

Montréal, le mercredi 19 février 2014

À l'attention de :
Monsieur Gilles Vézina
Office de consultation publique de Montréal
1550 rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6

Objet : Mémoire sur le projet immobilier sur la rue Saint-Antoine ouest présenté à l'Office de Consultation Publique de Montréal le mardi 28 janvier 2014

Monsieur Vézina,

La table Inter-action du quartier Peter-McGill est un organisme à but non lucratif qui a pour mission de favoriser le rassemblement et la concertation entre les résidents, commerçants, travailleurs, étudiants dans le quartier, et les organismes publics et communautaires qui les desservent.

La table Inter-action du quartier Peter-McGill, suite aux propositions de son comité Habitation et Urbanisme, souhaite porter à votre attention quelques points importants, concernant le projet immobilier sur la rue Saint-Antoine Ouest.

Introduction

Le projet de la rue Saint-Antoine ouest comporte deux tours. Afin d'éviter toute confusion, la tour située à l'ouest de la rue Saint-Félix sera la tour 1 et celle située à l'est de la même rue sera la tour 2. Ce projet de deux tours sera considéré comme la phase 2 du grand plan de développement de la société Cadillac-Fairview.

Mémoire

1. Remembrement des terrains

1.1. Le site du projet

Lors de la présentation à l'Office de Consultation Publique du projet visé le mardi 28 janvier 2014, plusieurs intervenants ont souligné la nécessité de faire un aménagement cohérent du site en incluant le terrain de stationnement Jack's et la rue Saint-Félix.

Il fut expliqué par le conseiller en aménagement, Monsieur Bruno Collin, qu'un futur projet de développement sur le terrain du stationnement Jack's ne serait que de petite dimension avec beaucoup de contraintes.

Compte tenu de l'importance du futur projet qui servira de lien entre la phase 1 (tour des Canadiens et tour Deloitte) et les prochaines phases 3 et 4 sur la rue Peel, il nous semble essentiel que la ville utilise ses pouvoirs d'expropriation pour procéder à un remembrement des emplacements du site de la phase 2 dite Saint-Antoine ouest, du stationnement Jack's et potentiellement de la rue Saint-Félix.

Non seulement, l'aménagement de la phase 2 serait cohérent et harmonieux, mais en plus il serait possible de déplacer la tour 2 vers l'ouest juste assez pour ne pas nuire au panorama à partir de l'observatoire Kondiaronk.

1.2. Le site de la sortie d'autoroute sur la rue Jean-d'Estrées

L'autoroute Ville-Marie fut aménagée dans les années 1970. Cette époque où l'on croyait que seule la percée d'autoroute permettrait d'aménager la future métropole de 7 millions d'habitants. C'était aussi l'époque où le ministère du transport n'hésitait pas à exproprier des quartiers entiers et à planifier des sorties et entrées d'autoroute très rapprochées les unes des autres. Nous avons ici un cas excessif.

Pour les autos qui roulent dans le tunnel de l'autoroute Ville-Marie direction est, il y a deux sorties dans le secteur visé, la première sur la rue de la Montagne et la seconde sur la rue Jean-d'Estrées, qui est située tout de suite à l'est de la première. Les deux sorties sont situées à un seul pâté de maisons l'une de l'autre. On ne lésinait pas sur les dépenses.

Notre proposition est très simple, une seule sortie suffit. Gardons celle sur la rue de la Montagne et fermons celle sur Jean-d'Estrées. Ceci permettrait le prolongement de la rue Torrance vers l'est jusqu'à Jean-d'Estrées, permettant un accès plus aisé au projet Saint-Antoine, tout en servant de débarcadère pour les deux tours. En prime, on récupère un terrain sur le coin sud-ouest de Peel et Torrance, celui-ci n'étant pas au-dessus de l'emprise de l'autoroute Ville-Marie donc potentiellement construisible. Le reste du terrain deviendrait un espace vert.

2. Le logement abordable et social

La Table Inter-action du quartier Peter-McGill est un membre actif de la Table Habiter Ville-Marie. Cette dernière remettra à l'Office de Consultation Publique un mémoire utilisant des chiffres tirés de notre document *Portrait du quartier Peter-McGill*. Nous appuyons sans réserve leur évaluation tirée de nos chiffres et tableaux détaillés.

Cependant, nous insistons sur la nécessité d'inclure du logement abordable et social sur les sites-mêmes des différentes phases du développement de Cadillac-Fairview. Une négociation avec le développeur permettrait de cibler des emplacements et de s'entendre pour respecter un développement harmonieux des trois phases à venir, aussi bien dans l'aménagement que dans la volumétrie, le design, etc.

Il ne faut pas oublier que les terrains se font rapidement rares dans notre district et que le prix du pied carré est devenu prohibitif.

3. L'article 117 de la loi de l'aménagement et de l'urbanisme

Dans l'actuelle loi sur l'aménagement et l'urbanisme du Québec, à l'article 117, il est permis à une municipalité d'inclure dans ses règlements la possibilité de demander à un développeur un montant d'argent ne dépassant pas 10% de la valeur de son terrain pour financer l'aménagement de nouveaux parcs sur son territoire.

