

POTENTIEL ↑ ILOT CROWLEY - DÉCARIE



ÉTUDE URBAINE

SERVICES EN URBANISME ET DESIGN URBAIN

2020/04/20
PRA #200030
VERSION FINALE

00

TABLE DES MATIÈRES

1 MISE EN CONTEXTE	1
2 ANALYSE URBAINE	5
3 SITE D'INTERVENTION	19
4 CADRE DE PLANIFICATION	33
5 SYNTHÈSE	39

01

MISE EN CONTEXTE

L'objet principal du présent document constitue la première étape de l'étude des potentiels et des opportunités de développement de l'îlot Crowley-Décarie.

Le mandat confié dans le cadre de cette étude consiste à :

- présenter le contexte urbain (usages, réseau viaire, liens piétonniers et cyclables, cadre bâti) suivi des caractéristiques du site à l'étude ;
- analyser le cadre réglementaire applicable au site à l'étude ;
- identifier les contraintes et les potentiels qui orienteront le développement immobilier du site.

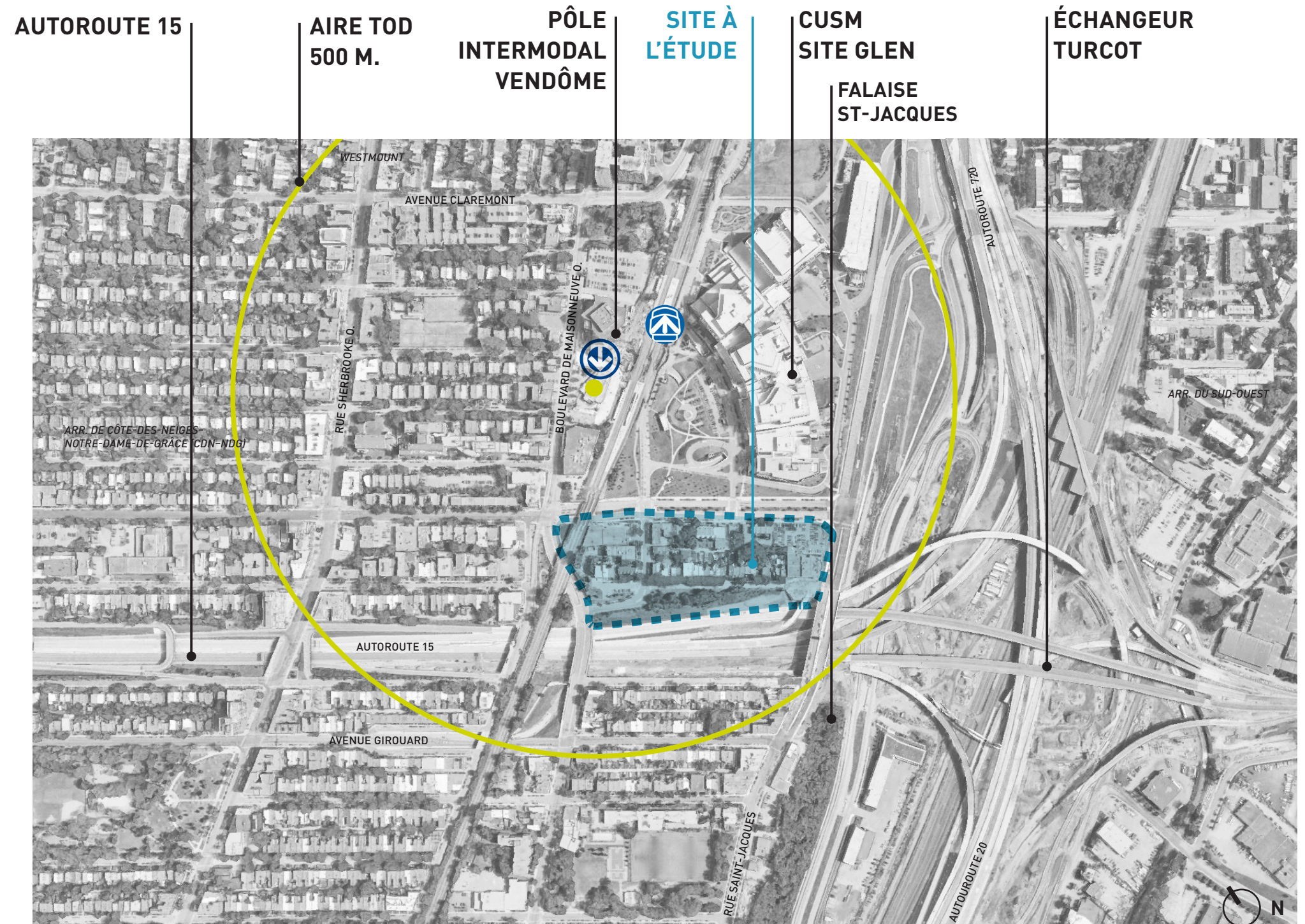
Le site à l'étude est situé dans l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce. Il comprend l'îlot formé des rues de Maisonneuve Ouest, Prud'Homme, Saint-Jacques et du boulevard Décarie. Le terrain est bordé au nord par les voies ferroviaires appartenant au Canadien Pacifique, à l'ouest et au sud par l'autoroute 15 et l'échangeur Turcot et par le complexe hospitalier du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) à l'est.

Il s'inscrit au coeur de l'aire TOD du pôle intermodal Vendôme.

LÉGENDE

-  Aire TOD Vendôme
-  Site à l'étude

Échelle : NA
Source : Google



MISE EN CONTEXTE | INTRODUCTION

SUPERFICIE BRUTE : 4,2 HA
 SUPERFICIE NETTE : 23 700 M² - 2,3 HA

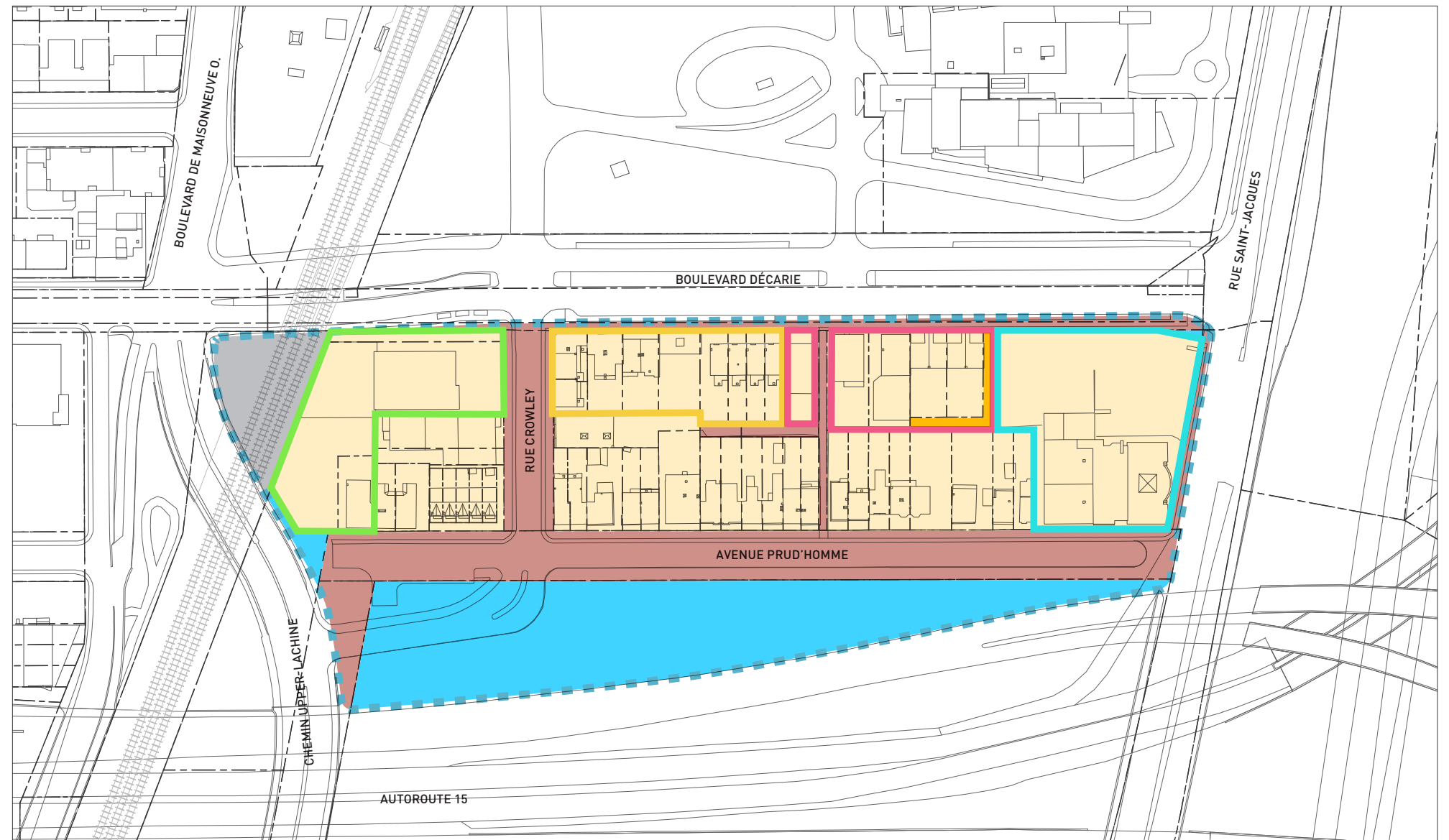
LÉGENDE

- Cadastre
- Site à l'étude

- Propriétaires**
- Ville de Montréal
- Ministère des transports
- Canadien Pacifique
- Propriétés privées
- Servitude de passage
- Lot 4 139 918

- Rachel-Julien
- Pur Immobilia
- Alternative Capital Group
- GPA Motor Trade (Madza)

La superficie brute inclut l'ensemble du site à l'étude, tandis que la superficie nette soustrait les propriétés publiques ou d'utilité publique (rues, emprise autoroutière, chemin de fer, etc.). Les superficies à développer correspondent aux propriétés du consortium de promoteur immobilier.



SITE À L'ÉTUDE

Échelle 11*17 - 1:2 000 / 8,5*11 - 1:4 000
 Source : Plan du cadastre du Québec, Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles - Cartographie de base

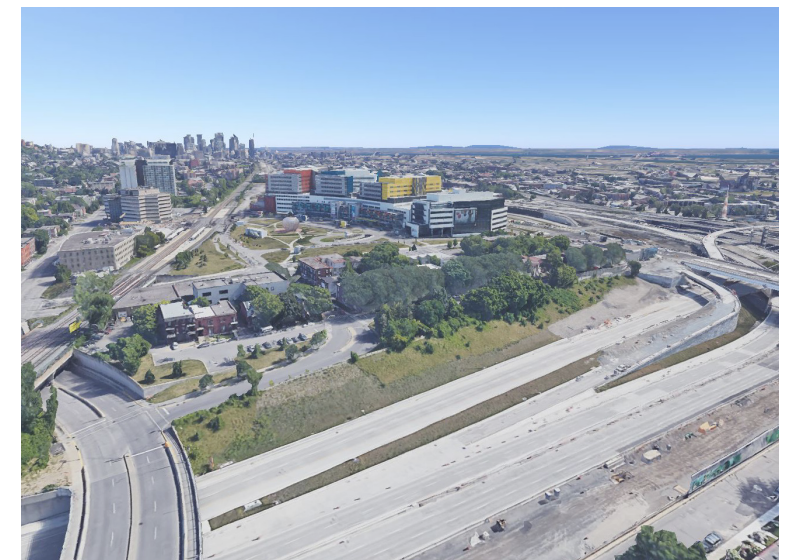
MISE EN CONTEXTE | SITE À L'ÉTUDE



Source : Google



VUES AÉRIENNES 3D DU SITE À L'ÉTUDE



02

ANALYSE URBAINE

ANALYSE URBAINE | ÉVOLUTION HISTORIQUE

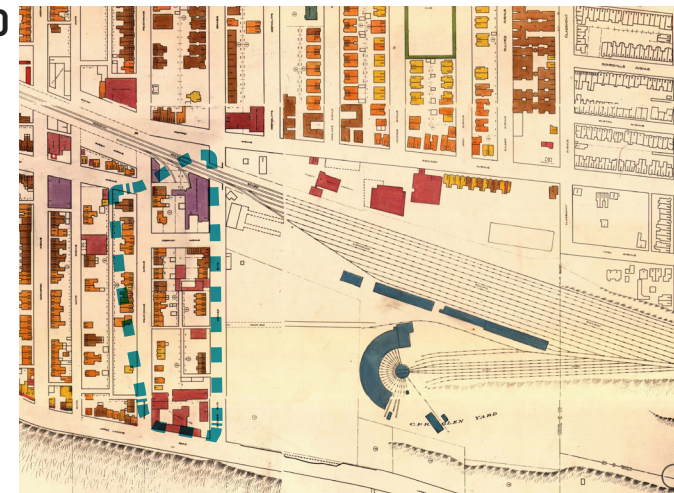
L'îlot Crowley-Décarie s'inscrit au sud du secteur de Notre-Dame-de-Grâce (NDG-Sud), autrefois dédié à l'agriculture comme en témoigne la Maison Décarie (1650), une ancienne ferme localisée à l'est du boulevard Décarie et au nord de la rue Saint-Jacques.

Le développement des îlots au sud de la voie ferrée du Canadien Pacifique s'effectue principalement entre les années 1910 et 1940. L'urbanisation du secteur s'effectue en corrélation avec le développement des infrastructures ferroviaires. L'îlot Crowley-Décarie était adjacent à la gare de triage Glen construite en 1906. Il constituait alors le premier îlot de l'ensemble NDG-Sud.

La construction de l'autoroute Décarie vers 1966/1967 est venue transformer en profondeur le quartier en le séparant par une tranchée de six voies de circulation. L'îlot Crowley-Décarie est ainsi désolidarisé de l'ensemble du secteur NDG-Sud.

Aujourd'hui, l'îlot s'inscrit dans une nouvelle dynamique urbaine marquée par la construction du Centre universitaire de santé McGill dans les années 2000. De plus, le réaménagement de l'échangeur Turcot et de la rue Saint-Jacques viendra considérablement redéfinir les impacts du complexe autoroutier sur son milieu avec de nouveaux accès véhiculaires et de nouveaux aménagements paysagers (ex. : Terrasses Saint-Jacques).

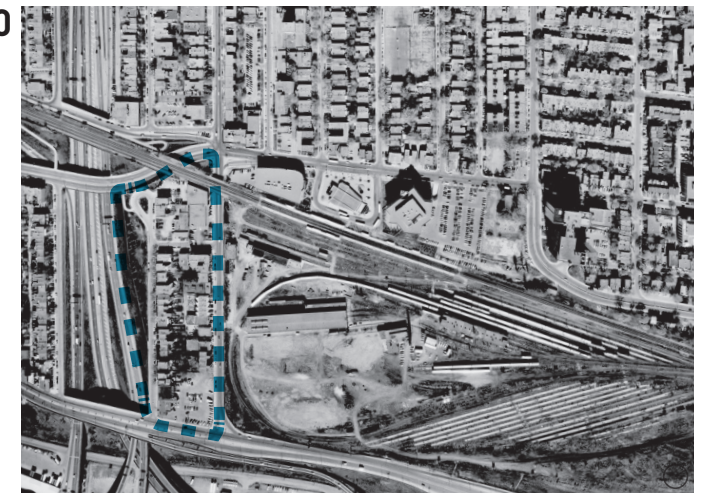
1940



1962



1990



2020



LÉGENDE

 Site à l'étude

Cartes et photographies aériennes

Échelle : NA

Sources : Insurance plan of the city of Montreal, volume VII, 723, 724, Underwriters' Survey Bureau - Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ) ; Photothèque 1930-1990 - Ville de Montréal ; Google.

Photographies

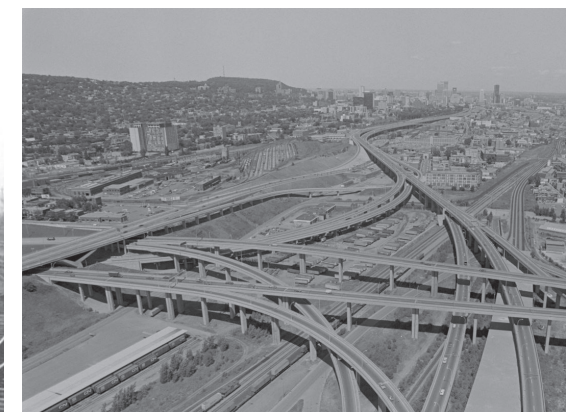
Sources : Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ) ; Canadian Pacific Railway ; Ministère des Transports du Québec.



