

**DOCUMENT D'INFORMATION**

**Adoption - Projet particulier de modification et d'occupation d'un immeuble afin d'autoriser l'agrandissement d'un bâtiment respectant une hauteur maximale de 7 étages et de 28 m comportant des usages commerciaux/bureaux sur le terrain situé au 3500 à 3512, rue Saint-Jacques (Archivex)**

Dossier no : 1134334011

Arrondissement du Sud-Ouest

Ville de Montréal

Novembre 2014

## Contexte

Une demande de modification de la réglementation d'urbanisme par projet particulier a été déposée auprès de la Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine le 9 septembre 2013, afin d'autoriser l'agrandissement d'un bâtiment en excédant la hauteur maximale permise et la superficie maximale de plancher construite. Actuellement vacant, le bâtiment serait réaménagé et agrandi à des fins commerciales dont une large part serait destinée à l'usage bureau.

Le projet proposé ne respecte pas les dispositions relatives à la hauteur et à la densité maximale prescrite du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Sud-Ouest (01-280).

Le Conseil d'arrondissement est saisi de la demande et peut adopter une résolution autorisant l'occupation du bâtiment en vertu du Règlement sur les projets de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (RCA04 22003), en suivant le processus prévu aux articles 145.36 et suivants, de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Le projet est conforme aux orientations et aux objectifs du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

## Approbaton référendaire

Chacune des autorisations et des exigences contenues dans la résolution portant sur les usages, la densité, la hauteur, le taux d'implantation, la marge et le stationnement sont susceptibles d'approbaton référendaire.

## Décision(s) antérieure(s)

Il s'agit de la deuxième demande de projet particulier puisque ce site a déjà fait l'objet d'un processus d'approbaton en novembre 2011 (dossier 1124243002). La précédente proposition de projet particulier a fait l'objet d'une demande d'approbaton référendaire lors de la tenue de registre du 11 décembre 2012 et mené au retrait de la résolution. Suite à ce retrait de la résolution, le requérant a organisé une série de consultations avec le voisinage et a tenu une journée porte ouverte en août 2013 afin de prendre en compte les préoccupations des résidents du voisinage dont notamment les impacts sur l'ensoleillement et l'augmentation de la circulation. La présente demande de projet particulier propose donc un projet d'agrandissement revu en fonction des inquiétudes soulevées et des modifications demandées par l'arrondissement.

## Description

### Site

L'immeuble visé porte les numéros 3500, 3510 et 3512, rue Saint-Jacques et est implanté sur le lot 4 141 251 à l'intersection sud-ouest de la rue Saint-Jacques et de l'avenue Greene à l'extrémité Nord-Est du quartier Saint-Henri. Également, l'emprise du parc du Premier-chemin-de-fer longe l'arrière de la propriété en bordure de l'avenue Lionel-Groulx plus au sud.

Sur cet emplacement de 4 312 m<sup>2</sup> (environ 46 414 pi<sup>2</sup>) se trouve un bâtiment de 3 étages ayant une superficie de plancher d'environ 8 172 m<sup>2</sup>. Construit en 1949, ce bâtiment a anciennement été occupé à des fins d'entreposage par la compagnie Archivex et n'est pas un immeuble d'intérêt patrimonial au sens du Règlement d'urbanisme et du Plan d'urbanisme et n'a aucun statut en vertu de la Loi sur les biens culturels.

Le site à l'étude est localisé dans un secteur mixte ayant subi une importante transformation au cours des dernières années où des fonctions résidentielles, commerciales, industrielles et de bureau se côtoient maintenant. En effet, le cadre bâti de ce secteur est caractérisé majoritairement par la présence d'anciens bâtiments à vocation industrielle de grands gabarits ayant une hauteur pouvant atteindre jusqu'à 25 mètres et implanté sur des parcelles de taille importante. Autrefois caractérisé par sa dimension industrielle, ce secteur s'est orienté vers un redéveloppement à vocation mixte, incluant des activités résidentielles et commerciales de type « bureau » comme en témoignent les projets tels que le complexe Impérial Tobacco, les lofts Irène, La Machinerie, l'édifice de la GRC et celui de la mairie d'arrondissement. Ces projets témoignent donc du changement qui s'est opéré au cours des dernières années dans un quartier également dominé par la présence de bâtiments de type plex ayant une hauteur variant de 2 à 3 étages en périphérie du site à l'étude.

