de revoir les paramètres de hauteur, de densité et d'implantation dans l'ensemble du Quartier des gares, aussi bien ceux fixés par le Plan d'urbanisme que ceux contenus dans la réglementation de l'arrondissement. Celui-ci devrait suivre la même démarche exemplaire qu'il a appliquée pour le Cadre de révision des hauteurs et densités du centre-ville.

3.7 La mise en œuvre du PPU : concertation, coordination, innovation

Le projet de PPU du Quartier des gares est riche d'idées et de propositions. Certaines peuvent être mises en œuvre à brève échéance. D'autres sont encore à un stade d'ébauche et appellent à une planification additionnelle, ou n'ont pas fait l'objet de consultation en amont avec les parties prenantes. En fait, la commission note que contrairement aux autres PPU de

¹⁹² M. Marc Labelle, doc. 6.1, LL. 2076-2077

¹⁹³ M. Marc Labelle, doc. 6.1, LL. 2078-2079

l'arrondissement de Ville-Marie, celui-ci n'a pas fait l'objet de consultations ou de concertation préalables.

Cela est particulièrement manifeste dans trois cas, dont les premiers intéressés ont fait état durant la consultation : le rabattement de la rue Belmont devant la gare Centrale, que le propriétaire, FPI Cominar, juge infaisable, l'affectation comme espace vert du terrain des Immeubles Yale Ltée sur le coin nord-est des rues Saint-Jacques et Mansfield, et la reconfiguration de la rue Montfort à laquelle s'objectent les promoteurs du Centre de données qui s'y construit actuellement. Ces propositions seraient à réévaluer avec les intéressés, dans la perspective de concertation que l'arrondissement devrait privilégier pour la mise en œuvre du PPU.

À l'instar de plusieurs citoyens, la commission rappelle l'importance de s'arrimer avec les territoires avoisinants et de coordonner la planification du quartier en tenant compte des initiatives et des projets dans les secteurs qui entourent le Quartier des gares. Elle recommande que les interventions soient pensées en continuité avec les territoires limitrophes.

Selon les prévisions de l'arrondissement, le développement du Quartier des gares donnera lieu à un immense chantier pour les quinze prochaines années. Déjà, en temps normal, sa mise en œuvre requerrait tout un exercice d'ordonnancement des travaux, de négociation et de concertation avec de multiples intervenants, tels les propriétaires fonciers riverains, les autres services municipaux, les arrondissements limitrophes, Transports Québec, la Commission des services électriques, etc.

Mais en plus, dans ce cas-ci, certains très gros chantiers en périphérie immédiate auront des impacts énormes sur le Quartier des gares et tout le centre-ville. Ils sont reliés à la construction du nouveau pont Champlain, au rabaissement de l'autoroute Bonaventure, aux décisions à venir sur le lien de transport collectif vers la Rive-Sud. Les efforts de planification concertée et de coordination logistique requis en seront augmentés d'autant.

3.7.1 Un bureau de projet pour la mise en œuvre du PPU

Comme il a été souligné devant la commission, il importe de mettre en place les mécanismes de concertation adéquats pour optimiser les décisions à prendre pendant la mise en œuvre, obtenir la collaboration active des parties prenantes et minimiser le plus possible les inconvénients pour les commerces et autres activités locales.

L'arrondissement annonce la mise en place d'un bureau de projet pour poursuivre les travaux et assurer la mise en œuvre. La commission croit, elle aussi, que le bureau de projet est un élément essentiel à la réalisation efficace et harmonieuse des objectifs du PPU. Il faut ce lieu de centralisation, puis de diffusion de l'information, de direction et de coordination des actions à prendre. Le déroulement des activités ayant mené à la réalisation du Quartier international a montré la valeur essentielle d'un tel bureau de projets pour diriger et coordonner les travaux et

gérer toutes les interfaces. La commission recommande la mise en place d'un bureau de projet pour la poursuite de la planification du PPU et sa mise en œuvre.

Dans l'intérêt de la communauté, le bureau devrait publier régulièrement un suivi de l'échéancier des travaux et annoncer les prochaines étapes. Le bureau serait aussi le lieu tout désigné pour intégrer les personnes devant organiser les activités de concertation avec les intervenants externes, que ce soit les résidents, les promoteurs immobiliers, les industriels, les commerçants, les institutions et organismes gouvernementaux.