MAISON DÉCARIE (1653)



GARE DE TRIAGE GLEN (1941)



ÉCHANGEUR TURCOT (1970)



NOUVEL ÉCHANGEUR TURCOT ET CUSM (2019)

ANALYSE URBAINE | ÉVOLUTION HISTORIQUE

La carte ci-jointe illustre les années de construction du cadre bâti actuel.

Le contexte d'intervention comprend plusieurs bâtiments construits au XXe et XXIe siècle. La majorité de ceux-ci ont été construits avant 1949 et témoignent du développement relativement ancien du secteur de Notre-Dame-de-Grâce. Le CUSM et les édifices adjacents à l'édicule de la station de métro Vendôme constituent pour leur part des constructions plus contemporaines qui se distinguent des typologies bâties traditionnelles.

Le site à l'étude est majoritairement composé de constructions datant entre 1920 et 1939, à l'exception des édifices en tête d'îlot.

LÉGENDE

Année de construction des bâtiments

1919 et -

1920 - 1939

1940 - 1959

1960 - 1979

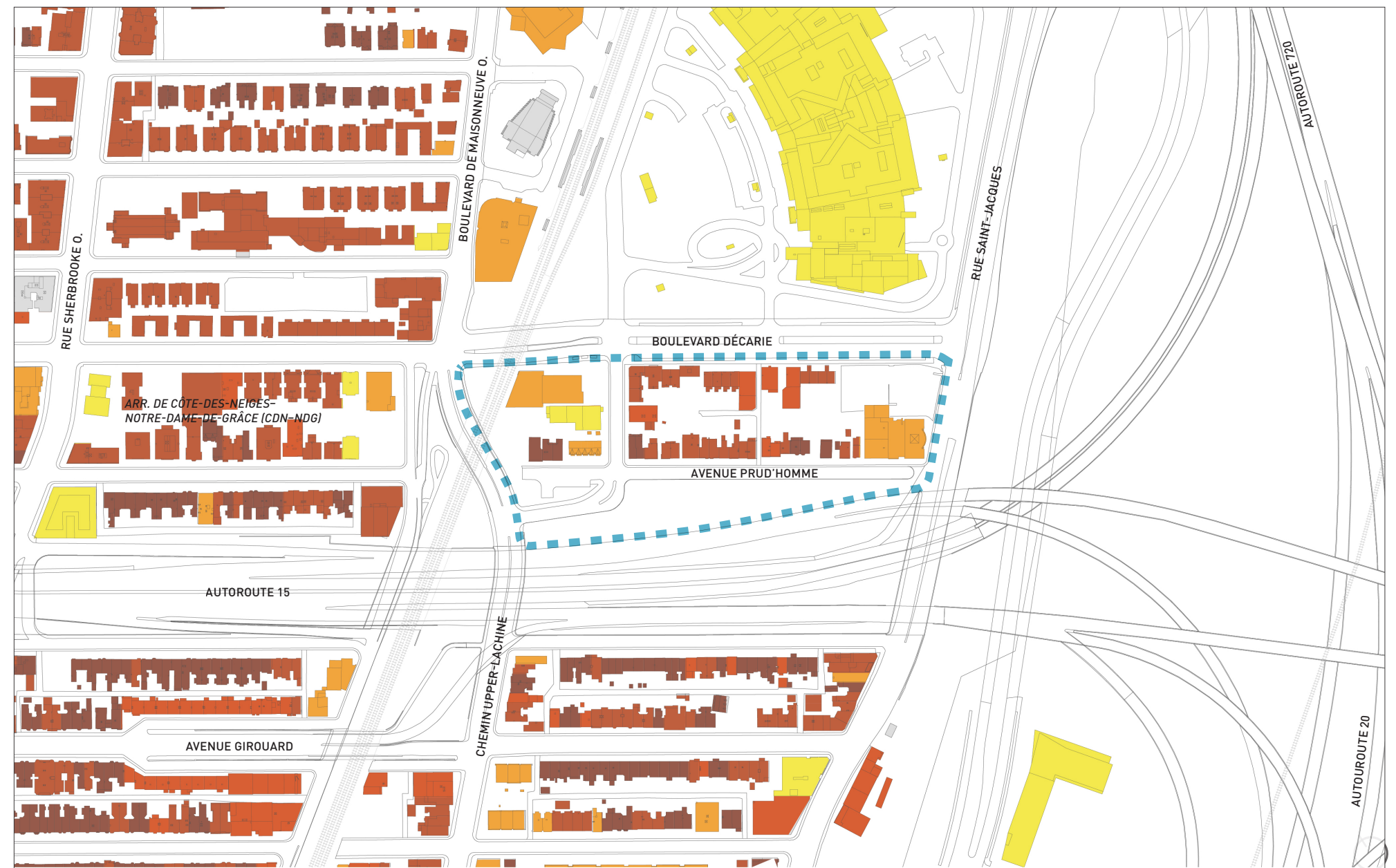
1980 - 1999

2000-2018

n.d.

Site à l'étude

2020

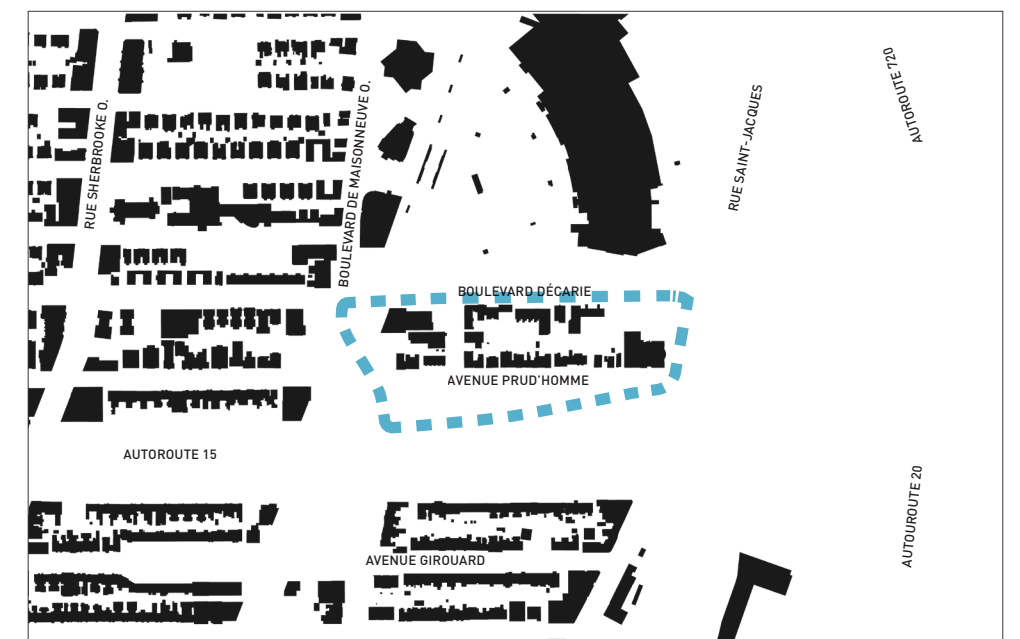
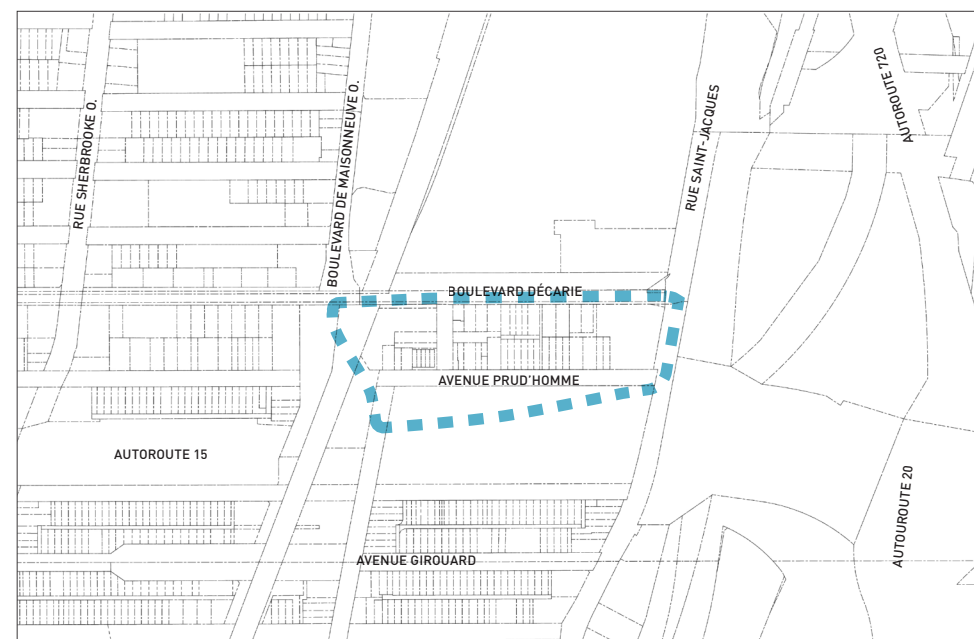
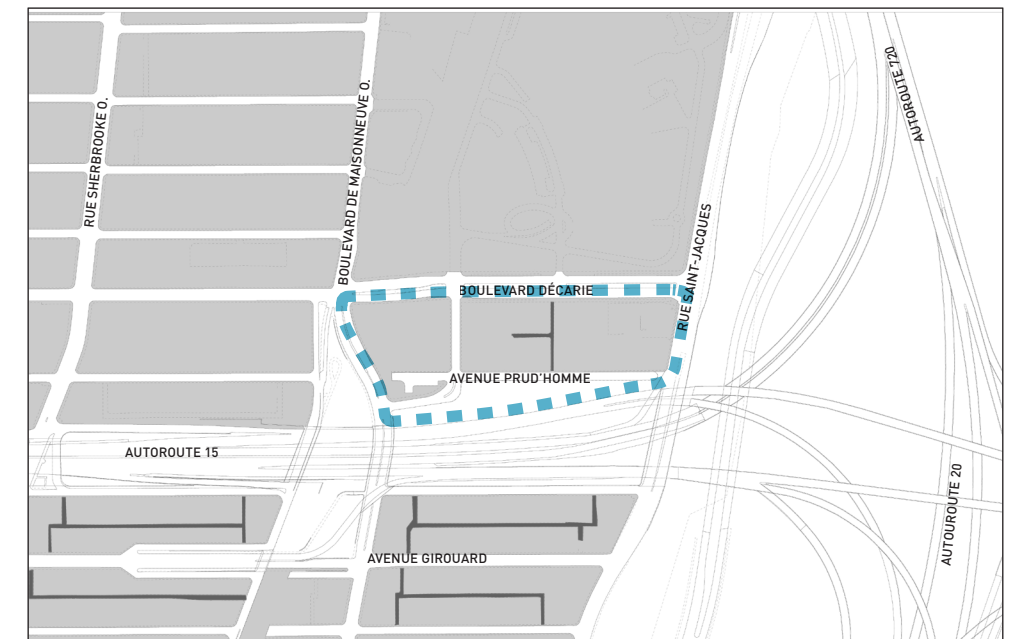
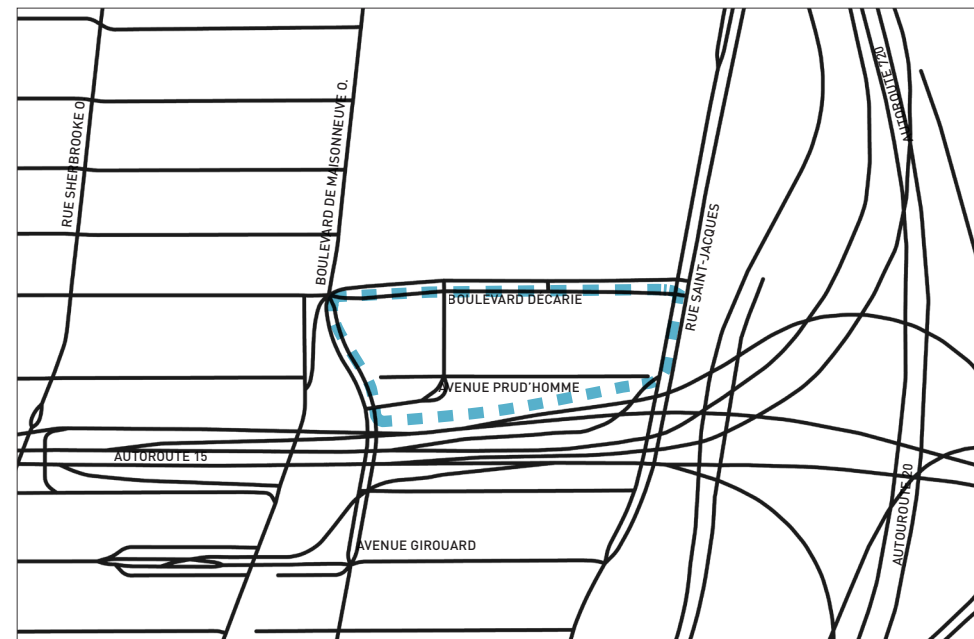


ANNÉE DE CONSTRUCTION DES BÂTIMENTS

Échelle 11*17 - 1:4 000 / 8,5*11 - 1:8 000
 Source : Rôle d'évaluation foncière (2018) de l'agglomération de Montréal - Cartographie de base

La morphologie du contexte urbain révèle la prédominance de la trame orthogonale régulière, appliquée systématiquement lors de l'urbanisation des quartiers montréalais. La trame reflète donc les formes typiques d'urbanisation du XIXe siècle et de la première moitié du XXe siècle. La plupart des îlots à l'ouest ont été aménagés avec des ruelles et différentes voies d'accès, ce qui traduit leur phase de développement postérieure aux îlots qui en sont dépourvus. Le lotissement se démarque par un parcellaire étroit, avec des têtes d'îlots formant des lots de plus grande superficie.

Les emprises des voies de circulation autoroutière, de la voie ferrée et de la cour Glen viennent cependant marquer une nette rupture dans la régularité morphologique du secteur. L'îlot à l'étude se retrouve ainsi isolé par les infrastructures de transport. Les implantations bâties du CUSM et des bâtiments localisés au sud du boulevard Maisonneuve, avec leur structure isolée, diffèrent des implantations traditionnelles, de par leur taille et leur forme.



LÉGENDE

- Trame urbaine
- Voie de circulation
- Îlot urbain
- Lotissement
- - -
- Implantation bâtie
- - - Site à l'étude

TRAME URBAINE, LOTISSEMENT ET IMPLANTATION

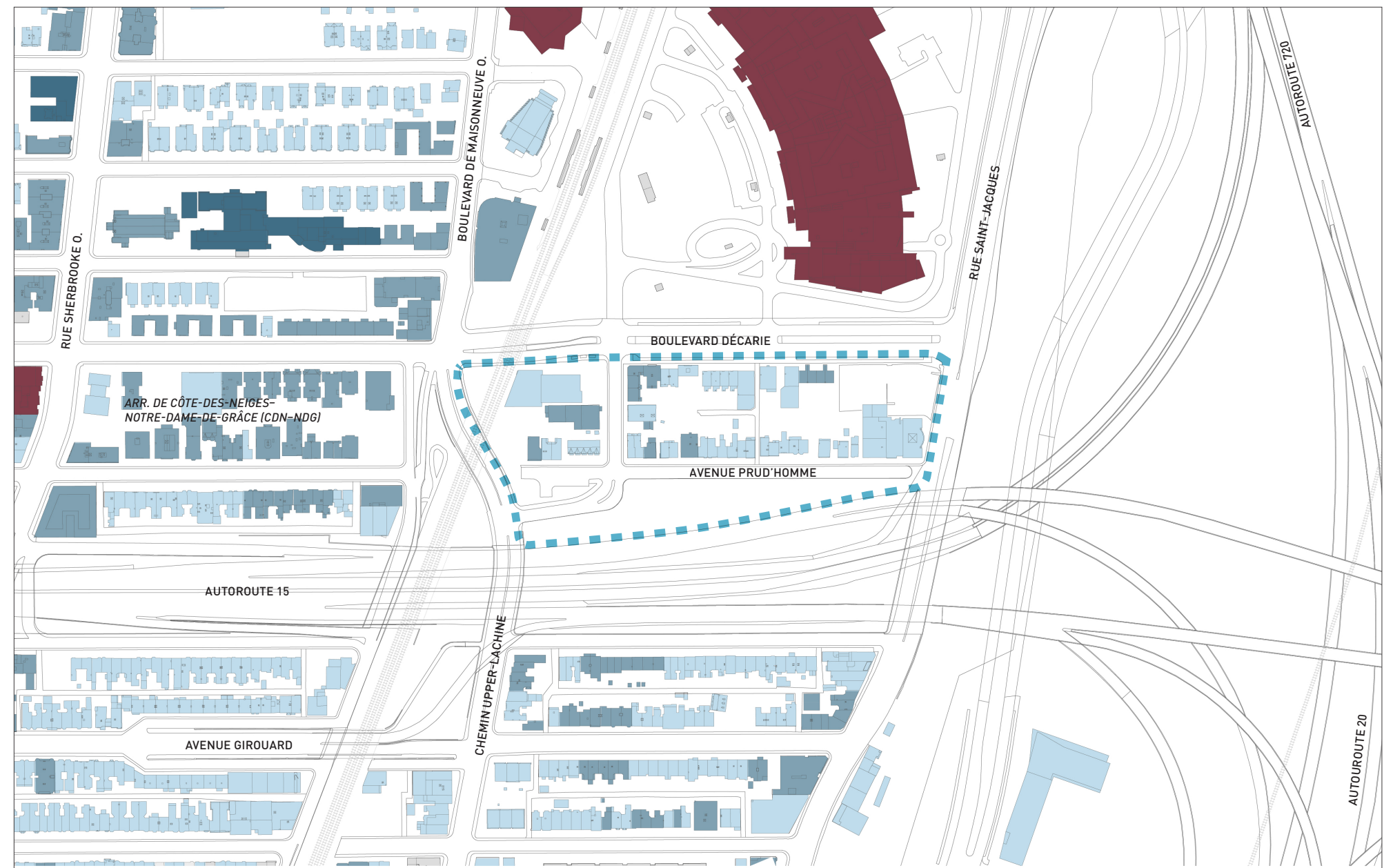
Échelle : NA
 Source : Plan du cadastre du Québec, Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles - Cartographie de base

ANALYSE URBAINE | MORPHOLOGIE URBAINE

La carte ci-jointe illustre les hauteurs en étages du cadre bâti actuel.