Le site est également situé à moins de 200 mètres de la station de métro Lionel-Groulx. Cette station a une importance majeure dans le réseau de transport en commun métropolitain, car elle est au carrefour des deux plus grandes lignes de métro (verte et orange) et de nombreuses lignes d'autobus y convergent aussi. Un terminus d'autobus a d'ailleurs été aménagé par la Société de Transport de Montréal en bordure de l'avenue Greene, confirmant l'importance de ce lieu de transit. De même, le site est situé à proximité du centre-ville de Montréal et est accessible par le réseau de pistes cyclables, ce qui encourage l'utilisation du transport alternatif à la voiture comme moyen de déplacement.

## Projet

Le projet consiste à réaménager et à agrandir le bâtiment existant avec l'ajout de 4 étages supplémentaires pour un total de 21 000m<sup>2</sup> de superficie de plancher. Avec cet agrandissement, le bâtiment atteindra une hauteur maximale de 7 étages et de 28 m et respectera une densité maximale de 5.0. Le projet prévoit la démolition et la reconstruction d'une partie du bâtiment de 3 étages au coin de la rue Saint-Jacques et de l'avenue Greene afin de permettre l'aménagement de 4 niveaux de stationnement en sous-sol comprenant 150 unités. Les accès au bâtiment ainsi qu'à l'aire de stationnement sont prévus sur la rue Saint-Jacques. L'aménagement d'un toit vert est proposé sur 20 % de la superficie du toit.

Le demandeur souhaite développer un projet exclusivement commercial dont l'usage bureau occupe la majeure partie de la superficie de plancher pour une projection à terme de 1200 employés. Conséquemment, seule la catégorie d'usages C.2 est maintenue à tous les niveaux du bâtiment, mais permettant également certains types de commerces de proximité au rez-de-chaussée du bâtiment.

L'intégration architecturale du projet sera assurée par l'approbation des plans en vertu du Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (RCA07 22019).

### Ensoleillement

Selon une étude sur l'ensoleillement réalisée par le demandeur, l'impact du projet se concentre sur la rue Saint-Jacques, principalement sur les bâtiments entre la rue Bel-Air et l'avenue Greene ayant front sur cette rue et sur l'îlot du métro Lionel-Groulx. Cet impact est ressenti à certaines heures et à certaines périodes de l'année.

Les reculs des étages 4 à 7 par rapport aux plans de façade de l'avenue Greene et de la rue Saint-Jacques permettent d'atténuer considérablement ces impacts sur les bâtiments résidentiels entre les avenues Brewster et Greene.

### Circulation

Une mise à jour de l'étude de circulation a été réalisée par CIMA+ dans le cadre de ce projet pour évaluer l'impact sur la circulation. Comme mesure de mitigation, le consultant propose des optimisations de minutages des feux de circulation à certains carrefours. Selon CIMA+, en appliquant ces mesures de mitigation, l'impact du projet sera mineur et acceptable. De plus, les retards dans l'axe de la rue Saint-Jacques aux approches de la rue Rose-de-Lima seront améliorés. Ces améliorations pourraient également avoir un impact positif sur la perception de la qualité du service rendu aux usagers des autobus à destination de la station Lionel-Groulx.

L'étude de circulation a été analysée par la Division des études techniques de l'arrondissement.

