



Plan d'aménagement d'ensemble **SITE DE L'USINE NORAMPAC**

Mai 2010

Table des matières

1. Mise en contexte

- Localisation du site..... 6
- Le règlement de PAE 7
- L'urbanisation des marges industrielles 8

2. Description du milieu

- Évolution historique 12
- Portrait du quartier 17
- Présentation du site 22

3. Proposition

- Principes et orientations 28
- Programmation architecturale 30
- Espaces extérieurs 37
- Circulation et accessibilité 46
- Lotissement et structure de propriété 49

4. Impacts du projet

- Ensoleillement 52
- Niveau de bruit 58
- Vents dominants 59
- Circulation 60
- Évaluation et fiscalité municipale 62

5. Mise en oeuvre

- Dispositions réglementaires 64
- Calendrier de réalisation / phasage 65
- Équipe de réalisation 66

1. Mise en contexte

D'une superficie de près de 4,2 hectares, le site de l'usine Norampac se situe à la limite Ouest de l'arrondissement Rosemont - La Petite Patrie, le long de l'emprise ferroviaire du Canadien Pacifique, dans le quadrilatère formé par la rue Masson au Nord, la rue Molson à l'Est, le boulevard Saint-Joseph au Sud et la rue D'Iberville à l'Ouest.

La compagnie Norampac, spécialisée dans la production et la transformation de carton, a fermé l'usine en mai 2005 et procédé à la mise en vente du terrain à l'été 2006.



Localisation du site de l'ancienne usine Norampac.



La limite ouest du site, le long de la rue d'Iberville.



La limite sud-est du site, à l'intersection du boulevard Saint-Joseph et de la rue Molson.



La limite est du site, le long de la rue Molson.

« Le règlement sur les PAE permet de contourner les rigueurs des autres règlements de zonage, de construction, de lotissement et de permis et, avec un peu d'imagination et de bonne volonté, de convenir d'un projet de construction qui satisfasse à la foi aux désirs matériels légitimes des requérants et aux contraintes gouvernementales (...).

Un plan d'aménagement d'ensemble n'est pas une contrainte ni un carcan mais un appel à la concertation, à la discussion et au compromis ».

Lalande c. Le Procureur général du Québec [1991] R.J.Q. 1629 (C.S.)

ÉLÉMENTS DE DÉFINITION D'UN PAE

Le règlement sur les Plans d'aménagement d'ensemble a été introduit dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme en 1987 (L.R.Q., c. A-19.1), aux articles 145.9 à 145.14, dans l'optique de pallier à la trop grande rigidité des règlements normatifs. Ce règlement discrétionnaire permet à la municipalité d'exiger du promoteur la préparation d'un plan d'aménagement d'ensemble lors de la demande de modification des règlements d'urbanisme.

Lors de la rédaction des dispositions réglementaires applicables à une zone visée par un tel règlement, la stratégie privilégiée par la municipalité consiste généralement à prévoir des normes très restrictives, ne reflétant pas le plein potentiel du site, dans le but d'inciter les promoteurs à présenter un PAE.

Dans le cadre de cette approche souple d'évaluation, la municipalité identifie la nature et les caractéristiques générales souhaitée pour le développement de la zone ciblée par le règlement de PAE. L'énonciation de ces objectifs se fait sous la forme de critères d'évaluation, moins restrictifs que les normes traditionnelles. Par ailleurs, en complément du règlement de PAE, la municipalité peut choisir d'introduire des objectifs et des critères applicables aux fins de délivrance de permis par le biais de l'adoption d'un règlement sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale.

CONTENU DU PAE

Le règlement sur les PAE doit contenir :

- l'identification des zones à l'égard desquelles une modification des règlements d'urbanisme est assujétie à la production du PAE;
- les usages et les densités d'occupation du sol envisagés qui devront être respectés lors de la production du PAE;
- le détail de la procédure relative à une demande de modification des règlements d'urbanisme;
- la liste des éléments de contenu du PAE et des documents qui doivent l'accompagner;
- la liste des critères suivants lesquels sera faite l'évaluation du PAE.

HISTORIQUE DE LA DÉMARCHE – NORAMPAC

L'arrondissement Rosemont-La Petite Patrie considère que la mise en vente des installations de la compagnie Norampac offre l'opportunité de requalifier le site en y créant un milieu de vie qui participera à la revitalisation du Vieux-Rosemont.

Les principales étapes franchies par l'administration municipale dans le dossier de requalification de la propriété à des fins résidentielles sont les suivantes :

- 28 mai 2007 : Adoption du règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal afin de remplacer l'affectation « secteur d'emplois » par l'affectation « secteur résidentiel ».
- 13 août 2007 : Adoption d'un règlement modifiant le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Rosemont – La Petite Patrie afin d'assurer la concordance avec la modification apportée au Plan d'urbanisme. Création d'une nouvelle zone (0698) pour laquelle sont prescrits un usage résidentiel H.1-3 et une limite de hauteur de 2 étages.
- 4 septembre 2007 : Adoption d'un règlement sur les Plans d'aménagement d'ensemble s'appliquant à la zone 0698.
- 4 septembre 2007 : Adoption d'un règlement modifiant le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Rosemont – La Petite Patrie afin d'assujétir la zone 0698 à un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).
- 10 septembre 2008 : Présentation préliminaire du projet au Comité consultatif d'urbanisme (CCU) de l'arrondissement. La proposition a été reçue avec commentaires favorables.
- 24 octobre 2008 : Présentation du projet au Comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme (CAU). La proposition a été reçue avec commentaires favorables.

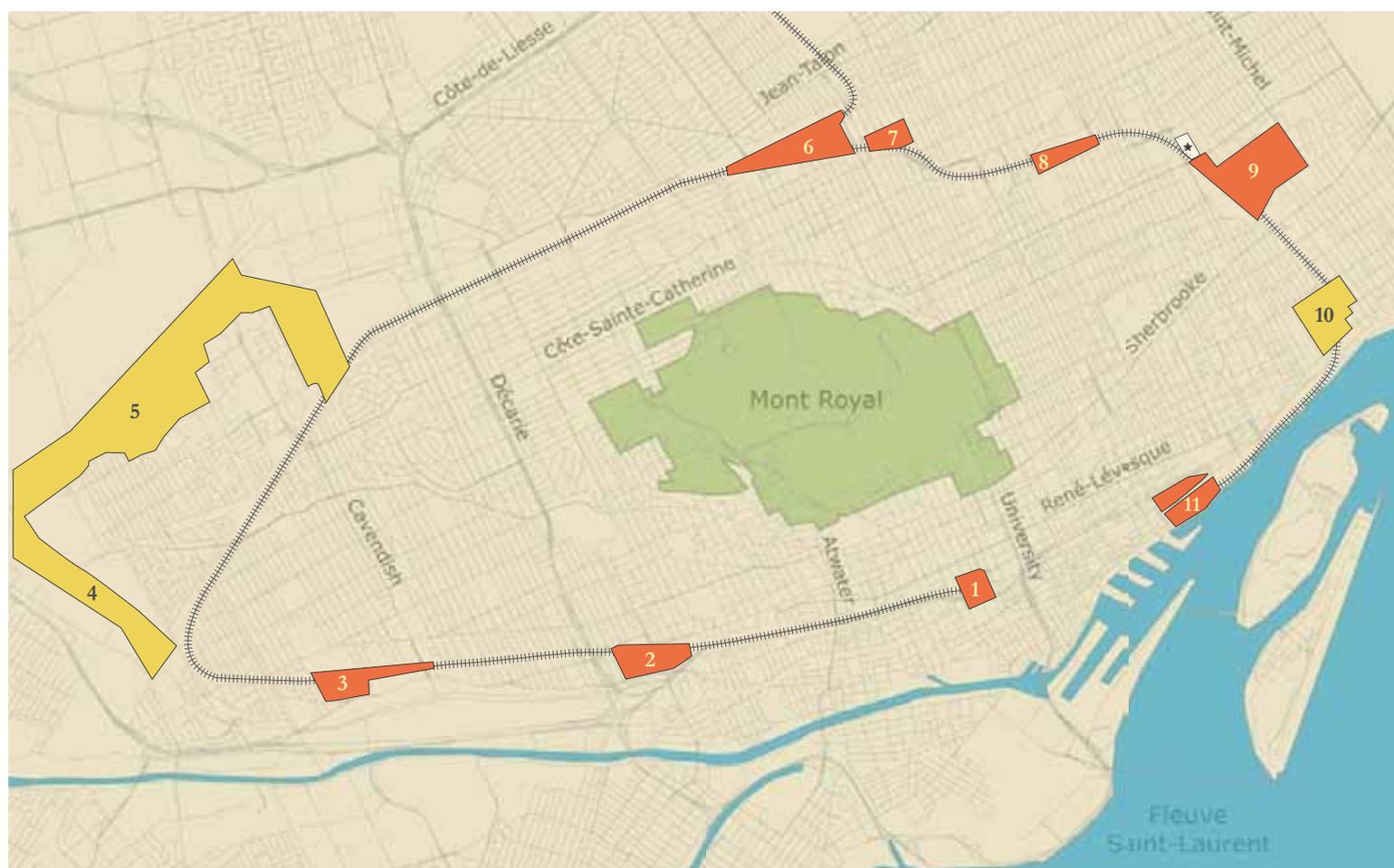
La récupération des marges industrielles et leur urbanisation subséquente est un phénomène qui date d'une vingtaine d'années à Montréal. Ces sites sont généralement situés à la frange de milieux résidentiels structurés qui, à l'origine, accueillait les ouvriers des usines du secteur. Cette proximité permet ainsi d'envisager les opérations de réhabilitation comme autant d'opportunités de restructurer et de consolider des milieux urbains existants, notamment en récupérant des bâtiments abandonnés et en offrant de nouveaux logements dans le prolongement des quartiers.

Toutefois, les terrains rendus disponibles au développement, suite à la rationalisation d'activités ferroviaires ou à la fermeture d'usines par exemple, constituent habituellement des enclaves dans le tissu urbain traditionnel. Leur réhabilitation pose donc immédiatement la problématique du rétablissement des continuités de trame de même que celle de la compatibilité du bâti nouveau avec l'existant. Les formes urbaines et les typologies d'immeuble en sont les enjeux principaux.

Souvent de grande assiette de formes irrégulières, les marges industrielles peuvent être classées en deux catégories, suivant leur échelle.



La réhabilitation du site de l'ancienne usine Marconi à Ville Mont-Royal.



- | | | |
|---|--|--------------------|
| ■ Anciennes cours ferroviaires réhabilitées | ■ Cours de triage en opération | ★ Site de Norampac |
| 1. Îlot Windsor | 4. Triage Sortin | |
| 2. Triage Glen | 5. Triage Saint-Luc | |
| 3. Triage Glen-Extension | 8. Triage Papineau | |
| 6. Triage Outremont | 9. Ateliers Angus | |
| | 10. Triage Hochelaga | |
| | 11. Triage Viger | |



Le site des ateliers Angus en 1998.
Groupe immobilier du chemin de fer CP



Le projet Angus développement (2003).
Banque d'images P. Malo

URBANISATION DES MARGES INDUSTRIELLES Exemple du Canadien Pacifique

Au cours des dernières décennies, bon nombre de friches ferroviaires du Canadien Pacifique ont été redéveloppées à des fins résidentielles et/ou commerciales. Sur le plan ci-contre illustrant une partie du réseau montréalais du CP, les cours ferroviaires réhabilités (ou en cours de réhabilitation) sont identifiés en rouge.



Réhabilitation de la cour de triage Papineau : le projet Cours Laurier.



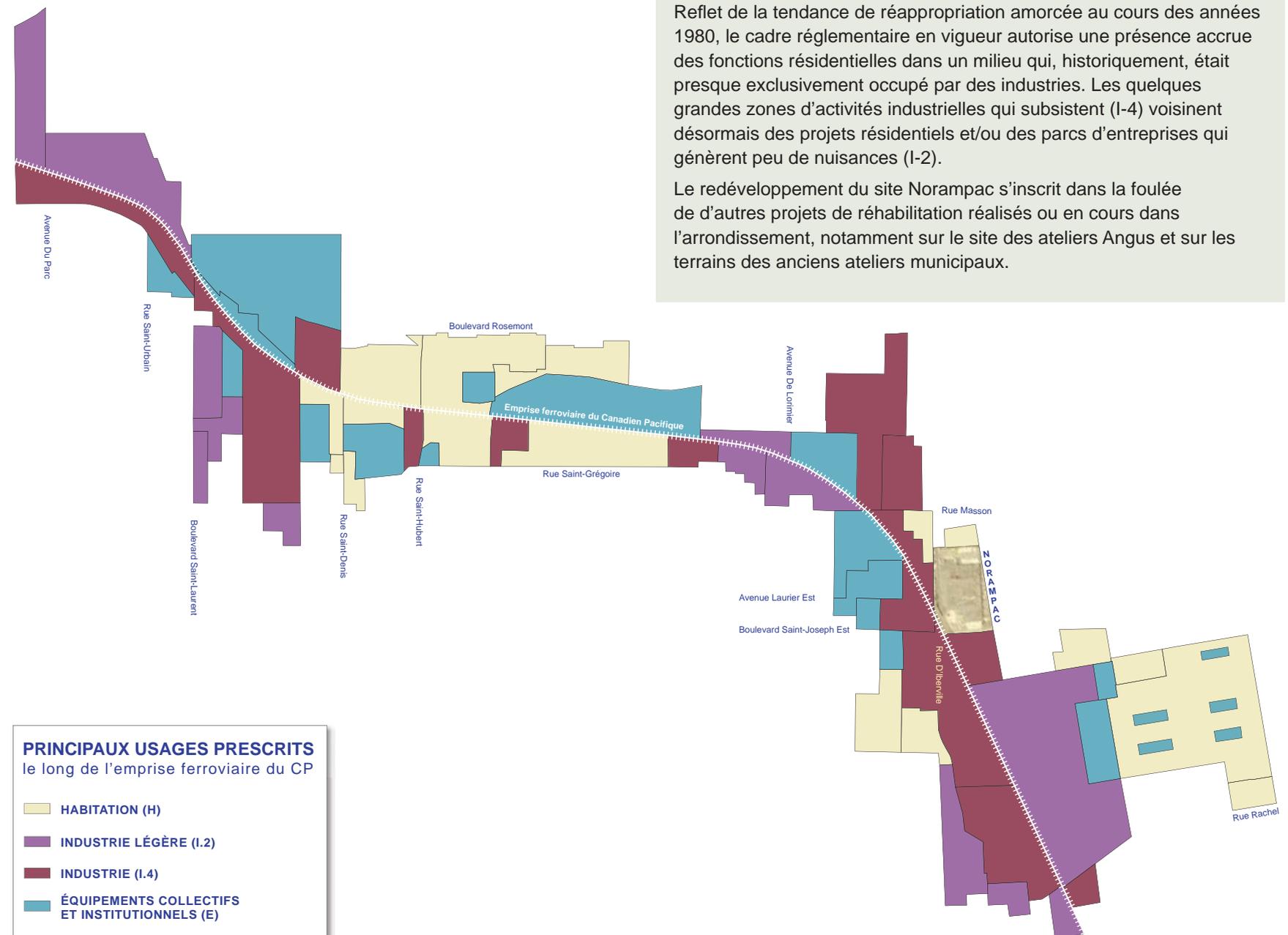
Le projet Cours Laurier, Arrondissement Plateau Mont-Royal.

Propriétés de grandes dimensions

Les propriétés de grandes dimensions permettent de créer de toutes pièces de nouveaux milieux de vie ayant leur propre caractère. Elles font souvent l'objet d'expériences urbanistiques notoires et permettent l'établissement des continuités urbaines souhaitées avec les quartiers environnants. C'est le cas entre autres des terrains de Canadair dans l'arrondissement Saint-Laurent (projet Bois-Francis), des terrains Angus dans Rosemont (projets SOTAN et SDA) et, dans une moindre mesure, du projet Steelco dans Saint-Henri et du projet du Faubourg Québec, à l'est du Vieux-Montréal.

Propriétés de dimensions restreintes

Les propriétés de dimensions restreintes, telles que l'usine Marconi dans l'arrondissement Mont-Royal, le site de l'usine Kik Cola dans Villeray (Complexe Rousselot), le site de l'usine Lavo dans Hochelaga (projet N.O.V.O.), la cour de triage ferroviaire Papineau (projet Cours Laurier), de même que nombre de projets comparables, présentent des enjeux différents : Formes irrégulières peu propices au lotissement traditionnel, faible course potentielle du réseau viarie à implanter, surprofondeur des lots résultants des prolongations de trames, etc. Ces terrains engendrent une logique de subdivision cadastrale qui adresse en premier lieu les questions relatives à la forme urbaine (morphologie, continuité de trame) ainsi que la compatibilité typologique avec le quartier environnant. Le site de l'usine Norampac s'inscrit dans cette logique.



PRINCIPAUX USAGES PRESCRITS
le long de l'emprise ferroviaire du CP

- HABITATION (H)
- INDUSTRIE LÉGÈRE (I.2)
- INDUSTRIE (I.4)
- ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS ET INSTITUTIONNELS (E)

Source : Règlements d'urbanisme des arrondissements Plateau Mont-Royal et Rosemont-La Petite Patrie

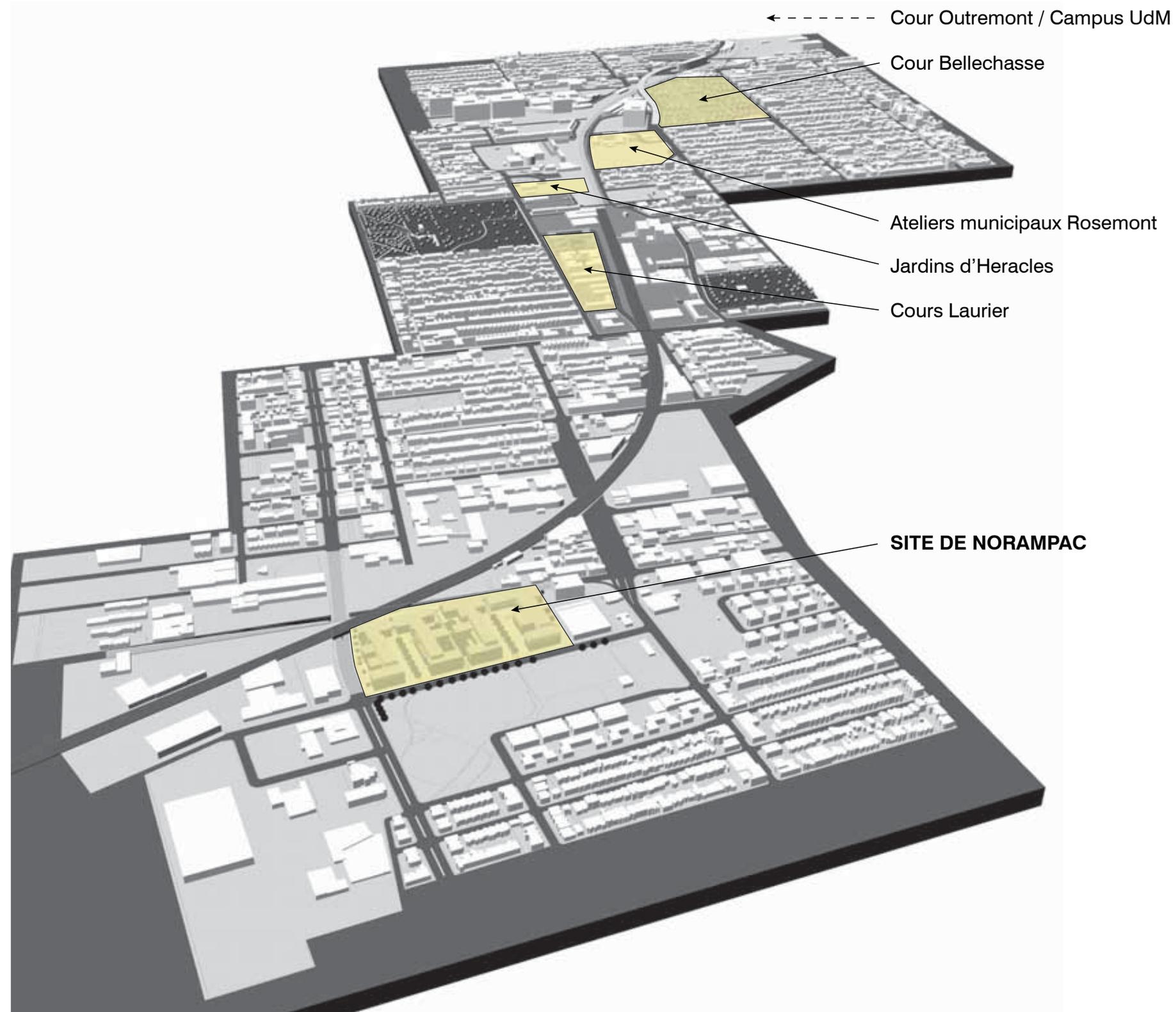
ÉVOLUTION DE L'OCCUPATION DES SITES INDUSTRIELS

Le cas des abords de l'emprise ferroviaire du Canadien Pacifique

L'évolution des secteurs situés à la limite des arrondissements Plateau Mont-Royal et Rosemont-La Petite-Patrie, le long des voies ferrées, constitue un exemple éloquent des effets du phénomène d'urbanisation des marges industrielles.

Reflet de la tendance de réappropriation amorcée au cours des années 1980, le cadre réglementaire en vigueur autorise une présence accrue des fonctions résidentielles dans un milieu qui, historiquement, était presque exclusivement occupé par des industries. Les quelques grandes zones d'activités industrielles qui subsistent (I-4) voisinent désormais des projets résidentiels et/ou des parcs d'entreprises qui génèrent peu de nuisances (I-2).

Le redéveloppement du site Norampac s'inscrit dans la foulée de d'autres projets de réhabilitation réalisés ou en cours dans l'arrondissement, notamment sur le site des ateliers Angus et sur les terrains des anciens ateliers municipaux.



URBANISATION DES MARGES INDUSTRIELLES Rosemont-La Petite Patrie et Plateau Mont-Royal

Localisation des sites réhabilités ou en cours de transformation de part et d'autre du corridor ferroviaire du Canadien pacifique.

2. Description du milieu

DÉVELOPPEMENT DE LA CÔTE-DE-LA-VISITATION

Les origines du quartier Rosemont remontent au début du XVIIIe siècle avec l'amorce, par les Sulpiciens, de la colonisation de la Côte de la Visitation (son chemin de desserte deviendra plus tard le boulevard Rosemont). Essentiellement agricole jusqu'à l'aube du XXe siècle, le secteur abritait par ailleurs plusieurs exploitations de gisements calcaires, fournisseurs de la fameuse pierre grise montréalaise.

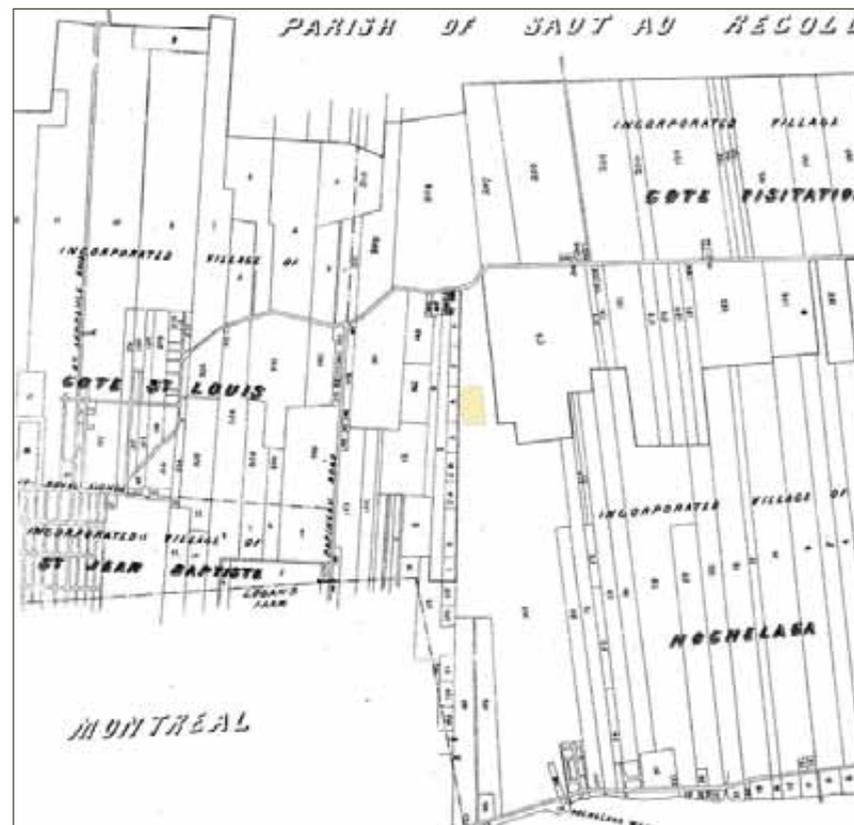
En 1872, année de son incorporation, le village agricole de la Côte-de-la-Visitation comptait une cinquantaine de familles dont plusieurs grandes familles anglophones telles que les Molson, Crawford et Drummond. Les plans de 1878 et 1879 (voir figures 2.1 et 2.2) permettent de localiser les limites du village ainsi que celles des villages Côte-Saint-Louis, Saint-Jean-Baptiste et Hochelaga. Ces entités municipales étaient alors bordées par la paroisse du Sault-au-Récollet au nord et la Cité de Montréal au sud-ouest. À cette époque, le site à l'étude (en jaune) faisait partie d'une immense concession du village d'Hochelaga qui s'étendait du chemin de la Côte-de-la-Visitation jusqu'au fleuve (no 148).

En 1895, le village de la Côte-de-la-Visitation a été scindé en deux : la portion située à l'ouest des voies ferrées a été annexée au village De Lorimier alors qu'à l'est, sur le territoire actuel de Rosemont, on a créé le village de La Petite-Côte. La partie nord de la terre 148, devenu territoire montréalais depuis l'annexion d'Hochelaga en 1883, tenait alors lieu de frontière entre les deux villages.