Au sein des îlots traditionnels, à l'exception des bâtiments de coin, le cadre bâti atteint généralement une hauteur de deux (2) à trois (3) étages, pour moins de 16 mètres. Les bâtiments les plus hauts sont l'édifice du CUSM (jusqu'à 10 étages . +- 45 mètres), et dans une moindre mesure les bâtiments adjacents au boulevard de Maisonneuve Ouest (notamment au sud) et à la rue Sherbrooke.

Les hauteurs en étages et en mètres pour chacun des bâtiments localisés à l'intérieur du site à l'étude sont détaillées dans la section présentant les caractéristiques du site d'intervention.



LÉGENDE

Hauteur des bâtiments (Étage(s))

- 1 à 2 étage(s)
- 3 à 4 étages
- 5 à 6 étages
- 7 étages et +

 Site à l'étude

HAUTEUR EN ÉTAGE(S)

Échelle 11*17 - 1:4 000 / 8,5*11 - 1:8 000
 Source : Rôle d'évaluation foncière (2018) de l'agglomération de Montréal - Cartographie de base

ANALYSE URBAINE | USAGES

Le site s'insère dans un contexte urbain hétérogène. Le boulevard Maisonneuve et la rue Sherbrooke sont bordés d'immeubles résidentiels ou mixtes avec des rez-de-chaussée commerciaux. La rue Sherbrooke se démarque comme étant la principale rue commerçante du secteur. Au sein des îlots (Sherbrooke — Maisonneuve; Maisonneuve - Sait-Jacques à l'ouest de l'A15), le cadre bâti est dominé par la fonction résidentielle de moyenne densité (bâtiments de type plex), avec l'incursion ponctuelle d'établissements institutionnels.

Les institutions et les immeubles de bureaux sont principalement occupés par des professionnels liés au domaine de la santé (ex. : 5252, boul. de Maisonneuve O. — Clinique d'Ophtalmologie adulte du CUSM, Laboratoire de nutrition et performance de l'Université McGill). À l'est du site, enclavée par la voie ferrée du C.P. et l'échangeur Turcot, la vaste propriété du centre universitaire de santé McGill (CUSM) regroupe une panoplie d'hôpitaux et de cliniques.

À l'exception du parc Prud'Homme et de l'écoterritoire de la Falaise Saint-Jacques, le contexte urbain n'est que faiblement pourvu en place publique ou espace vert dans un rayon de 500 mètres (+/- 5 minutes de marche), n'offrant ainsi que peu de lieux de détente et de socialisation aux usagers du secteur. L'aménagement des terrasses Saint-Jacques devrait toutefois contribuer à améliorer l'offre en espaces verts à proximité.

LÉGENDE

Utilisation du sol dominante

- Résidentielle - 1 logement
- Résidentielle - 2 à 4 logements
- Résidentielle - 5 à 24 logements
- Résidentielle - 25 logements et +
- Commerciale
- Bureau
- Industrie et commerces lourds
- Institutionnelle

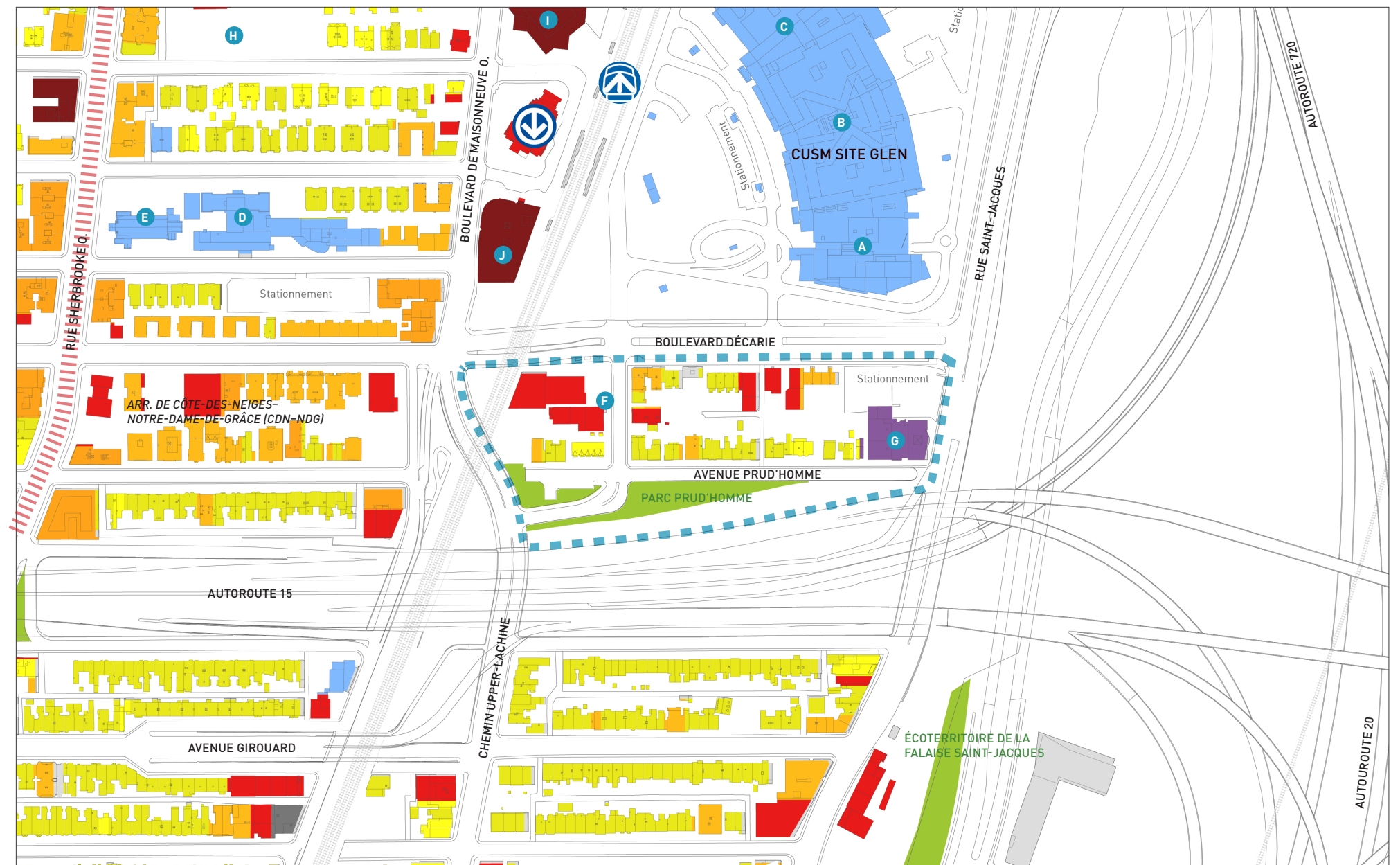
Rue commerçante



Parc et espace vert



Site à l'étude



USAGES

Échelle 11*17 - 1:4 000 / 8,5*11 - 1:8 000
Source : Utilisation du sol (CMM) - Cartographie de base

ÉTABLISSEMENTS DE SANTÉ :

- A HÔPITAL DE MONTRÉAL POUR ENFANTS - HÔPITAUX SCHRINERS
- B HÔPITAL ROYAL-VICTORIA
- C CENTRE DU CANCER DES CÈDRES - INSTITUT THORACIQUE DE MONTRÉAL
- D COMPLEXE DE SANTÉ / CHSLD REINE-ÉLIZABETH

ÉTABLISSEMENTS CULTURELS / LIEUX DU CULTES :

- E TRINITY MEMORIAL CHURCH PARISH

ÉTABLISSEMENTS COMMERCIAUX :

- F ÉDIFICE CROWLEY
- G MAZDA GABRIEL
- H MOUNT-ROYAL TENNIS CLUB

BUREAUX / BÂTIMENTS D'EMPLOIS :

- I 5100 BOUL. DE MAISONNEUVE O.
- J 5252 BOUL. DE MAISONNEUVE O.



PRINCIPALES COMPOSANTES FONCTIONNELLES DU CONTEXTE D'INTERVENTION



Source : Le Devoir, Google, Provencher_Roy

- A** CUSM SITE GLEN
- B** PARC PRUD'HOMME

- C** ÎLOT RÉSIDENTIEL ET COMPLEXE DE SANTÉ / CHSLD REINE-ÉLIZABETH
- D** ÉDIFICES RÉSIDENTIELS ET MIXTES - BOULEVARD DE MAISONNEUVE O.

- E** BUREAUX / BÂTIMENTS D'EMPLOIS - 5100 BOUL. DE MAISONNEUVE O.

Le site à l'étude se localise à la croisée de différentes lignes de transport collectif structurantes au niveau du pôle intermodal Vendôme : la ligne orange du métro de Montréal et trois lignes de train de banlieue. Le pôle est également desservi par une piste cyclable en site propre sur le boulevard de Maisonneuve Ouest, une station Bixi (vélo-partage) et une station Communauto (autopartage). Plusieurs lignes du réseau d'autobus de la Société de transport de Montréal (STM) transigent sur les rues limitrophes et convergent vers le terminus d'autobus adjacent au métro.

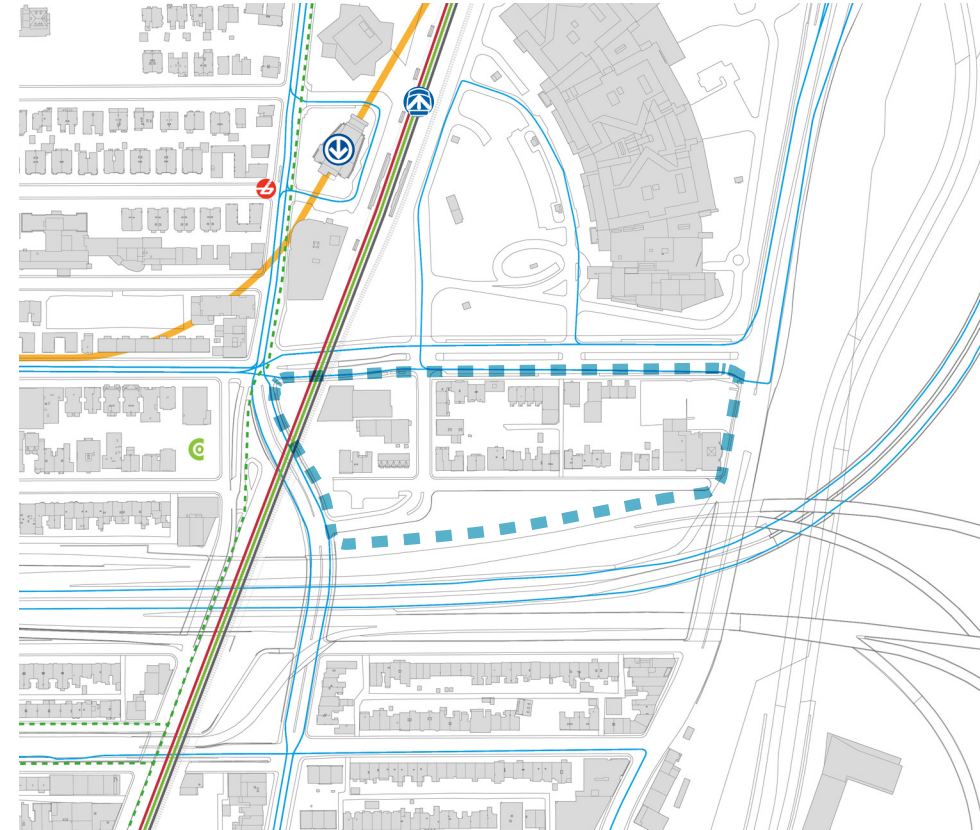
Le site est également adjacent aux réseaux autoroutier et artériel majeurs de l'agglomération (échangeur Turcot, autoroute Décarie, 720, etc., et rue Saint-Jacques). La présence de plusieurs infrastructures de transport lourdes, soit l'autoroute Décarie (A-15), l'échangeur Turcot et l'autoroute Ville-Marie (A-720) génère d'importants flux de circulation automobile aux abords du site.

L'accès au site s'effectue via le boulevard Décarie, l'avenue Crowley et la rue Saint-Jacques. Le boulevard Décarie a fait l'objet d'un réaménagement relativement récent. Il est désormais doté de trottoirs, d'aménagements paysagers (noues), d'une bande cyclable dessinée à même la chaussée véhiculaire, de deux rangées de stationnements et de deux voies de circulation dans chaque sens. Il rejoint le boulevard de Maisonneuve Ouest via un viaduc aménagé sous la voie ferroviaire. La rue Saint-Jacques a été revue dans le cadre du projet de réaménagement de l'échangeur Turcot. Elle comprend désormais trois voies de circulation dans chaque sens et ne permet plus de rejoindre l'avenue Prud'Homme en raison de l'implantation d'un accès direct à l'autoroute 15 vers le nord.

L'avenue Crowley rejoint le chemin Upper Lachine à l'ouest. L'aménagement des avenues Crowley et Prud'Homme est plutôt caractéristique d'une rue locale avec deux voies de circulation, deux rangées de stationnements, des alignements d'arbres et des trottoirs.

Les déplacements actifs au sein du secteur sont complexifiés par la présence des grandes infrastructures de transport véhiculaire.