Selon les parts modales estimées par l'étude, 75% des occupants utiliseront le transport en commun ou une forme de transport actif alors que l'automobile serait utilisée par 25% des employés. Ainsi, bien que le projet prévoit la construction d'un nombre de cases de stationnement conforme à la réglementation municipale, environ 300 automobilistes à destination du projet auront besoin d'un stationnement. Devant le taux d'occupation déjà très élevé pour le stationnement sur rue et afin de diminuer l'impact de ce nouvel achalandage sur le réseau local, un minimum de 150 unités de stationnement sera exigé absorbant ainsi 50% de l'achalandage projeté. Afin d'atteindre ce nombre, le demandeur implantera un système de valet ce qui maximisera l'utilisation du stationnement en permettant que des véhicules soient stationnés en tandem. De plus, le promoteur s'engage à mettre en place un plan de gestion des déplacements avec les futurs locataires et occupants du bâtiment. Ce plan de gestion vise à encourager et trouver des alternatives à l'autosolo pour les déplacements quotidiens des futurs occupants.

### Réglementation en vigueur

Plan d'urbanisme :	Règlement d'urbanisme :
Affectation : Secteur mixte (résidentielle, commerciale et industrielle)	Catégories d'usages : I.4A (établissements industriels de grandes superficies de production) C.7A (Entreposage, marchandise en gros et transport/distribution) C.2C (Établissement de vente au détail et de services généraux)
Densité : Bâti de 2 à 8 étages hors sol Taux d'implantation au sol moyen à élevé	Hauteur en mètre : entre 7 m et 14 m  Taux d'implantation : entre 35 % et 100 %  Densité : maximum 3,0

Le projet proposé déroge à la densité et à la hauteur maximale prescrite par le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement du Sud-Ouest (01-280).

## **Justification**

Pour autoriser la hauteur et la densité demandées, une dérogation aux articles 10 et 43 du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Sud-Ouest (01-280) est requise.

Le site visé par le projet est adjacent à la station de métro Lionel-Groulx, une des stations de métro majeures dans le réseau de transport collectif métropolitain. Que ce soit à l'arrondissement du Sud-Ouest, à la Ville de Montréal ou à la CMM, une volonté collective est clairement énoncée pour favoriser une densification du cadre bâti et une intensification des activités à proximité du métro et du Centre-ville de Montréal.

Le projet présenté adhère à cette vision et s'inscrit dans la tendance actuelle de redéveloppement du secteur vers des activités résidentielles et de bureaux. Ce projet permet de maintenir et de renforcer le caractère multifonctionnel du milieu. Par le fait même, le projet permet d'augmenter le nombre d'emplois dans le secteur ce qui contribue à la revitalisation de la rue Notre-Dame Ouest et au dynamisme du marché Atwater.

Finalement, puisque le secteur est déjà caractérisé par la présence d'une mixité de typologies de bâtiment et que plusieurs anciens bâtiments industriels ont un grand gabarit et une hauteur pouvant atteindre 25 m, l'agrandissement du bâtiment existant pourra s'intégrer au paysage urbain du secteur.

## **Outil réglementaire**

Nous recommandons l'utilisation du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble pour les raisons suivantes :

- Permettre la réalisation d'un projet sur ce site à certaines conditions, et ce, malgré le fait qu'il déroge à quelques dispositions du Règlement d'urbanisme, tout en respectant le milieu où il s'implante;
- Faciliter le développement d'emplacements problématiques (ex. reconversion d'immeubles, insertion dans la trame urbaine) en fonction de leurs complexités inhérentes;
- Assurer le respect des objectifs du Plan d'urbanisme;
- Permettre d'encadrer le développement urbain en fonction de la spécificité d'un secteur.

## **Objectifs et actions prévus au Plan d'urbanisme**

Le Chapitre de l'arrondissement Sud-Ouest du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal adopté en août 2005 constitue le document de référence en matière d'intervention sur le territoire, afin de favoriser l'harmonisation et de permettre une saine gestion des projets de développement.