L'EXPLOITATION DES CARRIÈRES

Le développement des carrières de la Côte-de-la-Visitation a débuté dès la fin du XVIIIe siècle et a connu son apogée entre 1820 et 1860, poussé par une forte demande du secteur de la construction. La sinuosité du chemin des Carrières constitue d'ailleurs l'une des traces de cette occupation encore visible dans la trame urbaine du secteur. Tracée à partir de l'intersection des avenues Henri-Julien et du Mont-Royal, cette route desservait plusieurs sites d'exploitation de pierre calcaire dont les carrières De Lorimier et Quirck et Rogers, située de part et d'autre de la rue d'Iberville (voir figures 2.3 et 2.4).

Au début du XXe siècle, avec la pression de l'urbanisation et l'épuisement des ressources, les immenses cratères qui parséaient le territoire ont commencé à être perçus comme des sources d'encombrement et de danger potentiel. En 1935, la Ville de Montréal a fait l'acquisition des 15 carrières de son territoire et a interdit, par voie réglementaire, toute nouvelle ouverture de site. La plupart des carrières récupérées ont été comblées et transformées en parcs. Ce fut notamment le cas de la carrière Quirck et Rogers, sur laquelle a été aménagé le parc Le Pélican, et de la carrière Martineau, l'actuel parc Lafond.

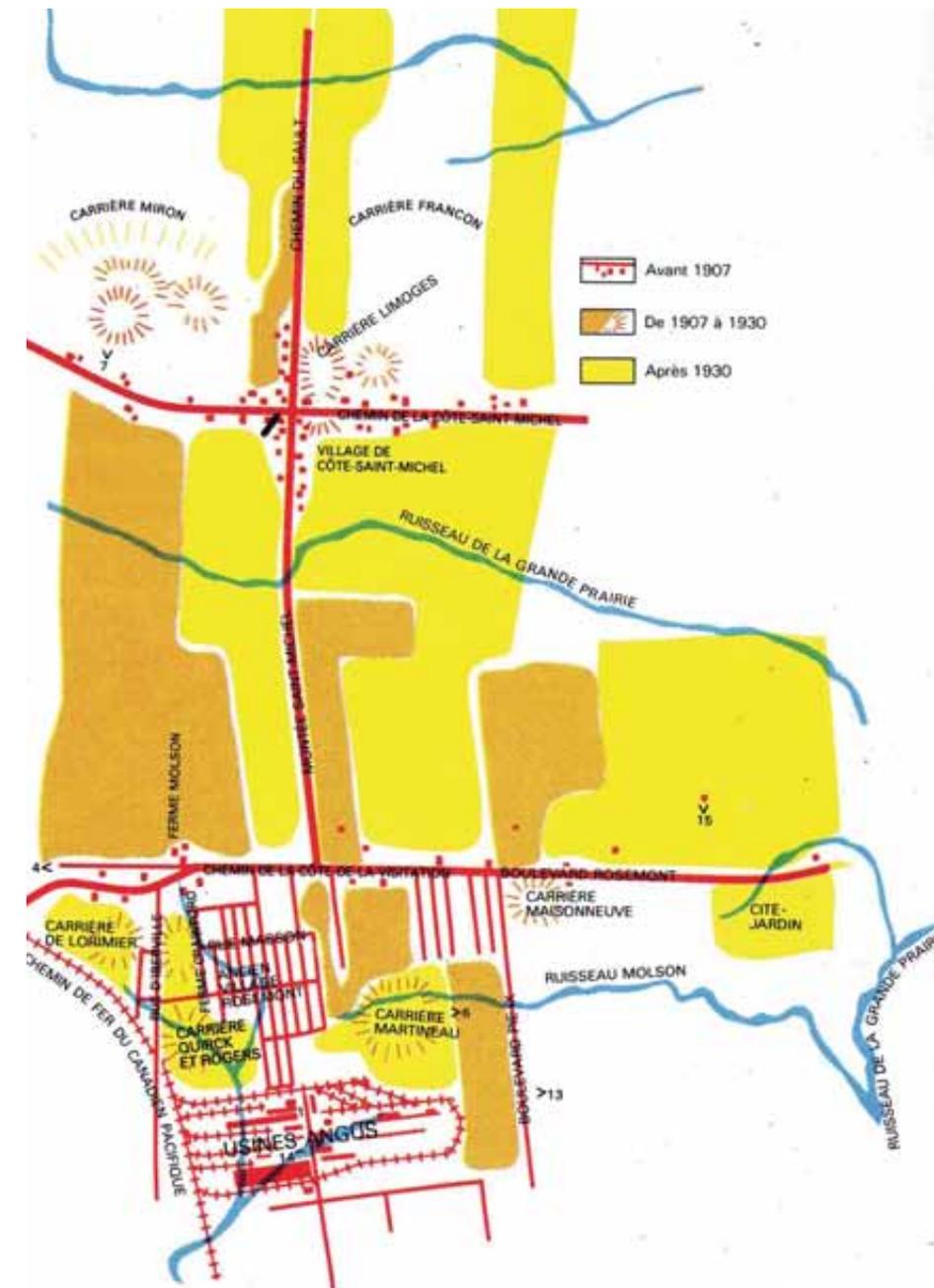


En 1878, le site à l'étude (en jaune) se situe à la rencontre des villages Hochelaga, Côte Saint-Louis et Côte-de-la-Visitation. L.W. Sicotte.



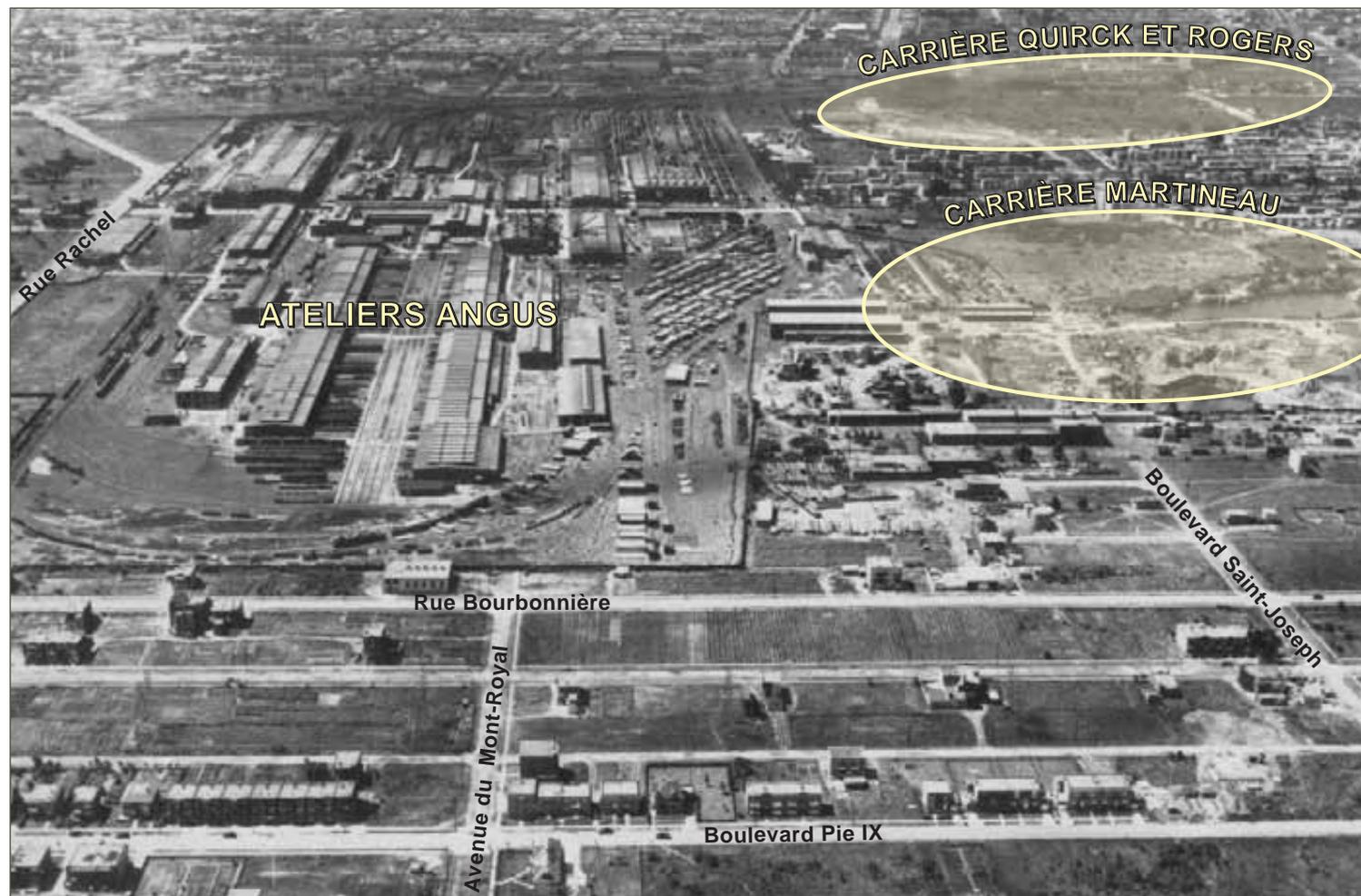
Division cadastrale de la Côte-de-la-Visitation, en 1879. Le site à l'étude voisine la terre Crawford.

Bibliothèque et Archives nationales du Québec



Les grandes étapes du développement du secteur, de part et d'autre du chemin de la Côte-de-la-Visitation (actuel boulevard Rosemont). La présence des voies ferrées, l'implantation des ateliers Angus et l'exploitation des carrières ont eu une incidence déterminante sur le développement économique et urbain du quartier Rosemont.

Pignon sur rue, les quartiers de Montréal (Éd. Guérin, 1991)



Vue aérienne des usines Angus et des carrières de Rosemont au début du XXe siècle. Pignon sur rue, les quartiers de Montréal (Éd. Guérin, 1991) / Archives du Canadien Pacifique



Le locoshop Angus. www.geocities.com/jocelynvachet/les_usines_angus.htm



Transport du bois aux usines Angus du CP vers 1930. Musée McCord

LES ATELIERS ANGUS

Au tournant du XXe siècle, le Canadien Pacifique (CP) faisait l'acquisition de terrains au sud du village de la Petite-Côte en vue de la construction d'un gigantesque complexe industriel dédié à la construction et à l'entretien de matériel roulant. Inaugurés en 1904, les ateliers Angus occupaient un site de 93 hectares (10 millions de pieds carrés), comptaient près de 70 bâtiments et employaient 3 000 ouvriers. Au plus fort des activités du complexe, pendant la Deuxième guerre mondiale, jusqu'à 12 000 ouvriers participaient quotidiennement à la production de chars d'assaut (1700 véhicules Valentine destinés à la Russie seraient sortis des ateliers entre 1939 et 1944).

À partir des années 1950, plusieurs facteurs tels que la conversion des locomotives à vapeur aux locomotives diesel, l'ouverture de la Voie maritime et le développement rapide de l'industrie du camionnage ont entraîné une restructuration importante des transports, au détriment de l'industrie ferroviaire. Montréal a progressivement perdu sa place de plaque tournante et de lieu de transbordement obligatoire des marchandises canadiennes. Les conséquences sur les ateliers Angus ont été directes : de 7000 en 1950, le nombre d'employés chutait à 1000 en 1980.



Trame prévue pour le secteur et implantation des premiers bâtiments des ateliers Angus, vers 1903. Chas. E. Goad. Bibliothèque et Archives nationales du Québec

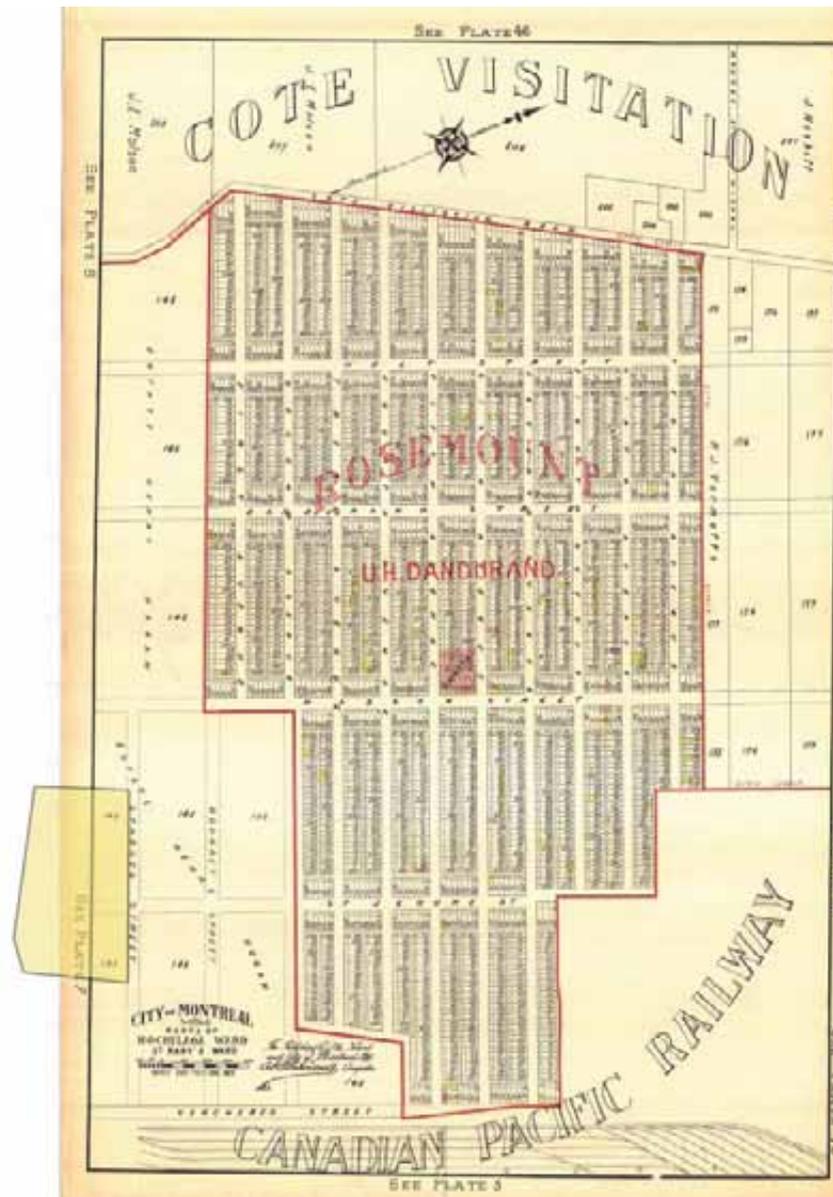
ROSEMONT, BANLIEUE OUVRIÈRE

Fins spéculateurs, les promoteurs U.-H. Dandurand et Herbert Holt ont beaucoup misé sur l'arrivée des ateliers Angus dans le secteur. Dans la foulée du développement du projet du CP, ils ont fondé la Rosemont Land Improvement Company et acquis la terre de l'agriculteur Alexander Crawford, située immédiatement au nord. Ils ont créé 2553 lots à bâtir destinés aux futurs ouvriers des ateliers ferroviaires, entre la 1^{ère} et la 10^e avenue, la rue Verchères (dans l'axe de l'actuelle rue Gilford) et le chemin de la Côte-de-la-Visitation (l'actuel boulevard Rosemont).

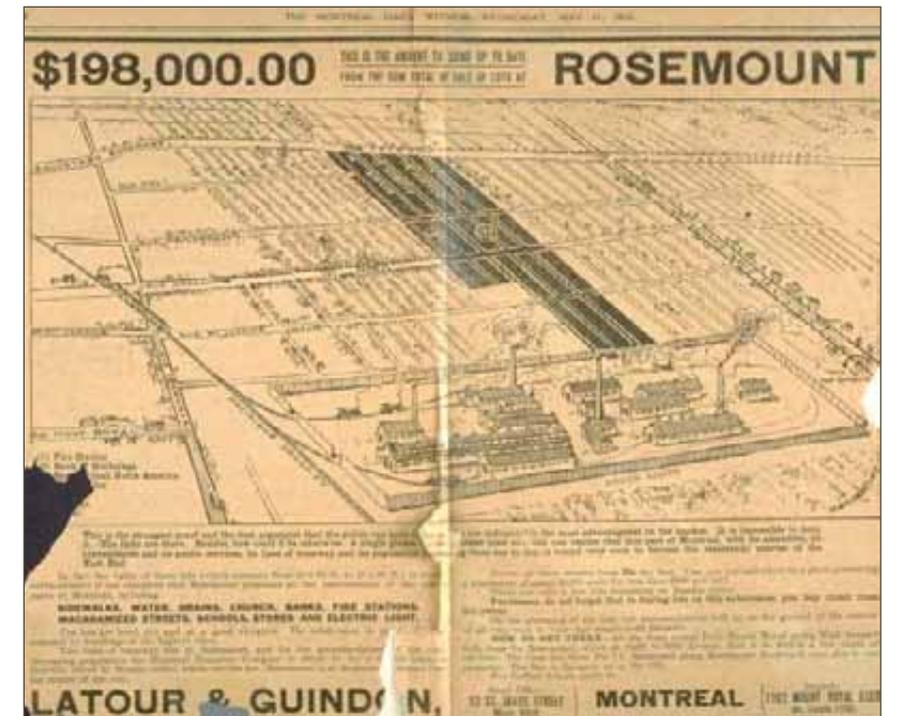
Similaire aux plans de développement du Plateau Mont-Royal, la trame urbaine proposée était composée d'un réseau de rues perpendiculaires le long desquelles s'alignaient des plexs de deux ou trois étages contigus desservis par une ruelle arrière. Les lots présentaient 25 pieds de façade par 75 à 100 pieds de profondeur.

En 1905, le secteur a été incorporé sous le nom de Rosemont, en l'honneur de la mère de M. Dandurand, Rose Philipps. L'année suivante, la partie du village correspondant à la terre Crawford a été annexée à la Ville de Montréal, libérant ainsi la Rosemont Land Improvement Company des dépenses associées à l'aménagement des rues, des égouts et des autres infrastructures urbaines. Le reste du village de Rosemont ainsi que le village Delorimier ont été intégrés au territoire montréalais peu après, soit entre 1908 et 1910.

Le quartier Rosemont était alors délimité par la voie ferrée du CP à l'ouest, le boulevard Rosemont au nord, la rue Rachel au sud et le boulevard Pie-IX à l'est. Dans les années 1920, alors que la construction résidentielle battait son plein dans le secteur, l'ensemble du Vieux-Rosemont s'est urbanisé. La croissance du quartier s'est ensuite poursuivie pendant plusieurs décennies, poussée notamment par la pénurie de logements engendrée par le boom démographique d'après-guerre.



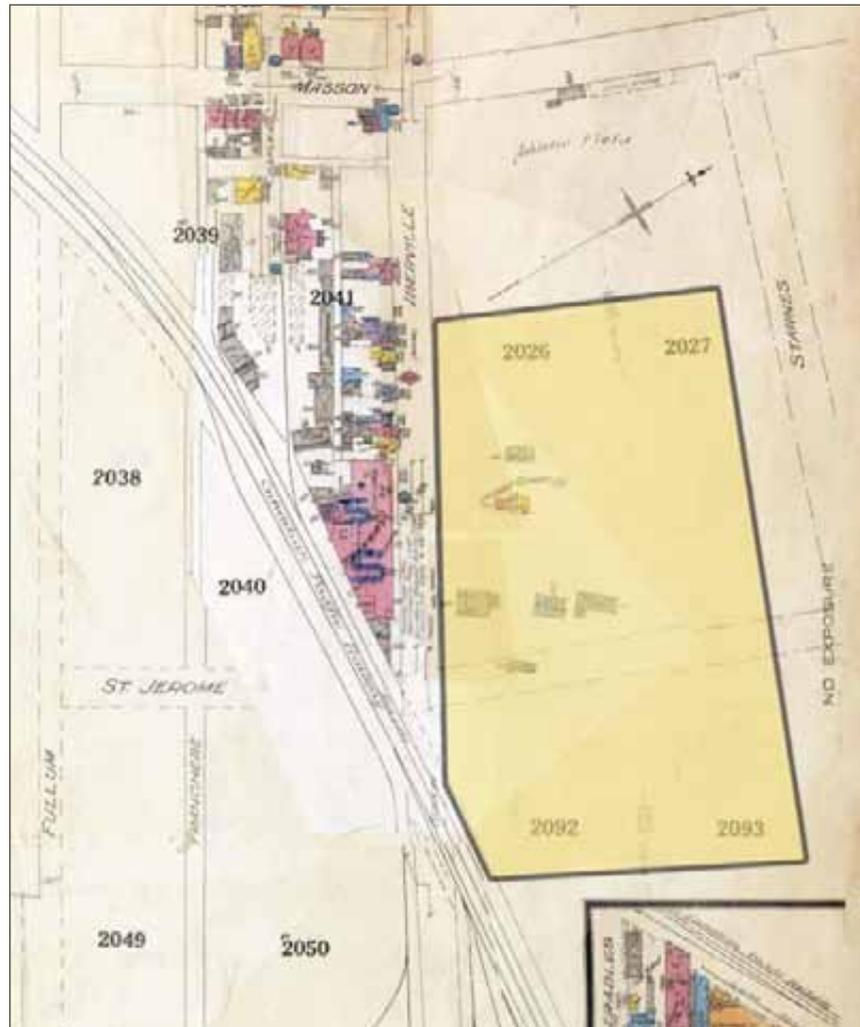
Lotissement de la terre Crawford, propriété de U.H. Dandurand. Plan de A. R. Pinsoneault, vers 1907. Bibliothèque et Archives nationales du Québec



Projet de lotissement des terrains situés immédiatement à l'est de la propriété de U.H. Dandurand, en 1913. Album E.Z. Massicotte, Bibliothèque et Archives nationales du Québec



Nouveaux triplex caractéristiques des premiers développements résidentiels du quartier Rosemont, vers 1925. Musée McCord



Sur ce plan de 1929, le site de Norampac est encore occupé par la carrière Quirck et Rogers et voisine la tannerie Daoust Lalonde, située de l'autre côté de la rue d'Iberville. Au nord, l'inscription "Athletic field" semble annoncer la requalification urbaine du secteur. Bibliothèque et Archives nationales du Québec



Utilisation du sol en 1949. La carrière Quirck et Rogers a été comblée, libérant un vaste espace dont une partie accueille aujourd'hui le parc Le Pélican. À l'est de la 1ère avenue, l'urbanisation de Rosemont est presque complétée. Ville de Montréal

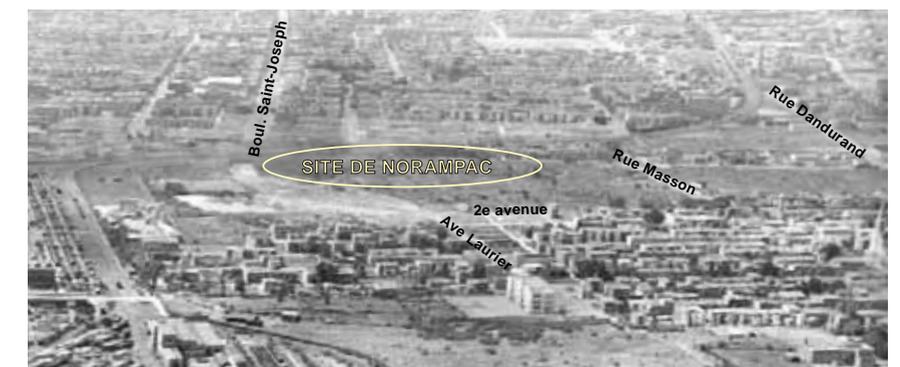
LE NOUVEAU ROSEMONT

La fin de la guerre est marquée par un ralentissement des activités ferroviaires mais également par la construction de grandes institutions dans le secteur. En plus du Jardin botanique de Montréal (1939), Rosemont accueille notamment l'Institut de cardiologie de Montréal, l'hôpital Maisonneuve-Rosemont et l'hôpital Marie-Enfant. La présence de ces institutions favorise le développement résidentiel, d'abord à la Cité-Jardin du Tricentenaire (1942) et ensuite dans l'ensemble du secteur situé entre les rues Pie IX et Lacordaire. Les développements des années 60 et 70 sont teintés du rêve de la banlieue : moins denses que les quartiers ouvriers traditionnels, le Nouveau-Rosemont offre une prédominance de maisons unifamiliales et attire les familles en quête de tranquillité et de verdure.

LA REQUALIFICATION DU SITE ANGUS

Entre 1975 et 1992, la fermeture progressive des ateliers a permis au CP de récupérer d'immenses superficies de terrains à des fins de redéveloppement. En 1976, la filiale immobilière de la compagnie ferroviaire (la firme Marathon) s'attirait l'ire des commerçants et organismes communautaires de Rosemont en annonçant la construction, sur le site Angus, du plus grand centre d'achats de l'Est du Canada et d'un vaste complexe de bureaux et de logements. Après quatre ans de tergiversations, le projet a finalement été abandonné.

Au début des années 1980, le CP a vendu la partie Est du site à la Société des terrains Angus (SOTAN), une société de développement mixte Ville de Montréal/Gouvernement du Québec qui travaillait de concert avec les organismes communautaires du secteur. Entre 1983 et 1994, plus de 2500 logements ont été construits à l'est du boulevard Saint-Michel. 40% des nouvelles unités étaient des logements sociaux et communautaires réservés à des coopératives d'habitations, à des organismes de logements dans but lucratif et au secteur public.



