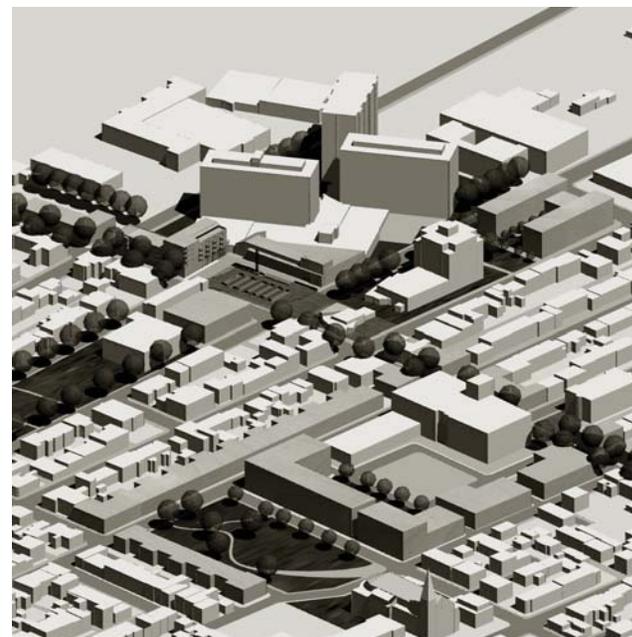


# ÉTUDE SUR LA REQUALIFICATION, LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT ET L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES VACANTS AUX ABORDS DE LA STATION DE MÉTRO FRONTENAC

RAPPORT FINAL



VILLE DE MONTRÉAL - ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE

## TABLE DES MATIÈRES

## 1. INTRODUCTION

1.1 Le mandat .....	1
1.2 Contexte de planification .....	1
1.3 Le secteur d'étude.....	2

## 2. ANALYSE DU SECTEUR D'INFLUENCE ET DU SECTEUR D'ÉTUDE

2.1 Le secteur d'influence.....	3
2.2 L'évolution historique.....	4
2.3 Le profil du secteur d'influence.....	8
2.4 La trame urbaine.....	9
2.5 La structure commerce.....	10
2.6 Le paysage urbain de la rue Ontario.....	11
2.7 La circulation et le transport.....	12

## 3. PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX

3.1 La revitalisation de la rue Ontario.....	14
3.2 La sécurité des déplacements piétons autour de la station de métro Frontenac .....	16
3.3 La restructuration de l'îlot de la place Frontenac et la consolidation du pôle civique..	17
3.4 Le redéveloppement éventuel des terrains de la JTI Macdonald.....	19

## 4. LES PROJETS STRUCTURANTS

4.1 La rue Ontario.....	23
4.2 Le pôle civique Frontenac.....	27
4.3 Le site de l'usine JTI Macdonald.....	34

## 5. ANNEXES

## 1. INTRODUCTION

### 1.1 LE MANDAT

En septembre 2005, l'arrondissement de Ville-Marie mandatait le consortium formé par la firme Christian Thiffault architecte et le Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc-urbanistes-conseils, afin de réaliser une étude portant sur la requalification, le potentiel de développement et l'aménagement des espaces vacants aux abords de la station de métro Frontenac.

Le mandat consiste à développer un plan d'aménagement pour l'îlot de la Place Frontenac, à réaliser un concept de design urbain pour le pôle civique ainsi qu'un concept de requalification des espaces vacants du secteur à l'étude comprenant la rue Ontario et la site de la JTI McDonald. La réalisation du mandat comprend également des rencontres et des échanges avec les intervenants du milieu.

### 1.2 LE CONTEXTE DE PLANIFICATION

#### 1.2.1 Le plan d'urbanisme de Montréal

Le chapitre de l'arrondissement de Ville-Marie a été adopté en juillet 2005 par le Conseil d'arrondissement. Le document, qui doit faire partie intégrante du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, expose la vision d'aménagement et de développement de l'arrondissement au cours des prochaines années, laquelle s'appuie sur un ensemble d'orientations. Elle identifie également certains secteurs dont la planification détaillée doit être entreprise à court terme, dont le secteur correspondant aux abords du métro Frontenac.

Pour le secteur de planification détaillée des "Abords de la station de métro Frontenac", le chapitre d'arrondissement a déterminé un ensemble d'orientations et de balises de développement et d'aménagement, qui servent de lignes directrices à la présente étude.

#### Ces orientations sont les suivantes :

- Optimiser le potentiel du pôle d'activité des abords de la station de métro Frontenac.
- Renforcer la structure commerciale de la rue Ontario.
- Accroître la vocation résidentielle du secteur.
- Réduire les impacts de la circulation de transit et de camionnage.
- Elles sont accompagnées des balises d'aménagement suivantes :
- La poursuite de la mise en œuvre du Programme de revitalisation intégrée du quartier Sainte-Marie.
- L'intensification et la diversification de la fonction commerciale.
- L'amélioration de l'aménagement du domaine public.
- La mise en valeur, aux fins résidentielles, des terrains vacants ou sous-utilisés.
- La consolidation du cadre bâti aux abords des tours Frontenac, en privilégiant la fonction résidentielle.
- L'amélioration de la sécurité et de la convivialité aux abords du pôle Frontenac.
- La mise en place de mesures d'atténuation de la circulation.
- L'amélioration de l'interface du côté sud de la rue Ontario, à l'est de la rue Bercy.
- La réalisation d'un espace vert devant l'école Gédéon-Ouimet.

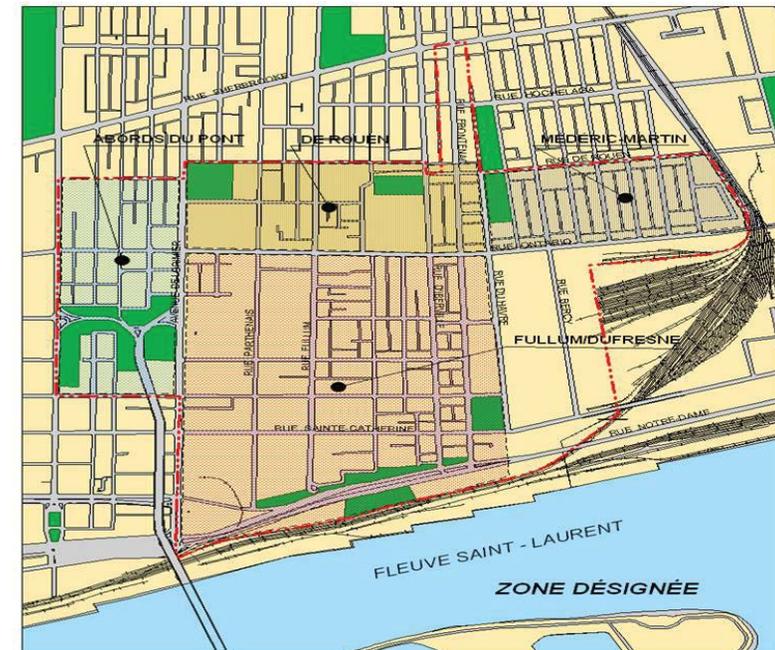
### 1.2.2 Le programme de revitalisation urbaine intégrée du quartier Sainte-Marie

Au mois de septembre 2003, l'arrondissement de Ville-Marie mettait sur pied un Programme de revitalisation urbaine intégrée pour le quartier Sainte-Marie.

Délimité par la rue de Rouen au nord, par l'avenue Papineau à l'ouest ainsi que par les voies ferrées du Canadien Pacifique au sud et à l'est, le quartier Sainte-Marie regroupe quatre milieux de vie adjacents au pôle civique.

Il est illustré à la figure 1, présentée ci-dessous.

Figure 1 - Le quartier Sainte-Marie et ses milieux de vie



Source: Programme de revitalisation urbaine intégrée du quartier Sainte-Marie, carte de revitalisation urbaine, mars 2004.



## 2. ANALYSE DU SECTEUR D'INFLUENCE ET DU SECTEUR D'ÉTUDE

### 2.1 LE SECTEUR D'INFLUENCE

Pour bien comprendre le secteur d'étude, il est essentiel, dans un premier temps, de saisir la dynamique qui prévaut à l'intérieur d'un secteur plus large, appelé secteur d'influence. Celui-ci correspond à la partie du quartier Sainte-Marie comprise entre les rues de Lorimier, Hochelaga, Sainte-Catherine et la voie ferrée du Capacité Pacifique. Le secteur d'influence englobe les terrains situés dans un rayon de 500 à 700 mètres de la station de métro Frontenac, point central du secteur d'étude. Sa délimitation exacte est présentée à la figure 3.

Figure 3 - Le secteur d'influence



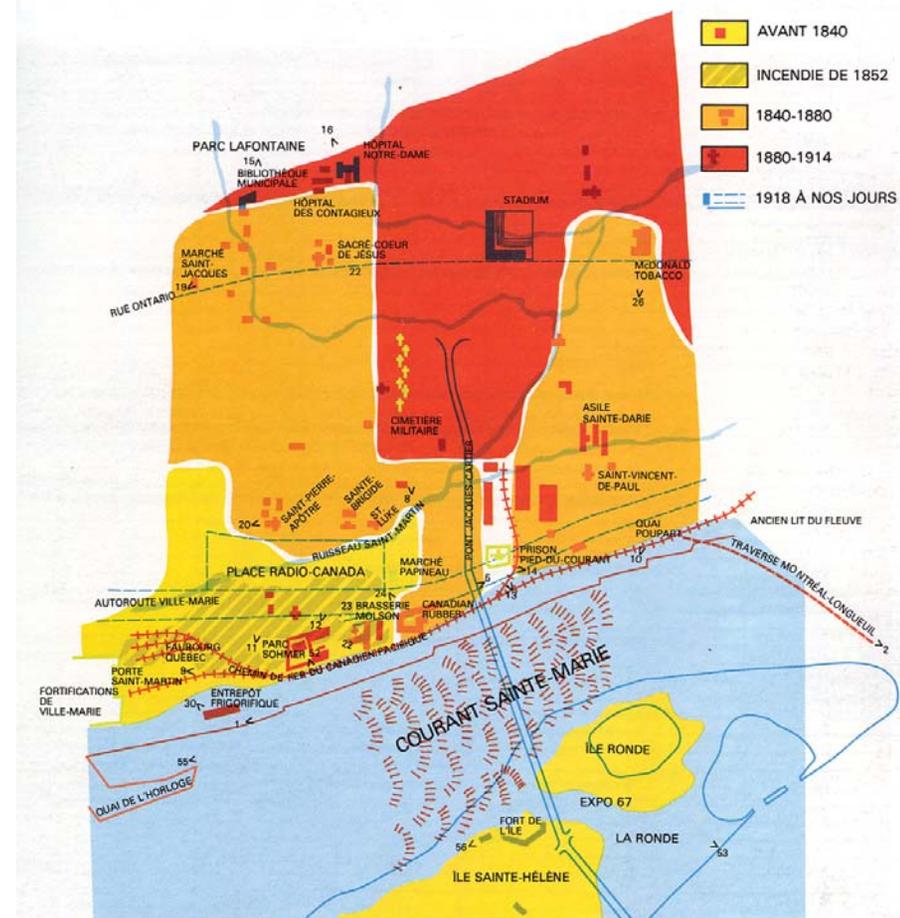
## 2.2 L'ÉVOLUTION HISTORIQUE

Les figures 4 à 7 présentent l'évolution historique du secteur d'étude et de sa périphérie, XIXe siècle à aujourd'hui.

Le développement du quartier Sainte-Marie s'est fait en deux phases, soit de 1840 à 1880 et de 1880 à 1914 (voir figure 4).

À partir de 1840, l'urbanisation, limitée jusqu'alors aux abords du fleuve Saint-Laurent, progresse vers le nord, au-delà du ruisseau Saint-Martin, si bien qu'en 1860, le développement a atteint la rue Sainte-Catherine. À ce moment, la rue Ontario n'est qu'une voie de circulation est-ouest qui relie les rues Papineau et Parthenais.

Figure 4 - Les étapes du développement



Source: *Pignons sur rue, Les quartiers de Montréal*. Michel Benoit et Roger Gratton, 1991.

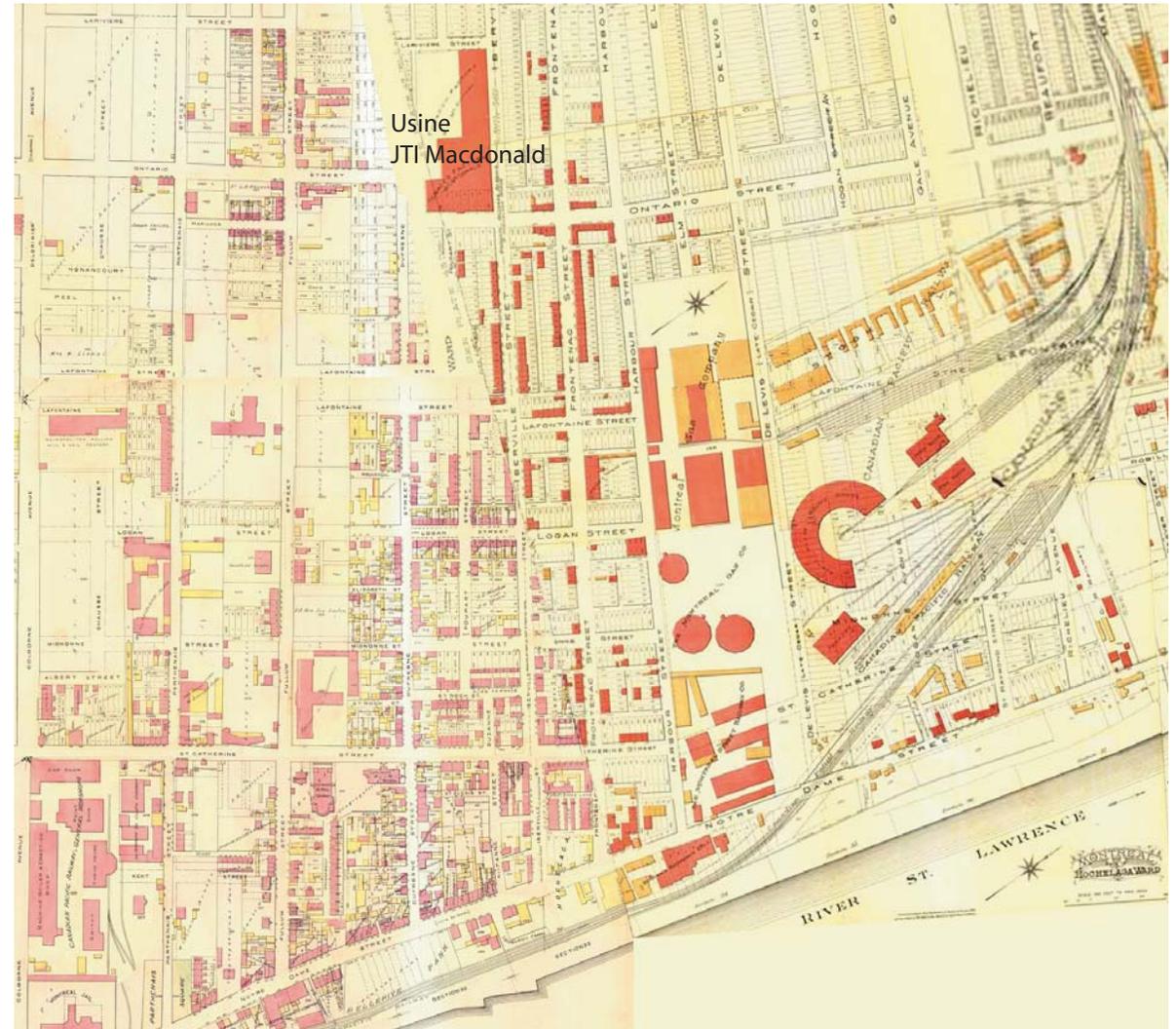
En 1875, la venue de la MacDonald Tobacco Factory (actuelle JTI MacDonald), marque le début d'une vague d'industrialisation du quartier Sainte-Marie. Les industries s'implantent alors en grand nombre à l'est de la rue du Havre, bénéficiant de l'accessibilité au réseau ferroviaire. Ainsi, dès 1890, les principaux éléments marquants de la trame urbaine sont déjà en place (voir la figure 5).

L'essor industriel provoque une arrivée massive de population ouvrière canadienne-française et au tournant du siècle, le quartier Sainte-Marie est presque entièrement développé.



Photo actuelle de l'usine JTI

Figure 5 - Le quartier Sainte-Marie en 1890



Source: extrait de: Atlas of the City of Montréal from special surveys(...), C.E. Goad, 1890. Cartes et plans, BNQ.

Figure 6 - Le quartier Sainte-Marie en 1949



source: BNQ, Plan d'utilisation du sol 1949 (Ville de Montréal, service de l'urbanisme).

Les changements à la trame urbaine demeurent limités jusqu'au début des années 1970. Un grand projet urbain comprenant six tours d'habitation ainsi qu'un mail commercial est alors entamé sur la rue Ontario, entre les rues Bercy et du Havre (voir figure 7). Réalisé partiellement, l'ensemble résidentiel érigé à cet endroit compte aujourd'hui trois tours d'habitation de quinze étages ainsi qu'une galerie commerciale ayant façade sur la rue Ontario (Place Frontenac).