Le Chapitre d'arrondissement traite des enjeux locaux exprimés par la population lors des consultations publiques tenues sur le sujet. De ces enjeux découlent des objectifs et des actions qui servent de guide dans l'étude des projets de développement tels que celui qui nous concerne. Les objectifs et les actions suivants ont servi de guide dans l'évaluation du projet :

- Favoriser une intensification de l'occupation du sol dans les secteurs à proximité du centre-ville;
- Encadrer et mettre en valeur les sites vacants ou sous-utilisés;
- Consolider et valoriser le développement des secteurs mixtes;
- Gérer les activités permises dans les secteurs mixtes de manière à diminuer leur niveau de nuisances pour faciliter l'introduction de la fonction résidentielle;
- Rehausser la qualité du paysage urbain et naturel du territoire;
- Mettre en œuvre la politique locale visant l'application des principes du développement durable;
- Maximiser les occasions de développement des secteurs à proximité du centre de Montréal et améliorer les liens entre celui-ci et l'arrondissement;
- Favoriser le développement d'un secteur mixte aux abords de la station Lionel-Groulx et du marché Atwater;
- Favoriser l'intensification des activités aux abords des stations de métro (Lionel-Groulx).

## **Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)**

En 2011, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a adopté un Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) autour de trois grands défis : L'aménagement, le transport et l'environnement. Conséquemment, l'un de ses objectifs principaux est d'orienter au moins 40 % des nouveaux ménages dans des quartiers de type TOD aux points d'accès du transport en commun métropolitain structurant.

Tel que décrit par la CMM, « un quartier TOD (Transit Oriented Development) est un secteur de développement de moyenne à haute densité, situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport collectif, offrant des opportunités de logements, d'emplois et de commerces, conçu pour le piéton, mais n'excluant pas l'automobile ». Un quartier TOD offre une densité et une mixité d'activités qui favorisent l'utilisation du transport en commun et du transport actif comme moyen de déplacement.

Le secteur autour de la station de métro Lionel-Groulx a été identifié comme une aire TOD par le PMAD. L'étendue de cette aire a un rayon de 1 km autour d'un accès. L'aménagement d'une aire TOD doit adapter l'aménagement des espaces selon les caractéristiques et les potentiels spécifiques à chacun des milieux afin d'assurer une cohérence des interventions.

### **Recommandation de la Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine**

- Considérant l'évolution positive du projet depuis deux ans;
- Considérant la prise en compte par le promoteur des préoccupations des résidents du voisinage;
- Considérant l'impact positif pour le quartier que générera l'arrivée de nouveaux employés (maintien de sa mixité, contribution à la vitalité de la rue Notre-Dame et du marché Atwater);
- Considérant que le projet sera vu ultérieurement par le CCU pour une approbation en vertu du règlement sur les PIIA;
- Considérant que le projet d'occupation et de construction est conforme aux affectations et aux orientations du Plan d'urbanisme et du Chapitre d'arrondissement;
- Considérant que la Ville souhaite densifier l'occupation du sol près des stations de métro afin de favoriser l'utilisation du transport collectif;
- Considérant que la Ville souhaite densifier l'occupation du sol près du centre de la ville afin de maximiser l'utilisation des infrastructures existantes et pour favoriser les modes de transport actif;
- Considérant que la station Lionel-Groulx dessert les deux principales lignes de métro et qu'elle est un terminus pour plusieurs lignes d'autobus;
- Considérant que cet ancien secteur industriel a été principalement requalifié à des fins résidentielles et de bureaux (Impérial Tobacco, Résidence McGill, loft Irène, mairie d'arrondissement);
- Considérant la présence de nombreux bâtiments de plus de 20 m, témoins du passé industriel de ce secteur;
- Considérant l'objectif du PMAD;

La DAUP est favorable au projet tel que présenté lors de la séance du CCU du 18 septembre, aux conditions suivantes :

#### Autorisations

- Autoriser un indice de superficie de plancher maximal de 5.0;
- Autoriser un taux d'implantation maximal de 90 %;
- Autoriser une hauteur maximale prescrite de 7 étages et de 28 m.
- Autoriser malgré l'article 598 du règlement d'urbanisme (01-280), autoriser qu'un véhicule routier puisse être stationné en tandem menant à une autre unité de stationnement, sans toutefois excéder le nombre maximal d'unités de stationnement autorisé.