3.7.2 Le Quartier des gares : un monde à inventer, une occasion unique d'innover

La quasi-totalité des organismes qui se sont présentés devant la commission ont manifesté le désir d'être partie prenante des prochaines étapes de planification et de mise en œuvre. Ils ne veulent pas seulement regarder passer le train. Ils veulent contribuer à façonner l'avenir en y participant activement.

Plusieurs participants ont apporté des idées souvent novatrices sur différents sujets, par exemple, l'électrification des transports, et souhaité participer à leur développement. Cette volonté de collaboration a été exprimée par des organismes provenant de tous les milieux : propriétaires et gestionnaires immobiliers, organismes de concertation économique, gestionnaires des deux gares du Quartier, associations de résidents, organismes d'entraide socioéconomique, etc.

Ainsi, les représentants du Quartier de l'innovation, regroupant eux-mêmes quelques dizaines d'organismes économiques et institutionnels, dont les trois universités du secteur, ont réitéré « *leur intérêt et leur volonté à collaborer sur une base soutenue avec les autorités municipales pour qu'ensemble, nous développons un centre-ville dynamique et attrayant* ». ¹⁹⁴

La commission est d'avis que l'arrondissement, la Ville et ses citoyens auraient tout à gagner à mettre en branle un processus de concertation pour profiter au maximum de cette réserve inestimable d'expertise qui ne demande qu'à servir. Par exemple, l'arrondissement pourrait avantageusement lancer différents chantiers *ad hoc* concernant autant d'enjeux et de problématiques que la présente consultation a permis d'identifier, en mobilisant judicieusement les acteurs concernés, corporations, citoyens ou groupes communautaires. Prenons pour exemples :

- la mise en valeur de la gare Centrale et l'amélioration de ses abords, incluant la rue De La Gauchetière;
- l'aménagement des abords de la gare et de la station de métro Lucien-L'Allier;
- le transport actif : réseau cyclable, confort et sécurité des piétons;

¹⁹⁴ Quartier de l'innovation, doc. 7.1.10, p. 7

- le logement social et abordable, notamment pour les familles;
- l'aménagement du parc Ville-Marie, avec ses jardins communautaires, son parc canin, ses autres usages d'intérêt public éventuels;
- la valorisation de la rue Peel.

La concertation sur le terrain, autour d'enjeux concrets, constitue un des principaux facteurs de succès pour réaliser les objectifs généraux du PPU. Elle offre l'occasion de recueillir les meilleures idées, les plus conformes aux besoins des parties prenantes et de faire preuve d'innovation. Elle constitue du même coup le meilleur gage d'acceptabilité du projet par les résidents, les travailleurs, les investisseurs, les commerçants, les institutions et les gestionnaires immobiliers.

CONCLUSION

L'arrondissement de Ville-Marie a posé un geste important et opportun en élaborant un programme particulier d'urbanisme pour le Quartier des gares, quadrant sud-ouest du Centre des affaires et dont les terrains offrent le plus grand potentiel de développement immobilier du centre-ville. Le projet de PPU comble un besoin et est riche de propositions porteuses d'avenir pour le quartier. La consultation publique dont il a été l'objet montre qu'il est bien accueilli.

Les propositions d'interventions sur le domaine public, qui sont à la base du projet de PPU, sont particulièrement bienvenues. Elles sont significatives et auront des répercussions visibles et positives sur le quartier et sur le cadre de vie de ceux qui l'habitent ou le fréquentent. La plupart d'entre elles relèvent directement de la compétence de l'arrondissement, qui pourrait en entreprendre la réalisation dans des délais relativement courts.

La consultation publique montre, par ailleurs, que certaines interventions sont perçues comme mal planifiées, incomplètes ou prématurées. Les choix relatifs à l'aménagement du futur parc Ville-Marie, entre autres, avec une rue Torrance reconfigurée qui le traverserait en diagonale, ainsi que des jardins communautaires et un parc canin déplacés vers des lieux peu propices pour les accueillir, se heurtent à l'opposition des résidents et des usagers du quartier.

Enfin, plusieurs participants sont d'avis que le projet de PPU présente des lacunes, soit parce qu'il n'aborde pas certains enjeux importants et récurrents comme le logement destiné aux familles et aux ménages à revenus faibles ou moyens, soit parce qu'il ne propose pas de solutions concrètes à des problématiques qu'il identifie pourtant comme étant majeures dans la mise en contexte du projet, comme l'engorgement du réseau routier et du réseau de transport collectif.