Photo actuelle de la Place Frontenac, vue vers le sud à partir d'Ontario

Figure 7-Projection future du projet de la Place Frontenac



source: Gagnon, Archambault et Durand, architectes, *Place Frontenac, perspective, v. 1971*. Centre de Montréal des Archives nationales du Québec

### 2.3 LE PROFIL DU SECTEUR D'INFLUENCE

Ce secteur compte environ 6 700 logements, ce qui représente une population de l'ordre de 13 000 personnes. Ce calcul de population a été effectué par un décompte du nombre de logements multiplié par le nombre moyen de personnes par ménage. Les tours d'habitation de la Place Frontenac regroupent à elles seules 782 logements, soit plus de 11 % du parc résidentiel du secteur.

Selon le ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec et l'Institut national de santé publique du Québec, la majeure partie du secteur d'influence abrite une population défavorisée.

Cet indice, utilisé comme outil de développement pour les différentes politiques gouvernementales, mesure la défavorisation au point de vue matériel et au point de vue social de la population par aires de diffusion, en fonction du recensement de 2001.

L'indice intègre six indicateurs, regroupés sous deux dimensions :

#### DIMENSION MATÉRIELLE

- la proportion de personnes n'ayant pas de certificat d'études secondaires;
- le rapport emploi/population;
- le revenu moyen.

#### DIMENSION SOCIALE

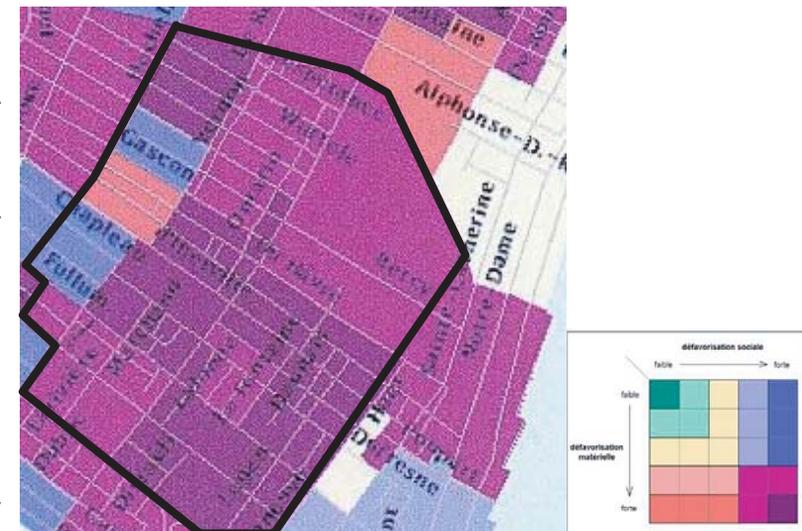
- la proportion de personnes séparées, divorcées ou veuves;
- la proportion de familles monoparentales;
- la proportion de personnes vivant seules;
- Indice de défavorisation social et matériel.

Les aires de diffusion ont donc été ordonnées en fonction de ces indicateurs et réparties en quintiles selon chacune des deux grandes composantes : la défavorisation matérielle et la défavorisation sociale. Les deux groupes de quintiles (pour un total de 25 groupes) ont été croisés de manière à distinguer les populations qui sont simultanément ou non défavorisées ou défavorisées, sur les plans matériel et social.

La figure 8 présente les variations de l'indice de défavorisation matérielle et sociale pour le secteur d'influence.

Les aires de diffusion de couleur violet foncé sont caractérisés par une très forte défavorisation matérielle et sociale. Le ministère les considère comme étant des secteurs à très forte concentration de pauvreté. Or, ceux-ci forment plus de la moitié de l'aire d'étude.

Figure 8 - Variation de l'indice de défavorisation matérielle et sociale



Source : Site internet du ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec.

Légende

## 2.4 LA TRAME URBAINE

Le secteur d'influence se compose de quatre (4) trames urbaines distinctes. Celles-ci sont réparties à l'intérieur de quadrants formés par le croisement de deux axes structurants, soit les rues Ontario et Frontenac. Ces trames sont présentées à la figure suivante.

Les quadrants nord-est, nord-ouest et sud-ouest présentent une trame principalement résidentielle. Les bâtiments, dont la hauteur varie entre deux et trois étages, sont implantés de façon contiguë, en bordure de la rue. Les îlots, avec ruelle, sont généralement construits dans l'axe nord-sud. Les quadrants situés à l'ouest de la rue Frontenac comportent toutefois plusieurs îlots orientés dans l'axe est-ouest qui s'inscrivent en discontinuité par rapport à la trame résidentielle du quartier.

Le quadrant sud-est se distingue des autres par la présence de deux super-îlots, occupés presque exclusivement par des usages industriels et para-industriels. Les bâtiments, de gabarit et de forme variables, sont implantés sur des terrains de grande superficie.

Cette trame industrielle engendre divers effets déstructurants sur le quartier. Elle prive notamment la rue Ontario d'un encadrement dans sa partie est, entre la rue Bercy et le viaduc. Par ailleurs, elle amène des problématiques de cohabitation avec la trame résidentielle située du côté nord de la rue Ontario. Finalement, elle induit des mouvements de camionnage lourd sur la rue Ontario et sur les rues transversales (du Havre, Frontenac et Bercy).

Dans son ensemble, la trame urbaine du quartier est irrégulière, si on la compare à celle d'autres quartiers montréalais. En effet, plusieurs bâtiments institutionnels et industriels ponctuent et créent autant de repères visuels dans le paysage construit. Par ailleurs, certains ensembles industriels, la Place Frontenac et les nombreux terrains vacants contribuent à la déstructuration de la trame urbaine secteur.

Figure 9 - Lecture de la trame urbaine



## 2.5 LA STRUCTURE COMMERCIALE

Les commerces et services présents dans le secteur d'influence se concentrent en bordure de la rue Ontario et à l'intérieur de la galerie commerciale de la Place Frontenac.

Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal reconnaît la rue Ontario en tant que rue commerçante mais c'est cependant à l'est et à l'ouest du tronçon situé dans le secteur d'influence, soit plus précisément à proximité du quartier latin et sur la promenade Ontario, que l'activité commerciale est plus dynamique.

La galerie commerciale de la Place Frontenac, qui comprend un mail extérieur et intérieur, rassemble plusieurs commerces et services de première nécessité, dont la seule épicerie à grande surface du secteur, de même qu'une caisse populaire. Elle constitue également un lieu de rencontre pour la communauté et en ce sens, elle joue un rôle structurant à l'échelle locale. Toutefois, ce centre commercial ne s'intègre pas au tissu urbain traditionnel en raison de sa forme et de son implantation en retrait de la rue.

La galerie commerciale joue aussi un rôle prépondérant dans la structure commerciale puisqu'elle représente environ 70 % de l'offre commerciale totale de la rue Ontario, ce qui limite présentement le potentiel de développement commercial ailleurs sur l'artère. En effet, la superficie commerciale comprise à l'intérieur de ce centre apparaît suffisante pour répondre à la demande commerciale de biens et services de proximité des résidents du secteur d'influence.

En conséquence, l'offre commerciale sur la rue Ontario entre les rues d'Iberville et Florian présente un caractère fortement déstructuré, en raison de l'éparpillement des commerces, d'un mix commercial incomplet et des nombreux locaux vacants, particulièrement du côté nord de la frange industrielle.



Galerie commerciale de la Place Frontenac



Commerces vacants sur Ontario

## 2.6 LE PAYSAGE URBAIN DE LA RUE ONTARIO

Globalement, le milieu bâti de la rue Ontario montre plusieurs signes de déstructuration. Du côté nord, on observe en effet de nombreuses ruptures d'alignement, de forme architecturale et de gabarit des bâtiments. Du côté sud, l'encadrement de la rue est presque inexistant entre la rue Fullum et le viaduc de la voie ferrée. Par ailleurs, la Place Frontenac et les équipements publics implantés en retrait de la rue accentuent l'effet de déstructuration de l'artère.

L'annexe 1 présente, de manière plus détaillée, les caractéristiques des sites sous-développés qui se trouvent en bordure de la rue Ontario.



Ontario intersection Bercy, en regardant vers l'est



Usine frigorifique sur Ontario intersection Florian, en regardant vers l'ouest.



Ontario intersection Frontenac, en regardant vers l'ouest.



Place Frontenac, Maison de la culture Frontenac et station de métro.



Ontario intersection Dufresne, en regardant vers l'est, près de l'usine JTI Macdonald



Ontario entre la rue Bercy et l'entrepôt frigorifique, en regardant vers l'ouest

## 2.7 LA CIRCULATION ET LE TRANSPORT

Le milieu doit composer avec une circulation de transit particulièrement lourde dans l'axe nord-sud, en raison de la proximité du pont Jacques-Cartier et de ses approches, de même qu'en raison des nombreuses entreprises liées au transport implantées à l'intérieur même du secteur (garage d'autobus, cour de voirie, entreprises de distribution, etc.). Cette circulation de transit est encouragée par le gabarit de certaines voies de circulation (rues Frontenac, d'Iberville, de Lorimier et Papineau) et du rôle de voie de camionnage joué par la rue Ontario.

Ainsi, selon un comptage de véhicules effectué au mois d'octobre 2005, il circule en moyenne de 900 à 1500 véhicules à l'heure durant la période de pointe du matin sur la rue d'Iberville, en direction sud. Durant la période de pointe du soir, en direction nord, la rue Frontenac est empruntée quotidiennement par un nombre de véhicules variant entre 900 et 1100 sur une période d'une heure.

La figure 10 présente un extrait du Réseau de camionnage pour le secteur d'influence. Ainsi, quatre (4) rues peuvent être empruntées en tout temps par les camions et les véhicules-outils dans l'axe nord-sud : de Lorimier, d'Iberville, Frontenac et du Havre. Les véhicules lourds peuvent également circuler sur les rues Bercy et Parthenais entre 7h00 et 19h00.

Dans l'axe est-ouest, la principale voie de transit demeure la rue Ontario. Toutefois, le stationnement sur rue, des intersections rapprochées ainsi qu'une circulation piétonne relativement intense par endroit rendent la circulation de transit difficile.

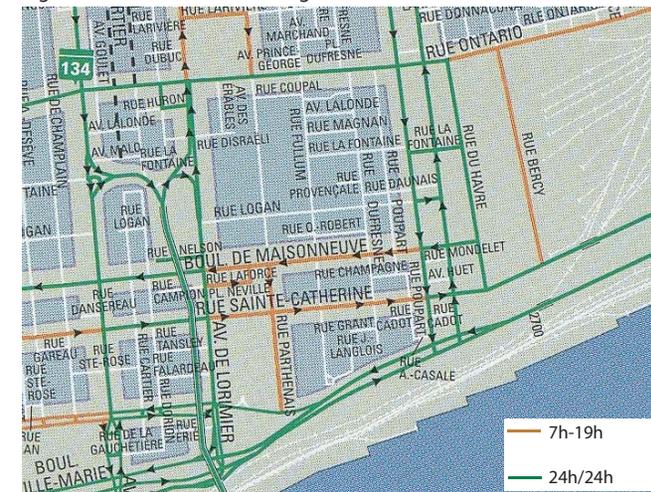
Selon un comptage, de 400 à 700 véhicules circulent sur la rue Ontario durant les heures de pointe du matin et du soir, dont un grand nombre de véhicules lourds. Ce trafic nuit à la convivialité de l'artère et à la sécurité des piétons aux abords de la station de métro Frontenac. Ainsi, près de 1000 piétons traversent l'intersection Frontenac / Ontario durant l'heure de pointe alors qu'à l'intersection Iberville / Ontario, ils sont plus de 700 au plus fort de l'heure de pointe.

Les résultats des comptages effectués au mois d'octobre 2005 aux intersections Iberville/Ontario et Frontenac/ Ontario sont présentés à l'annexe 2.



Passage piétonnier sur Ontario en conflit avec la circulation lourde

Figure 10 -Réseau de camionnage



Source : Ville de Montréal, Réseau de camionnage, 2e édition, 1er avril 2001

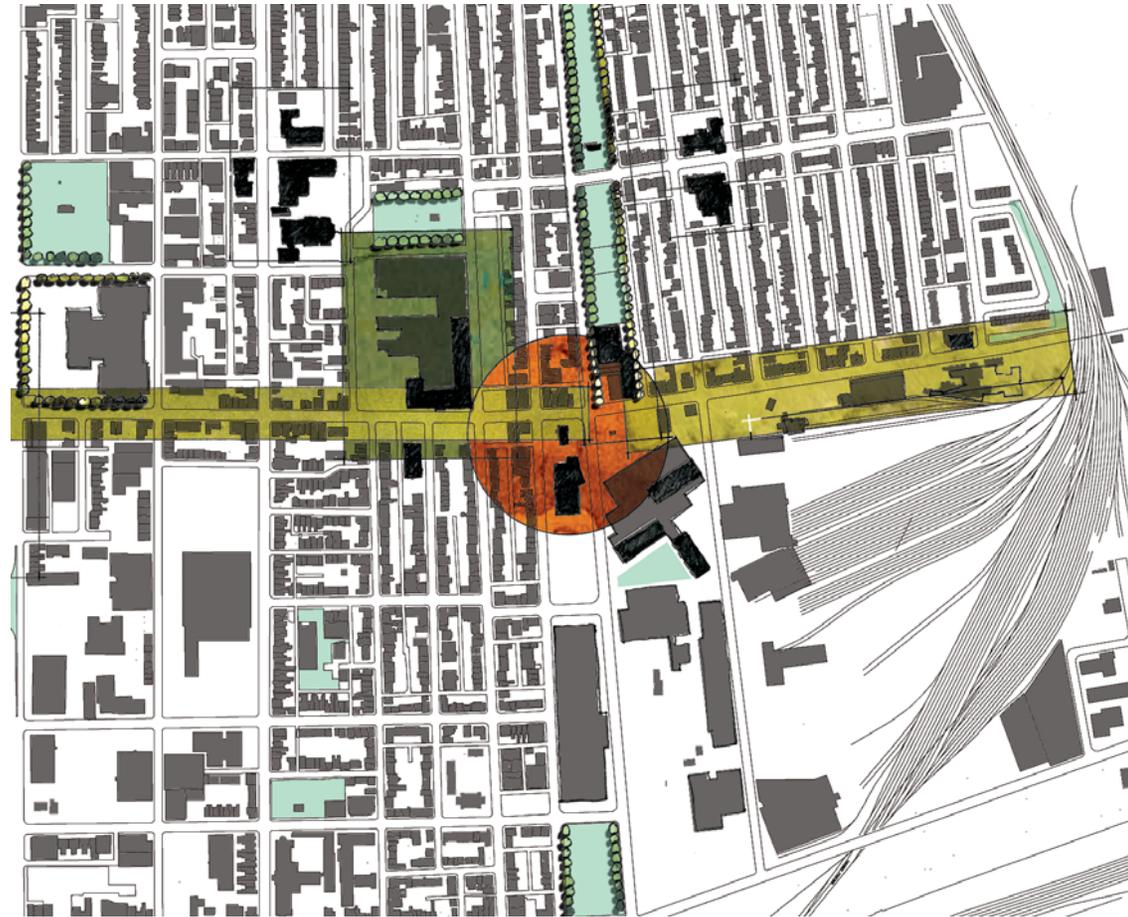
### 3. PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX

#### 3. LES ENJEUX D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Suite à l'analyse du secteur d'influence, il est possible de définir quatre (4) grands enjeux d'aménagement et de développement :

- La revitalisation de la rue Ontario.
- La sécurité des déplacements piétons autour de la station de métro Frontenac.
- La restructuration de l'îlot de la Place Frontenac et la consolidation du pôle civique.
- Le redéveloppement éventuel des terrains de la JTI MacDonald.

Les grands projets structurants décrits à la section suivante proposent diverses avenues pour répondre à ces enjeux.



Plan de l'ensemble du secteur

### 3.1 LA REVITALISATION DE LA RUE ONTARIO

- La rue Ontario représente un axe de transit est-ouest significatif à l'échelle montréalaise. L'artère est notamment reconnue comme voie de circulation pour les véhicules lourds. Ainsi, le tronçon allant de la rue du Havre à la rue Fullum est accessible en tout temps, alors que les camions peuvent circuler entre la rue du Havre à la voie ferrée entre 7h00 et 19h00. Le camionnage rend l'artère peu conviviale pour les piétons, ce qui nuit à l'achalandage des commerces. De plus, l'absence d'aménagement paysager rend la rue peu conviviale.
- L'encadrement urbain offert par les constructions est insuffisant et de qualité moyenne.
- Le mix commercial est incomplet et certains commerces sur rue tels que les débits de boisson et les établissements à caractère érotique sont incompatibles avec la vocation d'artère commerciale de quartier souhaitée pour la rue Ontario.
- L'artère est également traversée par plusieurs axes nord-sud subissant d'importants mouvements pendulaires aux heures de pointe du matin et du soir, en particulier les rues d'Iberville et Frontenac.
- L'aire de marché des commerces de la rue Ontario est limitée, les besoins en commerces de détail et services de la zone d'influence semblent être en grande partie captés par la galerie marchande Place Frontenac.
- L'activité commerciale est discontinue et dispersée sur un long tronçon, ce qui nuit au dynamisme de la rue. Ainsi, alors qu'elle est plutôt soutenue entre les rues d'Iberville et Bercy, l'activité commerciale s'essouffle à l'est de Bercy. Cette situation peut s'expliquer par le fait que les commerces sont implantés uniquement du côté nord de la rue, le côté sud de l'artère étant caractérisé par la présence de bâtiments industriels et de terrains vacants.
- La section de la rue Ontario située à l'ouest de la rue d'Iberville est marquée par la présence de plusieurs terrains de stationnement qui nuisent à l'encadrement de la rue.