Nous demandons à la ville de Montréal d'adopter un tel règlement qui permettrait ainsi de trouver des fonds pour protéger les derniers espaces verts de notre district, en particulier le jardin des Franciscains situé sur le boulevard René-Lévesque entre les rues Lambert-Closse et du Fort, jardin d'une grande importance pour notre district.

4. La passerelle au-dessus de la rue Saint-Antoine

Notre comité a revu en détails les arguments pour la passerelle reliant la phase 1 (tour des Canadiens et tour Deloitte) à la phase 2 au-dessus de la rue Saint-Antoine et nous recommandons de remplacer cette passerelle par un tunnel.

5. L'immeuble 1162 ouest Saint-Antoine

Nous regrettons que le bâtiment situé au 1162 ouest Saint-Antoine ne soit pas conservé de façon plus substantielle. Si après l'expropriation du stationnement Jack's, la tour 2 est déplacée en partie vers l'ouest, il pourrait être possible de conserver une partie plus importante du volume de ce bâtiment. De plus, si on laisse la façade in situ, il resterait une trace de l'ancien alignement de la rue Saint-Antoine. La partie avant (nord) du rez-de-chaussée et peut-être du premier étage pourrait être transformée en arcade piétonnière permettant une continuité avec le trottoir. Cela pourrait devenir un élément important et marqueur du site, en conservant la mémoire architecturale et cadastrale.

6. Aménagement et développement durable

Nous aimerions souligner certains des éléments positifs du projet et insister sur d'autres.

6.1. Le basilaire

L'alignement du basilaire du projet sur les immeubles existants à l'est vient renforcer cette perspective monumentale. L'ouverture de ce même basilaire sur la rue Saint-Antoine, par sa façade vitrée, ses entrées et son trottoir paysagé, va ramener sur ce tronçon de rue une animation essentielle qui avait disparu avec l'élargissement excessif de la rue Saint-Antoine et les basilaires aveugles des alentours. L'arcade du 1162 ouest Saint-Antoine tel que nous le proposons plus haut ne nuirait nullement à cet aménagement.

6.2. La rue Torrance

Tout en ayant des entrées sur la rue Saint-Antoine, il est bien que le projet choisisse la rue Torrance comme entrée principale de l'hôtel et des condos, cela animera cette rue sans causer un achalandage excessif sur la rue Saint-Antoine.

C'est pourquoi il est important que la sortie d'autoroute sur Jean-d'Estrées soit fermée pour prolonger la rue Torrance et rendre le secteur plus fluide et accessible aux usagers, tout en permettant l'aménagement d'un espace vert au-dessus de l'autoroute. Ce nouveau square pourrait inclure un terrain de jeu pour enfants car ils sont presque inexistant dans notre district.

6.3. Le développement durable

6.3.1. Nous applaudissons le choix d'un revêtement blanc pour les façades des tours, évitant les grandes surfaces sombres qui sont peut-être élégantes mais sources d'îlots de chaleur.

6.3.2. Nous espérons que le développeur appliquera le principe d'accessibilité universelle dans l'ensemble du projet étudié et des projets futurs.

6.3.3. Nous recommandons fortement qu'il y ait pour chaque tour un espace intérieur réservé pour les contenants à ordures, de recyclage, de compostage, de matières dangereuses et un espace supplémentaire pour les encombrants. Cet espace fermé, de type débarcadère, serait accessible par une porte de garage aux camions venant collecter les matières résiduelles ou à valoriser. Un troisième espace serait nécessaire pour l'hôtel et les commerces du complexe, puisqu'ils doivent utiliser les services d'entreprises privées. Ces embarcadères à matières résiduelles éviteraient une manutention inutile par les employés du complexe et des compagnies de collecte, permettraient un tri plus sévère, évitant le mélange des matières et de souiller les encombrants et le recyclage. Cela assurerait aussi un meilleur contrôle de la vermine. Le plus important, cela éviterait de transformer nos trottoirs en dépôts de bacs, d'encombrants, de déchets mal emballés et de buffets à vermine. Ce que nous voyons trop souvent dans notre district.

Conclusion

Ce projet, bien qu'en phase 2, annonce un développement majeur pour ce secteur de Peter-McGill, il faut en profiter pour prévoir tous les besoins dans ses moindres détails, pour en faire un quartier exemplaire pour le développement durable incluant la qualité de vie des résidents et des usagers. De même pour l'aménagement, il est essentiel de revoir l'ensemble des entrées et sorties d'autoroute du quartier afin de récupérer des terrains gaspillés par des bretelles trop importantes et de bonifier au maximum le développement harmonieux des futurs projets.

En vous remerciant de l'attention que vous accorderez à nos propositions,

Jenna Smith
Présidente



Au nom du comité Habitation et urbanisme de la Table Inter-action du quartier Peter-McGill.