Pour la commission, le projet de PPU devrait être adopté le plus tôt possible, après en avoir soustrait les propositions dont la justification n'est pas établie. Elle invite aussi l'arrondissement et ses partenaires à agir avec diligence pour corriger les volets d'intervention déficients et combler les lacunes du PPU.

Ainsi, l'arrondissement devrait s'engager à repenser le concept d'aménagement du parc Ville-Marie, en remettant notamment en question la pertinence de la rue Torrance et en privilégiant le maintien des jardins communautaires et du parc canin. Il devrait aussi différer la mise à double sens de la rue Saint-Antoine, entre les rues Jean-D'Estrées et de la Montagne.

Les principaux volets d'intervention additionnels que l'arrondissement devrait entreprendre sans délai sont les suivants : la valorisation de la rue Peel comme axe structurant de première importance, un plan d'action pour la mise en œuvre de la Stratégie d'inclusion des logements abordables dans le Quartier des gares, et une stratégie en vue de doter le quartier de services de proximité et de services communautaires à la mesure des besoins de sa population.

La mobilisation de l'arrondissement et de toutes les instances ayant compétence sur les réseaux de circulation et le système de transport collectif revêt également une importance primordiale pour la commission comme pour les participants à la consultation publique.

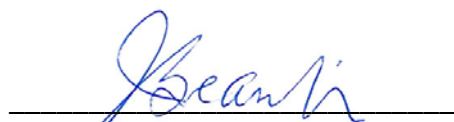
Au sujet de l'encadrement réglementaire des projets immobiliers, la commission est d'avis que les valeurs limites de hauteur et de densité établies par le Plan d'urbanisme ne devraient pas être modifiées à la pièce. L'arrondissement de Ville-Marie devrait plutôt entreprendre la révision des hauteurs et densités à la grandeur du Quartier des gares et compléter ainsi la mise à jour qu'il a déjà menée à bien dans le reste du centre-ville. Entretemps, la proposition de modification de la carte des hauteurs devrait être retirée du projet de PPU.

En terminant, la commission souligne la volonté de collaboration manifestée par les participants à la consultation publique. Prenant acte de l'intention de l'arrondissement de mettre sur pied un bureau de projet pour assurer la mise en œuvre du PPU, elle encourage l'administration à en tirer parti de la façon la plus large possible pour assurer la concertation et la coordination de toutes les parties prenantes.

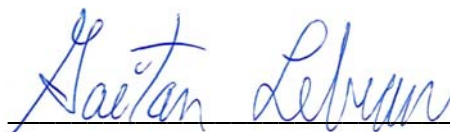
Fait à Montréal, le 25 septembre 2015.



Jean Paré, président de la commission



Isabelle Beaulieu
Commissaire



Gaétan Lebeau
Commissaire

Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat

Le mandat

L'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a reçu du conseil municipal le mandat de consulter les citoyens sur le projet de règlement P-04-047-159 intitulé « *Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) afin d'y intégrer le programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares* ».

Le projet de règlement prévoit l'ajout dans la partie IV du Plan d'urbanisme intitulée « *Les programmes particuliers d'urbanisme* » d'un document intitulé « *Programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares* ». Le règlement modifie aussi la carte « *Les limites de hauteur / Arrondissement de Ville-Marie* » afin d'étendre la zone de hauteur de 210 m à un secteur situé au sud de la rue Saint-Antoine, entre les rues Saint-Félix et Peel.

La consultation publique

Un avis public annonçant la tenue de la présente consultation a été publié le 1^{er} mai 2015 dans le Journal de Montréal. De la publicité est également parue dans le journal 24 Heures, et plus de 13 000 dépliants ont été distribués aux portes des propriétés situées à l'intérieur du périmètre du quartier et à son pourtour.

Une rencontre préparatoire avec les représentants de l'arrondissement de Ville-Marie a eu lieu le 7 mai 2015 aux bureaux de l'OCPM.

La commission a tenu une séance d'information le 19 mai 2015, de même que trois séances d'audition des opinions les 16 et 17 juin à la basilique-cathédrale Marie-Reine-du-Monde. De plus, dans le but d'inciter le plus grand nombre de personnes à donner leur opinion sur le projet de PPU, la commission a diffusé un questionnaire en ligne auquel ont répondu près de 680 personnes.