Vue d'ensemble de la rue Ontario



Vue aérienne du secteur

**En conséquence :**

- Dans sa condition actuelle, le segment de la rue Ontario visé par le secteur d'étude offre peu de support à l'établissement d'une artère commerciale de quartier.
- La revitalisation de la rue Ontario passe d'abord par une action communautaire, soit l'aménagement d'un pôle civique fort qui pourra éventuellement attirer des établissements commerciaux à proximité.
- La revitalisation de la rue passe aussi par l'amélioration des conditions environnementales afin de la rendre plus attrayante et conviviale, autant comme lieu de résidence qu'en tant qu'artère commerciale de quartier; à court terme, ceci implique l'adoption de mesures d'arborisation de la rue et à moyen terme, la définition de mesures d'atténuation des impacts de la circulation.



Ontario intersection Bercy,  
en regardant vers l'est



Ontario intersection Frontenac,  
en regardant vers l'ouest



Ontario intersection Gascon,  
en regardant vers l'est

### 3.2 LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS PIÉTONS AUTOUR DE LA STATION DE MÉTRO FRONTENAC

- La station de métro Frontenac occupe une place importante dans la vie de quartier. Son rôle structurant a engendré l'implantation à proximité d'équipements civiques d'envergure (Centre Jean-Claude-Malépart, Maison de la culture Frontenac, Bibliothèque Frontenac) et de la seule galerie marchande du secteur (Place Frontenac). Cette concentration génère un fort achalandage piéton aux alentours de la station de métro.
- Les rues Ontario, du Havre et Frontenac sont empruntées par quatre circuits d'autobus de jour et par six circuits de nuit, alors que la station de métro Frontenac constitue le lieu de rabattement de huit circuits, de sorte qu'à la circulation piétonne s'ajoute une importante circulation d'autobus.
- Par ailleurs, le rôle de voie de camionnage de la rue Ontario ainsi que la présence sur le territoire de voies d'accès au pont Jacques-Cartier et à l'autoroute Ville-Marie entraînent un fort achalandage de voitures et de camions.

#### En conséquence :

- L'amélioration des conditions de sécurité des piétons à proximité de la station doit être placée au cœur des préoccupations d'aménagement. De manière plus précise, la configuration des intersections Ontario / Frontenac, Ontario / d'Iberville, Ontario / du Havre et Ontario / Gascon devra être revue. Dans cette optique il faudra aussi examiner la possibilité d'atténuer les effets de la circulation de transit, notamment celle des camions sur les rues Ontario, du Havre, Frontenac et d'Iberville.



Traverse piétonne intersection du Havre et Ontario



Camions circulant à proximité de la station de métro Frontenac

### 3.3 LA RESTRUCTURATION DE L'ÎLOT DE LA PLACE FRONTENAC ET LA CONSOLIDATION DU PÔLE CIVIQUE

- Le pôle civique regroupe un ensemble d'équipements publics situés dans un périmètre restreint. Il s'agit du parc Médéric-Martin, du centre Jean-Claude-Malépart, de la Maison de la Culture Frontenac et de la Bibliothèque Frontenac. Ceux-ci gravitent autour de la station de métro Frontenac. Bien que ces équipements soient rapprochés, ils demeurent faiblement mis en réseau.
- Au pôle civique s'ajoute l'îlot de la Place Frontenac, délimité par les rues du Havre, Bercy, Ontario et le prolongement de la rue de la Fontaine. Cet îlot est structuré par la galerie marchande Place Frontenac, qui constitue un point d'attraction et un lieu de rencontre pour la population du quartier, même si elle démontre des signes de vétusté et de désuétude.
- La concentration de l'offre commerciale dans la galerie marchande Place Frontenac réduit le potentiel de développement du commerce de quartier le long de la rue Ontario. Toutefois, la structure du bâtiment permet l'accueil de commerces de plus grande superficie qui seraient difficilement intégrables à une trame commerciale traditionnelle.
- La Place Frontenac constitue en soi une composante du pôle civique et à ce titre, son implantation doit participer à la mise en réseau des équipements collectifs existants à proximité de la station de métro. La Place Frontenac présente toutefois une forme urbaine étrangère au tissu d'une rue commerciale traditionnelle (implantation en retrait de la rue, forme, échelle), de sorte qu'elle s'intègre mal à la trame urbaine du quartier.
- Le secteur bénéficie d'une forte concentration de résidents dans les tours de la Place Frontenac. Celles-ci, implantées en arrière-front de la rue Ontario, comptent près de 800 logements.
- Par ailleurs, la présence d'un terrain vacant à l'intersection des rues Ontario et du Havre représente une opportunité pour aménager un espace public majeur, en lien avec les bâtiments publics et institutionnels existants.



Vue aérienne du secteur



Stationnement de la Place Frontenac



Mail commercial de la Place Frontenac

**En conséquence :**

- La galerie marchande, tant par son aspect extérieur dénudé que par son aménagement désuet, nécessite des travaux de remodelage afin d'améliorer son pouvoir d'attraction, d'une part, et de mieux l'intégrer à la trame urbaine traditionnelle, d'autre part, pour espérer un effet d'entraînement sur l'animation et la revitalisation de la rue Ontario.
- La Ville doit s'impliquer et agir comme catalyseur des actions visant à restructurer et à remodeler la fonction commerciale de la Place Frontenac, éléments stratégiques de la consolidation du pôle civique et de la revitalisation de la rue Ontario.
- Le réaménagement et la mise en valeur de l'îlot de la Place Frontenac devra tenir compte des contraintes d'aménagement que représentent la tenue des propriétés, le faible gabarit de certains bâtiments et les usages existants au coin des rues Ontario et Bercy ainsi que la topographie particulière du site, marquée par une pente ascendante depuis la rue Ontario.



Vue panoramique de la Place Frontenac et de la rue Ontario



Maison de la Culture Frontenac et résidences en arrière plan



Mail commercial de la Place Frontenac

### 3.4 LE REDÉVELOPPEMENT ÉVENTUEL DES TERRAINS DE LA JTI MACDONALD

- L'usine de la JTI MacDonald constitue un point de repère et elle possède une valeur symbolique. Elle a joué un rôle dans l'histoire industrielle du quartier, ce qui lui confère une valeur identitaire. De plus, le bâtiment d'origine possède une valeur patrimoniale reconnue au niveau municipal.
- Le site de l'usine est entouré par de nombreux terrains de stationnement sur les rues Ontario et d'Iberville, lesquels ont un effet déstructurant sur le cadre bâti environnant et nuisent à l'encadrement de la rue Ontario.
- L'école Gédéon-Ouimet, dont la valeur patrimoniale est également reconnue par la Ville de Montréal, est dissimulée par un terrain de stationnement ayant front sur la rue Ontario.
- Le part Walter-Stewart est, avec le parc Médéric-Martin, le seul espace vert du secteur d'étude. Toutefois, son enclavement engendre des problématiques de sécurité et ne permet pas sa pleine mise en valeur.



Vue aérienne du secteur



Usine JTI Macdonald, partie arrière avec stationnement



Bâtiment d'origine de l'usine JTI Macdonald

**En conséquence :**

- La fermeture de l'usine JTI MacDonald pourrait être l'occasion de retisser la trame urbaine du quartier, de mettre en valeur le parvis de l'école Gédéon-Ouimet, de réaménager et mettre en valeur le parc Walter-Stewart, de développer des bâtiments à vocation résidentielle et / ou économique et de consolider l'activité commerciale de la rue Ontario.
- Le redéveloppement éventuel du site de l'usine JTI MacDonald devra prendre en compte un certain nombre de contraintes, notamment le fait que les terrains du parc Walter-Stewart appartiennent à JTI MacDonald et qu'une certaine contamination des terrains à redévelopper soit possible.
- La vocation économique du bâtiment d'origine devra être maintenue dans le cadre du redéveloppement du site afin de conserver l'offre d'emplois et sa valeur patrimoniale considérée, de façon à préserver l'identité du quartier.



École Gédéon-Ouimet,  
vue de la rue Ontario



Parc Walter-Stewart



Stationnement à proximité de l'école  
Gédéon-Ouimet



École Gédéon-Ouimet

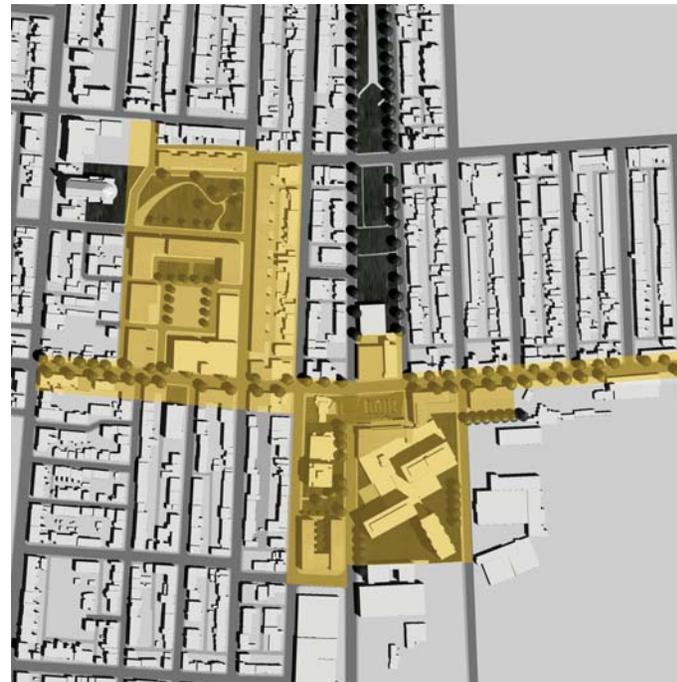
#### 4. LES PROJETS STRUCTURANTS

La revitalisation des abords de la station de métro Frontenac et de la rue Ontario repose sur un projet urbain global qui porte sur trois secteurs d'interventions.

Chacun des secteurs offre des potentiels et présente des contraintes différentes en fonction des logiques urbaines ou immobilières. La séquence possible de mise en œuvre des solutions proposées est fonction des efforts qui seront effectivement déployés pour véhiculer les grandes lignes de la planification auprès des intervenants publics et privés. Il paraît inévitable que la municipalité ait à jouer un rôle actif pour la promotion du projet urbain et pour sa mise en œuvre. La nature des actions à entreprendre de même que leur ampleur varient de façon importante pour chacun des sites étudiés.

##### LE PROJET URBAIN

Le projet urbain répond à la logique de la recomposition de la trame du quartier suivant ses caractéristiques morphologiques et sur la mise en place des éléments de continuité qui lui font actuellement défaut. L'importance des terrains vacants cause le morcellement de la trame mais la mise en valeur de leur potentiel permet d'atteindre les objectifs de développement et de requalification du cadre bâti et de la trame urbaine.



Secteurs d'intervention



Plan du projet urbain



Axonométrie vers le sud

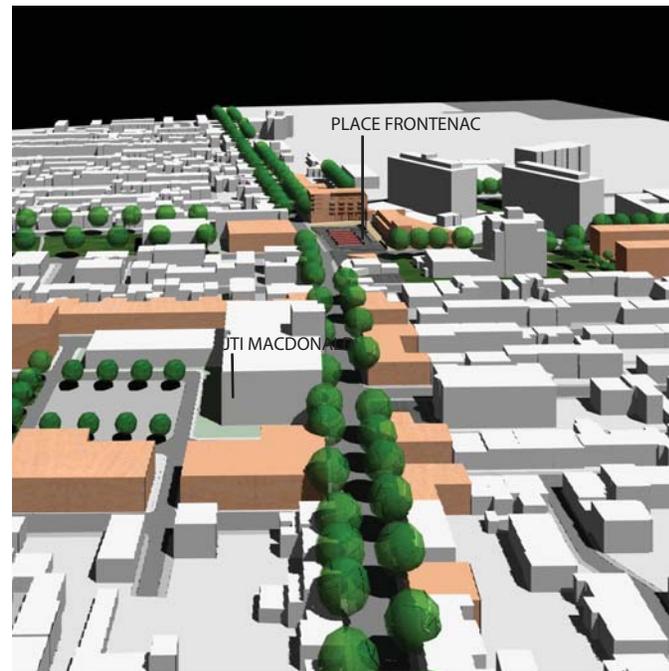
## 4.1 LA RUE ONTARIO

### 4.1.1 DESCRIPTION DU PROJET

" AMÉLIORER L'IMAGE, LA CONVIVIALITÉ ET L'ANIMATION URBAINE DE LA RUE ONTARIO "

Les principaux obstacles à la revitalisation de la rue Ontario sont liés à la vacance des terrains (absence de continuité commerciale) et à l'étalement des activités sur un linéaire trop important mais également à l'exiguïté des trottoirs et à l'usure du domaine public, conséquences d'un aménagement principalement dédié à la circulation de transit et à la circulation des véhicules lourds (camions et autobus).

L'état actuel du domaine public de la rue Ontario laisse à désirer : les trottoirs sont minimalistes (1,50 mètre) et ne permettent pas la plantation d'arbres d'alignement. L'éclairage de rue est de type col de cygne et fournit le niveau d'éclairage minimum requis sans pour autant offrir un environnement convivial pour le magasinage et le déplacement des piétons. L'importance de la circulation de véhicules lourds sur la rue Ontario elle-même et sur les artères nord-sud (d'Iberville, Frontenac, du Havre et Bercy) nuit à la revitalisation commerciale. Le questionnement de la présence des véhicules lourds sur la rue Ontario doit être envisagé de concert avec le projet de réaménagement du domaine public.



Perspective vers le sud-est



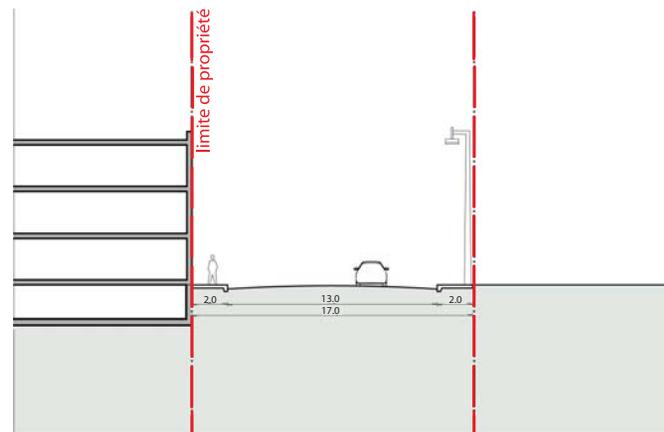
Plan du secteur d'étude



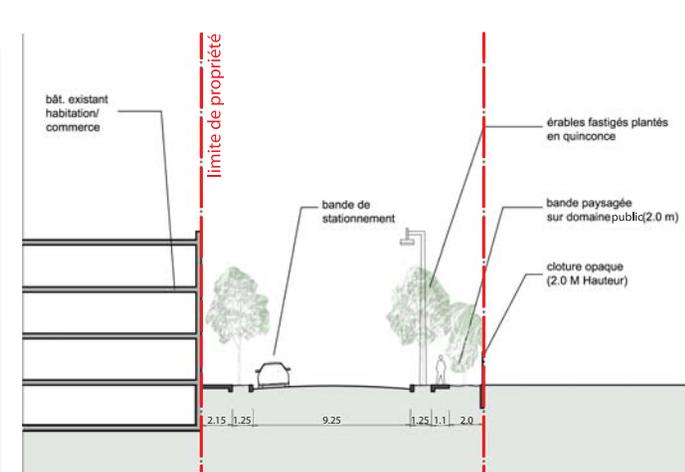
#### 4.1.2 LES GRANDS PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Les différentes opportunités d'intervention sont les suivantes:

- Réaliser un projet de réaménagement du domaine public sur l'ensemble du linéaire de la rue Ontario en poursuivant les aménagements réalisés à l'ouest de la rue Papineau. Le projet comprendra l'élargissement des trottoirs, la plantation d'arbres d'alignement et la mise en place d'un mobilier d'éclairage adéquat pour une rue commerciale.
- Aménager des traverses piétonnes accompagnées de feux minutés aux intersections avec les rues d'Iberville, Frontenac, du Havre et Bercy.
- Entre la rue Bercy et le viaduc, le long de la zone industrielle, doubler l'aménagement du domaine public par une bande paysagée située sur le domaine public. Lorsque possible, la bande comprendra une plantation d'arbres de haute tige en quinconce et une clôture opaque.
- En termes de zonage, concentrer les activités commerciales et communautaires en rez-de-chaussée entre les rues Parthenais et Bercy et retirer l'obligation de commerces pour la portion allant de la rue Bercy au viaduc.
- Aménager une zone tampon paysagée entre les industries et les bâtiments ayant front sur la rue Ontario.
- Réorganiser le système d'accès pour les véhicules lourds en utilisant uniquement la portion sud de la rue de Bercy de manière à réduire les nuisances générées par le secteur d'emploi.



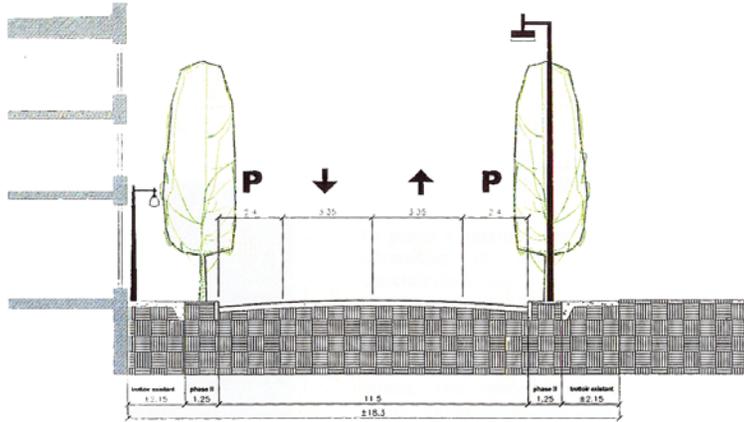
Coupe type existante dans le secteur industriel sur Ontario, entre les rues Bercy et de l'Espérance. Vue vers est.



Coupe type proposée dans le secteur industriel sur Ontario, entre les rues Bercy et de l'Espérance. Vue vers est.



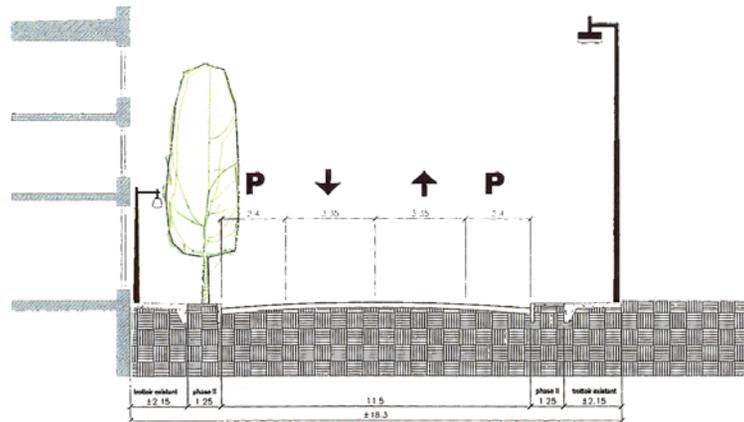
EXTRAIT DU RAPPORT DE L'ATELIER BRAQ: PLAN D'AMÉNAGEMENT PRÉLIMINAIRE DE LA RUE ONTARIO  
ENTRE L'AVENUE PAPINEAU ET LA RUE LESPÉRANCE. MARS 2001



Coupe tronçon de Lorimier-Bercy



Avant



Coupe tronçon Bercy-Lespérance

source: *Plan d'aménagement préliminaire de la rue Ontario, entre l'avenue Papineau et la rue Lespérance.* rapport final, 28 mars 2001, Atelier BRAQ.  
P.Planche 10.



Après

Projet d'aménagement optimal:  
Perspectives

source: *Plan d'aménagement préliminaire de la rue Ontario, entre l'avenue Papineau et la rue Lespérance.* rapport final, 28 mars 2001, Atelier BRAQ.  
P.Planche 18.



Estimation des coûts et des investissements

Rue Ontario			
Coûts de développement municipaux	Investissements privés	Unités de logement	Superficie (plancher ou terrain)
Réaménagement Ontario : 3 562 000 \$ (Papineau à Lespérance)			
Traverses piétonnes : 184 000 \$	Projet «Le Bercy» : 8 400 000 \$	56 u. (150 000 \$/u)	30 000 p <sup>2</sup> 4 845 p <sup>2</sup>
<b>Total : 3 746 000 \$</b>	<b>Total : 8 400 000 \$</b>	<b>Total : 56 logements</b>	<b>Total commercial : nil</b> <b>Total parc : nil</b>

\*Voir l'étude: *Plan d'aménagement préliminaire de la rue Ontario, entre l'avenue Papineau et la rue Lespérance.* rapport final mars 2001. Atelier BRAQ

Les coûts relatifs au réaménagement de l'emprise de la rue Ontario proviennent de l'étude de l'atelier Braq en 2001 et ont été actualisés pour l'année 2006.



Plan du secteur Ontario



## 4.2 LE PÔLE CIVIQUE FRONTENAC

### 4.2.1 STRATÉGIE D'INTERVENTION

*"CRÉER UN VÉRITABLE PÔLE CIVIQUE  
ET COMMERCIAL"*

Les interventions sur le pôle civique représentent le plus grand défi en terme de mise en oeuvre si l'on considère les caractéristiques immobilières et l'état actuel des immeubles. Seule une action concertée des acteurs et un consensus quant à la finalité générale de l'opération permettra de corriger la situation actuelle. La ville a ici un rôle primordial à jouer et devra intervenir activement. La promotion du projet urbain auprès de l'entreprise privée (propriétaires commerciaux multiples), auprès des intervenants publics (société de transport, gestionnaires de la Maison de la Culture et du centre Jean-Claude-Malépart) ainsi qu'auprès de la population du quartier sera la clé du succès de l'opération.



Perspective vers le sud-est



Plan du secteur d'étude



#### 4.2.2. LES GRANDS PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Les différentes opportunités d'intervention sont les suivantes:

- Remodeler le centre commercial en éliminant le stationnement de surface au profit d'une infrastructure souterraine. Réorienter sa façade parallèlement à la rue Ontario en prolongeant le centre commercial vers la rue. Cette opération permet d'augmenter l'offre commerciale et d'en améliorer la qualité tout en contribuant à la revitalisation de la rue Ontario à cet endroit.
- Intervenir sur l'aménagement de l'espace public pour en augmenter la superficie et intégrer les diverses composantes civiques et commerciales existantes ou à venir. Plusieurs options ont été envisagées sur cet aspect. La proposition illustrée ici présente le consensus du comité de suivi de l'étude.
- Prendre pour acquis le projet de piscine intérieure en front de la rue Ontario et à l'angle de la rue du Havre. Cette implantation permet d'améliorer la présence du Centre Jean-Claude-Malépart tout en contribuant adéquatement à l'encadrement de la rue Ontario et à la qualité de l'animation en rez-de-chaussée. Cette localisation, préférable à celle dans le parc Médéric-Martin, permet en outre de maintenir intacte l'offre en parcs pour le quartier.
- Envisager la révision des itinéraires de la circulation lourde en transit en utilisant l'avenue du Havre et la rue Bercy entre la rue Ontario et la rue Lafontaine afin d'atténuer les conflits véhicules / piétons aux alentours de la station de métro au coeur du pôle civique et d'améliorer les conditions actuelles.

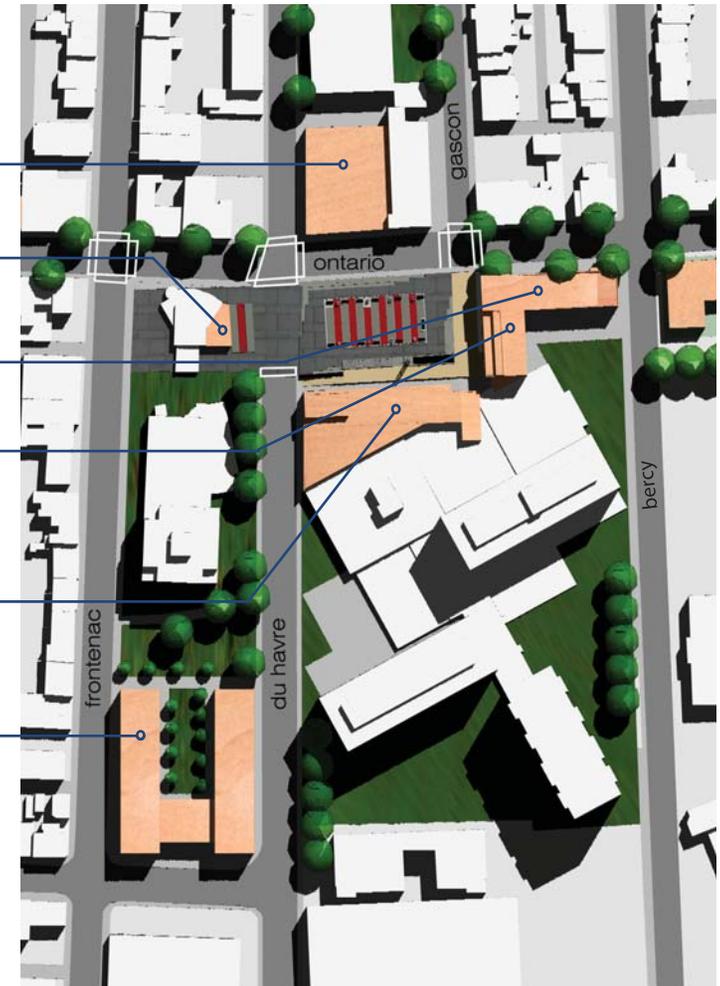


### 4.2.3 L'OPTION RETENUE

Plusieurs options d'aménagement du pôle civique ont été discutées avec le comité de suivi et les intervenants locaux. L'option retenue comprend la réfection et l'agrandissement de la galerie commerciale existante, la construction d'un stationnement souterrain, l'aménagement d'une place publique à dominante minérale en front de la rue Ontario et en face du centre Jean-Claude-Malépart, la construction d'un immeuble mixte commerce et habitation de six étages à l'aboutissement perspectif de la rue Ontario et l'implantation de la piscine municipale en façade nord de la rue. Le redéveloppement du terrain de stationnement de la STM et l'amélioration de l'aménagement du domaine public sur la rue du Havre sont également présentées à titre d'opportunités qui pourraient concourir au succès du projet urbain.

L'aménagement de traverses piétonnes comportant des feux minutés permettra d'améliorer la sécurité de déplacement à l'intérieur du pôle civique.

- Immeuble de 4 étages  
(piscine publique)  
61 785 pi.ca
- Immeuble de 1 étage  
Franchise commerciale  
1 270 pi.ca
- Immeuble de 4 étages  
commercial/résidentiel  
28 425 pi.ca
- Immeuble de 6 étages  
commercial/résidentiel  
39 687 pi.ca.
- Immeuble de 2 étages  
commercial/bureaux  
50 places de stationnement(s-s)  
34 790 pi.ca.
- Immeuble de 4/6 étages  
résidentiel  
100 places de stationnement en  
sous-sol  
146 912 pi.ca.

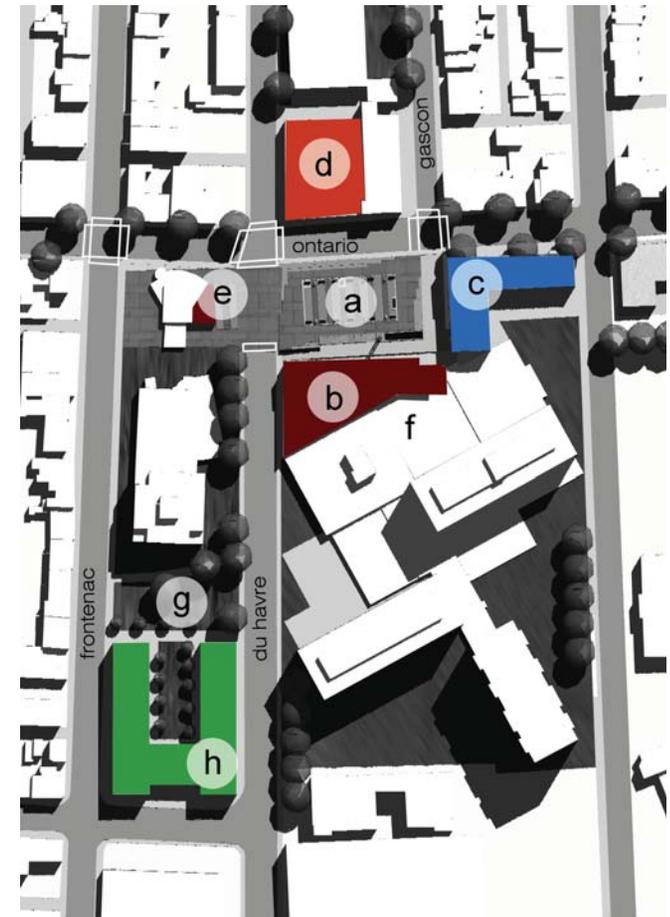


Estimation des coûts et des investissements

Pôle civique Frontenac			
Coûts de développement municipaux	Investissements privés	Unités de logement	Superficie (plancher ou terrain)
Parc A: 4 310 000 \$			34 489 p <sup>2</sup> (125 \$/p <sup>2</sup> )
	Bâtiment B : 2 189 000 \$ 2 627 000 \$ 1 500 000 \$		17 513 p <sup>2</sup> (125 \$/p <sup>2</sup> ) Commerce 17 513 p <sup>2</sup> (150 \$/p <sup>2</sup> ) Bureaux 50 unités de stat. (30 000 \$/u)
	Bâtiment C : 9 275 000 \$ 2 449 000 \$	53 u. (175 000 \$/u)	48 520 p <sup>2</sup> Habitation 19 590 p <sup>2</sup> (125 \$/p <sup>2</sup> ) Commerce
*Piscine D : 5 517 500 \$			15 325 p <sup>2</sup> (± 300 \$/p <sup>2</sup> ) Institution
Parc E : 764 250 \$ 158 750 \$ (Stand commercial)			6 114 p <sup>2</sup> (125 \$/p <sup>2</sup> ) 1 270 p <sup>2</sup> (125 \$/p <sup>2</sup> ) Commerce
	Bâtiment F : 8 458 100 \$		67 665 p <sup>2</sup> (125 \$ p <sup>2</sup> ) Commerce 24 618 p <sup>2</sup> (100 \$/p <sup>2</sup> )
Parc G : 2 461 800 \$			146 912 p <sup>2</sup> Habitation 100 unités de stat. (30 000 \$/u)
	Bâtiment H : 19 250 000 \$ 3 000 000 \$	110 u. (175 000 \$/u)	
<b>Total : 13 212 300 \$</b>	<b>Total : 48 748 100 \$</b>	<b>Total : 163 logements</b>	<b>Total commercial: 123 551 p<sup>2</sup></b> <b>Total parc : 65 221 p<sup>2</sup></b>

\* Voir *Étude de faisabilité: Projet de piscine intérieure adjacente au centre*  
Jean-Claude Malépart, par FABG, novembre 2004. option retenue: option 1.

Non inclus au calcul des superficies.



- immeuble à vocation mixte ( résidentielle aux étages et commerciale au rez-de-chaussée)
- immeubles à vocation commerciale
- immeuble à vocation résidentielle
- immeuble à vocation institutionnelle



Parmi les possibilités étudiées pour l'ancrage avec la rue Ontario, il ressort que la possibilité d'aménagement d'une place publique sur le flanc sud de la rue face au centre Jean-Claude-Malépart, en lieu et place de l'actuel terrain vacant (ancienne station-service), permet de rencontrer plusieurs objectifs importants du projet urbain dont une meilleure intégration de la station de métro et de la Maison de la Culture, l'augmentation de la superficie des lieux publics accessibles à la population au coeur du pôle civique et la possibilité de l'utilisation des espaces extérieurs pour l'animation commerciale.

La morphologie des îlots qui composent le pôle civique (grands bâtiments implantés sans rapport avec la rue, espaces résiduels aménagés en stationnement ou en jardin) offre l'opportunité de traiter l'ensemble du quadrilatère Frontenac / Bercy / La Fontaine / Ontario en tant que grand espace paysagé au coeur du quartier. Le terrain de stationnement de la Société de transport de Montréal situé à l'arrière de la maison de la culture peut faire l'objet d'un projet de redéveloppement résidentiel tout en répondant aux besoins de stationnement.

En considérant l'importance des flux piétons qui convergent vers la station de métro et la rue Ontario, différentes options se présentent pour ce qui concerne l'amélioration du domaine public de l'avenue du Havre dans le but de mieux l'intégrer aux grands îlots qui composent le pôle civique.



Plan de la Place Frontenac





- A nouvelle place publique
- B commerces, bureaux, stationnements souterrains
- C commerces, résidences
- D piscine publique
- F rénovation de la galerie commerciale

Perspective d'une proposition de réaménagement du pôle Frontenac, vue vers le sud-est





Perspective du pôle Frontenac



### 4.3 LE SITE DE L'USINE JTI MACDONALD

#### 4.3.1 DESCRIPTION DU PROJET URBAIN

*" REDÉVELOPPER LE SITE DE L'USINE JTI MACDONALD ET SES TERRAINS DE STATIONNEMENT "*

L'avenir de l'usine de fabrication de cigarettes JTI Macdonald et le maintien de ses activités industrielles semblent actuellement compromis.

En cas de cessation des activités, l'importance de la propriété et les enjeux urbains liés à son développement en font le plus important potentiel du quartier avec un impact majeur pour la revitalisation de la rue Ontario. Encore ici, la municipalité et les intervenants du milieu auront un rôle important à jouer pour garantir l'atteinte des objectifs. Parmi les divers enjeux liés au développement du site, différentes opportunités sont offertes pour apporter des correctifs aux problématiques urbaines liées à l'existence des ruptures de continuité et à celle des distorsions de la trame urbaine. L'importante superficie des terrains en cause permet par surcroît d'envisager l'implantation de divers usages en relation étroite avec leur contexte.



Photo de l'usine JTI Macdonald



Plan du secteur d'étude



- La prolongation de la rue Larivière permet également la construction de bâtiments résidentiels ayant façade sur le flanc sud du parc et d'en améliorer l'encadrement. D'un gabarit de quatre à six étages, ces immeubles représentent un important potentiel de logements collectifs dont certains peuvent être réservés pour les aînés.
- L'ensemble du linéaire du flanc est de la rue d'Iberville dont une partie est située en face du parc Walter-Stewart se prête adéquatement à une opération résidentielle d'une hauteur de trois étages de bâtiments implantés en mitoyenneté. L'existence d'une ruelle au cadastre permet l'accès à l'arrière des immeubles.
- Les terrains en contact avec la rue Ontario, situés principalement sur le flanc sud de la rue, doivent être construits en logique avec le zonage actuel à des fins mixtes de commerces en rez-de-chaussée avec logements aux étages. Cette opération permettra de rétablir la continuité commerciale de la rue Ontario au coeur du quartier.
- La proposition d'implanter une placette face à l'école Gédéon-Ouimet est tout à fait appropriée et améliorera l'interface de l'école avec la rue tout en augmentant la surface de l'espace public accessible aux résidents et aux usagers de la rue commerciale.



### 4.3.3 LES GRANDS PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Les différentes opportunités d'intervention sont les suivantes:

- En raison de sa valeur architecturale et de son rôle symbolique lié à l'emploi dans le quartier, il est approprié de confirmer la vocation économique du bâtiment principal, en front de la rue Ontario. À l'instar de plusieurs immeubles semblables dans les quartiers centraux (Nordelec, American Can, etc.) le bâtiment original de la JTI MacDonald pourrait jouer un rôle majeur dans la relance économique du quartier par-exemple en tant qu'incubateur pour les entreprises locales. L'offre en stationnement devra être réduite en fonction de la proximité immédiate du métro et pourra adéquatement être relocalisée en cour intérieure après curetage de l'immeuble principal et démolition des hangars industriels.
- La partie nord du site, à l'arrière du chevet de l'église St-Eusèbe comprenant le parc Walter-Stewart (appartenant à la JTI MacDonald) offre plusieurs opportunités dont celle de la prolongation de la rue Larivière entre les rues Dufresne et d'Iberville. Cette prolongation est un important geste urbain qui contrecarre l'actuel effet d'arrière-cour et de mauvais interface nettement perceptible, notamment aux abords du parc Walter-Stewart. Le désenclavement de ce secteur permet également d'établir un important lien est-ouest dans le quartier et de mettre en valeur la perspective sur le chevet de l'église. De plus, l'acquisition d'immeubles vacants situés sur le flanc nord du parc permettra de corriger le problème d'interface de celui-ci avec l'arrière des immeubles de la rue de Rouen en implantant un ensemble résidentiel en front de parc et en aménageant une allée entre les habitations et le parc.



Photo du chevet de l'église St-Eusèbe



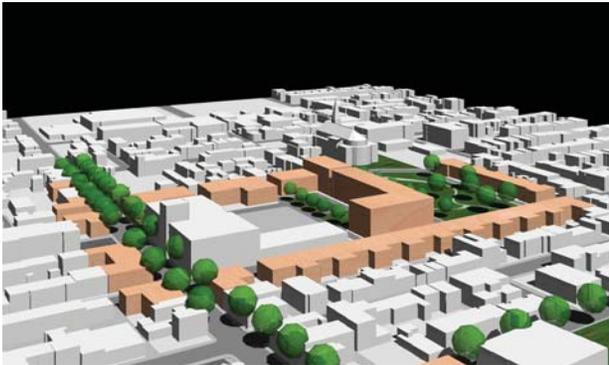
Photo de l'arrière de l'usine JTI, vue vers le sud de la rue Dufresne





Perspective vers le sud





Perspective depuis l'est

Immeuble de 3 étages résidentiel  
59 225 pi.ca

Immeubles de 3 étages résidentiel  
160 300 pi.ca

Immeuble de 3/6 étages résidentiel  
83 789 pi.ca

Immeuble 6 étage résidentiel  
167 920 pi.ca

Stationnement: 108 places

Immeuble de 4 étages secteur d'emploi  
60 000 pi.ca

Immeuble de 4 étages secteur d'emploi  
61 785 pi.ca

Immeuble existant secteur d'emploi  
173 650 pi.ca

Immeubles de 3 étages résidentiel/commercial  
102 100 pi.ca



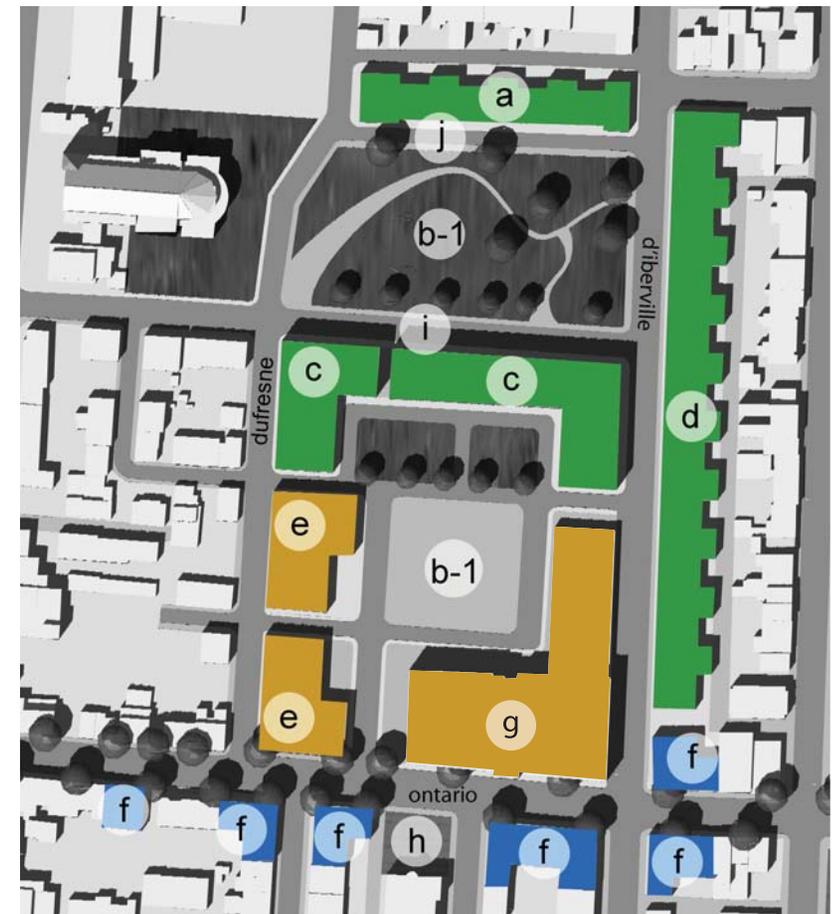
Estimation des coûts et des investissements

Site JTI			
Coûts de développement municipaux	Investissements privés	Estimation des coûts et des investissements	
	Bâtiment A : 8 250 000 \$	55 u. (150 000 \$/u)	59 225 p <sup>2</sup> Habitation
Parc B-1 : 1 586 250 \$			105 750 p <sup>2</sup> (15 \$/p <sup>2</sup> )
Stationnement B-2: 432 000 \$			91 150 p <sup>2</sup> (4 000\$ / place) 108 places
	Bâtiments C : 45 850 000 \$	262 u. (175 000 \$/u)	251 700 p <sup>2</sup> Habitation
	Bâtiments D : 22 500 000 \$	150 u. (150 000 \$/u)	160 300 p <sup>2</sup> Habitation
	Bâtiments E : 18 418 000 \$		122 785 p <sup>2</sup> (150 \$/p <sup>2</sup> )
	Bâtiments F : 11 025 000 \$	63 u. (175 000 \$/u)	68 070 p <sup>2</sup> Habitation
	4 253 700 \$		34 030 p <sup>2</sup> (125 \$/p <sup>2</sup> )
	Bâtiment G : 21 706 000 \$		173 650 p <sup>2</sup> (125 \$/p <sup>2</sup> )
Rue I : 480 000 \$			
Parc H : 611 000 \$			6 115 p <sup>2</sup> (100 \$/p <sup>2</sup> )
Rue J : 44 000 \$			
<b>Total :</b>	<b>3 153 250 \$</b>	<b>Total : 132 002 700 \$</b>	<b>Total : 530 logements</b> <b>Total commercial : 330 464 p<sup>2</sup></b> <b>Total parc : 111 865 p<sup>2</sup></b>

4.3.4 L'évaluation des coûts de développement

L'évaluation des coûts de développement et celle des investissements nécessaires est basée sur la valeur nette des projets. Elles correspondent à des prix unitaires affectés aux surfaces brutes des immeubles par type de construction (construction combustibles à 75\$/pi.ca, construction incombustible à 125 \$/pi.ca, immeuble à caractère complexe 150 \$/pi.ca). L'étalon de mesure retenu pour calculer le nombre de logements est de 100 m.ca. pour du logement familial.

Les coûts reliés à l'aménagement du domaine public sont réalisés sur la base des prix unitaires des aménagements de surface. La valeur d'acquisition des terrains, l'état des infrastructures existantes et les éventuels coûts de décontamination des sites ne font pas partie du présent exercice.



- immeuble à vocation mixte (résidentielle aux étages et commercial au rez-de-chaussée)
- immeubles à vocation de secteur d'emploi
- immeuble à vocation résidentielle



**5-ANNEXE 1**

**5.1 Les fiches des terrains vacants**

**Adresse civique :** Parc Walter-Stewart (entre les rues Dufresne et d'Iberville)



**Caractéristiques du site**

<b>Propriétaire :</b>	Ville de Montréal et JTI MacDonald Corp.
<b>Surface approximative:</b>	7 637 m <sup>2</sup>
<b>Valeur/Évaluation :</b>	Valeur du bâtiment : 31 500 \$ Valeur du terrain : 328 800 \$ Valeur de l'immeuble : 360 300 \$ Valeur de l'immeuble au pied carré :
<b>Usage actuel :</b>	Parc de détente (terrain de la Ville) et terrain vacant (terrain de JTI MacDonald Corp.)
<b>Zonage en vigueur :</b>	Usages autorisés : jardin communautaire, parc et promenade (catégorie E.1(1))
<b>Plan d'urbanisme :</b>	Trois à cinq étages hors-sol. Taux d'implantation moyen ou élevé. COS maximal de 4. Limite de hauteur de 16 mètres.
<b>Principal potentiel :</b>	Il s'agit d'un espace vert important dans le quartier
<b>Principale contrainte :</b>	Terrain en partie de propriété privée. Le parc est sous-utilisé et est excentré par rapport au secteur d'intervention. De plus, son enclavement le rend peu sécuritaire.
<b>Enjeux de mise en valeur :</b>	Confirmer le rôle du parc à l'intérieur du milieu de vie et assurer une meilleure utilisation de celui-ci, en lien avec le redéveloppement du secteur MacDonald. Améliorer la sécurité du lieu.
<b>Commentaires :</b>	Terrain enclavé. Comprend un terrain de balle, une aire de jeux pour les tout-petits, une aire de jeux pour les enfants et des jeux de fer. Deux patinoires extérieures y sont aménagées l'hiver.

Adresse civique : 2045, rue Dufresne et 2455, rue Ontario Est



**Caractéristiques du site**

<b>Propriétaire :</b>	JTI MacDonald Corp.
<b>Surface approximative:</b>	40 992 m <sup>2</sup>
<b>Valeur/Évaluation :</b>	Valeur du bâtiment : 11 190 000 \$ Valeur du terrain : 1 764 900 \$ Valeur totale de l'immeuble : 12 954 900 \$ Valeur de l'immeuble au pied carré :
<b>Usage actuel :</b>	Industrie manufacturière
<b>Zonage en vigueur :</b>	Usages occupant de grandes superficies de production et dont l'activité est susceptible de provoquer certaines nuisances à l'intérieur même du secteur industriel (catégorie I.4A)
<b>Plan d'urbanisme :</b>	Trois à cinq étages hors-sol. Taux d'implantation moyen ou élevé. COS maximal de 4. Limite de hauteur de 25 mètres.
<b>Principal potentiel :</b>	Le bâtiment de la MacDonal'd's Tobacco Factory, qui a façade sur la rue Ontario, constitue un point de repère dans le quartier (valeur symbolique). Il s'agit d'un ensemble industriel reconnu possédant une valeur patrimoniale exceptionnelle.
<b>Principale contrainte :</b>	Super îlot qui ne s'intègre pas à la trame urbaine. Présence d'une industrie au cœur d'un quartier résidentiel.
<b>Enjeux de mise en valeur :</b>	Redéveloppement du secteur à des fins mixtes (résidentielle, commerciale et de bureau). Confirmation de la vocation économique bâtiment principal.
<b>Commentaires :</b>	Présence d'un bâtiment de grande superficie, neuf, au revêtement en déclin d'aluminium. Bâtiment ayant subi une rénovation peu.

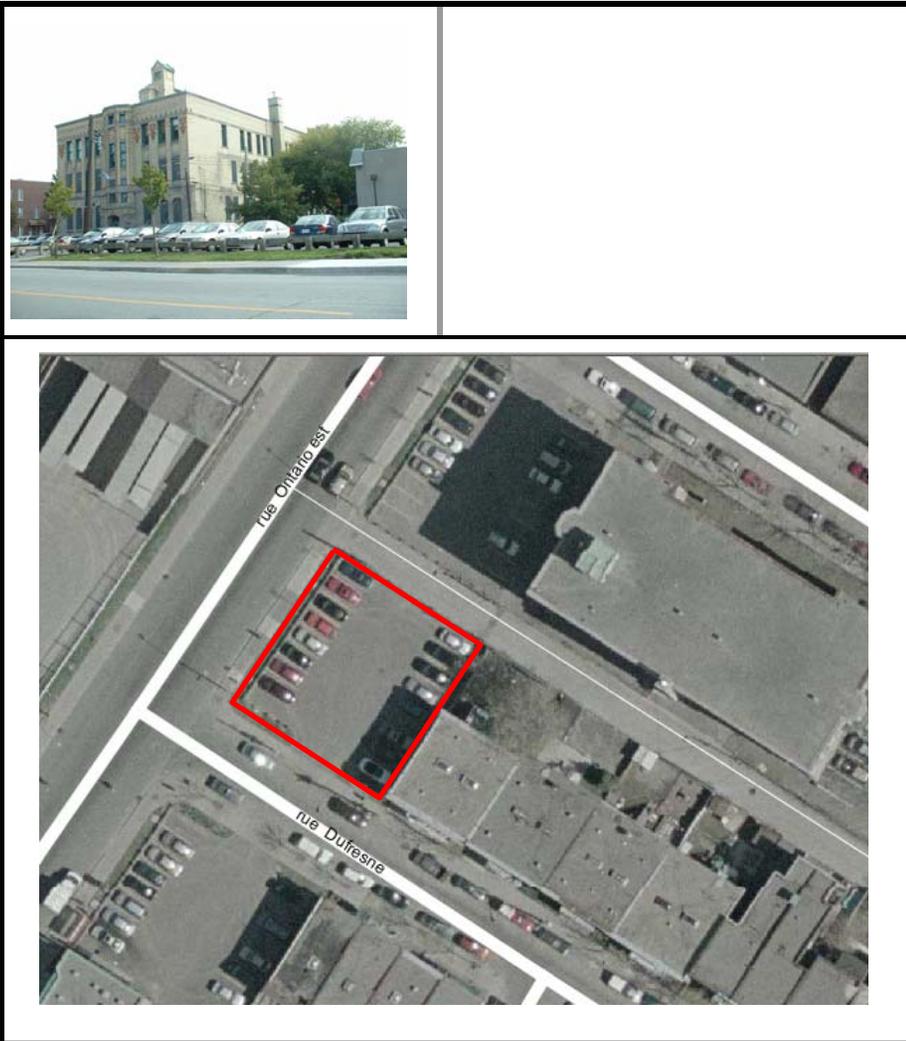
**Adresse civique :** Sud de la rue Ontario, au coin sud-ouest de la rue Dufresne



**Caractéristiques du site**

<b>Propriétaire :</b>	JTI MacDonald Corp.
<b>Surface approximative:</b>	606 m <sup>2</sup>
<b>Valeur/Évaluation :</b>	Valeur du bâtiment : - Valeur du terrain : Non-disponible Valeur de l'immeuble : Non-disponible Valeur de l'immeuble au pied carré : Non-disponible
<b>Usage actuel :</b>	Stationnement
<b>Zonage en vigueur :</b>	Établissements de vente au détail et de services à l'intérieur de secteurs de moyenne intensité commerciale (catégorie C.4C) L'habitation (catégorie H)
<b>Plan d'urbanisme :</b>	Deux étages hors-sol ou plus. Implantation contiguë. Taux d'implantation moyen ou élevé. COS maximal de 3. Limite de hauteur de 16 mètres.
<b>Principal potentiel :</b>	Terrain donnant sur la rue Ontario
<b>Principale contrainte :</b>	Terrain de petite superficie, utilisé à des fins de stationnement utilisé par les employés de JTI MacDonald Corp.
<b>Enjeux de mise en valeur :</b>	Redéveloppement à des fins mixtes. Fermeture de l'îlot et encadrement de la rue.
<b>Commentaires :</b>	-

**Adresse civique :** Sud de la rue Ontario, au coin sud-est de la rue Dufresne



**Caractéristiques du site**

<b>Propriétaire :</b>	JTI MacDonald Corp.
<b>Surface approximative:</b>	585 m <sup>2</sup>
<b>Valeur/Évaluation :</b>	Valeur du bâtiment : - Valeur du terrain : Non-disponible Valeur de l'immeuble : Non-disponible Valeur de l'immeuble au pied carré : Non-disponible
<b>Usage actuel :</b>	Stationnement
<b>Zonage en vigueur :</b>	Établissements de vente au détail et de services à l'intérieur de secteurs de moyenne intensité commerciale (catégorie C.4C) L'habitation (catégorie H)
<b>Plan d'urbanisme :</b>	Trois à cinq étages hors-sol. Taux d'implantation moyen ou élevé. COS maximal de 4. Limite de hauteur de 25 mètres.
<b>Principal potentiel :</b>	Terrain donnant sur la rue Ontario. Tête d'îlot.
<b>Principale contrainte :</b>	Terrain de petite superficie, utilisé à des fins de stationnement utilisé par les employés de JTI MacDonald Corp.
<b>Enjeux de mise en valeur :</b>	Redéveloppement à des fins mixtes, sur trois côtés (Ontario, Dufresne et la ruelle). Fermeture de l'îlot et encadrement de la rue.
<b>Commentaires :</b>	-

**Adresse civique :** Sud de la rue Ontario, au coin sud-ouest de la rue Poupart



**Caractéristiques du site**

<b>Propriétaire :</b>	JTI MacDonald Corp.
<b>Surface approximative:</b>	572 m <sup>2</sup>
<b>Valeur/Évaluation :</b>	Valeur du bâtiment : - Valeur du terrain : Non-disponible Valeur de l'immeuble : Non-disponible Valeur de l'immeuble au pied carré : Non-disponible
<b>Usage actuel :</b>	Stationnement
<b>Zonage en vigueur :</b>	Établissements de vente au détail et de services à l'intérieur de secteurs de moyenne intensité commerciale (catégorie C.4C) L'habitation (catégorie H)
<b>Plan d'urbanisme :</b>	Trois à cinq étages hors-sol. Taux d'implantation moyen ou élevé. COS maximal de 4. Limite de hauteur de 25 mètres.
<b>Principal potentiel :</b>	Terrain donnant sur la rue Ontario, situé en cour avant d'un bâtiment patrimonial majeur (école Gédéon-Ouimet).
<b>Principale contrainte :</b>	Terrain de petite superficie, utilisé à des fins de stationnement par les employés de JTI MacDonald Corp.
<b>Enjeux de mise en valeur :</b>	Mise en valeur du bâtiment par l'aménagement d'une placette face à l'école Gédéon-Ouimet.
<b>Commentaires :</b>	Terrain à acquérir pour fins de parc public et zonage à modifier.

**Adresse civique :** Sud de la rue Ontario, entre les rues Poupart et d'Iberville



**Caractéristiques du site**

<b>Propriétaire :</b>	JTI MacDonald Corp.
<b>Surface approximative:</b>	1 220 m <sup>2</sup>
<b>Valeur/Évaluation :</b>	Valeur du bâtiment : - Valeur du terrain : Non-disponible Valeur de l'immeuble : Non-disponible Valeur de l'immeuble au pied carré : Non-disponible
<b>Usage actuel :</b>	Stationnement
<b>Zonage en vigueur :</b>	Établissements de vente au détail et de services à l'intérieur de secteurs de moyenne intensité commerciale (catégorie C.4C) L'habitation (catégorie H)
<b>Plan d'urbanisme :</b>	Trois à cinq étages hors-sol. Taux d'implantation moyen ou élevé. COS maximal de 4. Limite de hauteur de 25 mètres.
<b>Principal potentiel :</b>	Terrain donnant sur la rue Ontario. Tête d'îlot.
<b>Principale contrainte :</b>	Terrain utilisé à des fins de stationnement par les employés de JTI MacDonald Corp.
<b>Enjeux de mise en valeur :</b>	Redéveloppement à des fins mixtes et rétablissement de la fonction commerciale sur la rue Ontario. Fermeture de l'îlot et encadrement de la rue.
<b>Commentaires :</b>	-

Adresse civique : Sud de la rue Ontario, au coin sud-est de la rue d'Iberville



**Caractéristiques du site**

<b>Propriétaire :</b>	JTI MacDonald Corp.
<b>Surface approximative:</b>	677 m <sup>2</sup>
<b>Valeur/Évaluation :</b>	Valeur du bâtiment : - Valeur du terrain : Non-disponible Valeur de l'immeuble : Non-disponible Valeur de l'immeuble au pied carré : Non-disponible
<b>Usage actuel :</b>	Stationnement
<b>Zonage en vigueur :</b>	Établissements de vente au détail et de services à l'intérieur de secteurs de moyenne intensité commerciale (catégorie C.4C) L'habitation (catégorie H)
<b>Plan d'urbanisme :</b>	Trois à cinq étages hors-sol. Taux d'implantation moyen ou élevé. COS maximal de 4. Limite de hauteur de 25 mètres.
<b>Principal potentiel :</b>	Terrain donnant sur la rue Ontario. Tête d'îlot.
<b>Principale contrainte :</b>	Terrain de petite superficie, utilisé à des fins de stationnement par les employés de JTI MacDonald Corp.
<b>Enjeux de mise en valeur :</b>	Redéveloppement à des fins mixtes et rétablissement de la fonction commerciale sur la rue Ontario. Fermeture de l'îlot et encadrement de la rue.
<b>Commentaires :</b>	-

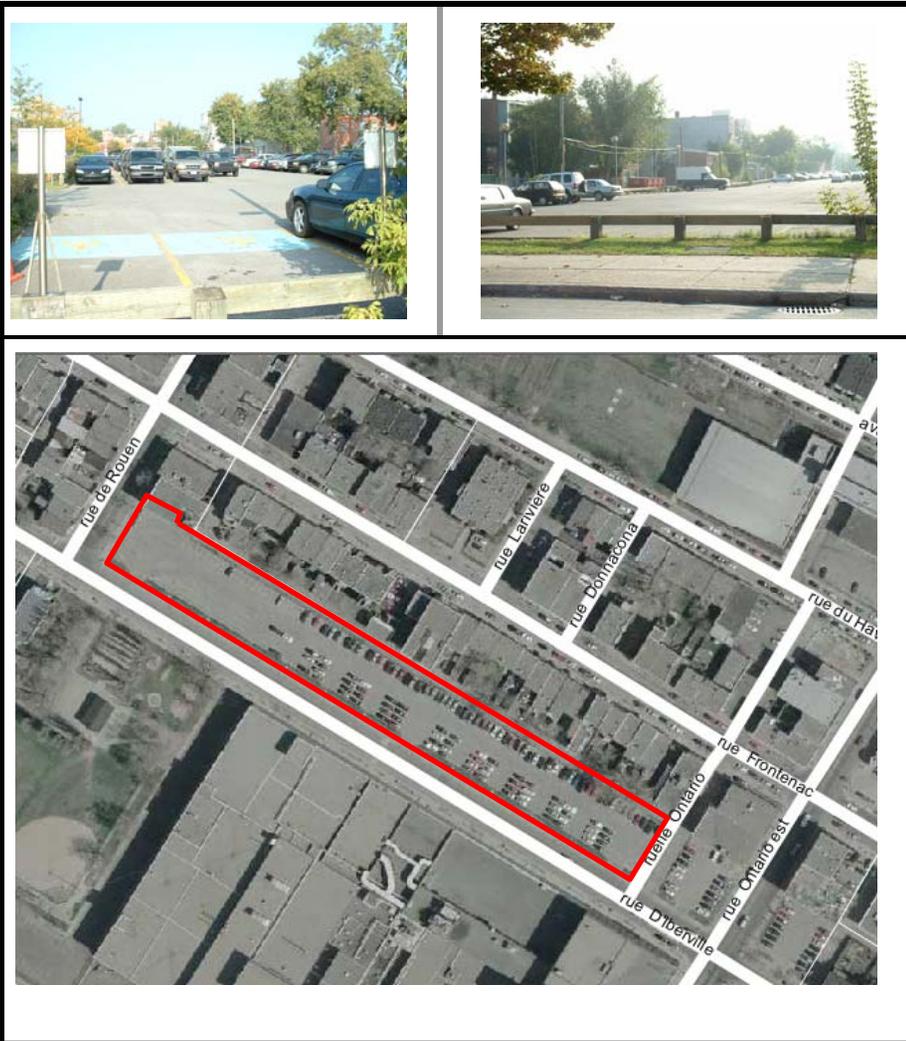
**Adresse civique :** Nord de la rue Ontario, au coin sud-est de la rue d'Iberville



**Caractéristiques du site**

<b>Propriétaire :</b>	JTI MacDonald Corp.
<b>Surface approximative: (excluant le terrain vacant)</b>	669 m <sup>2</sup>
<b>Valeur/Évaluation (excluant le terrain vacant) :</b>	Valeur du bâtiment : 620 000 \$ Valeur du terrain : 86 400 \$ Valeur de l'immeuble : 706 400 \$ Valeur au pied carré : 98 \$
<b>Usage actuel :</b>	Commercial, stationnement
<b>Zonage en vigueur :</b>	Établissements de vente au détail et de services à l'intérieur de secteurs de moyenne intensité commerciale (catégorie C.4C) L'habitation (catégorie H)
<b>Plan d'urbanisme :</b>	Trois à cinq étages hors-sol. Taux d'implantation moyen ou élevé. COS maximal de 4. Limite de hauteur de 25 mètres.
<b>Principal potentiel :</b>	Présence d'un terrain constructible dans l'îlot.
<b>Principale contrainte :</b>	Mixité dysfonctionnelle. Gabarit variable. Absence d'encadrement urbain. Présence d'un terrain utilisé à des fins de stationnement par les employés de JTI MacDonald Corp.
<b>Enjeux de mise en valeur :</b>	Redéveloppement du stationnement à des fins mixtes et rétablissement de la fonction commerciale sur la rue Ontario. Fermeture de l'îlot et encadrement de la rue.
<b>Commentaires :</b>	-

**Adresse civique :** Est de la rue d'Iberville, entre la rue de Rouen et la ruelle Ontario



**Caractéristiques du site**

<b>Propriétaire :</b>	JTI MacDonald Corp.
<b>Surface approximative:</b>	6 050 m <sup>2</sup>
<b>Valeur/Évaluation :</b>	Valeur du bâtiment : - Valeur du terrain : Non-disponible Valeur de l'immeuble : Non-disponible Valeur de l'immeuble au pied carré : Non-disponible
<b>Usage actuel :</b>	Stationnement
<b>Zonage en vigueur :</b>	Les bâtiments de deux logements, de trois logements, de quatre à huit logements, les gîtes touristiques, les maisons de retraite et les maisons de chambre (catégorie H.2-4)
<b>Plan d'urbanisme :</b>	Deux étages hors-sol ou plus. Implantation contiguë. Taux d'implantation moyen ou élevé. COS maximal de 3. Limite de hauteur de 16 mètres.
<b>Principal potentiel :</b>	Proximité du parc Walter-Stewart. Présence d'une ruelle en arrière-lot.
<b>Principale contrainte :</b>	Terrain utilisé à des fins de stationnement par les employés de JTI MacDonald Corp. Configuration du terrain.
<b>Enjeux de mise en valeur :</b>	Redéveloppement à des fins résidentielles
<b>Commentaires :</b>	-

Adresse civique : 2570, rue Ontario Est



**Caractéristiques du site**

<b>Propriétaire :</b>	Ville de Montréal
<b>Surface approximative:</b>	1 570 m <sup>2</sup>
<b>Valeur/Évaluation :</b>	Valeur du bâtiment : Non-disponible Valeur du terrain : Non-disponible Valeur de l'immeuble : Non-disponible Valeur de l'immeuble au pied carré : Non-disponible
<b>Usage actuel :</b>	Station de métro Frontenac
<b>Zonage en vigueur :</b>	Établissements de vente au détail et de services à l'intérieur de secteurs de moyenne intensité commerciale (catégorie C.4C) L'habitation (catégorie H)
<b>Plan d'urbanisme :</b>	Trois à cinq étages hors-sol. Taux d'implantation moyen ou élevé. COS maximal de 4. Limite de hauteur de 25 mètres.
<b>Principal potentiel :</b>	Possibilité d'intensification des usages
<b>Principale contrainte :</b>	Espace résiduels exigus
<b>Enjeux de mise en valeur :</b>	Ajout d'une franchise commerciale à même la station de métro.
<b>Commentaires :</b>	Bâtiment neuf, de qualité. Directement adjacent à la maison de la culture Frontenac et à la bibliothèque Frontenac.

Adresse civique : 2620, rue Ontario Est



**Caractéristiques du site**

<b>Propriétaire :</b>	Pétrolière McColl Frontenac inc.
<b>Surface approximative:</b>	1 069 m <sup>2</sup>
<b>Valeur/Évaluation :</b>	Valeur du bâtiment : - Valeur du terrain : 138 000 \$ Valeur de l'immeuble : 138 000 \$ Valeur de l'immeuble au pied carré : 12 \$
<b>Usage actuel :</b>	Terrain vacant
<b>Zonage en vigueur :</b>	Établissements de vente au détail et de services à l'intérieur de secteurs de moyenne intensité commerciale (catégorie C.4C) L'habitation (catégorie H)
<b>Plan d'urbanisme :</b>	Trois à cinq étages hors-sol. Taux d'implantation moyen ou élevé. COS maximal de 4. Limite de hauteur de 25 mètres.
<b>Principal potentiel :</b>	Proximité de la station de métro Frontenac
<b>Principale contrainte :</b>	Terrain de petite superficie
<b>Enjeux de mise en valeur :</b>	Redéveloppement du terrain à des fins publiques (aménagement d'une placette).
<b>Commentaires :</b>	-

Adresse civique : 2660-2700, rue Ontario Est



Caractéristiques du site

<b>Propriétaire :</b>	Tim Donut Limited
<b>Surface approximative:</b>	1 739 m <sup>2</sup>
<b>Valeur/Évaluation :</b>	Valeur du bâtiment : 453 900 \$ Valeur du terrain : 224 700 \$ Valeur de l'immeuble : 678 600 \$ Valeur de l'immeuble au pied carré : 36 \$
<b>Usage actuel :</b>	Commercial
<b>Zonage en vigueur :</b>	Établissements de vente au détail et de services à l'intérieur de secteurs de moyenne intensité commerciale (catégorie C.4C) L'habitation (catégorie H)
<b>Plan d'urbanisme :</b>	Trois à cinq étages hors-sol. Taux d'implantation moyen ou élevé. COS maximal de 4. Limite de hauteur de 25 mètres.
<b>Principal potentiel :</b>	Proximité de la station de métro Frontenac
<b>Principale contrainte :</b>	Bâtiment en mauvais état
<b>Enjeux de mise en valeur :</b>	Redéveloppement du terrain : démolition des bâtiments existants et construction d'un bâtiment mixte (habitation et commerces)
<b>Commentaires :</b>	Bâtiments isolés. Commerces de restauration rapide et vente d'accessoires.

**Adresse civique :** 2600, rue Ontario Est; 1800-1900, rue Bercy; 1855, rue du Havre



**Caractéristiques du site**

<b>Propriétaire :</b>	Al Arbash International Real Estate Co
<b>Surface approximative:</b>	8 888 m <sup>2</sup>
<b>Valeur/Évaluation :</b>	Valeur du bâtiment : 1 793 300 \$ Valeur du terrain : 956 700 \$ Valeur de l'immeuble : 2 750 000 \$ Valeur de l'immeuble au pied carré : 29 \$
<b>Usage actuel :</b>	Commerces et services
<b>Zonage en vigueur :</b>	Les établissements de vente au détail et de services généraux à l'intérieur de secteurs de faible intensité commerciale (catégorie C.2B)  L'habitation (catégorie H)
<b>Plan d'urbanisme :</b>	Trois à cinq étages hors-sol. Taux d'implantation moyen ou élevé. COS maximal de 4. Limite de hauteur de 25 mètres.
<b>Principal potentiel :</b>	Proximité de la station de métro Frontenac.
<b>Principale contrainte :</b>	Implantation inhabituelle du bâtiment, en retrait de la rue.
<b>Enjeux de mise en valeur :</b>	Ajout d'un bâtiment destiné à accueillir des usages de type bureaux et commerces et permettant d'encadrer la rue.
<b>Commentaires :</b>	Centre commercial avec mail extérieur comprenant une épicerie, une caisse populaire, des restaurants et des locaux vacants.

Adresse civile : 2581-2587, rue Ontario Est; 2008, rue du Havre



**Caractéristiques du site**

<b>Propriétaire :</b>	Valkanas, Kalivrousis, Congrégation des témoins de Jéhovah, Ean, Caruso
<b>Surface approximative:</b>	1 217 m <sup>2</sup>
<b>Valeur/Évaluation :</b>	Valeur du bâtiment : 876 300 \$ Valeur du terrain : 157 300 \$ Valeur de l'immeuble : 1 033 600 \$ Valeur au pied carré : 79 \$ (varie entre 12 \$ et 122 \$)
<b>Usage actuel :</b>	Commercial, centre communautaire, semi-commercial, terrain vacant
<b>Zonage en vigueur :</b>	Les établissements de vente au détail et de services à l'intérieur de secteurs de moyenne intensité commerciale (catégorie C.4C) L'habitation (catégorie H)
<b>Plan d'urbanisme :</b>	Trois à cinq étages hors-sol. Taux d'implantation moyen ou élevé. COS maximal de 4. Limite de hauteur de 25 mètres.
<b>Principal potentiel :</b>	Présence d'un terrain constructible. Aucun local vacant.
<b>Principale contrainte :</b>	Gabarit et forme variables. Faible qualité des matériaux de revêtement extérieur.
<b>Enjeux de mise en valeur :</b>	Redéveloppement du terrain vacant à des fins mixtes. Consolidation de la fonction commerciale.
<b>Commentaires :</b>	Secteur situé à proximité du métro Frontenac.

