



Système de gestion des décisions des instances
Sommaire décisionnel

Identification		Numéro de dossier : 1074400052
Unité administrative responsable	Arrondissement Ville-Marie , Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises , Division de l'urbanisme	
Niveau décisionnel proposé	Conseil municipal	
Sommet	-	
Contrat de ville	-	
Projet	-	
Objet	Adopter un règlement sur la démolition, la transformation, la construction et l'occupation de bâtiments sur le site de l'ancienne Gare-Hôtel Viger, délimité par les rues Saint-Antoine Est, Saint-Christophe, Notre-Dame Est et Berri, en vertu des paragraphes 3 et 5 de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal, ainsi qu'un règlement modifiant le Plan d'urbanisme de Montréal.	

Contenu

Contexte

La société en commandite DMC Viger Internationale souhaite créer une destination urbaine privilégiée qui contribuera au rayonnement économique et touristique de la Métropole. La réalisation du projet constituera en effet un appui majeur au développement touristique et d'affaires du Vieux-Montréal et du centre-ville tout en étant un apport important pour le développement résidentiel à l'est du quartier historique.

Le redéveloppement du site de la Gare-Hôtel Viger est un projet mixte (hôtelier, commercial et résidentiel), qui permet de compléter le développement déjà bien amorcé du Faubourg Québec et de créer un lieu de services et de transition entre ce quartier neuf et le Vieux-Montréal. C'est aussi, par la remise en valeur de la gare-hôtel, une réédition contemporaine de la porte d'entrée dans la ville ancienne et la Métropole.

Le projet se trouve en partie dans le territoire de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal et déroge au Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie. Il peut être approuvé par le Conseil municipal en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal. Il répond au critère du paragraphe 3 (25 000 m²) pour la partie non comprise dans l'arrondissement historique, et à celui du paragraphe 5 (un site visé par la *Loi sur les biens culturels*) pour la partie incluse à l'arrondissement historique. Un projet approuvé en vertu de ce dernier paragraphe est soumis à l'approbation des personnes habiles à voter des zones limitrophes et peut nécessiter la tenue d'un référendum sur la portion visée.

L'approbation du projet requiert également la modification du Plan d'urbanisme quant à l'affectation et aux limites de hauteur maximales.

Décision(s) antérieure(s)

29 août 2005, CM05 0506 du : Résolution d'adoption par le conseil municipal du projet d'offre d'achat par lequel Développement Télémedia Inc. offre d'acheter de la Ville de Montréal l'immeuble visé par le projet.

Printemps 2006 : Création du consortium financier et de développement : Développement Télémedia,

Homburg Invest Canada et Bouwfonds Property Finance.

Mai 2006 : Prise de possession de l'immeuble par le Groupe Télémedia.

Description

Le site

Le redéveloppement envisagé vise à mettre en valeur un site d'environ 21 800 m², localisé entre les rues Saint-Antoine Est, Saint-Christophe, Notre-Dame Est et Berri, traversé par le prolongement projeté de la rue Saint-Hubert. Totalisant plus de 888 300 p² de plancher (82 523 m²), il s'agit donc d'un projet d'envergure qui prend place dans un secteur parmi les plus anciens de la ville, à la limite est du Vieux-Montréal.

Le projet se développe sur deux emplacements : l'**îlot Ouest** délimité par les rues Saint-Antoine Est, Saint-Hubert, Notre-Dame Est et Berri et l'**îlot Est** délimité par les rues Saint-Antoine Est, Saint-Christophe, Notre-Dame Est et Saint-Hubert. Les îlots Ouest et Est sont réunis par la construction d'un stationnement souterrain qui se poursuit en tréfonds sous la rue Saint-Hubert laquelle est prolongée pour réunir les tronçons existant au nord et au sud du site. Il s'agit donc, sinon d'un seul bâtiment, d'un complexe multifonctionnel intégré. Le site comprend l'ancienne emprise de la rue du Glacis adjacente à l'immeuble, acquise par la requérante. Celle-ci sera fermée à la circulation mais une servitude en tréfonds pour l'accès aux infrastructures subsiste. Enfin, l'occupation commerciale de certains espaces sous le pont de la rue Notre-Dame fait également partie du projet. Toutefois ces espaces ne sont pas inclus au projet de règlement puisqu'ils seront utilisés dans le respect des règles du zonage existant.

Le site est actuellement occupé par cinq bâtiments.