L'ensemble de la documentation reçue et produite dans le cadre de ce débat est disponible sur le site web de l'Office à l'adresse suivante : <http://ocpm.gc.ca/ppu-gares>.

La commission et son équipe

M. Jean Paré, président de la commission
Mme Isabelle Beaulieu, commissaire
M. Gaétan Lebeau, commissaire
Mme Stéfanie Wells, analyste

L'équipe de l'OCPM

Mme Dominique Ollivier, présidente
M. Luc Doray, secrétaire général
Mme Anik Pouliot, responsable des communications

M. Gilles Vézina, attaché de recherche et de documentation
Mme Brunelle-Amélie Bourque, responsable de la logistique
M. Louis-Alexandre Cazal, webmestre
Mme Lizon Levesque, adjointe administrative

Les porte-parole et les personnes-ressources de l'arrondissement de Ville-Marie

M. Marc Labelle, directeur de la direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises (DAUSE)
M. Bruno Collin, conseiller en aménagement – chef d'équipe
Mme Stéphanie Turcotte, conseillère en aménagement
M. Louis-François Monet, chef de division des grands projets
Mme Isabelle Rougier, chef de division des communications
Mme Anne-Sophie Harrois, chargée des communications
M. Gavin Affleck, architecte et consultant
M. Stéphane Tremblay, ingénieur

Les participants à la séance d'information (par ordre d'inscription)

M. Ron Rayside
M. Franck Delache
M. Éric Michaud
M. Gabriel Filion
M. Paul Legault
M. Dinu Bumbaru
Mme Geneviève Zevort
M. Marc-André Carignan
M. Guy Lamarre
M. Jacques Sidoun
Mme Claire Adamson

Annexe 2 – La documentation

1. Procédure et objet du mandat

- 1.1. Sommaire décisionnel
- 1.2. Recommandation
- 1.3. Interventions
 - 1.3.1. Service des affaires juridiques – Direction des affaires civiles
 - 1.3.1.1. Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047)
 - 1.3.1.1.1. Annexe A – Modification de la carte intitulée « Les limites de hauteur »
 - 1.3.1.1.2. Annexe B – Projet de Programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares (voir 3.1)
 - 1.3.2. Ville-Marie, Direction de l'arrondissement
 - 1.3.3. Comité consultatif d'urbanisme (CCU) – 16 avril 2015
 - 1.3.4. Avis du Conseil du patrimoine de Montréal et du Comité Jacques-Viger – 17 avril 2015
 - 1.4. Résolutions
 - 1.4.1. Extrait authentique du procès-verbal d'une séance du comité exécutif – séance ordinaire du mercredi 22 avril 2015 – CE15 0772
 - 1.4.2. Extrait authentique du procès-verbal d'une assemblée du conseil municipal – Assemblée ordinaire du lundi 27 avril 2015 – séance tenue le 28 avril 2015 – CM15 0576

2. Démarche de consultation

- 2.1. Avis public
- 2.2. Dépliant

3. Documentation déposée par l'arrondissement de Ville-Marie

- 3.1. Projet de Programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares
 - 3.1.1. Annexe technique au PPU du Quartier des gares
 - 3.1.2. Annexe A – Modification de la carte intitulée « Les limites de hauteur »
- 3.2. Rapport historique – L'évolution du Quartier des gares
- 3.3. Présentation de l'arrondissement de Ville-Marie à la séance d'information du 19 mai 2015
- 3.4. Vues aériennes du Quartier des gares (modélisation 3D)

