

162

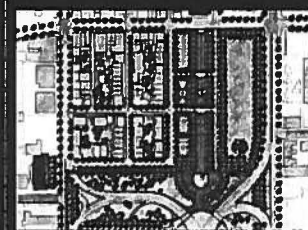
DB20

Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal
par le ministère des Transports

Montréal

AUD6211 06 057

CONCEPTION D'UN PLAN D'AMÉNAGEMENT ET ÉVALUATION
DE SES CONSÉQUENCES SUR LA CIRCULATION DU SECTEUR
DU PONT JACQUES-CARTIER

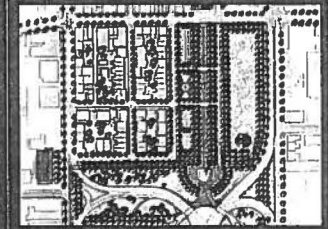


Rapport final

mai 2001

Daniel Arbour et Associés
Luc Laporte Architecte

Aménagement des abords du Pont Jacques-Cartier



mai 2001

préparé par

Daniel Arbour & Associés

Luc Laporte Architecte

460, rue McGill

Montréal, Québec

H2Y 2H2

téléphone : 514-954-5300

télécopieur : 514-954-5345

arbour@reseaubec.com

CIMA  **DECIBEL**
chaotechnologies inc.

Introduction	3	Plan d'ensemble du secteur de l'étude	52
Le contexte de l'étude	4	• Plan d'ensemble	52
• Prémises et objectifs	4	• Mise en valeur de l'architecture du pont	53
• Le mandat	4	Études complémentaires	56
• L'approche méthodologique	5	• Étude de circulation – sommaire	56
Éléments d'analyse urbaine	6	• Étude d'impact sonore – sommaire	58
• Le secteur à l'étude	6	• Étude d'impact économique	60
• Le secteur d'intervention: conditions actuelles	7	Annexes	66
• Formation historique	9	• Références évaluation des coûts	
• Transformation des accès au pont	10	• Sommaire de l'étude sur l'état du garage municipal	
• Les caractéristiques urbaines du secteur	11	• Plan de propriété Société du pont Jacques-Cartier	
• La morphologie des îlots	12		
• La structure de quartier	13		
• La hiérarchie des axes urbains	14		
• Plan synthèse	15		
Stratégie d'intervention	16		
• Plan d'intervention stratégique	16		
Le développement des scénarios d'aménagement	18		
• Scénario 1 - Grand parc d'entrée	19		
• Scénario 2 - Square civique de quartier	21		
• Scénario 3 - Place d'entrée axiale	23		
• Scénario 4 – Entrée de ville	25		
• Évaluation critique des options	27		
La proposition d'aménagement	29		
• Le projet d'aménagement public	29		
• L'aménagement des rues de quartier	32		
• Les liens piétons nord-sud	35		
• Caractéristiques de mise en oeuvre	37		
• Estimation des coûts d'aménagement	38		
• Vues perspectives	41-43		
• Simulations numériques	44-46		
• Possibilité ouverte par le plan d'aménagement	47		

Introduction

Le Service du développement économique et urbain de la Ville de Montréal a mandaté en octobre 2000 la firme Daniel Arbour & associés et Luc Laporte architecte pour mener une étude sur le réaménagement des abords du pont Jacques-Cartier.

Le site particulier d'intervention est celui du quartier des îlots Huron et de la zone immédiate touchant aux bretelles d'accès du pont. Il est délimité au nord par la rue Ontario, à l'ouest par l'avenue Papineau, au sud par l'axe de la rue Logan et à l'est par l'avenue de Lorimier. Ce site d'intervention est compris dans un secteur d'influence élargi qui s'étend au nord jusqu'à la rue Sherbrooke et au sud jusqu'à la rue Notre-Dame.

Le secteur urbain des îlots Huron est caractérisé par la coexistence en un lieu restreint de l'échelle locale du quartier et de l'échelle régionale du pont Jacques-Cartier qui induit une lourde circulation de transit. Cette condition, couplée à la présence à l'intérieur du quartier des installations de la voirie municipale, a entraîné au cours du temps une dégradation du milieu de vie pour les résidents du quartier et une piètre qualité de l'image urbaine de l'entrée en ville par le pont.

Sur la base de ces prémisses, les objectifs de l'étude visent principalement à formaliser une entrée de ville de qualité et à consolider le quartier des îlots Huron.

La conduite de l'étude, qui comprend deux volets principaux, soit un volet de design urbain et un volet de circulation, a été faite sur la base des esquisses préliminaires soumises par le Service de développement économique et urbain qui ont été développées par notre équipe de projet, pour mener à une proposition privilégiée d'aménagement.

Ce rapport présente l'ensemble de la démarche qui a conduit à cette proposition d'un plan d'aménagement global pour le secteur.

- La première partie présente l'analyse urbaine du secteur
- La deuxième partie présente la description des différents scénarios d'aménagement qui ont été considérés
- La troisième partie présente le développement de la proposition d'aménagement retenue
- Enfin la quatrième partie présente le plan d'ensemble pour le secteur d'influence élargi

Ce présent rapport est accompagné par les études complémentaires suivantes :

- Conception d'un plan d'aménagement et évaluation de ses conséquences sur la circulation du secteur du pont Jacques-Cartier, Volet circulation, par CIMA+, version finale.
- Aménagement des abords du pont Jacques-Cartier, étude d'impact sonore, par Décibel consultants, version finale mai 2001.

Prémisses

Cette étude vise à produire un projet global pour le réaménagement des abords du pont Jacques-Cartier. Ce travail suppose l'intégration de problématiques complexes, liées à la présence en un même lieu de réalités urbaines superposées, de type et d'échelle diversifiés: vie de quartier, entrée à la ville, impact du pont dans la trame urbaine, circulation locale et circulation de transit, potentiel de développement économique, etc.

Le secteur des abords du pont Jacques-Cartier en est un de planification particulière, selon le Plan d'urbanisme de Montréal. D'une part, les quartiers qui bordent le pont, particulièrement celui du secteur des îlots Huron, ont subi depuis l'ouverture du pont une dégradation importante, entraînant la démolition de plusieurs immeubles et la perte de nombreux logements. D'autre part, l'ancrage du pont dans la ville n'a jamais été l'objet d'un projet urbain significatif, intégré à la réalité du lieu et l'entrée en ville se fait dans un milieu dégradé, projetant une image négative. Outre la présence du pont Jacques-Cartier, on peut trouver des explications à cette dégradation du tissu urbain dans les grands projets mis en œuvre dans la deuxième moitié du siècle comme la percée du boulevard René-Lévesque, la construction de Radio-Canada et celle de l'autoroute Ville-Marie. Ces projets ont généralement produit un effet destructurant sur le tissu urbain et réduit l'attrait pour cette partie de la ville centrale. Ces transformations ont induit un niveau considérable de circulation de transit qui entraîne son lot de nuisances quant à la vitalité commerciale des grandes artères, la sécurité de la circulation piétonne, le niveau de bruit et la qualité de vie urbaine pour les résidents des quartiers.

Travaux de réfection du pont Jacques-Cartier

Cette étude est menée dans le contexte particulier où la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain

entreprind des travaux de réfection majeurs de l'ensemble de la structure et du tablier du pont Jacques-Cartier. Ces travaux s'échelonnent au cours des deux prochaines années (2001-2002).

Objectifs

Sur la base de ces prémisses, les objectifs fondamentaux de l'étude s'énoncent comme la volonté :

- D'améliorer la qualité de l'entrée en ville
- D'améliorer la qualité de la vie urbaine pour l'ensemble du secteur, et ce particulièrement pour la partie ciblée que constituent les îlots Huron entre la rue Ontario, l'avenue Papineau, l'avenue Malo et l'avenue de Lorimier
- D'augmenter l'attrait résidentiel du quartier et du secteur
- D'augmenter l'attrait économique et commercial du quartier et du secteur
- D'augmenter le potentiel de développement urbain des grands artères Papineau, de Lorimier et d'une façon particulière Ontario
- De mettre en valeur les terrains municipaux

Le mandat

Pour atteindre ces objectifs, la Ville a défini un mandat comprenant 2 volets principaux, dont un premier volet touche particulièrement à la problématique du design urbain pour l'ensemble du secteur, avec une emphase particulière pour le secteur des îlots Huron, et un deuxième volet touche à la problématique de la circulation et vise à l'étude des accès au pont d'une part et aux réseaux des rues d'autre part.

Comme données préalables, la Ville a soumis, sous forme d'esquisse, trois scénarios de design urbain pour le réaménagement du quartier des îlots Huron:

1. aménagement d'un grand parc urbain
2. aménagement d'une place de quartier
3. aménagement d'un axe d'entrée monumental

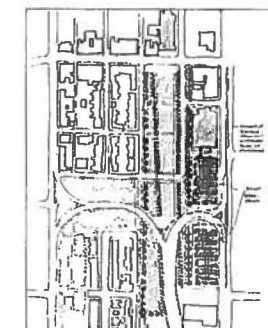
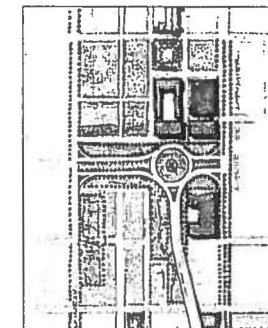
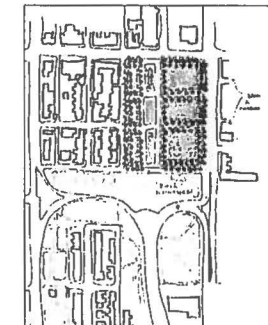
et deux scénarios pour réaménagement des accès au pont:

1. aménagement d'un giratoire multi-directionnel
2. amélioration au système des bretelles actuelles

L'amélioration de la qualité de vie urbaine dans le quartier peut être réalisée en appliquant des mesures qui visent à rétablir l'équilibre entre les composantes de nature diverses et contradictoires qui sont présentes simultanément dans le quartier. Les propositions relevant du design urbain viseront à rehausser l'urbanité et la qualité de vie du quartier tout en développant une entrée de ville significative, et produire un plan directeur qui intègre l'ensemble des éléments constitutifs du secteur, particulièrement par le contrôle et la mise en forme du domaine public et des lieux publics.

La prédominance de la circulation automobile de transit affecte la qualité de vie sur les grandes artères et à l'intérieur du quartier résidentiel. Pour les fins de l'étude, on a émis l'hypothèse que le rétablissement des doubles sens de circulation automobile sur l'intégralité des rues Papineau et De Lorimier, entre les rue Rachel et Notre-Dame pourrait favoriser le développement le long de ces artères et réduira les effets néfastes observés sur la rue Ontario et sur l'ensemble du quartier. L'application de cette hypothèse entraîne inévitablement la reconsidération de la configuration des voies d'accès et de sortie au pont Jacques-Cartier, et d'autre part la révision de l'ensemble du fonctionnement du réseau des rues du secteur élargi. Le volet circulation de notre étude a posé la problématique de

la circulation en ces termes, l'objectif étant de proposer des solutions pour favoriser une pratique plus urbaine des grands axes et ainsi améliorer la qualité de vie dans le quartier. La reconfiguration des accès et sorties du pont, de même que la détermination des niveaux de performance ont été considérés en fonction de l'atteinte de cet objectifs et non comme une fin en soi.



Esquisses
SDEU
Ville de Montréal
2001

Approche méthodologique

Le mandat défini pour cette étude a impliqué la participation d'une équipe pluridisciplinaire qui réunit les disciplines et les champs d'expertise suivants:

- architecture et design urbain
- architecture de paysage
- ingénieurs spécialistes en circulation
- économistes
- ingénieurs spécialistes en impact sonore

Tout au long du processus, le travail a été mené d'une façon interactive entre les diverses disciplines, et les solutions retenues tiennent compte des données spécifiques générées par chacune avec un souci constant d'intégration.

L'étude s'est déroulée en trois étapes distinctes:

1. Analyse du milieu
2. Développement des scénarios d'interventions soumis par la Ville
3. Développement d'une proposition finale

Étape 1: Analyse du milieu

Afin de raffiner notre compréhension des objectifs et mieux cerner les enjeux pour chacune des disciplines professionnelles impliquées dans l'étude, nous avons procédé dans un premier temps à une analyse globale du milieu, couvrant un territoire d'influence élargi. Cette analyse nous a mené à mieux comprendre la réalité du lieu, de dégager les éléments ou ensembles urbains formateurs et d'identifier les potentiels et les contraintes liées au redéveloppement du secteur. Ce travail de relevé et d'interprétation a porté particulièrement sur l'analyse de la forme urbaine, sur l'identification et la caractérisation du tissu social, sur l'analyse de la problématique de la circulation et sur l'analyse des potentiels et contraintes des options énoncées aux termes de références par la Ville.

Cette étape, qui nous a permis de mieux saisir les hypothèses avancées par la Ville comme base d'intervention dans le quartier, de les intégrer dans notre démarche méthodologique pluridisciplinaire et de mieux comprendre la réalité urbaine de cette partie de la Ville, nous a mené à poser les bases d'un plan d'intervention stratégique intégré pour l'ensemble du secteur.

La première partie de ce rapport rend compte de l'ensemble de cette démarche initiale et présente un relevé des conditions actuelles ainsi qu'une analyse de la formation historique du secteur, une analyse des caractéristiques urbaines du secteur pour conclure par la proposition d'un plan stratégique d'intervention.

Étape 2: Développement des scénarios d'aménagement

La deuxième étape de l'étude a consisté principalement à développer les trois scénarios soumis par la Ville pour l'aménagement urbain et les deux scénarios pour l'étude de circulation, plus le développement de scénarios alternatifs pour chacun de ces volets. Ce travail a été mené d'une façon simultanée et intégrée par l'ensemble des disciplines professionnelles impliquées.

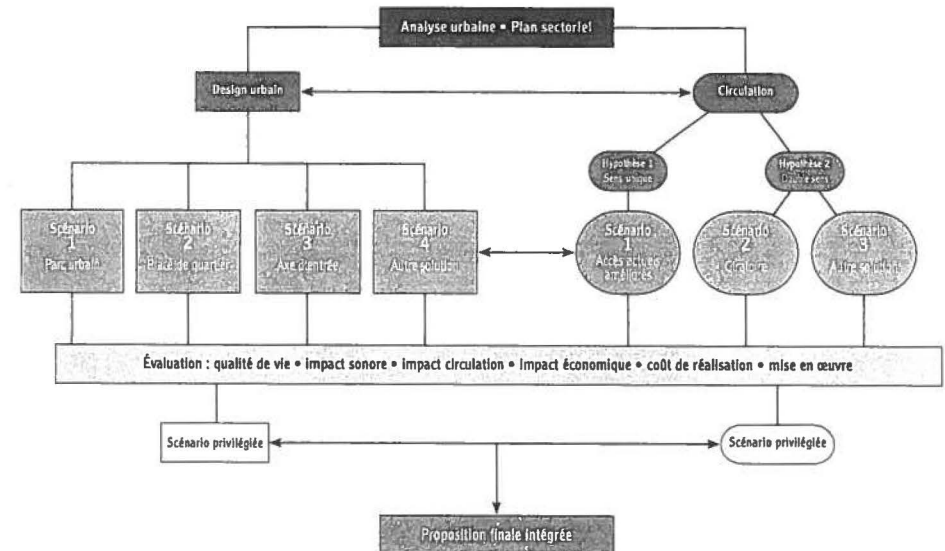
En cours de développement, le contenu de ce travail a été présenté et discuté avec les représentants de la Ville et le Comité de suivi du projet. Ces séances de travail ont conduit à préciser les objectifs recherchés et d'en établir les priorités. Ces objectifs se sont posés comme les repères qui nous ont permis de mener une évaluation comparée des potentiels et contraintes de chacun des scénarios de développement, et de dégager une avenue de recherche pour une solution privilégiée à développer dans l'étape finale de l'étude.

La deuxième partie du rapport présente les résultats des études de design urbain et l'estimation préliminaire des coûts de réalisation. Les résultats du volet circulation sont présentés dans le rapport de Cima+.

Les études complémentaires, dont celle touchant à la qualification des impacts économiques pour chacun des scénarios d'aménagement et celle touchant à l'évaluation des impacts sur le climat sonore sont présentés en annexe.

Étape 3: Développement de la proposition d'aménagement retenue

La troisième étape de l'étude présente le développement détaillé de la proposition retenue, incluant le plan d'ensemble pour le secteur de l'étude, la proposition d'aménagement pour le quartier des îlots Huron et la proposition d'aménagement pour l'entrée de ville.



Analyse urbaine

Cette étape d'analyse du milieu présente un relevé des conditions actuelles, une analyse de la formation historique du secteur ainsi qu'une analyse des caractéristiques urbaines du secteur pour conclure par la proposition d'un plan stratégique d'intervention.

Le secteur à l'étude

Le secteur d'influence pour le développement de l'étude est celui compris entre les avenues Papineau et de Lorimier, la rue Ontario et la rue Notre-Dame.



Photo aérienne

(source: Ville de Montréal)



Plan du secteur à l'étude

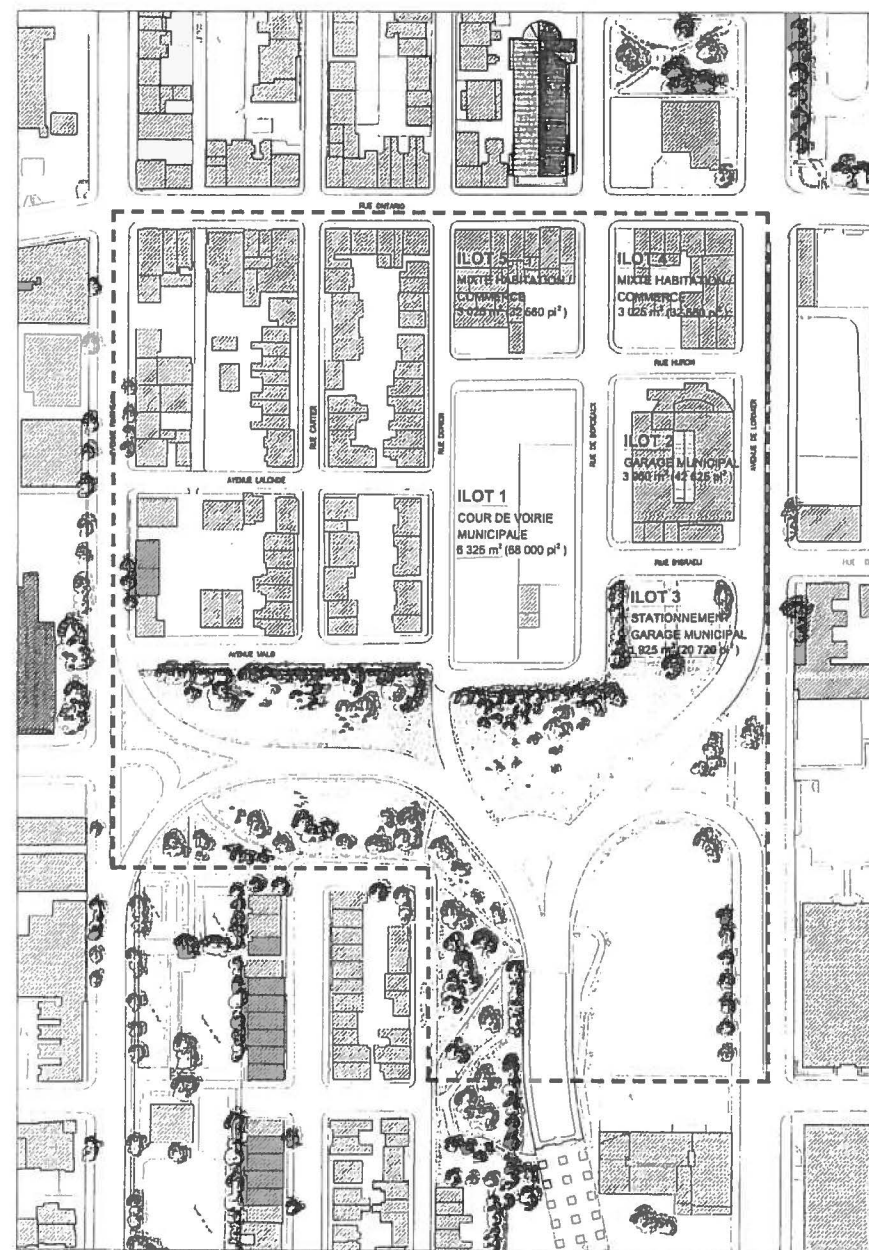
Le secteur d'intervention: les conditions actuelles

Le site d'intervention comprend le secteur urbanisé du quartier des îlots Huron délimité par la rue Ontario au nord, l'avenue Papineau à l'ouest, la rue Lafontaine au sud et l'avenue de Lorimier à l'est, de même que la zone des bretelles d'accès et de sortie au pont Jacques-Cartier, entre les rues Malo et Logan.

Le secteur particulier d'intervention se compose de 5 îlots. Les îlots 1, 2 et 3 montrés au plan des conditions existantes sont de propriété municipale et sont utilisés pour les besoins du garage municipal. L'îlot 1 est utilisé principalement comme aire d'entreposage extérieure et comme stationnement pour les véhicules lourds. Le bâtiment du garage municipal est implanté sur la majeure partie de l'îlot 2 et l'îlot 3 est utilisé comme stationnement extérieur pour les employés du garage municipal.

Les îlots 4 et 5 en bordure de la rue Ontario se composent de divers bâtiments d'usage mixte, de deux ou trois étages, regroupant des logements aux étages et des commerces au rez-de-chaussée. La Ville planifie l'expropriation de ces deux îlots et le cas échéant la démolition des bâtiments qui s'y trouvent, selon les nécessités du plan d'aménagement qui sera retenu.

Ce site particulier présente la caractéristique fondamentale d'être à la jonction entre le quartier habité des îlots Huron qui le jouxte immédiatement à l'ouest de la rue Dorion et l'échelle régionale qui se manifeste par l'arrivée de la superstructure du pont Jacques-Cartier dans la ville. L'ensemble du site, depuis l'arrivée par le pont, présente une image disparate, exposant ses terrains non construits et l'arrière bigarré des bâtiments existants.



Plan du secteur d'intervention

Le quartier des îlots Huron

Le quartier des îlots Huron bordé par la rue Ontario, l'avenue Papineau, l'avenue Malo et par l'avenue de Lorimier, est un secteur principalement résidentiel, enclavé dans ce secteur. La majorité des logements, sous forme de duplex ou de triplex se retrouve dans la partie à l'ouest de la rue Dorion. La rue Ontario est définie par une continuité de bâtiments d'usage mixte, avec des commerces au niveau du rez-de-chaussée, de un à trois étages. L'ensemble du stock de bâtiments apparaît en général en bon état.

Le site est marqué par la présence de l'église Notre-Dame de la Guadelupe, (anciennement l'église Ste-Marguerite-Marie) conçue en 1924 par l'architecte montréalais de renom Ernest Cormier. Cette église d'aspect néo-renaissance italienne, empreinte de la formation Beaux-Arts de l'architecte, présente une façade rigoureuse, composée symétriquement. Cette élégante façade de brique est caractérisée par les baies monumentales de ses trois portes, encadrées par une série de colonnes corinthiennes surmontées d'arcs cintrés bordées de pierre. L'axe de composition de la façade coïncide avec l'axe du pont à son arrivée, et en fait un repère visuel local de premier plan.

Le secteur est aussi marqué par la présence de l'école Gabriel-Souart, implanté sur l'avenue Papineau, en axe avec la rue Malo. Ce bâtiment d'intérêt a été conçu en 1916 par les architectes Marchand, Doucet et Morissette.

¹ Référence en annexe: Étude de l'état de l'édifice de Lorimier par François Lafontaine, architecte, 15 mars 2001

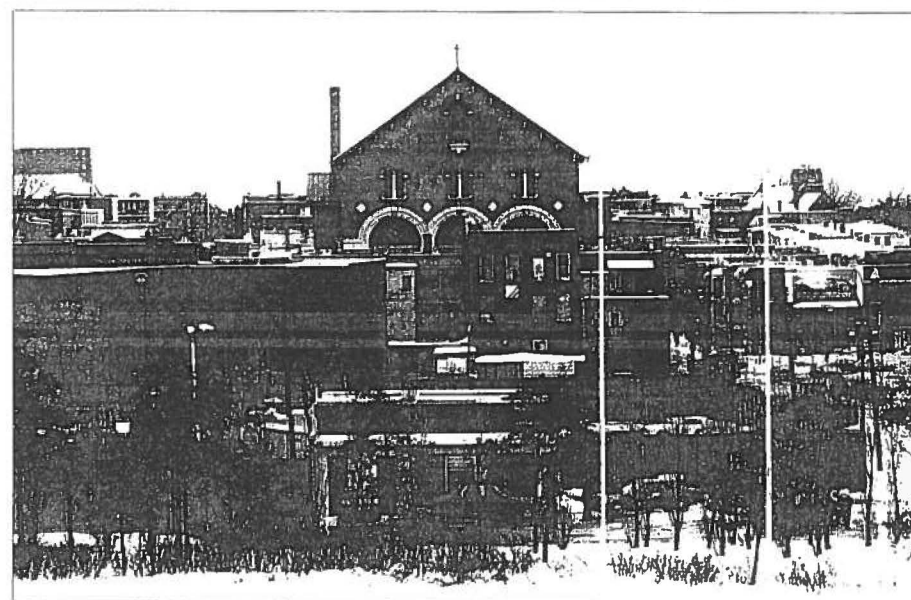
² Source: Potentiel de contamination du quadrilatère formé des rues Ontario, de Lorimier, Huron et Dorion, Rapport d'analyse par Daniel Rivard, ing. Services des travaux publics, Ville de Montréal, 18 août 2000

Enfin le secteur est marqué par la présence de l'édifice de Lorimier, implanté sur l'îlot délimité par la rue Huron, la rue Bordeaux, la rue Disraéli et l'avenue de Lorimier. Ce vaste bâtiment de trois étages, construit en 1931, sert de garage pour les équipements de la Ville. Ce bâtiment encore utilisé aujourd'hui comme garage par la Ville, apparaît dans un état de détérioration avancé et non-conforme aux normes de sécurité et aux codes en vigueur¹.

À la lumière de cette étude, il apparaît que ce bâtiment soit difficilement récupérable et qu'il semble plus avantageux de la démolir. Il est important de mentionner ici que cette étude technique a été menée après que nous ayons développé les différents scénarios d'aménagement qui sont présentés plus loin dans ce rapport, et que l'on doit maintenant réviser l'hypothèse de conservation de ce bâtiment qui est formulée au scénario 2.

Problématique de contamination

Les informations dont nous disposons actuellement nous laissent croire qu'une portion importante du site pourrait être contaminée, notamment par des hydrocarbures². Les terrains potentiellement affectés sont particulièrement ceux des îlots 1, 2 et 3 où se trouvent les installations du garage municipal. Ces terrains n'ont cependant pas encore été l'objet d'étude de caractérisation des sols. En l'absence d'une telle étude, il est donc impossible actuellement d'établir une stratégie de décontamination afin d'évaluer l'impact sur la mise en œuvre d'un projet de réaménagement, tant au niveau des méthodes que des coûts. Les coûts afférents à la décontamination des sols et possiblement au remblai des parties enlevées n'ont donc pas été intégrés aux estimations des scénarios d'aménagement, ni aux études d'impact économiques incluses en annexe.

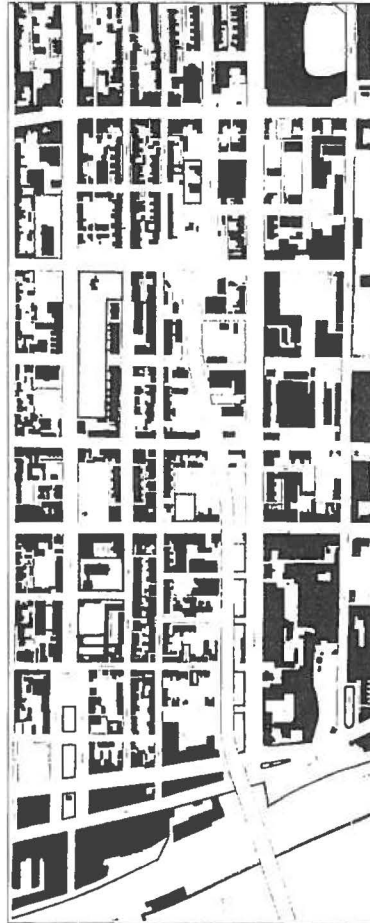


Formation historique



1890

- Le secteur prend forme durant la seconde partie du XIX^{ème} siècle, sous la poussée du développement industriel
- La rue Dorion (Shaw) constitue une charnière entre deux plages de développement. À l'ouest les îlots réguliers du quartier St-Jacques et à l'est les îlots hybrides du quartier Ste-Marie.



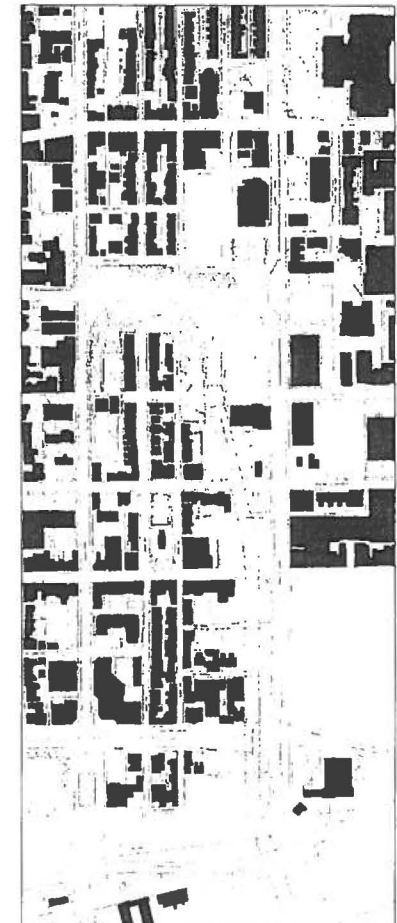
1949

- Le pont vient s'installer dans les années 20 exactement à l'emplacement de cette limite, accentuant l'hybridation de la trame urbaine
- L'emprise du pont entraîne la démolition des îlots riverains de la rue Delorimier
- Les accès du pont installent une discontinuité nord-sud
- L'arrivée du pont dans la ville ne fait pas l'objet d'un projet particulier d'aménagement urbain, et se présente comme un élément perturbateur dans la trame
- Les îlots à l'est de de Lorimier sont d'usage industriels, tandis que ceux à l'ouest sont résidentiels



1954

- Les accès au pont évoluent lentement, d'une façon qu'on peut qualifier d'empirique. Les interventions successives installent progressivement une différenciation entre la circulation de transit et la circulation à l'intérieur des quartier



2000

- La présence du pont, et par la suite l'avènement des grands projets urbains comme le boulevard René-Lévesque et l'autoroute Ville-Marie ont eu pour effet d'entraîner la démolition de plusieurs bâtiments, particulièrement le long des avenues Papineau et de Lorimier
- La présence de la cour de voirie et l'aménagement des abords entraînent la démolition de plusieurs bâtiments dans le quartier de îlots Huron
- L'usage industriel à l'est de de Lorimier disparaît graduellement.