TRANSPORT COLLECTIF ET ACTIF



LÉGENDE

- Transport collectif**
- Station de métro Vendôme
 - Gare Vendôme
 - Ligne de métro STM Orange
 - Train de banlieue exo1 Vaudreuil-Hudson
 - Train de banlieue exo2 Saint-Jérôme
 - Train de banlieue exo4 Candiac
 - Ligne de bus STM

- Transport actif**
- Piste cyclable en site propre

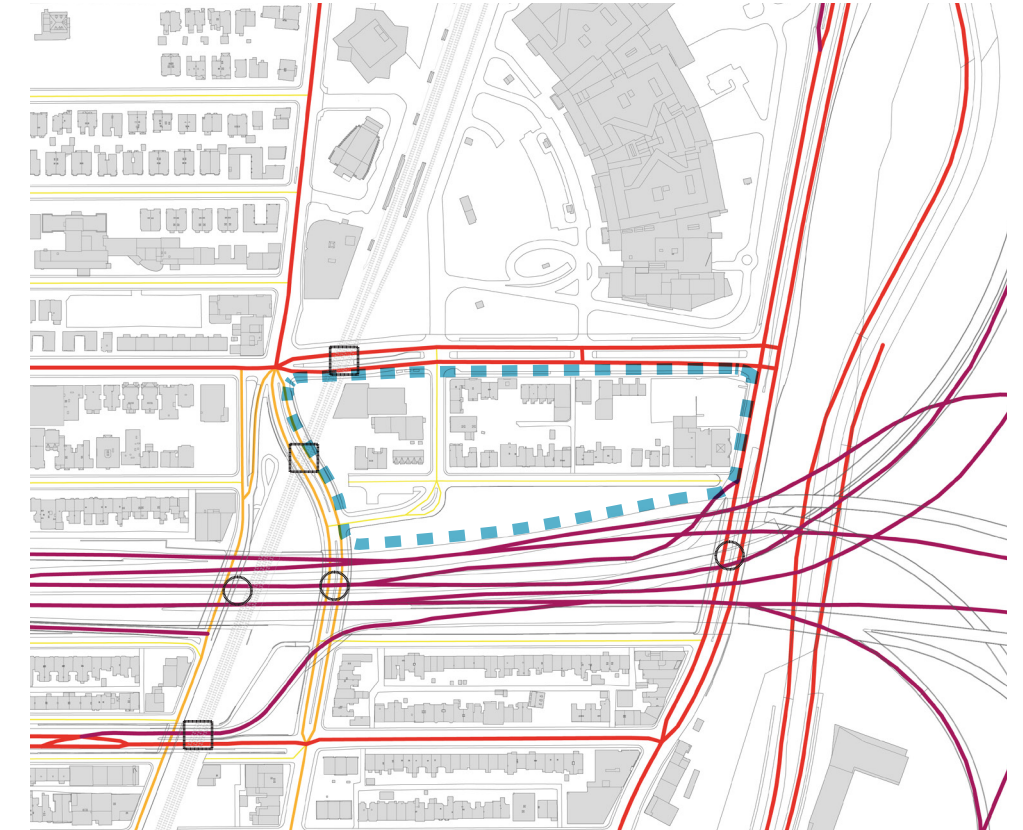
- Station Bixi

- Auto-partage**
- Station Communauto

- Site à l'étude

Échelle 11*17 - 1:6 000 / 8,5*11 - 1:12 000
Source : Cartographie de base, STM, Exo, Bixi, Communauto

RÉSEAU ROUTIER



LÉGENDE

- Hiérarchie du réseau routier**
- Autoroute
 - Artère
 - Rue collectrice
 - Rue locale

- Ponts & Viaducs**
- Viaduc ferroviaire
 - Pont au dessus de l'Autoroute 15

- Site à l'étude

Échelle 11*17 - 1:6 000 / 8,5*11 - 1:12 000
Source : Utilisation du sol (CMM) - Cartographie de base



VIADUC, MÉTRO, GARE ET PISTE CYCLABLE



Source : Le Devoir, Google, Provencher_Roy

A VIADUC BOULEVARD DÉCARIE

B VIADUC DE MAISONNEUVE O. UPPER LACHINE

C ÉDICULE MÉTRO / GARE VENDÔME

D NOUVEL ÉDICULE MÉTRO / GARE VENDÔME



E PISTE CYCLABLE EN SITE PROPRE DE MAISONNEUVE O. ET STATION BIXI

ANALYSE URBAINE | CONTRAINTES ANTHROPIQUES

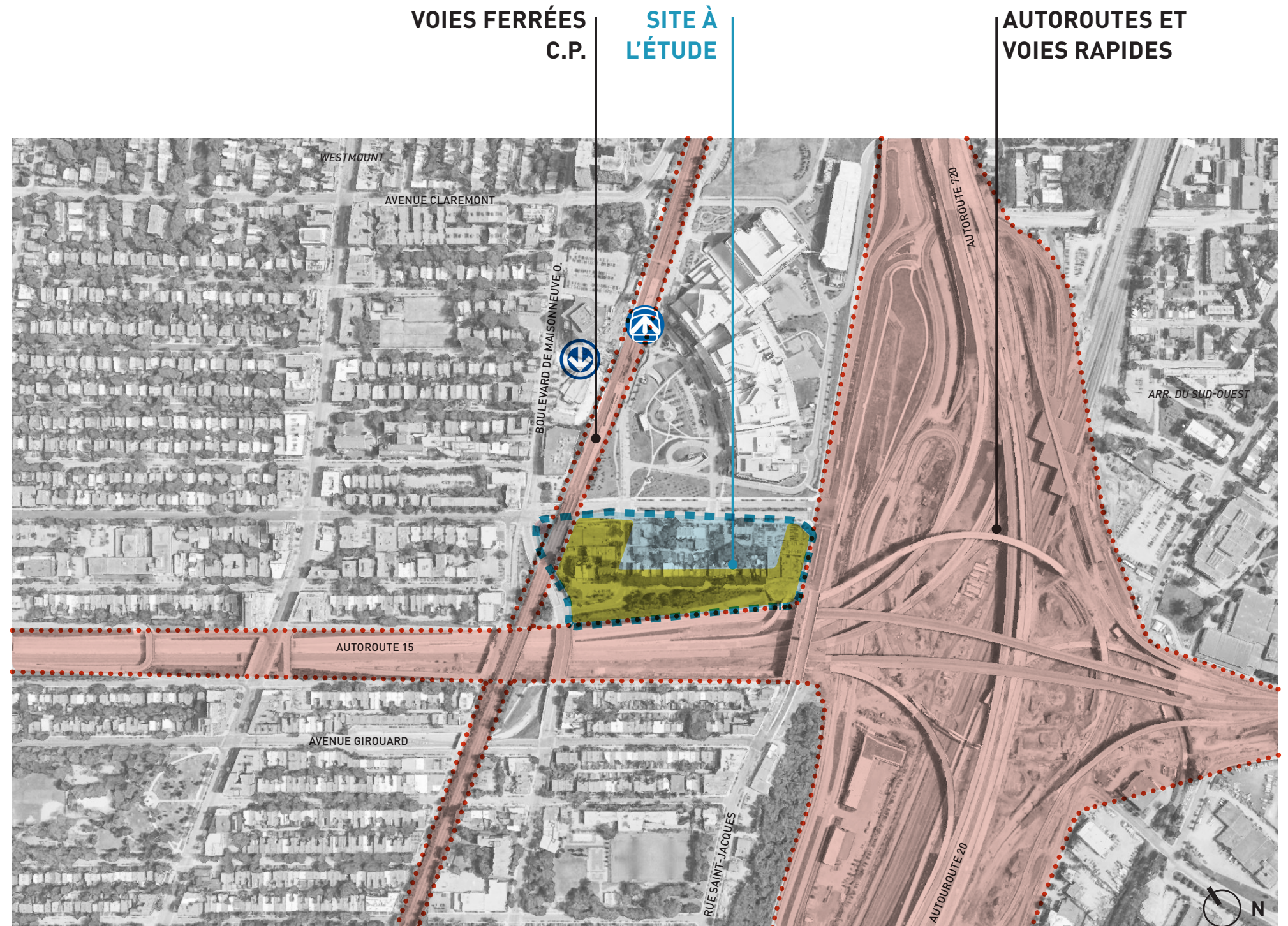
Les contraintes anthropiques sont constituées de deux éléments majeurs, soit les infrastructures autoroutières et la voie ferrée du Canadien Pacifique. Elles occasionnent diverses nuisances, dont le bruit, les vibrations ou la pollution. Surprenamment, les relevés atmosphériques au niveau de l'échangeur Turcot indiquent que la qualité de l'air est généralement comparable à celle du centre-ville de Montréal.

La présence des contraintes anthropiques fait en sorte qu'une large proportion du site à l'étude est localisée dans un secteur assujéti à des dispositions réglementaires spécifiques énoncées dans la section présentant le cadre réglementaire applicable.

LÉGENDE

-  Emprise d'une voie ferrée principale, d'une autoroute ou d'une voie rapide
-  Secteur assujéti aux dispositions réglementaires relatives à la sécurité, au bruit et aux vibrations (4.8.3.1 et 4.8.3.3)

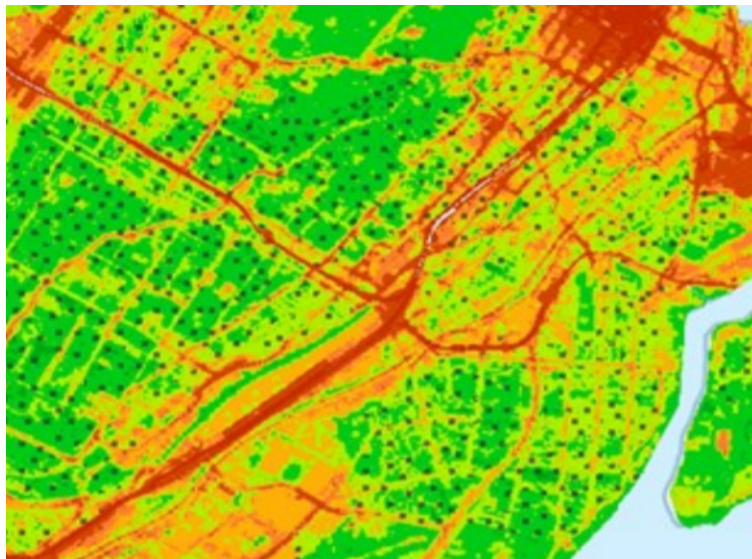
Échelle : NA
Source : Schéma d'aménagement et de développement, Agglomération de Montréal - Google



ANALYSE URBAINE | CONTRAINTES ANTHROPIQUES

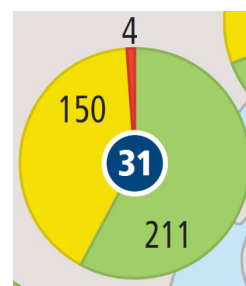
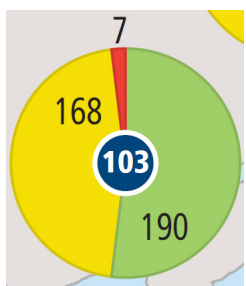


VOIES FERRÉES, AUTOROUTES ET ÉCHANGEUR



LÉGENDE
 LAeq24h estimé (dBA)
 55 et -
 56 - 60
 61 - 65
 66 et +
 Échelle : NA
 Source : Direction régionale de santé publique - CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal

CARTOGRAPHIE DES NIVEAUX DE BRUIT (LAEQ24H), ÎLE DE MONTRÉAL, 2014.



LÉGENDE
 Distribution des journées IQA
 Bon
 Acceptable
 Mauvais

Source : Ville de Montréal

ÉCHANGEUR TURCOT STATION 103 - YORK/ROBERVAL CENTRE-VILLE STATION 31 - ST-DOMINIQUE

INDICE DE LA QUALITÉ DE L'AIR (IQA) PAR STATION D'ÉCHANTILLONNAGE, 2018

Sources : La Presse, Google, Provencher_Roy.

- A** ÉCHANGEUR TURCOT
- B** CONGESTION ROUTIÈRE - AUTOROUTE 15
- C** VOIES FERRÉES C.P. DEPUIS LE LE BOULEVARD DE MAISONNEUVE O.
- D** VOIES FERRÉES C.P. DEPUIS LA GARE VENDÔME

La topographie du secteur est marquée par la falaise Saint-Jacques avec un dénivelé de 10 à 15 mètres. Le site d'intervention est ainsi localisé en surplomb de l'autoroute 15 et de l'échangeur Turcot (+- 10 mètres). Le site à l'étude est relativement plat à part la partie au sud de l'îlot qui amorce une descente vers la falaise Saint-Jacques. Les cotes altimétriques moyennes du site et du boulevard Décarie s'élèvent à + - 50 mètres, contre 40 mètres pour l'Autoroute 15.

La butte paysagère aménagée entre le parc Prud'Homme et l'autoroute 15, d'une hauteur d'environ 10 mètres, est composée d'un couvert arbustif et arborescent généreux qui permet de minimiser l'impact des contraintes anthropiques à proximité. L'îlot Crowley-Décarie est notamment doté de nombreux arbres matures localisés dans le parc, aux abords de l'avenue Prud'Homme (alignement d'arbres) et dans les cours arrière.

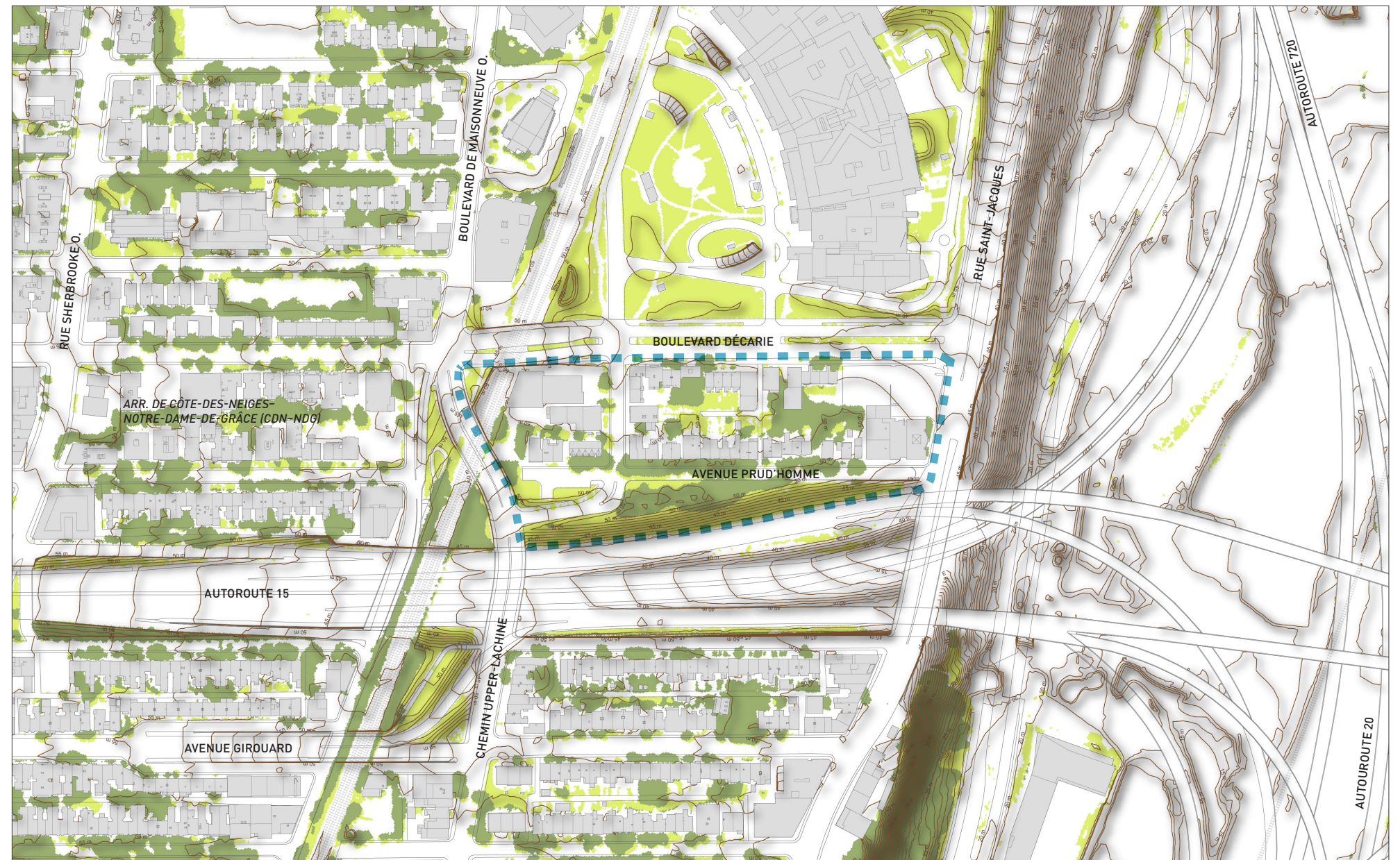
Le boulevard Décarie et le parvis du CUSM sont également plantés, mais la végétation n'a pas encore atteint sa maturité. Les aménagements paysagers des terrasses Saint-Jacques devraient à l'avenir parachever les travaux associés à l'échangeur Turcot.

Les abords de la voie ferrée forment une friche herbacée.

Le site bénéficie par ailleurs d'une percée visuelle significative vers le mont Royal et d'un potentiel de vue vers le centre-ville de Montréal à l'est, le quartier de Saint-Henri et le fleuve Saint-Laurent au sud.