4. Documents et liens utiles

- 4.1. Quartier des gares. Le projet d'aménagement, arrondissement de Ville-Marie, http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7317,142004068&_dad=portal&_schema=PORTAL
- 4.2. Le guide du Plan d'urbanisme. Ce que c'est, pourquoi c'est important et comment ça marche ? par Bricolage urbain pour l'Office de consultation publique de Montréal
- 4.3. Le petit guide des Programmes particuliers d'urbanisme à Montréal. Ce que c'est, pourquoi c'est important et comment ça marche ? par Bricolage urbain pour l'Office de consultation publique de Montréal
- 4.4. Consultation publique sur le projet immobilier de Saint-Antoine Ouest (2014), Office de consultation publique de Montréal (OCPM), <http://ocpm.qc.ca/node/4080>
- 4.5. Le secteur Griffintown, arrondissement du Sud-Ouest http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7757,98631817&_dad=portal&_schema=PORTAL
- 4.6. Programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur Griffintown (mai 2013), arrondissement du Sud-Ouest
- 4.7. Consultation publique sur le Programme particulier d'urbanisme (PPU) de Griffintown (2012-2013), Office de consultation publique de Montréal (OCPM), <http://ocpm.qc.ca/consultations-publiques/griffintown2>
- 4.8. Consultation publique d'amont sur le secteur Griffintown (2011-2012), Office de consultation publique de Montréal (OCPM), <http://ocpm.qc.ca/griffintown>
- 4.9. Cadre de révision des hauteurs et densités du centre-ville (juin 2011), arrondissement de Ville-Marie
- 4.10. Consultation publique sur le Cadre de révision des hauteurs et densités du centre-ville (2011-2012), Office de consultation publique de Montréal (OCPM), <http://ocpm.qc.ca/hauteurs-densites>
- 4.11. Projet Bonaventure, <http://projetbonaventure.ca/>
- 4.12. Consultation publique sur le Quartier Bonaventure (2009-2010), Office de consultation publique de Montréal (OCPM), <http://ocpm.qc.ca/consultations-publiques/quartier-bonaventure>
- 4.13. Projets du Quartier international de Montréal, <http://www.qimtl.qc.ca/fr/projets/quartier-international-montreal/presentation>
- 4.14. Quartier de l'innovation, <http://quartierinnovationmontreal.com/description-du-projet/>
- 4.15. Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie 01-282 (2 mars 2015)
- 4.16. Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) (CA-24-011), arrondissement de Ville-Marie
- 4.17. Profil sociodémographique de l'arrondissement de Ville-Marie (juillet 2014)
- 4.18. Plan de transport, Ville de Montréal (2008)
- 4.19. Enquête Origine-Destination 2013. La mobilité des personnes dans la région de Montréal. Faits saillants

5. Travaux de la commission

- 5.1. Compte-rendu de la rencontre préparatoire avec les représentants de l'arrondissement de Ville-Marie (7 mai 2015)
- 5.2. Demandes de la commission à l'arrondissement de Ville-Marie (21 mai 2015)
 - 5.2.1. Réponses de l'arrondissement de Ville-Marie aux demandes de la commission
 - 5.2.1.1. Localisation et nombre de logements sociaux dans l'arrondissement de Ville-Marie
 - 5.2.1.2. Carte des statuts patrimoniaux pour le Quartier des gares
 - 5.2.1.3. Estimation du potentiel immobilier résidentiel (nombre d'unités)
 - 5.2.1.4. Objectifs et/ou critères qualitatifs pour encadrer d'un point de vue règlementaire les nouvelles constructions / Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) (CA-24-011), arrondissement de Ville-Marie
 - 5.2.1.5. Enquête Origine-Destination 2013. La mobilité des personnes dans la région de Montréal. Faits saillants
 - 5.2.1.6. Plan de transport, Ville de Montréal (2008)
 - 5.2.1.6.1. Extrait du Plan de transport, Ville de Montréal (2008) – Réseau cyclable actuel et projeté de l'île de Montréal
 - 5.2.1.7. Logement abordable
- 5.3. Questions de la commission à l'arrondissement de Ville-Marie (28 mai 2015)
 - 5.3.1. Lettre de Mme Linda Gauthier du RAPLIQ à la commission (22 mai 2015) (voir Document 5.3 pour la question)
 - 5.3.2. Réponses de l'arrondissement de Ville-Marie aux questions de la commission (4 juin 2015)
 - 5.3.2.1. Annexe des réponses aux questions 3 et 4 (voies de circulation traversant le futur parc Ville-Marie) (implantation de jardins communautaires à proximité de l'autoroute Ville-Marie)
 - 5.3.2.2. Annexe de la réponse à la question 5 (rapport de Raymond Chabot Grant Thornton, 20 janvier 2014)
 - 5.3.2.3. Annexe de la réponse à la question 6 (réseau cyclable)
 - 5.3.2.4. Annexe de la réponse à la question 7 (Stratégie d'inclusion de logements abordables, 2005)
- 5.4. Questions de la commission à l'arrondissement de Ville-Marie (25 juin 2015)
 - 5.4.1. Réponses de l'arrondissement de Ville-Marie (7 juillet 2015)
 - 5.4.1.1. Liste des immeubles et des propriétaires pour le territoire du Quartier des gares
- 5.5. Questions de la commission à l'arrondissement de Ville-Marie (8 juillet 2015)
 - 5.5.1. Réponses de l'arrondissement de Ville-Marie (13 juillet 2015)
 - 5.5.1.1. Processus d'analyse des projets particuliers, arrondissement de Ville-Marie (7 août 2014)
- 5.6. Questions de la commission à l'arrondissement de Ville-Marie (15 juillet 2015)
 - 5.6.1. Réponses de l'arrondissement de Ville-Marie (27 juillet 2015)