Transformation des accès au pont

Les accès au pont évoluent lentement, d'une façon qu'on peut qualifier d'empirique. Les interventions successives installent progressivement une différenciation entre la circulation de transit et la circulation à l'intérieur des quartier



Trame des rues - 1890

- Situation existante avant l'arrivée au pont

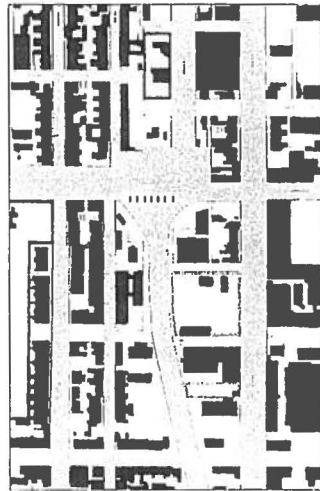


Schéma des accès - 1949

- Le pont s'ancre abruptement dans la trame urbaine
- La rue Lafontaine devient un carrefour où se distribuent d'une façon désordonnée la circulation locale et celle du transit au pont
- La rue Bordeaux est ouverte comme axe majeur d'accès au pont.



Schéma des accès - 1954

- La circulation s'amplifie et envahit le quartier
- Tous les mouvements sont permis
- Îlot central pour diviser l'arrivée et le départ.

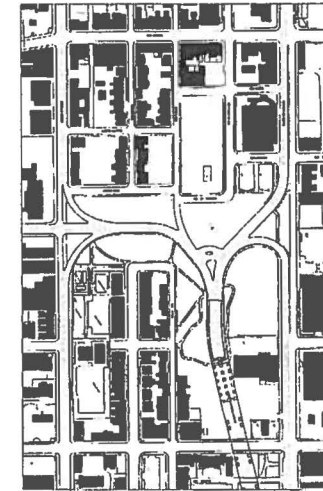


Schéma des accès - 1967

- Aménagement des bretelles
- Démolitions intensives dans le quartier des îlots Huron et le long des grandes artères
- Déviation de la circulation vers les grandes artères Papineau et de Lorimier.



Schéma des accès - 2000

- Fermeture des accès au pont par les rues de quartier
- Déviation de la circulation induite par le pont exclusivement par Papineau et de Lorimier
- Accentuation de la coupure nord-sud dans le quartier.

Les caractéristiques urbaines du secteur

- À l'ouest de l'avenue de Lorimier, les grands axes est-ouest, particulièrement les rues Ontario, de Maisonneuve et Ste-Catherine sont relativement bien structurés, avec une définition du bâti homogène
- À l'est de l'avenue de Lorimier, les grands axes est-ouest particulièrement les rues Ontario, de Maisonneuve et Ste-Catherine sont déstructurés particulièrement à cause de la présence du pont et des grands îlots qui bordent l'avenue de Lorimier
- Ces grands îlots qui bordent l'avenue de Lorimier à l'est sont occupés par du bâti de grande implantation en contraste avec le grain fin caractéristique de l'habitation
- Les grands axes que sont les avenues Papineau et de Lorimier apparaissent sévèrement déstructurés, particulièrement vis-à-vis des accès du pont et dans la partie sud à la jonction de l'autoroute Ville-Marie et aux abords du square Papineau
- La zone des accès du pont se présente comme une discontinuité nord-sud importante dans le tissu urbain résidentiel
- La zone sous le pont se présente comme une discontinuité est-ouest importante dans le tissu urbain



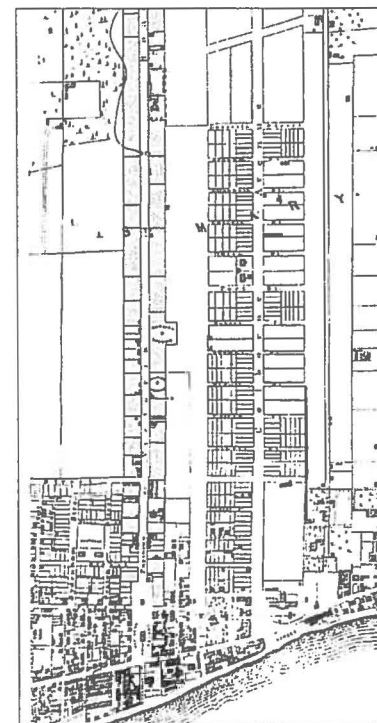
Les grands axes



Structure urbaine du secteur

La morphologie des îlots

- Le secteur de l'étude est formé par 4 grandes plages de développement caractérisées par des formes et des dimensions différentes d'îlots
- Une première plage à l'ouest de la rue Dorion, dans le quartier St-Jacques qui se présente comme une série d'îlots de type faubourien de forme régulière, sans ruelle ou voie interne
- Une deuxième plage à l'est de la rue Dorion qui s'étend jusqu'à la rue Fullum qui se présente comme une série de grands îlots hybrides qui installent une discontinuité dans les liens est-ouest. Cette plage de développement particulière, issue de la formation historique de la ville, comme le montre la carte de Cane 1846, apparaît comme un élément de déstructuration important au même titre que la présence du pont. Ces îlots sont occupés par des bâtiments de nature industrielle ou d'affaire avec des insertions résiduelles résidentielles. Le type d'implantation est de faible densité avec de larges surfaces au sol occupées par des stationnements
- Une troisième plage de développement entre les rues Fullum et Frontenac qui se présente comme une série d'îlots classiques hiérarchisés avec tête d'îlot et ruelle. Ces îlots définissent le quartier résidentiel caractéristique de Ste-Marie
- Une quatrième plage de développement à l'est de la rue Frontenac définie par de très grands îlots industriels en bordure des voies ferrées
- Ces quatre formations urbaines sont reliées entre elles essentiellement par le réseau des grands axes est-ouest et sont discontinues au niveau des rues de quartier



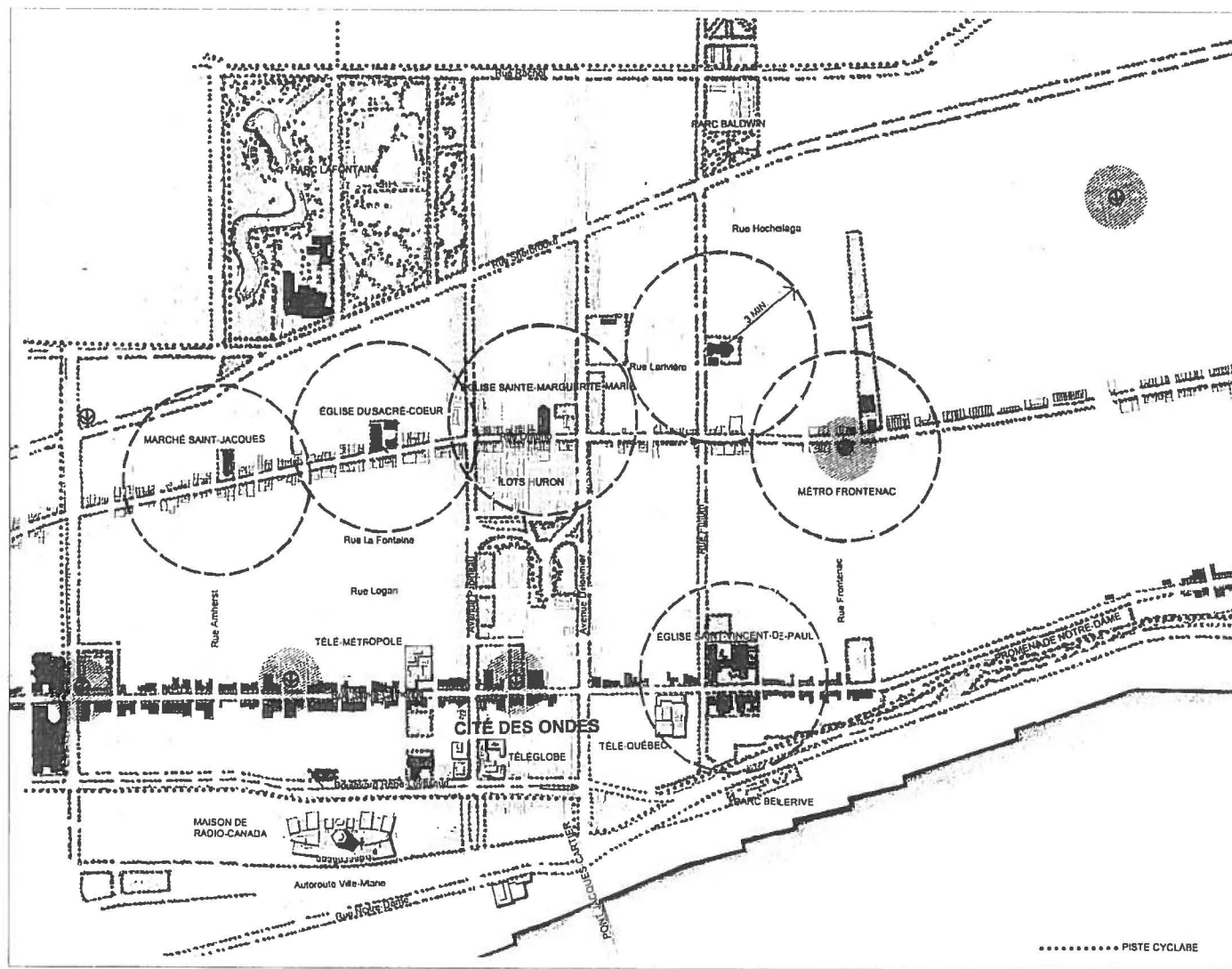
Carte de Cane - 1846



Morphologie des îlots

La structure de quartier

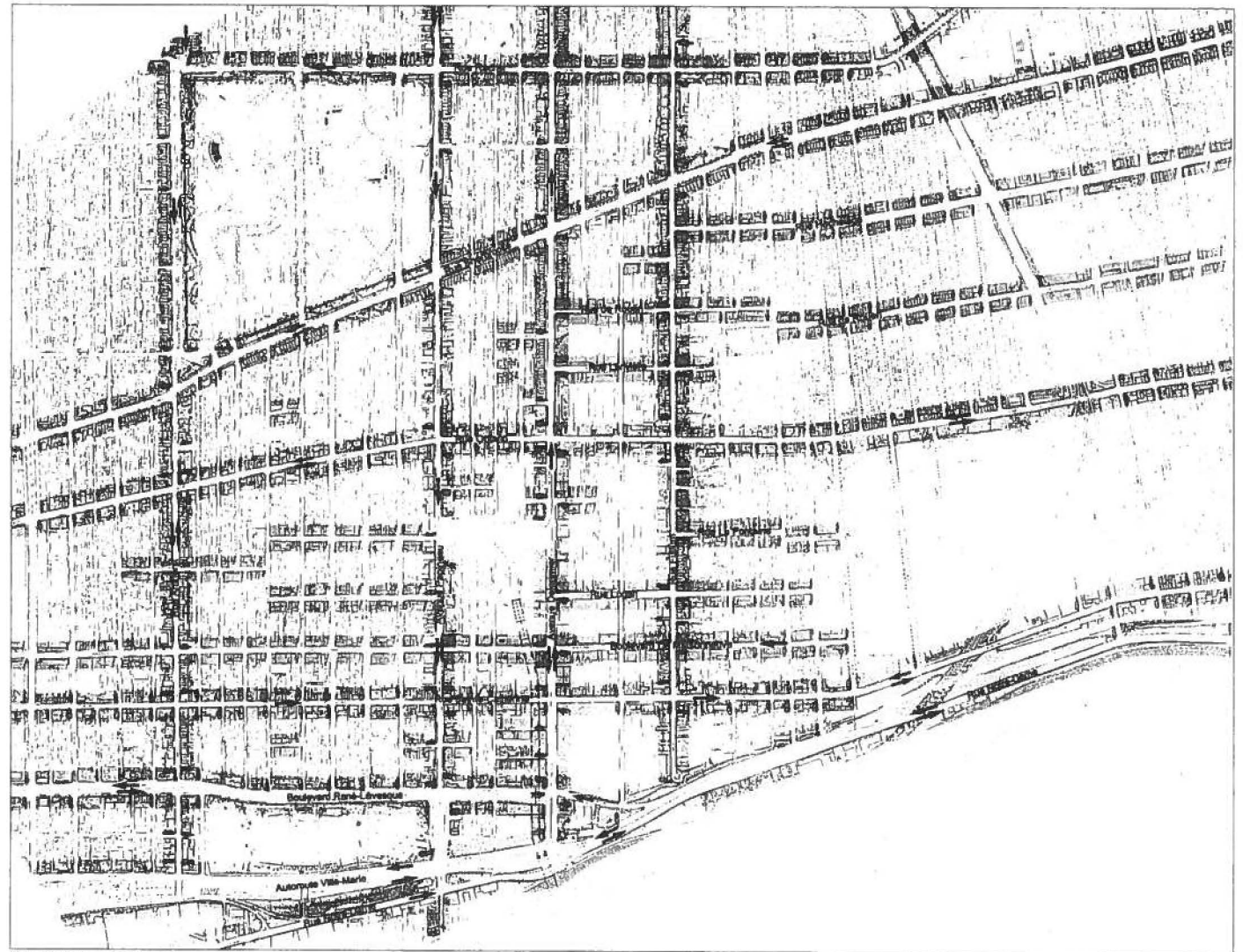
- La rue Ontario se présente comme une rue formée d'une séquence d'unité de voisinage, chacune caractérisée par un bâtiment public significatif : marché public, église, station de métro, etc. Ce type de rue mixte permet de marquer un sentiment d'appartenance aux populations résidentes
- La rue Ste-Catherine se présente comme une grande rue marchande de vocation régionale
- Le secteur est marqué par la présence d'un réseau vert constitué des parcs, de place et de promenade qui représentent un fort potentiel pour la cohérence de cette partie de la ville.



Structure du quartier

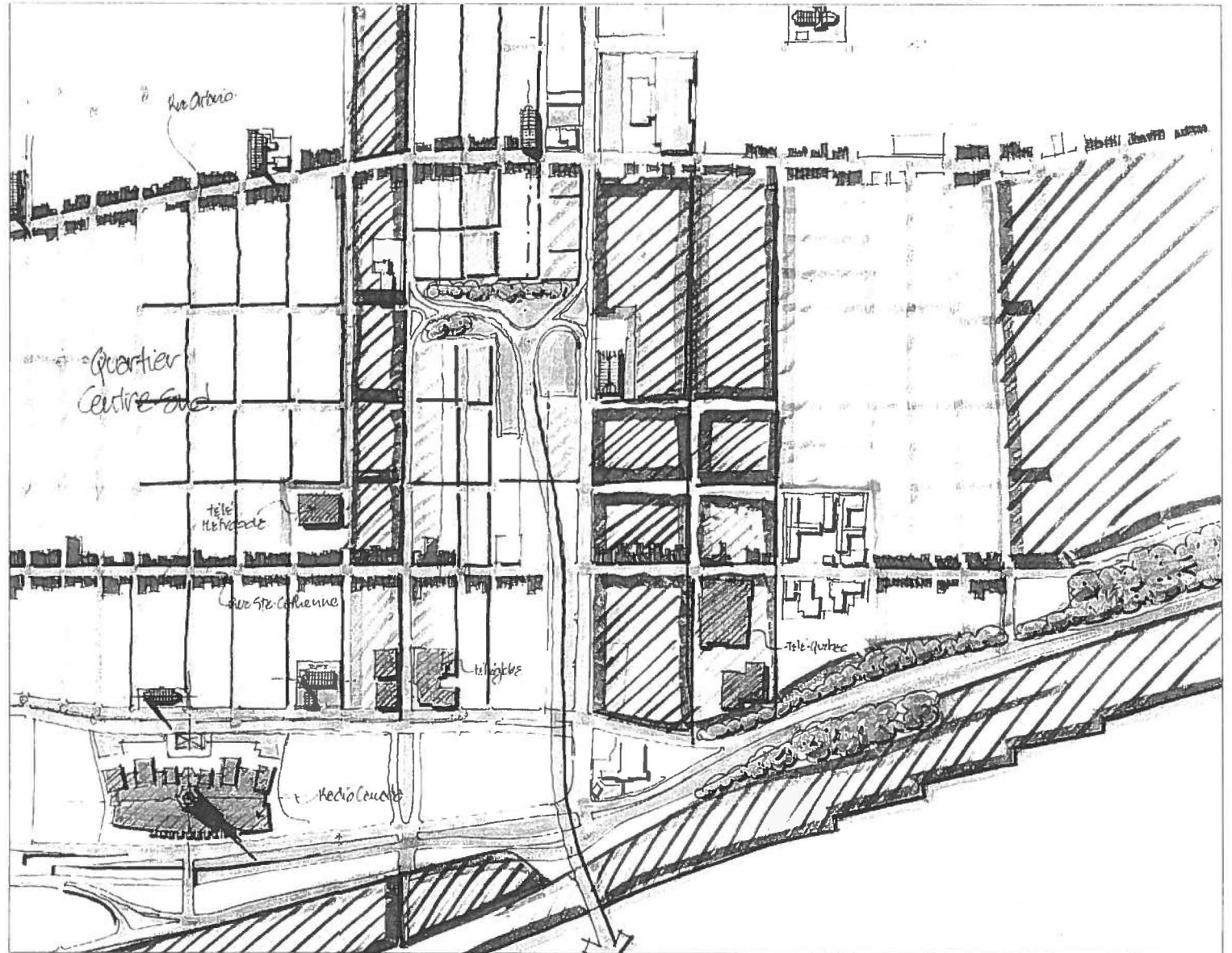
La hiérarchie des axes urbains

- Le secteur d'étude se structure à partir d'un réseau de grands axes urbains qui constituent autant de réservoirs pour la circulation de transit générée par le pont
- La rue Ontario se présente comme le seul grand axe à double sens qui traverse l'ensemble de l'intérieur du territoire
- Les rues secondaires à l'échelle des quartiers constituent un ensemble de segments discontinus
- L'autoroute Ville-Marie se présente comme un élément de discontinuité et une coupure entre la ville et le fleuve.



Hiérarchie des axes urbains

Plan synthèse



Analyse urbaine

Plan d'intervention stratégique

Le développement du plan d'intervention sera guidé par un ensemble de principes directeurs qui tendent à la reconstruction de la ville dans un esprit d'équilibre entre ses divers éléments constitutifs.

1. Évoquer la nature spécifique du lieu, à la jonction entre deux échelles urbaine : un centre de quartier et une porte d'entrée à la ville;
2. Restaurer et établir l'écologie urbaine du secteur;
3. Mettre en valeur le domaine public;
4. Encourager la mixité urbaine, propre à la vie de quartier;
5. Améliorer la liaison entre les éléments du plan;
6. Préserver et mettre en valeur les éléments d'intérêt historique et patrimonial;
7. Proposer un réseau de circulation équilibré pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes;

Ces principes seront appliqués au plan de développement de l'ensemble du secteur, et aux plans particuliers des îlots Huron et des accès du pont Jacques-Cartier

1. Plan de développement du secteur élargi

- Consolider les quartiers résidentiels du secteur
- Mise en valeur des grands axes urbains du secteur
- Établissement d'un réseau d'espaces verts
- Caractérisation de la circulation automobile et développement de solutions alternatives aptes à réurbaniser les grands axes
- Développement de liens piétons sécuritaires
- Lier les segments du réseau de pistes cyclables
- Mise en valeur des terrains vacants
- Mise en valeur de l'architecture monumentale du pont Jacques-Cartier
- Mise en valeur de l'entrée la ville
- Intégration des projets urbains : autoroute Ville-Marie, rue Notre-Dame, réfection du pont Jacques-Cartier

2. Projet de design urbain sur le secteur des îlots Huron

- Amélioration du cadre bâti résidentiel et commercial
- Amélioration de l'ensemble du domaine public
- Création de lieux publics répondant aux besoins du milieu

3. Études de circulation

- Mise à jour des données
- Mise en valeur des grands axes
- Décongestionner la rue Ontario, particulièrement entre Papineau et De Lorimier
- Favoriser le développement sur Papineau et De Lorimier : explorer la possibilité de rétablir les double sens de Rachel à Notre-Dame
- Évaluer les impacts sur le réseau de rues et les accès au pont
- Explorer des propositions de réaménagement des accès
- Proposer des mesures de mitigation pour atténuer les nuisances de la circulation
- Développer des liaisons piétonnes et cyclistes nord-sud sécuritaires et intégrées au projet urbain.

Revitalisation de la rue Ontario

- réduction des nuisances induites par la circulation, particulièrement entre Papineau et De Lorimier
- mise en valeur du domaine public

Revitalisation des îlots Huron

- mise en valeur du domaine public
- création d'un lieu public adapté aux besoins du milieu
- amélioration de la qualité de vie résidentielle
- développement de liens piétons sécuritaires
- mise en valeur des terrains vacants

Entrée de ville

- création d'une entrée en ville de qualité
- développement d'un espace public intégré
- réaménagement de la zone des accès au pont
- mise en valeur de l'architecture du quartier

Revitalisation de l'avenue Papineau

- reconnaissance de l'avenue Papineau comme "porte" de ville
- consolidation du domaine public
- mise en valeur du square Papineau

Revitalisation de l'avenue de Lorimier

- reconnaissance de l'avenue de Lorimier comme "porte" de ville
- consolidation du domaine public
- mise en valeur des terrains vacants entre les rues Ste-Catherine et Notre-Dame

Mise en valeur de l'emprise du pont

- création d'un réseau vert linéaire et intégré
- liaison des segments du réseau de pistes cyclables
- mise en valeur de l'architecture du pont
- mise en valeur du domaine public

Consolidation de la rue Ste-Catherine

- consolider la rue Ste-Catherine comme rue commerciale

Consolidation du noyau Notre-Dame/Pied du courant

- assurer la jonction des réseaux verts: parc linéaire de Lorimier /René-Lévesque/parc linéaire Notre-Dame
- mise en valeur du site Pied-du-courant



Développement des scénarios de d'aménagement

Cette étape de l'étude a consisté principalement à développer les trois scénarios soumis par la Ville pour l'aménagement urbain et les deux scénarios pour l'étude de circulation, plus le développement de scénarios alternatifs pour chacun de ces volets. Ce travail a été mené d'une façon simultanée et intégré par l'ensemble des disciplines professionnelles impliquées.

Cette section du rapport présente les résultats des études de design urbain et l'estimation préliminaire des coûts de réalisation. Les résultats du volet circulation sont présentés dans le rapport de Cima+. Les études complémentaires, dont celle touchant à la qualification des impacts économiques pour chacun des scénarios d'aménagement et celle touchant à l'évaluation des impacts sur le climat sonore sont présentés en annexe.

Scénario 1 - Grand parc d'entrée

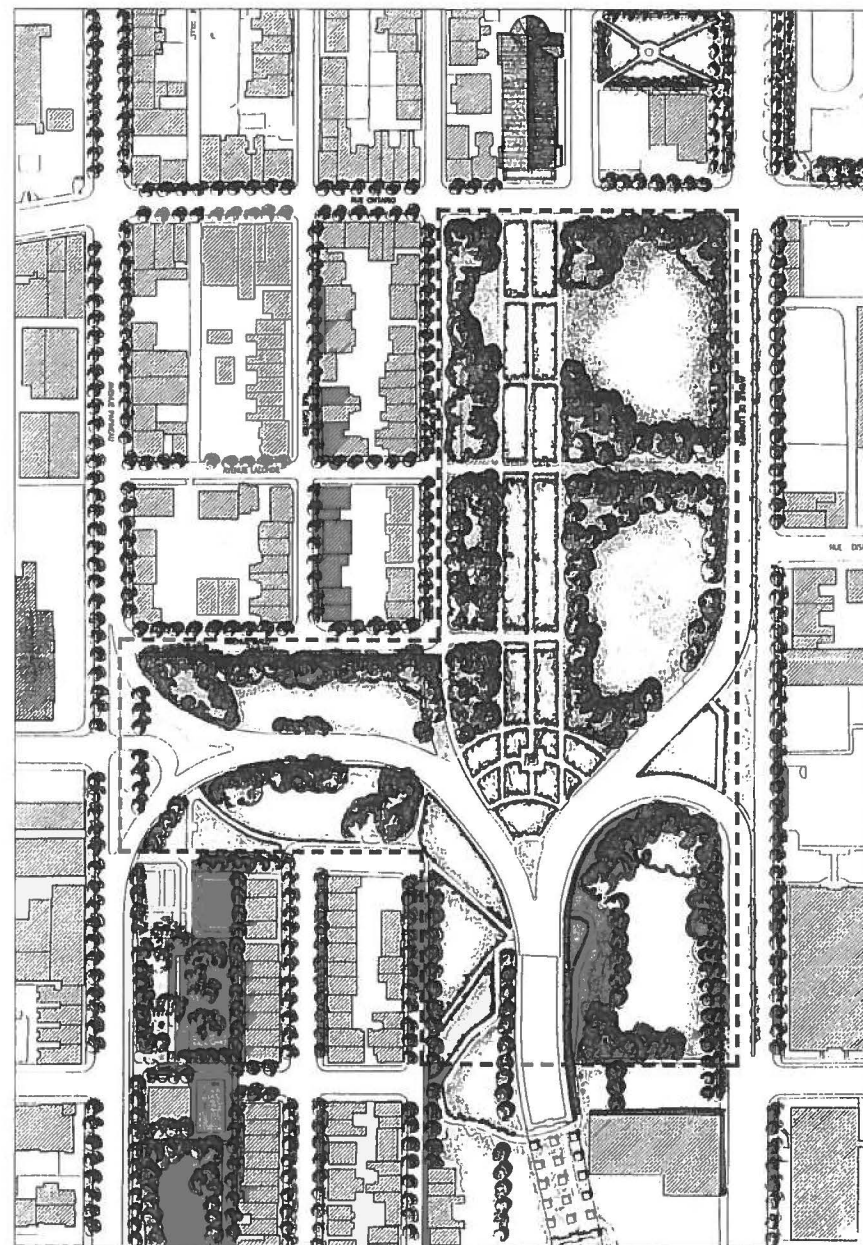
Ce scénario d'aménagement consiste à transformer l'ensemble du site en un grand parc urbain de 2.5 hectares à l'entrée de la ville. Cette approche permet de réaliser une entrée monumentale à la ville, tout en éliminant les éléments construits existants dégradés. La composition du parc est développée de façon à reprendre la fragmentation des îlots du secteur pour s'ajuster à l'échelle locale.

L'axe de composition église / entrée du pont est ouvert en une esplanade continue qui dégage une vue privilégiée et cadrée sur la façade de l'église Notre-Dame de la Guadelupe et l'arrivée en ville est soulignée par l'aménagement d'une place symbolique dans la partie sud de l'esplanade, représentative de l'image de Montréal.

Ce grand parc, de superficie considérable, se rajoute au réseau déjà important d'espaces verts de différents types qui se concentrent dans ce secteur de la ville : parc des Vétérans, espaces résiduels de la zone des bretelles d'accès au pont, cour d'exercice de l'école polyvalente Pierre-Dupuy, parc des Pompiers, parc Rouen, terrains vagues sous l'emprise du pont.

Il apparaît que ce vaste espace va produire une déstructuration du milieu urbain, particulièrement dans la section limitrophe de la rue Ontario, dont la continuité commerciale est déjà grandement fragilisée par la présence de la polyvalente Pierre-Dupuy, la caserne de pompier et les terrains vacants. Ce type d'espace public, de par ses dimensions et par son emplacement en un lieu de transit majeur dans la ville, est susceptible de poser des problèmes de contrôle civique et de devenir un lieu potentiel de délinquance urbaine.

Cette solution, qui dépend essentiellement de l'intervention publique offre l'avantage d'être facilement réalisable, et ce à relativement court terme.



Scénario 1

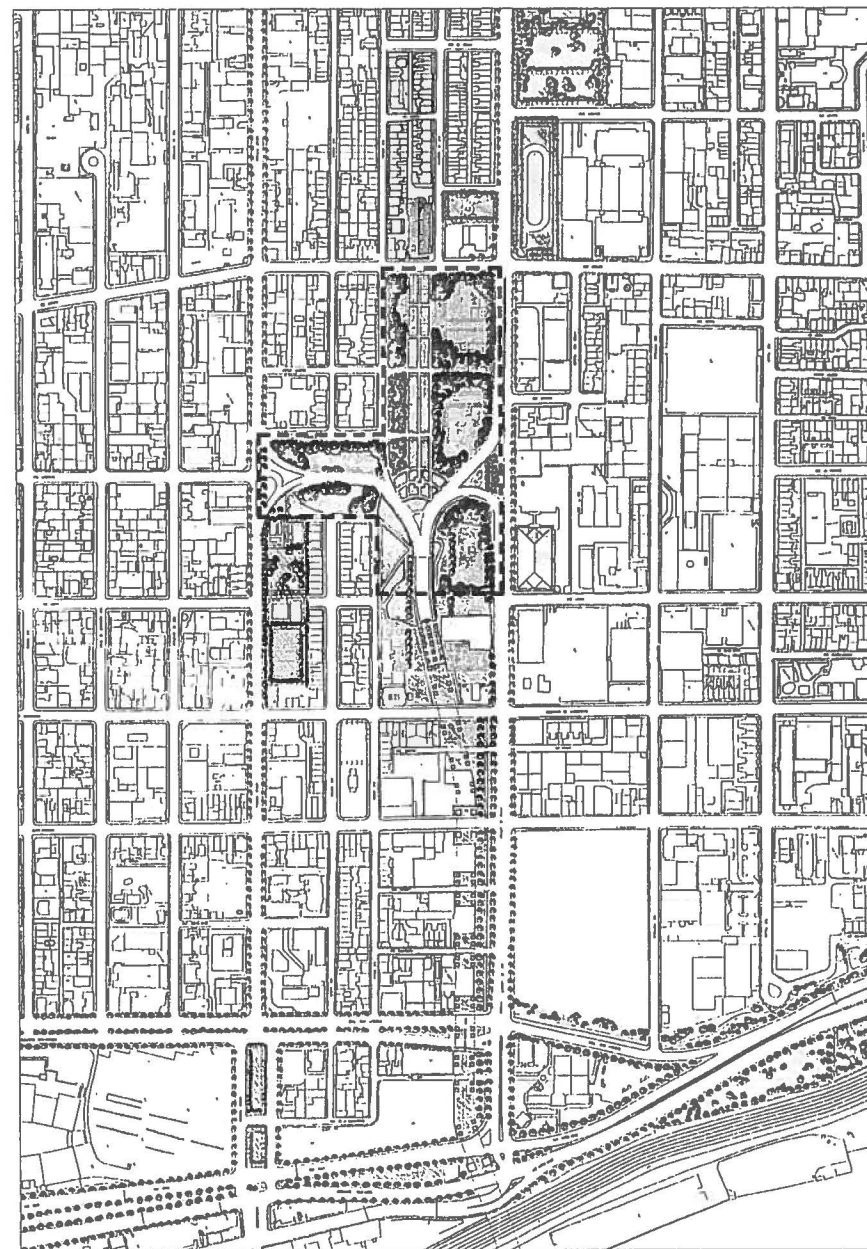
Caractéristiques de mise en œuvres

1. Aménagement d'un grand parc sur l'ensemble du site (\pm 25 000 m²)
 - Démolition des aménagements existants sur les îlots 1 et 3 (cour de voirie et stationnement)
 - Démolition du garage municipal sur l'îlot 2
 - Démolition de l'ensemble des bâtiments existants sur l'îlot 4
 - Démolition de l'ensemble des bâtiments existants sur l'îlot 5
 - Démolition de la rue Huron entre les rues Dorion et de Lorimier
 - Démolition de la rue Disraéli entre les rues Bordeaux et de Lorimier
 - Démolition de la rue Lafontaine entre les rues Dorion et Bordeaux
 - Démolition de la rue Bordeaux entre les rues Ontario et Lafontaine
2. Réaménagement des abords du pont et d'une place d'entrée à la ville de 4 500 m²

Coûts d'aménagement

*pour le périmètre indiqué en traits rouges au plan

Acquisition et démolition	5 400 000
• Acquisition et démolition des îlots 4 et 5	5 100 000
• Démolition des îlots 1, 2, 3	300 000
Préparation du site	490 000
• démolition/réfection des rues, trottoirs, éclairage de rue, plantation	310 000
• remblai	180 000
Aménagement du parc	1 990 000
• Partie parc planté : 19 000 m ² à 70\$	1 330 000
• Partie esplanade : 6 000 m ² à 110\$	660 000
Aménagement des abords/place d'entrée	985 000
• Place d'entrée : 4 500 m ² à 130\$	585 000
• Abords du pont/entrée de ville : 20 000 m ² à 20\$	400 000
Total	8 865 000



Scénario 2 - Square civique de quartier

Ce scénario consiste principalement en une opération immobilière qui vise à consolider le quartier Huron en le densifiant. Au départ, les intentions qui sous-tendent cette proposition ont été de conserver au maximum le stock de bâtiments existants, de les rénover et possiblement de les reconvertir pour accueillir de nouvelles fonctions.

L'îlot 1, celui de la cour de voirie, est entièrement construit par un ensemble résidentiel composé d'immeubles de moyenne densité, 6 et 8 étages, en tête d'îlot, et de maisons en rangées de trois étages sur chacune des rues latérales.

Sur l'îlot 2, le garage municipal est conservé, rénové et potentiellement dédié à des usages communautaires.³

L'îlot 3, au sud du garage municipal est comblé par la construction d'un immeuble d'affaire de 8 étages.

Les bâtiments de l'îlot 4, qui forme l'angle Ontario et de Lorimier, sont majoritairement conservés et le périmètre de l'îlot est complété sur la rue Bordeaux par la construction d'une série de maisons de ville de trois étages, avec rez-de-chaussée commerciaux.

L'îlot 5, face à l'église Notre-Dame de la Guadelupe sur la rue Ontario, est transformé en square de quartier de petite dimension, compatible avec l'échelle locale du quartier et de la rue Ontario.

Les abords du pont sont réaménagés, en développant une place plus formalisée dans l'axe de l'entrée.

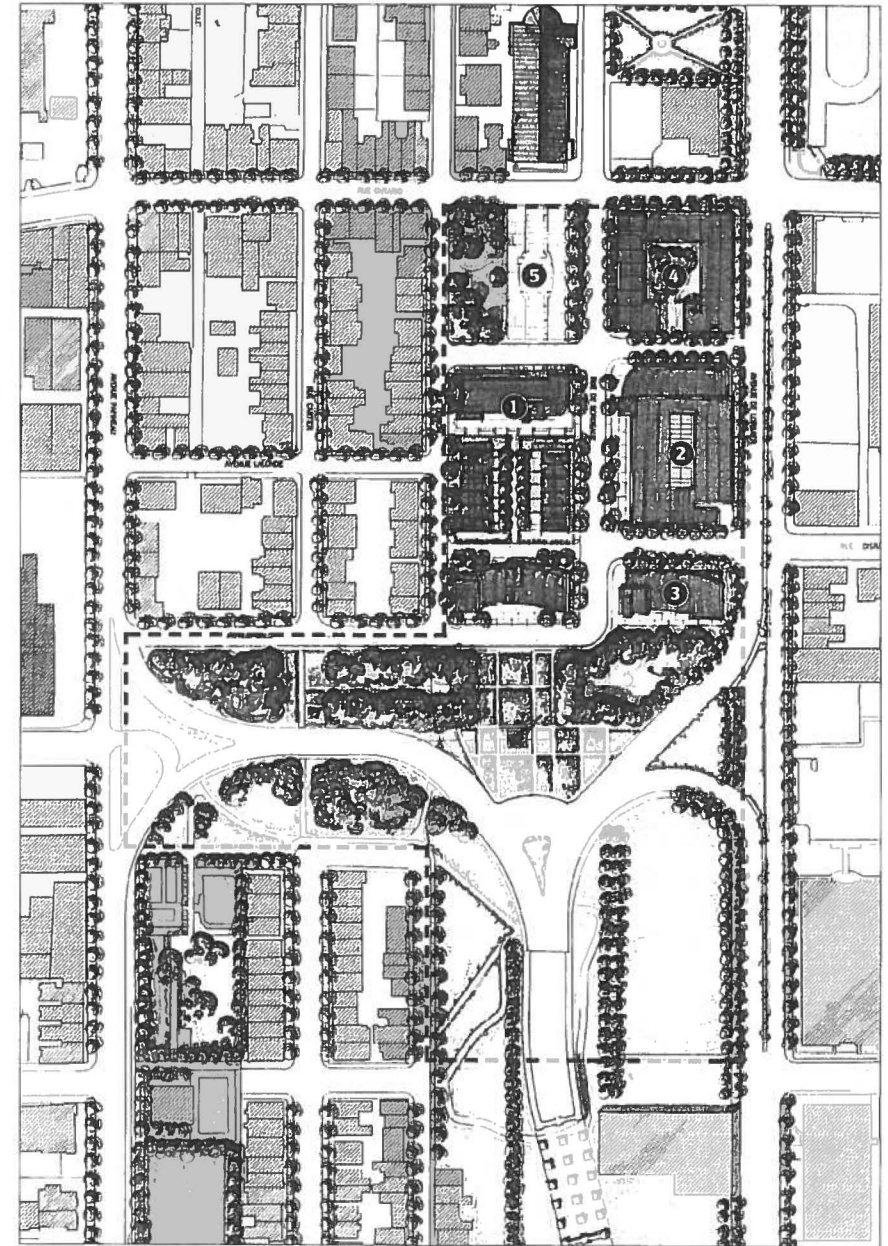
Cette option présente l'avantage à terme de consolider la vie de quartier :

- En augmentant la masse critique des résidents
- En diversifiant les fonctions à l'intérieur même du quartier : habitation, commerce, travail, activités communautaires
- En revitalisant la rue Ontario
- En protégeant l'intérieur du quartier des nuisances générées par la présence du pont.

Le square est précisément à l'échelle d'un espace public de quartier, comparables aux autres centres de quartier typiques que l'on retrouve ailleurs sur la rue Ontario. Sa position ouverte sur la rue Ontario et ses dimensions en font un espace public sécuritaire, facilement contrôlable par les riverains.

Cependant, ce programme immobilier est relativement important, et sa réalisation pourrait s'étaler sur plusieurs années, compte tenue du marché de l'immobilier et des caractéristiques du secteur marqué par les nuisances occasionnées par la présence du pont.

L'image de l'entrée en ville sera fortement déterminée par celle des nouveaux bâtiments construits le long de l'avenue Malo, face au pont. Ces bâtiments devraient avoir une définition architecturale exemplaire, adaptée précisément à leur condition d'éléments symboliques et stratégiques à cet endroit. De telles réalisations exigent habituellement le support d'un programme public ayant le potentiel d'intégrer de tels objectifs, essentiellement liés à l'image de la ville. L'analyse du milieu et les discussions que nous avons eues en cours de développement du projet, nous laisse croire qu'un tel projet formé de surcroît de 2 bâtiments, ne soit ni imminent, ni facilement réalisable à cet endroit.



Plan de secteur scénario 2

³ Nous savons maintenant que ce bâtiment est difficilement récupérable. Référence en annexe: Étude de l'état de l'édifice de Lorimier par François Lafontaine, architecte, 15 mars 2001

Scénario 2

Caractéristiques de mise en œuvres

Îlot 1 - Développement résidentiel (cour de voirie)

- 100 unités de logements répartis sur deux immeubles de 6 et 8 étages
- 900 m2 de commerce ayant front sur le square
- 50 unités sur des maisons en rangées de 3 étages

Îlot 2 - Rénovation du garage municipal en centre communautaire (par la Ville)

- 8000 m2 sur 3 étages

Îlot 3 - Construction d'un immeuble d'affaire sur le stationnement du garage municipal

- 4500 m2 sur 6 étages

Îlot 4 - Démolition partielle des bâtiments existants sur l'îlot 4 (angle Ontario/Bordeaux)

Construction mixte/ résidentielle partielle sur l'îlot 4 (angle Ontario/Bordeaux)

- 25 unités de logements
- 900 m2 de commerces ayant front sur la rue Ontario

Îlot 5 - Démolition de l'ensemble des bâtiments existants sur l'îlot 5

Aménagement d'un square de quartier sur la rue Ontario de 3 025 m2 face à l'église

Abords - Réaménagement des abords du pont et d'une place d'entrée à la ville de 4 500 m2

Coûts d'aménagement

*pour le périmètre indiqué en traits rouges au plan

Acquisition et démolition	3 820 000
• Acquisition et démolition de l'îlot 5	2 350 000
• Acquisition partielle et démolition partielle de l'îlot 4	1 370 000
• Démolition partielle des îlots 1 et 3 (cour et stationnement)	65 000
• Démolition partielle de l'îlot 2 (garage municipal)	35 000
Préparation du site	660 000
• démolition/réfection des rues, trottoirs, éclairage de rue, plantation	610 000
• remblai	50 000
Aménagement du square	425 000
• Partie esplanade et parc planté : 3 025 m2 à 140\$	425 000
Aménagement des abords/place d'entrée	985 000
• Place d'entrée 4 500 m2 à 130\$	585 000
• Abords du pont/entrée de ville : 20 000 m2 à 20\$	400 000
Total	5 890 000

Projet immobilier

Valeur de revente des terrains : 99 484 pi2 à 15\$ 1 492 260

Programme de construction	24 920 000
• 175 unités de logements à 110 000\$	19 250 000
• 1800 m2 commercial à 900\$/m2	1 620 000
• 4500 m2 affaires à 900\$/m2	4 050 000
• 8000 m2 communautaire (non-comptabilisé propriété de la Ville)	

Scénario 3 - Place d'entrée axiale

Cette option consiste d'une part à aménager une longue esplanade linéaire allant des abords du pont Jacques-Cartier jusqu'à la rue Ontario, et disposée dans l'axe visuel qui relie l'entrée du pont à la façade de l'église Notre-Dame de la Guadelupe, et d'autre part de construire un nouvel ensemble immobilier mixte, sur la bande de terrains entre les rues Bordeaux et de Lorimier, de la rue Ontario à la rue Malo.

L'esplanade est composée en fonction de la trame de rue locale et thématisée distinctement dans ses différents segments :

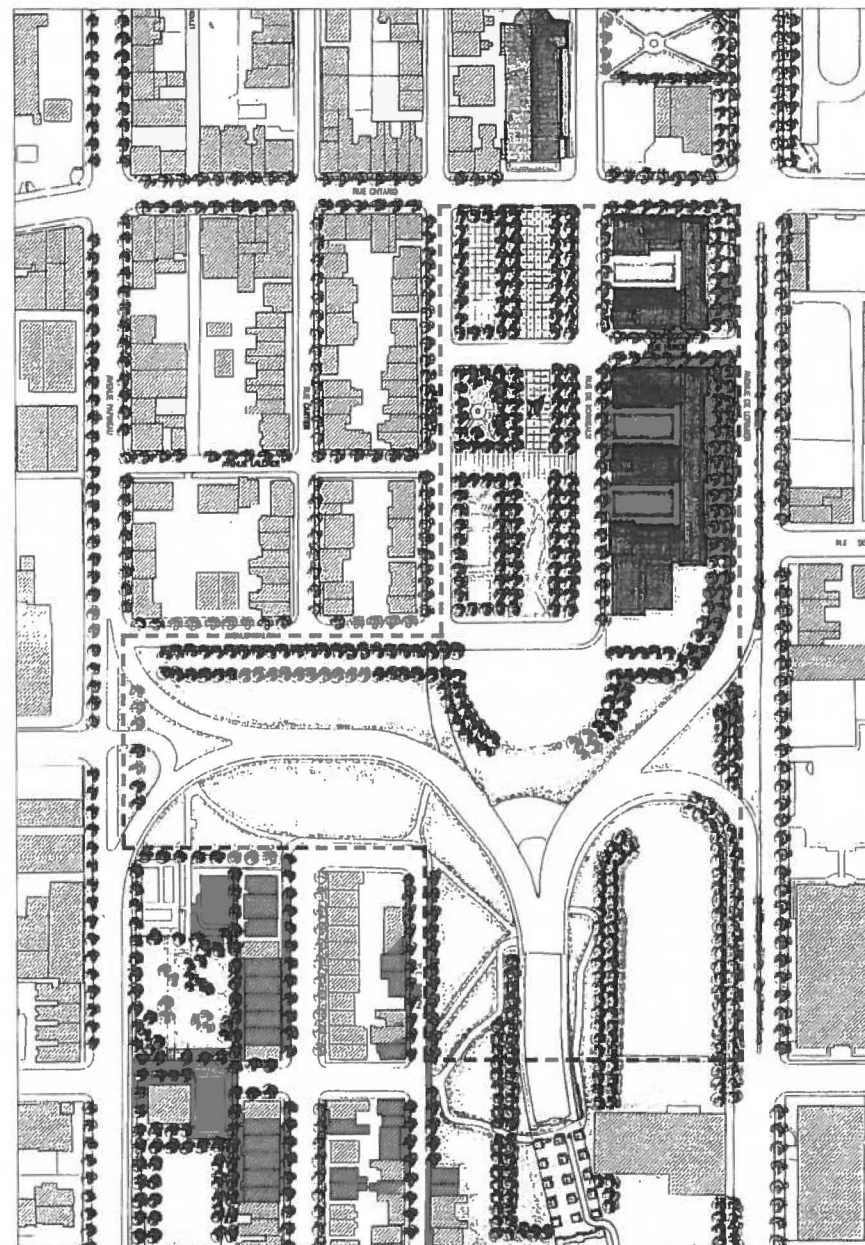
- square civique formel en bordure de la rue Ontario
- petit carré de verdure et de détente dans la partie médiane entre les rues Huron et Lalonde
- espace communautaire de jeux et de sports dans la partie sud entre les rues Lalonde et Malo
- place d'entrée à la ville au sud de la rue Malo

L'ensemble formée par cette suite de lieux publics est unifié par l'axe de composition nord-sud centré sur la façade de l'église et l'entrée du pont.

Le programme immobilier à construire entre les rues Bordeaux et de Lorimier encadre le côté est de l'esplanade sur toute sa longueur. Les façades principales de ce projet d'immeubles sont principalement orientées sur l'esplanade et sur les cours intérieures ouvertes sur la rue Bordeaux, de façon à minimiser les nuisances induites par l'intense circulation automobile sur l'avenue de Lorimier. Les parties des immeubles donnant sur l'avenue de Lorimier sont isolées de l'emprise de la rue par l'aménagement d'une large bande verte plantée d'arbres. Ce projet immobilier, majoritairement dédié à l'habitation, pourrait intégrer des locaux commerciaux sur la rue Ontario, et des espaces pour des entreprises ou des services communautaires dans sa partie sud, en bordure des abords du pont. L'échelle de cet ensemble, dont la hauteur peut s'étaler entre 3 et 6 étages, est compatible avec les bâtiments existants dans le quartier.

Cette option intègre harmonieusement l'échelle locale du quartier et celle régionale induite par la présence du pont.

Le projet immobilier est cependant considéré ambitieux pour ce site particulier et il est à redouter que sa réalisation complète s'étale sur plusieurs années, compromettant ainsi la qualité du milieu à court et moyen termes. La qualité architecturale de la partie de l'ensemble construite en bordure du pont est aussi déterminante pour l'image de l'entrée à la ville, comme dans le cas des bâtiments comparables du scénario 2.



Plan de secteur scénario 3

Scénario 3

Caractéristiques de mise en œuvres

Îlot 1 - Démolition des aménagements existants sur l'îlot 1

Îlot 5 - Démolition de l'ensemble des bâtiments existants sur l'îlot 5

Aménagement d'une esplanade axiale de 900 m2 entre la rue Malo et la rue Ontario

Îlot 2 - Démolition du garage municipal et du stationnement

Îlot 3 - Construction d'un immeuble mixte résidentiel / communautaire sur environ 3 étages

- 130 unités d'habitation
- 2000 m2 de commerces (pouvant être affectés à des fins communautaire)

Îlot 4 - Démolition de l'ensemble des bâtiments existants sur l'îlot 4

Construction d'un immeuble mixte résidentiel/communautaire sur 3 étages

- 80 unités de logements
- 900 m2 de commerces en bordure de la rue Ontario

Rues - Démolition de la rue Disraéli entre les rues bordeaux et de Lorimier

Abords - Réaménagement des abords du pont et d'une place d'entrée à la ville de 4 500 m2

Aménagement d'une bande de verdure plantée en bordure de la rue de Lorimier entre la voie de sortie du pont et la rue Ontario

Coûts d'aménagement

*pour le périmètre indiqué en traits rouges au plan

Acquisition et démolition 5 400 000

- Acquisition et démolition des îlots 4 et 5 5 100 000
- Démolition des îlots 1, 2, 3 300 000

Préparation du site 650 000

- démolition/réfection des rues, trottoirs, éclairage de rue, plantation 550 000
- remblai 100 000

Aménagement de l'esplanade entre les rues Malo et Ontario 1 170 000

- Partie plantée et esplanade : 9 000 m2 à 130\$ 1 170 000

Aménagement des abords/place d'entrée 985 000

- Place d'entrée 4 500 m2 à 130\$ 585 000
- Abords du pont/entrée de ville : 20 000 m2 à 20\$ 400 000

Total 8 205 000

Projet immobilier

Valeur de revente des terrains 105 592 pi2 à 15\$ 1 583 880

Programme de construction 25 710 000

- 210 unités de logements à 110 000\$ 23 100 000
- 900 m2 commercial à 900\$/m2 810 000
- 2000 m2 commercial (communautaire) à 900\$/m2 1 800 000

Scénario 4 - Entrée de ville

L'analyse comparée des trois scénarios d'aménagement fait ressortir les qualités respectives du scénario 1 particulièrement quant à la qualité d'entrée à la ville et au contrôle de la mise en œuvre par la ville et du scénario 3 quant à l'encadrement urbain et les effets structurants pour le quartier, de même que pour la qualité de l'entrée à la ville.

Sur la base de ces constatations, le scénario 4 a été développé en appliquant les principes suivants:

- Créer une grande place d'entrée, comme lieu de représentation symbolique de Montréal
- Créer une place à l'échelle du quartier, à l'intérieur même du quartier
- Créer un encadrement urbain construit qui définit l'angle de la rue Ontario et de Lorimier
- Mettre en valeur l'architecture de l'église en composant l'aménagement des espaces publics selon un axe central entre sa façade et le pont

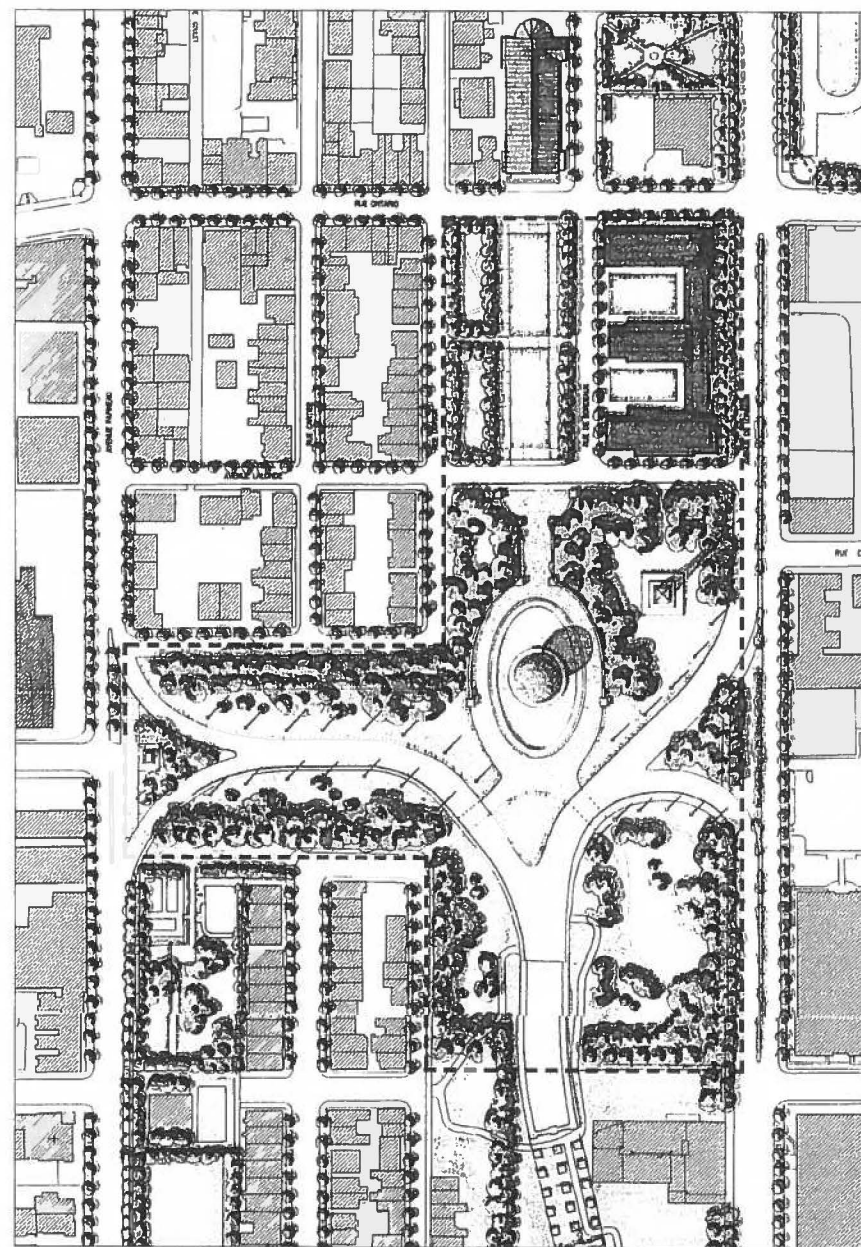
Cette proposition se développe sur trois parcelles distinctes :

- Une première parcelle qui amalgame tout le territoire au sud du prolongement vers l'est de la rue Lalonde avec celui des abords du pont pour l'aménagement d'une grande place d'entrée à la ville. La thématique de cette place, positionnée stratégiquement comme une des portes les plus importantes de l'île-ville devrait être développée de façon à représenter l'image symbolique de la Ville. Son aménagement devrait inclure des éléments sculpturaux monumentaux, issus des symboles fondamentaux de Montréal : eau, montagne, ville territoire unifié, etc.

Il est aussi proposé de créer des liens piétons protégés à partir de cette place vers la partie sud de la zone des voies d'accès au pont, liant ainsi d'une façon sécuritaire et fonctionnelle le quartier Huron au quartier plus au sud.

- Une deuxième parcelle définie par les rues Ontario, Dorion, Lalonde et Bordeaux pour l'aménagement d'une place de quartier
- Une troisième parcelle définie par les rues Ontario, Bordeaux, Lalonde et de Lorimier pour la construction d'un projet immobilier mixte incluant habitation, commerces et services communautaires. L'échelle limitée de cette proposition de développement immobilier facilite sa mise en oeuvre et résoud en continuité l'intégration des échelles locale et régionale.

La définition du domaine public, par la nouvelle grille de rue proposée, permet d'entreprendre la réalisation du plan par projets distincts : la place de quartier, le projet immobilier et la place d'entrée à la ville.



Plan de secteur scénario 4

Scénario 4

Caractéristiques de mise en œuvres

Aménagement d'un parc d'entrée en ville entre les abords du pont et l'axe de la rue Lalonde (± 15 000 m²)

Aménagement d'une place de quartier délimitée par les rues Ontario, Dorion, Lalonde et Bordeaux

Développement d'un projet immobilier sur l'îlot délimité par les rues Ontario, Bordeaux, Lalonde et de Lorimier

Construction d'un immeuble mixte résidentiel/communautaire sur 3 étages

- 100 unités de logements
- 900 m² de commerces en bordure de la rue Ontario
- 1500 m² de locaux à usages communautaires

- Prolongement de la rue Lalonde entre les rues Dorion et de Lorimier
- Démolition des aménagements existants sur les îlots 1 et 3 (cour de voirie et stationnement)
- Démolition du garage municipal sur l'îlot 2
- Démolition de l'ensemble des bâtiments existants sur l'îlot 4
- Démolition de l'ensemble des bâtiments existants sur l'îlot 5
- Démolition de la rue Huron entre les rues Dorion et de Lorimier
- Démolition de la rue Disraéli entre les rues Bordeaux et de Lorimier
- Démolition de la rue Lafontaine entre les rues Dorion et Bordeaux
- Démolition de la rue Bordeaux entre les rues Lalonde et Lafontaine

Réaménagement des abords du pont et d'une place d'entrée à la ville de 4 500 m²

Coûts d'aménagement

*pour le périmètre indiqué en traits rouges au plan

<u>Acquisition et démolition</u>	5 400 000
• Acquisition et démolition des îlots 4 et 5	5 100 000
• Démolition des îlots 1, 2, 3	300 000
<u>Préparation du site</u>	650 000
• démolition/réfection des rues, trottoirs, éclairage de rue, plantation	500 000
• remblai	150 000
<u>Aménagement de la place de quartier entre les rues Lalonde et Ontario</u>	780 000
• Partie plantée et esplanade : 6 000 m ² à 130\$	780 000
<u>Aménagement des abords/place d'entrée</u>	2 550 000
• Place d'entrée 15 000 m ² à 130\$	1 950 000
• Abords du pont/entrée de ville : 20 000 m ² à 30\$	600 000
Total	9 380 000
Projet immobilier	
Valeur de revente des terrains 60 000 pi ² à 15\$	900 000
<u>Programme de construction</u>	13 070 000
• 100 unités de logements à 110 000\$	11 000 000
• 900 m ² commercial à 900\$/m ²	720 000
• 1500 m ² communautaire à 900\$/m ²	1 350 000

Évaluation critique des scénarios d'aménagement

À l'issue du travail de développement, les quatre scénarios d'aménagement ont été présentés et discutés, notamment avec le Comité de suivi du projet, les représentants des différents services de la Ville impliqués au projet et les représentants des citoyens du secteur.

Ces séances de travail, couplées à la réflexion que nous avons faite à partir de l'analyse des caractéristiques propres à chacun des scénarios d'aménagement, nous ont amenés à préciser les paramètres à partir desquels il serait possible de dégager un projet privilégié à développer. Ces paramètres peuvent se traduire en cinq grands principes de développement qui s'énoncent comme suit, classés par ordre d'importance relative :

1. Qualité de l'entrée à la ville
 - qualité esthétique
 - valeur de représentation symbolique de la ville
2. Contrôle et faisabilité de la mise en œuvre
 - contrôle du processus par la Ville
 - contrôle du calendrier de réalisation à court et à moyen terme
3. Intégration des échelles locale et régionale
 - atténuation des nuisances induites par la circulation de transit
 - intégration des espaces publics à l'échelle du quartier et à l'échelle de l'arrivée en ville
 - intégration des nouveaux projets de développements immobiliers
4. Effets restructurants sur le quartier
 - sécurité et contrôle des espaces publics
 - amélioration de la circulation piétonne dans l'axe nord-sud
 - qualité de l'encadrement urbain
 - mise en valeur du cadre bâti existant
 - consolidation de l'activité commerciale sur la rue Ontario

Évaluation comparée des options d'aménagement

L'évaluation des différents scénarios, à la lumière des critères d'aménagement précédemment énoncés fait ressortir les caractéristiques fondamentales décrites ci-après. L'argumentation comparée des scénarios d'aménagement est présentée de façon synthétique dans le tableau de la page.

Scénario 1 Grand parc d'entrée

Le grand parc d'entrée, conçu comme un équipement d'échelle régionale, est apparu hors échelle par rapport à la réalité du milieu urbain local. Couplé à l'ensemble des nombreux espaces ouverts qui se concentrent dans ce secteur, parc des Vétérans, espaces des bretelles d'accès au pont, cour de l'école Pierre-Dupuy, parc Rouen, ce projet risque d'avoir un effet déstructurant sur le quartier, notamment au niveau de la sécurité et du contrôle de cet espace par les résidents, et de la revitalisation commerciale de la rue Ontario. Le grand avantage de cette proposition est que la Ville contrôle entièrement le processus de la mise en œuvre et de la qualité

Scénario 2 Square civique de quartier

À l'opposé de la proposition du scénario 1 qui privilégie l'échelle régionale, ce projet se pose particulièrement comme une opération de revitalisation conventionnelle à l'échelle du quartier. La dimension liée à l'entrée de ville reste secondaire et est tributaire de la qualité architecturale des bâtiments construits en bordure de la rue Malo. De ce fait, le contrôle du projet d'entrée de ville est entièrement tributaire du marché immobilier, et reste difficile à assurer, tant par la nature des bâtiments susceptibles de d'y implanter, que par l'échéancier de leur réalisation.

Scénario 3 Place d'entrée axiale

Cette proposition intègre le projet d'entrée de ville d'échelle régionale à l'échelle du réaménagement local du quartier. La proposition se structure à partir d'un axe monumental dominant délimité par le pont au sud et la façade de l'église Notre-Dame de la Guadalupe au nord et par une enfilade d'espaces publics formant esplanade en relation directe avec la structure urbaine du quartier. La mise en valeur des terrains entre la rue Bordeaux et l'avenue de Lorimier à des fins de développement résidentiel, commercial et institutionnel permet de consolider la vie de quartier (qualité de vie et vigueur commerciale) et de réduire les nuisances causées par le bruit et la circulation automobile générée par l'avenue de Lorimier. La réalisation du projet est contrôlée par la Ville pour la partie espace public, mais reste tributaire du marché immobilier pour la partie construire

Scénario 4 Entrée de ville

La proposition élaborée pour le scénario 4 se pose comme une variation qui puise à la fois à la thématique du grand parc d'entrée (scénario 1) et à celle de l'entrée axiale couplée au projet immobilier (scénario 2). En privilégiant l'aspect entrée de ville dont l'emprise se prolonge au nord jusqu'au niveau de la rue Lalonde, ce projet rompt l'équilibre entre l'échelle régionale et l'échelle locale du quartier. L'espace du parc de l'entrée de ville s'insinue sans transition dans le quartier, en affectant la qualité de l'espace urbain précaire des îlots Huron.

Conclusion

À l'issue de cet exercice d'évaluation critique des scénarios, nous considérons que la solution optimale d'aménagement doit :

- Rehausser d'une manière importante la qualité de l'entrée à la ville, tant au niveau esthétique que symbolique
- proposer un plan d'aménagement réalisable à court terme
- proposer un programme de développement pouvant être sous le contrôle de la Ville
- proposer des espaces publics qui aient une forme pertinente et une utilité à la fois à l'échelle du quartier et à l'échelle de l'arrivée en ville
- proposer des espaces publics sécuritaires, pouvant être surveillés et contrôlés par les riverains
- mettre en valeur la qualité du cadre bâti existant, particulièrement la façade de l'église Notre-Dame de la Guadalupe
- permettre d'accueillir un programme immobilier adapté et ce particulièrement aux conditions de la rue Ontario et de Lorimier

Suite à notre évaluation des scénarios, aux différentes consultations et discussions menées avec les responsables du projet à la Ville et les représentants des groupes de citoyens du milieu, il en ressort que le scénario 3 est le plus satisfaisant pour l'ensemble des principes d'aménagement, sauf pour la partie du programme immobilier dont la mise en œuvre pourrait s'avérer problématique à court terme, en résolvant dans l'immédiat la question de la qualité de l'entrée en ville et en permettant à moyen terme la consolidation du quartier.

L'analyse du scénario 1 – le grand parc d'entrée à la ville fait ressortir clairement que l'avantage marqué de cette approche est le contrôle complet de la ville sur le processus de mise en œuvre, et ce à très court terme.

Ces constatations se sont posées comme assises pour le développement de la proposition finale.

Évaluation comparative des scénarios d'aménagement - Tableau synthèse

Revitalisation de la rue Ontario	Mise en oeuvre du plan	Potentiel de développement	Coût de réalisation	Retombées économiques
<ul style="list-style-type: none"> • Interruption de la continuité commerciale sur la rue Ontario à partir de la rue Dorion • Déplacement vers l'ouest de la zone déstructurée de la rue Ontario existante à l'est de la rue de Lorimier • Déstructuration de l'intersection Ontario/de Lorimier 	<ul style="list-style-type: none"> • Projet de développement entièrement sous le contrôle de la Ville • Projet réalisable à court terme 	<ul style="list-style-type: none"> • Inexistant 	<ul style="list-style-type: none"> • 8,86 millions 	<ul style="list-style-type: none"> • nulles
<ul style="list-style-type: none"> • Mise en valeur de cette section de la rue Ontario • Possibilité de consolidation de la vocation commerciale au pourtour du square et à l'angle des rues Ontario et de Lorimier • Effets d'entraînement potentiels sur la section ouest de la rue Ontario 	<ul style="list-style-type: none"> • Projet de développement impliquant la participation active de la ville et du privé • Projet réalisable en phase selon un calendrier qui dépend du taux d'absorption des nouveaux logements et du marché de l'immobilier propre à ce secteur 	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilité de développement immobilier sur l'ensemble des terrains de la ville Programme de construction : <ul style="list-style-type: none"> • 175 U de logements • 1800 m2 commercial • 4500 m2 affaires • 8000 m2 communautaire 	<ul style="list-style-type: none"> • 13.0 millions (incluant la reconversion du garage municipal par la Ville pour des fins communautaires) 	<ul style="list-style-type: none"> • Variation de l'évaluation foncière : +22.7 millions • Revenus de vente de terrains : 1.49 million
<ul style="list-style-type: none"> • Mise en valeur de cette section de la rue Ontario • Possibilité de consolidation de la vocation commerciale à l'angle des rues Ontario et de Lorimier • Effets d'entraînement potentiels sur la section ouest de la rue Ontario 	<ul style="list-style-type: none"> • Projet de développement impliquant la participation active de la ville et du privé • Projet réalisable en phase selon un calendrier qui dépend du taux d'absorption des nouveaux logements et du marché de l'immobilier propre à ce secteur 	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilité de développement immobilier sur les terrains de la ville en bordure de la rue de Lorimier Programme de construction : <ul style="list-style-type: none"> • 210 U de logements • 900 m2 commercial • 2000 m2 communautaire 	<ul style="list-style-type: none"> • 8.2 millions 	<ul style="list-style-type: none"> • Variation de l'évaluation foncière : +23.5 millions • Revenus de vente de terrains : 1.58 millions
<ul style="list-style-type: none"> • Mise en valeur de cette section de la rue Ontario • Possibilité de consolidation de la vocation commerciale à l'angle des rues Ontario et de Lorimier • Effets d'entraînement potentiels sur la section ouest de la rue Ontario 	<ul style="list-style-type: none"> • Projet de développement majoritairement contrôlé par la ville • Projet immobilier plus modeste, possiblement réalisable en accéléré 	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilité de développement immobilier partiellement sur les terrains de la ville en bordure de la rue de Lorimier Programme de construction : <ul style="list-style-type: none"> • 100 U de logements • 900 m2 commercial • 1500 m2 communautaire 	<ul style="list-style-type: none"> • 9.4 millions 	<ul style="list-style-type: none"> • Variation de l'évaluation foncière : +11.0 millions • Revenus de vente de terrains : 0.90 millions

La proposition d'aménagement : projet d'aménagement public

Cette partie de l'étude présente le développement détaillé de la proposition retenue, incluant la proposition d'aménagement pour le quartier des îlots Huron, la proposition d'aménagement pour l'entrée de ville, et le plan d'ensemble pour le secteur de l'étude.

Abord du pont Jacques-Cartier: Projet d'aménagement public

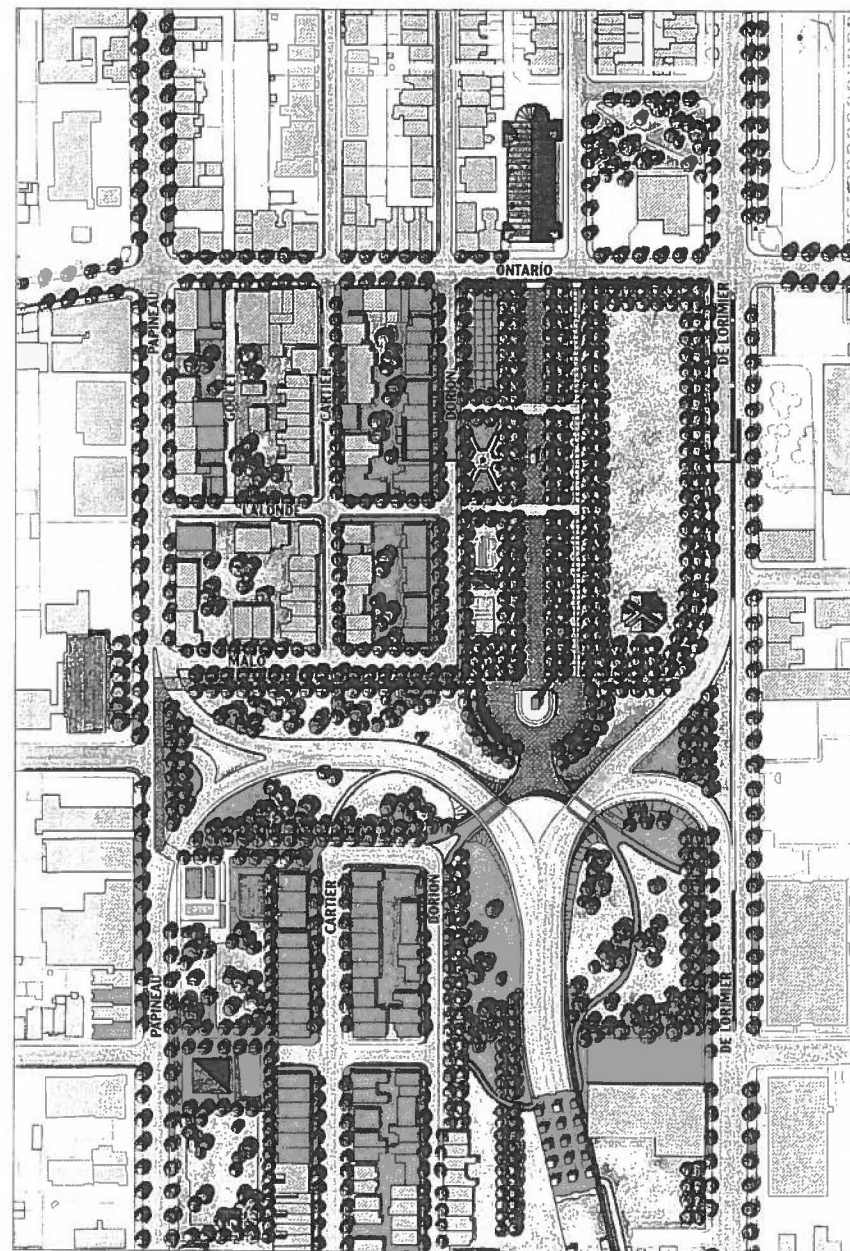
Cette proposition se présente comme un vaste espace vert public aménagé regroupant la partie "est" des îlots Huron et le secteur des abords du pont Jacques-Cartier, en entrée de ville. Ce nouveau lieu dans la ville est délimité au nord par la rue Ontario, à l'ouest par la rue Dorion, au sud par la rue Logan et à l'est par l'avenue de Lorimier.

L'aménagement dégage trois parties distinctes, caractérisées par leur définition typologiques :

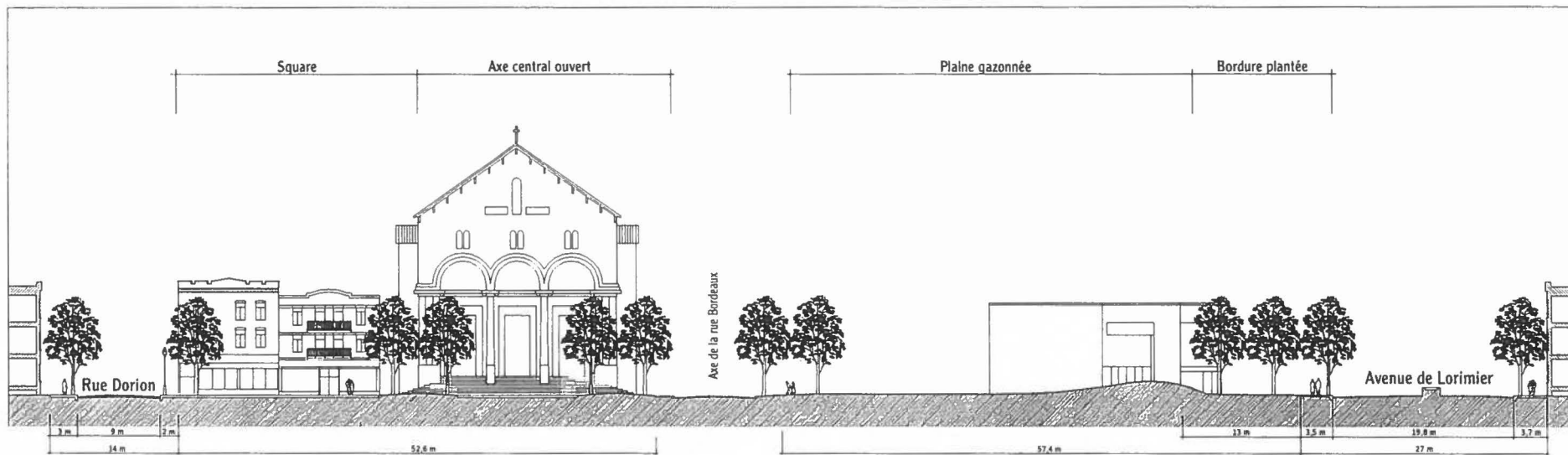
1. Une enfilade de places publiques formant esplanade, en axe avec l'alignement du pont à l'entrée en ville et l'église Notre-Dame de la Guadalupe localisée sur la rue Ontario, délimitée à l'ouest par l'emprise de la rue Dorion et à l'est par celle de la rue Bordeaux;
2. Une bande paysagée en bordure de l'avenue de Lorimier, entre les rues Ontario et la rue Malo jusqu'à l'emprise de la rue Bordeaux;
3. Une zone paysagée couvrant l'ensemble des terrains résiduels qui bordent les bretelles d'accès au pont, de la rue Malo au nord, jusqu'à la rue Logan au sud.

L'aménagement des rues de quartier

4. En complément, l'ensemble des rues de quartier des îlots Huron seront réaménagées avec des plantations d'arbres et enfouissement des services.



Projet d'aménagement public



Coupe transversale vers la rue Ontario de l'avenue de Lorimier à la rue Dorion

1 - L'esplanade

L'esplanade constitue l'armature fondamentale du projet. Elle se développe à la fois en fonction de la réalité du quartier et de celle de l'entrée de ville.

À l'intérieur du quartier, elle est composée en fonction de l'échelle et la trame de rue locale. Elle se divise en trois parties distinctes et leur usage se distingue en fonction de leur localisation particulière:

- square civique formel en bordure de la rue Ontario (entre les axes des rues Ontario et Huron) : le premier segment est un espace polyvalent, ouvert sur la rue Ontario. Le traitement du sol est de nature minérale, pouvant accueillir des usages publics multiples selon les besoins: marché temporaire, vente trottoir, animation de quartier, fête populaire, etc.
- square de verdure dans sa partie médiane (entre les axes des rues Huron et Lalonde): ce deuxième segment de l'esplanade est aménagé comme un espace vert de détente et intime. Son tracé reprend la figure des squares traditionnels, typique de la tradition montréalaise. Planté et gazonné, ce lieu est aménagé comme un salon urbain: bancs publics, éclairage d'ambiance, plantation d'agrément.
- espace communautaire de loisir (entre les axes des rues Lalonde et Malo): le troisième segment est un espace de socialisation communautaire équipé pour les loisirs selon les besoins spécifiques du quartier: jeux extérieurs, aires de pique-nique, etc.

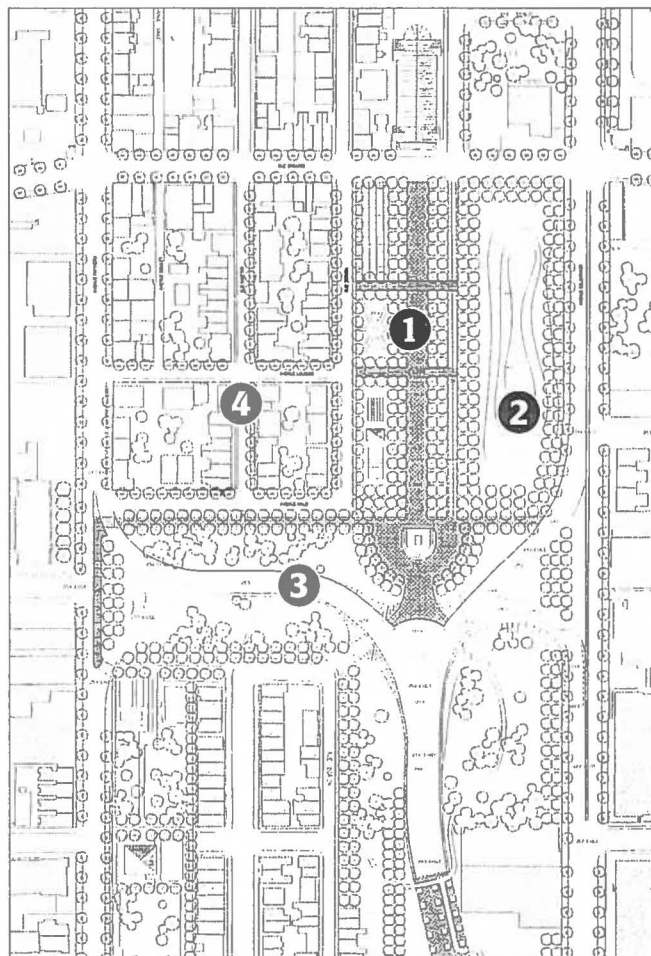
Cet ensemble de lieux publics est unifié par le déploiement nord-sud d'un grand axe ouvert et continu qui relie depuis son centre la façade de l'église Notre-Dame de la Guadelupe à l'axe de la travée principale du pont. Cet axe visuel est aussi fonctionnel. Il se poursuit sous les bretelles d'accès au pont en une traversée réservée aux piétons et aux cyclistes, établissant un lien sécuritaire entre le quartier des îlots Huron et la partie du quartier située au sud, vers les commerces de la rue Ste-Catherine et le métro Papineau.

2 - La bande paysagée de Lorimier

La bande de terrain délimitée par la rue Ontario, l'emprise de la rue Bordeaux, l'axe de la rue Malo et l'avenue de Lorimier sera aménagée en plaine gazonnée dont le pourtour sera défini par des doubles alignements d'arbres. Cet espace pourra accueillir au besoin différents usages saisonniers: marché public, terrain de loisir, etc. Cet espace se pose aussi comme

un espace intermédiaire visant à absorber les nuisances provenant de la circulation intense de l'avenue de Lorimier.

Ce terrain pourrait éventuellement accueillir certains projets immobiliers, kiosque, commerce d'appoint ou lieux de services communautaires, selon les besoins.



3 - Aménagement des abords du pont

Au delà de la limite naturelle du quartier qu'est la rue Malo, l'esplanade se termine par une place semi-circulaire aménagée dans l'aire de l'arrivée du pont. Cette place d'entrée constitue en quelque sorte le point pivot de l'esplanade, qui intègre l'espace du quartier au cérémonial de l'arrivée en ville par le pont Jacques-Cartier.

- place d'entrée: cette espace est en quelque sorte une fenêtre ouverte sur la réalité montréalaise, en entrée de ville, avec comme fond de scène la façade de l'église Notre-Dame de la Guadelupe. Cet espace à la fois ouvert, mais cerclé de végétation, se définit comme un lieu de représentation civique unique à Montréal. En effet l'entrée en ville par le pont Jacques-Cartier est celle parmi toutes les autres possibles qui permet un contact des plus immédiat et direct avec la vie urbaine caractéristique de Montréal. Ce lieu est idéal pour l'installation d'un monument ou d'une pièce d'art civique.

L'ensemble des zones limitrophes du pont seront réaménagées pour en définir les bordures sur rue par des plantations d'alignement, de manière à contrer la rupture qu'elles engendrent dans la continuité urbaine dans ce quartier. De nouveaux sentiers seront aménagés pour tenir compte des nouveaux liens piétons et cyclistes induits par l'aménagement de l'esplanade et par les travaux effectués sur le pont, dont l'aménagement d'une piste cyclable du côté ouest du tablier et un trottoir exclusivement piéton de son côté est.

4 - Réaménagement des rues de quartier

Les rues Goulet, Lalonde, Malo, Cartier et Dorion seront complètement réaménagées:

- nouveaux trottoirs et chaussée
- plantation d'arbres
- enfouissement des services

L'aménagement des rues de quartier

En parallèle avec le projet d'aménagement public à l'est de la rue Dorion, le secteur des rues du quartier Huron de la partie ouest entre les rues Ontario, Papineau, Malo et Dorion sera l'objet d'un projet de réaménagement du domaine public, incluant :

- enfouissement des services
- réfection des trottoirs
- réfection des chaussées
- installation de nouveaux lampadaires
- plantation d'arbres d'alignement

Les rues qui seront l'objet de réaménagement sont :

- L'avenue Goulet
- L'avenue Lalonde
- L'avenue Malo
- La rue Cartier
- La rue Dorion

Principes d'aménagement

- Réaménagement des trottoirs et des chaussées, et plantation d'arbres

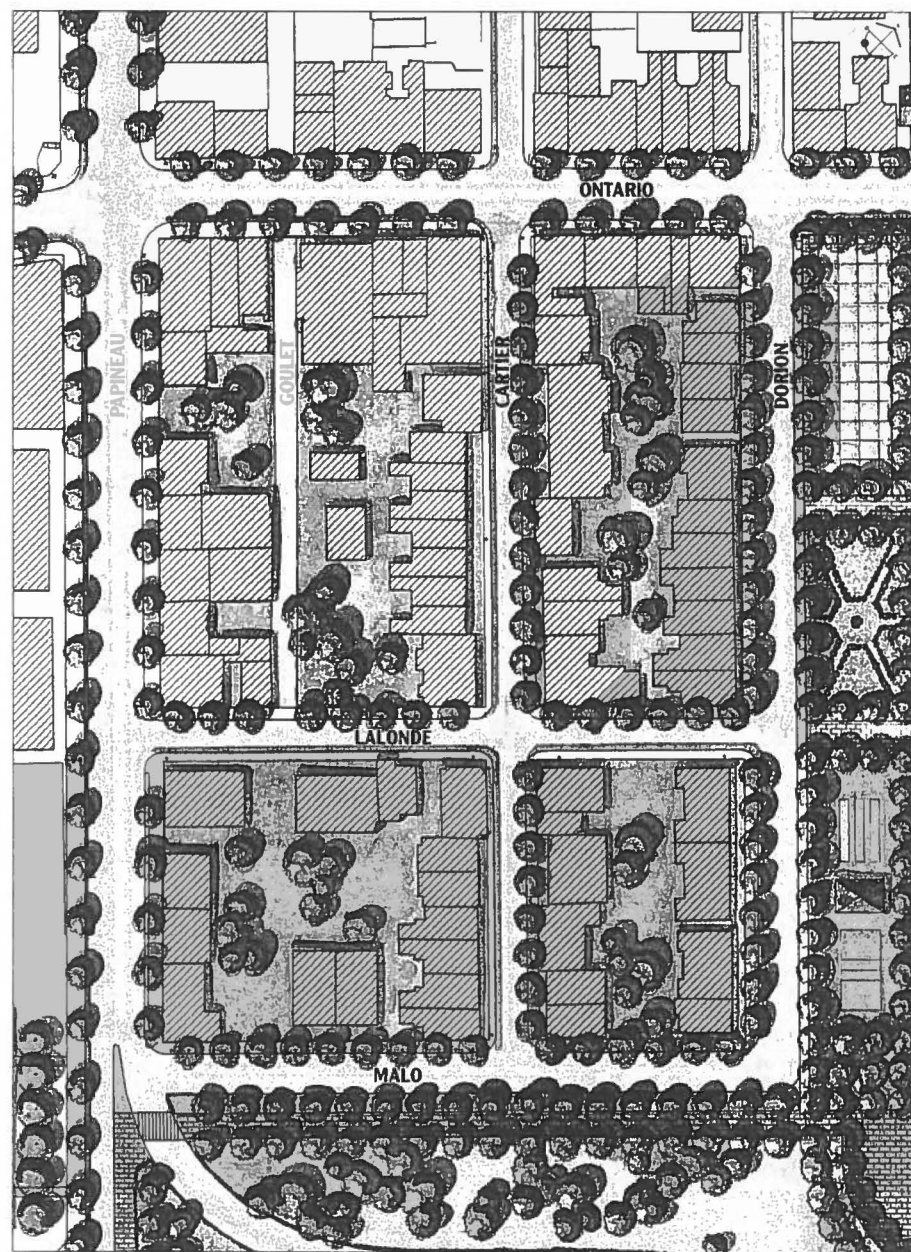
Toutes ces voies publiques sont très étroites et ne permettent pas la plantation d'arbre d'alignement des deux côtés de la rue. La proposition, illustrée dans les coupes de rue montrées aux pages suivantes, est de procéder à un réaménagement asymétrique des rues, afin d'avoir la largeur suffisante de trottoir sur un côté de la rue pour pouvoir y planter des arbres. Les arbres seront plantés du côté nord-sud, de façon à jouir d'un ensoleillement maximun. L'espacement des arbres est fixé en moyenne à 8m c/c. Tous les trottoirs et toutes les chaussées seront refaits à neuf.

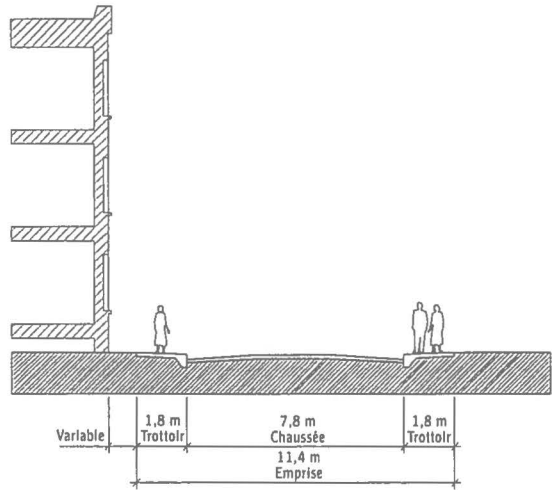
- Installation de nouveaux lampadaires

Les nouveaux lampadaires seront de type PMR ou PMR révisé selon l'espace disponible, installés en quinconce à 30 m c/c.

- Enfouissement des services

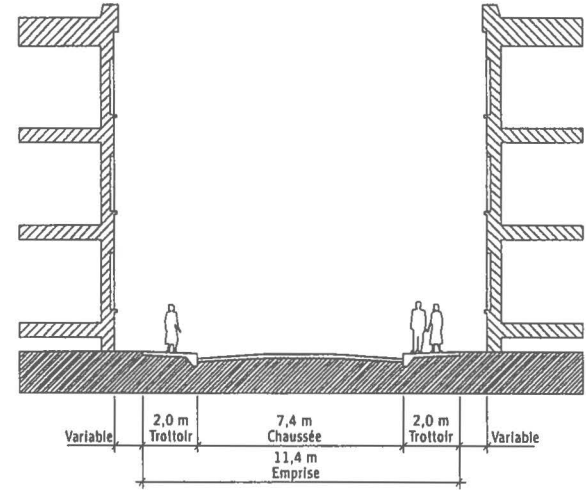
L'ensemble des services électriques et services connexes, téléphone, câblo-distribution, etc. sont actuellement distribués par poteaux et câblage aérien. Le projet est d'enfouir l'ensemble de ces services. La Commission des services électriques de la Ville de Montréal a mené à cet effet une étude préliminaire et une estimation préliminaire qui est jointe en annexe





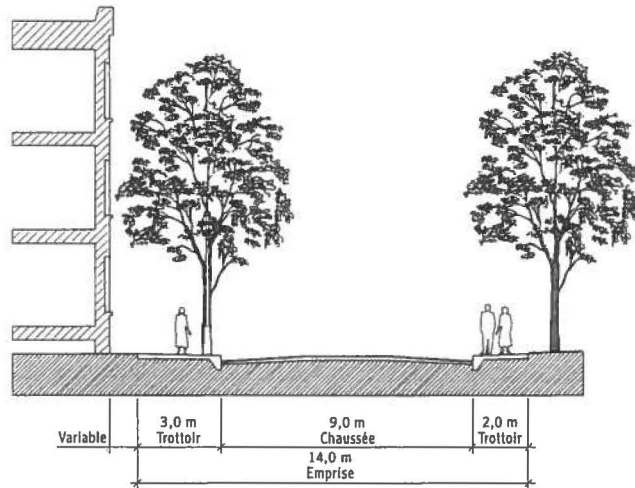
Coté ouest Coté est

Rue Dorion existante



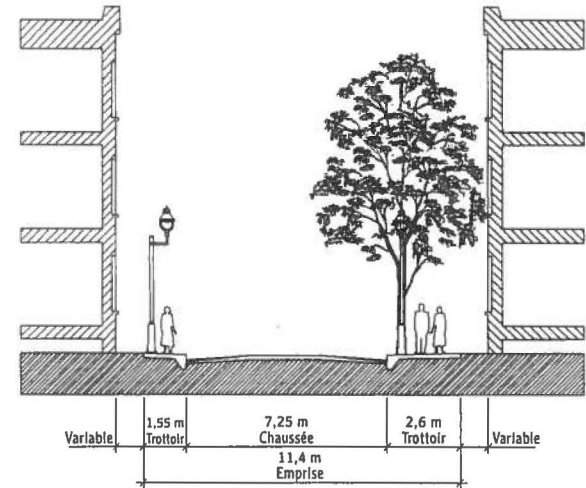
Coté ouest Coté est

Rue Cartier existante



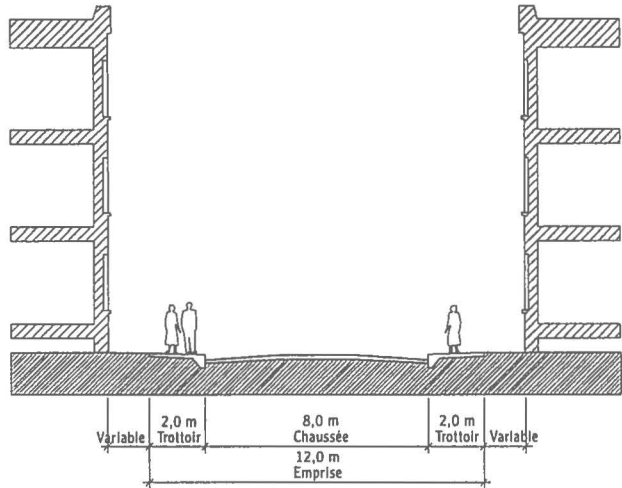
Coté ouest Coté est

Rue Dorion proposée



Coté ouest Coté est

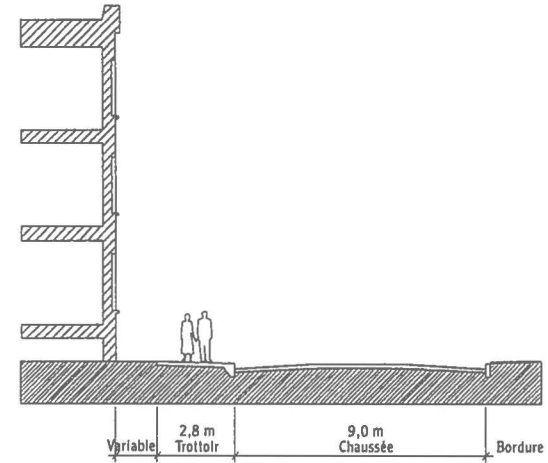
Rue Cartier proposée



Coté nord

Coté sud

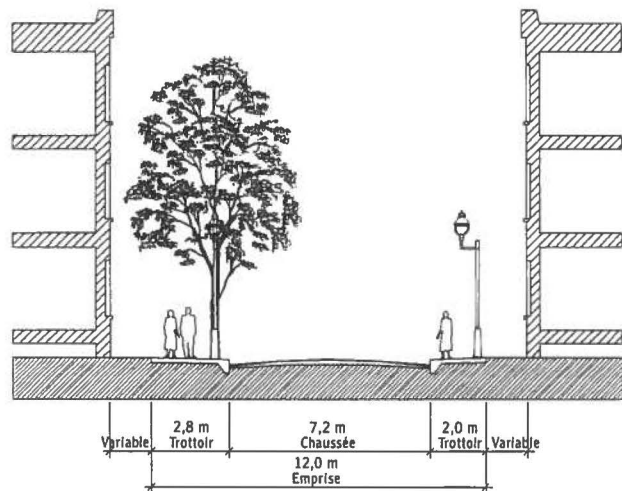
Avenue Lalonde existante
(entre Papineau et Dorion)



Coté nord

Coté sud

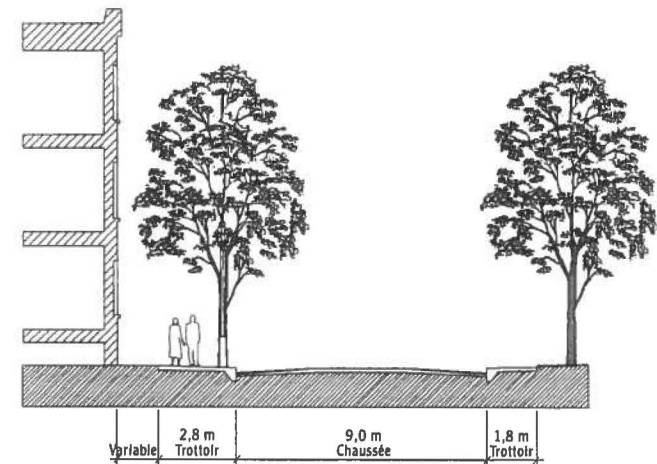
Avenue Malo existante



Coté nord

Coté sud

Avenue Lalonde proposée
(entre Papineau et Dorion)



Coté nord

Coté sud

Avenue Malo proposée

Liens piétons nord-sud

L'aménagement de liens piétons et cyclables sécuritaires pour lier le quartier des îlots Huron et la partie plus au sud du quartier, où se retrouve l'activité de la rue Ste-Catherine et plusieurs services très utilisés par les citoyens, dont la station de métro Papineau, s'est posé comme une donnée fondamentale de ce projet. Actuellement, à cause de la rupture induite par la zone des bretelles d'accès au pont où la circulation automobile est des plus intense, le quartier des îlots Huron est en quelque sorte enclavé.

La seule traversée piétonne disponible est celle qui borde l'avenue Papineau, dans l'axe de la rue Lafontaine. Cette traversée est inhospitalière et ne constitue pas une solution satisfaisante. La traversée aménagée du côté de l'avenue de Lorimier a été rendu inopérante en raison du grand danger qu'elle représentait. Plusieurs piétons traversent à leur risque et périls la bretelle d'accès au pont dans l'axe de la rue Dorion.

Nous avons explorés diverses solutions et nous avons retenu trois avenues de solutions:

1. Une passerelle piétonne aérienne dans l'axe de la rue Dorion
2. Des passages à niveau passant sous les bretelles d'accès du pont, dans l'axe de la nouvelle esplanade
3. Le réaménagement du passage piéton de l'avenue Papineau.

1. Passerelle Dorion

Il serait possible de construire une passerelle dans l'axe de la rue Dorion qui enjamberait la bretelle d'accès au pont. Pour ce faire la chaussée de la bretelle doit être légèrement surbaissée ($\pm 1.3m$). Ainsi il est possible de maintenir des pentes continues dans la passerelle d'environ 1:10.

Cette solution quoique relativement facile à réaliser n'est pas apparue des plus intéressantes en terme d'aménagement urbain. Elle constitue un obstacle visuel à l'entrée du pont et est susceptible de poser des problèmes d'utilisation et d'entretien en hiver.

2. Passages piétons sous les bretelles d'accès

Cette solution, plus audacieuse, consiste à aménager des passages piétons de niveau avec le sol naturel, sous les bretelles d'accès du pont, de part et d'autre de l'axe central de l'esplanade, à l'endroit même où le tablier du pont se divise en une fourche séparant l'entrée et la sortie du pont.

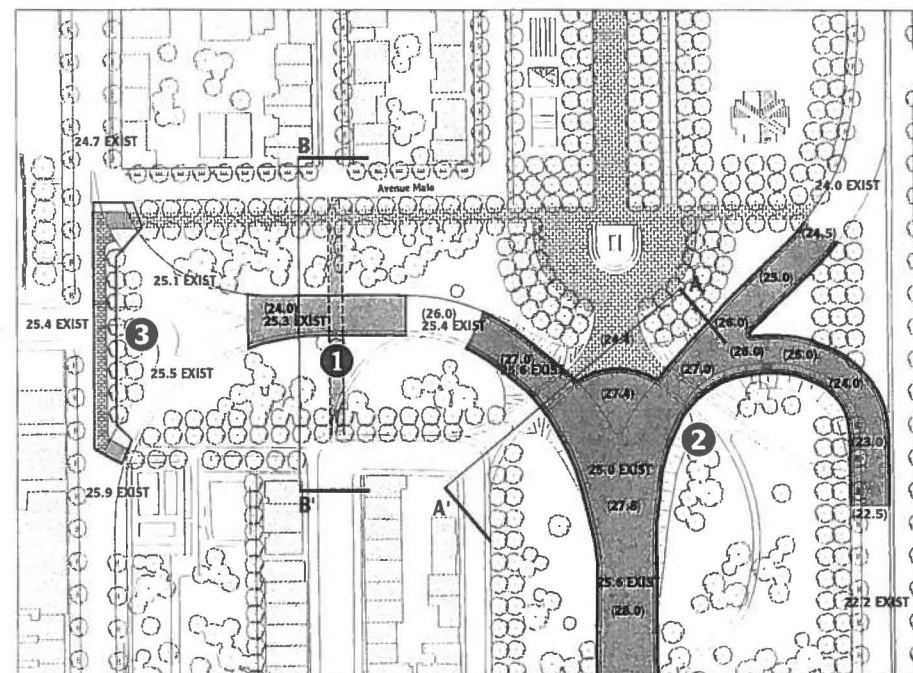
Cette solution offre plusieurs avantages:

- intégration fonctionnelle de la place d'entrée comme lien entre le nord et le sud du quartier
- possibilité d'aménager la partie terminale du pont, en harmonie avec sa nature d'ouvrage d'art en milieu urbain
- sécurité pour les utilisateurs
- intégration au réseau existant de la ville de la nouvelle piste cyclable et du nouveau trottoir piéton prévus dans les travaux de réfection du pont.

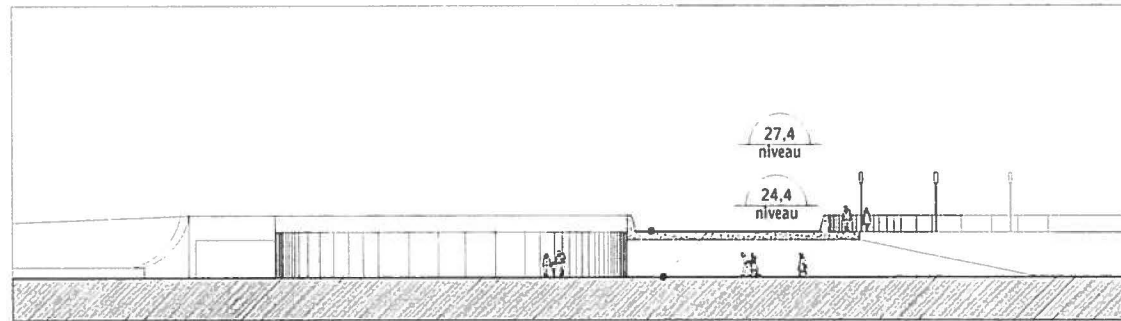
La réalisation de cette proposition nécessite le surhaussement de la partie de la butée du pont sur une hauteur d'environ 2m et la reconfiguration des bretelles d'accès pour accommoder la dénivellation. Ce projet, à prime abord réalisable, reste à valider techniquement et à en évaluer les conditions de réalisation (implication de la Société des Ponts Jacques-Cartier et Champlain, coûts de réalisation). Cette solution est apparue la plus souhaitable à réaliser dans le cadre de ce plan d'ensemble. Il est à noter que cette proposition n'a pas été considérée pour l'évaluation des coûts présentée dans ce rapport.

3. Réaménagement du passage piéton de l'avenue Papineau

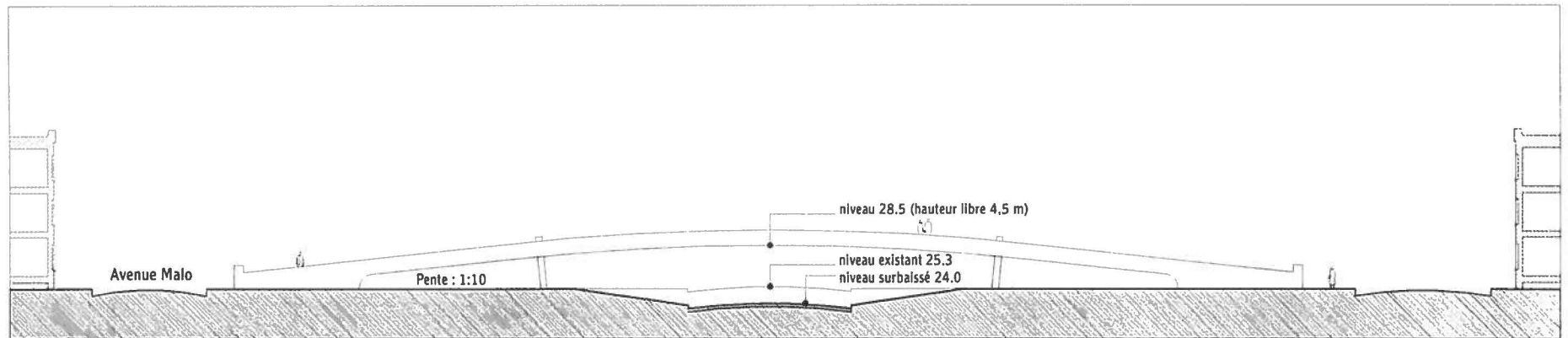
Cette solution simple consiste à rendre plus convivial et sécuritaire le passage piéton de l'avenue Papineau, qui traverse l'îlot séparateur en axe avec la rue Lafontaine. Ce passage devrait être rendu plus évident par un marquage continu au sol (pavage, passage clouté), l'amélioration de la signalisation et l'aménagement paysager de l'îlot central, afin de rétablir clairement la perception par les automobilistes de l'existence de cette traverse et de la priorité au piéton.



0.00 EXIST : Niveaux actuels
(0.00) : Niveaux modifiés



Coupe AA - passerelle sous les bretelles d'accès



Coupe BB - passerelle aérienne Dorion

Caractéristiques de mise en œuvres

Projet d'aménagement public

Îlot 1 - Démolition des aménagements existants sur l'îlot 1

Îlot 5 - Démolition de l'ensemble des bâtiments existants sur l'îlot 5

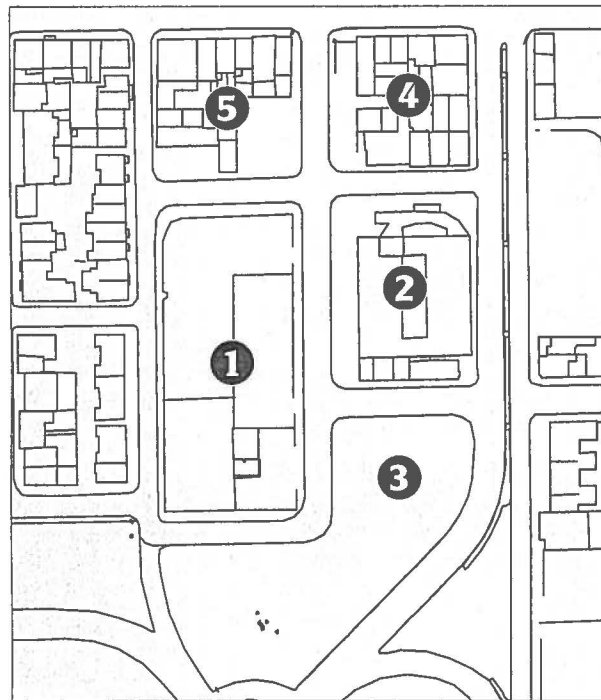
Aménagement d'une esplanade axiale entre la rue Malo et la rue Ontario

Îlot 2 - Démolition du garage municipal

Îlot 3 - Démolition du stationnement de surface

Îlot 4 - Démolition de l'ensemble des bâtiments existants sur l'îlot 4

Aménagement d'une bande paysagée en bordure de l'avenue de Lorimier



Démolition des rues et des trottoirs

- Rue Disraéli entre Bordeaux et de Lorimier
- Rue Huron entre Dorion et de Lorimier
- Rues Bordeaux entre les rues Ontario et Malo

Abords du pont

- Aménagement d'une place d'entrée à la ville en continuité avec l'esplanade
- Réaménagement de l'ensemble de la zone des abords du pont entre les rues Malo et Logan

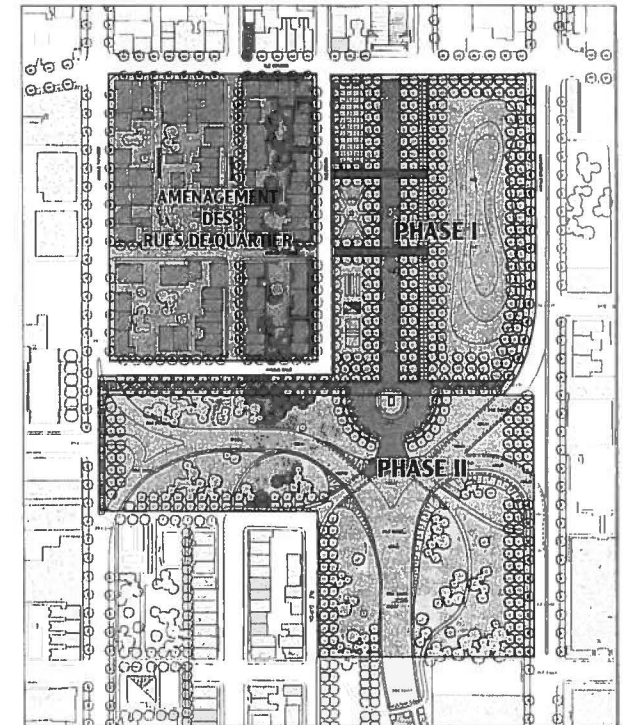
Le soulèvement des bretelles d'accès pour permettre le nouvel aménagement des passages piétons et cyclables doit être validé et faire l'objet d'une entente avec la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain. En conséquence, ces travaux ne sont pas inclus aux estimations de coûts présentées dans ce rapport

- Modification des bretelles d'accès du pont et aménagement des passages piétons
- Raccords des passages piétons avec la piste cyclable et le trottoir piéton du tablier du pont
- Réaménagement du passage piéton de surface en bordure de la rue Papineau

Réaménagement des rues de quartier

Les rues Goulet, Cartier et Dorion, et les avenues Lalonde et Malo seront complètement réaménagés

- Enlèvement des poteaux et fils aériens
- Enfouissement des services
- Plantation d'arbres d'alignement
- Construction de nouveaux trottoirs et de nouvelles chaussées



Séquence de mise en œuvre

Le projet d'aménagement public sera mené en deux phases successives:

PHASE 1

Aménagement de la partie nord de la rue Malo, incluant le sentier qui borde celle-ci au sud, les trois parties de l'esplanade localisées à l'intérieur du quartier et la bande paysagée de Lorimier.

PHASE 2

Aménagement de la partie sud de la rue Malo, incluant la place semi-circulaire d'entrée de ville, les passages piétons sous les bretelles d'accès et le réaménagement des espaces verts limitrophes.

Le projet de réaménagement des rues de quartier se fera indépendamment en une étape de réalisation.

Coûts d'aménagement

Notes préalables

• L'estimation des coûts d'aménagement a été faite à partir des références indiquées ci-après pour l'acquisition et la démolition des bâtiments et équipements existant sur le site, la démolition et la reconstruction des trottoirs et du pavage, et pour l'enfouissement des services électriques. Ces documents sont présentés en annexe.

(1) Coûts pour acquisition et démolition

Note de Denis Sauvé, SDEU 31-07-2000 et note de Michel Mageau SI, 19-05-2000

(2) Coûts pour trottoir et pavage

Coûts unitaires globaux suggérés pour 2001, Service des travaux publics

Préparé par Jean Favreau, ing., Yves Themens, ing., Yves Chamberland, ing.

(3) Coûts pour enfouissement des services électriques et services connexes

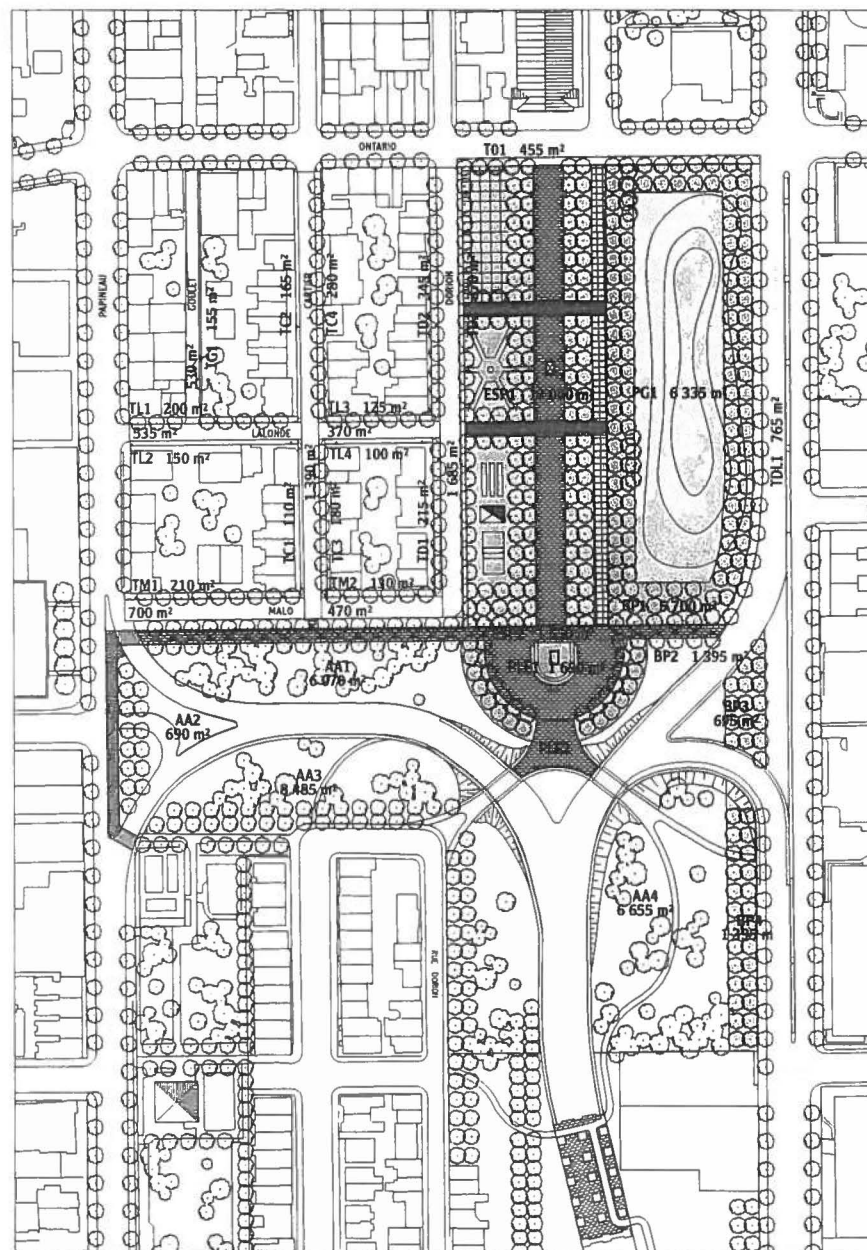
Commission des services électriques de la Ville de Montréal

Estimation préliminaire préparée par Réal Bélanger février 2001

- Les coûts pour l'installation des nouveaux lampadaires de rues ont été convenus avec Sylvie Tremblay, TP Ville de Montréal. (4)
- Les autres coûts, dont les coûts de remblai, les coûts pour plantation d'arbre de rue, etc. proviennent de données internes. (5)
- Les coûts unitaires pour l'aménagement des espaces publics ont été discutés avec Jean Drapeau, SPEV (6)
- L'estimation ne comprend pas les coûts reliés à la décontamination du site, ni le déblai et remblai dus à la décontamination.
- L'estimation ne comprend pas les coûts reliés au surhaussement des bretelles d'accès et aux travaux nécessaires à l'aménagement des passages piétons.

Sommaire des coûts d'aménagement

Plan d'aménagement public des abords du pont Jacques-Cartier	9 315 630 \$
Phase I	8 271 640 \$
Phase II	1 043 990 \$
Aménagement des rues de quartier	2 809 385 \$
Total	12 125 015 \$



**Estimation des coûts
Plan d'aménagement public des abords du pont Jacques-Cartier**

Phase I		8 271 640 \$		
Acquisition et démolition (1)		5 400 000 \$	Aménagement des espaces publics	
• Acquisition et démolition des îlots 4 et 5	5 100 000		• Esplanade publique délimité par Ontario/Dorion/axe Bordeaux/axe Malo prix unitaire : 140\$/m2 (5) (6)	1 680 000
• Démolition des îlots 1, 2, 3	300 000		Esplanade ESP 1	12 000 m2
Préparation du site		449 375 \$	• Sentier Malo prix unitaire : 110\$/m2 (5)	231 000
• démolition des trottoirs (2)	28 575		Sentier ESP 2	2 100 m2
prix unitaire : 15\$/m2			• Bande aménagée de Lorimier délimitée par Ontario/axe Bordeaux/axe Malo/de Lorimier	
rue Lafontaine	160 m2		Bande plantée BP 1	6 000 m2
rue Bordeaux	720 m2		prix unitaire : 35\$/m2 (5)	210 000
rue Huron	700 m2		Plaine gazonnée BP 1	6 500 m2
rue Disraéli	325 m2		prix unitaire : 25\$/m2 (5)	162 000
• démolition du pavage (2)	23 550		• Démolition/reconstruction des trottoirs prix unitaire : 115\$/m2 (2)	139 265
prix unitaire : 5\$/m2			Ontario entre Dorion et de Lorimier	
rue Lafontaine	700 m2		Trottoir TO 1	455 m2
rue Bordeaux	2 210 m2		de Lorimier entre Ontario et axe Malo	
rue Huron	1 140 m2		Trottoir TDL 1	756 m2
rue Disraéli	660 m2			
• enlèvement des poteaux et services élect. (3)	123 250			
rue Lafontaine	29 750 \$			
rue Bordeaux	93 500 \$			
• enlèvement des lampadaires (5)	7 000			
prix unitaire : 1000\$/unité				
rue Huron	5 unités			
rue Disraéli	2 unités			
• remblai	267 000			
sous-sol des bâtiments et équipements démolis				
prix unitaire : remblai Classe B 15\$ / m3 (5)				
îlot 1 - cour municipale	3 500 m3			
7 000 m2 profondeur 0.50 m				
îlot 2 - garage municipal	3 500 m3			
3 500 m2 profondeur 1 m				
îlot 3 - stationnement municipal	800 m3			
1 600 m2 profondeur 0.5 m				
îlots 4 et 5 - rue Ontario	10 000 m3			
5 000 m2 profondeur 2 m				

(1)(2)(3)(4)(5)(6)
Référer aux notes préalables p.38

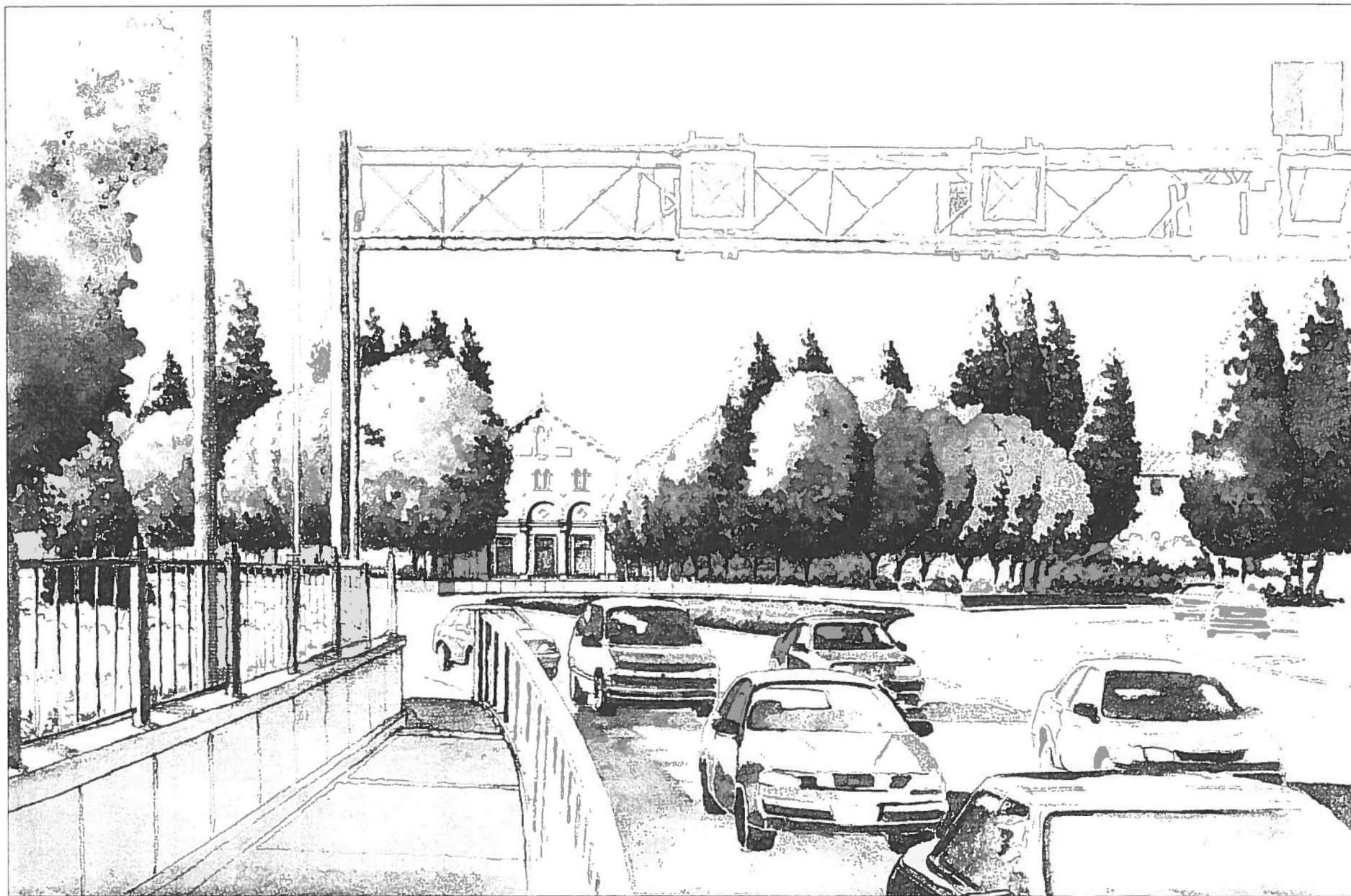
Plan d'aménagement public des abords du pont Jacques-Cartier

Phase II	1 043 990 \$
Aménagement des espaces publics	1 043 990 \$
• Place d'entrée semi-circulaire et lien piéton prix unitaire : 150\$/m2 ⁽⁵⁾	435 000
Place d'entrée PLE 1 et 2	2 900 m2
• Réaménagement des abords prix unitaire : 20\$/m2 ⁽⁵⁾	438 100
AA1-AA2-AA3-AA4	21 905 m2
• Bandes plantées prix unitaire : 35\$/m2 ⁽⁵⁾	120 890
BP 2 – BP 3 – BP 4	3 450 m2
• Réaménagement passage piéton Papineau prix unitaire : 100\$/m2 ⁽⁵⁾	50 000
Passage piéton au sol	500 m2

Plan d'aménagement public des abords du pont Jacques-Cartier

Aménagement des rues de quartier	2 809 385 \$			
• Démolition/reconstruction des trottoirs prix unitaire : 115\$/m2 ⁽²⁾	309 935			
Goulet TG 1155 m2				
Lalonde TL 1-2-3-4	575 m2			
Malo TM 1-2	340 m2			
Cartier TC 1-2-3-4	735 m2			
Dorion TD 1-2-3	930 m2			
• Démolition/reconstruction du pavage des rues prix unitaire : 110\$/m2 ⁽²⁾	625 350			
Goulet	530 m2			
Lalonde	910 m2			
Malo	1 170 m2			
Cartier	1 390 m2			
Dorion	1 680 m2			
• Enfoissement des services électriques Source CSEVM ⁽³⁾	1 714 700			
	Travaux CSEVM	Enlèvement Poteaux		
Goulet	135 000	85 000		
Lalonde	482 900	63 750		
Malo	80 800	63 750		
Cartier	313 600	85 000		
Dorion	311 400	93 500		
• Installation des nouveaux lampadaires prix unitaire : 4 400\$ par unité ⁽⁴⁾	103 400			
Goulet	3 unités	13 200		
Lalonde	6 unités	26 400		
Malo	5 unités	22 000		
Cartier	7 unités	30 800		
Dorion	7 unités	30 800		
		Plantation d'arbres de rue prix unitaire : 800\$ par unité ⁽⁵⁾		
		Lalonde	14 unités	11 200
		Malo	14 unités	11 200
		Cartier	21 unités	16 800
		Dorion	21 unités	16 800

(1)(2)(3)(4)(5)(6)
Référer aux notes préalables p.38



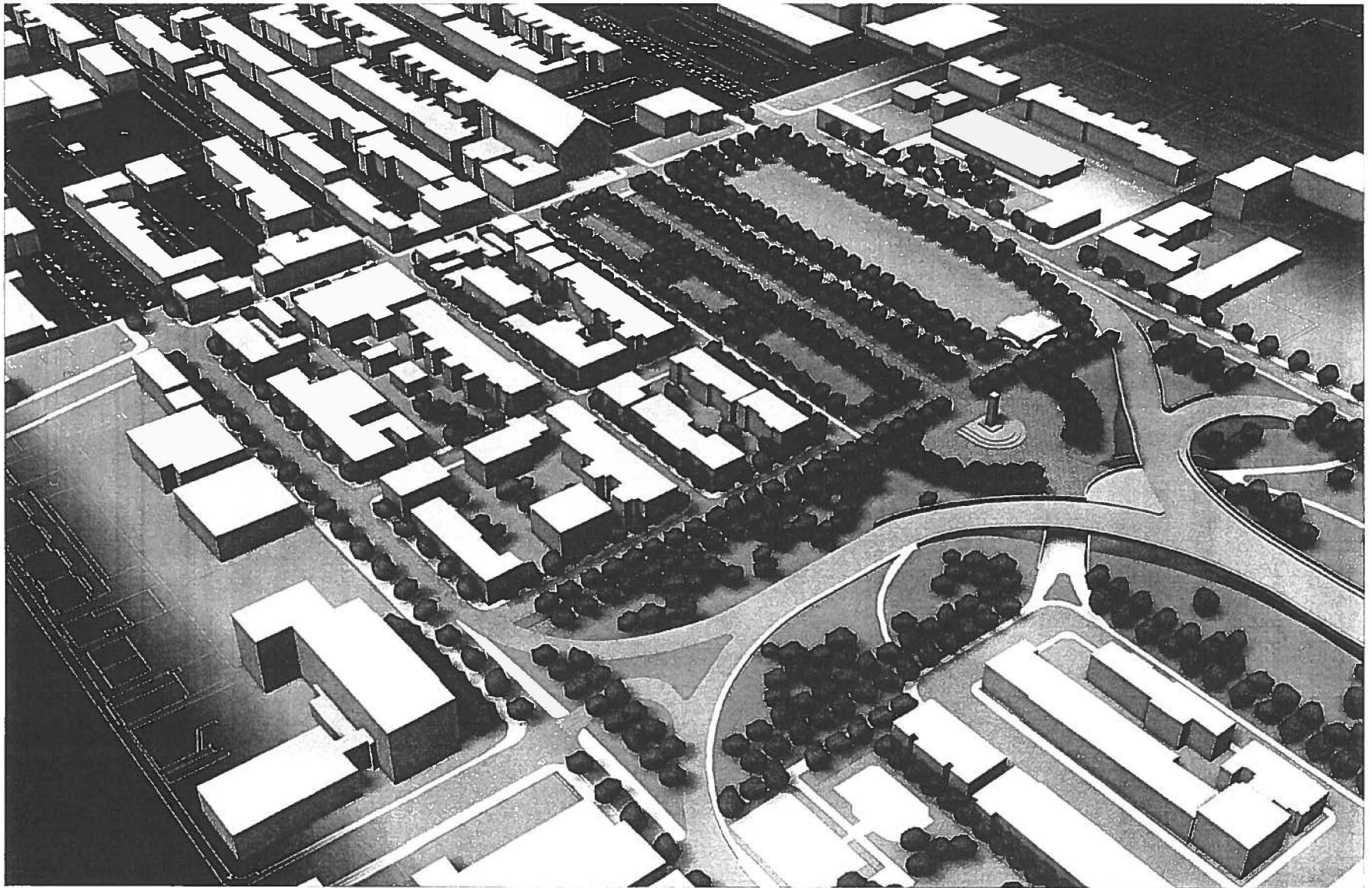
Perspective 1 - entrée à la ville par le pont Jacques-Cartier



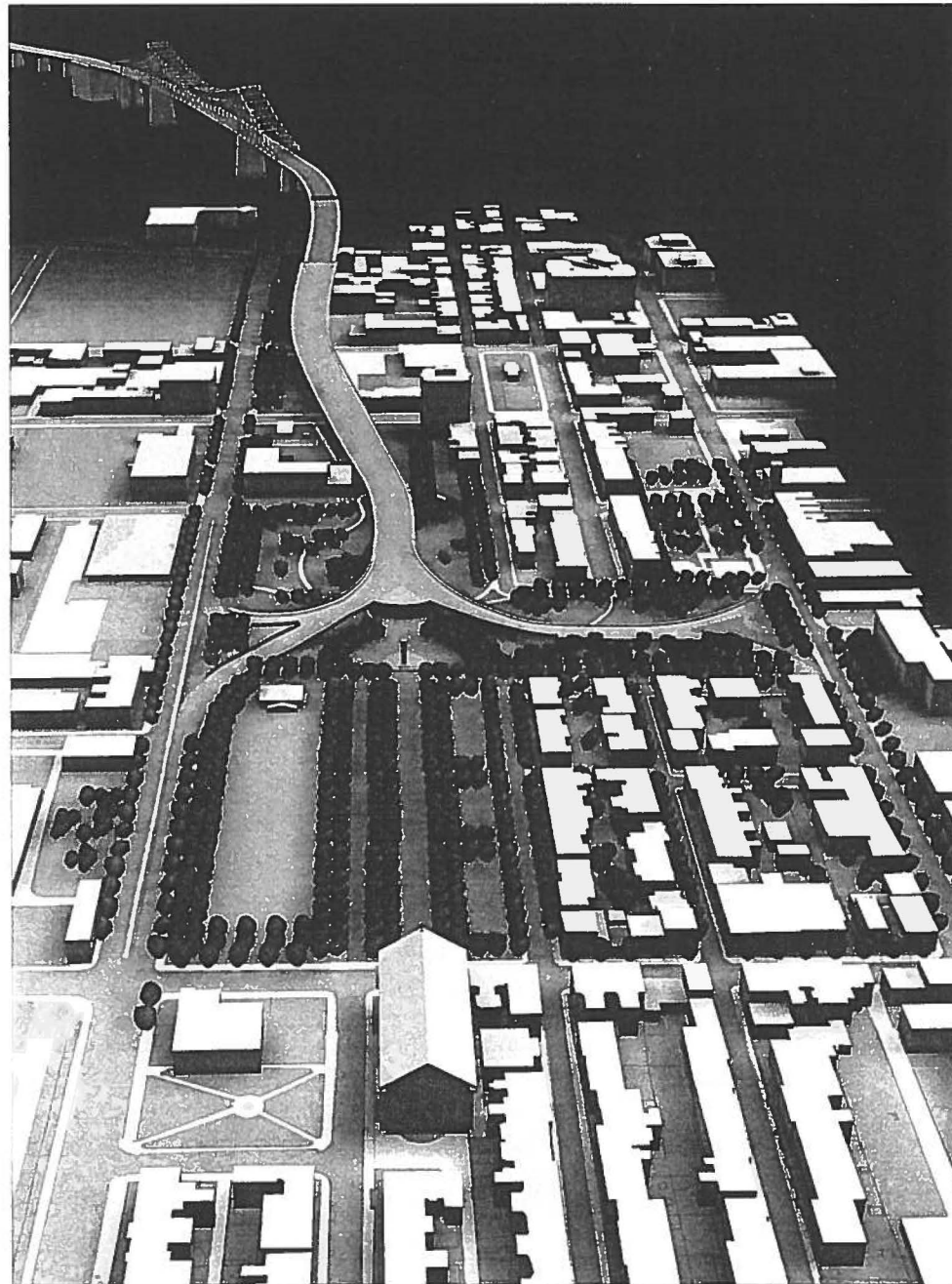
Perspective 2 - Esplanade - vue vers l'Église Notre-Dame de la Guadelupe



Perspective 3 - Vue sur la rue Ontario vers l'est



Simulation numérique 1 - projet d'aménagement public



Simulation numérique 2 - projet d'aménagement public



Simulation numérique 3 - projet d'aménagement public

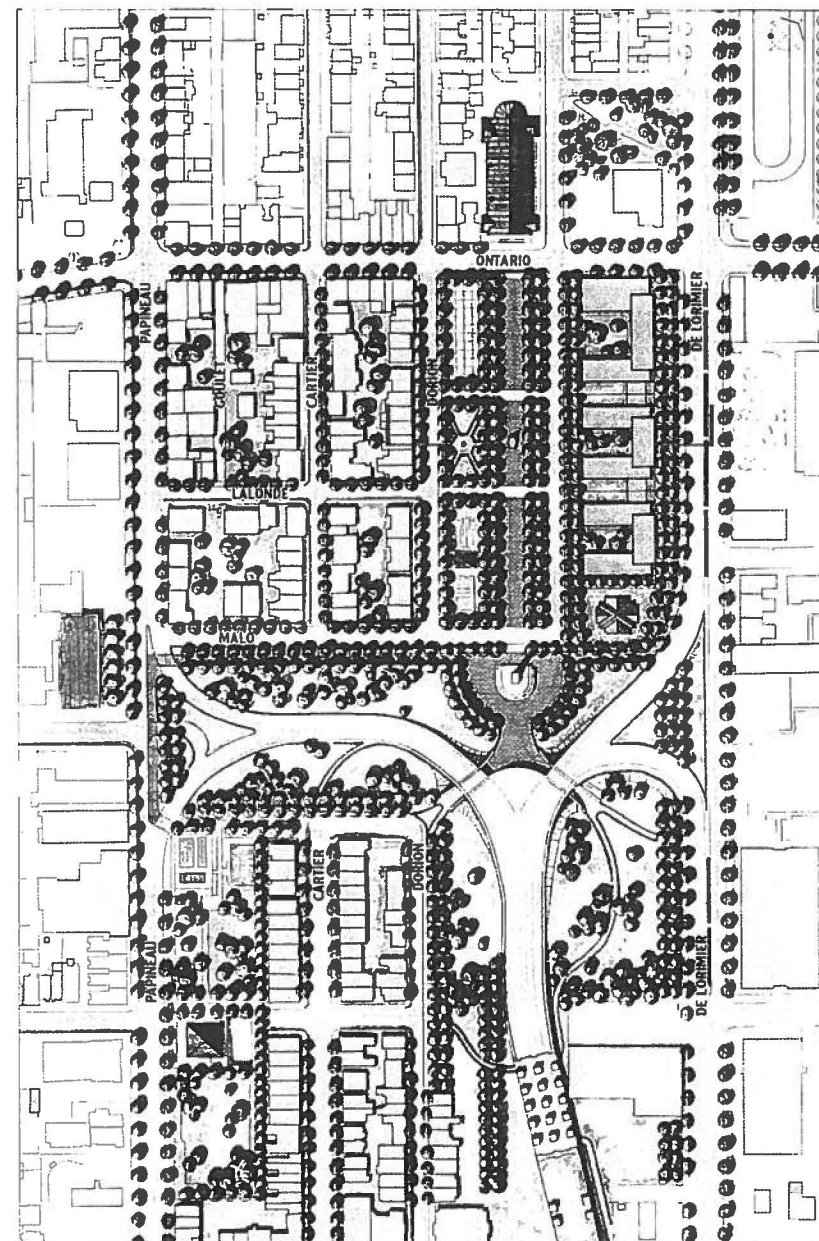
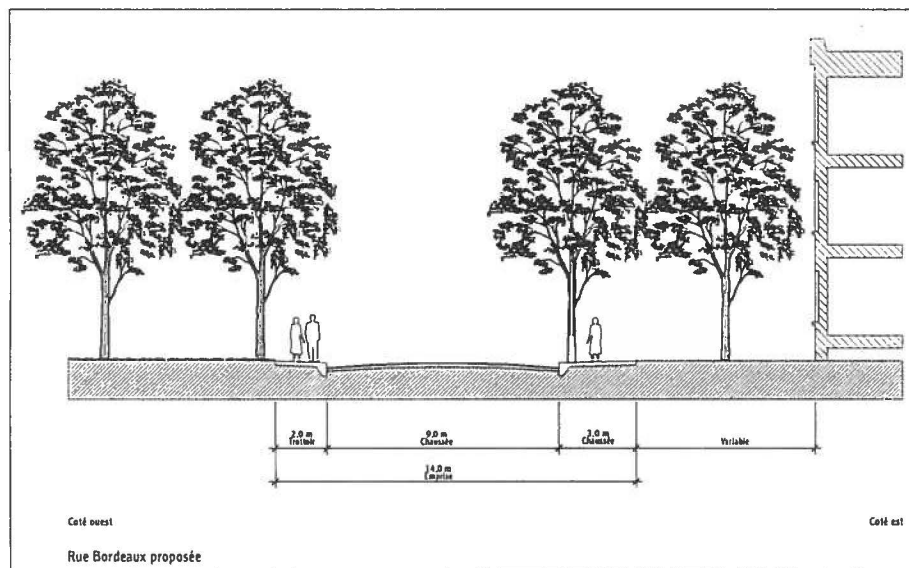
Possibilité ouverte par le plan d'aménagement public : projet immobilier

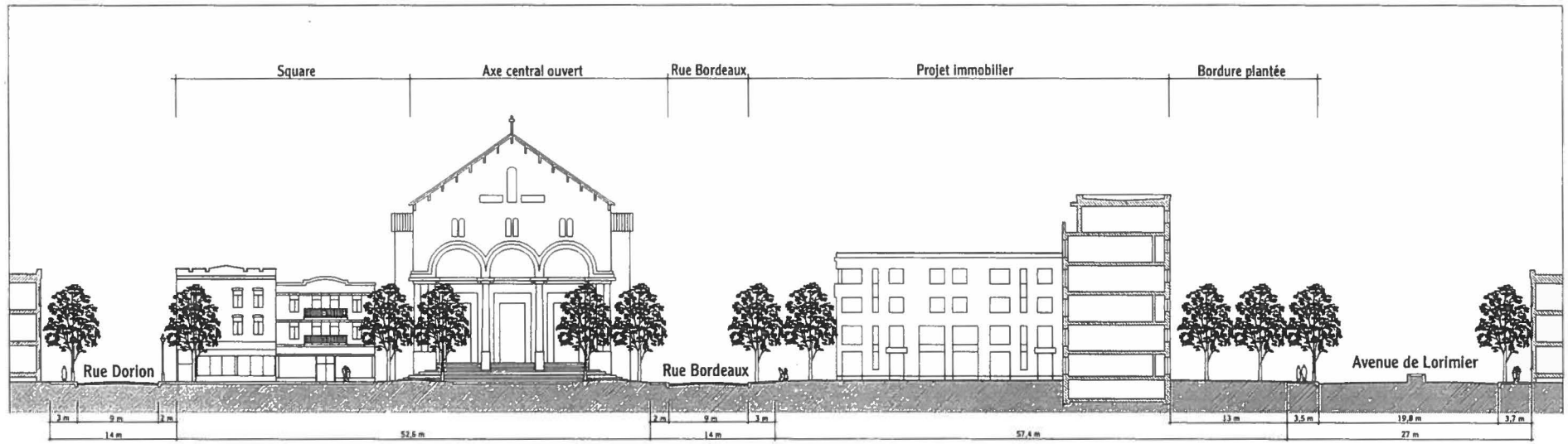
Le plan d'aménagement public ouvre la possibilité d'un développement immobilier sur la bande riveraine de l'avenue de Lorimier, entre la rue Ontario et l'axe de la rue Malo.

Ce projet immobilier mixte qui peut regrouper commerce, habitation et services communautaires présente les caractéristiques suivantes :

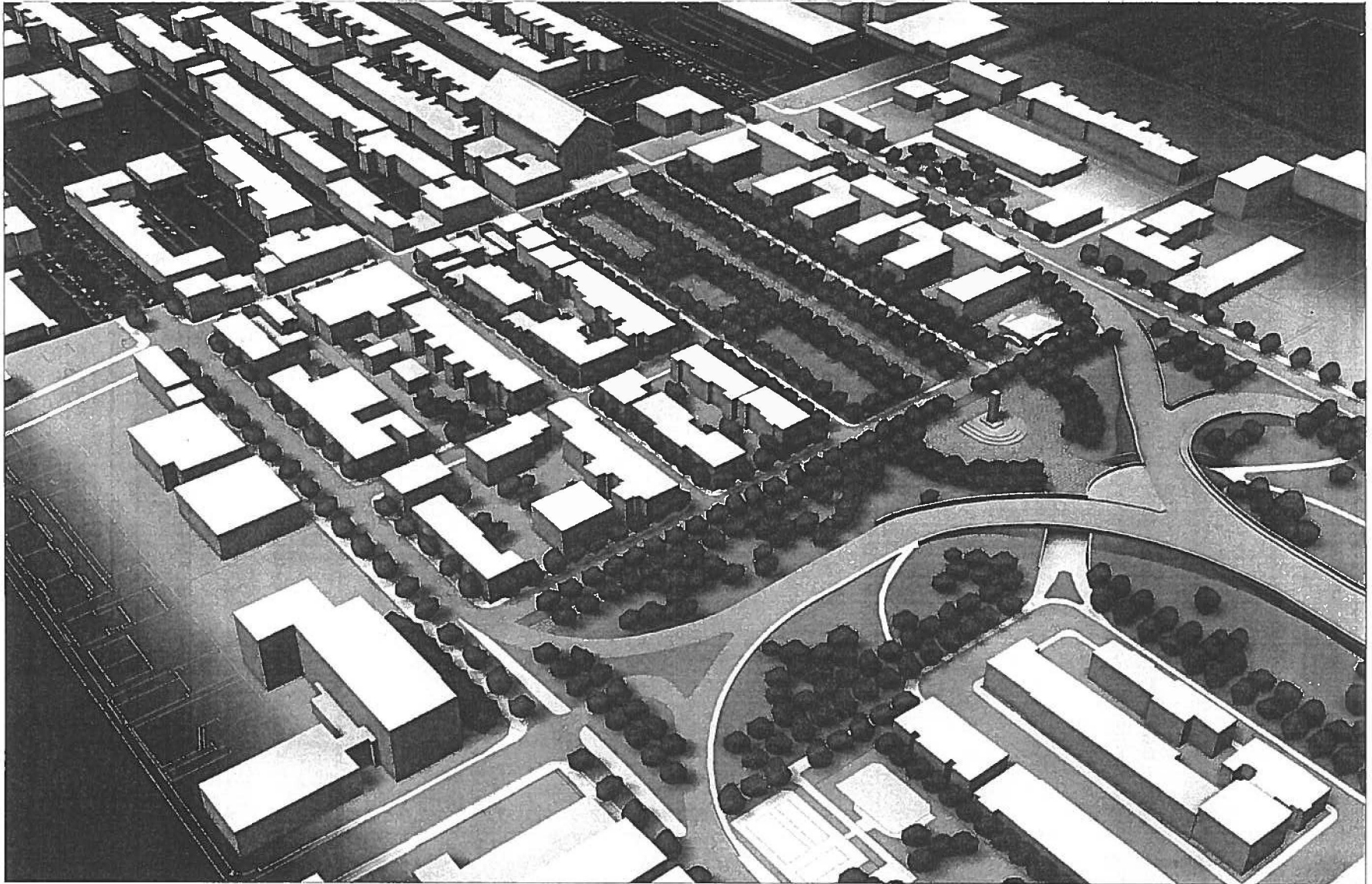
- Renforce le pôle commercial de la rue Ontario, en privilégiant l'implantation de locaux commerciaux au rez-de-chaussée
- Augmente la masse critique de résidents dans le quartier des îlots Huron
- Installe une barrière qui contre les nuisances, particulièrement le bruit, induites par la circulation sur l'avenue de Lorimier

- Encadre à l'est l'esplanade centrale de la proposition d'aménagement public
- La typologie proposée s'ouvre vers l'intérieur du quartier, par une cour paysagée, afin d'offrir un cadre de vie attrayant orienté en majeure partie sur l'esplanade
- Le projet immobilier est réalisable en trois phases distinctes, dont chacune représente un potentiel d'environ 100 unités de logements
- Le gabarit proposé s'établit entre 3 et 6 étages
- Le projet urbain est réalisable en rétablissant l'emprise des rues Bordeaux et Malo, tel que prévu dans le concept du plan d'aménagement public





Coupe transversale vers la rue Ontario de l'avenue de Lorimier
à la rue Dorion : proposition avec projet immobilier



Simulation numérique 1 - projet d'aménagement public et projet Immobilier



Simulation numérique 2 - projet d'aménagement public et projet immobilier



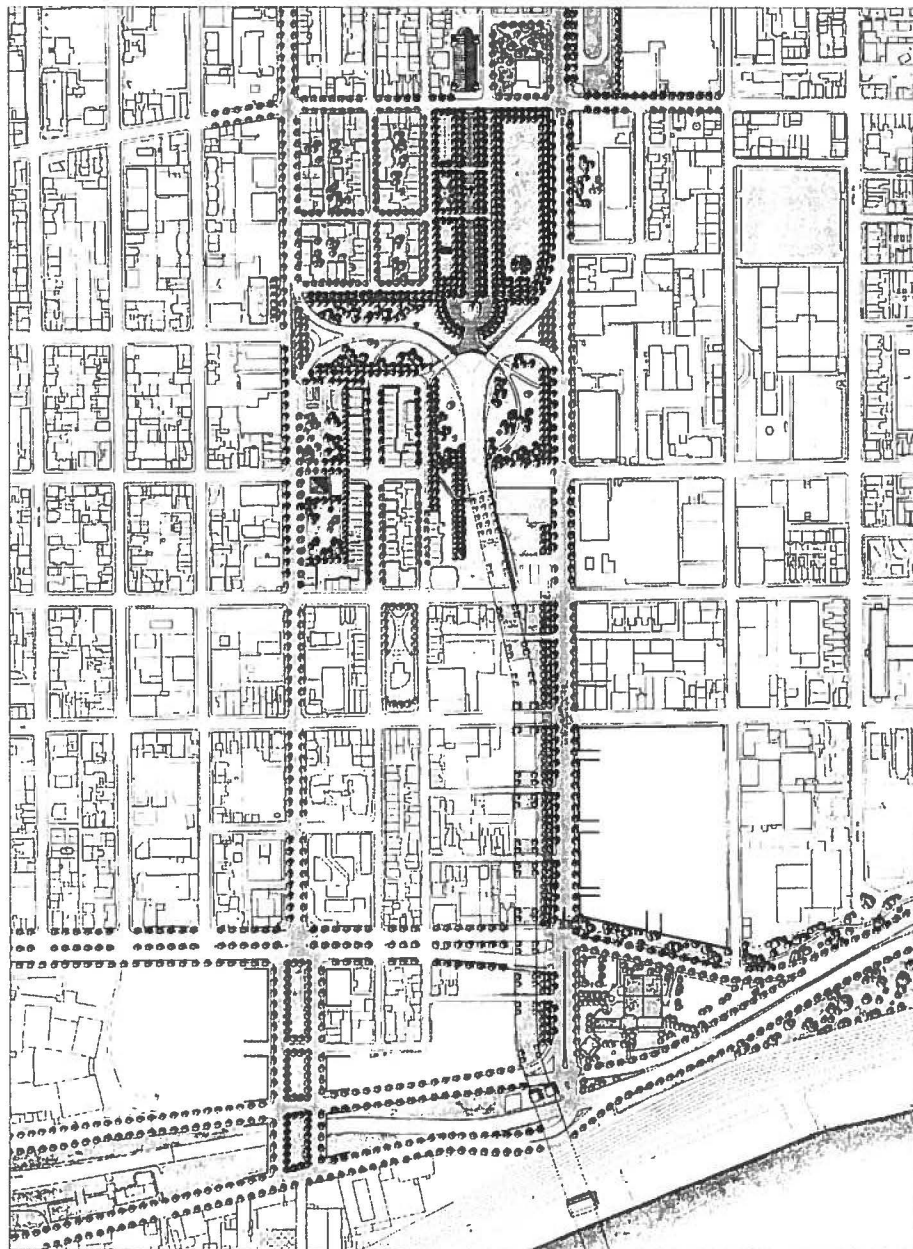
Simulation numérique 3 - projet d'aménagement public et projet immobilier

Le plan d'ensemble

Le projet d'aménagement particulier des îlots Huron et des abords du pont-Cartier s'inscrit dans un secteur élargi de la ville pour former un projet urbain cohérent. La zone d'influence directe couvre un secteur qui s'étend de la rue Sherbrooke au nord, jusqu'au fleuve au sud, entre les grands axes urbains que sont les avenues Papineau et de Lorimier.

Ce projet d'ensemble propose les éléments suivants:

- les avenues Papineau et de Lorimier constituent dans leur ensemble les portes d'entrée et de sortie significatives de la ville et doivent être aménagées comme telles entre le fleuve et la rue Sherbrooke: plantation d'alignement soignée d'arbres à grand déploiement, mobilier urbain unifié, contrôle de l'affichage, système de pavage.
- Réaménagement du square Papineau selon son emprise historique, et construction de ses abords
- Aménagement d'une bande paysagée continue du côté ouest de l'avenue de Lorimier, en continuité avec celle proposé dans le secteur des îlots Huron (double rangée en pleine terre, plus alignement de trottoir)
- Mise en réseau continu de la piste cyclable du pont Jacques-Cartier, par son prolongement dans la bande aménagée du côté ouest de l'avenue de Lorimier, avec celle du boulevard René-Lévesque et celle longeant la rue Notre-Dame, en un vaste parc linéaire.
- Mise en valeur de l'architecture monumentale du pont par un éclairage adéquat de ses éléments architectoniques au sol: piliers, structure d'acier, butée arquée.
- Mise en valeur des terrains riverains vacants, particulièrement ceux de l'avenue de Lorimier.



Mise en valeur de l'architecture du pont Jacques-Cartier

Le projet urbain de mise en valeur du pont Jacques-Cartier vise à démontrer l'intérêt de ses éléments constitutifs, transformant la perception négative de sa présence dans la ville en une révélation de la qualité de son architecture hautement sophistiquée.

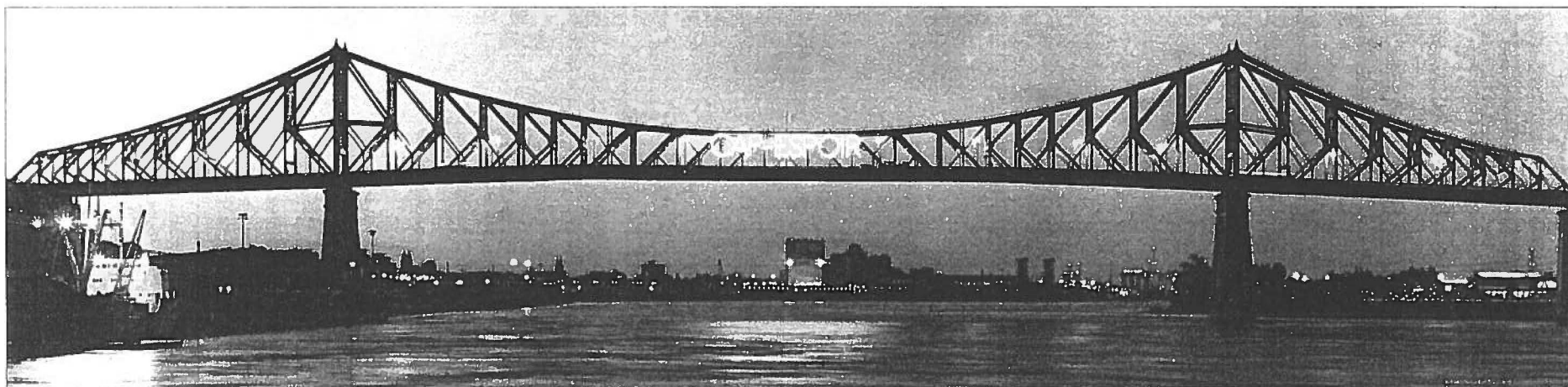
La mise en valeur du pont ne requiert aucune intervention lourde, si ce n'est de mettre en évidence et de montrer ses diverses composantes :

- Par le dégagement visuel et l'aménagement au sol
- Par l'application d'un plan d'éclairage de mise en scène architectural

Le pont Jacques-Cartier est un ouvrage d'art majeur qui se pose dans la ville comme un objet architecturé singulier. À l'échelle de la ville, il constitue une inscription aérienne de premier ordre, distinctive dans le paysage de Montréal. Il est, par son gigantisme et

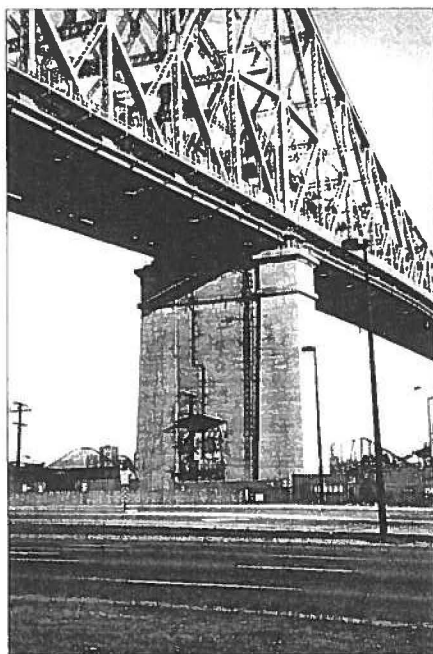
son déploiement héroïque qui coure d'une rive à l'autre, un repère fondamental dans la géographie urbaine de la partie centrale de la ville.

Considéré dans son ensemble, le pont est un objet de beauté, un support à l'imaginaire associé à la nature même de la ville comme territoire insulaire. Durant le jour, le pont est un objet fonctionnel, technologique, utilitaire. La nuit, il se transforme en objet fantastique, qui flotte au dessus de la réalité urbaine. L'association lumière-pont est apte à conférer à ce dernier une expression monumentale des plus expressives.



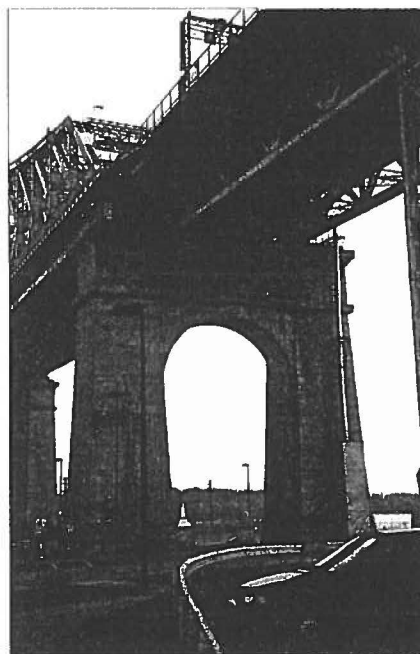
Le pont Jacques-Cartier comme monument dans la ville

Au niveau de la rue, le pont s'ancre progressivement dans le sol, générant une succession de lieux différenciés marqués par la rencontre inusitée de la technique multi-forme de sa structure et du tissu urbain, en une confrontation d'échelle singulière.

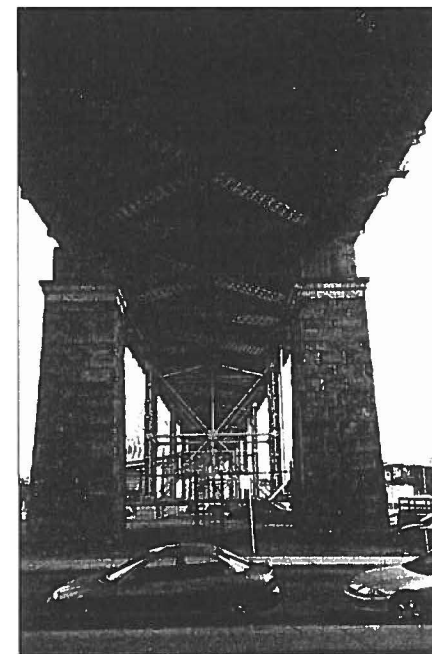


Le langage architecturé du pont se transforme du fleuve vers la ville :

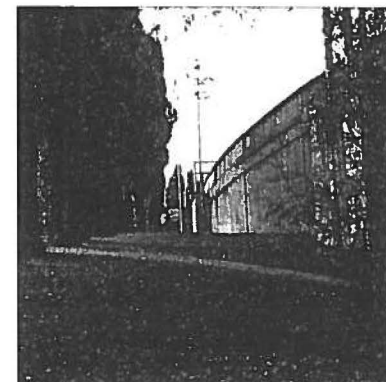
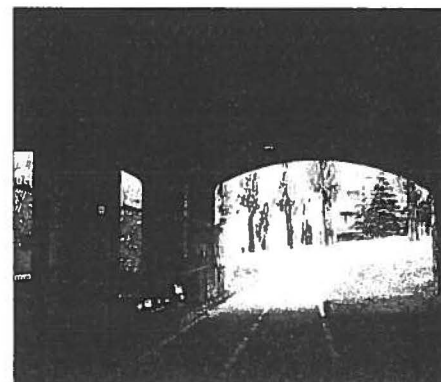
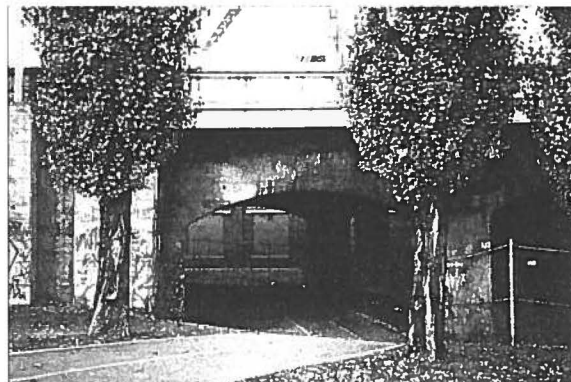
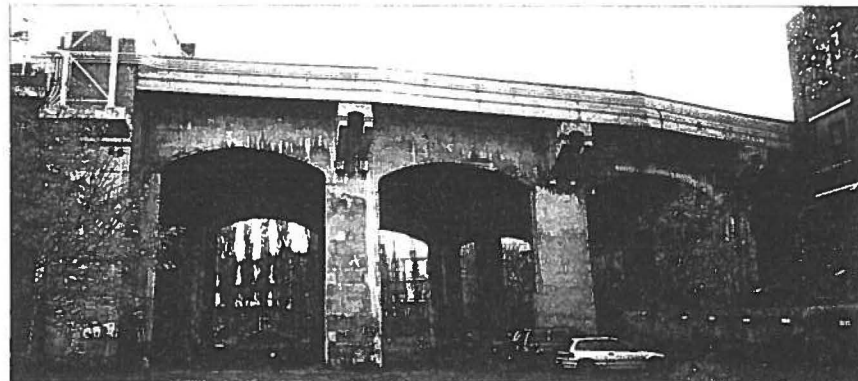
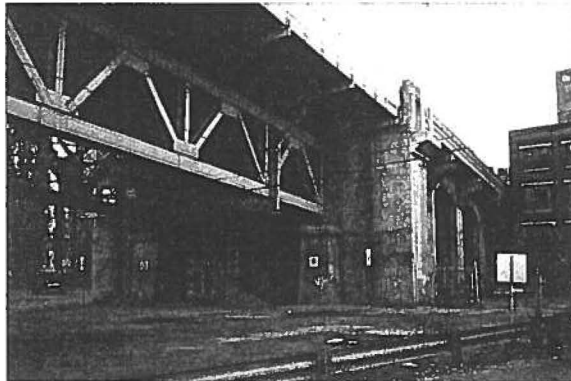
- Un pilier massif fixe l'assise du pont sur la rive du fleuve



- Un deuxième pilier, ouvert tel un arc de triomphe, se pose comme une première porte d'entrée à la ville, sous la courbe Craig



- Une série de piliers métalliques construit un passage linéaire continu. Le passage de la rue Ste-Catherine est magnifié par quatre piliers-colonnes de pierre grise, manifestes de l'urbanité du pont



- En bout de course, le pont s'ancre au sol par une structure en arcade tel une cathédrale de béton qui forme une construction singulière dans le milieu urbain du quartier

Étude de circulation
sommaire

par la firme CIMA +

Étude de circulation par la firme CIMA +

Cette étude a pour objectifs principaux de caractériser la situation actuelle de la problématique de la circulation dans le secteur, de procéder à une étude des options des réaménagements des accès au pont Jacques-Cartier soumises par le ville, et de dégager une option privilégiée.

Le rapport final daté de mai 2001 et déposé en annexe qualifie la situation actuelle de circulation pour le secteur désigné, énonce la problématique et les objectifs qui sous-tendent l'étude des options de réaménagement des accès au pont Jacques-Cartier, présente l'étude des différentes options de réaménagement, et enfin présente la solution retenue.

Situation actuelle

Le pont Jacques-Cartier avec un débit journalier moyen de plus de 100 000 véh./jour, constitue maillon important dans la chaîne de déplacement des utilisateurs du réseau routier régional. Ses accès routiers et leur configuration ont une importance capitale, puisque les inconvénients liés à une desserte non optimale (congestion, files d'attente) se repercutent aussitôt sur la population résidant dans le secteur.

Des relevés de comptages de même que des observations terrain ont été réalisés dans le but d'établir un portrait de la circulation actuelle dans le secteur à l'étude. Sur le Pont Jacques-Cartier des débits de l'ordre de 8 000 véh/h ont été recensés (entre 5 000 à 5 500 véh./h dans le sens de la pointe et 2 500 à 3 000 véh./h dans le sens opposé).

À l'heure actuelle, la situation en heure de pointe du matin est satisfaisante, à l'exception de la rue Ontario. L'avenue De Lorimier absorbe relativement bien le trafic venant du pont. Le problème de congestion sur la rue Ontario est d'ailleurs vécu à toute heure du jour. L'heure de pointe du soir est plus problématique car la demande véhiculaire excède la capacité des trois voies offertes par le pont Jacques-Cartier en direction de la

Rive-Sud. L'utilisation de l'avenue Papineau est quasi unifonctionnelle vers le pont et la grande demande véhiculaire occasionne une congestion importante ainsi que des files d'attente qui s'étendent par le Nord jusqu'à Sherbrooke et plus et par le Sud jusqu'à René-Lévesque et plus. L'attente varie de 5 à 8 minutes selon l'accès choisi.

Sur la rue Ontario, la circulation de transit provoque une congestion récurrente qui persiste tout au long de la journée. Au fil des années, le réseau a atteint un équilibre dans l'utilisation des itinéraires en direction et en provenance du pont. Cela signifie que chaque mouvement aux intersections est utilisé et que les temps d'attente sont similaires d'un itinéraire à l'autre.

Problématiques et objectifs

Compte tenu des problèmes observés tels la congestion, le manque de liens piétons et l'insécurité, les objectifs suivants ont été formulés pour le volet circulation :

- Désengorger la rue Ontario;
- Améliorer la circulation piétonne aux abords du pont;
- Rendre plus sécuritaire l'intersection Ontario/De Lorimier.

L'étude des options d'aménagement

Deux familles d'options ont été analysées : la remise à double sens des avenues Papineau et De Lorimier par le développement d'un giratoire aux accès du pont, et l'amélioration de la situation actuelle par l'application de différentes interventions.

Développement d'un giratoire aux accès du pont

À la suite d'une suggestion de la Ville de Montréal, la possibilité d'implanter un giratoire en sortie du pont a été analysée dans un premier temps. Une seconde option impliquant cette fois trois giratoires a été développé afin de remédier aux déficiences observées suite à l'analyse de la première option.

Le premier scénario, celui d'un giratoire unique en sortie du pont, cause une congestion inacceptable et

amène une perte de la capacité sur ce pont de plus de 2 000 véhicules par heure, soit l'équivalent d'une voie pleinement utilisée. De plus, la proximité du giratoire et des feux de circulation est un des facteurs qui ne favorise pas cette option.

Le deuxième scénario, le giratoire triple, a été développée dans le but d'amenuiser les problèmes soulevés par l'analyse de la première option. Cependant, la configuration du giratoire triple s'avère complexe, alors que certains problèmes de circulation persistent. De plus, l'aménagement proposé ne cadre pas dans le développement urbain du quartier.

Ces deux scénarios présentent également la contrainte d'intégration dans la trame urbaine, particulièrement l'option du giratoire triple et ne rencontre pas l'objectif premier de l'étude, soit améliorer la qualité de vie du secteur.

Il s'avère que ces deux options visant la mise à double sens des artères Papineau et de Lorimier comportent des désavantages importants au niveau de la fluidité de la circulation. En effet en permettant une plus grande accessibilité et perméabilité du secteur, ces approches introduisent une multiplication des conflits aux intersections, lesquelles deviennent difficiles à gérer efficacement. La capacité diminuant et les débits élevés demeurant constants, la fluidité est inévitablement affectée. En outre, ce type de proposition comporte une part de risque reliée à la réaction/perception des usagers face à la configuration géométrique peu usuelle des giratoires.

Amélioration des conditions actuelles

Le troisième scénario, qui considère le maintien de la géométrie actuelle des accès au pont et l'application de mesures d'amélioration ciblées, est celui qui présente le plus d'avantages. L'amélioration de la situation actuelle par des mesures de mitigation obtient une bonne cote car elle conserve la canalisation des mouvements importants d'entrée et de sortie du pont Jacques-Cartier. Les interventions sont ciblées sur les objectifs précis fixés au départ et atteignent leur

but respectif. En effet, les plus grands bénéficiaires attendus sont les suivants :

- la rue Ontario est soulagée d'un trafic de transit effectué par les usagers faisant route vers la Rive-Sud qui la congestionnait pendant la majorité de la journée;
- la sécurité est augmentée à l'intersection Ontario/De Lorimier, une des pires intersections de l'arrondissement;
- les mouvements piétonniers dans l'axe Nord-Sud entre les avenues Papineau et De Lorimier restent à être définis.

La solution retenue

Le troisième scénario s'est imposé comme la solution à privilégier et les principales propositions d'interventions sont :

1. interdiction du virage à gauche de la rue Ontario vers l'avenue Papineau Sud;
2. mise à double sens de la rue Sainte-Catherine entre la rue du Havre et l'avenue Papineau;
3. réaménagement de l'intersection Ontario/De Lorimier;
4. création de deux liens piétonniers sous les accès du pont Jacques-Cartier;
5. modification de la plage horaire du plan de camionnage sur la rue Ontario;
6. amélioration du rayon de courbure de la bretelle vers l'avenue De Lorimier Sud.

Parmi ces mesures proposées, l'interdiction de virage à gauche sur la rue Ontario vers Papineau Sud, la mise à double sens de Ste-Catherine et le réaménagement de l'intersection Ontario/De Lorimier sont à prioriser. Les mesures énoncées ont pour effet de réduire le transit sur la rue Ontario, de permettre une meilleure circulation des piétons et de sécuriser certains carrefours. Ces mesures ont un impact négatif mineur sur la circulation en comparaison avec les autres options analysées.

Étude d'impact sonore
sommaire

par la firme **Décibel Consultant inc.**

Étude d'impact sonore

par la firme Décibel Consultant inc.

Cette étude a pour objectifs principaux d'évaluer le niveau sonore actuel dans le secteur ciblé et d'estimer les variations de niveaux sonores qu'impliquent les options d'aménagement proposées. Le rapport final daté de mai 2001 et déposé en annexe qualifie le climat sonore actuel, présente l'effet de chacune des options d'aménagement sur le climat sonore, et propose des mesures de mitigation pour atténuer les effets négatifs.

L'évaluation de l'impact sonore des trois principaux scénarios d'aménagement considérés pour les abords du pont Jacques-Cartier, dont celui du projet retenu de grand parc, montre une augmentation du niveau sonore de 1 à 4 db(A) pour les bâtiments résidentiels existants en bordure des rues Dorions et Bordeaux.

Ces augmentations prévues du niveau sonore sont supérieures au seuil de perception, et il pourrait donc être approprié d'intégrer au projet certaines mesures d'atténuations, sous la forme de buttes paysagées, dont l'efficacité sera appropriée à l'impact sonore relativement faible et qui démontrerait la sensibilité du promoteur quant à l'intégration du projet dans son environnement.

Dans le cas où de nouveaux bâtiments seraient construits le long de l'avenue de Lorimier et de la rue Ontario, l'application de mesures de mitigation permettra d'atteindre les exigences de la SCHL et du CNB. Les niveaux sonores prévus se situent en effet dans la zone intermédiaire de 55 à 75 db(A) où une insonorisation adéquate est nécessaire pour des bâtiments d'habitation.

Étude d'impact économique

Daniel Arbour & Associés

janvier 2001

Étude d'impact économique

Introduction

L'objectif de la présente section est d'estimer les retombées fiscales pour la Ville de Montréal de chacun des trois premiers scénarios d'aménagement élaborés lors de l'étape de développement des scénarios d'aménagement et ce, pour une période donnée.

Pour ce faire, il s'agit de construire, comme convenu avec les représentants du Service du développement économique et urbain de la Ville de Montréal, un tableau qui permettra de visualiser les différents coûts et les revenus associés à chacune des options et ce, sur une période de 25 ans.

Il est important de mentionner que même si l'analyse des résultats annuels est intéressante, elle ne nous permet pas de conclure sur la rentabilité du projet dans son ensemble. En effet, théoriquement, lorsqu'on veut évaluer la rentabilité d'un investissement qui s'échelonne sur une longue période, il est nécessaire d'utiliser un critère de rentabilité. Le critère le plus souvent utilisé est la valeur actuelle nette (V.A.N.).

La V.A.N. se définit comme la somme des «cashflows» annuels (recettes moins les dépenses) actualisés. Selon la formule classique, il faut soustraire de cette somme actualisée les investissements effectués au début du projet. Cet exercice d'actualisation devient nécessaire puisqu'on ne peut comparer, par exemple, le surplus dégagé à l'an 1 du projet avec celui généré dix ans plus tard. En effet, un dollar d'aujourd'hui vaut plus qu'un dollar de demain parce que le dollar d'aujourd'hui peut être investi et rapporter de l'intérêt immédiatement.

Le taux d'actualisation constitue donc un critère fondamental dans l'analyse de rentabilité. La définition formelle du taux d'actualisation ou du coût d'option du

capital est le rendement auquel on renonce en réalisant l'investissement. Dans le monde municipal, ce taux correspond à la moyenne pondérée des taux d'intérêt des emprunts contractés par la Ville. Dans le cadre du présent exercice, nous supposons que le coût d'option du capital pour la ville de Montréal est de 8 % (taux réel).

Les différentes composantes des revenus et des dépenses qui sont considérées dans l'analyse sont présentées ci-après.

1. Les recettes

Les recettes actuelles

Dans un premier temps, on présente l'ensemble des recettes perçues actuellement par la Ville sur l'ensemble du site considéré (dans le quadrilatère formé des rues Ontario, Dorion, La Fontaine et l'avenue De Lorimier). Ainsi, cette donnée nous permettra, en plus de comparer les options entre elles, de les comparer par rapport à la situation actuelle.

À partir des comptes fonciers des différentes unités d'évaluation, il a été possible d'identifier les différentes recettes perçues en 2001 par la Ville de Montréal. Ces recettes concernent la taxe foncière générale, la surtaxe non résidentielle et les taxes sur la valeur locative (taxe d'affaires, taxe d'eau et services, et la taxe spéciale). Toutes les informations concernant les recettes actuelles sur le site étudié ont été fournies par le service des finances de la Ville de Montréal.

Bien sûr, ces recettes sont identiques pour chacun des scénarios considérés. Selon les informations obtenues, les recettes annuelles en 2001 pour la Ville de Montréal provenant des immeubles du quadrilatère analysé atteignent 80 112 \$.

Les nouvelles constructions

Certains des scénarios considérés comprennent la construction de nouveaux bâtiments. Ces bâtiments généreront des recettes pour la Ville en termes de taxes foncières, de taxes d'affaires et de taxes sur les immeubles non résidentiels. Ces recettes sont basées sur l'évaluation foncière et sur la valeur locative (s'il y a lieu) probable des différents immeubles qui pourraient occuper ces espaces. Les hypothèses formulées concernant l'évaluation foncière des immeubles ont été basées sur des immeubles similaires et sur notre connaissance du marché. En ce qui concerne la valeur locative, on suppose quelle représente 11 % de l'évaluation foncière des immeubles ou des parties d'immeubles utilisés à des fins non-résidentielles.

Les caractéristiques de chacun des scénarios sont présentées ci-après :

Scénario 1

Aucun bâtiment n'est prévu dans cette option de mise en valeur.

Scénario 2

- Parcelle C-1
- 150 unités de logement d'une valeur moyenne de 110 000 \$.
- 900 m² de commerce d'une valeur moyenne de 900\$/m²

Parcelle C-3

- 4 500 mètres carrés de bureaux ou commerces d'une valeur moyenne de 900 \$ le mètre carré.

Parcelle C-4

- 25 unités de logement d'une valeur moyenne de 110 000 \$
- 900 m² de commerce d'une valeur moyenne de 900\$/m²
- Les immeubles dans la partie Est de la parcelle 4 sont conservés.

On suppose que l'ensemble de ces bâtiments seront érigés sur une période de trois ans. La ville commencera à percevoir les recettes de ces nouvelles constructions à partir de la troisième année. Selon les hypothèses formulées dans le cadre de cette option, l'évaluation foncière totale sur le site une fois la mise en valeur terminée serait de l'ordre de 24,9 millions de dollars \$. La valeur locative des locaux non-résidentiels pour sa part atteindrait environ 624 000 \$.

Scénario 3

- Parcelle C2 et C-3
- 130 unités de logement d'une valeur moyenne de 110 000 \$.
- 2 000 m² de commerce d'une valeur moyenne de 900\$/m²

Parcelle C4

- 80 unités de logement d'une valeur moyenne de 110 000 \$.
- 900 m² de commerce d'une valeur moyenne de 900\$/m²

On suppose que l'ensemble de ces bâtiments seront érigés également sur une période de trois ans. Selon les hypothèses formulées dans le cadre de cette option, l'évaluation foncière totale sur le site une fois la mise en valeur terminée serait de l'ordre de 25,7 millions de dollars \$. La valeur locative des locaux non-résidentiels pour sa part atteindrait environ 287 000 \$.

Vente de terrains

Actuellement, la Ville possède des terrains dans le secteur à l'étude. Elle acquerra également d'autres espaces selon les scénarios de développement. Dans certaines options, les terrains seraient vendus au secteur privé afin d'être mis en valeur. La Ville percevrait donc des revenus de ces transactions.

Le nouveau rôle d'évaluation estime que la valeur des terrains dans ce secteur de la ville atteigne 18 \$ le pied carré. Nous supposons que la Ville pourrait procéder à la vente de ses terrains à un montant de 15 \$ le pied carré.

Les superficies qui seront vendues dans chacune des options sont estimées ci-après :

Scénario 1 :	n/a
Scénario 2 :	99 480 pieds carrés
Scénario 3 :	105 592 pieds carrés

2. Les dépenses

• Les acquisitions d'immeubles

La concrétisation des scénarios de développement nécessitera par la Ville l'acquisition de certains immeubles de gré à gré ou par un mécanisme d'expropriation. Ces acquisitions constitueront un coût pour la Ville. Ces différents montants ont été identifiés par les représentants des services municipaux.

• La démolition

Les bâtiments qui seront acquis par la Ville devront être démolis afin de permettre la mise en valeur des espaces. Ces coûts doivent être considérés dans l'analyse. Ces coûts ont été estimés à partir des barèmes généraux existants dans l'industrie.

• Les coûts d'aménagement

L'aménagement des espaces exigera également des dépenses de la part de la Ville. Ces coûts concerneront notamment la construction des aménagements (parcs, places, rue, etc.) et la modification des infrastructures.

• Les coûts de chacune de ces variables sont présentés pour les différents scénarios ci-après. L'estimation détaillée de ces coûts est présentée dans la partie "Le développement des scénarios d'aménagement" de ce présent rapport).

Scénario 1 :	8 865 000 \$
Scénario 2 :	13 090 000 \$

(incluant le coût de construction du centre communautaire de 7.2 millions)

Scénario 3 : 8 205 000 \$

Dans le cadre de la présente analyse, on suppose que la Ville financera l'ensemble de ces coûts sur une période de 15 ans à un taux d'intérêt moyen de 8 %.

Il est important de mentionner que les coûts de décontamination n'ont pas été considérés dans l'analyse qui suit, les informations disponibles à cette étape-ci étaient trop parcellaires pour considérer cette variable. Par ailleurs, on ne considère dans la présente analyse que les coûts directs reliés à la mise en valeur. Les coûts d'exploitation supplémentaires pour la Ville ne sont pas considérés (entretien des rues, entretien des parcs, etc.).

3. Les résultats

L'analyse des résultats indiquent que, d'un simple point de vue fiscal, la mise en valeur de ce secteur selon les options retenues, ne peut constituer une opération rentable pour la Ville de Montréal. Selon la présente analyse, la valeur actualisée nette dans chacun des scénarios est négative. En d'autres termes, si on ramène l'ensemble des flux monétaires des vingt-cinq prochaines années en valeur d'aujourd'hui, on constate que les recettes perçues ne pourraient compenser les dépenses.

En fait, selon les résultats obtenus, les pertes générées varieraient entre 4,3 et 9,6 millions de dollars selon les scénarios. Les valeurs actualisées nettes obtenues pour chacun des scénarios sont les suivantes :

Scénario 1 :	- 9,6 millions de dollars
Scénario 2 :	- 6,2 millions de dollars
Scénario 3 :	- 2,9 millions de dollars

On retrouve aux pages suivantes les tableaux détaillés des revenus et des coûts associés à chacun des scénarios. On présente également la valeur actuelle nette de chacune des options développées.

cénario 1 - Grand parc d'entrée
estimation des recettes et dépenses

Description	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
Revenus																											
Situation actuelle (1)	80.112 \$	80.112 \$	80.112 \$	80.112 \$	80.112 \$	80.112 \$	80.112 \$	80.112 \$	80.112 \$	80.112 \$	80.112 \$	80.112 \$	80.112 \$	80.112 \$	80.112 \$	80.112 \$	80.112 \$	80.112 \$	80.112 \$	80.112 \$	80.112 \$	80.112 \$	80.112 \$	80.112 \$	80.112 \$	80.112 \$	
Option à l'étude																											
<i>Nouvelles constructions</i>																											
Taxes foncières																											
Taxes sur valeur locative	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	
Sous-locati																											
Transactions immobilières																											
Intérêt de terrains																											
Sous-total (2)	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	
Revenus actuels - revenus de l'option (3) (2-1)	-80.112 \$	-80.112 \$	-80.112 \$	-80.112 \$	-80.112 \$	-80.112 \$	80.112 \$	-80.112 \$	80.112 \$	-80.112 \$	-80.112 \$	-80.112 \$	-80.112 \$	-80.112 \$	-80.112 \$	-80.112 \$	-80.112 \$	-80.112 \$	-80.112 \$	80.112 \$	-80.112 \$	-80.112 \$	-80.112 \$	80.112 \$	-80.112 \$	-80.112 \$	
Dépenses																											
acquisition et démolition																											
acquisition et démolition des lots 4 et 5, et démolition des lots 1, 2, 3)		630.880 \$	630.880 \$	630.880 \$	630.880 \$	630.880 \$	630.880 \$	630.880 \$	630.880 \$	630.880 \$	630.880 \$	630.880 \$	630.880 \$	630.880 \$	630.880 \$	630.880 \$	630.880 \$										
réparation du site																											
démolition et réfection des trottoirs, octaègnes, g. rue, plantation, remblai)		57.246 \$	57.246 \$	57.246 \$	57.246 \$	57.246 \$	57.246 \$	57.246 \$	57.246 \$	57.246 \$	57.246 \$	57.246 \$	57.246 \$	57.246 \$	57.246 \$	57.246 \$	57.246 \$										
ménagement du parc																											
(parc planté et partie esplanade)			232.491 \$	232.491 \$	232.491 \$	232.491 \$	232.491 \$	232.491 \$	232.491 \$	232.491 \$	232.491 \$	232.491 \$	232.491 \$	232.491 \$	232.491 \$	232.491 \$	232.491 \$	232.491 \$									
ménagement des abords / place d'entrée																											
(bord du pont, place d'entrée)			115.077 \$	115.077 \$	115.077 \$	115.077 \$	115.077 \$	115.077 \$	115.077 \$	115.077 \$	115.077 \$	115.077 \$	115.077 \$	115.077 \$	115.077 \$	115.077 \$	115.077 \$	115.077 \$									
Sous-total (4)	0 \$	688.126 \$	1.035.694 \$	1.035.694 \$	1.035.694 \$	1.035.694 \$	1.035.694 \$	1.035.694 \$	1.035.694 \$	1.035.694 \$	1.035.694 \$	1.035.694 \$	1.035.694 \$	1.035.694 \$	1.035.694 \$	1.035.694 \$	1.035.694 \$	347.568 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	
flux annuel (3 - 4)	-80.112 \$	-768.238 \$	-1.115.806 \$	-1.115.806 \$	-1.115.806 \$	-1.115.806 \$	-1.115.806 \$	-1.115.806 \$	-1.115.806 \$	-1.115.806 \$	-1.115.806 \$	-1.115.806 \$	-1.115.806 \$	-1.115.806 \$	-1.115.806 \$	-1.115.806 \$	-1.115.806 \$	-427.680 \$	-80.112 \$	-80.112 \$	-80.112 \$	-80.112 \$	-80.112 \$	-80.112 \$	-80.112 \$	-80.112 \$	
V.A.N.																											