Vue du secteur au début du XXe siècle. Pignon sur rue, les quartiers de Montréal (Éd. Guérin, 1991) / Archives du CP

Le 31 janvier 1992 marquait la fermeture complète des ateliers Angus et le départ des 1000 derniers travailleurs ferroviaires du site. La conjoncture du marché immobilier et l'entrée en vigueur de normes environnementales plus rigides ont obligé le CP à entreprendre seul la décontamination et le développement des terrains en friche. D'intensives négociations ont alors eu cours avec la Ville de Montréal et la Corporation de développement économique et communautaire (CDEC) Rosemont-Petite-Patrie, grande partisane du maintien de la vocation industrielle du site. Les discussions ont conduit à l'adoption d'un plan mixte de développement (40% industriel, 40% résidentiel, 20% commercial) et à la création de la Société de développement Angus, un organisme oeuvrant au développement d'un technopôle regroupant des petites et moyennes entreprises du domaine de l'environnement.

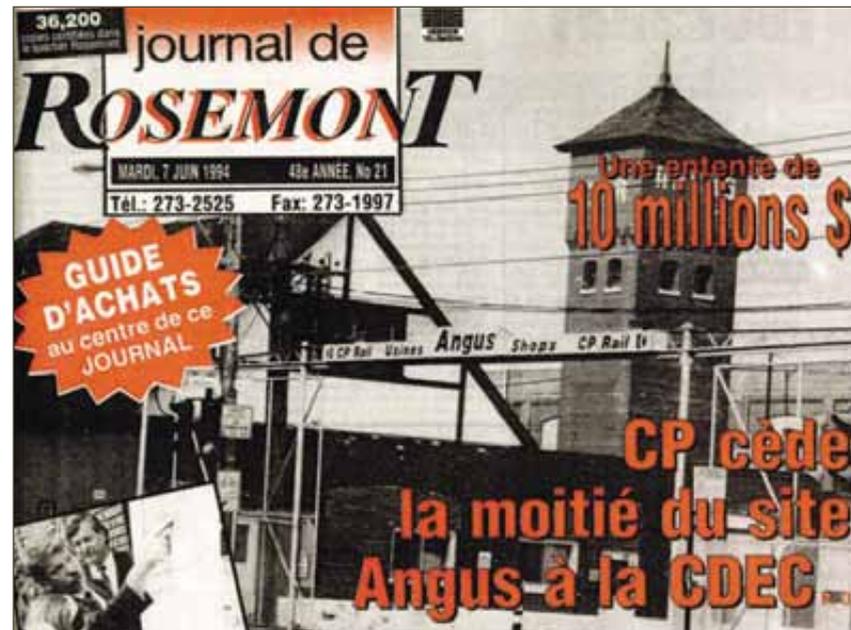
Au niveau résidentiel, le plan prévoyait la construction de 1200 unités de logement de typologies variées, réparties comme suit : 600 maisons en rangée, 160 unités de condominium, 315 unités locatives pour personnes âgées et 125 autres appartements en location.

Des 70 bâtiments qui formaient jadis le complexe Angus, trois constructions ont été préservées et converties : la caserne du service des incendies, transformée en succursale SAQ, le bureau général, qui accueille des bureaux de CP Navigation et C-Truck et finalement la locoshop, convertie en supermarché et en bureaux.

LA RUE MASSON

La rue Masson a acquis sa vocation commerciale dès le tournant du 20e siècle, à l'époque de l'inauguration des ateliers Angus. Par la suite, avec la poussée de la construction domiciliaire dans le quartier et l'arrivée du tramway sur l'artère vers 1917, les marchands se sont multipliés et la rue s'est animée.

Depuis 1976, la Société de développement commercial de la Promenade Masson (SDC) participe au positionnement commercial et à la promotion de l'artère, entre la rue d'Iberville et le boulevard Saint-Michel. Au cours de la dernière décennie, la rue Masson a connu un essor remarquable, notamment grâce à l'arrivée de nouvelles clientèles issues du redéveloppement résidentiel et commercial du site Angus. De plus, sa revitalisation a été facilitée par la mise sur pied, en 1996, du Programme Opération Commerce (POC), un programme municipal de subvention à la rénovation destiné aux locataires et aux propriétaires de locaux commerciaux.



En 1994, la CDEC Rosemont-Petite-Patrie et le CP, propriétaire du terrain, négocient une option d'achat en vue de transformer la moitié du site en parc d'entreprises.
Technopôle Angus.com



Commerces de quartier le long de la rue Masson.
Flickr.com



Deux vues de l'ancienne Locoshop Angus, convertie en supermarché et en bureaux.
Technopôle Angus.com



Morphologie du secteur - Plan des îlots



Plan du réseau viaire du secteur

TRAME URBAINE

Le site de l'usine Norampac se trouve au point de rencontre de la trame de Rosemont et de celle du Plateau Mont-Royal, une limite morphologique révélée par un léger désaxement au niveau de l'orientation des îlots (environ 15 degrés). Entre les rues d'Iberville et Molson, la présence de quelques îlots de formes atypiques ainsi que la courbe de la rue Masson et du boulevard Saint-Joseph marquent le lieu de transition entre les deux trames orthogonales.

Par ailleurs, les deux trames ont en commun d'avoir été développées à la limite d'une barrière physique importante : le corridor ferroviaire du CP. Tant d'un côté que de l'autre, les voies ferrées sont bordées de vastes îlots industriels de formes irrégulières à la limite desquels se déploient la trame résidentielle des anciens quartiers ouvriers. Au sud du boulevard Saint-Joseph, l'échelle des îlots rappelle le passé industriel du site des ateliers Angus alors qu'au nord, on devine l'emplacement de la carrière Quirck et Rogers (parc Le Pélican). Enfin, au pourtour du site à l'étude, seules les voies de gabarit important (rue d'Iberville, rue Masson et boulevard Saint-Joseph) assurent la liaison entre les deux secteurs situés de part et d'autre du corridor ferroviaire.

Par ailleurs, les îlots résidentiels du Vieux-Rosemont et de la partie Est du Plateau Mont-Royal sont tous d'orientation nord-sud et présentent une configuration et une échelle similaires. Longs et étroits, ils sont généralement desservis par des ruelles centrales.

Enfin, le réseau viaire qui structure la trame des deux quartiers est composé de rues locales, de collectrices (rue Masson et rue Molson) et de quelques grandes artères le long desquelles se concentrent les mouvements véhiculaires de transit : la rue d'Iberville, le boulevard Saint-Joseph, la rue Delorimier (à l'ouest du secteur) et le boulevard Saint-Michel (à l'est).



Vue à l'intersection du boulevard Saint-Joseph et de la rue Molson, au point de rencontre de la trame du Plateau Mont-Royal et de celle de Rosemont-La Petite-Patrie.

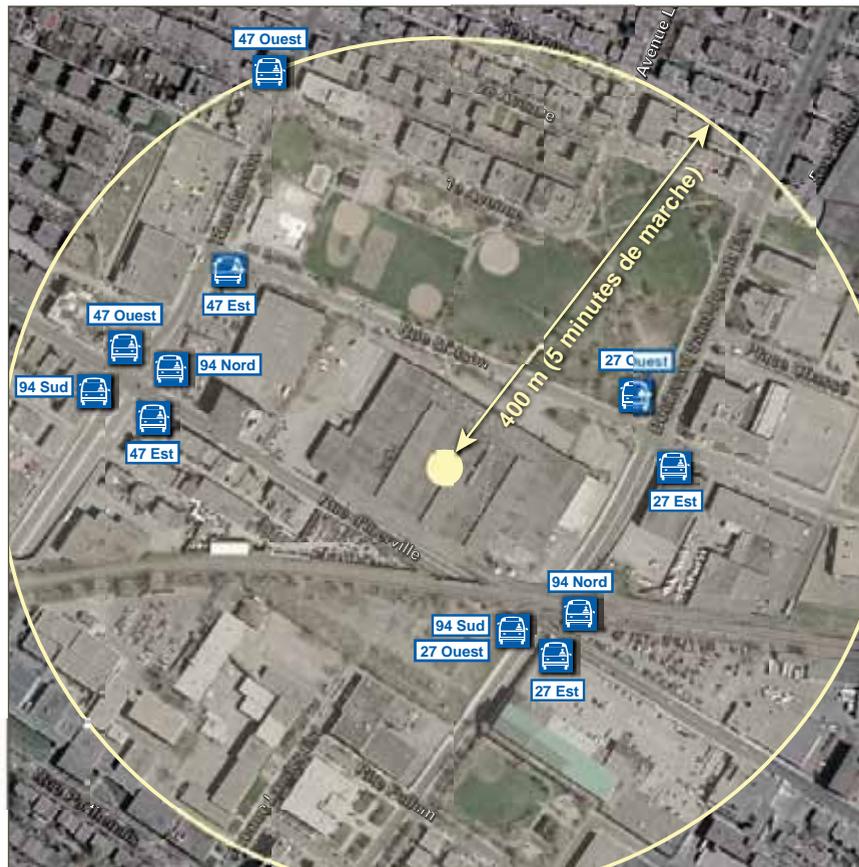
DESSERTE DE TRANSPORT COLLECTIF

Le site bénéficie d'une bonne desserte en transport collectif, à moins de 5 minutes de marche du centre du futur développement.

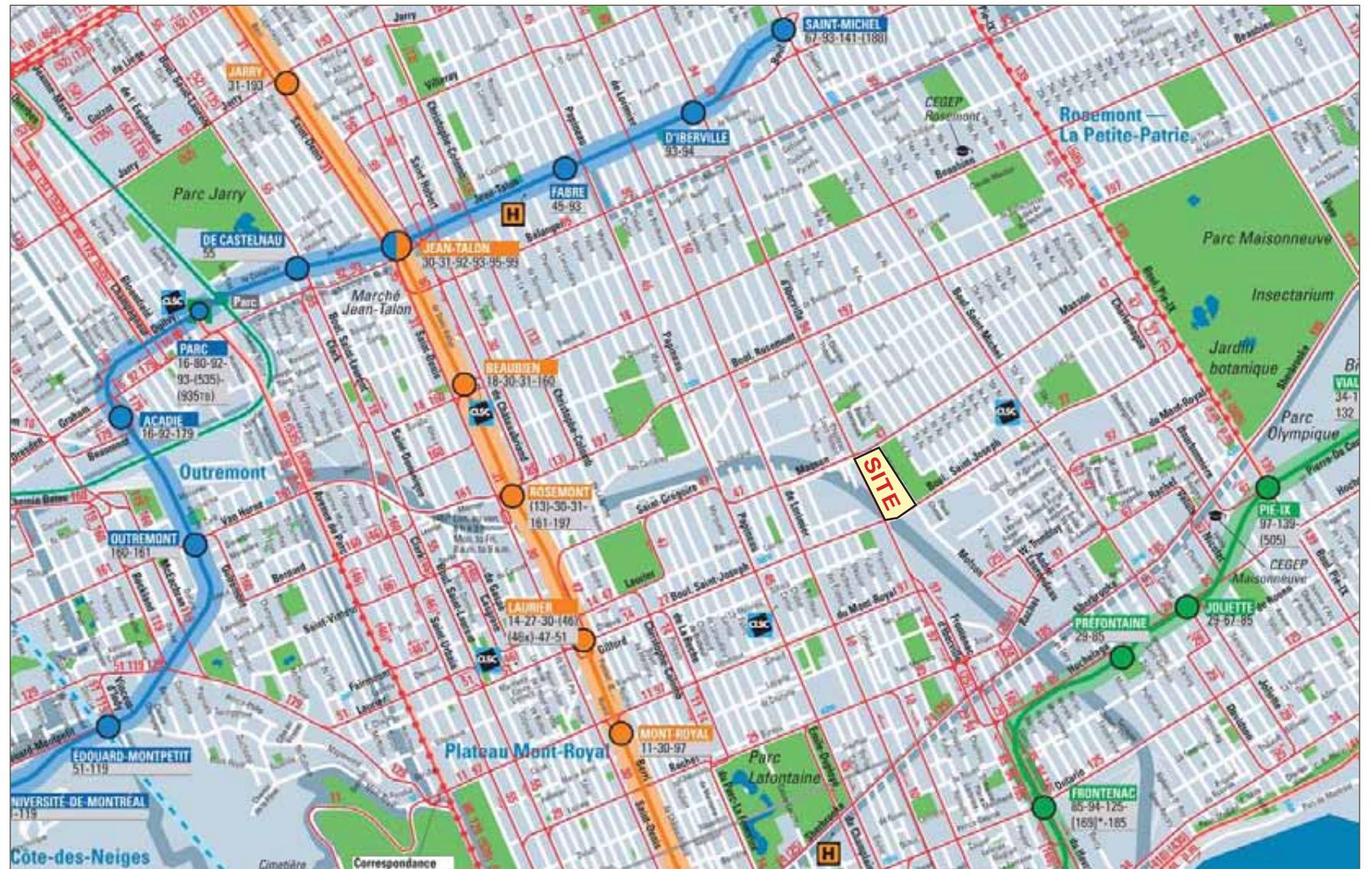
À partir de la station de métro Laurier (ligne orange), les lignes 47 Masson et 27 Saint-Joseph permettent d'atteindre le futur quartier en moins de 15 minutes. Aux heures de pointe, la fréquence des autobus sur ces lignes est d'environ 10 minutes.

À l'ouest du site, la ligne 94 d'Iberville assure le lien entre les stations D'Iberville (ligne bleue) et Frontenac (ligne verte) et dessert le site au passage. L'intersection de la rue Masson se trouve à mi-chemin du trajet soit à environ 10 minutes de chacune de ces stations.

Par ailleurs, une nouvelle ligne Express (467) a récemment été implantée sur le boulevard Saint-Michel, entre les stations Saint-Michel (ligne bleue) et Joliette (ligne verte). Située à moins de 15 minutes de marche du site, cette ligne rapide dessert moins d'arrêts et offre un service à toutes les 7 minutes et moins aux heures de pointe. L'aménagement d'une voie réservée le long de ce parcours est annoncée pour l'été 2009.



Arrêts d'autobus situés à moins de 5 minutes de marche du site.



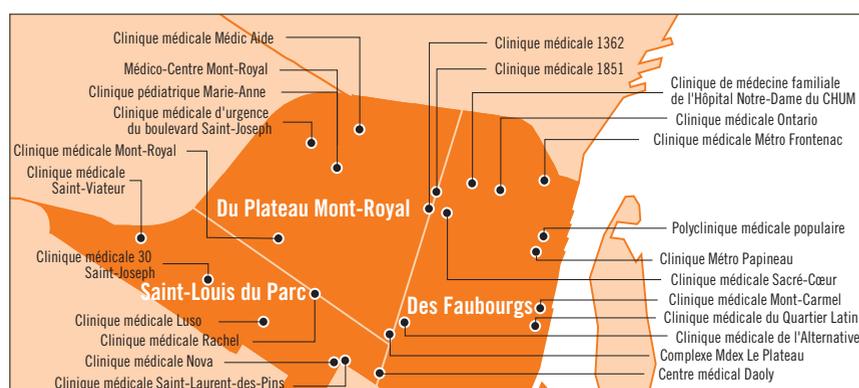
Réseau de transport en commun de la STM.

SERVICES

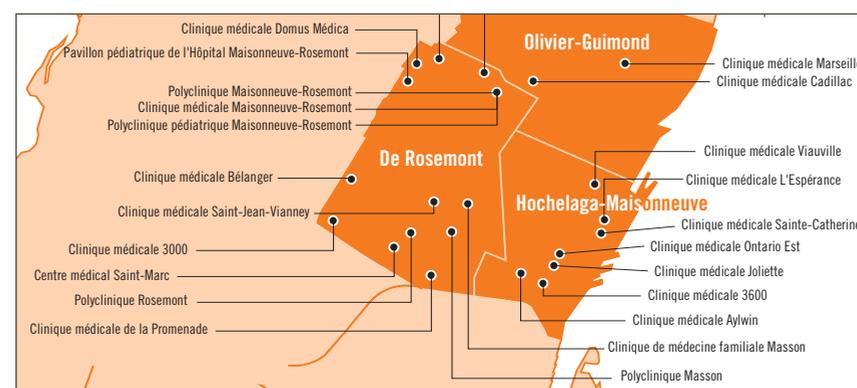
Le site est situé à la frontière des deux arrondissements qui bénéficient de la présence de nombreuses cliniques médicales, établissements scolaires et lieux de détente et de loisirs..



Localisation des parcs, lieux de loisirs et établissements scolaires du secteur.



Localisation des principales cliniques médicales qui desservent le centre-est montréalais, à proximité du site.
www.santemontreal.qc.ca (Octobre 2004)



CADRE BÂTI

L'analyse du cadre bâti du secteur permet de conclure à l'existence de trois types de parcellaires. On trouve, d'une part, un parcellaire de type industriel localisé de part et d'autre du corridor ferroviaire et sur lequel sont implantés de grands ensembles industriels, institutionnels et commerciaux. En terme d'échelle et de mode d'implantation, les bâtiments présentent peu de similarités. Ils forment un tissu urbain discontinu et hétérogène caractérisé par la présence de vastes espaces libres.

D'autre part, en rive de ces zones déstructurées, on trouve un parcellaire de type résidentiel compact et relativement homogène. Tant dans Vieux-Rosemont que dans la partie Est du Plateau-Mont-Royal, le cadre bâti d'origine de ces anciens quartiers ouvriers a été maintenu. D'une très grande régularité, le parcellaire accueille des constructions de type plex (duplex et triplex) implantées en contigu le long des rues Nord-Sud. En tête d'îlots, les bâtiments implantés le long des rues Est-Ouest sont d'échelles et de typologies plus variées. Enfin, quelques projets résidentiels plus récents, notamment le long de la 2e avenue et dans le secteur Angus, s'éloignent des typologies traditionnelles et offrent moins d'encadrement à la rue. Généralement isolés ou semi-détachés, les bâtiments s'articulent par rapport à des placettes «centrales» et vers le centre de îlots, plutôt qu'en fonction des rues qui les desservent.

Le long de la rue d'Iberville, la grande variété d'usages se traduit par une architecture ecclésiastique de qualité généralement médiocre. Quelques bâtiments de brique généreusement fenestrés, vestiges d'une époque industrielle révolue, abritent aujourd'hui des ateliers et des lofts semi-résidentiels. Ces immeubles voisinent des lieux d'entrepôts et des constructions de gabarits, d'implantation et de facture architecturale variés qui dialoguent peu avec la rue et offrent un environnement parfois hostile aux quelques rares piétons qui s'aventurent le long de l'artère.



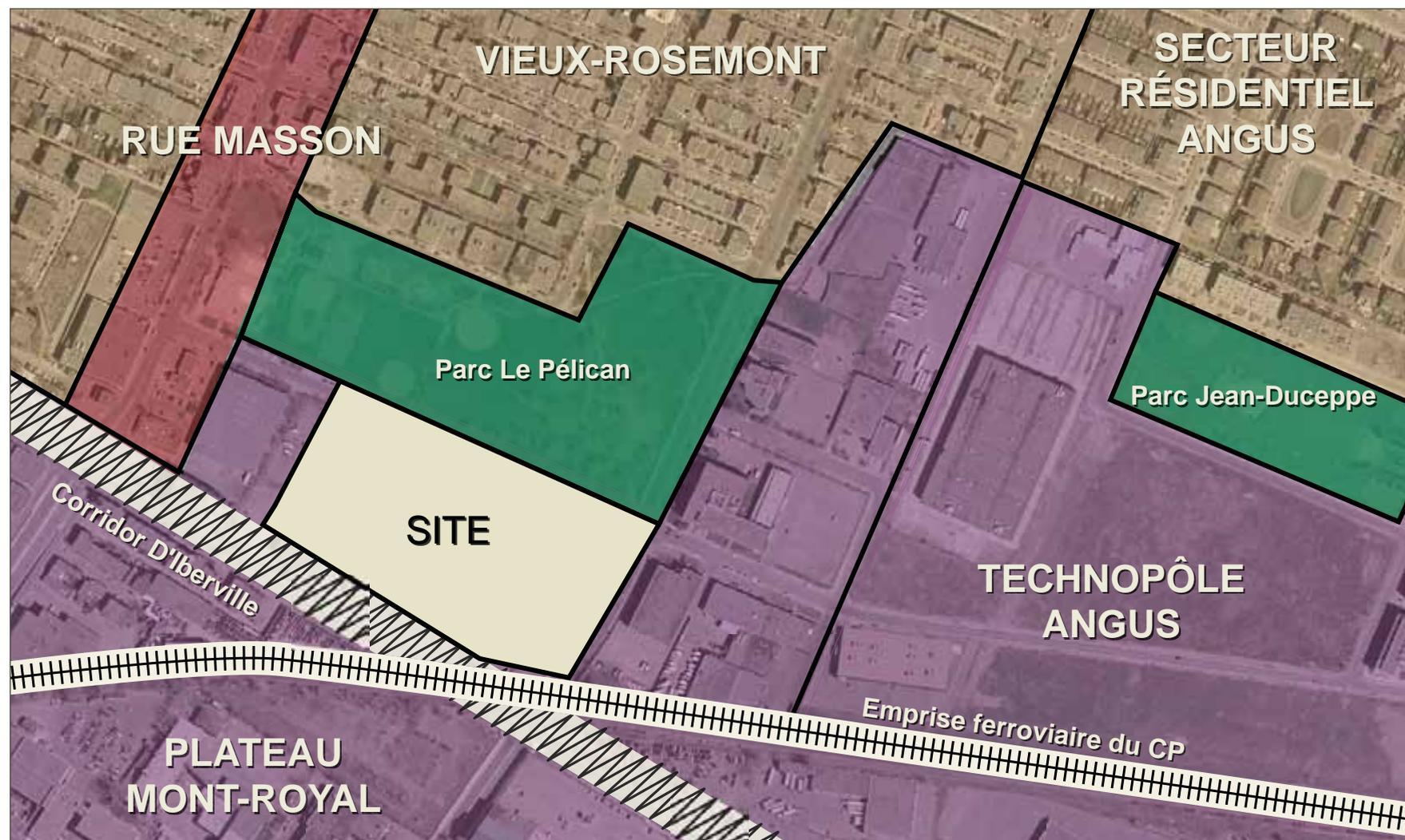
Volumétrie du milieu d'insertion du projet.



Le corridor de la rue d'Iberville : une composition hétérogène, tant du point de vue des usages que des gabarits et de la facture architecturale.



Plexes et ruelle traditionnels du quartier Rosemont.



Localisation du site et des grands secteurs environnants.



L'épicerie Loblaws du secteur Angus, aménagée dans l'ancien Locoshop.



Coopérative commerciale du secteur Angus.



Vue nord-ouest de l'intersection des rues Molson et Masson, où une station service et une épicerie se font face.



Commerces de quartier le long de la rue Masson.



Vue aérienne de l'un des développements résidentiels du secteur Angus.



Le site et son environnement, avant la démolition du bâtiment industriel de la Norampac.



Usages actuels prescrits dans le secteur, Règlement d'urbanisme de l'Arrondissement Rosemont-Petite Patrie.

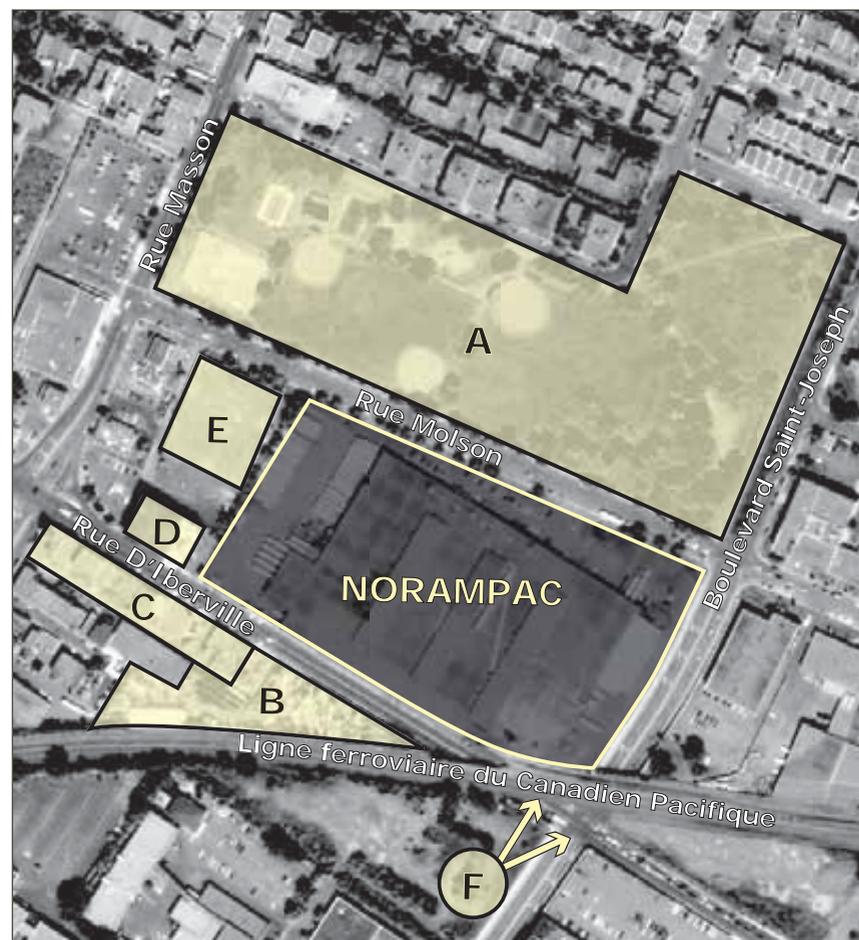


Limites de hauteur actuelles, Règlement d'urbanisme de l'Arrondissement Rosemont-Petite Patrie.

PRESCRIPTIONS RÉGLEMENTAIRES

Les prescriptions actuelles en matière de zonage sont les suivantes :

- Usages : Seuls les bâtiments résidentiels de la classe H.1-3, de 1 à 3 logements, sont autorisés.
- Hauteur des bâtiments : Seules les constructions de 2 étages, et d'une hauteur maximale de 11 mètres, sont autorisées.



Trois vues du parc Le Pélican, prises à partir de la rue Molson.



Vue du passage inférieur du boulevard Saint-Joseph et de la limite Sud-Ouest du site, prise à partir de l'emprise ferroviaire du Canadien Pacifique.

Ateliers d'artistes sur la rue d'Iberville

VOISINAGE IMMÉDIAT

Liste des usages présents aux abords du site qui, parcequ'ils représentent un potentiel ou une contrainte, ont été considérés dans le cadre de l'élaboration de la proposition.

- A : Parc Le Pélican
- B : Entreposage de carrosseries
- C : Alignement résidentiel et commercial
- D : Ateliers d'artistes
- E : Entreprise Teinture Perfection Canada (5300, rue Molson)
- F : Passages inférieurs (rues D'Iberville et Saint-Joseph)



Vue de l'emprise ferroviaire du CP et du lieu d'entreposage de carrosseries situé le long de la rue d'Iberville.



Vue de l'emprise ferroviaire du CP, à l'ouest du site.



Vue vers le sud de la rue d'Iberville, une artère fort achalandée affligée d'un aménagement qui lui donne des airs de corridor autoroutier.



Sur la rue d'Iberville, des commerces de carrosserie et d'équipements industriels voisinent des bâtiments résidentiels.



Alignement résidentiel et commercial de la rue d'Iberville, au Nord-Ouest du site.



Rencontre du boulevard Saint-Joseph et de la rue d'Iberville, sous les voies ferrées : un lieu peu propice aux déplacements piétons.



Lieu d'interface du site et de l'usine de teinture qui le voisine. Photo prise à partir de la rue d'Iberville.

3. Proposition

Le projet propose la réappropriation d'une friche industrielle pour la création d'un milieu de vie à caractère urbain. En interface avec le parc Le Pélican, la conversion du site offre l'opportunité de poursuivre et de compléter la figure urbaine du secteur, celle d'un grand parc urbain entouré de bâti. La démarche choisie reflète les dernières tendances en urbanisation du territoire et s'inscrit dans une vision de développement durable.

La proposition d'aménagement du site de l'usine Norampac repose sur cinq grands principes de planification :

- Une mixité sociale et fonctionnelle
- Diversité des modes de tenure: logements sociaux, logements locatifs et condominiums abordables
- Une densité élevée de construction
- Une stratégie de transport viable et une faible présence de la voiture sur le site
- Une bonne qualité de vie pour les nouveaux résidants dans un environnement fortement paysagé
- Une collectivité verte qui souscrit aux principes du développement durable.
- Certification LEED-ND à l'étude.



Vue en plan de la proposition.



Vue en plan de la proposition.

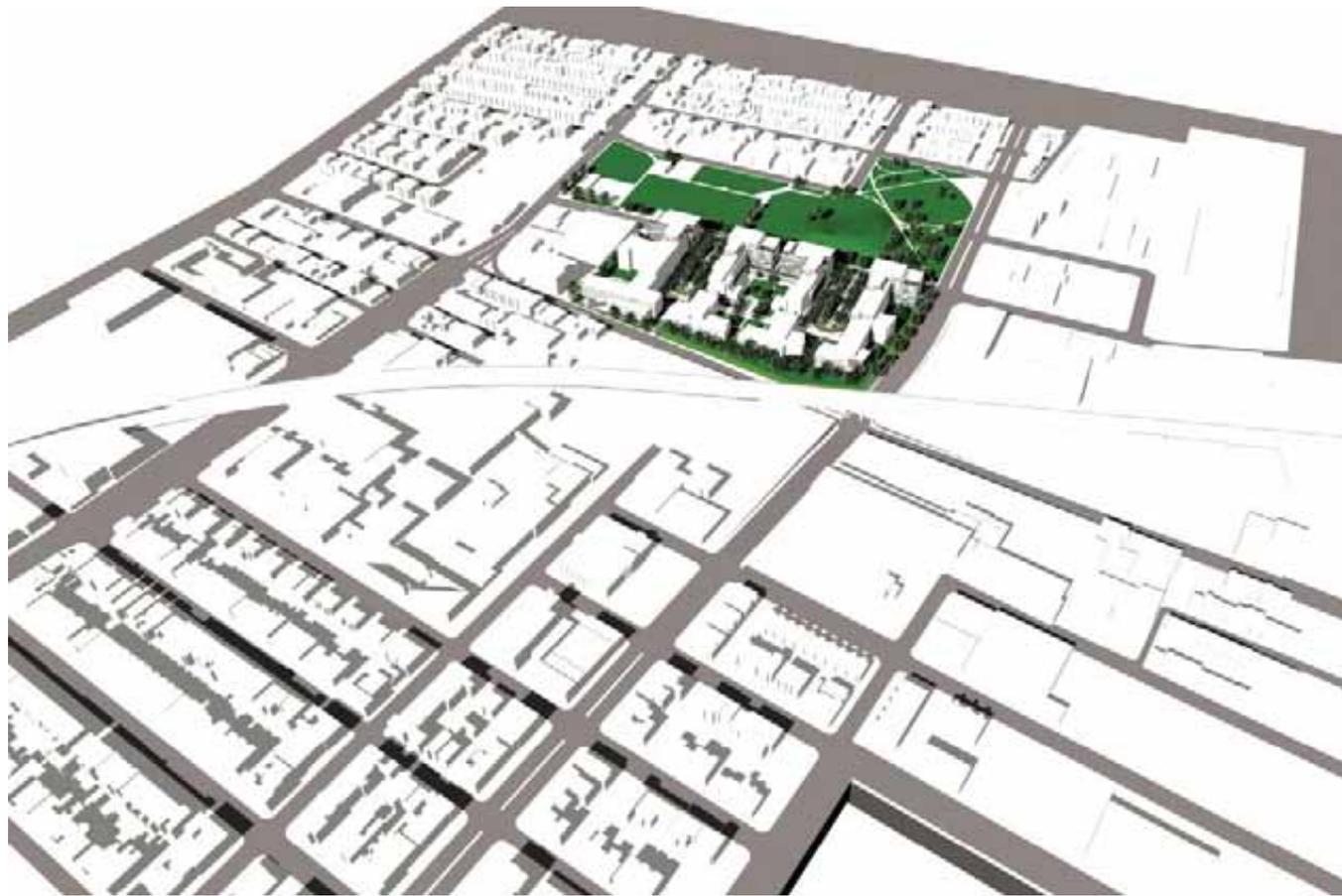
INTÉGRATION DU PROJET AU SECTEUR

Le terrain de l'usine Norampac, par son échelle et sa localisation, se prête peu à la création d'un lotissement traditionnel. D'une part, dans la portion sud-ouest du site, la présence de murs de soutènement le long de la rue d'Iberville et du boulevard Saint-Joseph empêche le raccord à la trame existante. D'autre part, deux bâtiments localisés immédiatement au nord font obstacle à l'établissement d'un lien direct avec la rue Masson. Enfin, la présence du corridor ferroviaire du Canadien Pacifique crée une barrière supplémentaire à une éventuelle continuité urbaine vers le Plateau Mont-Royal.

Dans ce contexte peu propice à l'implantation d'une trame traditionnelle, il devient nécessaire d'aborder de façon novatrice le mode de relation des éléments constitutifs de la composition. L'approche privilégiée consiste à concevoir le projet d'ensemble en fonction des contraintes géométriques du terrain (notamment en minimisant le réseau viarie et en augmentant la taille des parcelles), tout en assurant la compatibilité typologique avec le quartier environnant. Les principes qui dirigent cette démarche visent l'atteinte de deux objectifs complémentaires : la création d'une continuité urbaine et l'émergence d'une entité distinctive qui contribue à la diversité des ensembles urbains.



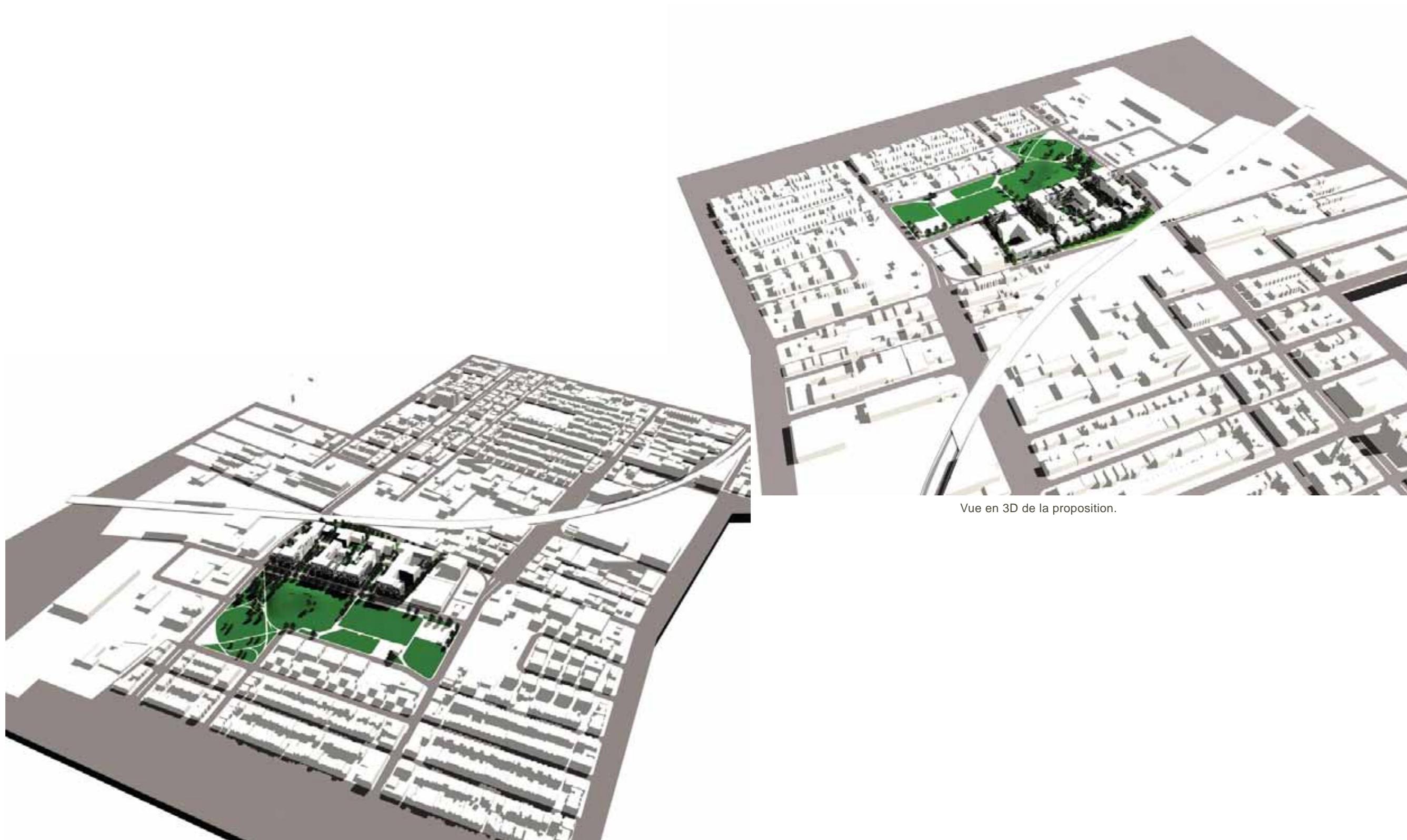
Vue vers l'Est du projet avec, en arrière plan, le parc Le Pélican et le Vieux-Rosemont



Vue en 3D de la proposition.



Vue en 3D de la proposition.



Vue en 3D de la proposition.

Vue en 3D de la proposition.



Vue vers l'Ouest du projet. En premier plan : le parc Le Pélican et le nouvel alignement de la rue Molson.



Vue en 3D de la proposition



Vue en 3D de la proposition



Vue vers l'Est du projet. En premier plan, le viaduc ferroviaire du CP.



Vue en 3D de la proposition

RÉPARTITION DES USAGES

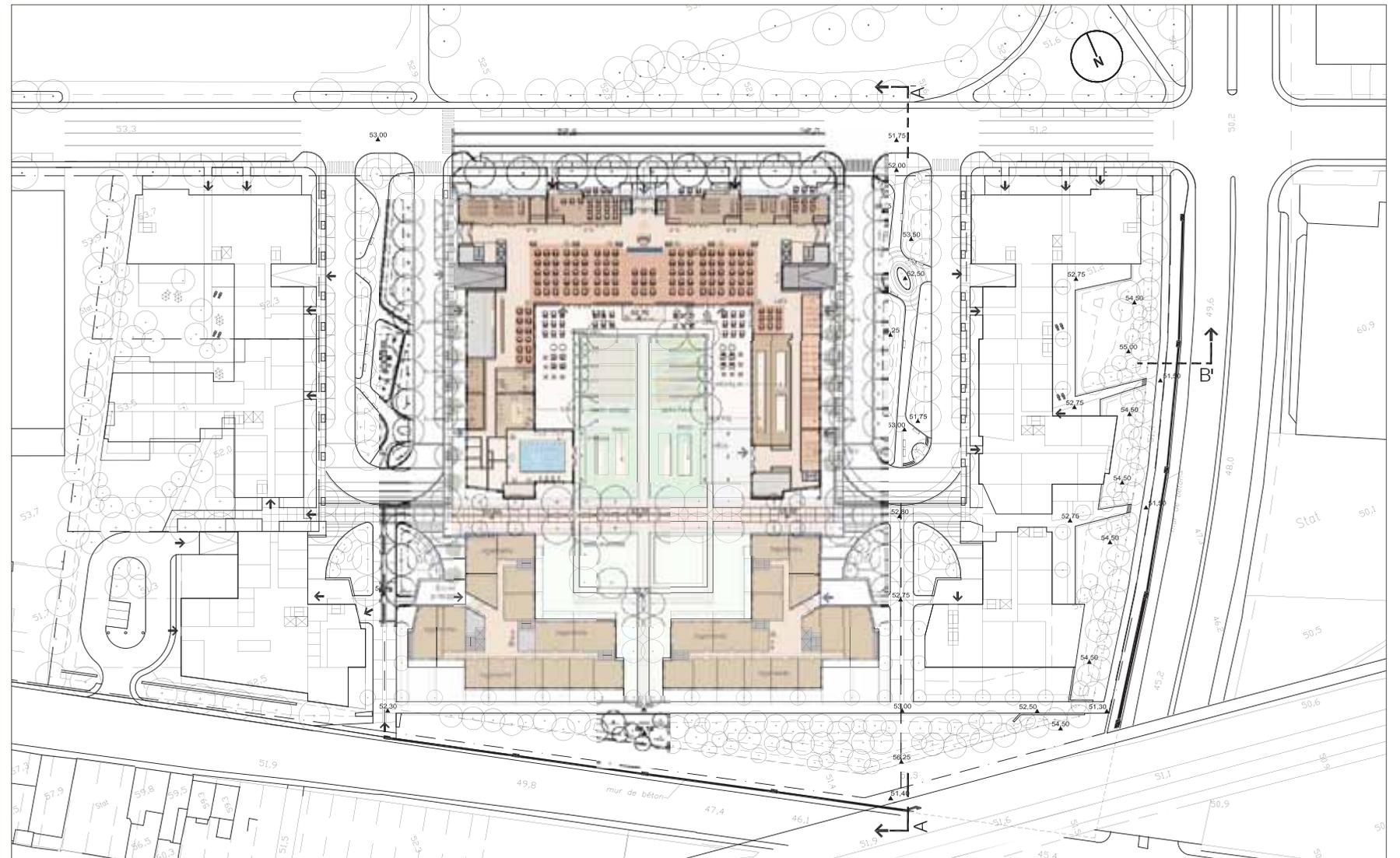
Principe de mixité fonctionnelle

- Présence d'un rez-de-chaussée commercial le long de la rue Molson
- Offre de commerces et de services de proximité tels que restaurant, café, dépanneur et garderie
- Services internes destinés à la clientèle de la résidence pour retraités, accessibles de la rue Molson et de la cour collective
- Logements familiaux en copropriété accessibles depuis la rue
- Espaces publics multifonctionnels intégrés au projet et proximité du parc Le Pélican

À l'intersection du boulevard Saint-Joseph, l'excellente visibilité offerte permet l'implantation d'établissements de type dépanneur et restaurant destinés tant aux nouveaux résidents qu'à la clientèle du parc Le Pélican et aux résidents et travailleurs des environs.

L'aménagement de la rue Molson permet d'offrir une façade urbaine au parc Le Pélican et de compléter la figure du secteur compris entre la rue Masson et le boulevard Saint-Joseph. La présence de commerces et de services de proximité anime l'entrée du nouveau quartier et assure une surveillance informelle tout au long de la journée. Cet interface devient un élément de transition et de continuité entre les activités de la Promenade Masson et du secteur Angus, participant au développement d'une complémentarité commerciale à l'échelle de l'arrondissement.

- Recul des bâtiments de 5 m
- Aménagement de terrasses et passage d'une contre-circulation piétonne en façade
- Rez-de-chaussée très perméables : multiples ouvertures et entrées distinctes pour chacun des commerces.





Plan des typologies

RÉPARTITION DES TYPOLOGIES

Principe de mixité sociale

- Projet intergénérationnel réunissant des retraités, des familles et des ménages sans enfant
- Combinaison de logements locatifs, abordables et privés
- Offre de 365 logements en copropriété (1, 2 chambres et 3 chambres)
- Offre diversifiée de 620 logements à prix abordable pour personnes âgées, incluant des suites avec services
- 135 logements abordables en copropriété ciblant une clientèle de premiers acheteurs (personnes seules, couples ou familles)
- un apport de logements sociaux pour 178 unités
- Présence, sur le site, d'une garderie et d'une clinique médicale offrant (125 chambres)
- Apport pour le quartier de 1163 nouveaux logements pouvant accueillir plus de 1700 résidents.

1 105 logements en copropriété avec commerces et services en rez-de-chaussée. Logements de superficie moyenne de 80 m², basée sur l'hypothèse de 30% de logements de 1 ch. (56 m²), 55 % de logements de 2 ch. (85 m²), et de 15% de logements de 3 ch. (105 m²).

2 620 logements à prix abordable pour personnes âgées de superficie moyenne de 56 m² avec commerces, services et espaces communs.

3 260 logements en copropriété dont 135 logements abordables, type 1er acheteur et famille. La superficie moyenne est de 80 m² par logement, basée sur l'hypothèse de 30% de logements de 1 ch. (56 m²), 50% de logements de 2 ch. (85 m²) et de 20% de logements de 3 ch. (105 m²) avec commerces et services au rez-de-chaussée

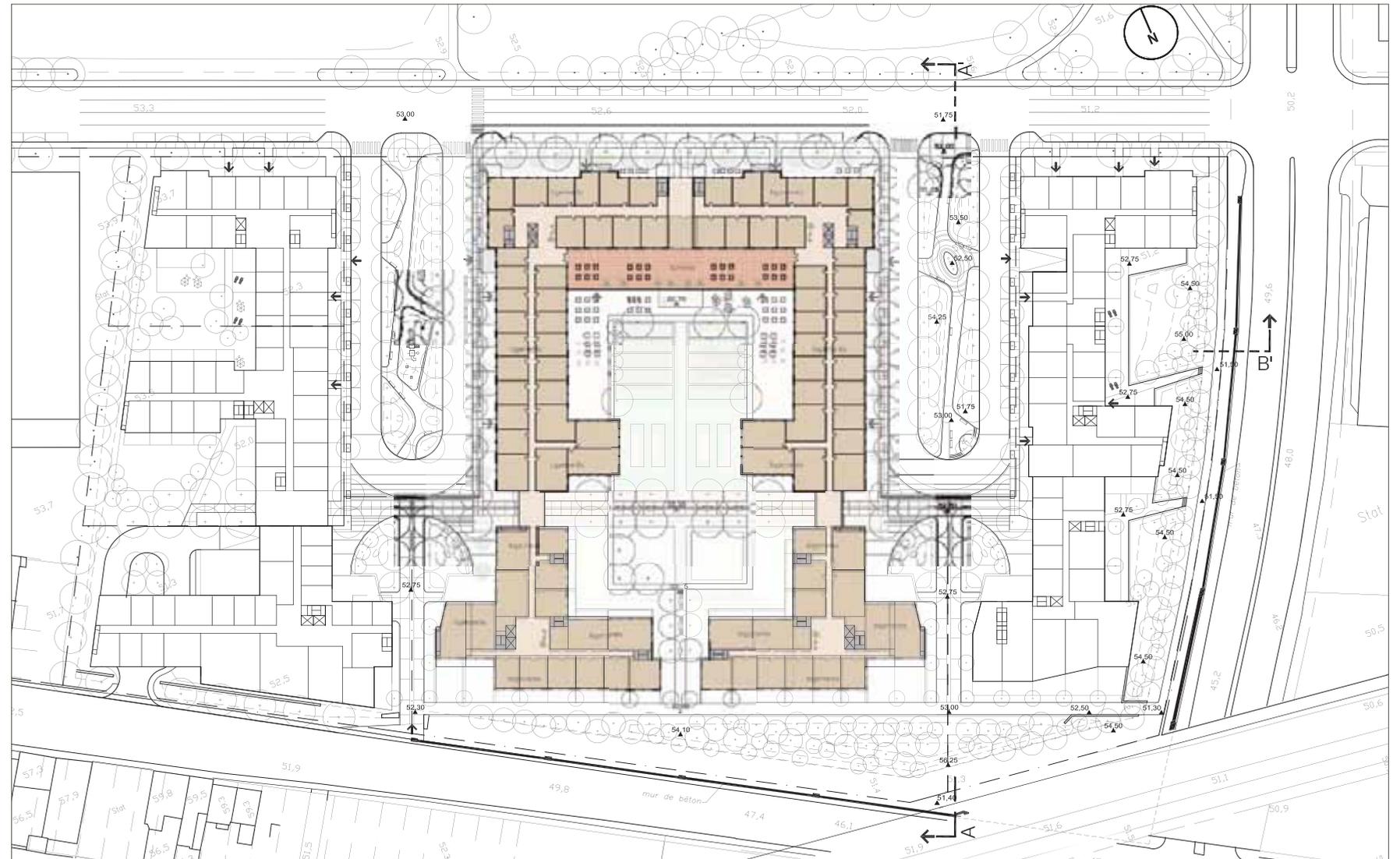
4 Centre de la petite enfance 500 m², clinique médicale de 4000 m² et de 125 chambres, apport commercial en rez-de-chaussée.

5 Logements sociaux, résidence P.A.P.A 178 unités.

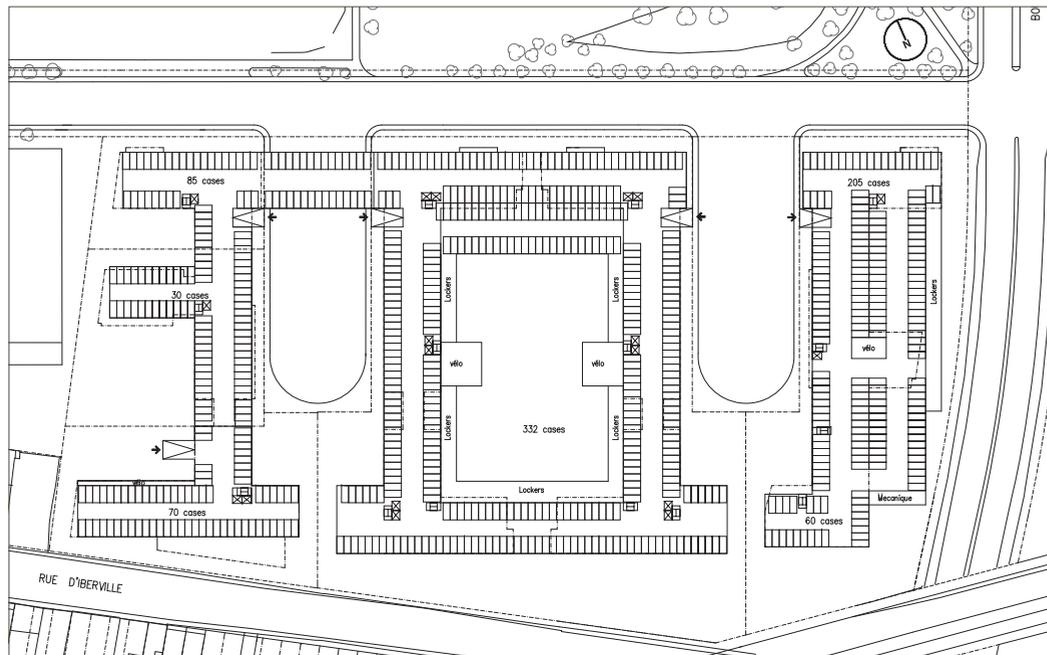
ÉTAGE-TYPE

Principe de mixité fonctionnelle

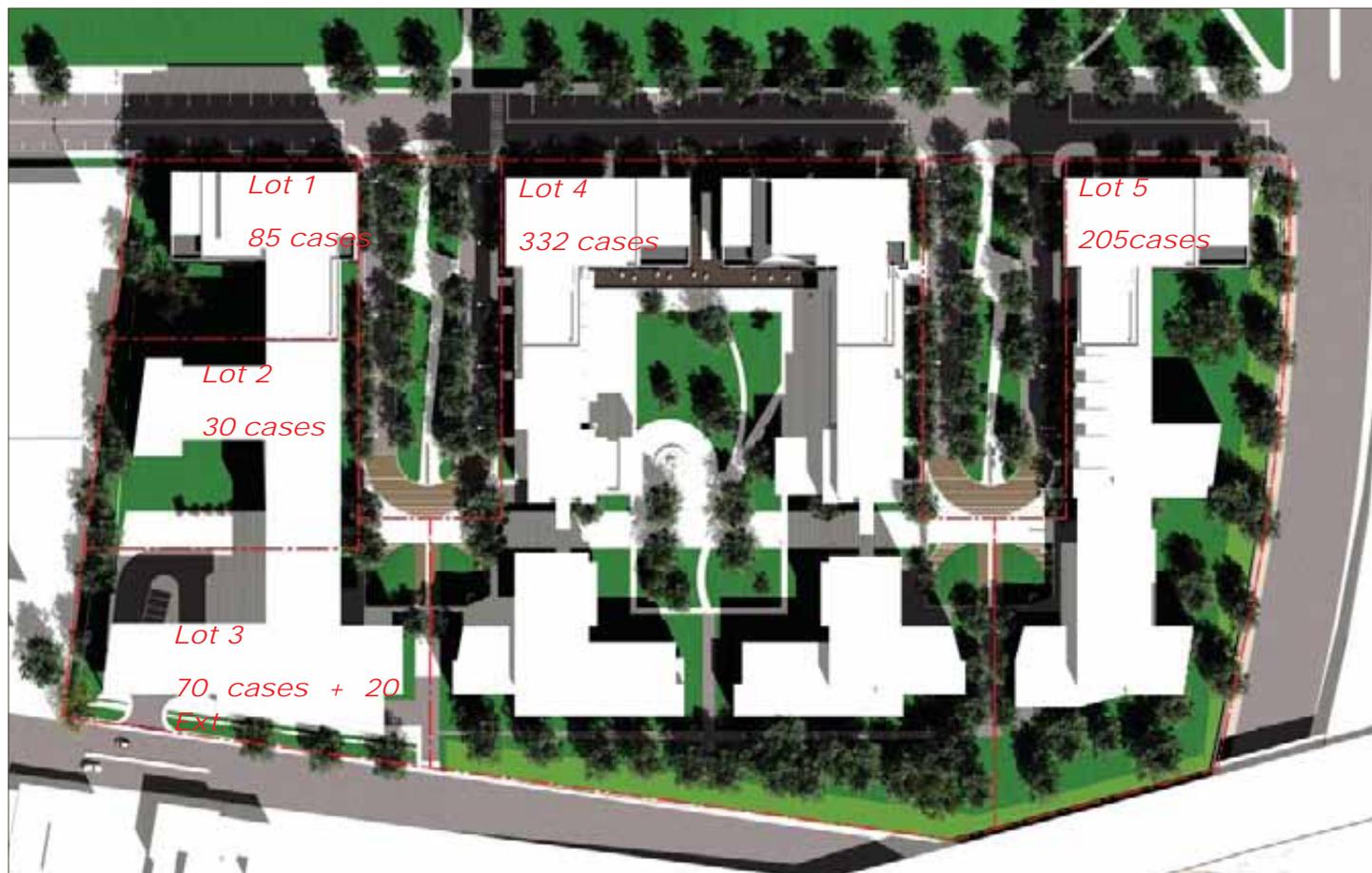
- Plusieurs typologies proposées
- Logements de dimensions variées sur corridor
- Logements en rez-de-chaussée accessibles de la rue
- Nombreux logements de coin
- possibilité de logements familiaux sur deux niveaux



Plan d'un étage-type



Plan du stationnement



STATIONNEMENT

Principe de réduction de l'utilisation de l'automobile

- Offre limitée de places de stationnement (Ratio de 0.46)
- 90% du stationnement est aménagé en sous-sol
- Places de stationnement réservées à un service de partage de véhicules (Communauto)
- L'accès véhiculaire au projet est limité à deux voies en impasse, ce qui élimine la circulation de transit.

	PROGRAMME	RATIO min/max	CASES PROPOSÉES
Condos	365 unités	min 0.75 max 1.25	275
RPA/Locatif	620 unités	min 0.40 max 0.75	248
p.a.p.a.	178 unités	min 0.15 max 0.25	30
TOTAL LOGEMENTS	1163 unités	moyen 0.48	553
Employés RPA	120 employés	0.50 / employé	60
Commerces	2400 m2	1.0 / 100 m2	24
CPE	500 m2	1.0 / 100 m2	5
Clinique/employé	4000 m2	1.0 / 100 m2	40
Clinique visiteur	125 ch.	0.25	30
Communauto			10
TOTAL			722

acoustique

Principe d'implantation

le site est affecté par plusieurs sources sonores qui imposent certaines contraintes pour sa mise en valeur, notamment pour ce qui concerne la composition de l'enveloppe, la qualité des matériaux et des fenêtres.

l'implantation des immeubles eux-même a été conçue de manière à minimiser l'impact du bruit sur le site. les immeubles sont en retrait de 40 m. de l'emprise de la voie et de 50 m. de la voie elle-même.

un important aménagement paysagé comportant un glacis agissant au même titre qu'un talus anti-bruit isole les espaces extérieurs des principales sources sonores



Vue en coupe du projet.

gabarit de la rue Molson**Principe de composition**

la constance du gabarit proposé pour les immeubles en front de la rue Molson répond à plusieurs préoccupations:

l'appartenance du site aux marges à caractère industriel à l'interface de deux quartiers centraux et le désir de référer à la nature de ces grandes propriétés

l'implantation d'une paroi importante et ordonancée pour contenir un grand parc urbain

l'ouverture franche des places perpendiculaires à la rue permettent le dialogue entre l'échelle du projet et celle du parc



Vue en coupe du projet.

GABARIT DES BÂTIMENTS

Principe de densité

Le projet propose des bâtiments de 4, 6, 8 et 10 étages, un gabarit plus élevé que celui qui caractérise le tissu résidentiel du secteur mais en lien direct avec le caractère industriel des marges du corridor ferroviaire. Par ailleurs, les impacts de la densité sont minimisés par un taux d'implantation réduit (35 %) qui permet d'aérer la composition.

Considérant l'exiguïté du site et ses nombreuses contraintes, notamment en matière d'accessibilité, l'établissement d'une densité minimale devient nécessaire à la rentabilité et à la cohérence du projet. Cette densité permet notamment d'offrir une variété de typologies résidentielles et de maximiser la création de logements abordables. De plus, pour la municipalité, il devient intéressant de tirer le plein potentiel d'un espace vacant situé face à un vaste parc, à proximité du secteur Angus et de la rue Masson.

- Densité de ± 3.0, comparable à celle des quartiers centraux
- Taux d'implantation de 35%
- Taux inférieur aux normes prévues au règlement de PAE (50-70%)
- Aménagés et plantés, les espaces libres sont accessibles au public et intégrés à un circuit de promenade piétonne
- Édifices de 6, 8 ou 10 étages
- Gabarits les plus élevés localisés en front de la rue Molson, face au parc Le Pélican et gabarits plus faibles vers la rue D'Iberville
- Superficie brute de plancher : près de 1,2 millions de pi2



Plan des gabarits proposés.





LIEN VISUEL

l'ouverture de la composition dans la portion sud du site permet de mettre en scène un important lien visuel entre le parc Le Pélican, les espaces publics du projet et le paysage urbain du Plateau Mont-Royal avec entre autre la silhouette du Mont-Royal et le profil du Centre des affaires vues depuis les proches quartiers de l'est



NOTIONS D'ARCHITECTURE VERTE

Principe d'architecture durable

- Application des principes de rétention in situ rendue possible par l'importance des surfaces végétalisées
- Réduction notable d'un îlot de chaleur autrefois minéral à 100 %
- Gestion écologique de l'eau : Utilisation d'équipements de plomberie économes, végétalisation des toitures et des terrasses, etc.
- Réduction des besoins en énergie : Enveloppe et fenestration performantes, utilisation d'équipements à faible consommation, etc.
- Économie de matériaux : Programme de recyclage pendant la construction, utilisation de matériaux recyclés et de bois certifié, etc.
- **Certification LEED - aménagement des quartiers à l'étude**



Vue vers l'Ouest avec, en premier plan, le parc Le Parc Le Pélican et la nouvelle façade bâtie de la rue Molson.



Exemples de végétalisation des toitures et espaces communs,

Toit du projet résidentiel Louisa à Portland.



Vue en plan de l'aménagement des espaces extérieurs.

HIÉRARCHIE DES ESPACES

Au coeur du projet, l'établissement d'une hiérarchie d'espaces publics et collectifs permet d'offrir aux résidents de nombreux lieux de socialisation, contribuant ainsi au développement d'un sentiment d'appartenance à la communauté. Ces espaces sont reliés par un réseau de promenades et de passages piétons qui permettent de créer des liens fonctionnels entre la rue d'Iberville et le parc Le Pélican.

- Variété d'espaces verts et d'espaces publics complémentaires répondant à divers besoins
- Qualité et convivialité des aménagements
- Connexion des espaces par l'aménagement de promenades et de passages piétons.



Exemples d'aménagements paysagers favorisant une meilleure rétention des eaux.

impact visuel depuis le Plateau

insertion visuelle et perception rapprochée

l'importance des gabarits perçus depuis l'est le long du boulevard Saint-Joseph répond au paysage de l'ouvrage d'art dessiné à grands coups de crayon

le caractère contemporain des immeubles cadre avec l'architecture industrielle du corridor ferroviaire



Vue vers l'Est à partir du boulevard Saint-Joseph, dans l'arrondissement Plateau Mont-Royal.

impact visuel sur la rue D'Iberville

implantation sur rue

la clinique médicale est implantée en front de la rue D'Iberville et vient contribuer à la définition du caractère de l'artère dès l'entrée de l'arrondissement

le recul sur alignement définit une cour avant correspondant à l'usage public de l'immeuble



Vue vers le Sud à partir de la rue d'Iberville.



Vue vers le Nord à partir du boulevard Saint-Joseph.

composition de l'intersection Saint-Joseph / Molson

la première intersection de l'arrondissement en provenance de l'ouest est fortement marquée par le raccord des gabarits proposés avec l'échelle et la volumétrie du parc Le Pélican

le caractère contemporain répond au caractère industriel des immeubles implantés sur le cadren sud de l'intersection

le programme commercial en rez-de-chaussée bénéficie d'une visibilité enviable en front de parc



Vue vers l'Ouest à partir du boulevard Saint-Joseph, au niveau du parc Le Pélican.

composition architecturale

l'architecture des bâtiments repose sur les principes d'une composition tripartite

les rez-de-chaussée et le premier étage sont traités différemment des autres niveaux: ils comportent les usages commerciaux ou les espaces communs

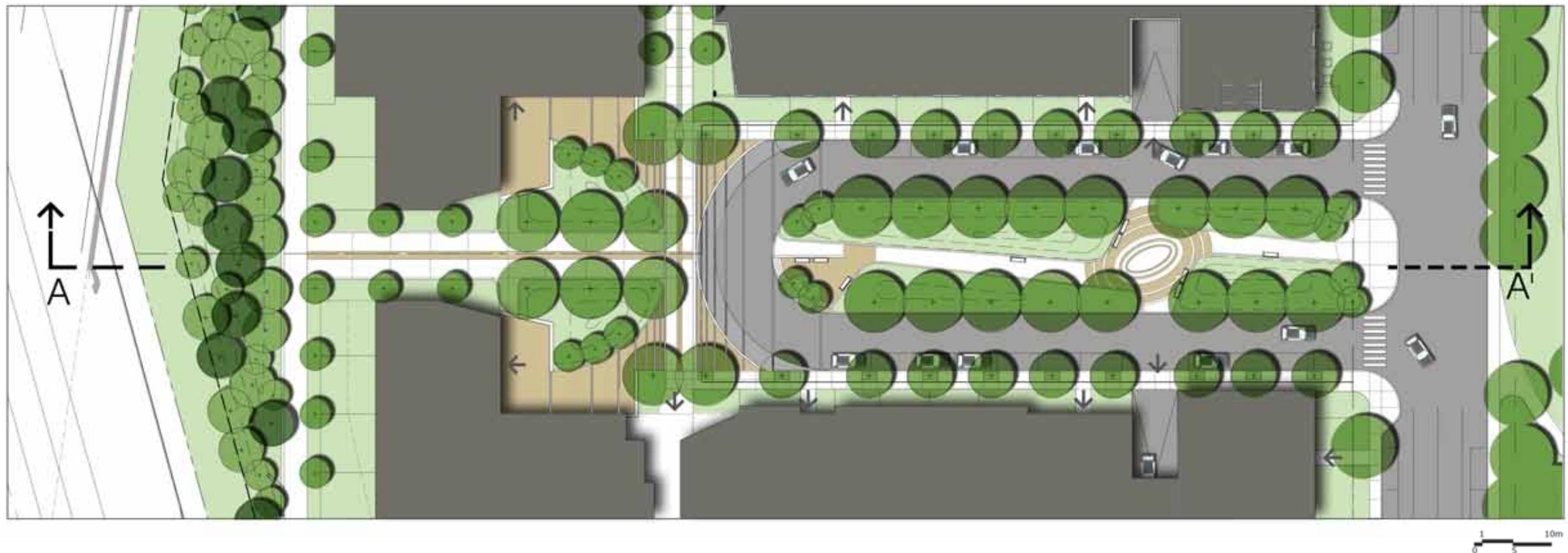
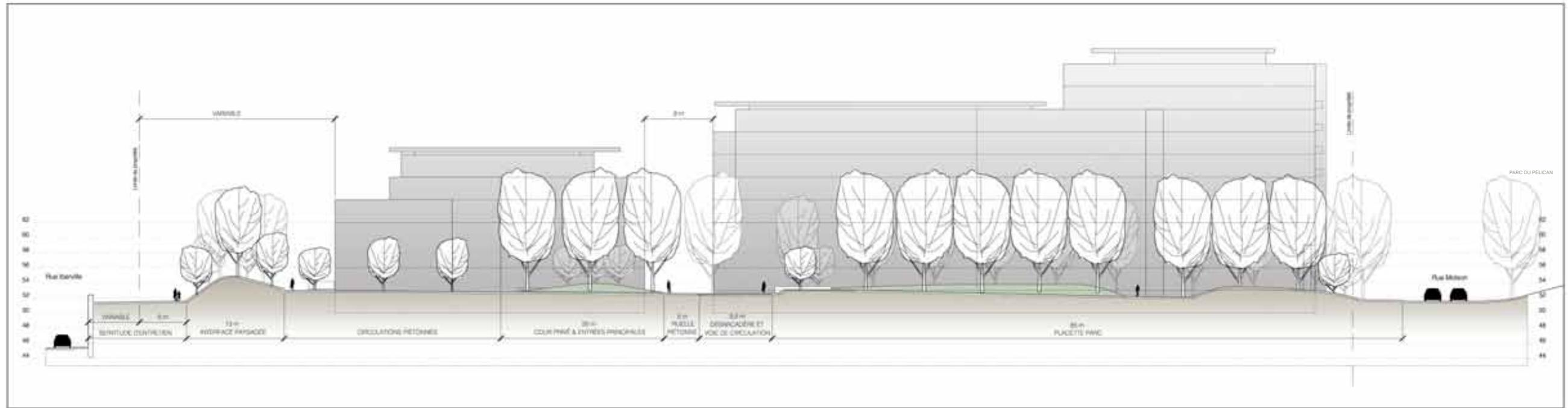
les cours avant sont conçues en fonction de leur vocation et sont aménagées en raccord avec les espaces collectifs ou publics

les étages courants sont composés avec plus de sobriété. les balcons sont en faible saillie et les loggias sont priorisées

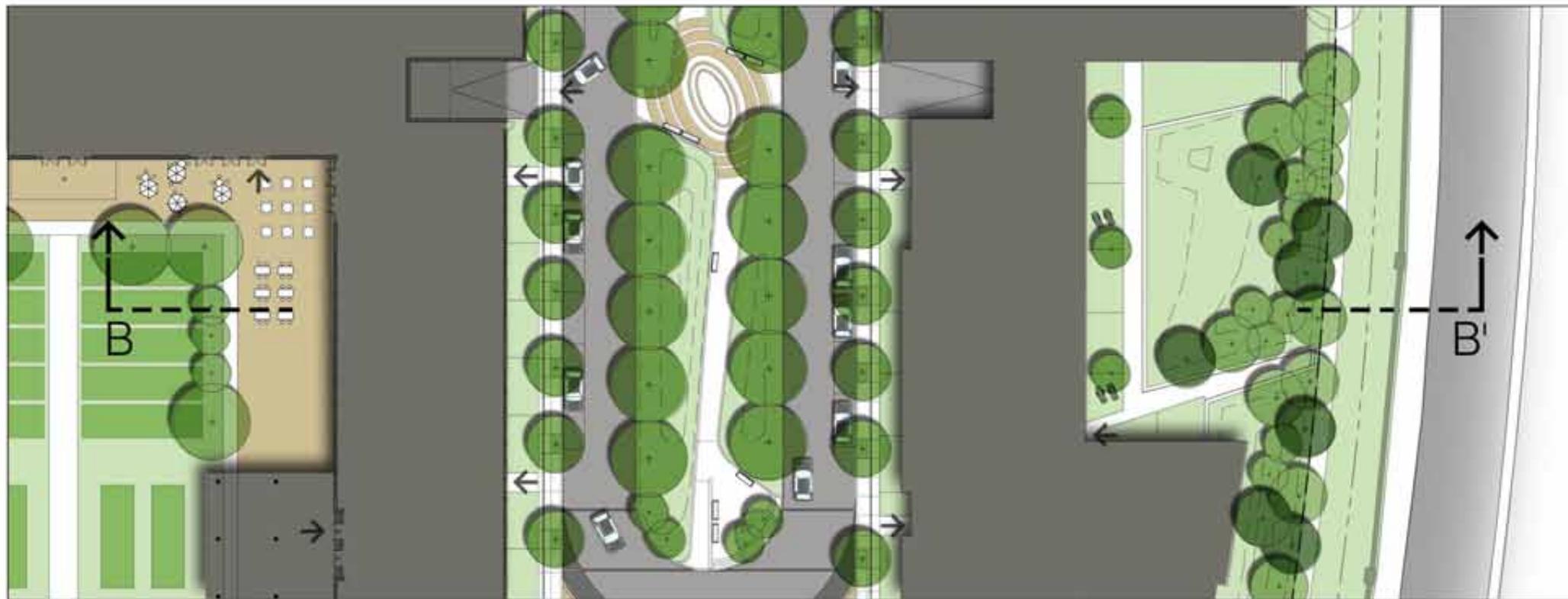
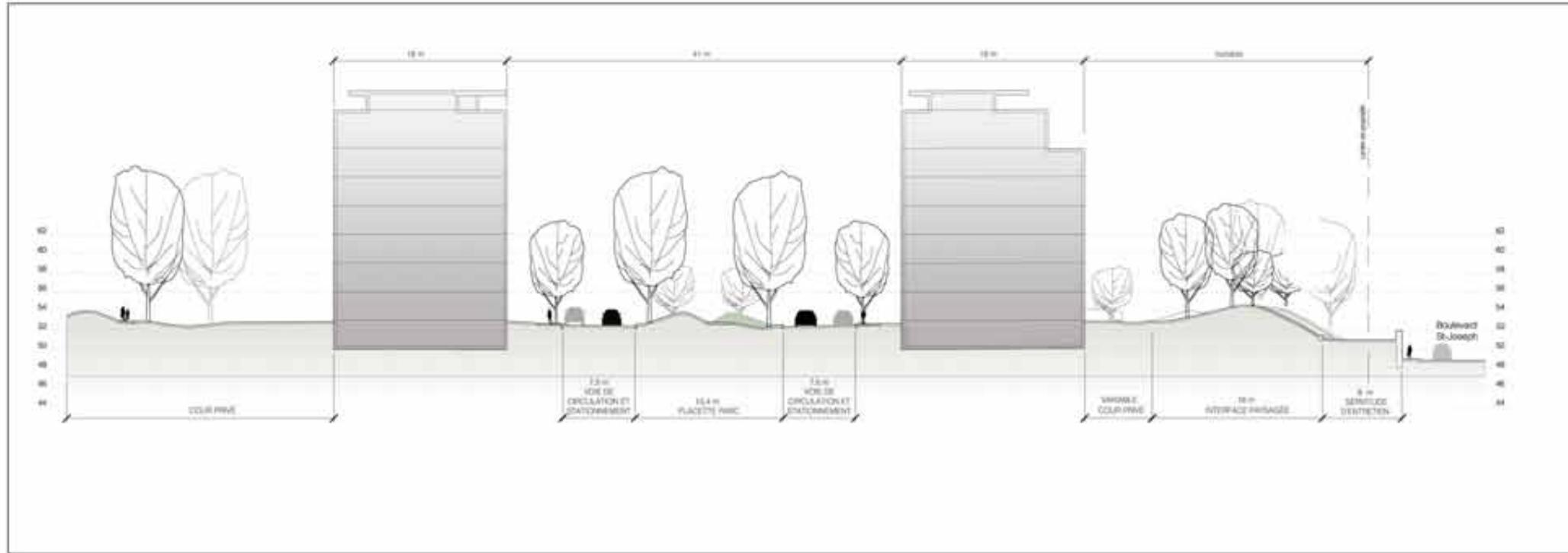
le traitement des angles exprime l'importance hiérarchique des lieux en présence (artère / rue locale en front de parc / placette)

les étages supérieurs ont une volumétrie plus complexe: ils reçoivent des logements différents, des usages collectifs et des salles de mécanique intégrées à la volumétrie générale

COUPE GÉNÉRALE EST-OUEST (A-A')



COUPE GÉNÉRALE NORD-SUD (B-B')



CONCEPT DE PLANTATION (ARBRES)



LÉGENDE

-  Arbres existants à conserver (Tilleuls à petites feuilles et Érables à Giguère)
 -  Malus x Madonna & Amelanchier canadensis en arbre (arbres décoratifs de petit gabarit - 5 à 6 m. de haut)
 -  Celtis occidentalis & Ostrya Virginiana (arbres de rue en fosse de trottoir de gabarit intermédiaire 10 à 15 m. de haut 7 à 9 m de large, pouvant s'accomoder d'une situation ombragée et exigue)
 -  Amelanchier laevis & Sorbus decora (espèces décoratives de petit gabarit pour renaturalisation des talus et présentant une grande résistance à la sécheresse)
 -  Quercus rubra et Tilia americana (arbres de placette de grand gabarit - 20 à 25 m. de haut)
 -  Populus tremuloides, Prunus Serotina & Picea glauca (arbres de gabarit intermédiaire sur talus, présentant une grande résistance à la sécheresse et aux vents et une croissance rapide)
- * Espèce non indigène au Québec

Le concept de plantation adresse trois types de composition :

- **La composition publique** qui est développée autour des deux voies d'accès en impasse et l'accès à la clinique
- **La composition semi-privée** propre aux cours intérieurs des ensembles construits et la ruelle piétonne qui les dessert.
- **La composition de l'interface** qui définit l'habillage des talus qui bordent les axes de voirie et ferroviaire sur les flans sud et est du projet.

Pour les deux premières compositions les choix d'arbres retenus se ressemblent. Elles se distinguent davantage dans leur mode d'implantation. Sur le domaine public des alignements sur rue et dans les placettes répondent à un parti pris urbain sobre et conventionnel. Les placettes sont l'objet d'un traitement végétal plus élaboré que les bords de rue. Dans les aires semi-privées les implantations sont plus libres et définissent une composition propre au jardin contrastant avec l'alignement de la ruelle piétonne.

Les espèces végétales privilégiées sont reconnues pour leur grande résistance aux conditions urbaines. Néanmoins, une utilisation de deux espèces en alternance pour chacune des conditions est souhaitées afin de diminuer les risques de perte de couvert végétal pouvant survenir suite à certaines épidémies affectant les arbres. Les arbres sélectionnés pour plantation en fosse de trottoir sont également reconnus pour leur bonne résistance aux sels de déglacage et aux situations semi-ombragées qui prévaudront sur le côté sud des placettes. Enfin, dans le but de répondre à d'éventuels critères LEED, les espèces proposées sont aussi pour la plupart indigènes au Québec.

La composition d'interface-talus emprunte aux implantations aléatoires typiques des zones de renaturalisation. Les espèces choisies sont réputées pour leur grande capacité d'adaptation aux conditions difficiles (pente abruptes et sèches) et pour certaines d'entre elles leurs grande vitesse de croissance. Elles ne sont pas pour autant dénuées d'attraits esthétiques. Elles ont également comme objectif d'offrir un filtre visuel efficace en toute saison. Ces espèces vise enfin à offrir une opportunité de refuge de biodiversité urbaine par leur floraison et leur production fruitière. Les ensemencements hydrauliques prévus dans l'habillage des talus propose un mélange de semence répondant également aux critères LEED.



Érable à giguère Tilleul



Malus madonna * Amelanchier can.