6. Transcriptions

- 6.1. Transcriptions de la séance d'information du 19 mai 2015
- 6.2. Transcriptions de la séance d'audition des opinions du 16 juin 2015
- 6.3. Transcriptions de la séance d'audition des opinions du 17 juin 2015 en après-midi
- 6.4. Transcriptions de la séance d'audition des opinions de la soirée du 17 juin 2015

7. Mémoires

7.1. *Mémoires avec présentation orale*

- 7.1.1. Table interaction du quartier Peter-McGill
- 7.1.2. Paul Legault
 - 7.1.2.1. Présentation
- 7.1.3. Chantier de l'arbre de rue
- 7.1.4. Jardin communautaire Georges-Vanier
 - 7.1.4.1. Présentation
- 7.1.5. SOVERDI
- 7.1.6. Coopérative d'habitation de la Montagne Verte
 - 7.1.6.1. Mémoire complémentaire
- 7.1.7. Église anglicane St.George
- 7.1.8. FPI Cominar
 - 7.1.8.1. Présentation
- 7.1.9. Cadillac Fairview
 - 7.1.9.1. Présentation
- 7.1.10. Quartier de l'innovation
- 7.1.11. Olivier Legault / Tour des Canadiens 2
 - 7.1.11.1. Présentation
 - 7.1.11.2. Annexe de la présentation
 - 7.1.11.3. Étude d'impact sur les déplacements – Projet de développement de l'îlot Windsor – novembre 2013
 - 7.1.11.4. Étude d'accessibilité pour la mise à double sens de la rue Saint-Antoine entre les rues de la Montagne et Jean-D'Estrées – Note technique – 16 décembre 2013
- 7.1.12. Pierre Zovilé & Pierre Brisset / GRUHM
 - 7.1.12.1. Présentation (Google Chrome)
 - 7.1.12.2. Addenda 1 : Conversion de l'autoroute Ville-Marie
 - 7.1.12.2.1. Document annexé
- 7.1.13. Steve Shanahan
- 7.1.14. Habiter Ville-Marie
 - 7.1.14.1. Présentation
 - 7.1.14.2. Rectification
- 7.1.15. Vélo Québec

7.2. Mémoires sans présentation orale

- 7.2.1. Urbacon et le Fonds immobilier de solidarité (FTQ)
- 7.2.2. Jardin communautaire Versailles
- 7.2.3. L'Association des résidents de Victor Hugo / Lucien L'Allier
- 7.2.4. Jean Grondin
- 7.2.5. Leonardo Sa
- 7.2.6. L'Aréna des Canadiens inc.
- 7.2.7. Les Immeubles Yale Ltée
- 7.2.8. CP & Dream-VHP
- 7.2.9. Association du Design Urbain du Québec (ADUQ)
- 7.2.10. Ivanhoé Cambridge
 - 7.2.10.1. Document complémentaire
- 7.2.11. Le 1000 De La Gauchetière
- 7.2.12. Julie Poulin
- 7.2.13. Bernard G. Girard
- 7.2.14. Ioanna Avantis
- 7.2.15. Destination Centre-Ville
- 7.2.16. John Burcombe

7.3. Présentations orales sans dépôt de mémoire

- 7.3.1. Héritage Montréal (voir transcription 6.2)
- 7.3.2. Robert Hajaly (voir transcription 6.2)
- 7.3.3. Mathieu Poulin (voir transcription 6.2)
 - 7.3.3.1. Présentation
- 7.3.4. Coalition de la Petite-Bourgogne / Projet Sentier de la Bourgogne (voir transcription 6.3)
 - 7.3.4.1. Présentation