Scénario 3 - Place d'entrée axiale
Estimation des recettes et dépenses

Description	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Revenus																										
Situation actuelle (1)	80,112 \$	80,112 \$	80,112 \$	80,112 \$	80,112 \$	80,112 \$	80,112 \$	80,112 \$	80,112 \$	80,112 \$	80,112 \$	80,112 \$	80,112 \$	80,112 \$	80,112 \$	80,112 \$	80,112 \$	80,112 \$	80,112 \$	80,112 \$	80,112 \$	80,112 \$	80,112 \$	80,112 \$	80,112 \$	80,112 \$
Option à l'étude																										
<i>Nouvelles constructions</i>																										
Taxes foncières				175,068 \$	350,136 \$	525,204 \$	525,204 \$	525,204 \$	525,204 \$	525,204 \$	525,204 \$	525,204 \$	525,204 \$	525,204 \$	525,204 \$	525,204 \$	525,204 \$	525,204 \$	525,204 \$	525,204 \$	525,204 \$	525,204 \$	525,204 \$	525,204 \$	525,204 \$	525,204 \$
Taxes sur valeur locative				19,619 \$	39,237 \$	58,856 \$	58,856 \$	58,856 \$	58,856 \$	58,856 \$	58,856 \$	58,856 \$	58,856 \$	58,856 \$	58,856 \$	58,856 \$	58,856 \$	58,856 \$	58,856 \$	58,856 \$	58,856 \$	58,856 \$	58,856 \$	58,856 \$	58,856 \$	58,856 \$
Sous-total	0 \$	0 \$	0 \$	194,686 \$	389,373 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$
<i>Transactions immobilières</i>																										
Vente de terrains																										
lot C2				630,375 \$																						
lot C3				310,800 \$																						
lot C4				488,400 \$																						
Partie de rue				145,305 \$																						
Sous-total (2)	0 \$	0 \$	1,563,880 \$	1,91,686 \$	389,373 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$	584,059 \$
Revenus actuels - revenus de l'option (3) (2-1)	-80,112 \$	-80,112 \$	1,503,768 \$	114,574 \$	309,261 \$	503,947 \$	503,947 \$	503,947 \$	503,947 \$	503,947 \$	503,947 \$	503,947 \$	503,947 \$	503,947 \$	503,947 \$	503,947 \$	503,947 \$	503,947 \$	503,947 \$	503,947 \$	503,947 \$	503,947 \$	503,947 \$	503,947 \$	503,947 \$	503,947 \$
Dépenses																										
Acquisition et démolition																										
Acquisition et démolition des lots 4 et 5																										
Démolition lots 1, 2, 3		630,880 \$	630,880 \$	630,880 \$	630,880 \$	630,880 \$	630,880 \$	630,880 \$	630,880 \$	630,880 \$	630,880 \$	630,880 \$	630,880 \$	630,880 \$	630,880 \$	630,880 \$	630,880 \$	630,880 \$	630,880 \$	630,880 \$	630,880 \$	630,880 \$	630,880 \$	630,880 \$	630,880 \$	630,880 \$
Préparation du site																										
Démolition / réfection des murs, trottoirs, éclairage		75,939 \$	75,939 \$	75,939 \$	75,939 \$	75,939 \$	75,939 \$	75,939 \$	75,939 \$	75,939 \$	75,939 \$	75,939 \$	75,939 \$	75,939 \$	75,939 \$	75,939 \$	75,939 \$	75,939 \$	75,939 \$	75,939 \$	75,939 \$	75,939 \$	75,939 \$	75,939 \$	75,939 \$	75,939 \$
planter, ramblai																										
Aménagement de l'esplanade (entre Malo et Ontario)																										
Partie piétonne et esplanade			136,691 \$	136,691 \$	136,691 \$	136,691 \$	136,691 \$	136,691 \$	136,691 \$	136,691 \$	136,691 \$	136,691 \$	136,691 \$	136,691 \$	136,691 \$	136,691 \$	136,691 \$	136,691 \$	136,691 \$	136,691 \$	136,691 \$	136,691 \$	136,691 \$	136,691 \$	136,691 \$	136,691 \$
Aménagement des abords / place d'entrée																										
Place d'entrée																										
Abords du pont / entrée de Ville		115,077 \$	115,077 \$	115,077 \$	115,077 \$	115,077 \$	115,077 \$	115,077 \$	115,077 \$	115,077 \$	115,077 \$	115,077 \$	115,077 \$	115,077 \$	115,077 \$	115,077 \$	115,077 \$	115,077 \$	115,077 \$	115,077 \$	115,077 \$	115,077 \$	115,077 \$	115,077 \$	115,077 \$	115,077 \$
Sous-total (4)	0 \$	706,819 \$	958,586 \$	958,586 \$	958,586 \$	958,586 \$	958,586 \$	958,586 \$	958,586 \$	958,586 \$	958,586 \$	958,586 \$	958,586 \$	958,586 \$	958,586 \$	958,586 \$	958,586 \$	251,768 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$
Flux annuel (3 - 4)	-80,112 \$	786,931 \$	545,182 \$	844,012 \$	849,325 \$	-454,639 \$	-454,639 \$	-454,639 \$	-454,639 \$	-454,639 \$	-454,639 \$	-454,639 \$	-454,639 \$	-454,639 \$	-454,639 \$	-454,639 \$	-454,639 \$	252,180 \$	503,947 \$	503,947 \$	503,947 \$	503,947 \$	503,947 \$	503,947 \$	503,947 \$	503,947 \$
VAN	2,801,783 \$																									

Valeur des immobilisations 7,370,000 \$
Nouvelle évalutation foncière 25,710,000 \$
Nouvelle valeur locative 287,100 \$

- Références évaluation des coûts
- Sommaire de l'étude sur l'état du garage municipal
- Plan de propriété Société du pont Jacques-Cartier



DESTINATAIRE : Monsieur François Gagné
 Conseiller en aménagement
 Service du développement économique et urbain

EXPÉDITEUR : Denis Sauvé
 Évaluateur agréé

DATE : Le 31 juillet 2000

OBJET : Abords du pont Jacques-cartier
 Îlots C4 et C5
 Coût potentiel d'acquisition
 N/Réf. : 8-65-6

Comme suite au mandat que vous nous avez confié, nous avons colligé et analysé les données requises. Ainsi, nous sommes d'opinion que le coût potentiel d'acquisition estimé à des fins budgétaires des propriétés citées en rubrique est de l'ordre de CINQ MILLIONS CENT DOLLARS (\$ 100 000 \$).

Ce coût potentiel inclut, le cas échéant, les coûts d'achat, les frais de démolition, les dommages potentiels, intérêts, frais d'expert et autres, mais exclut les montants associés à la caractérisation et à la restauration des sols. Le laboratoire de la Ville produira son rapport tel que prévu à la mi-août.

Il n'équivaut pas à la valeur marchande de l'immeuble, ni à la valeur au propriétaire, ni à une fourchette maximum de valeur pour une acquisition de gré à gré, ni à l'indemnité d'expropriation. Il ne peut donc être utilisé à une fin autre que budgétaire.

Espérant le tout conforme, nous vous prions d'agréer nos salutations distinguées.

CL/DS/mj

c.c. : M^{me} Céline Topp, directrice associée

Y:\USERS\USAUVZT\8-65-6coûtpotentiel.nofg

DESTINATAIRE : Monsieur Roger Grondines
 Agent technique
 Service du développement économique
 Expertise et évaluation
 303, rue Notre-Dame Est

EXPÉDITEUR : Michel Mageau
 Chef de section
 Section Gestion des travaux et
 de l'entretien à contrats
 Division - Opérations immobilières

DATE : Le 19 mai 2000

OBJET : Estimation pour la démolition des bâtiments situés
 dans le quadrilatère des rues De Lorimier, Ontario,
 Dorion et Lafontaine

Section C-1	60 000,00 \$
Section C-2	200 000,00 \$
Section C-3	3 500,00 \$
Section C-4	126 000,00 \$
Section C-5	170 000,00 \$

Sous-total : 559 500,00 \$

Disjonction des services
 publics : 20 000,00 \$

Imprévus : 10 000,00 \$

Sous-total : 589 500,00 \$

T.P.S. : 41 265,00 \$
 T.V.Q. : 47 307,38 \$

TOTAL APPROXIMATIF : 678 072,38 \$

ION C-1 - POSTE D'ESSENCE

ement d'asphalte et de clôture	7 000,00	\$
ition du poste d'essence 1830, rue Bordeaux	8 000,00	\$
ement des réservoirs	20 000,00	\$
. contaminé	25 000,00	\$
TOTAL :	60 000,00	\$

imation approximative dépendant du pourcentage de contamination.

ION C-2

ition du bâtiment (garage et bureaux)	200 000,00	\$
1890, rue De Lorimier (incluant enlèvement amiante)	200 000,00	\$
TOTAL :	200 000,00	\$

ition à risques élevés près de la voie publique (pont).

ION C-3

ilte et clôture	3 500,00	\$
TOTAL :	3 500,00	\$

ION C-4 - DE LORIMIER, HURON, BORDEAUX, ONTARIO

lition 1915-2025, rue de Bordeaux	15 000,00	\$
lition 2037, rue Huron - 1910-1930, rue De Lorimier	40 000,00	\$
lition 1952, rue De Lorimier- 2036, rue Ontario	17 000,00	\$
lition 2030-2032, rue Ontario Est	17 000,00	\$
lition 2016-2026, rue Ontario Est	22 000,00	\$
lition 2010-2012, rue Ontario Est	15 000,00	\$
TOTAL :	126 000,00	\$

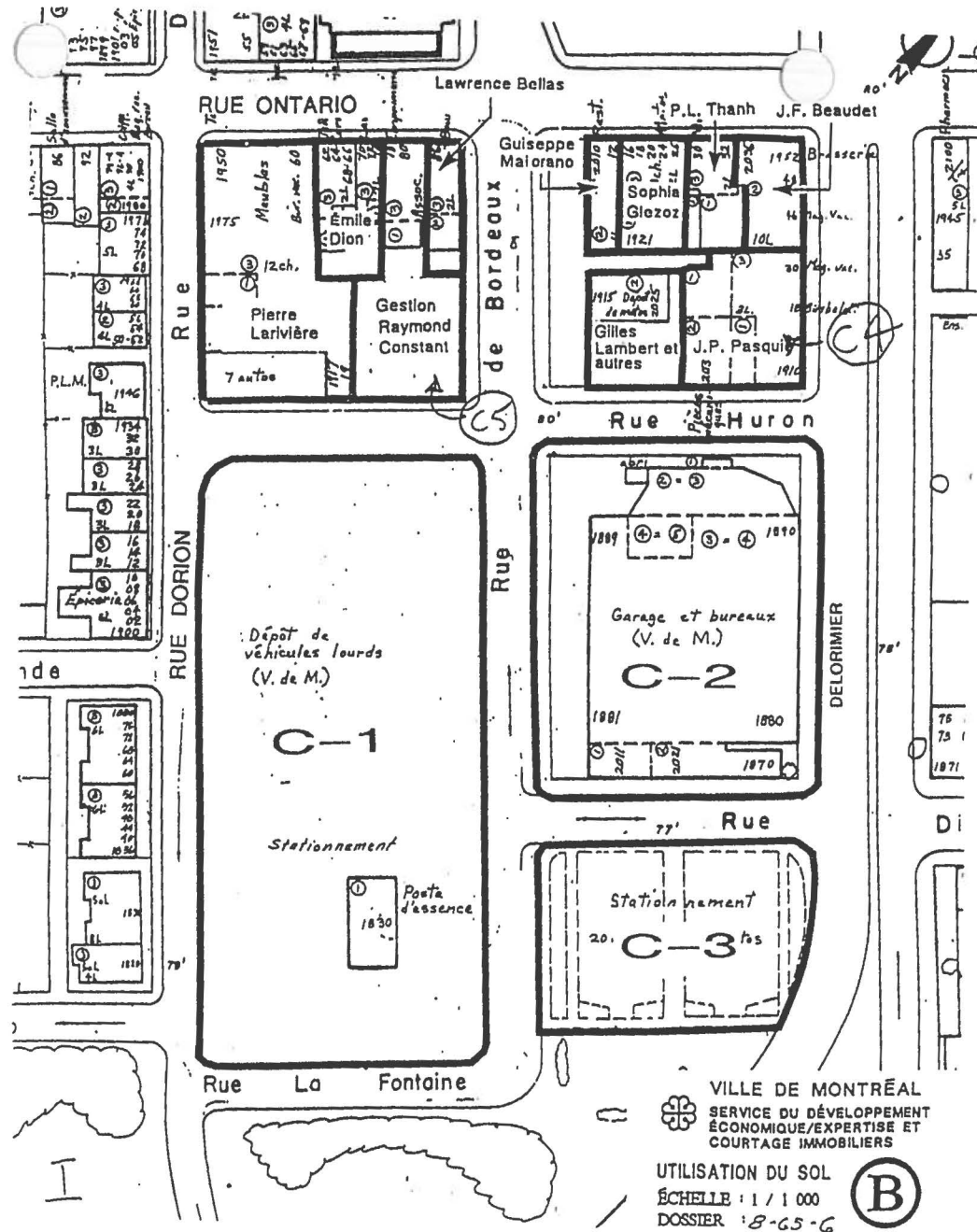
aut prévoir environ 25 000,00 \$ par mur adjacent laissé sur place.

ION C-5 - ONTARIO, HURON, DORION, BORDEAUX

lition 1950-1960, rue Ontario Est - 1975, rue Dorion	100 000,00	\$
lition 1962-1972, rue Ontario Est	36 000,00	\$
lition 1980, rue Ontario Est	17 000,00	\$
lition 1986, rue Ontario Est	17 000,00	\$
TOTAL :	170 000,00	\$

aut prévoir environ 25 000,00 \$ par mur adjacent laissé sur place.

al Legault, agent technique



VILLE DE MONTRÉAL
 SERVICE DU DÉVELOPPEMENT
 ÉCONOMIQUE/EXPERTISE ET
 COURTAGE IMMOBILIERS
 UTILISATION DU SOL
 ÉCHELLE : 1 / 1 000
 DOSSIER : 18-65-6



POUR ESTIMATIONS PRÉLIMINAIRES SEULEMENT
COÛTS UNITAIRES GLOBAUX SUGGÉRÉS POUR 2001

ITEM	CONSTRUCTION	RECONSTRUCTION
PROJET DE PAVAGE ET TROTTOIR:		
I) PAVAGE		
a) flexible		
i) EB-14, 1A,1, PG58-34 75mm	\$95/m ² (1)	\$100/m ² (2)
ii) EB-14, 1A,1, PG64-34 60mm		
iii) ESG-10, 1A,1, PG64-34 40mm		
b) flexible		
i) EB-14, 2A,2, PG58-28 50mm	\$75/m ² (1)	\$90/m ² (2)
ii) EB-10c, 2A,2, PG58-28 40mm		
c) flexible EB-10c, 2A,2, PG58-28 40mm	\$20/m ² (2)	
d) flexible EB-14, 2A,2, PG58-28 50mm	\$50/m ² (1)	
e) rigide (sans aménagement)	\$105/m ² (1)	\$115/m ² (2)
f) pavés de granite neuf		\$800/m ² (2)(4)
g) pavés de granite récupérés		\$450/m ² (2)(3)
II) TROTTOIR		
a) monolithe	\$100/m ² (1)	\$115/m ² (2)
b) bord de granite		\$270/m (2)
c) trottoir avec béton à granulats exposés		\$200/m ² (2)
d) trottoir avec béton à granulats exposés et bordure de granite		\$470/m ² (2)
e) trottoir avec revêtement en dalles de granite et bordure de granite		\$850/m ² (2)(3)
BORDURE MV-285	\$90/m lin. (1)	\$ 95/m lin. (2)
CONDUIT ELECTRIQUE	\$85/m lin. (1)	\$ 75/m lin. (2)
TROTTOIR SEUL (Entretien routier)		
Monolithe (associé à planage et revêtement en régie)		\$135/m ² (2)
Monolithe (trottoir mineur sans liste de rue)		\$150/m ² (2)
RUELLE (global avec conduit souterrain)	\$260/m ² (1)	
RUE RÉSIDENITIELLE STANDARD DANS NOUVEAU DÉVELOPPEMENT:		
Égout et aqueduc	\$1 500/m lin.	
Pavage, trottoir ou bordure, conduit souterrain et éclairage	\$1 520/m lin.	
TOTAL:	\$3 020/m lin.	

- (1): projets sur améliorations locales
(2): projets sur dépenses capitales
(3): aucun contrat pour cette option en 2000
(4): un seul contrat en 2000

Préparé par: Jean Favreau, ing.
Yves Themens, ing.
Yves Chamberland, ing.



COMMISSION
DES SERVICES ÉLECTRIQUES
DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Date : mercredi, 7 février, 2001

Destinataire : Simon Péloquin		Expéditeur : Réal Bélanger	
Entreprise : Daniel Arbour & associés		CSEVM : Division Gestion des projets et du développement	
Adresse :		Adresse : 75, rue de Port-Royal est, bureau 610 Montréal (Québec) H3L 3T1	
Téléphone : (514) 954-6889	Télécopieur : (514) 954-5345	Téléphone : (514) 384-6840	Télécopieur : (514) 384-7298

Message :

Copie de l'estimation préliminaire pour l'enfouissement des abords du pont Jacques-Cartier.

Nombre total de pages dans cet envoi : _0_ incluant celle-ci

AVERTISSEMENT CONCERNANT LA CONFIDENTIALITÉ

1
Ce document est strictement réservé à l'usage de l'individu ou de l'entité à qui il est adressé et contient de l'information privilégiée et confidentielle. Si le lecteur de ce document n'est pas le destinataire prévu, vous êtes, par les présentes, avisés que toute divulgation, distribution ou copie de cette communication est strictement prohibée. Si vous avez reçu cette communication par erreur, veuillez nous téléphoner immédiatement pour nous en aviser et détruire sans délai la photocopie.

L'ensemble des travaux représente une somme totale de 2 410 050 \$ et incluse :

- L'enlèvement des fils et des poteaux existants (Ville)
- Les travaux connexes : bases de béton, etc.(Ville)
- Les travaux d'enfouissement des services de la CSE (répartition des coûts CSE-Ville selon les scénarios)
- Le remblai jusqu'au niveau de la finition des voies publiques. La démolition et la reconstruction des trottoirs et du pavage n'est pas incluse.

scénario				CSE	VILLE			Total facturable à la Ville selon les scénarios	
	rues principales	coût des travaux de la CSE	longueur (m)	imputation du coût de construction (redevances)	imputation du coût de construction	coûts imputables à la Ville (bases)	Enlèvement des fils et poteaux (Conversion)		
scénario 1 : les coûts de construction seront entièrement imputés aux redevances de la CSE Enl. des fils et poteaux (conversion au km) 425 000,00 \$	Partie Est de Dorion								
	Bordeaux	534 200,00 \$	220	527 600,00 \$		6 600,00 \$	93 500,00 \$		
	Dorion	311 400,00 \$	220	293 800,00 \$		17 600,00 \$	93 500,00 \$		
	Huron		150						
	Disraëli		70						
	Lafontaine	38 100,00 \$	70	31 500,00 \$		6 600,00 \$	29 750,00 \$		
	Partie Ouest de Dorion								
	Cartier	313 600,00 \$	200	286 800,00 \$		16 800,00 \$	85 000,00 \$		
	Goulet	135 000,00 \$	200	128 300,00 \$		6 700,00 \$	85 000,00 \$		
	Lalonde	482 900,00 \$	150	460 800,00 \$		14 100,00 \$	63 750,00 \$		
	Malo	80 800,00 \$	150	67 500,00 \$		13 100,00 \$	63 750,00 \$		
		1 895 800,00 \$	1430	1 814 300,00 \$		81 500,00 \$	514 250,00 \$	595 750,00 \$	
	scénario 2 : les coûts de construction seront répartis selon l'entente Hydro-Ville de 1983 (30 % embellissement) Enl. des fils et poteaux (conversion au km) 425 000,00 \$	Partie Est de Dorion							
		Bordeaux	534 200,00 \$	220	375 820,00 \$	158 280,00 \$	6 600,00 \$	93 500,00 \$	
Dorion		311 400,00 \$	220	223 280,00 \$	88 140,00 \$	17 600,00 \$	93 500,00 \$		
Huron			150						
Disraëli			70						
Lafontaine		38 100,00 \$	70	28 650,00 \$	9 450,00 \$	6 600,00 \$	29 750,00 \$		
Partie Ouest de Dorion									
Cartier		313 600,00 \$	200	224 580,00 \$	89 040,00 \$	16 800,00 \$	85 000,00 \$		
Goulet		135 000,00 \$	200	96 510,00 \$	38 490,00 \$	6 700,00 \$	85 000,00 \$		
Lalonde		482 900,00 \$	150	342 260,00 \$	140 640,00 \$	14 100,00 \$	63 750,00 \$		
Malo		80 800,00 \$	150	60 350,00 \$	20 250,00 \$	13 100,00 \$	63 750,00 \$		
		1 895 800,00 \$	1430	1 351 510,00 \$	544 290,00 \$	81 500,00 \$	514 250,00 \$	1 140 040,00 \$	
scénario 3 : les coûts de construction seront entièrement à la charge de la Ville selon la position d'Hydro-Québec Enl. des fils et poteaux (conversion au km) 425 000,00 \$		Partie Est de Dorion							
		Bordeaux	534 200,00 \$	220		527 600,00 \$	6 600,00 \$	93 500,00 \$	
	Dorion	311 400,00 \$	220		293 800,00 \$	17 600,00 \$	93 500,00 \$		
	Huron		150						
	Disraëli		70						
	Lafontaine	38 100,00 \$	70		31 500,00 \$	6 600,00 \$	29 750,00 \$		
	Partie Ouest de Dorion								
	Cartier	313 600,00 \$	200		296 800,00 \$	16 800,00 \$	85 000,00 \$		
	Goulet	135 000,00 \$	200		128 300,00 \$	6 700,00 \$	85 000,00 \$		
	Lalonde	482 900,00 \$	150		468 800,00 \$	14 100,00 \$	63 750,00 \$		
	Malo	80 800,00 \$	150		67 500,00 \$	13 100,00 \$	63 750,00 \$		
		1 895 800,00 \$	1430		1 814 300,00 \$	81 500,00 \$	514 250,00 \$	2 410 050,00 \$	

1. Le type des nouvelles constructions peut avoir une incidence sur le coût des travaux.
2. Les rues situées en périphérie du projet ne sont pas incluses à l'estimation.
3. L'estimation est valable pour l'ensemble du projet. Une réévaluation sera nécessaire si certaines rues sont retirées du projet.

ÉTAT DE L'ÉDIFIÈE DE LORIMIER

Ville de Montréal

EXPERTISE

Date : 2001-03-15

N° de dossier : 0101

INTRODUCTION

Le mandat qui nous a été confié consiste en une évaluation de l'état de l'édifice de Lorimier, propriété de la ville de Montréal, et des coûts d'une réfection et de mise aux normes complète pour le même usage. Ce bâtiment de trois étages occupe le quadrilatère formé par les rues de Lorimier, Disraeli, Bordeaux et Huron. Il a été conçu comme cour de service depuis 1930 et est toujours employé à cette fin.

Bien que le bâtiment soit toujours utilisé, il est actuellement dans un état de détérioration avancé et ne satisfait pas aux normes de sécurité et aux législations en vigueur. En conséquence, il nous apparaît qu'une telle étude devrait commencer, en premier lieu, par une analyse des différents systèmes constructifs existants afin de quantifier les travaux à réaliser pour les remettre en état. Suivra ensuite une estimation des coûts reliés à de tels travaux. Il est à noter que l'analyse ne porte que sur le bâtiment principal; elle ne rend pas compte de la maison au sud, ni de l'ancien poste d'essence au nord sauf pour l'enveloppe du bâtiment.

En guise de conclusion, vous trouverez une interprétation de l'estimé budgétaire

François Lafontaine, architecte.



VALEUR ARCHITECTURALE

Les considérations strictement économiques ne peuvent pas toujours s'appliquer lorsque vient le temps de prendre la décision de conserver ou de démolir un édifice. Elles ne peuvent s'appliquer, par exemple, sur un bâtiment ayant une signification importante dans la mémoire collective.

L'édifice de Lorimier n'a cependant pas ce statut. Il n'a pas été conçu comme monument et il ne témoigne pas d'une activité humaine qui n'existe plus ou qui est en voie de disparition. Ce bâtiment n'est d'ailleurs classé monument historique ou patrimonial par aucun des paliers gouvernementaux.

On pourrait bien sûr évoquer la valeur de l'édifice de Lorimier par le seul fait que le temps a laissé ses traces sur la surface de ses matériaux. Mais le fait qu'il faille changer ces matériaux parce qu'ils sont arrivés à la fin de leurs vies utiles laissera cet édifice sans la patine qui caractérise les édifices d'époque.



CONCLUSION

L'édifice de Lorimier termine présentement son cycle de vie utile. Il appert que la structure est le seul système constructif qui ne doit pas être complètement modifié. Mais les coûts de restauration de cette structure sont plus élevés que la reconstruire à neuf. Aussi, sa restauration ne lui conférera pas une durée de vie aussi longue que les autres systèmes constructifs qui auront été complètement rebâties.

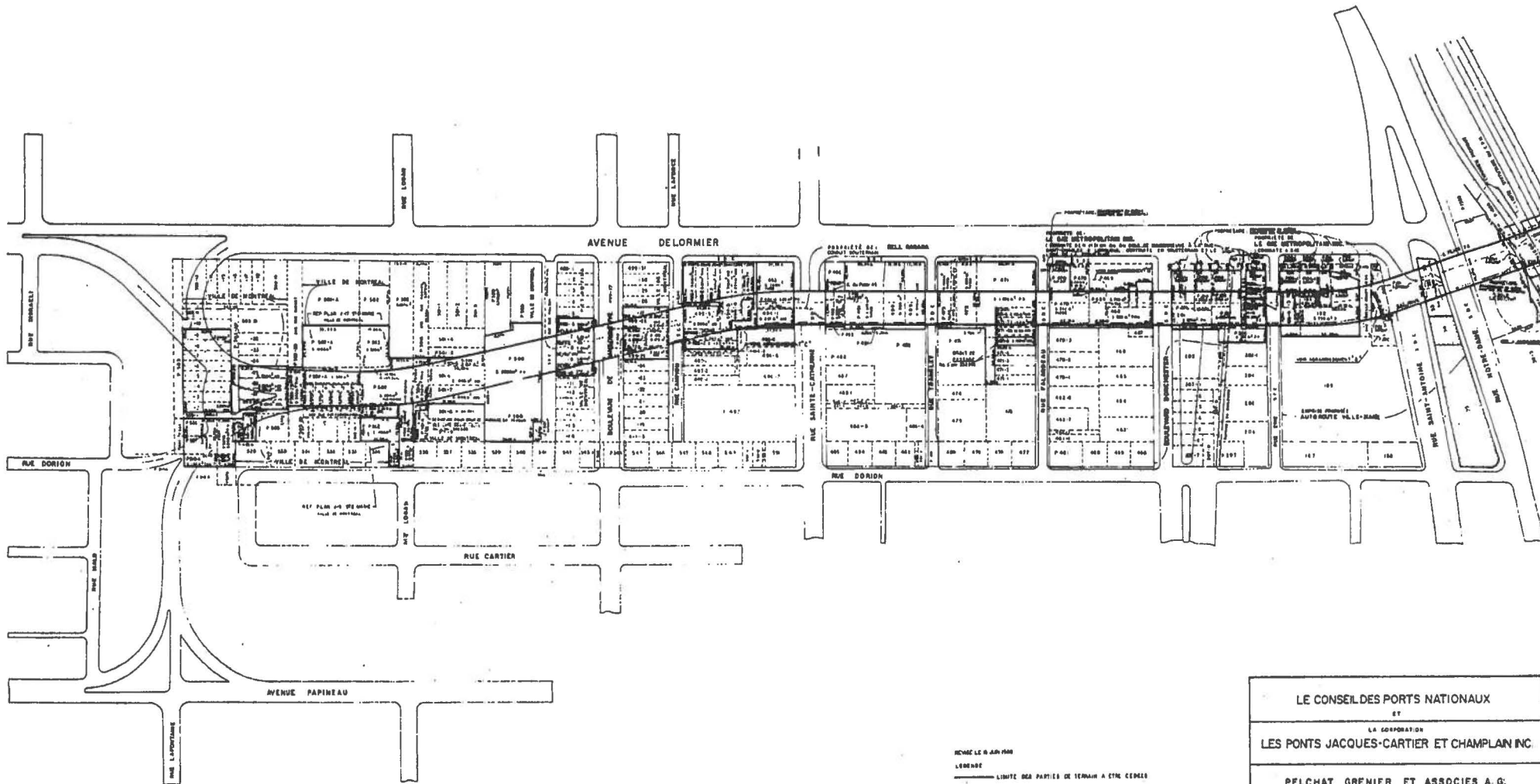
Il existe d'ailleurs une règle, dans le cadre d'une analyse de coût global (life cycle) qui veut que si une rénovation coûte plus de 80% de ce que coûterait une construction neuve, alors il vaut mieux démolir l'édifice et en reconstruire un nouveau.

Le coût de la réfection de l'édifice de Lorimier est de 10 855 817 \$ ou de 1 388 \$ / m², plus les honoraires professionnels d'environ 1 200 000 \$ pour un total de 11 855 817 \$.

Une nouvelle construction de même fonction et de même dimension coûterait 10 490 000 \$ calculée sur une base de 1 345 \$ / m², ce qui représente le coût moyen d'une construction neuve aujourd'hui. En ajoutant les honoraires professionnels d'environ 1 200 000 \$ on obtient un coût total de 11 690 000 \$.

Cette différence tient au fait que la réfection de la structure est plus onéreuse que sa reconstruction et que la réfection comporte une démolition sélective.

Bien qu'il revienne au propriétaire de juger de la valeur patrimoniale de l'édifice, il apparaît évident que, d'un point de vue strictement économique, l'édifice de Lorimier n'a pas avantage à être rénové et que, au meilleur de nos connaissances, il serait plus avantageux de le démolir.



RENSE LE 8 JAN 1988
 LEGENDE
 ——— LIMITE DES PARTIES DE TERRAIN A CTN. CENDES

NOTE:
 LES PARCELLES DE TERRAIN MONTREES SUR CE PLAN N'ONT PAS FAIT OBJET D'ARRETEMENT ET SONT COMPRISES DES PLANS SUUVANTS:
 PLANS DU C.P.M. DES ARRETEMENTS-DIVIDUES
 P.P. CASBARIAN, P.A. BENOIT, C.M. LACHENUE, P.M. BIEL, C.L. HERGERS
 PLANS D'EGRANDEMENT ENREGISTRES
 PLANS DE CONSTATATION CADASTRALES MUNICIPALES ET DE CERTAINS TITRES DE PROPRIETES

LE CONSEIL DES PORTS NATIONAUX	
ET LA CORPORATION LES PONTS JACQUES-CARTIER ET CHAMPLAIN INC.	
PELCHAT GRENIER ET ASSOCIES A.G.	
RECAPTIVE PONT JACQUES-CARTIER SECTEUR RIVE NORD	
INDUSTRIE QUARTIER SAINT-MARIE MONTREAL	QUARTIER VILLE DE MONTREAL MONTREAL
PREPARE PAR: PELCHAT GRENIER ET ASSOCIES A.G.	
DATE 8 JAN 1988	PROJET P 1588