LÉGENDE

- Couvert végétal
- Couvert herbacé et arbustif
- Canopée
- Topographie
- Courbe de niveau [1 m.]
- Site à l'étude



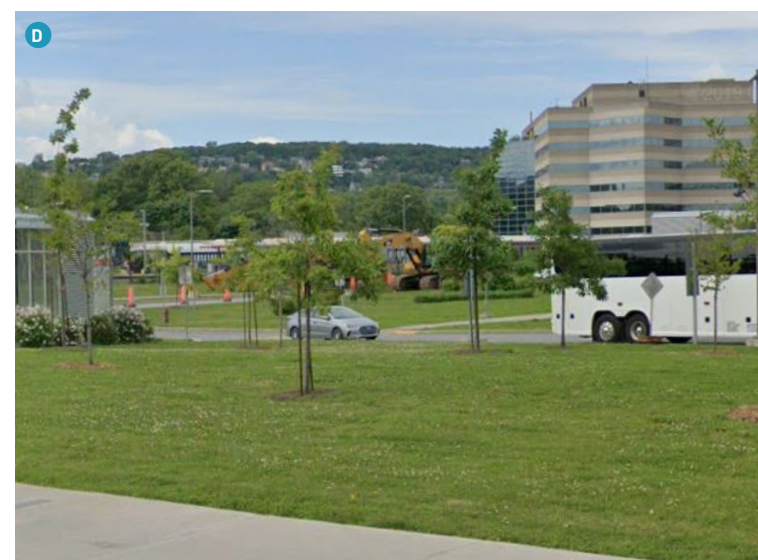
COUVERT VÉGÉTAL ET TOPOGRAPHIE

Échelle 11*17 - 1:4 000 / 8,5*11 - 1:8 000
 Source : Cartographie de base, Indice de canopée métropolitain CMM





CARACTÉRISTIQUES PAYSAGÈRES, TOPOGRAPHIE ET VUES IDENTITAIRES



Source : Google, Provencher_Roy

- A** BUTTE PAYSAGÈRE ENTRE L'AUTOROUTE 15 ET LE SITE D'INTERVENTION
- B** VUE VERS LE PONT SAINT-JACQUES DEPUIS LE PARC PRUD'HOMME

- C** VUE VERS L'ÉCHANGEUR TURCOT ET ÎLE DES SOEURS DEPUIS LA RUE SAINT-JACQUES
- D** VUE VERS LE MONT ROYAL DEPUIS LE BOULEVARD DÉCAERIE

- E** ENCADREMENT PAYSAGER DE L'AVENUE PRUD'HOMME (PARC, ALIGNEMENT D'ARBRES)

03

SITE
D'INTERVENTION

ANALYSE DE SITE | LOTISSEMENT

SUPERFICIE BRUTE DU SITE À L'ÉTUDE : 4, 2 HA

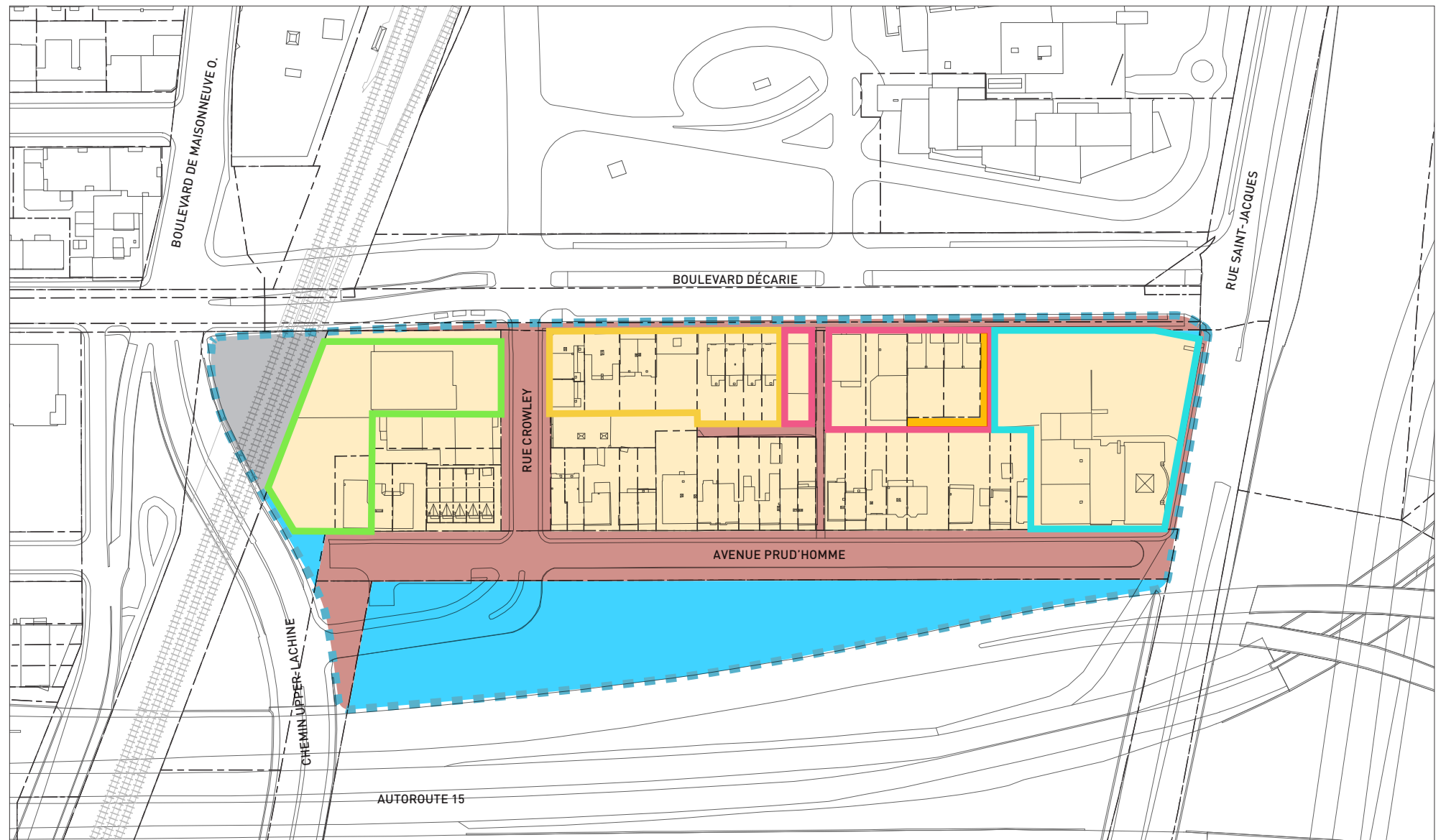
SUPERFICIE NETTE : 2,3 HA

SUPERFICIE À DÉVELOPPER :

	m2	pi2
RACHEL JULIEN	3577,9	38512,2
4139833	273	4022,5
4139832	373,7	4022,5
4139819	2931,2	31551,2
PUR IMMOBILIA	2490,4	26805,9
4139888	223,9	2410,0
4139885	157,0	1689,9
4139889	397,6	4279,7
4139892	202,1	2174,8
4139896	459,9	4950,3
4139899	356,9	3841,6
4139901	231,0	2486,5
4139903	231,0	2486,5
4139904	231,0	2486,5
ALTERNATIVE CAPITAL GROUP	2690,3	28958,1
4139905	451,3	4857,8
4139920	559,7	6024,6
4139921	559,7	6024,6
4139922	429,2	4619,9
4139923	429,2	4619,9
4139918	261,2	2811,5
GPA MOTOR TRADE	4610,1	49622,7
4139919	4610,1	49622,7
TOTAL	13368,7	143899
TOTAL ha	1,3	

LÉGENDE

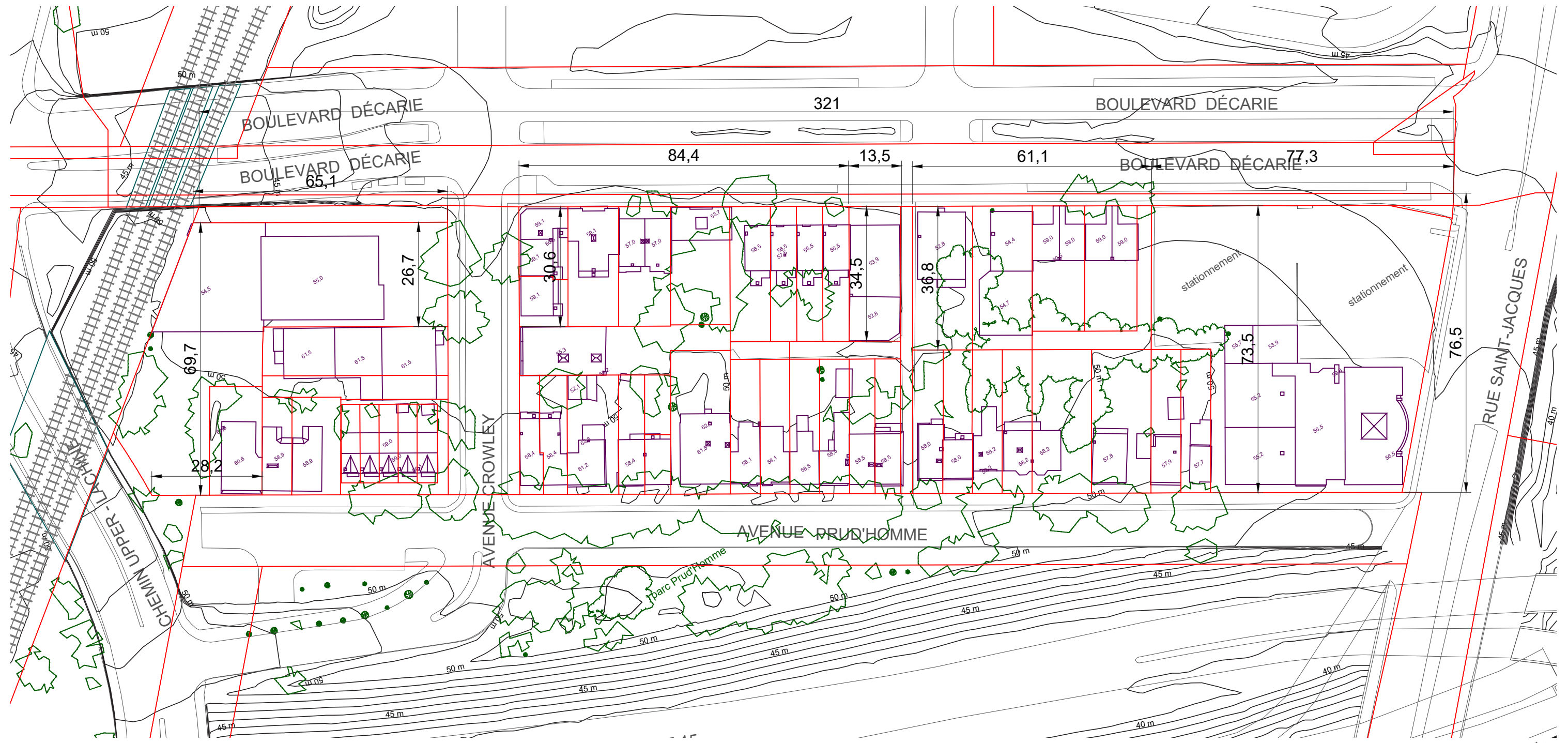
-  Cadastre
-  Site à l'étude
- Propriétaires**
-  Ville de Montréal
-  Ministère des transports
-  Canadian Pacifique
-  Propriétés privées
-  Servitude de passage
-  Rachel-Julien
-  Pur Immobilia
-  Alternative Capital Group
-  GPA Motor Trade (Madza)



SITE À L'ÉTUDE

Échelle 11*17 - 1:2 000 / 8,5*11 - 1:4 000
 Source : Plan du cadastre du Québec, Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles - Cartographie de base

ANALYSE DE SITE | CARTOGRAPHIE DE BASE



SITE À L'ÉTUDE

Échelle 11*17 - 1:1 000 / 8,5*11 - 1:2 000
Source : Cartographie de base

ANALYSE DE SITE | CADRE BÂTI

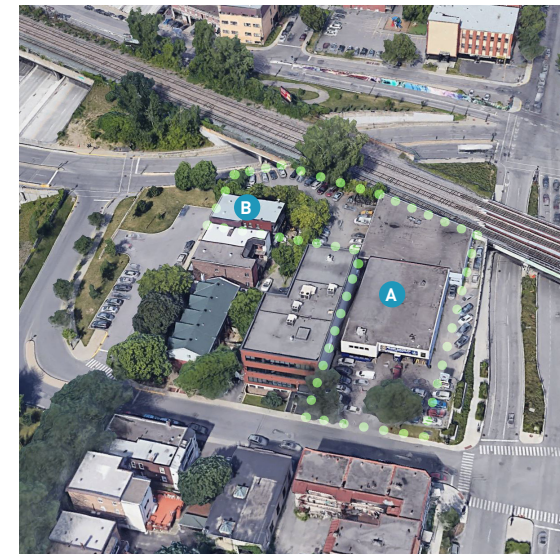
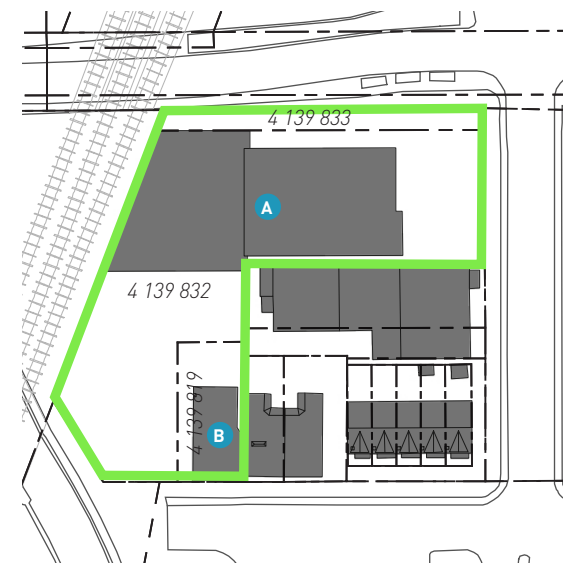
ADRESSES CIVIQUES

[A] 5311 AVENUE CROWLEY

[B] 1933 - 1941, AVENUE PRUD'HOMME
MONTRÉAL, QC

CARACTÉRISTIQUES DU TERRAIN

- LOTS 4 139 833 - 4 139 832 - 4 139 819
- PROPRIÉTAIRE : RACHEL JULIEN
- SUPERFICIE : 3577,90 M²



FAÇADE AVANT (RUE CROWLEY)



FAÇADE ARRIÈRE (AVENUE PRUD'HOMME)



FAÇADE ARRIÈRE (AVENUE PRUD'HOMME)

BÂTIMENT [A] (LOT 4 139 832)

- ANNÉE DE CONSTRUCTION : 1984
- HAUTEUR : +/- 5 MÈTRES - 1 À 2 ÉTAGES
- SUPERFICIE DE PLANCHER : 1 309,10 M²
- USAGE : ATELIER MÉCANIQUE AUTOMOBILE



FAÇADE AVANT (AVENUE PRUD'HOMME)



FAÇADE LATÉRALE

BÂTIMENT [B] (LOT 4 139 819)

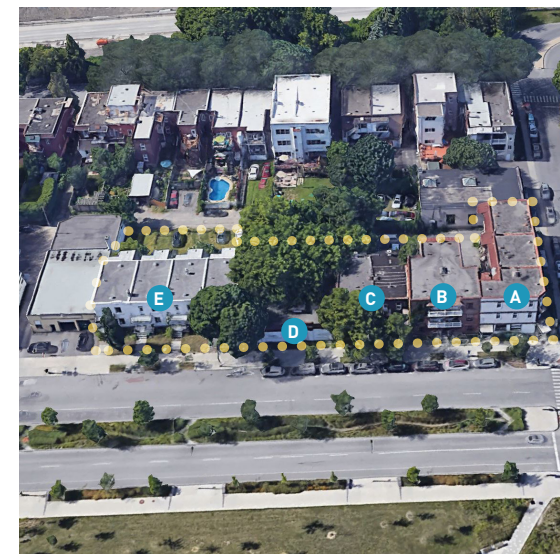
- ANNÉE DE CONSTRUCTION : 1914
- HAUTEUR : +/- 10 MÈTRES - 3 ÉTAGES
- SUPERFICIE DE PLANCHER : 484,80 M²
- MULTIPLEX
- 4 LOGEMENTS

ANALYSE DE SITE | CADRE BÂTI

ADRESSES CIVIQUES
1022 - 1078 BOULEVARD DÉCARIE

CARACTÉRISTIQUES DU TERRAIN

- LOTS 4 139 888 - 4 139 885 - 4 139 889 - 4 139 892 - 4 139 896 - 4 139 899 - 4 139 901 - 4 139 903 - 4 139 904
- PROPRIÉTAIRE : PUR IMMOBILIA
- SUPERFICIE : 2 490,35 M²