Annexe 3 – Le projet de règlement P-04-047-159

**VILLE DE MONTRÉAL
RÈGLEMENT
P-04-047-159**

Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047)

Vu l'article 103.3 de la Charte de la Ville de Montréal (RLRQ, chapitre C-11.4);

Vu l'article 109 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, chapitre A-19.1);

À l'assemblée du _____, le conseil de la Ville de Montréal décrète :

- 1.** La carte intitulée « Les limites de hauteur / Arrondissement de Ville-Marie » incluse à la partie II du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) concernant le territoire de l'arrondissement de Ville-Marie est modifiée tel qu'il est illustré à l'annexe A du présent règlement.
- 2.** Ce plan d'urbanisme est modifié par l'ajout, dans la partie IV intitulée « Les programmes particuliers d'urbanisme », du document intitulé « Programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares » joint à l'annexe B du présent règlement.

ANNEXE A

EXTRAIT DE LA CARTE intitulée « LES LIMITES DE HAUTEUR / Arrondissement de ville-marie »

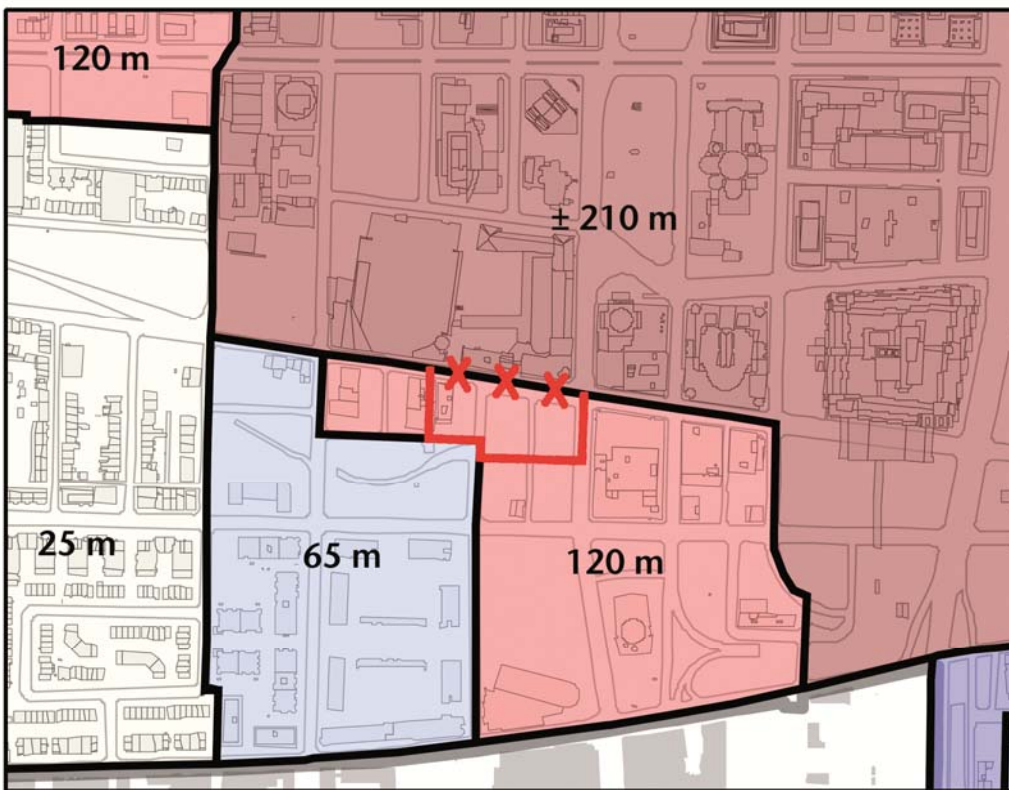
ANNEXE B

Programme particulier d'urbanisme – QUARTIER DES GARES

Ce règlement a été promulgué par l'avis public affiché à l'hôtel de ville et publié dans *Le Devoir* le XXXXXX.

GDD : 1156347027

ANNEXE 3-A



PLAN D'URBANISME - Les limites de hauteurs



Modification: Hauteur maximum actuelle = 120 mètres
Hauteur maximum proposée = ± 210 mètres

Modification de la carte intitulée « Les limites de hauteur »

Ville de Montréal
Arrondissement de Ville-Marie

Date: 12 avril 2015

Annexe:





OCPM.QC.CA

OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL