

SECTEUR SUD RUE SAINT-ANTOINE

REDÉVELOPPEMENT URBAIN

18 DÉCEMBRE 2013

12492 / 50454

DOCUMENT DE PRÉSENTATION
Office de consultation publique de Montréal
OCPM
SECTEUR WINDSOR - SITES 1 ET 2



CHBA

DAA



SECTEUR SUD RUE SAINT-ANTOINE

REDÉVELOPPEMENT URBAIN

18 DÉCEMBRE 2013

12492 / 50454

DOCUMENT DE PRÉSENTATION
Office de consultation publique de Montréal
OCPM
SECTEUR WINDSOR - SITES 1 ET 2



CHBA

DAA



N°	DATE J J / M M / A A	ÉMISSIONS
03	2013/12/13	Dépôt OCPM
03	2013/06/03	Dépôt Ville de MONTRÉAL
02	2013/04/16	Dépôt Ville de MONTRÉAL
01	2013/03/28	Dépôt Ville de MONTRÉAL

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS..... 2

Cadillac Fairview
Consultants

INTRODUCTION 7

Contexte de planification
Vision et objectifs de développement
Nature de la demande et objet du document
Démarches en cours

MILIEU D'INSERTION 11

Localisation
Contexte environnant
Abords du site
Rappel historique
Accessibilité et desserte
Dynamiques du secteur

SITE..... 25

Lotissement et propriétés
Occupation et cadre bâti existant
Bâtiment d'intérêt / 1162 Saint-Antoine ouest

PRÉSENTATION DU PROJET..... 31

Enjeux de redéveloppement du secteur sud de la rue Saint-Antoine
Principes d'intégration urbaine
Plan image
Parti d'aménagement
Composantes du projet

ANNEXES 59

Plans détaillés / site 1
Vues d'intérêt / cônes de vision
Étude d'ensoleillement

DOCUMENTS CONNEXES

Mise à jour de l'étude d'impact sur les déplacements,
projet de développement de l'îlot Windsor (SMi)
Étude d'accessibilité, rue Saint-Antoine (GÉNIVAR)
Étude historique du 1162 Saint-Antoine Ouest (Histo&Co)
Condition Assessment of the Building Facades,
1162 to 1190 St-Antoine West (EdificExperts)



TOUR DELOITTE, MONTRÉAL



MAPLE LEAF SQUARE, TORONTO

CADILLAC FAIRVIEW

La Corporation Cadillac Fairview Limitée est reconnue, depuis plus de 50 ans, comme chef de file dans le domaine de l'immobilier commercial. L'entreprise a su très tôt se distinguer par son approche avant-gardiste en matière de design, de développement et de gestion d'actifs immobiliers.

Cadillac Fairview est aujourd'hui l'une des plus grandes sociétés d'investissement, d'exploitation et de gestion de biens immobiliers en Amérique du Nord. Elle est détenue en propriété exclusive par le Régime de retraite des enseignantes et enseignants de l'Ontario.

CADILLAC FAIRVIEW, C'EST :

- » Un portefeuille évalué à près de 18 milliards de dollars ;
- » La possession et la gestion de près de 90 propriétés en Amérique du Nord, dont certaines comptent parmi les adresses les plus prestigieuses au Canada, tels que le Toronto-Dominion Centre, le Toronto Eaton Centre, le Pacific Centre et le Chinook Centre, ou encore au Québec, le Carrefour Laval, les Galeries d'Anjou, les Promenades Saint-Bruno, Fairview Pointe-Claire et, en construction, la tour des Canadiens et la tour Deloitte ;
- » La conception de projets novateurs, organisés autour de centres commerciaux, d'établissements de bureaux, d'hôtels et d'habitations en copropriété, répondant aux plus hauts standards internationaux tels que le complexe multifonctionnel Maple Leaf Square, le complexe résidentiel Ice ou encore le complexe résidentiel et hôtelier Ritz-Carlton, récemment construits à Toronto ;
- » La gestion d'actifs pour le compte d'autres sociétés immobilières et de fonds d'investissements internationaux.

Cadillac Fairview est également très fière de promouvoir la mise en œuvre de pratiques environnementales parmi les plus innovantes. Consciente de la responsabilité sociale de l'entreprise, elle s'emploie à réévaluer régulièrement sa façon de bâtir et de gérer ses propriétés, afin d'améliorer constamment ses performances. La certification LEED® de plusieurs de ses édifices, existants ou en cours de construction, est notamment un des moyens employés pour y parvenir.



ICE, TORONTO



RBC CENTRE, TORONTO



CHINOOK CENTRE, CALGARY



CONSULTANTS

DANS LE CADRE DU PROJET DE REDÉVELOPPEMENT DU SECTEUR SUD DE LA RUE SAINT-ANTOINE, CADILLAC FAIRVIEW A MANDATÉ LE GROUPE IBI/DAA-CHBA ET IBI/PAGE+STEELE AFIN DE CONCEVOIR ET DE PILOTER LE PROJET TOUT AU LONG DE SON PROCESSUS D'APPROBATION.

GROUPE IBI | DAA-CHBA

Membres du Groupe IBI, IBI/DAA et IBI/CHBA sont des firmes multidisciplinaires spécialisées en planification, développement et aménagement urbain. Comptant plus de 300 employés permanents, le Groupe est basé à Montréal, et possède des bureaux à Québec et Saguenay. Architectes, designers urbains, urbanistes, spécialistes de l'immobilier ou encore experts en environnement collaborent pour inventer des solutions innovantes, intégrées et révélant l'esprit des lieux. La multidisciplinarité des équipes et la volonté partagée de nourrir le sens à la ville participent à la qualité et la reconnaissance des réalisations.

Au cours des dernières années, ces entreprises ont acquis une très grande crédibilité, tant auprès des municipalités que des promoteurs, en planification et gestion de projets immobiliers de diverses natures et d'échelles variées. Elles possèdent une vaste expérience en matière de développement et redéveloppement de sites notamment dans le contexte montréalais, résultat de plus de 35 années d'implication dans l'aménagement urbain de la métropole. Cette expérience unique leurs a permis d'acquérir une expertise précieuse dans le leadership, la gestion et le design de grands projets, reconnus pour la qualité de leur design et le caractère novateur de leur approche.

Porté par l'expertise LEED® de plusieurs de ses professionnels, l'engagement du Groupe IBI/DAA-CHBA en matière de développement durable se conjugue à toutes les étapes d'un projet par la mise en place de solutions novatrices adaptées aux spécificités de chacun des espaces, afin de créer des milieux de vie significatifs, vibrants et respectueux.

GROUPE IBI | PAGE + STEELE

Fondée en 1926, Page+Steele est fière d'avoir instauré une tradition d'excellence et de professionnalisme au sein de ses équipes. Récente filiale du Groupe IBI, l'entreprise fait désormais partie d'un groupe international, reconnu pour sa pratique multidisciplinaire et la qualité de ses réalisations partout à travers le monde.

Basée à Toronto, la firme intervient désormais sous le nom Page+Steele/IBI Group Architects (P+S/IBI). L'entreprise possède une vaste expertise dans la conception d'hôtels, d'habitations, de bureaux ou encore de projets commerciaux. L'expérience accumulée par P+S/IBI dans ces différents champs de pratique en fait aujourd'hui une firme d'architecture de premier plan à l'échelle canadienne.

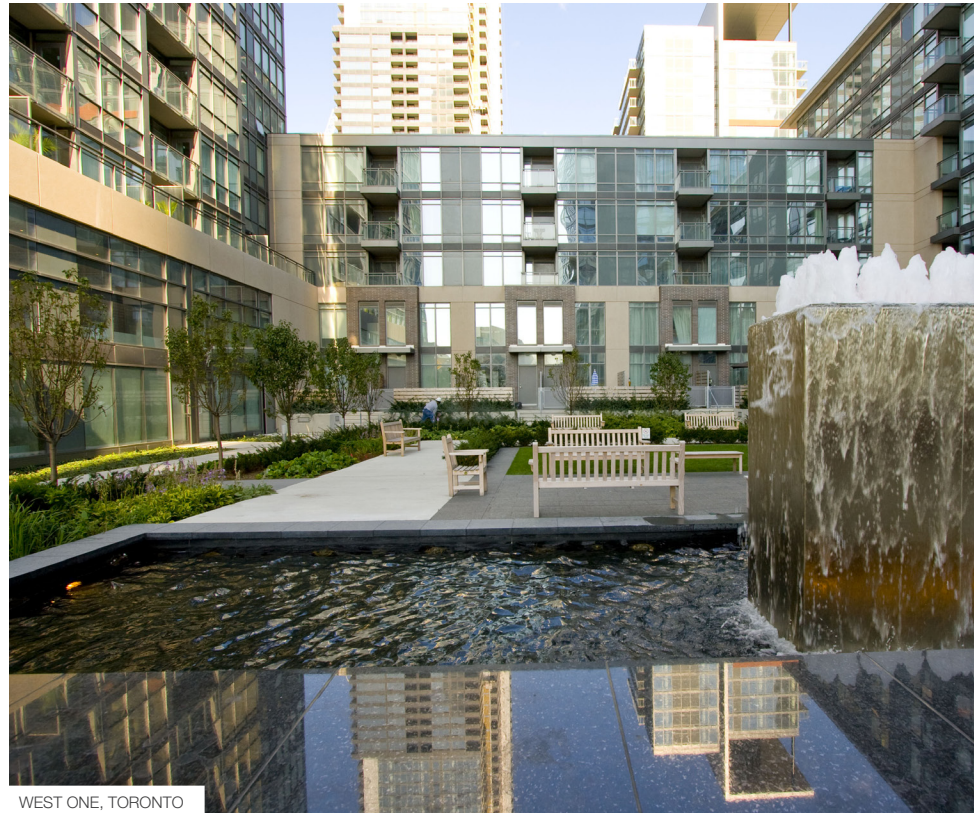
L'excellence de ses réalisations en design hôtelier et résidentiel lui a permis d'obtenir de nombreux prix, tant canadiens et qu'internationaux, et de travailler pour les plus importants développeurs d'Amérique du nord et les chaînes hôtelières plus réputées. Cette renommée repose essentiellement sur une équipe d'architectes et de designers très créatifs, inspirés... et inspirants!



TOUR DES CANADIENS, MONTRÉAL



LE CENTRE BELL, MONTRÉAL



WEST ONE, TORONTO



BASSIN DU HAVRE, MONTRÉAL



INTRODUCTION

INTRODUCTION

CONTEXTE DE PLANIFICATION

La Corporation Cadillac Fairview Limitée a acquis en 2009 le complexe de la gare Windsor, ainsi que d'autres actifs immobiliers appartenant au Canadien Pacifique (CP) situés sur l'îlot Windsor et les terrains voisins, dont plusieurs au sud de la rue Saint-Antoine ouest. Cette acquisition s'inscrit dans la stratégie plus globale de l'entreprise d'achat de propriétés immobilières parmi les plus compétitives de leur catégorie, situées au centre des grandes villes canadiennes, afin d'y développer de véritables projets d'ensemble.