BÂTIMENT [A] (LOTS 4 139 838 ET 4 139 885)

- ANNÉE DE CONSTRUCTION : 1926
- HAUTEUR : +/- 10 MÈTRES - 3 ÉTAGES
- SUPERFICIE DE PLANCHER : NA
- USAGE : MULTIPLEX / BUREAUX
- 9 LOGEMENTS



BÂTIMENT [D] (LOT 4 139 896)

- ANNÉE DE CONSTRUCTION : 1937
- HAUTEUR : +/- 4 MÈTRES - 1 ÉTAGE
- SUPERFICIE DE PLANCHER : NA
- USAGE : ATELIER MÉCANIQUE AUTOMOBILE



BÂTIMENT [B] (LOT 4 139 889)

- ANNÉE DE CONSTRUCTION : 1933
- HAUTEUR : +/- 9 MÈTRES - 3 ÉTAGES
- SUPERFICIE DE PLANCHER : 508,90 M²
- MULTIPLEX
- 6 LOGEMENTS



BÂTIMENTS [E] (LOTS 4 139 899, 4 139 901, 4 139 903 ET 4 139 904)

- ANNÉE DE CONSTRUCTION : 1925
- HAUTEUR : +/- 6,5 MÈTRES - 2 ÉTAGES
- SUPERFICIE DE PLANCHER : 621,20 M²
- DUPLEX (*4)
- 8 LOGEMENTS



BÂTIMENT [C] (LOT 4 139 892)

- ANNÉE DE CONSTRUCTION : 1933
- HAUTEUR : +/- 7 MÈTRES - 2 ÉTAGES
- SUPERFICIE DE PLANCHER : 297,20 M²
- MULTIPLEX
- 4 LOGEMENTS

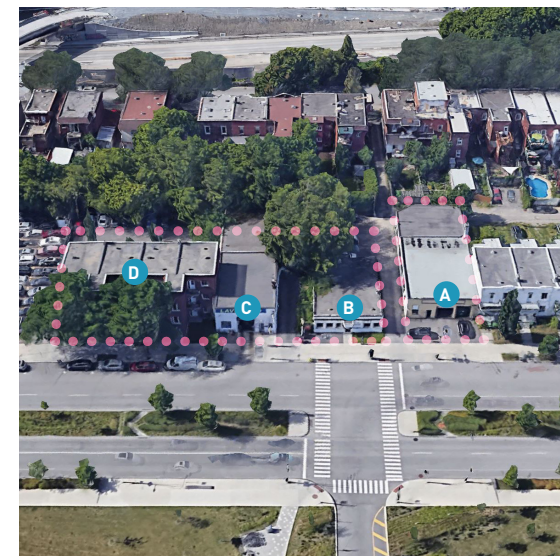


ANALYSE DE SITE | CADRE BÂTI

ADRESSES CIVIQUES
952 - 1000 BOULEVARD DÉCARIE

CARACTÉRISTIQUES DU TERRAIN

- LOTS 4 139 905 - 4 139 920 - 4 139 921 - 4 139 922 - 4 139 923 - 4 139 918
- PROPRIÉTAIRE : ALTERNATIVE CAPITAL GROUP
- SUPERFICIE : 2 690,3 M²



FAÇADE AVANT (CROWLEY/DÉCARIE)

- BÂTIMENT [A]
(LOT 4 139 905)**
- ANNÉE DE CONSTRUCTION : 1947
 - HAUTEUR : +/- 3,5 MÈTRES - 1 ÉTAGE
 - SUPERFICIE DE PLANCHER : 372 M²
 - USAGE : ATELIER MÉCANIQUE AUTOMOBILE



FAÇADE AVANT (BOULEVARD DÉCARIE)

- BÂTIMENT [B]
(LOT 4 139 920)**
- ANNÉE DE CONSTRUCTION : 1947
 - HAUTEUR : +/- 3 MÈTRES - 1 ÉTAGE
 - SUPERFICIE DE PLANCHER : 204,90 M²
 - USAGE : ATELIER MÉCANIQUE AUTOMOBILE



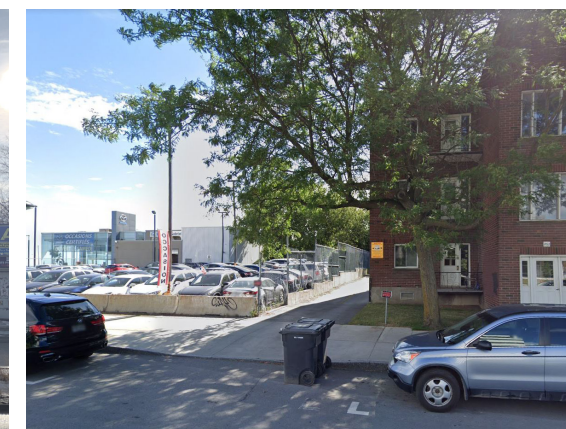
FAÇADE AVANT (BOULEVARD DÉCARIE)

- BÂTIMENT [C]
(LOT 4 139 921)**
- ANNÉE DE CONSTRUCTION : 1947
 - HAUTEUR : +/- 4,5 MÈTRES - 1 ÉTAGE
 - SUPERFICIE DE PLANCHER : 382 M²
 - USAGE : ATELIER MÉCANIQUE AUTOMOBILE



FAÇADE AVANT (BOULEVARD DÉCARIE)

- BÂTIMENTS [D]
(LOTS 4 139 922 ET 4 139 923)**
- ANNÉE DE CONSTRUCTION : 1925
 - HAUTEUR : +/- 9 MÈTRES - 3 ÉTAGES
 - SUPERFICIE DE PLANCHER : 831 M²
 - MULTIPLEX (*2)
 - 12 LOGEMENTS



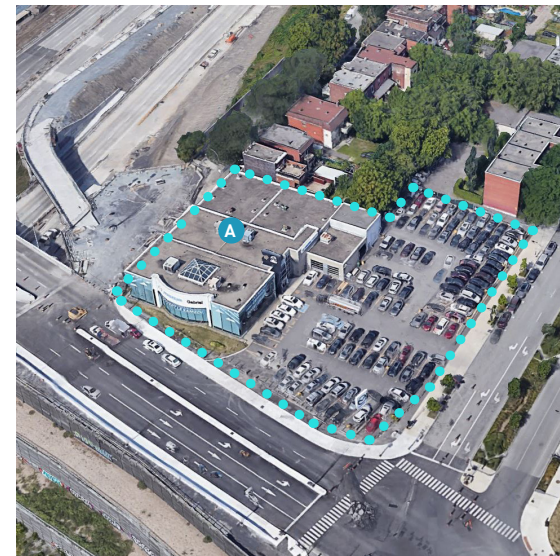
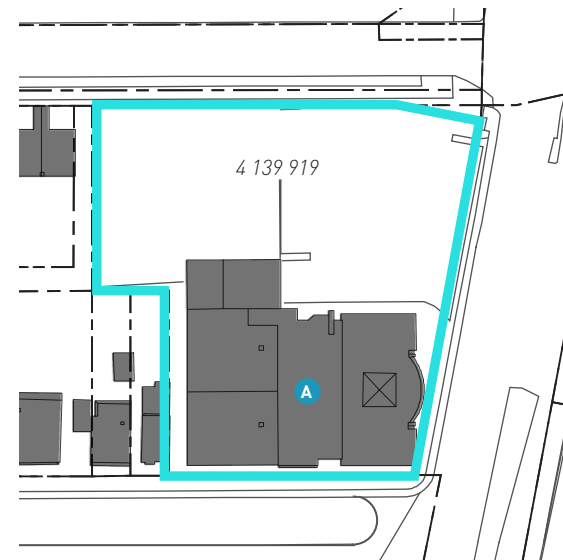
SERVITUDE DE PASSAGE [S] (LOT 4 139 918)

ANALYSE DE SITE | CADRE BÂTI

ADRESSE CIVIQUE
5333 RUE SAINT-JACQUES

CARACTÉRISTIQUES DU TERRAIN

- LOT 4 139 919
- PROPRIÉTAIRE : GPA MOTOR TRADE (MADZA)
- SUPERFICIE : 4 610,1 M²



FAÇADE AVANT (RUE SAINT-JACQUES)



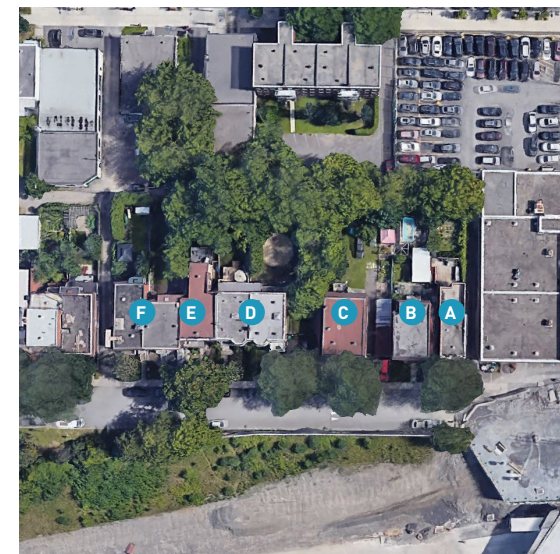
FAÇADE LATÉRALE (BOULEVARD DÉCARIE)

BÂTIMENT [A] (LOT 4 139 919)

- ANNÉE DE CONSTRUCTION : 1991
- HAUTEUR : +/- 7 MÈTRES - 1 ÉTAGE
- SUPERFICIE DE PLANCHER : 1 555,40 M²
- USAGE : CONCESSIONNAIRE AUTOMOBILE

ANALYSE DE SITE | CADRE BÂTI

ADRESSES CIVIQUES
941 - 1003 AVENUE PRUD'HOMME



- LOT 4 139 917 - BÂTIMENT [A]**
- ANNÉE DE CONSTRUCTION : 1920
 - HAUTEUR : +/- 7,5 MÈTRES - 2 ÉTAGES
 - SUPERFICIE DE PLANCHER : 127,30 M²
 - SUPERFICIE DU TERRAIN : 279,90 M²
 - MAISON DE VILLE
 - 1 LOGEMENT



- LOT 4 139 916 - BÂTIMENT [B]**
- ANNÉE DE CONSTRUCTION : 1920
 - HAUTEUR : +/- 7,5 MÈTRES - 2 ÉTAGES
 - SUPERFICIE DE PLANCHER : 170,60 M²
 - SUPERFICIE DU TERRAIN : 279,90 M²
 - DUPLEX
 - 2 LOGEMENTS



- LOT 4 139 915 - BÂTIMENT [C]**
- ANNÉE DE CONSTRUCTION : 1910
 - HAUTEUR : +/- 7,5 MÈTRES - 2 ÉTAGES
 - SUPERFICIE DE PLANCHER : 188,00 M²
 - SUPERFICIE DU TERRAIN : 559,70 M²
 - DUPLEX
 - 2 LOGEMENTS



- LOTS 4 139 914 ET 4 139 882 - BÂTIMENTS [D]**
- ANNÉE DE CONSTRUCTION : 1909-1910
 - HAUTEUR : +/- 8 MÈTRES - 2 ÉTAGES
 - SUPERFICIE DE PLANCHER : 160 M² (*2)
 - SUPERFICIE DES TERRAINS : 559,7 M² - 279,90 M²
 - DUPLEX (*2)
 - 4 LOGEMENTS



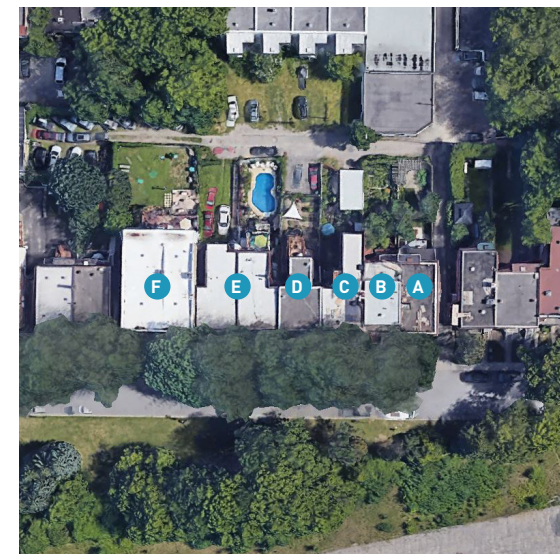
- LOT 4 139 881 - BÂTIMENT [E]**
- ANNÉE DE CONSTRUCTION : 1924
 - HAUTEUR : +/- 8 MÈTRES - 2 ÉTAGES
 - SUPERFICIE DE PLANCHER : 159,40 M²
 - SUPERFICIE DU TERRAIN : 281,50 M²
 - DUPLEX
 - 2 LOGEMENTS



- LOTS 4 139 879 ET 4 139 878 - BÂTIMENTS [F]**
- ANNÉE DE CONSTRUCTION : 1953-1958
 - HAUTEUR : +/- 8 MÈTRES - 2 ÉTAGES
 - SUPERFICIE DE PLANCHER : 175,20 M² - 167,20 M²
 - SUPERFICIE DES TERRAINS : 274,20 M² - 287,80 M²
 - TRIPLEX ET DUPLEX
 - 5 LOGEMENTS

ANALYSE DE SITE | CADRE BÂTI

ADRESSES CIVIQUES
1009 - 1053 AVENUE PRUD'HOMME



- LOT 4 139 877 - BÂTIMENT [A]**
- ANNÉE DE CONSTRUCTION : 1925
 - HAUTEUR : +/- 8 MÈTRES - 2 ÉTAGES
 - SUPERFICIE DE PLANCHER : 183,90 M²
 - SUPERFICIE DU TERRAIN : 225,70 M²
 - DUPLEX
 - 2 LOGEMENTS



- LOT 4 139 900 - BÂTIMENT [B]**
- ANNÉE DE CONSTRUCTION : 1924
 - HAUTEUR : +/- 8 MÈTRES - 2 ÉTAGES
 - SUPERFICIE DE PLANCHER : 168,50 M²
 - SUPERFICIE DU TERRAIN : 225,70 M²
 - DUPLEX
 - 2 LOGEMENTS



- LOT 4 139 898 - BÂTIMENT [C]**
- ANNÉE DE CONSTRUCTION : 1931
 - HAUTEUR : +/- 8 MÈTRES - 2 ÉTAGES
 - SUPERFICIE DE PLANCHER : 216,80 M²
 - SUPERFICIE DU TERRAIN : 262,50 M²
 - DUPLEX
 - 2 LOGEMENTS



- LOT 4 139 897 - BÂTIMENT [D]**
- ANNÉE DE CONSTRUCTION : 1920
 - HAUTEUR : +/- 8 MÈTRES - 2 ÉTAGES
 - SUPERFICIE DE PLANCHER : 188,5 M²
 - SUPERFICIE DES TERRAINS : 262,5 M²
 - DUPLEX
 - 2 LOGEMENTS



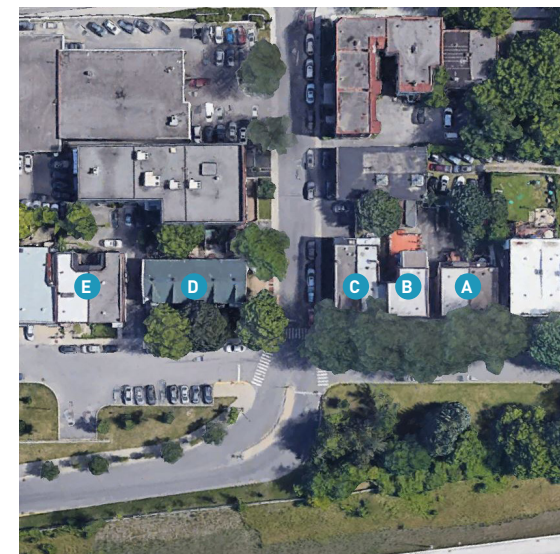
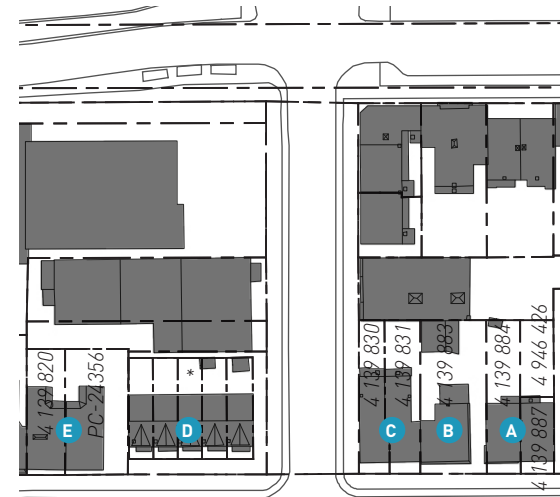
- LOTS 4 139 895 ET 4 139 893 - BÂTIMENTS [E]**
- ANNÉE DE CONSTRUCTION : 1920
 - HAUTEUR : +/- 8 MÈTRES - 2 ÉTAGES
 - SUPERFICIE DE PLANCHER : 201 M² - 127,60 M²
 - SUPERFICIE DES TERRAINS : 262,50 M²(*2)
 - DUPLEX (*2)
 - 4 LOGEMENTS