Celtis occidentalis Ostrya virginiana



Quercus rubra Tilia americana

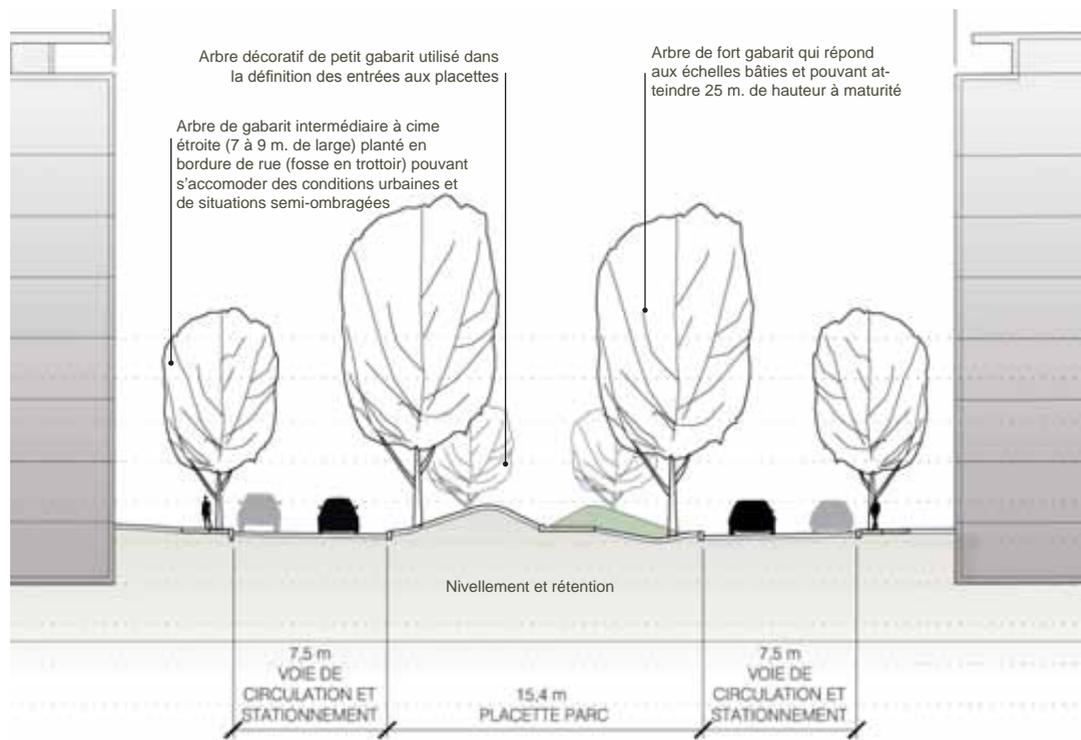


Amelanchier laevis Sorbus decora



Populus tremuloides Prunus serotina Picea glauca

LA PLACETTE - PARC



Précédents



Place Rose Pesolla (18m de large)



Place 6 décembre 1989 (20m de large)



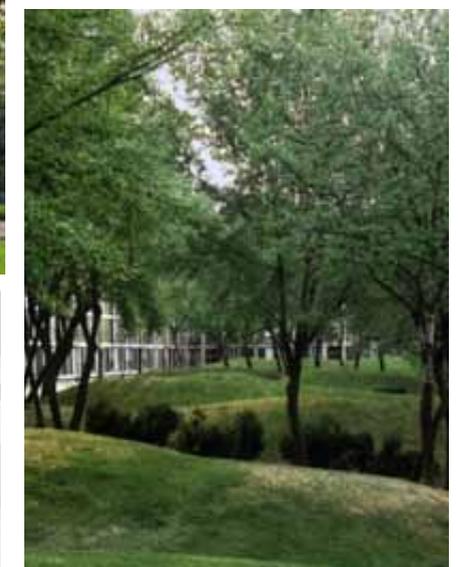
Boston Union Park (15m de large)



Place d'Youville (15m de large)

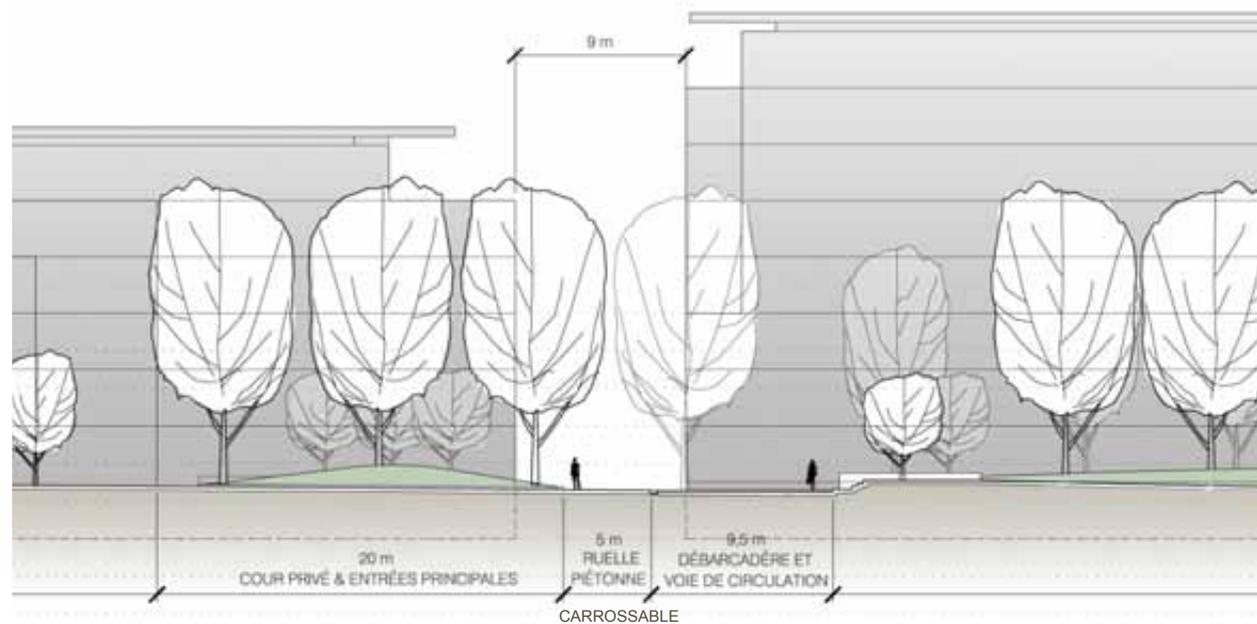
Caractéristiques :

- Espaces à vocation locale et à programmation restreinte, typique pour ce genre d'espaces, (voir précédents ci-contre) les placettes sont principalement destinées à la circulation dans le projet et à la détente (pourraient potentiellement recevoir une petite structure de jeu pour jeunes enfants ou un espace avec jeu d'eau.
- Les placettes sont modulées pour augmenter l'intimité des vis-à-vis et mettre en valeur les compositions végétales. La modulation permet également d'incorporer les principes de bio-rétention des eaux de ruissellement des voiries adjacentes si l'option était envisagée.
- Complémentaires au réseau piéton du projet, les placettes favorisent des habitudes de déplacement en mode actif, agrémentant les parcours des usagers.
- Les arbres à fort gabarit utilisés au pourtour de la placette, la définissent dans un rapport d'échelle souhaité par rapport aux gabarits construits. Des essences décoratives de plus petits gabarits et des sélections arbustives diverses agrémentent les sous-espaces.



Exemples de nivellement et rétention dans le traitement des placettes

RUELLE PIÉTONNE



Caractéristiques :

- Axe nord-sud du projet, à vocation piétonne et pouvant accueillir les véhicules d'urgence et d'entretien, la ruelle piétonne revêt un caractère public à semi-public.
- Publique à l'interface des voies d'accès, la ruelle définit clairement par la nature des revêtements utilisés la limite de l'espace véhiculaire en bout de placette. Elle agit comme un parvis d'entrée aux ensembles construits adossés à la rue Iberville.
- Semi-publique, la ruelle dans ses sections cours, emprunte au langage du jardin. Elle se découpe en deux sentiers carrossables et incorpore des revêtements drainants.
- La ruelle est bordée d'arbres de fort gabarit qui renforcent l'axialité du lien et définissent la zone semi-publique du cour intérieur.



Section publique - Traitement esthétique des revêtements asphaltés (insertions de pavés et marquage) en bout de placette à l'intersection des espaces piétons et utilisation de pavés de béton et de béton coulé en place pour les aires piétonnes.

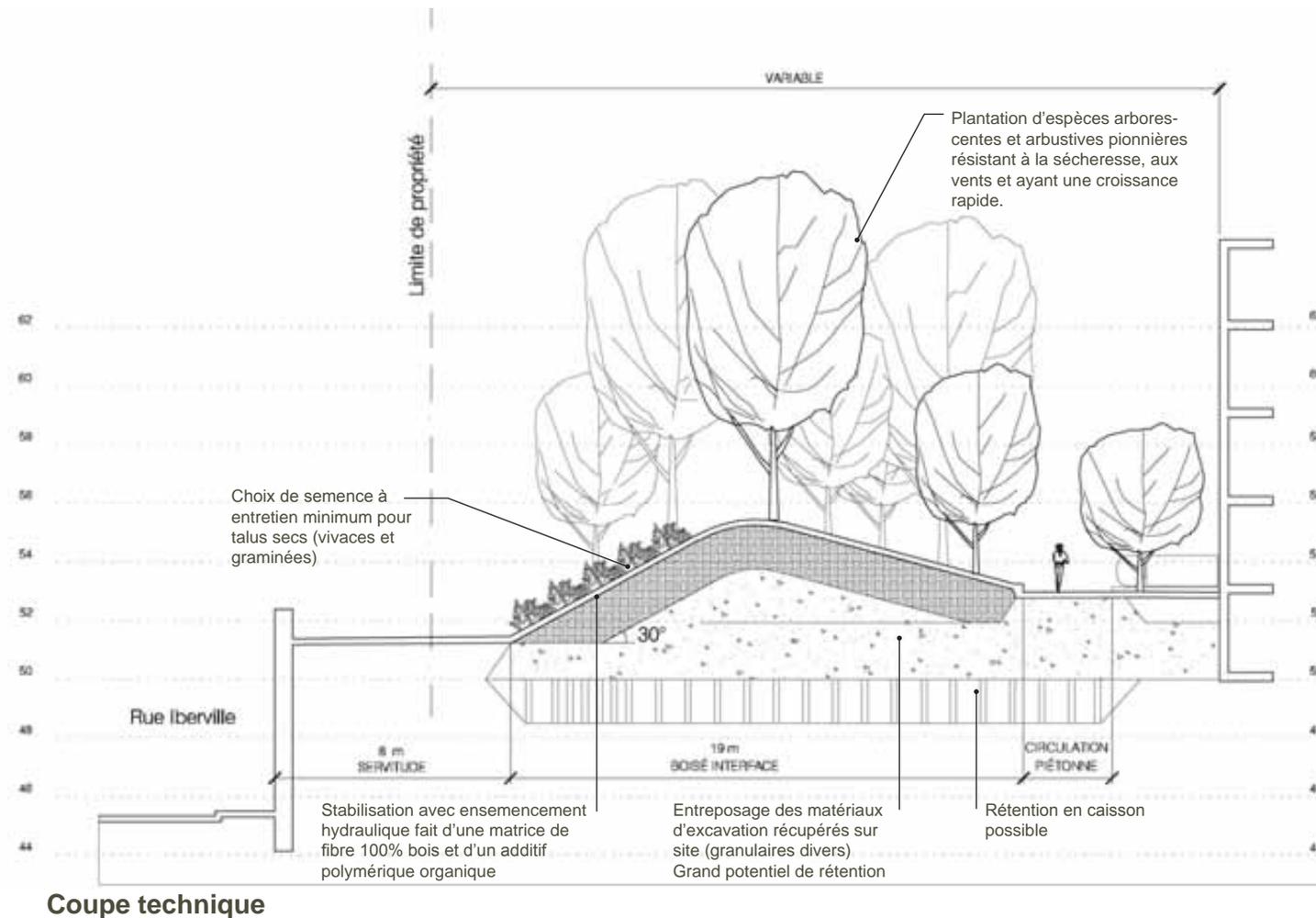


Section semi-publique - Utilisation de matériaux divers dans l'articulation des portions semi-publiques de la ruelle piétonne (béton, pavés drainants, bordures et criblure de pierre, couvre-sol).

LE PAYSAGE INTERFACE (TALUS VÉGÉTALISÉ)

Caractéristiques :

- Définition d'une limite du quartier, à l'intersection du chemin de fer et des voiries adjacentes en passages à niveau
- Enceinte verte qui protège le futur milieu de vie, atténue les nuisances sonores en provenance du chemin de fer et des voiries immédiates à fort volume de circulation et qui filtre visuellement les contextes urbains immédiats
- Opportunité pour l'installation d'un belvédère semi-privé offrant des vues sur le paysage urbain (centre-ville et Mont-Royal) et régional (Montérégiennes dans l'axe du rail)
- Propose une renaturalisation à partir d'espèces végétales pionnières typiques des milieux perturbés – espèces conifères et feuillues choisies en fonction de leur adaptabilité aux conditions difficiles, demandant peu d'entretien et ayant une grande résistance à la sécheresse et qui, par la variété de leur gabarits, textures et densités offrent un écran visuel de qualité, et une protection contre les vents d'hiver. Impact positif sur la biodiversité urbaine et la réduction des îlots de chaleur.
- la modulation topographique offre un grand potentiel de rétention sous les profils de talus



Précédents montréalais



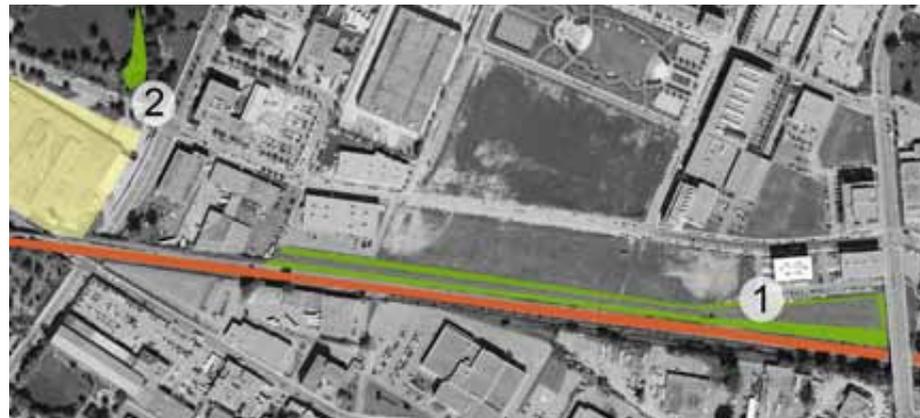
Précédents multiples



Solutions techniques envisagées



Ensemencement hydraulique à base de fibre de bois et de polymère organique



Plan illustrant les exemples de talus végétalisés près du site



1- Talus à l'intersection du viaduc Rachel - pente approximative 100%



PAYSAGE INTERFACE (LE TALUS VÉGÉTALISÉ)

Dans l'environnement immédiat du site de la Norampac, existent quelques exemples de modulation de terrain en fortes pentes végétalisées, à l'interface de la ville habitée et des axes de transports ferroviaire et automobile. Par exemple le chemin de fer qui délimite les arrondissements Rosemont-Petite-patrie et Plateau Mont-Royal est contenu, au sud du boulevard St-Joseph, entre deux talus végétalisés de fort gabarit. Celui-ci culmine à plus de 10 mètres à la rencontre du viaduc Rachel. Les pentes des talus avoisinent 100% (un rapport d'un pour un). Le long des développements récents de la rue St-Grégoire dans l'arrondissement voisin, un talus végétalisé cette fois doublé d'un mur anti-bruit s'adosse aux mêmes rails sur plus quatre cent mètres. Le talus là aussi en pente forte (rapport de un pour deux – 50 %) s'élève à lui seul à plus de 3 mètres.

L'usage de talus en fortes pentes dans la définition d'espaces publics / parcs dans l'arrondissement comme ailleurs à Montréal est plus fréquent que l'on pourrait le croire. Dans le Parc du Pélican, voisin du site Norampac un talus longeant le Boulevard St-Joseph s'élève à près de 10 mètres à l'intersection de la rue Molson et présente des pentes dépassant à certains endroits 50% (un rapport de 1 pour 2). Le Parc Lafond plus à l'est propose lui aussi une butte aux pentes similaires. Le parc Étienne-Desmarteaux quand à lui s'élève systématiquement au-dessus du quartier environnant ceinturé de talus sur tous ses côtés. À quelques minutes du centre-ville, le flan sud du Parc Rutherford (réservoir McTavish) est constitué d'un talus gazonné d'une dizaine de mètres à 100% de pente et en parfaite santé. Enfin le Champs de Mars dans le Vieux-Montréal est bordé d'un talus à 50% de pente.

Ces jeux topographiques parfois imposés, agissent comme remparts contre les bruits de la Ville, isolant les espaces publics auxquels ils s'adossent, des sons de la circulation. Mais ces événements topographiques bonifient aussi le paysage urbain en magnifiant une présence végétale dans un rapport vertical. Ils proposent une expérience différente du cadre urbain courant avec ses compositions rigides. Ponctuels, ils deviennent des occasions pour les usagers d'expérimenter et de percevoir l'espace urbain autrement en leur permettant de se détacher temporairement de celui-ci. De ces espaces décalés, la Ville apparaît sous un jour nouveau, des perspectives sont possibles.

Dans le cas du site Norampac les talus moyennement pentus (50% max.) sont aussi une réponse plastique apparentée aux forts gabarits architecturaux proposés mais aussi à la verticalité des ouvrages d'art des voiries qui s'enfoncent sous le viaduc ferroviaire (St-Joseph et Iberville). Plutôt que de forcer une communion du quartier avec ces infrastructures vaines bruyantes et inhospitalières nous proposons plutôt d'en marquer la séparation de façon nette. Ici tout participe à la définition d'une limite de quartier dans la ville. Ce faisant nous préférons l'usage d'un vaste talus en pente douce tourné vers le nouveau quartier et qui à sa limite sud, à son point le plus haut devient un belvédère, ouvrant des vues sur la Ville lointaine (le centre-ville et le mont Royal au sud, les Montérégiennes vers l'est dans l'axe du rail).

Par ailleurs ce talus végétalisé, s'ajoute au chapelet d'espaces verts interfaces qui jalonnent déjà le rail qui délimite le Plateau-Mont-Royal et Rosemont-Petite-Patrie. Ils ont un fort potentiel de refuge de biodiversité dans la Ville et pourraient être l'amorce d'un réseau vert urbain plus vaste et souhaitable.



2- Talus dans le Parc du Pélican voisin du site Norampac - pente approximative 50%



Talus dans le Parc Lafond pente approximative 50%



Talus dans le parc Rutherford pente approximative 100%



Talus au Champs de Mars pente approximative 50%



Vue depuis le Sud



Vue à partir du boulevard Saint-Joseph



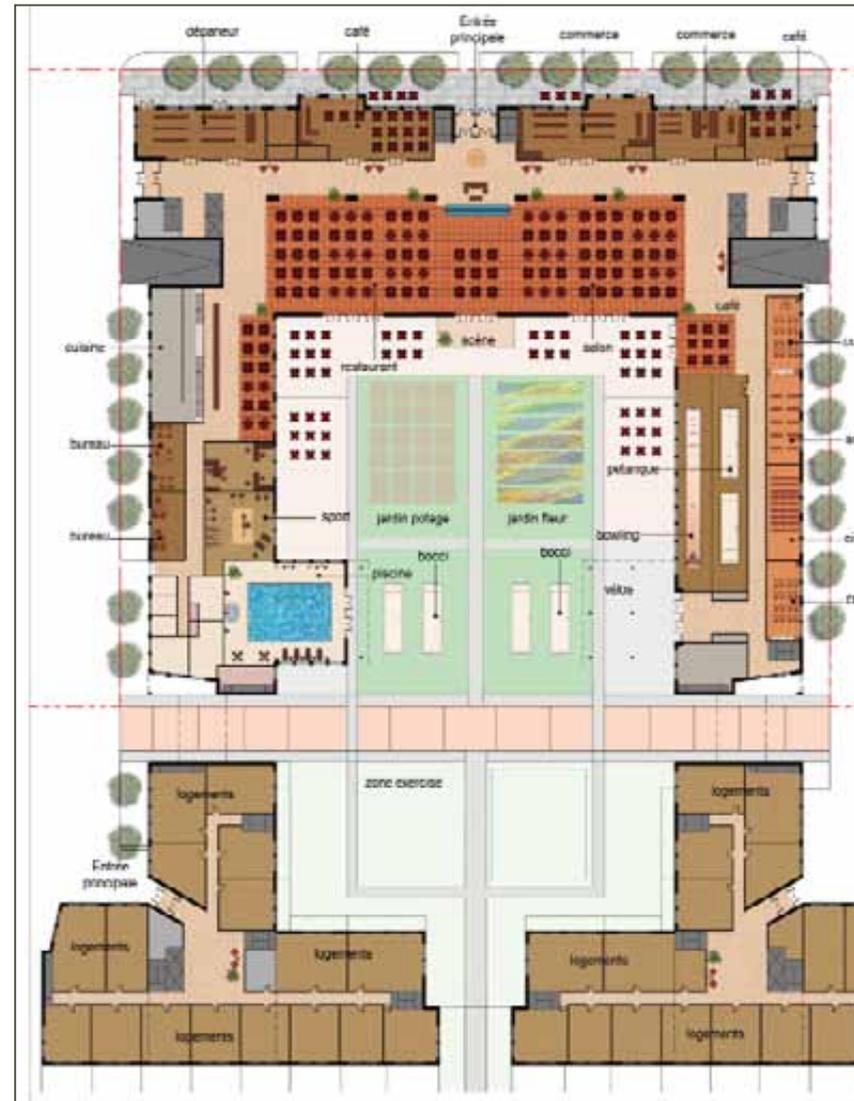
Vue depuis l'Ouest



Vue à partir de la rue d'Iberville

COUR COLLECTIVE

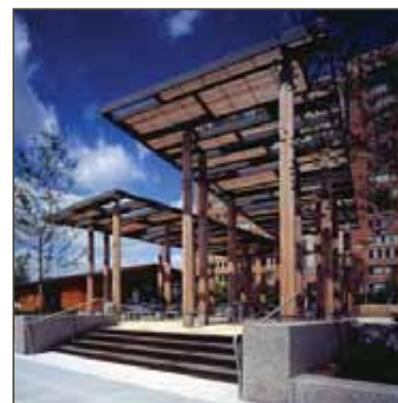
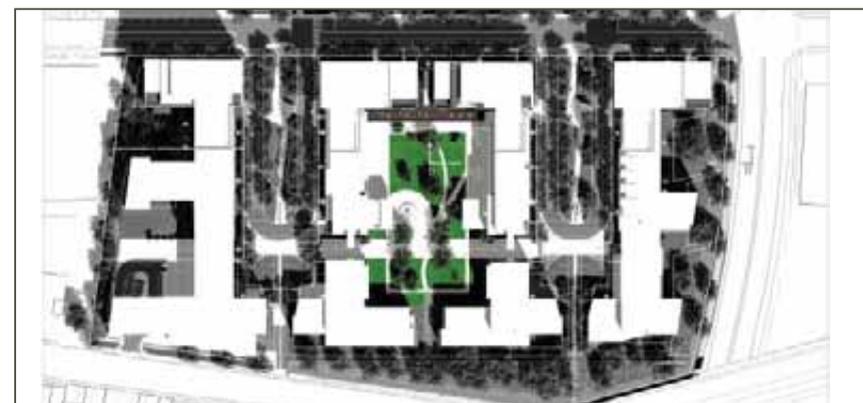
- Cour collective de 58 m de largeur par 95 m de longueur, aménagée au centre du projet
- Support des activités proposées aux résidents du projet



Projet Benny Farm, Montréal



Cour du complexe Gifu Kitagata au Japon (Martha Schwartz)



Projet Benny Farm (Claude Cormier)



Vue à partir de la rue Molson, à l'entrée de l'une des places d'accès



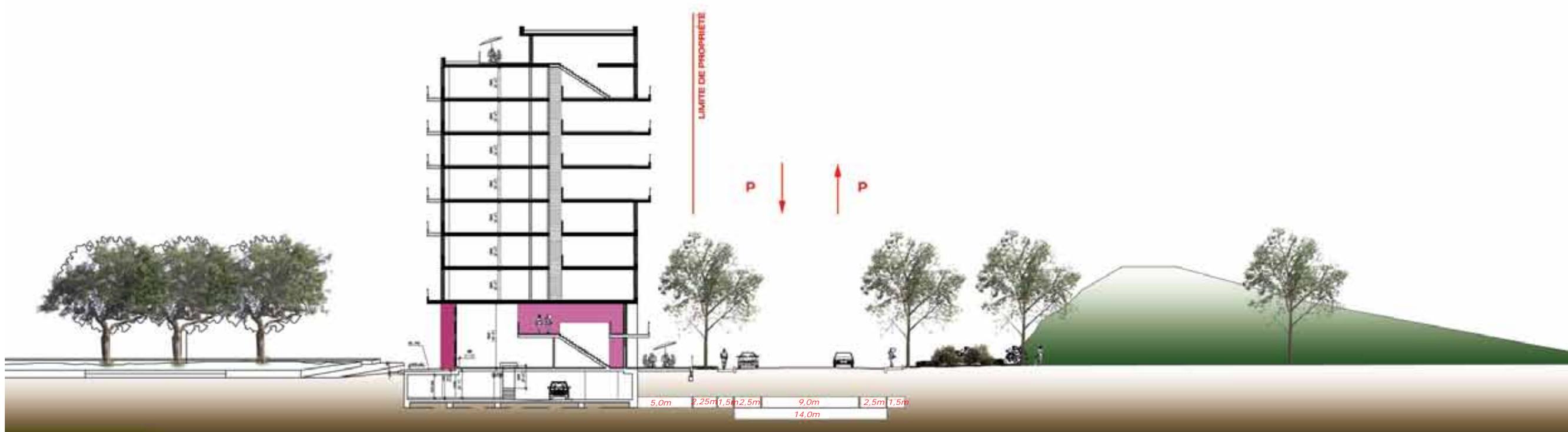
Vue vers l'Ouest de l'emprise réaménagée de la rue Molson.

EMPRISE DE LA RUE MOLSON

L'emprise de la rue Molson est réaménagée en vue de réduire les mouvements véhiculaires de transit, de diminuer la vitesse de la circulation et de faciliter les déplacements piétons transversaux vers le parc Le Pélican. Le concept développé comprendra l'aménagement d'une traverse piétonne sécuritaire, avec saillies, à mi-course entre la rue Molson et le boulevard Saint-Joseph.

En plus des avancées de trottoir, d'autres mesures d'apaisement de la circulation pourront être envisagées en vue d'établir un lien piéton privilégié et sécuritaire entre le nouveau quartier et le parc. L'aménagement d'un terre-plein central, le marquage au sol des traverses, l'installation de bornes délimitant la piste cyclable, l'aménagement d'un passage piéton texturé et/ou surélevé, l'implantation d'un arrêt obligatoire ainsi que l'ajout de plantations le long de la rue sont quelques-unes des interventions qui permettraient de changer la perception qu'ont les automobilistes de l'espace traversé et qui les inciteraient à modifier leur comportement.

L'aménagement de la rue Molson devrait traduire la volonté de mettre un frein à l'emprise de l'automobile sur l'espace urbain au profit de l'émergence d'un quartier convivial et sécuritaire au sein duquel les transports actifs sont encouragés.