1. La Gare-Hôtel Viger, 700, rue Saint-Antoine Est, construite en 1896 pour le Canadien Pacifique et conçue par l'architecte Bruce Price, est composée de pierres grises et de briques orangées d'Écosse, elle mesure plus de 100 mètres de longueur et atteint près de 40 mètres de hauteur.
2. La Gare Berri, 755, rue Berri, un bâtiment de trois étages en brique d'argile qui date de 1911 et qui a été modifié à quelques reprises.
3. La chaufferie, 800, rue Saint-Antoine Est, construite dans les années 1950.
4. Un bâtiment administratif, 810, rue Saint-Antoine Est, de deux étages à parement de brique d'argile et datant des années 1970.
5. Un bâtiment «temporaire» érigé dans les 1960 également et dont la démolition a déjà été autorisée.

Le projet

Le projet totalise 888 300 p² de plancher comprenant 227 chambres d'hôtel (221 000 p²), 289 unités de logement (400 610 p²) et 266 700 p² d'espaces commerciaux.

Sur l'îlot Ouest, le projet prévoit les fonctions suivantes :

- mise en valeur de la Gare-Hôtel dans sa vocation d'origine par l'aménagement de 50 chambres dans l'ancienne gare et l'ajout de 177 autres chambres dans l'agrandissement projeté;
- 126 logements avec services hôteliers;
- des espaces commerciaux sur plusieurs niveaux comprenant des services d'utilité courante;
- des espaces libres accessibles au public, un débarcadère pour le complexe hôtelier accessible par la rue Saint-Hubert et un autre sur la rue Saint-Antoine.

Sur l'îlot Est, il est prévu :

- 163 unités résidentielles allant du condominium à la maison de ville;
- des espaces commerciaux sur deux niveaux.

Sur les deux îlots et sous la rue Saint-Hubert on prévoit aménager trois niveaux en sous-sol qui pourront accueillir 1600 voitures, 250 unités de stationnement pour vélos et des unités de chargement. Des accès

aux espaces de stationnements sont aménagés sur la rue Saint-Antoine et la rue du Glacis via la rue Saint-Hubert ainsi que sur la rue Berri. L'accès des camions de livraison se fera par l'ancienne rue du Glacis qui, à ce niveau, tient lieu de ruelle de service privée. La rue Saint-Hubert fera l'objet d'une entente avec la Ville quant au type d'aménagement afin d'y créer une rue d'ambiance propice aux activités commerciales.

Le projet prévoit une distribution des volumes qui varient de 12 à 60 mètres de hauteur et le volume le plus haut compte quelques 17 étages hors sol. Les hauteurs les plus importantes se trouvent le long du pont de la rue Notre-Dame alors que sur la rue Saint-Antoine la hauteur est d'environ 40 m, soit la même hauteur que la Gare-Hôtel Viger, incluant la toiture. Le long de la rue Berri les hauteurs s'élèvent de 17 à près de 30 mètres. Enfin, sur la rue Saint-Hubert, la hauteur des constructions est plus importante du côté de l'îlot Ouest (40 m) alors que sur l'îlot Est celle-ci décroît jusqu'à environ 12 m, soit la hauteur des maisons de ville qui ont 3 étages sur la rue Saint-Christophe.

Le traitement architectural reste à être défini mais le projet de règlement prévoit un certain nombre de critères à cet égard, en plus des critères et normes applicables à cet emplacement dans le cadre de la réglementation existante.

Conservation et démolitions

Compte tenu de sa grande valeur patrimoniale, la Gare-Hôtel Viger, dégarnie des ajouts postérieurs à l'immeuble initial qui sont de moindre intérêt situés à l'arrière, est restaurée et mise en valeur. Il en va de même pour les deux premiers niveaux du mur de façade de la Gare Berri (le troisième étage étant un ajout postérieur à la construction initiale). Toutefois, la réalisation du projet entraîne la démolition de certains bâtiments : la chaufferie, le bâtiment administratif et le bâtiment «temporaire».

Les dérogations au Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie

Ce projet, par son caractère unique, déroge à plusieurs dispositions réglementaires, à savoir :

- la catégorie d'usages commerciaux qui passe de C.2 à C.4;
- la hauteur en mètres autorisée qui passe de 30 m à 40, et 60 m sur 8% de l'îlot Ouest;
- diverses dispositions relatives aux règles d'alignement;
- diverses dispositions concernant la mixité des usages;
- au nombre maximal d'unités de stationnement, 1600 au lieu de 958.