- LOT 4 139 890 - BÂTIMENT [F]**
- ANNÉE DE CONSTRUCTION : 1929
 - HAUTEUR : +/- 11,5 MÈTRES - 3 ÉTAGES
 - SUPERFICIE DE PLANCHER : 578,80 M²
 - SUPERFICIE DU TERRAIN : 559,70 M²
 - MULTIPLEX
 - 8 LOGEMENTS

ANALYSE DE SITE | CADRE BÂTI

ADRESSES CIVIQUES
1059 - 1929 AVENUE PRUD'HOMME



LOTS 4 139 887, 4 946 426 ET 4 139 884 - BÂTIMENTS [A]

- ANNÉE DE CONSTRUCTION : 1932
- HAUTEUR : +/- 8 MÈTRES - 2 ÉTAGES
- SUPERFICIE DE PLANCHER : 155,3 M² (*2)
- SUPERFICIE DES TERRAINS : 203,5 M² (*2)
- DUPLEX (*2)
- 4 LOGEMENTS



LOTS* 4 139 823, 4 139 825, 4 139 826, 4 139 827, 4 139 828 ET 4 144 838 - BÂTIMENTS [D]

- ANNÉE DE CONSTRUCTION : 1992
- HAUTEUR : +/- 8 MÈTRES - 2 ÉTAGES
- SUPERFICIE DE PLANCHER : 89,2 M² (*5)
- SUPERFICIE DES TERRAINS : 139,4 M² (*5)
- COPROPRIÉTÉ DIVISÉ
- MAISONS DE VILLE
- 5 LOGEMENTS



LOT 4 139 883 - BÂTIMENT [B]

- ANNÉE DE CONSTRUCTION : 1925
- HAUTEUR : +/- 11 MÈTRES - 3 ÉTAGES
- SUPERFICIE DE PLANCHER : 360,90 M²
- SUPERFICIE DU TERRAIN : 401,30 M²
- TRIPLEX
- 3 LOGEMENTS



LOTS PC-24356 ET 4 139 820 - BÂTIMENTS [E]

- ANNÉE DE CONSTRUCTION : 1910
- HAUTEUR : +/- 8 MÈTRES - 2 ÉTAGES
- SUPERFICIE DE PLANCHER : NA
- SUPERFICIE DES TERRAINS : NA
- DUPLEX (*2)
- 4 LOGEMENTS

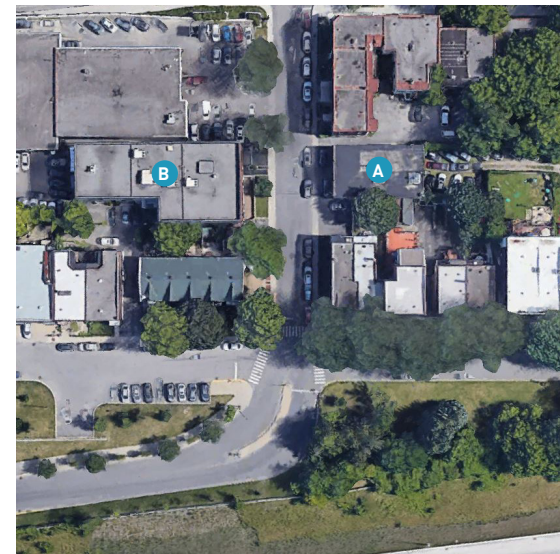


LOT 4 139 831 ET 4 139 830 - BÂTIMENTS [C]

- ANNÉE DE CONSTRUCTION : 1914-1915
- HAUTEUR : +/- 8 MÈTRES - 2 ÉTAGES
- SUPERFICIE DE PLANCHER : 202,7 M² - 190,9 M²
- SUPERFICIE DES TERRAINS : 203,9 M² - 167,7 M²
- DUPLEX (*2)
- 4 LOGEMENTS

ANALYSE DE SITE | CADRE BÂTI

ADRESSES CIVIQUES
5320 - 5325 AVENUE CROWLEY



LOT 4 139 886 - BÂTIMENT [A]

- ANNÉE DE CONSTRUCTION : 1947
- HAUTEUR : +/- 5 MÈTRES - 1 ÉTAGE
- SUPERFICIE DE PLANCHER : 263,80 M²
- SUPERFICIE DU TERRAIN : 583,60 M²
- ATELIER MÉCANIQUE AUTOMOBILE



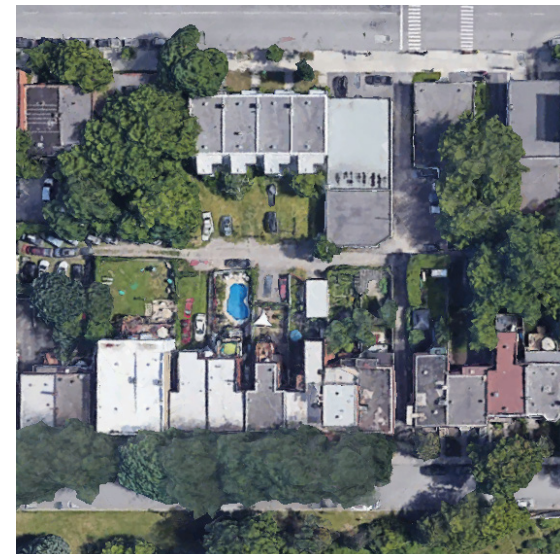
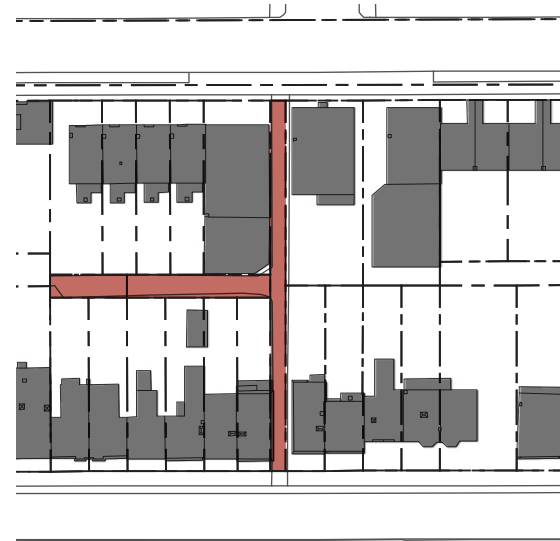
LOTS 4 139 822 ET 4 139 829 - BÂTIMENT [B]

- ANNÉE DE CONSTRUCTION : 2005
- HAUTEUR : +/- 11,5 MÈTRES - 3 ÉTAGES
- SUPERFICIE DE PLANCHER : 1 551,6 M²
- SUPERFICIE DU TERRAIN : 868,5 M²
- IMMEUBLE COMMERCIAL

ANALYSE DE SITE | RUELLE

ÎLOT CROWLEY-DÉCARIE (RUELLE)

- SUPERFICIE : 423,6 M²



VUE DEPUIS L'AVENUE PRUD'HOMME



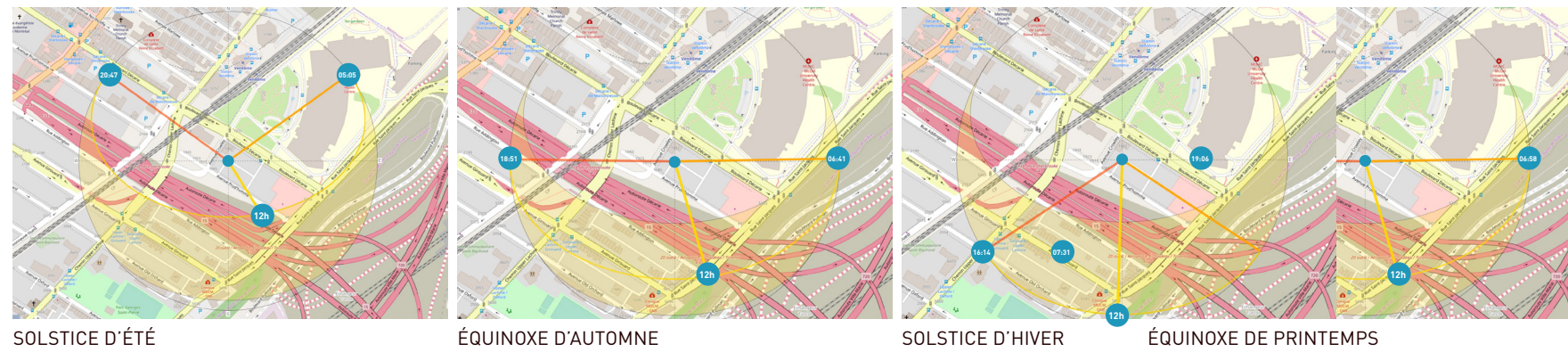
VUE DEPUIS LE BOULEVARD DÉCARIE



VUE VERS LE NORD - INTÉRIEUR

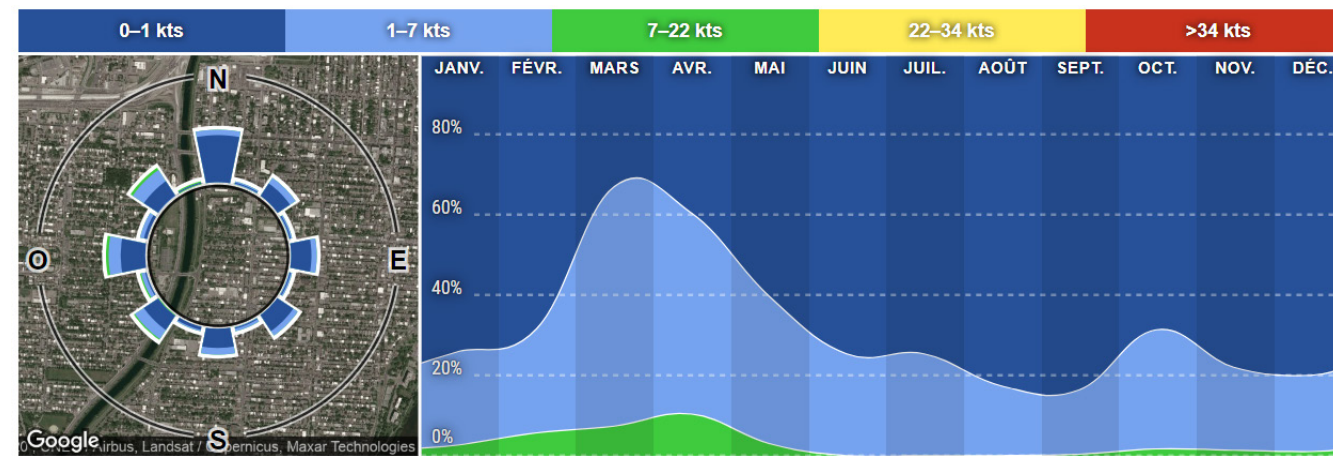
ANALYSE DE SITE | CONDITIONS CLIMATIQUES

Les figures ci-jointes illustrent les conditions d'ensoleillements et de vents dominants du site à l'étude.



ENSOLEILLEMENT

Source : SunCalc



ÉCHANGEUR TURCOT
STATION VERDUN/MONTREAL

DIRECTION ET RÉPARTITION DE LA FORCE DU VENT

Source : Windfinder

04

CADRE DE
PLANIFICATION

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

AFFECTATION :

DOMINANTE RÉSIDENTIELLE

DENSITÉ RÉSIDENTIELLE :

AIRE TOD - SEUIL MINIMAL DE DENSITÉ : 80 LOG./HA

PATRIMOINE : NA

LES CONTRAINTES ET LES NUISANCES :

AUTOURROUTE OU VOIE RAPIDE :

Autouroute 15 ;
Échangeur turcot ;
Rue Saint-Jacques.

RÉSEAU FÉRROVIAIRE :

Principale (C.P.).

DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE :

4.8.3.1 Occupation d'un terrain adjacent à une gare de triage ferroviaire ou à une voie ferrée principale : Critères visant à favoriser la sécurité des aménagements ou des constructions requis pour abriter un des usages sensibles (Annexe XVIII) (75 mètres) ;

4.8.3.3 Occupation d'un terrain adjacent à une voie à débit important ou à une voie ferrée principale : sur un terrain situé à moins de **30 mètres** de l'emprise d'une voie à débit important ou d'une voie ferrée principale, le niveau sonore à l'intérieur du bâtiment ou de la partie du bâtiment où s'exerce un usage sensible ne peut être supérieur à 40 dBA Leq (24 h).

PLAN D'URBANISME VILLE DE MONTRÉAL ARRONDISSEMENT CDN-NDG

AFFECTATION:

SECTEUR MIXTE :

Aire diversifiée comportant une composition variée d'activités et de l'habitation. Plusieurs de ces secteurs recouvrent des aires présentant un potentiel d'intensification du nombre de logements ou du nombre d'emplois. *Composantes : Habitation, Commerce, Bureau, Équipement collectif ou institutionnel, occupations à caractère industriel antérieures à l'adoption du Schéma d'aménagement.*

SECTEUR RÉSIDENTIEL :

Aire à vocation principalement résidentielle comportant aussi des portions mixtes, notamment des rues de commerces et d'habitation. *Composantes : Habitation, Commerce et Équipement collectif ou institutionnel.*

DENSITÉ DE CONSTRUCTION :

SECTEUR 04-010 (MIXTE) :

Bâti de **deux (2) à dix (10) étages** hors-sol;
Taux d'implantation au sol moyen ou élevé.

SECTEUR 04-001 (RÉSIDENTIEL) :

Bâti de **deux (2) à trois (3) étages** hors-sol;

Taux d'implantation au sol moyen ou élevé.

PATRIMOINE : Le site à l'étude n'est pas localisé dans un secteur de valeur patrimoniale.

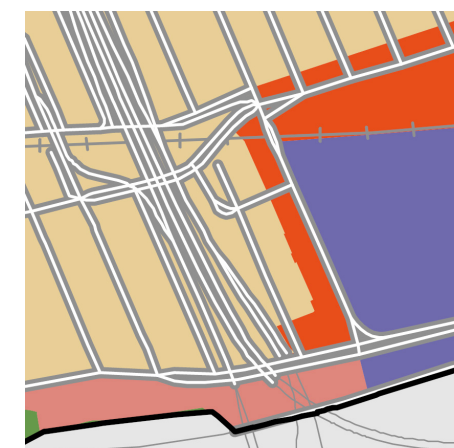
PARC ET ESPACE VERT : PARC PRUD'HOMME

SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS PAN-MONTRÉALAISES :

Secteur Mixte : Diversification et intensification des activités aux abords de la station intermodale Vendôme;

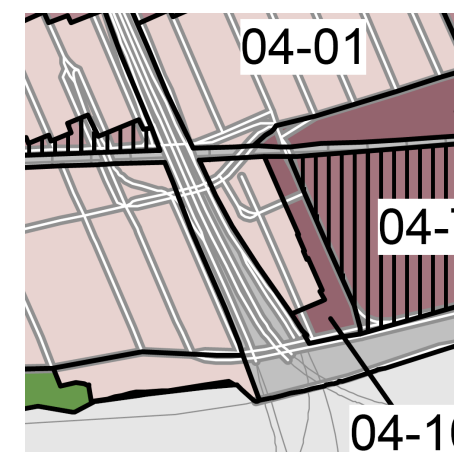
Paysage urbain et qualité de l'architecture : Amélioration de la qualité du paysage urbain de l'autoroute Décarie.

N.B. : LE SITE À L'ÉTUDE N'EST PAS LOCALISÉ DANS LES PÉRIMÈTRES DU SECTEUR DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE SITE GLEN ET TURCOT ET DU SECTEUR DU PDUES TURCOT.