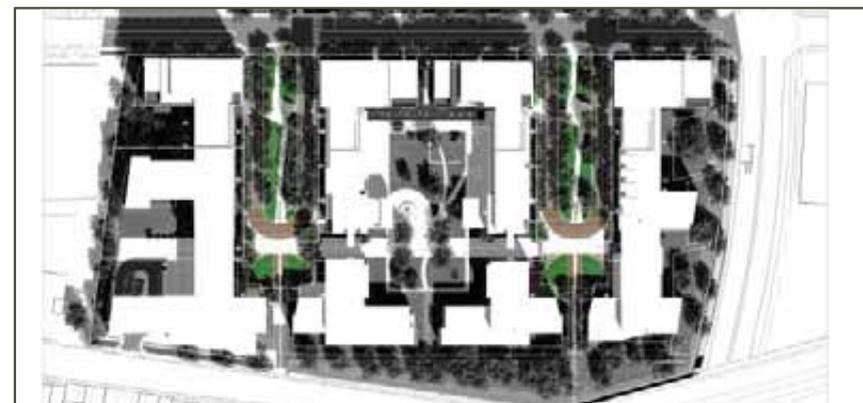
Vue en coupe d'une proposition de réaménagement pour la rue Molson.

PLACES D'ACCÈS

L'accès véhiculaire au site est limité à deux voies en impasse ceinturant des espaces publics, une configuration qui présente l'avantage de restreindre la circulation de transit. En limitant les superficies consacrées au réseau viaire, ce choix conceptuel permet également de maximiser la présence d'espaces paysagés au sein de la composition, contribuant ainsi à la qualité de vie des résidents et à la capacité de rétention des eaux pluviales du site.



Vues de l'une des deux places d'accès du projet.



Cour du Général de Montcalm,
Québec

PROPOSITION DE LOTISSEMENT

Du terrain initial de l'usine Norampak, les deux rues d'accès, les deux placettes seront cédées à la Ville et deviendront de propriété publique. Le terrain résultant sera considéré comme étant le terrain net développable. La partie centrale, composée des quatre immeubles de la résidence, formera un seul lot. Les quatre immeubles communiqueront entre eux et seront considérés comme un seul bâtiment. La clinique médicale et les quatre immeubles résidentiels en copropriété de même que les logements sociaux seront construits sur des lots séparés liés les uns aux autres par certaines servitudes. Il est envisagé de former une entité collective (supra-condominium) permettant de gérer divers aspects dont notamment ceux liés à l'entretien des aires extérieures et à la collecte des déchets.



Plan du lotissement proposé.

TRANSPORTS ACTIFS

Incitatifs à l'utilisation du vélo

- Dépôt BiXi sur le site
- Piste cyclable aménagée le long de la rue Molson
- Supports à vélos extérieurs localisés en rive des passages piétons
- Supports à vélos intérieurs aménagés à proximité des circulations verticales

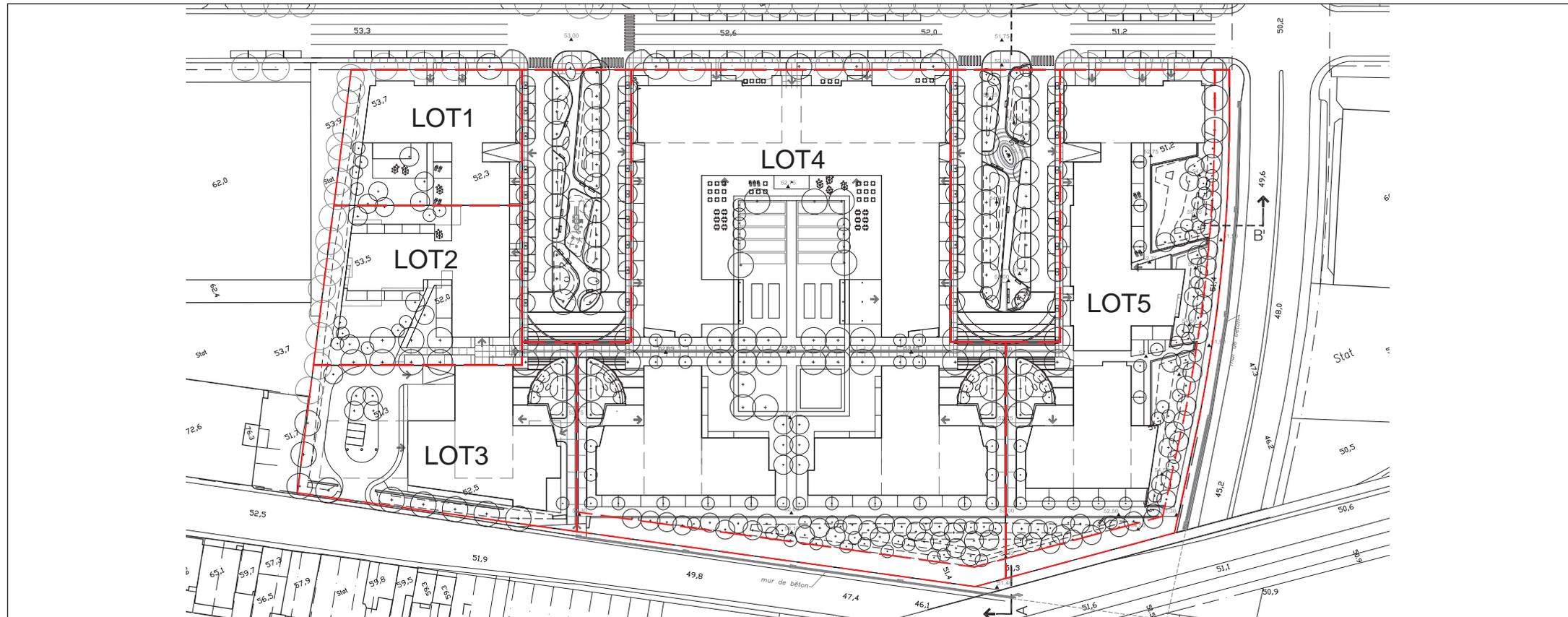
Confort et sécurité des piétons

- Promenades et passages piétons qui augmentent la perméabilité du projet
- Définition de l'espace des parcours : plantation d'arbres et d'arbustes, pavage différencié, mobilier et éclairage de qualité, etc.
- Hiérarchie des espaces extérieurs du collectif au public.
- Réaménagement de l'emprise de la rue Molson.



Plan des aménagements favorisant les transports actifs.





LOT1 -	LOT2 -	LOT3 -	LOT4 -	LOT5 -
superficie parcelle : 2397 m2 total commerce : 750 m2 total habitation : 10 035 m2 brut total : 10 785 m2 taux d'implantation = 50% densité = 4.50 potentiel de 105 logements, (15% perte et 80m2/log)	superficie parcelle : 3120 m2 total habitation : 10 328 m2 brut total : 13 150 m2 taux d'implantation : 56% densité : 4.25 potentiel de 178 logements, (21.5% perte et 58m2/log)	superficie parcelle : 4056 m2 total commerce : 1395 m2 clinique et chambres: 9 980 m2 brut total : 11 375 m2 taux d'implantation = 40% densité = 2.80	superficie parcelle : 17 781 m2 total commerce : 2 800 m2 total habitation : 46 800 m2 brut total : 49 600 m2 taux d'implantation = 40% densité = 3.00 potentiel total : 620 logements (25.8% perte et 56 m2/log)	superficie parcelle : 8 335 m2 total commerce : 800 m2 total habitation : 24 700 m2 brut total : 25 500 m2 taux d'implantation = 40% densité = 3.25 potentiel 260 logements (15% perte et 80m2/log) dont 135 abordables
stationnement : ratio min. 0.75 ratio max. 1.25 proposé 85 cases	stationnement proposé : 30 cases	stationnement proposé: int : 70 cases ext: 20 cases	stationnement : ratio min. 0.40 ratio max. 0.75 proposé 332 cases	stationnement : ratio min. 0.75 ratio max. 1.25 proposé 205 cases

4. Impacts du projet

ÉQUINOXE

Simulations au 21 septembre

L'ensemble de la composition a été planifié de manière à maximiser l'ensoleillement sur les espaces extérieurs autant publics que collectifs. L'orientation est / ouest des cours et des placettes correspond à la course solaire maximale de 11h00 à 15h00.

La largeur des espaces extérieurs et la hauteur des immeubles ont été calibrées pour entretenir un rapport d'échelle comparable à celui d'une rue traditionnelle.

La gradation des hauteurs, globalement d'ouest en est, permet à la fois une meilleure pénétration solaire à l'intérieur de la composition et les vues sur le Mont-royal pour un nombre élevé de logements.

L'ensoleillement à l'équinoxe représente une moyenne valable pour plus de 60% de l'année. L'ombre portée des immeubles situés sur la rue Molson commence à aborder la frange ouest du parc Pélican à partir de midi. Par leur localisation sur le côté est des cours ou au centre des espaces extérieurs, les aires plus fortement végétalisées ne sont pas affectées par l'ombre portée.



8:00



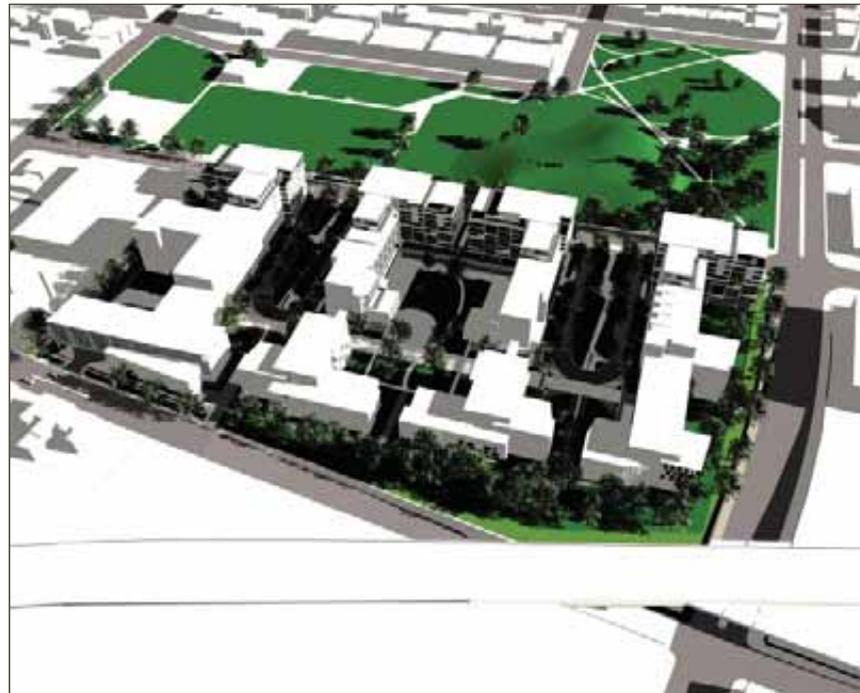
12:00



14:00



16:00



8:00



12:00



14:00



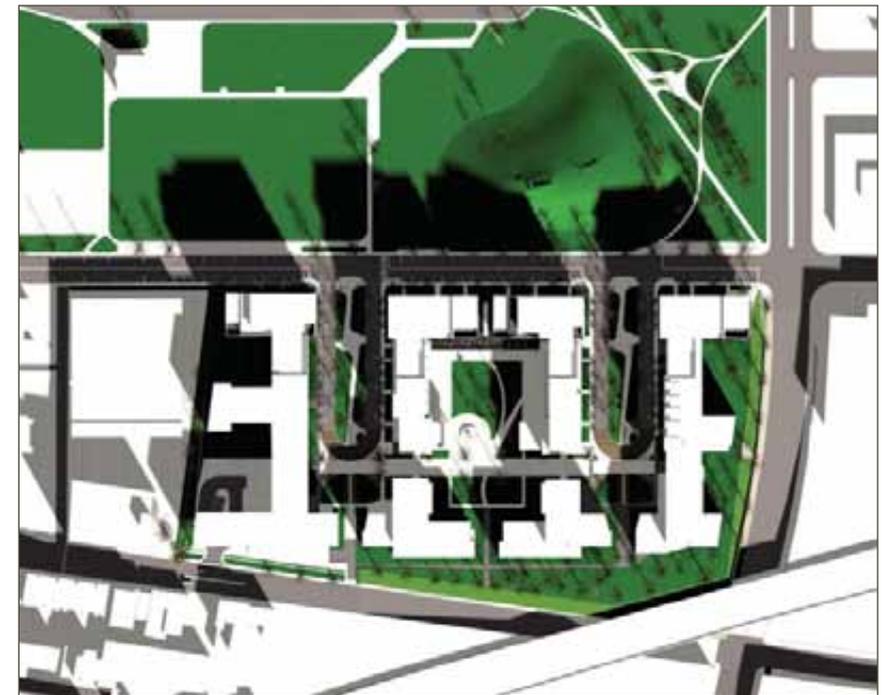
16:00

SOLSTICE D'HIVER

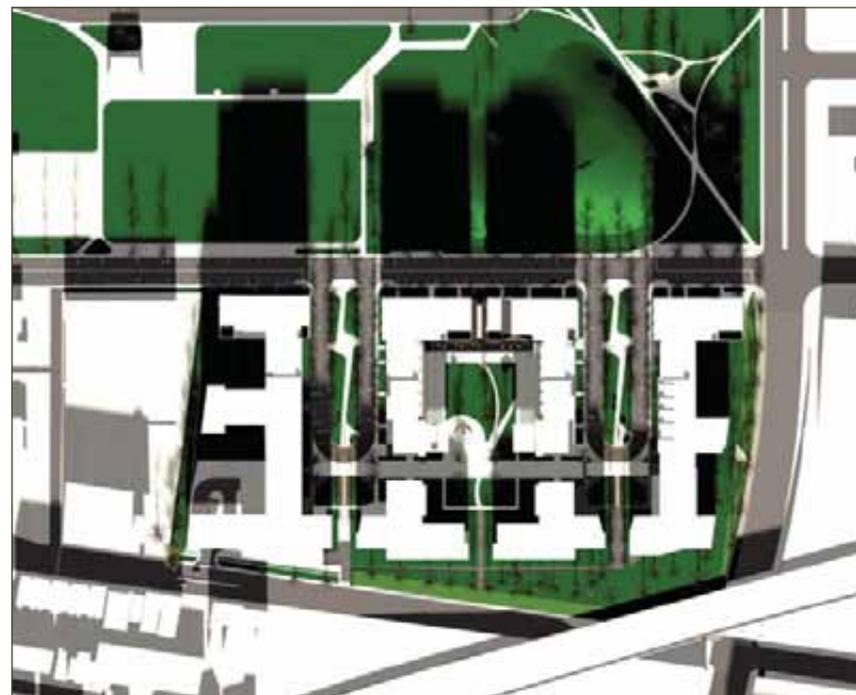
Simulations au 21 décembre



8:00



12:00



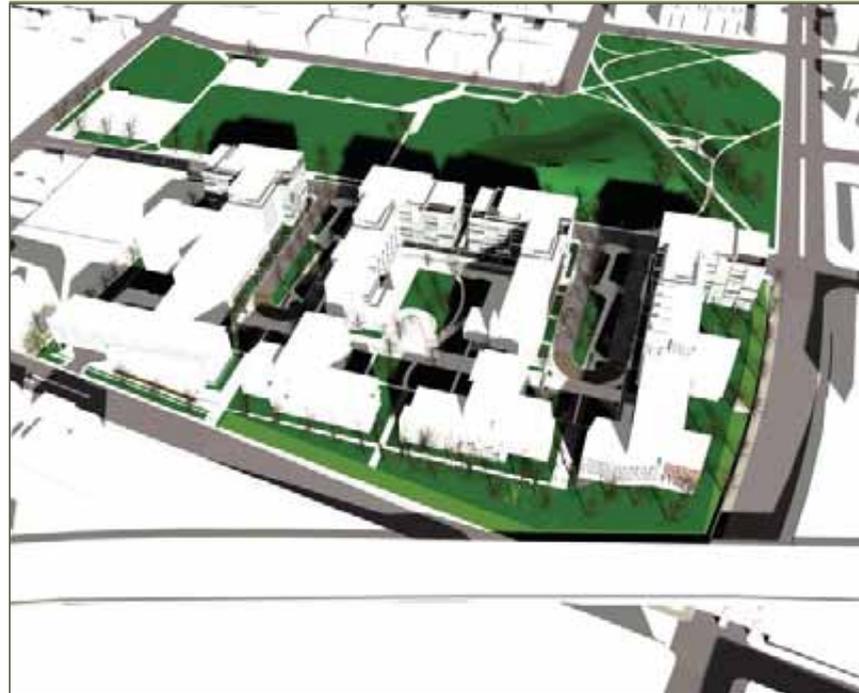
14:00



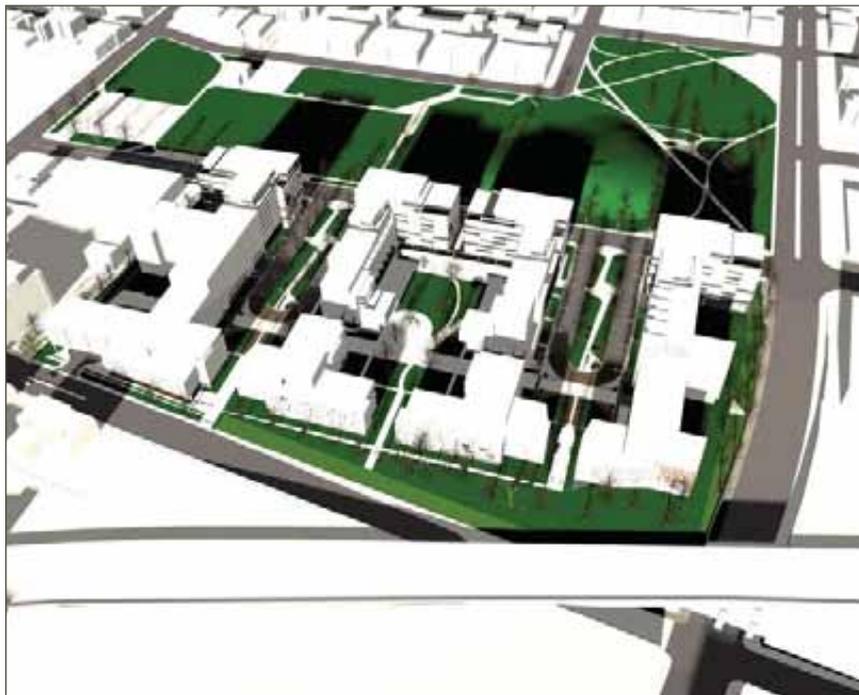
16:00



8:00



12:00



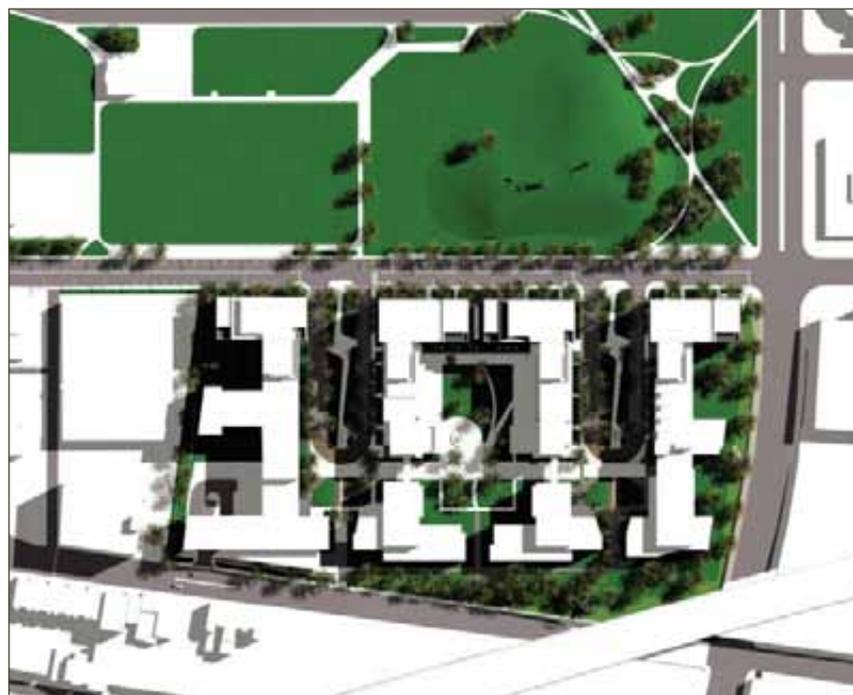
14:00



16:00

SOLSTICE D'ÉTÉ

Simulations au 20 juin



8:00



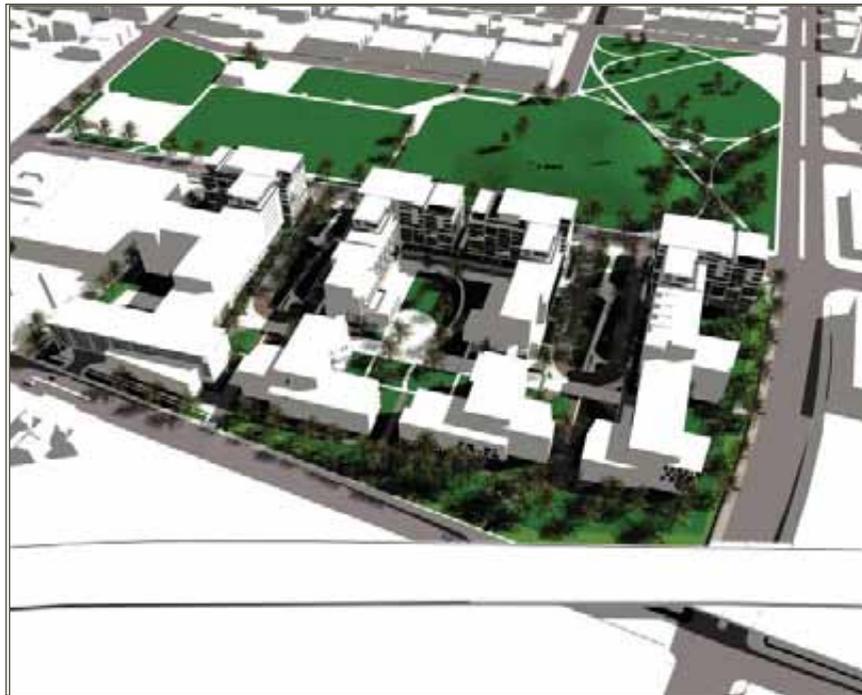
12:00



14:00



16:00



8:00



12:00



14:00



16:00

ÉTUDE DE CLIMAT SONORE

L'étude acoustique réalisée par la firme Dessau-Soprin a permis d'évaluer le climat sonore sur le site de l'ancienne usine Norampac, située au coin des rues D'Iberville et Saint-Joseph et d'évaluer le niveau de bruit issu du trafic routier sur les rues D'Iberville et Saint-Joseph de même que celui du trafic ferroviaire sur les voies du Canadien Pacifique menant au port de Montréal.

Les relevés ont permis de caractériser le climat sonore à certains points sur le site, mais également de calibrer un modèle informatique permettant de simuler le bruit ambiant (routier et ferroviaire) en trois dimensions.

Selon les critères de la SCHL, la construction résidentielle est permise sur le site si l'enveloppe de certains bâtiments est insonorisée adéquatement.

Les compositions des vitrages et des murs extérieurs des bâtiments situés le long des rues D'Iberville et Saint-Joseph ont été conçue afin de répondre aux critères de la SCHL et aux lignes directrices de l'ACFC et de la FCM à l'intérieur des logements.

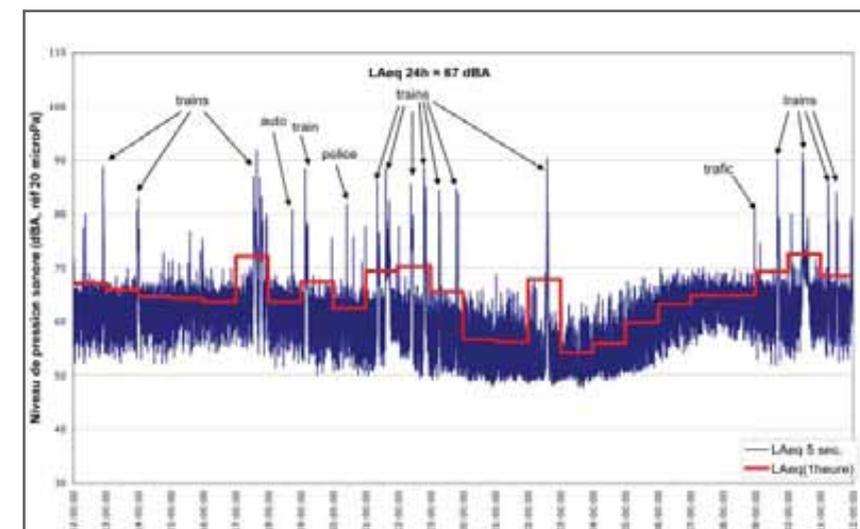
Les compositions des vitrages et des murs extérieurs sont valables pour l'aménagement de logement présenté à l'annexe 1 seulement.

Le talus proposé sera efficace pour soustraire les logements des premiers étages de la vue directe de la voie ferrée et du bruit causé par le passage des trains.

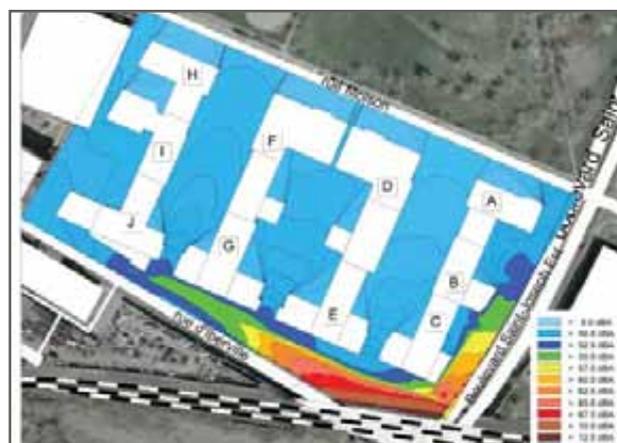
Les bâtiments situés au centre du terrain sont dans une zone où le niveau du bruit est de 55 dBA ou moins ce qui signifie que, selon la SCHL, les logements construits selon la norme de construction résidentielle de base seront suffisamment insonorisés.