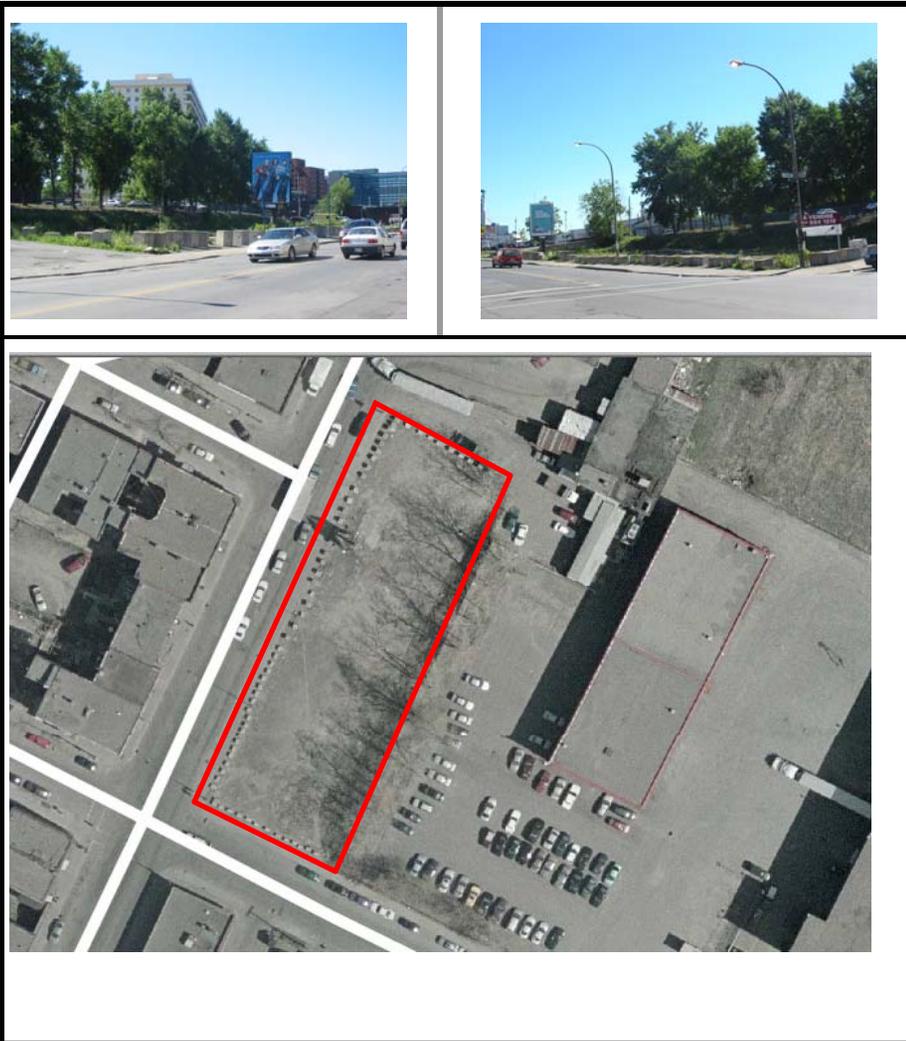
Adresse civique : 2615, rue Ontario Est



Caractéristiques du site

<b>Propriétaire :</b>	Ville de Montréal
<b>Surface approximative:</b>	1 252 m <sup>2</sup>
<b>Valeur/Évaluation :</b>	Valeur du bâtiment : 257 700 \$ Valeur du terrain : 161 700 \$ Valeur de l'immeuble : 419 400 \$ Valeur au pied carré : 31 \$
<b>Usage actuel :</b>	Utilisée en partie à des fins de stationnement. L'autre section du terrain est occupée par un bâtiment vacant.
<b>Zonage en vigueur :</b>	Les établissements de vente au détail et de services à l'intérieur de secteurs de moyenne intensité commerciale (catégorie C.4C) L'habitation (catégorie H)
<b>Plan d'urbanisme :</b>	Trois à cinq étages hors-sol. Taux d'implantation moyen ou élevé. COS maximal de 4. Limite de hauteur de 25 mètres.
<b>Principal potentiel :</b>	Proximité de la station de métro Frontenac. Terrain adjacent au centre Jean-Claude-Malépart.
<b>Principale contrainte :</b>	-
<b>Enjeux de mise en valeur :</b>	Redéveloppement à des fins publiques. Le terrain pourrait accueillir la nouvelle piscine intérieure planifiée à l'intérieur de l'arrondissement.
<b>Commentaires :</b>	-

Adresse civique : 2710, rue Ontario Est



**Caractéristiques du site**

<b>Propriétaire :</b>	172167 Canada inc.
<b>Surface approximative:</b>	1 116 m <sup>2</sup>
<b>Valeur/Évaluation :</b>	Valeur du bâtiment : - Valeur du terrain : 60 100 \$ Valeur de l'immeuble : 60 100 \$ Valeur au pied carré : 54 \$
<b>Usage actuel :</b>	Terrain vacant
<b>Zonage en vigueur :</b>	Les établissements de vente au détail et de services à l'intérieur de secteurs de moyenne intensité commerciale (catégorie C.4C) L'habitation (catégorie H)
<b>Plan d'urbanisme :</b>	Trois à cinq étages hors-sol. Taux d'implantation moyen ou élevé. COS maximal de 4. Limite de hauteur de 25 mètres.
<b>Principal potentiel :</b>	Proximité du métro Frontenac et du centre commercial.
<b>Principale contrainte :</b>	Terrain situé à proximité d'un secteur industriel.
<b>Enjeux de mise en valeur :</b>	Redéveloppement à des fins résidentielles
<b>Commentaires :</b>	Projet de redéveloppement urbain planifié par la firme Samcon. Les condominiums « Le Bercy » offriront 56 unités (3 ½ et 4 ½) qui seront livrés en juillet 2006.

Adresse civique : 2651-2691, rue Ontario Est



Caractéristiques du site

<b>Propriétaire :</b>	Truong, Nguyen, Ken Sin Investments inc., 2617-1108 Quebec inc.
<b>Surface approximative:</b>	1 885 m <sup>2</sup>
<b>Valeur/Évaluation :</b>	Valeur du terrain : 1 213 900 \$ Valeur du bâtiment : 277 000 \$ Valeur de l'immeuble : 1 490 900 \$ Valeur au pied carré : 73 \$ (varie entre 50 \$ et 104 \$)
<b>Usage actuel :</b>	Semi-commercial, commercial, résidentiel et autres services d'affaires
<b>Zonage en vigueur :</b>	Les établissements de vente au détail et de services à l'intérieur de secteurs de moyenne intensité commerciale (catégorie C.4C) L'habitation (catégorie H)
<b>Plan d'urbanisme :</b>	Trois à cinq étages hors-sol. Taux d'implantation moyen ou élevé. COS maximal de 4. Limite de hauteur de 25 mètres.
<b>Principal potentiel :</b>	Aucun local commercial vacant.
<b>Principale contrainte :</b>	Présence d'un usage qui ne s'intègre pas dans l'ensemble (Sexe Mania). Gabarit variable. Rupture d'échelle. Faible qualité des matériaux de revêtement extérieur.
<b>Enjeux de mise en valeur :</b>	Amélioration de l'image urbaine et changement des usages.
<b>Commentaires :</b>	Bâtiments contigus en brique de trois étages. Commerces au rez-de-chaussée : coiffeurs, pose d'ongle, restaurant, épicerie et établissement à caractère érotique. Logements aux étages supérieurs.

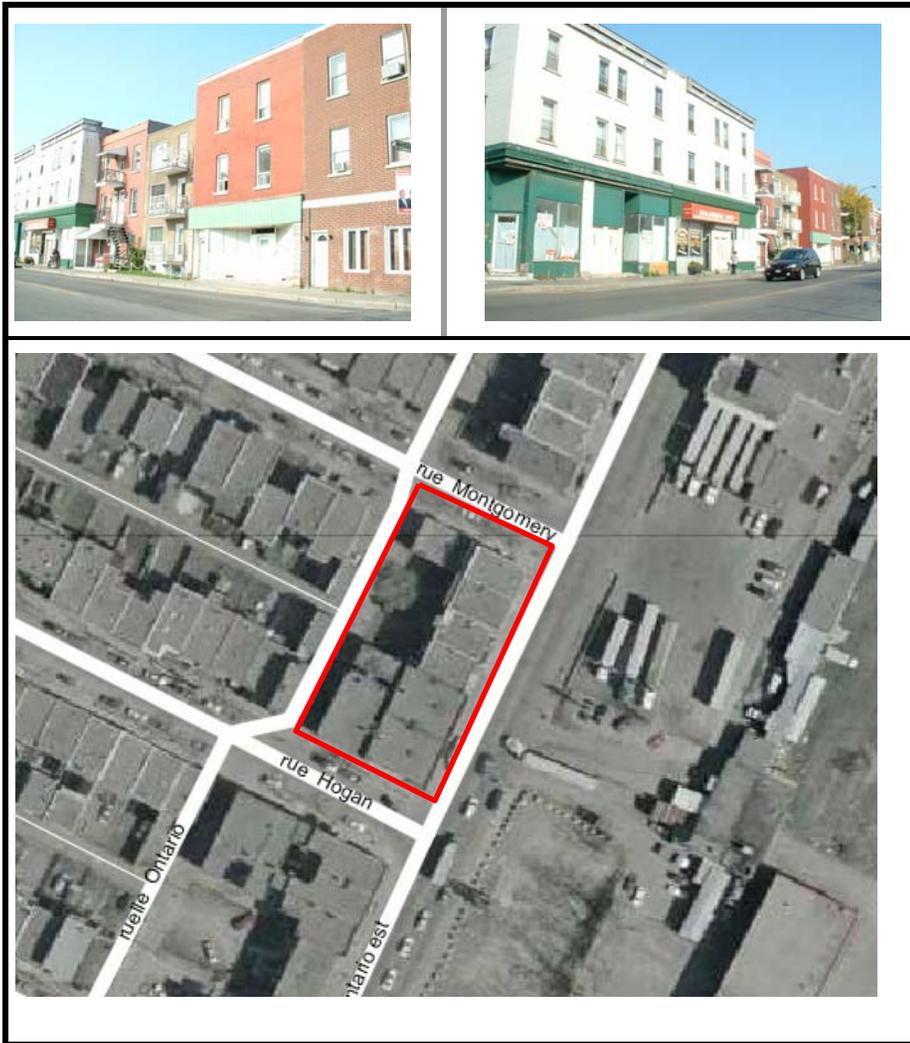
Adresse civique : 2701-2743, rue Ontario Est; 2003-2005, rue Bercy; 2000-2018, rue Hogan



**Caractéristiques du site**

<b>Propriétaire :</b>	Truong, Malouf et Jody
<b>Surface approximative:</b>	2 043 m <sup>2</sup>
<b>Valeur/Évaluation :</b>	Valeur du terrain : 263 800 \$ Valeur du bâtiment : 718 000 \$ Valeur de l'immeuble : 981 800 \$ Valeur au pied carré : 45 \$ (varie entre 36 \$ et 64 \$)
<b>Usage actuel :</b>	Semi-commercial, résidentiel
<b>Zonage en vigueur :</b>	Les établissements de vente au détail et de services généraux à l'intérieur de secteurs de faible intensité commerciale (catégorie C.2A) L'habitation (catégorie H)
<b>Plan d'urbanisme :</b>	Trois à cinq étages hors-sol. Taux d'implantation moyen ou élevé. COS maximal de 4. Limite de hauteur de 25 mètres.
<b>Principal potentiel :</b>	-
<b>Principale contrainte :</b>	Taux de vacance élevé (60 %). Mixité dysfonctionnelle. Faible valeur foncière. Forme variable. Désalignement des bâtiments par rapport à la rue.
<b>Enjeux de mise en valeur :</b>	Amélioration de l'image urbaine. Confirmation de la vocation résidentielle de l'îlot.
<b>Commentaires :</b>	Bâtiments contigus de trois étages. Commerces au rez-de-chaussée : restaurant, cosmétique et trois locaux vacants. Logements aux étages supérieurs.

**Adresse civique :** 2751-2797, rue Ontario Est; 2005-2015, rue Hogan; 2008-2010, rue Montgomery



**Caractéristiques du site**

<b>Propriétaire :</b>	Beaulieu, Gauthier, Zarruk et Finkelstein
<b>Surface approximative:</b>	1 372 m <sup>2</sup>
<b>Valeur/Évaluation :</b>	Valeur du terrain : 185 100 \$ Valeur du bâtiment : 779 600 \$ Valeur de l'immeuble : 964 700 \$ Valeur au pied carré : 65 \$ (varie entre 49 \$ et 118 \$)
<b>Usage actuel :</b>	Résidentiel et semi-commercial
<b>Zonage en vigueur :</b>	Les établissements de vente au détail et de services généraux à l'intérieur de secteurs de faible intensité commerciale (catégorie C.2A) L'habitation (catégorie H)
<b>Plan d'urbanisme :</b>	Trois à cinq étages hors-sol. Taux d'implantation moyen ou élevé. COS maximal de 4. Limite de hauteur de 25 mètres.
<b>Principal potentiel :</b>	Mixité des usages.
<b>Principale contrainte :</b>	Taux de vacance très élevé (80 %). Faible qualité des matériaux de revêtement extérieur. Forme et gabarit variables. Désalignement des bâtiments par rapport à la rue.
<b>Enjeux de mise en valeur :</b>	Amélioration des façades. Confirmation de la vocation résidentielle de l'îlot.
<b>Commentaires :</b>	Bâtiments contigus de trois étages. Commerces au rez-de-chaussée : boulangerie et quatre locaux vacants. Logements aux étages supérieurs.

Adresse civique : 2801-2837, rue Ontario Est; 2003-2009, rue Montgomery



**Caractéristiques du site**

<b>Propriétaire :</b>	Duchesne, Dupuis-Dallaire, Kraft, Quenneville, Paquin, Racette
<b>Surface approximative:</b>	1 372 m <sup>2</sup>
<b>Valeur/Évaluation :</b>	Valeur du terrain : 177 300 \$ Valeur du bâtiment : 786 700 \$ Valeur de l'immeuble : 964 000 \$ Valeur au pied carré : 65 \$ (varie entre 44 \$ et 90 \$)
<b>Usage actuel :</b>	Résidentiel et semi-commercial
<b>Zonage en vigueur :</b>	Les établissements de vente au détail et de services généraux à l'intérieur de secteurs de faible intensité commerciale (catégorie C.2A) L'habitation (catégorie H)
<b>Plan d'urbanisme :</b>	Trois à cinq étages hors-sol. Taux d'implantation moyen ou élevé. COS maximal de 4. Limite de hauteur de 25 mètres.
<b>Principal potentiel :</b>	Faible taux de vacance (25 %).
<b>Principale contrainte :</b>	Faible qualité du bâti et des matériaux de revêtement extérieur. Rupture d'échelle. Forme et gabarit variables. Désalignement des bâtiments par rapport à la rue.
<b>Enjeux de mise en valeur :</b>	Amélioration des façades. Confirmation de la vocation résidentielle de l'îlot.
<b>Commentaires :</b>	Bâtiments contigus de trois étages. Commerces au rez-de-chaussée : bar, coiffeur, vente de vitres et un local vacant. Logements aux étages supérieurs.