Les modifications au Plan d'urbanisme

Les modifications au Plan d'urbanisme portent sur l'affectation du sol et les limites de hauteur, ces dernières faisant partie intégrante du document complémentaire au Plan. Ainsi, pour les besoins du projet, le secteur d'affectation « Mixte » qui touche l'îlot Ouest est agrandi et s'étend sur l'îlot Est, là où l'affectation est actuellement résidentielle. De même, le secteur de hauteur maximale de 60 mètres, situé au sud du projet est agrandi dans l'îlot Ouest, là où la limite est actuellement de 44 m, et un nouveau secteur de hauteur maximale de 44 m est créé pour l'îlot Est, là où la limite maximale est actuellement de 25 m.

Le projet, d'une densité de 3,7 est conforme à la densité maximale prescrite par le Plan d'urbanisme qui est de 6.0.

Les études d'impacts

Valeur patrimoniale des bâtiments - Trois études ont été réalisées et visaient l'ensemble des bâtiments situés sur le site : la Gare-Hôtel Viger, la Gare Berri, la chaufferie et le bâtiment administratif. Il ressort de ces études que la Gare-Hôtel Viger présente une valeur patrimoniale exceptionnelle alors que la Gare Berri présente une valeur patrimoniale appréciable. Cette évaluation est basée sur la valeur historique et l'intégrité de l'ensemble, qui date de la fin du XIX^e siècle, sur la contribution de cet ensemble au paysage

urbain et le témoignage qu'il rend de l'époque du développement des faubourgs du Vieux-Montréal.

Stationnement - Le nombre de places de stationnement prévues dans le projet, 1600, est important. Selon les orientations du Plan de transport de Montréal, le promoteur devra faire la démonstration de l'effort consenti afin de minimiser l'utilisation de l'automobile et justifier le dépassement des limites maximales de la réglementation. Le promoteur devra aussi mettre en place une stratégie de promotion du transport collectif et actif. Le promoteur indique pour l'instant que sa contribution de places supplémentaires s'inscrit dans la stratégie adoptée par la Ville depuis presque deux décennies pour capter l'achalandage automobile dans des stationnements situés à la périphérie du Vieux-Montréal soit au Centre de Commerce Mondial, au Quartier international et au Palais des Congrès de même qu'à l'immeuble Chaussegros de Léry.

Circulation - Vu l'excellente desserte artérielle et autoroutière, la présence de la voie cyclable Berri et des voies cyclables projetées sur les rues Saint-Antoine et Viger ainsi que la répartition des accès sur le site, les études concluent que l'impact général sur la circulation serait acceptable. Toutefois, certaines préoccupations portant sur les conflits possibles entre les circulations véhiculaire et piétonnière sont notées, notamment à l'égard des accès au stationnement souterrain localisés sur les rues Saint-Antoine et Berri.

Ensoleillement et impacts éoliens - Les conclusions de l'étude d'ensoleillement montrent que les ombres portées ont un impact surtout sur l'intérieur de l'îlot Ouest, la rue Saint-Hubert et le pont de la rue Notre-Dame. Les bâtiments situés plus à l'est subissent un impact notable au solstice d'hiver, la période la plus sombre de l'année. Quant aux impacts éoliens, ils se situent à l'intérieur des paramètres édictés par la réglementation, de telle sorte qu'aucun impact majeur n'est anticipé.

Cependant, il est important de souligner que le projet comporte une surhauteur et que dans un tel cas, tant pour l'impact sur l'ensoleillement que pour l'impact éolien, des études seront requises au moment de l'analyse du projet de construction, lorsque la volumétrie et le traitement architectural définitifs seront soumis pour l'émission d'un permis de construction.

Archéologie - Les conclusions de l'étude archéologique indiquent un intérêt limité pour le terrain occupé par le stationnement, au sud de la Gare-Hôtel Viger, et la nécessité de prévoir des fouilles archéologiques face au bâtiment administratif.

Les avis des instances consultatives (Voir le texte des avis en pièces jointes).

À noter que le projet a évolué de manière importante par rapport à celui présenté aux diverses instances consultatives à la suite des avis formulés par celles-ci. Le projet comprenait alors des bâtiments aux volumes importants, notamment de longues barres sur la rue Notre-Dame (40 mètres), au centre de l'îlot Ouest (41 mètres) et au carrefour sud-est des rues Saint-Antoine et Saint-Hubert (40 mètres) ; un dégagement limité de la Gare-Hôtel, l'aménagement d'espaces libres accessibles au public mal structurés et de petites dimensions ; la construction d'un volume au-dessus de l'emprise de la rue du Glacis face à la Gare Dalhousie.