### Interdictions

- Interdire les catégories d'usages I.4A et C.7A;
- Interdire toute construction hors toit abritant une partie d'un établissement au-dessus de la hauteur maximale prescrite;
- Interdire toute voie d'accès donnant sur l'avenue Greene;
- Interdire toute clôture ou toute barrière empêchant le libre accès à l'ensemble du terrain à l'exception de la partie du site identifiée à l'annexe A;

### Exigences

- Exiger un recul minimal de 18 m par rapport à la jonction des limites d'emprise de l'avenue Greene et de la rue St-Jacques, pour toute partie de bâtiment supérieure à 12,5 m de hauteur, telle qu'identifiée à l'annexe B;
- Exiger un recul minimal de 1.5 m du niveau du rez-de-chaussée par rapport à la limite d'emprise de l'avenue Greene, tel qu'identifié à l'annexe B;
- Exiger un recul minimal de 5m par rapport à la limite d'emprise de la rue Saint-Jacques, pour toute partie de bâtiment supérieure à 12.5m de hauteur, telle qu'identifié à l'annexe B.
- Exiger que toute partie de bâtiment respecte une marge latérale minimale de 4m par rapport à la limite ouest du site, telle qu'identifiée à l'annexe B;
- Exiger qu'une aire d'entreposage extérieure et temporaire des déchets soit aménagée afin d'éviter l'obstruction du trottoir lors de la collecte. Cette aire ne doit pas être localisée sur une partie de terrain adjacente à l'avenue Greene et un plan de gestion des déchets devra être déposé lors de la demande de permis d'agrandissement du bâtiment;
- Exiger, sous réserve de l'obtention d'une mesure différente par la Régie du Bâtiment, l'aménagement d'un toit vert tel que défini par le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Sud-Ouest (01-280) sur une proportion minimale de 20 % de la superficie du bâtiment;
- Exiger que la distribution câblée (électricité, téléphone et câblodistribution) du projet soit entièrement souterraine;
- Exiger une étude d'impact éolien si la construction projetée atteint une hauteur égale ou supérieure à 23 m. L'étude d'impact éolien doit être réalisée en fonction des paramètres et critères identifiés à l'Annexe C;
- Exiger que toute unité de chargement soit aménagée à l'intérieur du bâtiment au niveau du rez-de-chaussée ou à un niveau inférieur;
- Exiger un minimum de 150 unités de stationnement et que toute aire de stationnement soit aménagée à l'intérieur du bâtiment, en sous-sol;
- Exiger, pour une approbation en vertu du Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (RCA07 22019), que les critères d'évaluation inscrits à l'Annexe D s'additionnent à ceux déjà applicables au projet;

- Exiger, lors d'une demande de permis d'agrandissement, qu'un plan d'affichage soit déposé et soit soumis pour approbation en vertu du Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (RCA07 22019);
- Exiger que l'agrandissement du bâtiment soit terminé dans un délai de 48 mois suivant l'adoption de la présente résolution. À l'échéance de ce délai, la présente résolution sera nulle et sans effet;

### **Recommandation du Comité consultatif d'urbanisme**

À la séance du 18 septembre 2013 et du 14 octobre 2014 les membres du Comité consultatif d'urbanisme ont émis un avis favorable au projet conformément à la recommandation de la Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine.