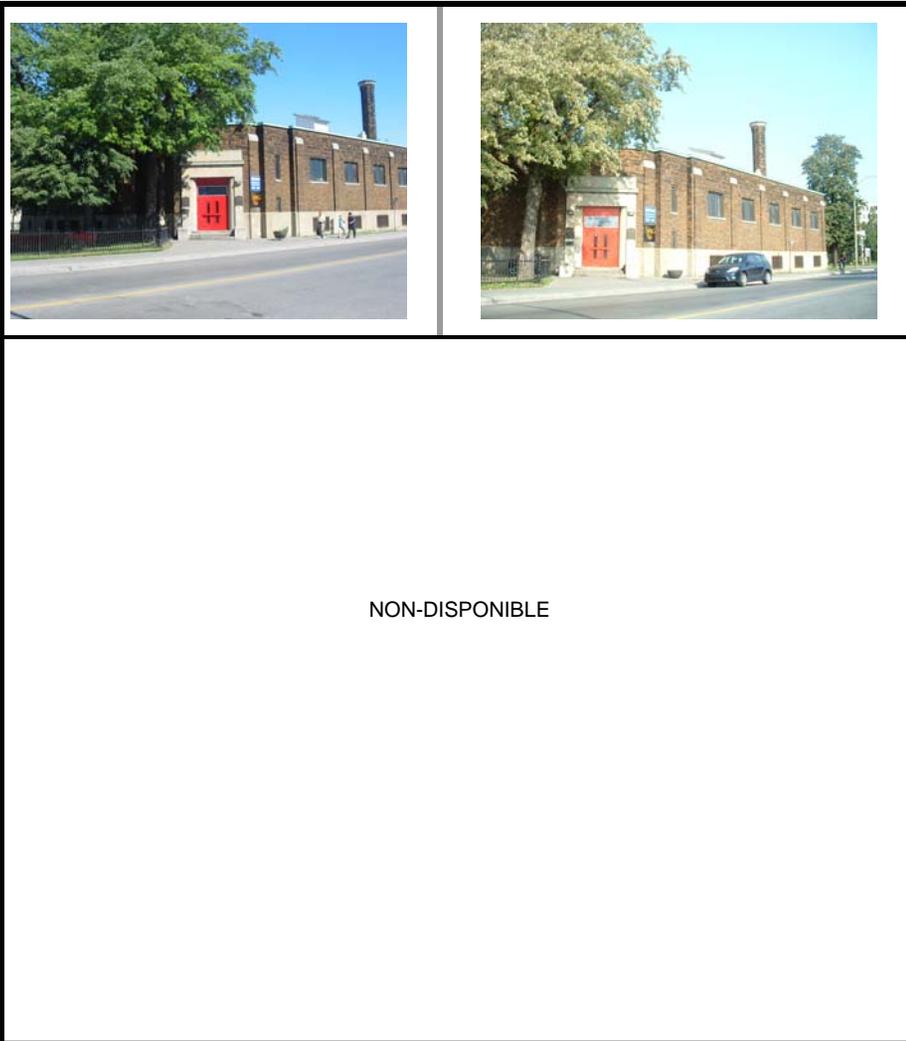
Adresse civique : 2857-2893, rue Ontario Est; 2006-2012, rue Florian



**Caractéristiques du site**

<b>Propriétaire :</b>	Dolbec, Grunfeld, Branco, Desrosiers, Boivin
<b>Surface approximative:</b>	1 385 m <sup>2</sup>
<b>Valeur/Évaluation :</b>	Valeur du terrain : 198 100 \$ Valeur du bâtiment : 765 100 \$ Valeur de l'immeuble : 963 200 \$ Valeur au pied carré : 65 \$ (varie entre 12 \$ et 119 \$)
<b>Usage actuel :</b>	Résidentiel, semi-commercial, terrain vacant
<b>Zonage en vigueur :</b>	Les établissements de vente au détail et de services généraux à l'intérieur de secteurs de faible intensité commerciale (catégorie C.2A) L'habitation (catégorie H)
<b>Plan d'urbanisme :</b>	Trois à cinq étages hors-sol. Taux d'implantation moyen ou élevé. COS maximal de 4. Limite de hauteur de 25 mètres.
<b>Principal potentiel :</b>	-
<b>Principale contrainte :</b>	Présence d'un local commercial vacant qui ne s'intègre pas à l'ensemble résidentiel. Bâtiments de très faible qualité architecturale.
<b>Enjeux de mise en valeur :</b>	Amélioration des façades. Confirmation de la vocation résidentielle de l'îlot.
<b>Commentaires :</b>	Bâtiments contigus de trois étages, occupés à des fins résidentielles à l'exception d'un local commercial vacant.

Adresse civique : 2915, rue Ontario Est



**Caractéristiques du site**

<b>Propriétaire :</b>	Société pour promouvoir les Arts Gigantesques
<b>Surface approximative:</b>	1 371 m <sup>2</sup>
<b>Valeur/Évaluation :</b>	Valeur du terrain : 159 400 \$ Valeur du bâtiment : 407 400 \$ Valeur de l'immeuble : 566 800 \$ Valeur au pied carré : 38 \$
<b>Usage actuel :</b>	Centre récréatif et sportif
<b>Zonage en vigueur :</b>	Les établissements de vente au détail et de services généraux à l'intérieur de secteurs de faible intensité commerciale (catégorie C.2A) L'habitation (catégorie H)
<b>Plan d'urbanisme :</b>	Trois à cinq étages hors-sol. Taux d'implantation moyen ou élevé. COS maximal de 4. Limite de hauteur de 25 mètres.
<b>Principal potentiel :</b>	Bâtiment de qualité, présentant un style architectural particulier et possédant une valeur patrimoniale (ancien bain public de Montréal).
<b>Principale contrainte :</b>	Faible valeur foncière du bâtiment.
<b>Enjeux de mise en valeur :</b>	Protection et mise en valeur du bâtiment.
<b>Commentaires :</b>	Présence d'un petit espace vert aménagé à l'intersection des rues Ontario et Florian.

**5-ANNEXE 2**

**5.2 Études de circulations des piétons aux intersections.**

## VILLE DE MONTREAL

Projet : **CLASSIFICATION**  
Intersection : **IBERVILLE / ONTARIO**  
Direction: **INTERSECTION**  
Période: **6H00 À 18H30**

Date :  
Journée :  
Temps:

Classe 1 : **Automobiles**  
Classe 2 : **Autobus et Camions à 3 ou 4 essieux**  
Classe 3 : **Camions à 5 ou + D'essieux**  
Classe 4: **Cyclistes**

### **REMARQUE:**

**OBSERVATEUR:**

**COMPILÉ PAR:** **KHALIL RADWAN**

## Comptages VÉHICULES ÉQUIVALENTS ET PIÉTONS

SITE: IBERVILLE / ONTARIO

JOUR ET DATE: MARDI 18-10-2005

TEMPERATURE: PLUIE PAVAGE MOUILLÉ

OBSERVATEUR(S): ALEX PEREZ

VENANT VERS	DU NORD				TOTAL	DE L'EST				TOTAL	DU SUD				TOTAL	DE L'OUEST				TOTAL VÉH	TOTAL PIÉT	U TURN	
	P	EST	SUD	OUEST		P	SUD	OUEST	NORD		P	OUEST	NORD	EST		P	NORD	EST	SUD				
06H00	10	12	123	16	151	1	14	82	0	96	5	0	0	0	0	1	0	86	11	97	344	17	
06H15	16	29	186	10	225	0	17	65	0	82	12	0	0	0	0	1	0	65	6	71	378	29	
06H30	9	17	218	17	252	4	23	97	0	120	12	0	0	0	0	1	0	65	5	70	442	26	
06H45	16	12	209	31	252	7	18	106	0	124	23	0	0	0	0	2	0	73	9	82	458	48	
<b>TOTAL</b>	<b>51</b>	<b>70</b>	<b>736</b>	<b>74</b>	<b>880</b>	<b>12</b>	<b>72</b>	<b>350</b>	<b>0</b>	<b>422</b>	<b>52</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>289</b>	<b>31</b>	<b>320</b>	<b>1622</b>	<b>120</b>	<b>0</b>
PHF	0,80	0,60	0,84	0,60	0,87	0,43	0,78	0,83	0,00	0,85	0,57	0,00	0,00	0,00	0,00	0,63	0,00	0,84	0,70	0,82	0,89	0,63	0,00
07H00	39	18	230	29	277	7	17	101	0	118	30	0	0	0	0	4	0	44	5	49	444	80	
07H15	72	31	275	49	355	31	33	108	0	141	35	0	0	0	0	5	0	65	8	73	569	143	
07H30	53	25	275	49	349	27	26	127	0	153	47	0	0	0	0	10	0	57	5	62	564	137	
07H45	74	25	255	57	337	15	17	117	0	134	57	0	0	0	0	6	0	63	7	70	541	152	
<b>TOTAL</b>	<b>238</b>	<b>81</b>	<b>805</b>	<b>155</b>	<b>1318</b>	<b>80</b>	<b>93</b>	<b>453</b>	<b>0</b>	<b>546</b>	<b>169</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>229</b>	<b>25</b>	<b>254</b>	<b>2118</b>	<b>512</b>	<b>0</b>
PHF	0,80	0,65	0,73	0,68	0,93	0,65	0,70	0,89	0,00	0,89	0,74	0,00	0,00	0,00	0,00	0,63	0,00	0,88	0,78	0,87	0,93	0,84	0,00
08H00	47	23	309	59	391	11	34	144	0	178	44	0	0	0	0	4	0	63	4	67	636	106	
08H15	36	20	310	59	389	11	33	156	0	189	63	0	0	0	0	3	0	70	6	76	654	113	
08H30	14	28	326	62	416	5	28	119	0	147	53	0	0	0	0	6	0	73	4	77	640	78	
08H45	26	20	275	56	351	9	19	139	0	158	49	0	0	0	0	2	0	63	4	67	576	86	
<b>TOTAL</b>	<b>123</b>	<b>68</b>	<b>911</b>	<b>177</b>	<b>1547</b>	<b>36</b>	<b>114</b>	<b>558</b>	<b>0</b>	<b>672</b>	<b>209</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>269</b>	<b>18</b>	<b>287</b>	<b>2506</b>	<b>383</b>	<b>0</b>
PHF	0,65	0,61	0,70	0,71	0,93	0,82	0,84	0,89	0,00	0,89	0,83	0,00	0,00	0,00	0,00	0,63	0,00	0,92	0,75	0,93	0,96	0,85	0,00
09H00	19	21	236	50	307	11	21	112	0	133	37	0	0	0	0	5	0	77	6	83	523	72	
09H15	17	25	265	34	324	5	26	99	0	125	32	0	0	0	0	0	0	73	11	84	533	54	
09H30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09H45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>36</b>	<b>25</b>	<b>265</b>	<b>34</b>	<b>631</b>	<b>16</b>	<b>47</b>	<b>211</b>	<b>0</b>	<b>258</b>	<b>69</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>150</b>	<b>17</b>	<b>167</b>	<b>1056</b>	<b>126</b>	<b>0</b>
PHF	0,47	0,25	0,25	0,25	0,49	0,36	0,45	0,47	0,00	0,48	0,47	0,00	0,00	0,00	0,00	0,25	0,00	0,49	0,39	0,50	0,50	0,44	0,00
15H00	68	29	200	20	249	8	12	83	0	95	87	0	0	0	0	27	0	146	14	160	504	190	
15H15	92	30	183	36	249	12	17	96	0	113	95	0	0	0	0	19	0	93	17	110	472	218	
15H30	57	34	191	37	262	13	16	96	0	112	101	0	0	0	0	22	0	96	7	103	477	193	
15H45	37	34	169	37	240	4	14	86	0	100	73	0	0	0	0	14	0	95	12	107	447	128	
<b>TOTAL</b>	<b>254</b>	<b>98</b>	<b>543</b>	<b>110</b>	<b>1000</b>	<b>37</b>	<b>59</b>	<b>361</b>	<b>0</b>	<b>420</b>	<b>356</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>82</b>	<b>0</b>	<b>430</b>	<b>50</b>	<b>480</b>	<b>1900</b>	<b>729</b>	<b>0</b>
PHF	0,69	0,72	0,71	0,74	0,95	0,71	0,87	0,94	0,00	0,93	0,88	0,00	0,00	0,00	0,00	0,76	0,00	0,74	0,74	0,75	0,94	0,84	0,00

## VILLE DE MONTREAL

Projet : **CLASSIFICATION**  
Intersection : FRONTENAC - ONTARIO  
Direction: INTERSECTION  
Période: 6H00 À 18H30

Date : 18-10-2005  
Journée : MARDI  
Temps: PLUIE PAVAGE MOUILLÉ

Classe 1 : Automobiles  
Classe 2 : Autobus et Camions à 3 ou 4 essieux  
Classe 3 : Camions à 5 ou + D'essieux  
Classe 4: Cyclistes

### REMARQUE:

OBSERVATEUR: SALLY RADWAN

COMPILÉ PAR: KHALIL RADWAN

## Comptages VÉHICULES ÉQUIVALENTS ET PIÉTONS

SITE: FRONTENAC - ONTARIO

JOUR ET DATE: MARDI 18-10-05

TEMPERATURE: PLUIE PAVAGE MOUILLE

OBSERVATEUR(S): SALLY RADWAN

VENANT VERS	DU NORD				TOTAL	DE L'EST				TOTAL	DU SUD				TOTAL	DE L'OUEST				TOTAL VÉH	TOTAL PIÉT	U TURN	
	P	EST	SUD	OUEST		P	SUD	OUEST	NORD		P	OUEST	NORD	EST		P	NORD	EST	SUD				
06H00	1	0	0	0	0	26	0	78	9	87	8	6	60	5	71	1	5	94	0	99	257	36	
06H15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06H30	4	0	0	0	0	23	0	110	9	119	18	6	59	17	82	1	5	81	0	86	287	46	
06H45	20	0	0	0	0	31	0	117	8	125	39	10	79	13	102	1	5	85	0	90	317	91	
<b>TOTAL</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>80</b>	<b>0</b>	<b>305</b>	<b>26</b>	<b>331</b>	<b>65</b>	<b>22</b>	<b>198</b>	<b>35</b>	<b>255</b>	<b>3</b>	<b>15</b>	<b>260</b>	<b>0</b>	<b>275</b>	<b>861</b>	<b>173</b>	<b>0</b>
PHF	0,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,65	0,00	0,65	0,72	0,66	0,42	0,55	0,63	0,51	0,63	0,75	0,75	0,69	0,00	0,69	0,68	0,48	0,00
07H00	27	0	0	0	0	64	0	112	12	124	50	11	99	22	132	3	10	57	0	67	323	144	
07H15	32	0	0	0	0	91	0	125	15	140	81	14	102	15	131	12	9	87	0	96	367	216	
07H30	42	0	0	0	0	118	0	141	12	153	92	11	110	14	135	9	19	70	0	89	377	261	
07H45	61	0	0	0	0	113	0	146	16	162	97	13	122	16	151	17	18	81	0	99	412	288	
<b>TOTAL</b>	<b>162</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>386</b>	<b>0</b>	<b>524</b>	<b>55</b>	<b>579</b>	<b>320</b>	<b>49</b>	<b>433</b>	<b>67</b>	<b>549</b>	<b>41</b>	<b>56</b>	<b>295</b>	<b>0</b>	<b>351</b>	<b>1479</b>	<b>909</b>	<b>0</b>
PHF	0,66	0,00	0,00	0,00	0,00	0,82	0,00	0,90	0,86	0,89	0,82	0,88	0,89	0,76	0,91	0,60	0,74	0,85	0,00	0,89	0,90	0,79	0,00
08H00	43	0	0	0	0	117	0	165	9	174	72	18	142	11	171	19	14	83	0	97	442	251	
08H15	30	0	0	0	0	63	0	187	11	198	86	6	107	8	121	14	16	82	0	98	417	193	
08H30	29	0	0	0	0	98	0	148	17	165	81	10	108	14	132	14	20	88	0	108	405	222	
08H45	24	0	0	0	0	49	0	151	23	174	89	12	108	13	133	15	10	79	0	89	396	177	
<b>TOTAL</b>	<b>126</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>327</b>	<b>0</b>	<b>651</b>	<b>60</b>	<b>711</b>	<b>328</b>	<b>46</b>	<b>465</b>	<b>46</b>	<b>557</b>	<b>62</b>	<b>60</b>	<b>332</b>	<b>0</b>	<b>392</b>	<b>1660</b>	<b>843</b>	<b>0</b>
PHF	0,73	0,00	0,00	0,00	0,00	0,70	0,00	0,87	0,65	0,90	0,92	0,64	0,82	0,82	0,81	0,82	0,75	0,94	0,00	0,91	0,94	0,84	0,00
09H00	13	0	0	0	0	19	0	119	16	135	42	8	119	16	143	9	15	92	0	107	385	83	
09H15	12	0	0	0	0	28	0	118	14	132	41	10	123	25	158	5	12	81	0	93	383	86	
09H30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
09H45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>TOTAL</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>47</b>	<b>0</b>	<b>237</b>	<b>30</b>	<b>267</b>	<b>83</b>	<b>18</b>	<b>242</b>	<b>41</b>	<b>301</b>	<b>14</b>	<b>27</b>	<b>173</b>	<b>0</b>	<b>200</b>	<b>768</b>	<b>169</b>	<b>0</b>
PHF	0,48	0,00	0,00	0,00	0,00	0,42	0,00	0,50	0,47	0,49	0,49	0,45	0,49	0,41	0,48	0,39	0,45	0,47	0,00	0,47	0,50	0,49	0,00
15H00	21	0	0	0	0	36	0	89	27	116	154	10	136	21	167	27	32	142	0	174	457	238	
15H15	27	0	0	0	0	56	0	118	29	147	119	10	168	22	200	48	29	121	0	150	497	250	
15H30	39	0	0	0	0	55	0	110	21	131	153	9	227	25	261	20	17	132	0	149	541	267	
15H45	26	0	0	0	0	39	0	96	19	115	110	10	212	34	256	26	24	111	0	135	506	201	
<b>TOTAL</b>	<b>113</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>186</b>	<b>0</b>	<b>413</b>	<b>96</b>	<b>509</b>	<b>536</b>	<b>39</b>	<b>743</b>	<b>102</b>	<b>884</b>	<b>121</b>	<b>102</b>	<b>506</b>	<b>0</b>	<b>608</b>	<b>2001</b>	<b>956</b>	<b>0</b>
PHF	0,72	0,00	0,00	0,00	0,00	0,83	0,00	0,88	0,83	0,87	0,87	0,98	0,82	0,75	0,85	0,63	0,80	0,89	0,00	0,87	0,92	0,90	0,00

Ont participé à la réalisation de la présente étude:

ÉQUIPE PROFESSIONNELLE:

Christian Thiffault, architecte  
Sébastien Jubinville, stagiaire en architecture  
Pierre Marcotte, architecte et urbaniste  
Marie-Hélène Breault, urbaniste

COMITÉ DE SUIVI DE LA VILLE DE MONTRÉAL:

Ronald Delcourt, urbaniste  
Sylvie Champagne, urbaniste  
Gilles Lalonde, ingénieur  
Serge Thibault, urbaniste  
Sylvie Tremblay, architecte