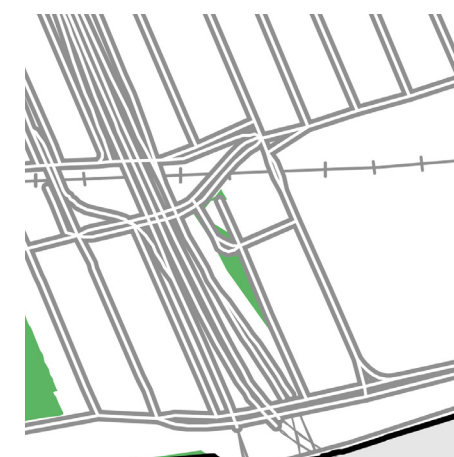
LÉGENDE

L'affectation du sol
Secteur résidentiel
Secteur mixte



LÉGENDE

Densité
Forte
Faible



LÉGENDE

Les parcs et les espaces verts
Parc

EXTRAITS DU PLAN D'URBANISME 04-047

PLAN D'URBANISME VILLE DE MONTRÉAL
ARRONDISSEMENT CDN-NDG

VUES D'INTÉRÊT DEPUIS LE MONT ROYAL:

BELVÉDÈRE ROSLYN (I)

BELVÉDÈRE DU PARC SUMMIT VERS LE SUD (G)

VUES D'INTÉRÊT VERS LE MONT ROYAL:

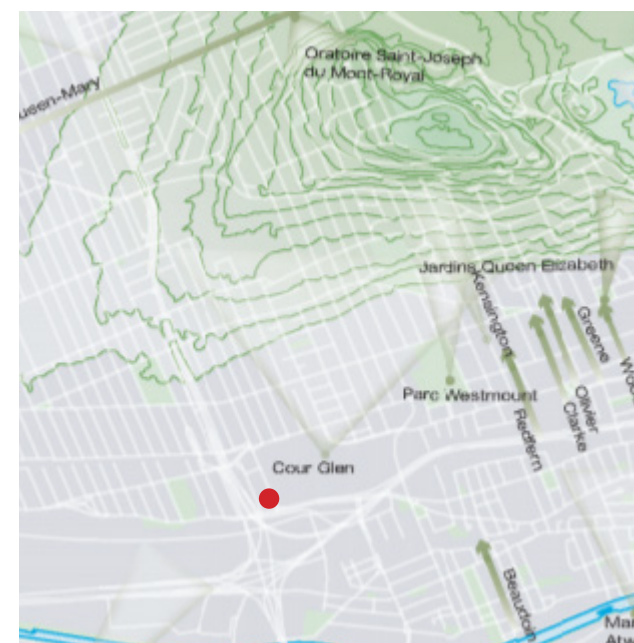
COUR GLEN

CRITÈRES PIIA - RÉVISION DE PROJET (TITRE VIII) AU
RÈGLEMENT D'URBANISME 01-276



LÉGENDE

— Vue depuis le mont Royal



LÉGENDE

— Vue vers le mont Royal

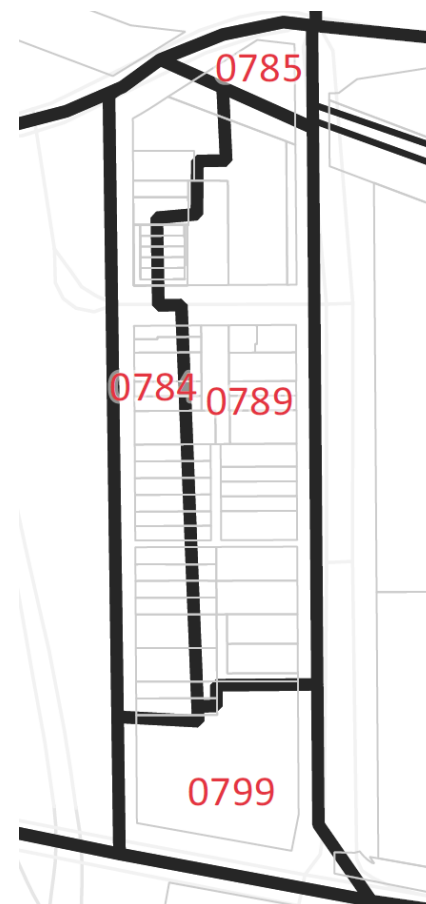
EXTRAITS DU PLAN D'URBANISME 04-047 (ANNEXES C ET D)

● Site à l'étude

RÈGLEMENT D'URBANISME 01-276

ZONES 0784, 0785, 0789, 0799

N.B. : LE SITE À L'ÉTUDE N'EST PAS LOCALISÉ DANS UN SECTEUR D'INTÉRÊT ET NE COMPREND AUCUN IMMEUBLE D'INTÉRÊT IDENTIFIÉ AU PLAN À L'ANNEXE A.2.



EXTRAIT ANNEXE A.1 - PLAN DES ZONES

ZONE 0784

CATÉGORIES D'USAGES		
CATÉGORIE D'USAGES PRINCIPALE		Classe d'occupation
H.1-3	1 à 3 logements	-
AUTRE(S) CATÉGORIE(S) D'USAGES		
-	-	-
-	-	-
-	-	-
-	-	-

NORMES PRESCRITES		
DENSITÉ	Min	Max
Densité / ISP	-	-
IMPLANTATION		
Mode(s) d'implantation	Contigu	
Taux d'implantation (%)	35	70
Marge avant (m)	-	-
Marge latérale (m)	1,5	-
Marge arrière (m)	3	-
HAUTEUR		
Hauteur (étage)	2	3
Hauteur (m)	-	11

ZONE 0785

CATÉGORIES D'USAGES		
CATÉGORIE D'USAGES PRINCIPALE		Classe d'occupation
C.2	Commerces et services en secteur de faible intensité commerciale	C
AUTRE(S) CATÉGORIE(S) D'USAGES		
H	Habitation	-
-	-	-
-	-	-
-	-	-
-	-	-

NORMES PRESCRITES		
DENSITÉ	Min	Max
Densité / ISP	-	-
IMPLANTATION		
Mode(s) d'implantation	Regles d'insertion	
Taux d'implantation (%)	35	70
Marge avant (m)	-	-
Marge latérale (m)	1,5	-
Marge arrière (m)	3	-
HAUTEUR		
Hauteur (étage)	2	3
Hauteur (m)	-	12,5

ZONE 0789

CATÉGORIES D'USAGES		
CATÉGORIE D'USAGES PRINCIPALE		Classe d'occupation
C.2	Commerces et services en secteur de faible intensité commerciale	C
AUTRE(S) CATÉGORIE(S) D'USAGES		
H	Habitation	-
-	-	-
-	-	-
-	-	-
-	-	-

NORMES PRESCRITES		
DENSITÉ	Min	Max
Densité / ISP	-	-
IMPLANTATION		
Mode(s) d'implantation	Contigu	
Taux d'implantation (%)	35	70
Marge avant (m)	-	-
Marge latérale (m)	1,5	-
Marge arrière (m)	3	-
HAUTEUR		
Hauteur (étage)	2	3
Hauteur (m)	-	12,5

ZONE 0799

CATÉGORIES D'USAGES		
CATÉGORIE D'USAGES PRINCIPALE		Classe d'occupation
C.6	Commerces lourds	A
AUTRE(S) CATÉGORIE(S) D'USAGES		
C.1(2)	Commerces et services d'appoint	C
I.2	Industrie légère	C
-	-	-
-	-	-
-	-	-

NORMES PRESCRITES		
DENSITÉ	Min	Max
Densité / ISP	-	-
IMPLANTATION		
Mode(s) d'implantation	Contigu	
Taux d'implantation (%)	35	70
Marge avant (m)	-	-
Marge latérale (m)	1,5	-
Marge arrière (m)	3	-
HAUTEUR		
Hauteur (étage)	-	-
Hauteur (m)	7	11

RÈGLEMENT POUR UNE MÉTROPOLE MIXTE

Dans la perspective d'améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial, la Ville de Montréal souhaite adopter un nouvel outil réglementaire qui viendra remplacer la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels (2020) qui ne s'appliquait qu'aux projets dérogatoires à partir de 100 unités de logement. L'adoption du dit règlement est prévue en 2020 pour une entrée en vigueur en 2021.

Le règlement s'appliquerait à tous les projets résidentiels de 5 unités de logement ou plus. L'obtention d'un permis de construction serait ainsi assujettie à la conclusion d'une entente entre la Ville et les promoteurs immobiliers visant à atteindre une contribution d'environ 20 % de logement social, 20 % de logement abordable et 20 % de logement familial (logement comprenant trois chambres à coucher et plus).

Taille du projet résidentiel	Contribution au logement social	Contribution au logement abordable	Contribution au logement familial
5 à 49 logements (min. : 450 m ²)	Contribution financière	-	-
50 logements et plus	Terrain vacant ou projet clé en main : <ul style="list-style-type: none"> 20% sur le site 22% hors site ou Contribution financière	20% dont 5% logements familiaux ou Contribution financière	5 % de logements familiaux abordables ; 10% sans contrôle de prix et 5 % de logements familiaux sociaux

PRINCIPALES DISPOSITIONS DU RÈGLEMENT POUR UNE MÉTROPOLE MIXTE - DOCUMENT EXPLICATIF, VILLE DE MONTRÉAL

CONTRIBUTION AUX FINS DE PARCS

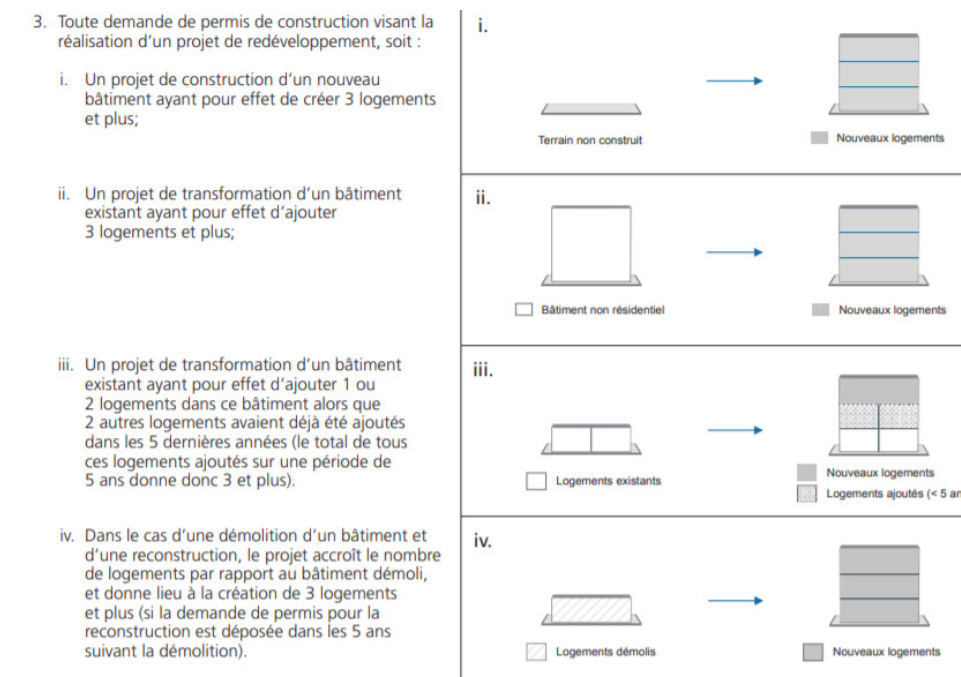
La Ville de Montréal demande au propriétaire d'un immeuble (terrain vacant ou terrain bâti) une contribution en terrain ou en argent ne pouvant excéder 10 % de la superficie ou de la valeur du site lorsqu'il veut obtenir un permis lors d'un projet de redéveloppement. (en vigueur depuis 2017).

Contribution exigée:

Demande de permis de construction pour un projet de redéveloppement : Application d'une formule au prorata du nombre de logements créés.

Contribution financière

Somme compensatoire = (10 % valeur du site / nombre total de logements) X (nombre de logements créés - nombre de logements sociaux et communautaires - nombre de logements de 3 chambres et plus)



SITUATIONS DONNANT LIEU À LA CONTRIBUTION AUX FINS DE PARCS - DOCUMENT EXPLICATIF, VILLE DE MONTRÉAL

05

SYNTHÈSE

SYNTHÈSE | POTENTIELS, CONTRAINTES ET ENJEUX D'AMÉNAGEMENT

POTENTIELS

- Proximité du centre-ville de Montréal ;
- Contexte de planification de type TOD (80 log./ha.) ;
- Proximité des équipements et des services publics (CUSM), des commerces et des services (Rue Sherbrooke Ouest) ;
- Accessibilité du site en transport collectif et accessibilité routière (ligne orange du métro, trois [3] lignes de train de banlieue, lignes de bus, accès direct au réseau autoroutier) ;
- Bâtiments vacants ;
- Terrains sous-utilisés propices à la planification d'un développement immobilier ;
- Prestige du lieu associé à la présence du CUSM ;
- Qualité des aménagements paysagers localisés dans la zone tampon (Autouroute 15), dans le parc Prud'Homme, aux abords des voies publiques et à l'intérieur des îlots (arbres matures) ;
- Trame verte potentielle entre le parc Prud'homme, la ruelle et les terrasses Saint-Jacques ;
- Vues paysagères d'intérêt vers le mont Royal, le centre-ville et les abords du fleuve Saint-Laurent, soit les principaux repères du paysage montréalais ;
- Vitrine autoroutière, potentiel de mise en valeur identitaire du site à l'étude ;
- Planification concertée du site à l'étude entre quatre promoteurs immobiliers en collaboration avec l'arrondissement de CDN-NDG.

CONTRAINTES

- Externalités négatives (bruits, camionnage) liées aux infrastructures pouvant introduisant une problématique associée à la qualité de vie du milieu ;
- Externalités négatives liées à l'achalandage et aux activités du CUSM (flux constant de circulation sur Décarie) ;
- Cadre bâti d'intérêt, majoritairement construit dans la première moitié du XXe siècle et pouvant être associé à du patrimoine vernaculaire ;
- Servitude de passages, ruelle et propriétés publiques (MTQ, ville de Montréal) venant restreindre les options d'implantation et de volumétrie (taille réduite des lots) ;
- Cheminements piétonniers parfois non sécuritaires (viaduc, voies à caractère autoroutier) ;
- Maintien des aménagements paysagers (zones tampons et terre-pleins) et préservation des arbres matures ;
- Acceptabilité sociale d'un projet de plus grande hauteur et de forte densité par les riverains de l'avenue Prud'homme ;
- Contexte de planification et cadre réglementaire :

Modifications requises au Plan d'urbanisme 04-047 (paramètres de hauteur et de densité de construction) ;
Modifications requises au règlement d'urbanisme (zonage) ;
20/20/20 Logements social, abordable et familial (in situ) ;
Contribution aux fins de parcs (in situ) ;
Mesures réglementaires associées aux contraintes anthropiques (in situ).

ENJEUX

L'îlot Crowley-Décarie prend place dans un secteur relativement déstructuré, mais dynamique, offrant un fort potentiel de requalification et de densification. Les enjeux de revitalisation et de densification du quartier dépassent toutefois largement les limites du site à l'étude et nécessitent une approche globale et concertée entre les différents acteurs privés et publics.

Une requalification de l'îlot dans son ensemble permettrait de consolider le secteur urbain aux abords du pôle intermodal et favoriser l'articulation de l'urbanisation et la densification aux abords du réseau de transport collectif. Le site à l'étude n'étant plus rattaché à la morphologie urbaine traditionnelle de NDG depuis l'implantation de l'Autouroute 15, les opportunités de densification résidentielle pourraient se matérialiser avec le déploiement d'un cadre bâti renouvelé, soulignant les abords de la station de métro Vendôme. Toutefois, cette intervention pourrait se buter aux orientations de la ville visant la préservation d'une architecture vernaculaire (lotissement typique montréalais, plex) et à l'opposition des riverains.

Ainsi, la planification du site à l'étude devra répondre aux principaux enjeux suivants :

- la mixité fonctionnelle (usages) et sociale (logement social in situ, logements abordables, logements familiaux, etc.) ;
- l'intégration urbaine et la cohabitation avec la frange résidentielle Plex adjacente à la rue Prud'homme ;
- la mise en œuvre d'une forme urbaine compacte qui permet un encadrement et une utilisation optimale de l'espace ;
- la création d'un domaine public de qualité, adapté aux modes de déplacement actif, offrant du mobilier urbain et un nouvel aménagement paysager (amélioration du cadre de vie environnant) ;
- la construction d'un cadre bâti écologique offrant une belle qualité architecturale ;
- la présence de contraintes anthropiques négatives (infrastructures autoroutières) nécessitant l'intégration de diverses mesures de mitigation.

CRÉDITS

JOSÉE BÉRUBÉ, ARCHITECTE-URBANISTE ASSOCIÉE

ANNE WOLF, ARCHITECTE ET DESIGNER URBAIN

VICTOR GRANIER, AMÉNAGISTE