Le Comité consultatif d'urbanisme de l'arrondissement (CCU) a émis un avis favorable au projet. Il reconnaît l'opportunité exceptionnelle que constitue ce projet pour le secteur Est du centre-ville et sa contribution au retissage de la trame urbaine à la frange du Vieux-Montréal. Il souligne également le fait que l'on redonne à la Gare-Hôtel Viger sa vocation initiale. Cependant, le CCU demande que des modifications soient apportées à la conception du projet eu égard à la volumétrie, à l'architecture, à la circulation, à la disposition des espaces commerciaux de même qu'aux espaces libres d'accès public.

Le Comité ad hoc d'architecture et d'aménagement (CAU) a émis un avis relativement neutre mais il est critique à l'égard du concept architectural retenu et exprime des réserves sérieuses quant à la démolition de la Gare Berri. Il propose une redistribution des volumes afin d'éviter les effets de masse sur la Gare-Hôtel et les abords du Vieux-Montréal. Il s'interroge sur la localisation des voies d'accès à l'aire de stationnement souterrain et les conflits avec les piétons que peut générer l'aménagement proposé de

l'accès au stationnement par la rue Saint-Antoine et les accès à l'aire de chargement sur la rue du Glacis.

Le Conseil du patrimoine de Montréal (CPM) a émis un avis préliminaire défavorable au projet notamment sur la base de son inconfort à l'égard de la volumétrie trop importante au centre du projet, au nord de la rue Notre-Dame et au carrefour des rues Saint-Antoine et Saint-Hubert. Il s'inquiète de l'impact sur la qualité de la visibilité de la Gare-Hôtel, comme point de repère. Enfin, le Conseil préconise la conservation entière des deux premiers niveaux de la Gare Berri et de la chaufferie.

Justification

Ce projet structurant est une opportunité exceptionnelle de remettre en valeur ce secteur du centre-ville Est. Le redéveloppement de ce site significatif dans l'histoire de la métropole, est l'occasion de retisser la trame urbaine en créant un pôle d'activités et de services desservant à la fois la fonction touristique et la population résidante du Vieux-Montréal et de ses faubourgs. Suivant les principes qui ont guidé les interventions dans l'arrondissement historique, le projet offre les ressources nécessaires à la restauration des éléments les plus significatifs du patrimoine bâti : la Gare-Hôtel Viger et la façade de la Gare Berri.

Les modifications apportées

Compte tenu des études déposées, des avis reçus des instances consultatives et de l'évaluation des services de la Ville, le projet a été révisé principalement en regard des variables suivantes:

- réduction du programme de développement de 1, 000, 000 p² à 888, 300 p²;
- diminution de la hauteur du volume au carrefour des rues Saint-Antoine et Saint-Christophe;
- élimination de la barre localisée au centre de l'îlot Ouest;
- dégagement de la Gare-Hôtel et création de deux espaces libres de bonnes dimensions, accessibles au public;
- clarification des liens piétonniers;
- recul des volumes projetés le long de la rue Notre-Dame afin de limiter notamment l'impact sur la gare et la parc Dalhousie;
- conservation du mur de façade de la Gare Berri sur les deux premiers niveaux;
- maintien de la rue Saint-Hubert comme voie publique plutôt que de devenir voie privée tel qu'envisagé au départ.

Le projet continuera cependant d'évoluer dans les phases subséquentes de conception et de validation des coûts. Notamment, se préciseront le traitement architectural, le choix des matériaux ainsi que le raffinement de la volumétrie et de l'aménagement des espaces extérieurs.

L'encadrement réglementaire

- Le projet de règlement prévoit donc un encadrement qui permet une certaine flexibilité dans l'exploitation du site ainsi que dans le développement du parti architectural et volumétrique. Il fixe toutefois un certain nombre de balises.
- Afin de contrôler l'utilisation de la surhauteur de 60 mètres, celle-ci est limitée à un maximum de 8 % de la superficie de l'îlot Ouest. La distribution de la hauteur des volumes est également encadrée par des normes de hauteur et des critères de performance qui permettront d'évaluer le projet au terme de son évolution.
- Ce pôle d'activités commerciales aux portes du Vieux Montréal est également assujéti à des règles d'affichage commercial strictes, à savoir les dispositions sévères applicables à l'arrondissement du Vieux-Montréal. La rue Saint-Hubert, le long de laquelle on souhaite affirmer la vocation commerciale, n'est toutefois pas touchée par ces mesures restrictives.
- Le règlement prévoit également que l'aménagement des accès aux aires de chargement et de

stationnement ne doit pas permettre aux véhicules d'utiliser la rue Saint-Christophe, entre Saint-Antoine et Notre-Dame, de manière à préserver la quiétude des résidents du secteur.