Les façades nécessitant une insonorisation spécifique sont celles des bâtiments situés sur la périphérie donnant sur les rues D'Iberville et Saint-Joseph et sur la voie ferrée. Les compositions du vitrages et des murs extérieurs des bâtiments situés le long des rues D'Iberville et Saint-Joseph ont été évaluées dans ce rapport pour des logements types afin de valider la possibilité d'atteindre les critères de la SCHL et les lignes directrices de l'ACFC et de la FCM à l'intérieur des logements. Pour chacun de ces immeubles, une étude spécifique sera réalisée lorsque l'aménagement final des logements sera fixé afin de s'assurer de la performance de l'enveloppe pour atteindre les critères de bruit.

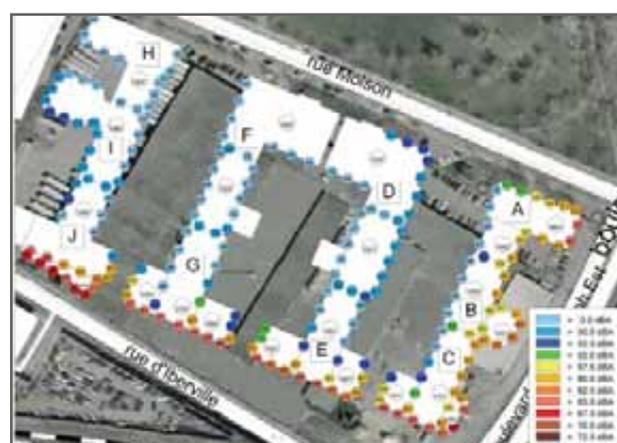
L'action conjuguée du talus, d'une composition performante de l'enveloppe et de l'utilisation de loggias fermées permettra de contrecarrer l'effet du bruit selon les conclusions de l'étude.



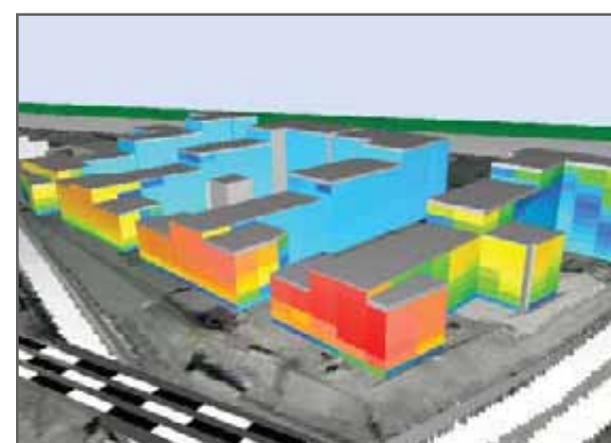
Bruit ambiant mesuré au point C durant 24 heures, dBA (Étude de Dessau)



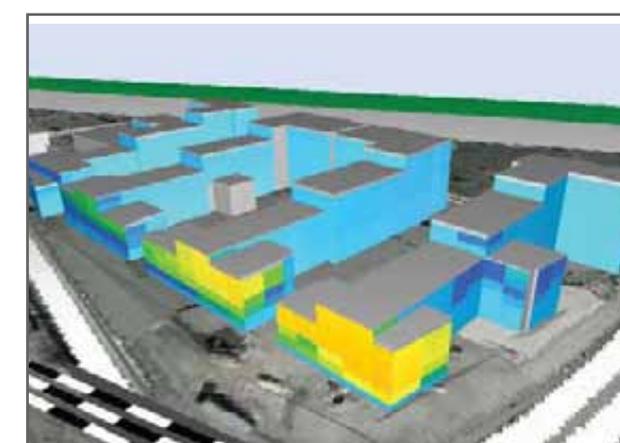
Simulation du bruit ferroviaire(L'Aeq 16heures) pour la période de jour à 1,5mètre du sol (Étude de Dessau)



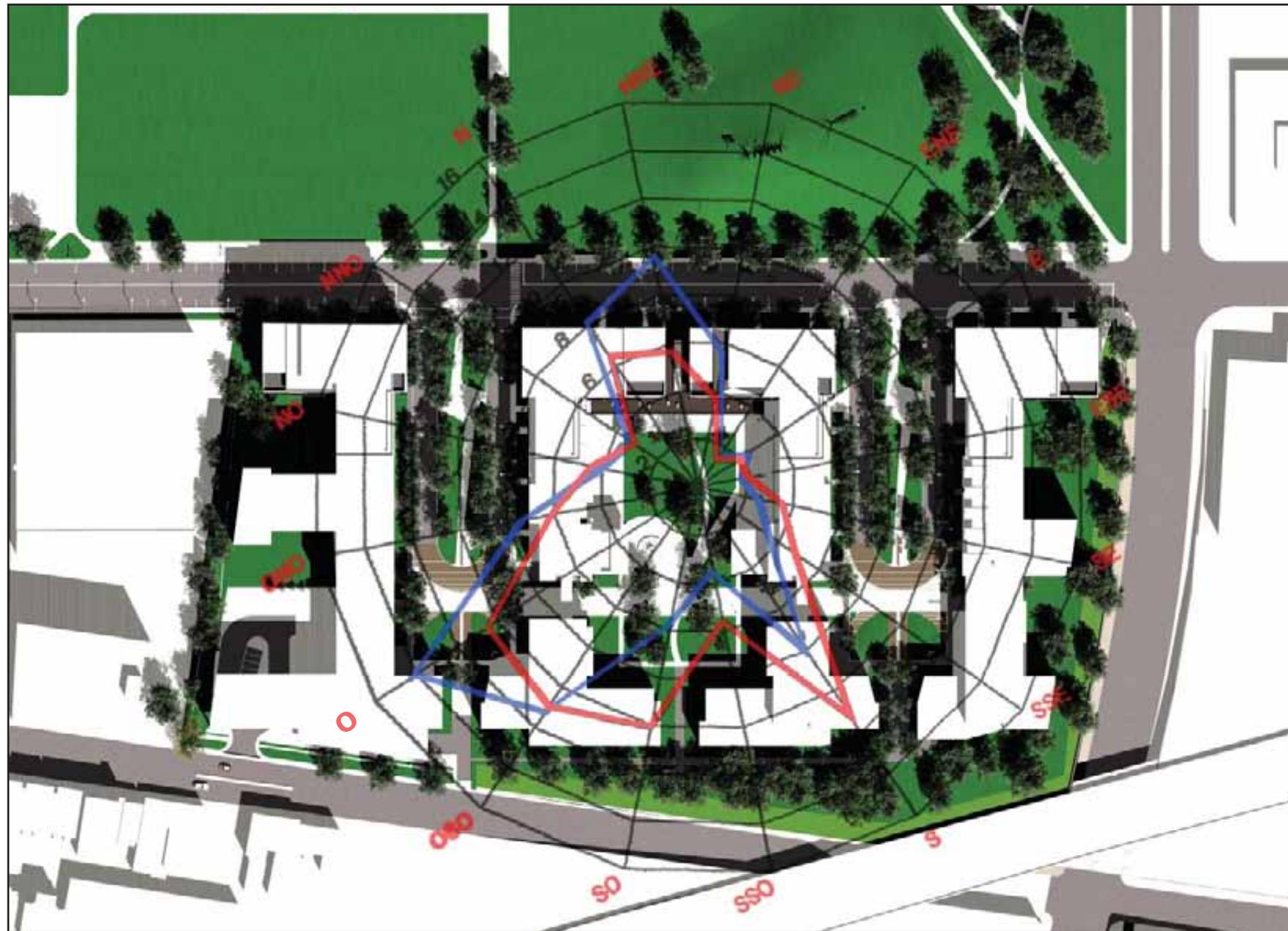
Niveaux de bruit maximum issus du trafic routier et ferroviaire(L'Aeq 24heures) en façade des bâtiments (Étude de Dessau)



Vue 3D des niveaux de bruit issus du trafic ferroviaire (L'Aeq 16heures) pour la période de jour en façade des bâtiments (Étude de Dessau)



Vue 3D des niveaux de bruit issus du trafic ferroviaire (L'Aeq 8heures) pour la période de nuit en façade des bâtiments (Étude de Dessau)



La gradation des volumes et leur implantation majoritairement est-ouest crée un effet d'aérodynamisme qui réduit la prise au régime des vents dominants d'hiver provenant du cadran ouest- sud-ouest (OSO). Ces vents attaqueront les premiers immeubles à l'extrémité nord-ouest du site avec un angle optimal de 45 degrés, limitant ainsi l'effet de rabattement des vents au sol. La composition compacte de type îlot périmétral permet de soustraire les aires extérieures (cours et placettes) à l'attaque des vents d'hiver.

Fréquence des vents en pourcentage du temps, selon les données de l'Aéroport de Saint-Hubert. Bleu : Hiver (Novembre à avril). Rouge : Été (mai à octobre).

CIRCULATION ANTICIPÉE ET MESURES PROPOSÉES

Génération des déplacements

La génération des déplacements consiste à estimer le nombre de déplacements induits par le projet durant les heures de pointe de trafic sur les rues adjacentes, sur la base d'études réalisées au Canada et aux États-Unis pour des sites de fonctions similaires.

Impacts sur le secteur

Dans l'ensemble, les conditions de circulation anticipées pour les heures de pointe analysées demeurent sensiblement les mêmes que celle de la situation actuelle. Pour ce qui est de l'intersection Masson/Molson, l'ajout de feux de circulation n'est pas justifié, ni dans la situation actuelle, ni avec l'ajout des déplacements liés au projet. Le statu quo est donc privilégié à cette intersection.

Une intervention sur la géométrie est nécessaire à l'intersection Molson/St-Joseph. Un réaménagement à l'aide de marquage est requis pour optimiser le fonctionnement de l'intersection. Avec les nouveaux déplacements liés au projet, les véhicules à l'approche Sud de la rue Molson ont un niveau de service détérioré. La problématique est réglée en aménageant trois voies à l'approche Sud (baie de virage à gauche, tout droit et baie de virage à droite) dans la même chaussée de 14 m. Cette intervention oblige à éliminer le stationnement sur la rue Molson côté ouest à l'approche Nord de l'intersection St-Joseph/Molson pour aligner les voies de virage à gauche.

Accès au site par la rue Molson

Il est recommandé de respecter une distance d'au moins 70 mètres par rapport à une intersection régie par des feux de circulation situés sur une artère. L'accès le plus près du boulevard St-Joseph respecte le dégagement souhaité. De plus, les deux accès au projet sont suffisamment espacés pour éviter tout effet d'interblocage.

Accès d'Iberville

Les analyses d'achalandage, d'accessibilité et de fonctionnalité au site démontrent la faisabilité d'ajouter au projet une clinique médicale d'environ 40 000 pica de superficie, accessible via d'Iberville sans impact significatif et sans compromettre la sécurité des usagers. Cependant, pour limiter les points de conflits à l'accès, il est recommandé que l'aménagement soit de type right in / right out et que le stationnement sur rue en amont soit interdit (perte d'environ quatre places de stationnement).

Rue Molson

En conséquence de la longueur de l'îlot et de la trop grande largeur de la rue, des vitesses élevées incompatibles avec un caractère résidentiel ont été observées.

La compilation des données démontre une vitesse moyenne des utilisateurs de 52 à 54 km/h pour un secteur affichant 30 km/h, soit un écart de 22 à 24 km/h au-dessus de la limite permise. Plus significatif encore, la vitesse au 85e centile est de 62 et 63 km/h, soit plus de 30 km/h au-dessus de la vitesse permise, ce qui dénote un véritable problème au niveau de la vitesse.

Plusieurs possibilités ont été discutées pour l'amélioration de la sécurité et du confort des piétons. En vue de réduire les mouvements véhiculaires de transit, de diminuer la vitesse de la circulation et de faciliter les déplacements piétons transversaux vers le parc Le Pélican, une traverse piétonne marquée sera introduite sur la rue Molson. Ainsi, les déplacements entre le projet et le parc Le Pélican seront sécurisés.

Mesures envisagées pour réduire la vitesse

Il est proposé d'aménager des avancées de trottoir face aux accès du projet pour favoriser la diminution de la vitesse pratiquée.

Piste cyclable

Le secteur à l'étude n'est actuellement pas desservi directement par le réseau cyclable montréalais. Cependant, le Plan de transport de Montréal prévoit poursuivre la piste cyclable longeant la voie ferrée.

Les services municipaux étudient présentement la possibilité de prolonger le réseau à même l'emprise de la rue Molson en utilisant le surplus de largeur de la chaussée. La solution envisagée consiste en un marquage au sol de part et d'autre des voies de circulation.

Terre-plein central

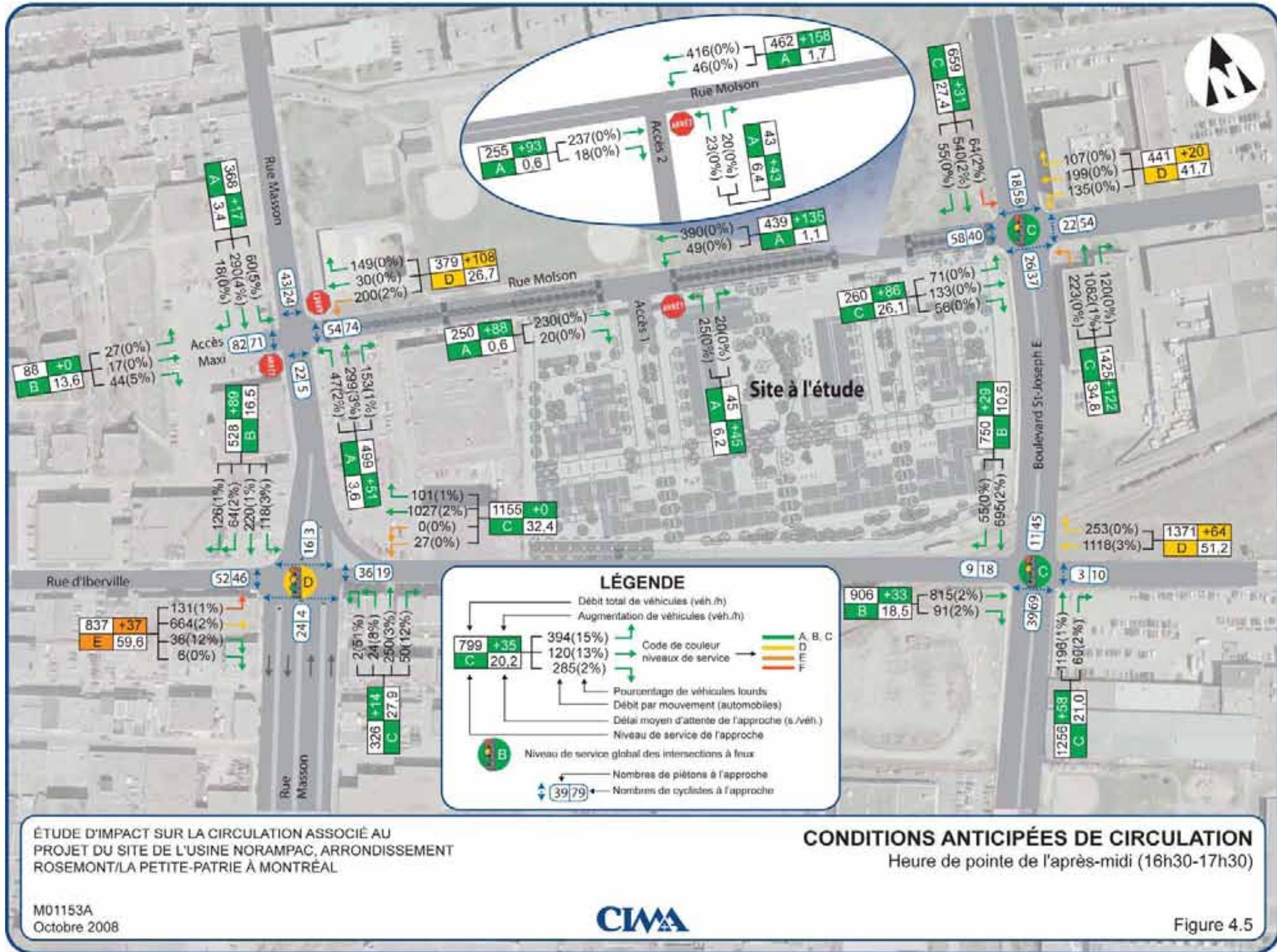
L'ajout d'un terre-plein central dans la rue Molson a été envisagé mais nécessiterait l'enlèvement du stationnement le long du parc Le Pélican.



Réseau cyclable actuel (Ville de Montréal, 2007)



Réseau cyclable projeté (Ville de Montréal, Plan de Transport)



L'évaluation de la valeur du projet comprend le coût direct de construction de l'ensemble des immeubles, le coût de la mise en place des infrastructures et le coût de réalisation des aménagements paysagés. La valeur estimée des travaux de construction en 2010 est de 230 M\$, avant les taxes applicables. Le projet prévoit la construction de 1163 logements pour un nombre de résidents supérieur à 1 700. La clinique médicale, les commerces et l'opération de la résidence entraîneront directement la création de 200 emplois permanents. Les revenus de taxes foncières s'établiront à 2,15 M\$ sur une base annuelle pour la Ville de Montréal.



Vue de la démolition de l'ancienne usine Norampac.

5. Mise en oeuvre

	NORMES EN VIGUEUR Règlement d'urbanisme	NORME PRÉVUES POUR LE DÉVELOPPEMENT Règlement sur les PAE	NORMES MINIMALES NÉCESSAIRES AU PROJET Proposition Réseau Sélection
USAGES PRESCRITS	Résidentiel H.1-3 Bâtiments de 1 à 3 logements et gîtes touristiques.	Résidentiel H.2-6 Bâtiments de 2 à 36 logements, maisons de retraite, maisons de chambres et gîtes touristiques. Commercial C.1 (1) Établissements de vente au détail et de services répondant à des besoins courants en secteur résidentiel (voir liste, page suivante). Localisés le long de la rue Molson; superficie maximale de 100 m ² par établissement d'usage spécifique.	Résidentiel H.7 Bâtiments de 36 logements et plus avec usages complémentaires suivants : épicerie (dépanneur), fleuriste, services personnels et domestiques (buanderie automatique, blanchisserie, cordonnerie) soins personnels (coiffeur). Commercial C.2C Établissements de vente au détail et de services généraux autorisés en secteur de faible intensité commerciale (voir liste, page suivante). Localisés le long de la rue Molson; superficie maximale de 200 m ² par établissement d'usage spécifique.
LIMITES DE HAUTEUR	2-2 étages 11 mètres La hauteur des bâtiments peut atteindre une limite minimale et maximale de 2 étages et une limite maximale de 11 mètres.	3-6 étages 20 mètres La hauteur des bâtiments peut atteindre 6 étages ou 20 mètres sans être inférieure à 3 étages.	4-10 étages 30 mètres
TAUX D'IMPLANTATION		50%-70% Le taux d'implantation au sol doit être supérieur à 50% sans excéder 70%, incluant les terrains de coin.	35%-70%
DENSITÉ		2-4,5 La densité de l'ensemble de la zone doit être supérieure à 2 et inférieure à 4,5.	2-4,5 La densité minimale de l'ensemble de la zone doit être équivalente à 2. Cette valeur est obtenue par le rapport de la superficie nette du projet sur la superficie nette de terrain (le terrain brut moins les parcs et les emprises de rues).

USAGES AUTORISÉS - Catégories commerciales

Le projet prévoit la création d'un milieu de vie dense et contemporain, équilibré et complet où on tend à minimiser les déplacements véhiculaires en encourageant la présence de commerces et de services de proximité.

C.1(1)

Établissements de vente au détail et de service répondant à des besoins courants en secteur résidentiel.

Usages spécifiques suivants :

Épicerie, Fleuriste, Librairie (journaux), Objets d'artisanat, Brocante, Pharmacie, Services personnels et domestiques.

Usages additionnels autorisés :

Atelier d'artiste et d'artisan, Bureau, Galerie d'art, Services personnels et domestiques (sauf blanchisserie et buanderie automatique), Soins personnels.

Autres usages additionnels autorisés :

Garderie, Bibliothèque

C.2C

Établissements de vente au détail et de services généraux autorisés en secteur de faible intensité commerciale.

Usages spécifiques et additionnels de la catégorie C.1(1) ainsi qu'usages spécifiques suivants :

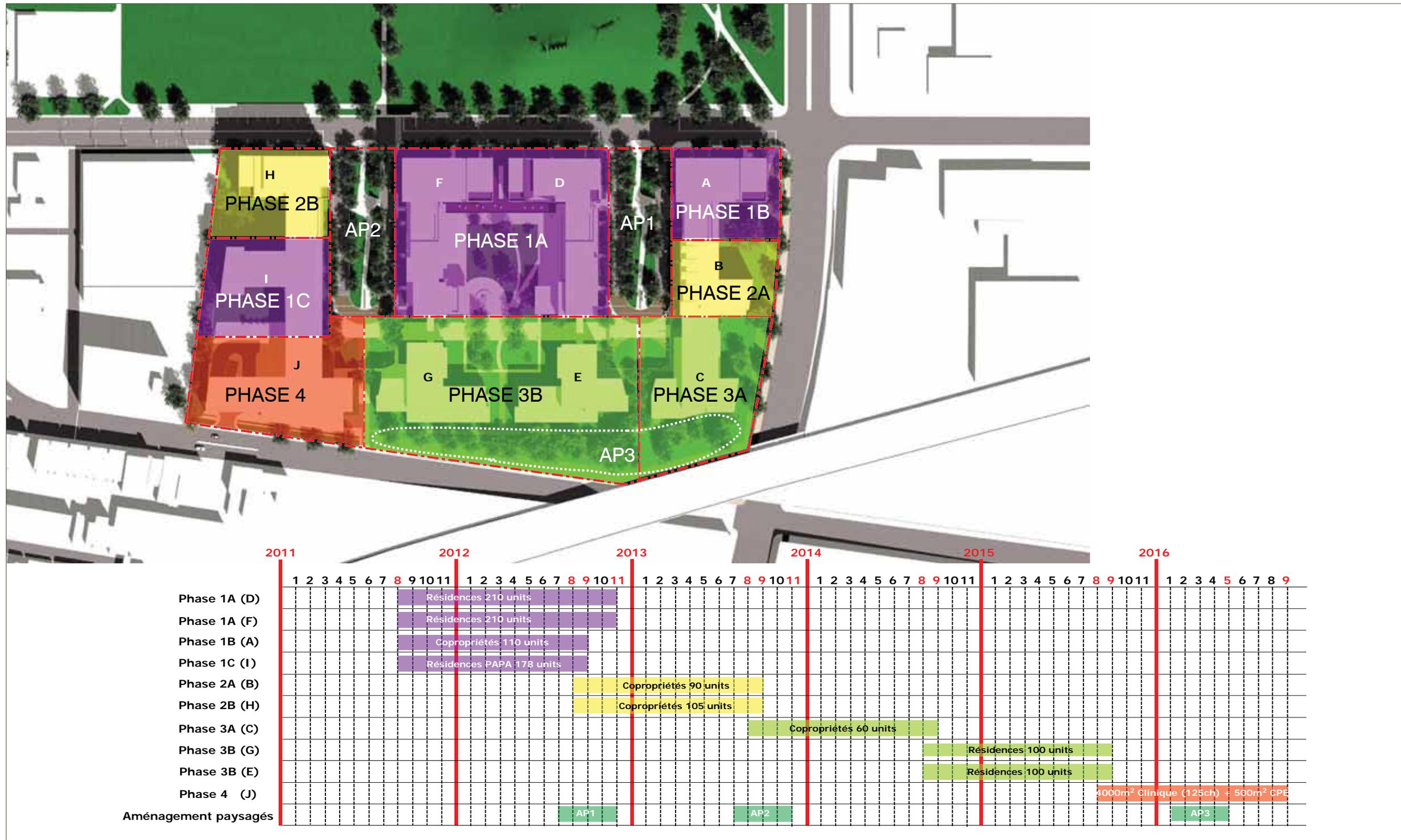
Accessoires et appareils électroniques et informatiques; accessoires personnels; animaux domestiques (sauf garde et dressage); antiquités; articles de sport et de loisirs, articles de bureau; débit de boissons alcooliques, librairie, papeterie; magasin à rayons; matériel scientifique et professionnel; meubles, accessoires et appareils domestiques; poissonnerie; quincaillerie; restaurant, traiteur; vêtements, chaussures; vins, spiritueux.

Usages additionnels autorisés :

Atelier d'artiste et d'artisan; bureau; centre d'activités physiques; clinique médicale; école d'enseignement spécialisé; galerie d'art; hôtel; institution financière; laboratoire, sauf si dangereux ou nocif; salle de billard; services personnels et domestiques (sauf blanchisserie et buanderie automatique); studio de production; salon funéraire.

Autres usages additionnels autorisés :

Activité communautaire ou socioculturelle; bibliothèque; école primaire et préscolaire; école secondaire; garderie; maison de la culture; musée.



ÉQUIPE D'ARCHITECTURE ET DE DESIGN URBAIN

Christian Thiffault, architecte M.O.A.Q.

Sang Taek Nam, architecte D.P.L.G.

Jozef Pozdech, architecte F.A.S.T.U.

Sylvie Péguiron, architecte E.P.F.L.

Annie Laurin, urbaniste-stagiaire M.O.U.Q.

Sébastien Jubinville, architecte M.O.A.Q.

ÉQUIPE D'ARCHITECTURE DE PAYSAGE

Éric St-Pierre, architecte paysagiste A.A.P.Q.

Pascal Millette, architecte paysagiste A.A.P.Q.

Catherine Lambany, architecte paysagiste A.A.P.Q.