L'intervalle entre les deux séances s'explique par des modifications demandées par l'arrondissement et l'intégration des commentaires des membres du Comité sur les éléments suivants :

- Retraits supplémentaires aux étages supérieurs par rapport aux plans de façades de la rue Saint-Jacques et de l'avenue Greene afin de réduire l'impact sur l'ensoleillement. Ainsi, un recul de 15 m des étages 4, 5, 6 et 7 était proposé à la séance du 18 septembre, mais il a été convenu avec le promoteur d'établir ce recul à 18 m afin de répondre aux préoccupations des résidents du voisinage quant l'ombrage porté sur les bâtiments voisins;
- Retrait au rez-de-chaussée du plan de façade donnant sur l'avenue Greene afin d'offrir un meilleur dégagement entre le bâtiment et le terminus pour le passage des piétons entre le parc du Premier-Chemin-de-fer et la rue Saint-Jacques. L'analyse des plans du projet de la STM sur l'avenue Greene, a permis de constater qu'une bande d'environ 1 m est disponible dans cette emprise, entre la chaussée et la limite du terrain. Une fois combinée à un recul de 1,5 m de la façade du bâtiment, cela permet de dégager une emprise de 2,5 m pour l'aménagement d'un trottoir. La DAUP considère qu'une telle largeur est suffisante pour permettre les déplacements des piétons de manière confortable et sécuritaire ainsi que permettre l'entretien du trottoir par la Ville. À l'heure actuelle, une portion de l'emprise de la rue Greene est destinée à l'accès aux quais de chargement qui seront relocalisés dans la cour latérale dans la portion ouest du site. Ainsi, cet espace sera l'occasion de près de 3 mètres supplémentaires à l'intersection des 2 voies publiques permettant une traverse plus sécuritaire et un dégagement face au terminus d'autobus afin d'éloigner les véhicules de la façade du bâtiment;
- Suite à des discussions avec le promoteur, il a été décidé de retirer l'exigence de maintenir un passage dans l'axe de la rue Bel-Air. En raison de la présence d'une voie d'accès vers les quais de chargement et des problèmes de sécurité que cela représente, il est préférable de ne pas encourager les déplacements des piétons dans cet axe et sur cette partie du terrain. En conséquence, l'installation d'une clôture pourra être autorisée seulement sur cette partie du terrain;

- L'élaboration d'un accord de développement portant notamment sur un engagement du promoteur visant la conservation et l'aménagement de l'espace vert longeant la rue Saint-Jacques aux abords du métro Lionel-Groulx. Cet espace n'est pas répertorié dans le registre des parcs et espaces verts de l'arrondissement, mais fait plutôt partie des actifs immobiliers de la Ville de Montréal ayant un potentiel de développement.

### **Développement durable**

Sur plusieurs aspects, le projet présenté participe à mettre de l'avant des principes de développement durable. Sur le plan de l'environnement, le projet propose l'aménagement de toits verts et d'espaces de verdure. Le projet vise une certification LEED Or. Il devra aussi respecter les normes en vigueur à l'arrondissement qui visent, entre autres, la réduction des îlots de chaleur et l'utilisation accrue d'un mode de transport alternatif à l'automobile.

Le projet présenté propose une densification de l'occupation du sol à proximité du centre de la ville, de la station de métro Lionel-Groulx et des pistes cyclables. Cette localisation et cette densification favorisent l'utilisation du transport collectif et du transport actif comme mode de déplacement tout en maximisant l'utilisation des infrastructures existantes. Sur le plan économique, le projet prévoit l'aménagement de bureaux ce qui favorisera le maintien d'emplois et la mixité de fonctions dans le secteur.

### **Calendrier et étape(s) subséquente(s)**

Consultation publique - 17 novembre

Conseil d'arrondissement pour adoption du second projet de résolution - 2 décembre

Processus référendaire - 11 au 19 décembre

Conseil d'arrondissement pour adoption finale de la résolution - janvier 2015