- Des espaces libres d'accès public doivent être aménagés au niveau du rez-de chaussée, à l'intérieur de l'îlot Ouest, et le permis de construire porte également sur les aménagements paysagers. Ceux-ci sont soumis à des critères d'évaluation visant l'unité de l'ensemble, la sécurité des piétons et des cyclistes, la mise en valeur des entrées et l'intégration à la trame urbaine.
- La conservation et la restauration des parties préservées de la Gare-Hôtel Viger et de la Gare Berri sont assurées par des conditions relatives au respect des règles de l'art et appuyées par l'exigence du dépôt d'une lettre de garantie bancaire de 1 000 000 \$. Ces conditions sont un préalable à l'émission d'un permis de démolition ou de transformation.
- Enfin, le projet de règlement prévoit des critères d'évaluation portant sur le traitement architectural, l'intégration au paysage urbain et aux caractéristiques du cadre bâti ancien du site et du Vieux-Montréal ainsi que du cadre bâti contemporain environnant.
- Quant au projet de règlement modifiant le Plan d'urbanisme et son document complémentaire, les modifications n'ont pour but que de permettre l'adoption d'un règlement en vertu de l'article 89 conforme en prévoyant les affectations et les hauteurs nécessaires.

Le Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de l'arrondissement de Ville-Marie considérant l'évolution du projet depuis sa présentation aux différentes instances consultatives et l'encadrement réglementaire proposé, estime que le projet de redéveloppement du site de la Gare-Hôtel Viger peut être soumis à la consultation publique en vue de son approbation par le Conseil municipal.

Aspect(s) financier(s)

Le réaménagement du site de la Gare-Hôtel Viger représentera un investissement immobilier d'environ 350 millions\$.

Impact(s) majeur(s)

La réalisation du projet contribuera de façon majeure à la restructuration de la partie sud-est du centre-ville et en particulier des abords du square Viger.

Opération(s) de communication

Une annonce publique du projet sera faite le 24 août 2007.

Calendrier et étape(s) subséquente(s)

- 24 août 2007 : Résolution du conseil d'arrondissement afin de transmettre les projets de règlement au conseil municipal pour adoption.
- 24 septembre 2007 : Avis de motion et adoption par le conseil municipal d'un projet de règlement de modification du Plan d'urbanisme et d'un projet de règlement en vertu de l'article 89 de la Charte.
- Automne 2007 : Consultation publique menée par l'Office de consultation publique de Montréal.
- Hiver 2008 : Adoption d'un second projet de règlement par le conseil municipal.
- Hiver 2008: Tenue de registre.
- Hiver 2008: Adoption d'un règlement distinct soumis aux personnes habiles à voter, le cas échéant.
- Hiver 2008 Adoption d'un règlement résiduel contenant les dispositions du second projet qui n'ont fait l'objet d'aucune demande valide, le cas échéant.

Conformité aux politiques, aux règlements et aux encadrements administratifs

Conforme aux dispositions de la Charte de la Ville de Montréal et de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* en regard de l'approbation d'un projet dérogeant à la réglementation d'urbanisme et au Plan d'urbanisme.

Validation

Intervenant et Sens de l'intervention

Avis favorable avec commentaires :
Affaires corporatives , Direction du contentieux (Marjolaine PARENT)

Avis favorable avec commentaires :
Infrastructures / transport et environnement , Direction des transports (Philip ONESON)

Avis favorable avec commentaires :
Mise en valeur du territoire et du patrimoine , Direction de la planification du développement du territoire (Luc GAGNON)

Autre intervenant et Sens de l'intervention

CCU : Avis favorable avec réserves - CAU : Avis favorable avec réserves - CPM : Avis «préliminaire» défavorable

Responsable du dossier

Sylvie CHAMPAGNE_Urb
Conseillère en aménagement
Tél. : 514 872-3576
Télécop. : 514 868-4912

Ronald Delcourt
Chef de division - Urbanisme
Tél : 514 872-9850

Endossé par:

Pierre SAINTE-MARIE
Directeur de l'aménagement urbain et des services
aux entreprises

Tél. : 872-5484
Télécop. : 872-4818

Date d'endossement : 2007-08-11

Numéro de dossier : 1074400052