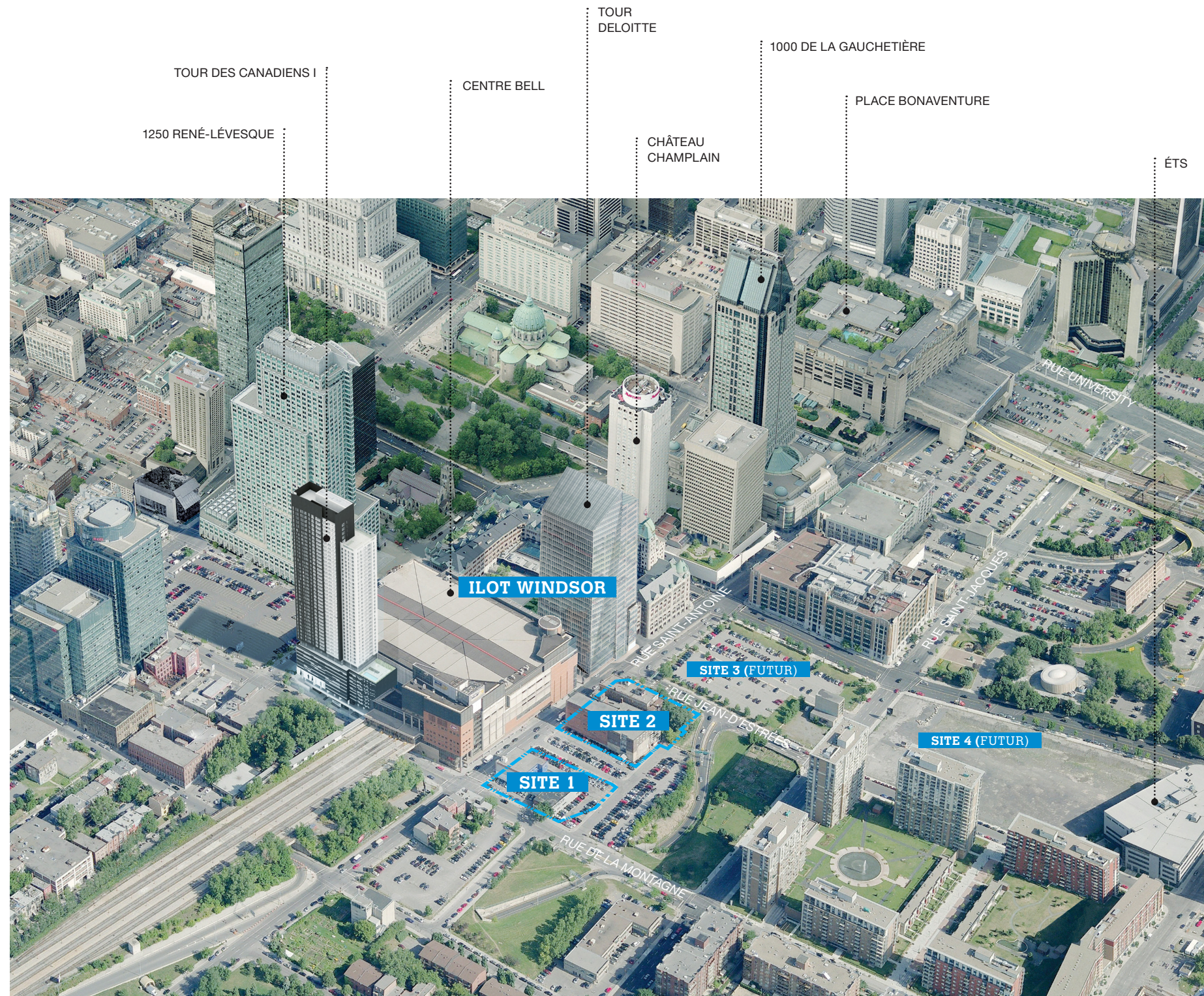
Par ces acquisitions, Cadillac Fairview met en pratique son souhait de diversifier ses actifs sur le marché immobilier montréalais. L'entreprise entend miser sur la localisation stratégique et le fort potentiel de développement du secteur de la gare Windsor et du Centre Bell pour réaliser un projet multifonctionnel novateur. Dans un premier temps, Cadillac Fairview a obtenu les autorisations nécessaires pour construire la Tour des Canadiens, une tour essentiellement résidentielle, au coin de la rue De la Montagne et de l'avenue des Canadiens-de-Montréal, et la Tour Deloitte, une tour à bureaux située sur la rue Saint-Antoine ouest, en lieu et place de l'ancien bâtiment de la comptabilité du complexe de la gare Windsor.

Précisons que le projet porté aujourd'hui par Cadillac Fairview représente la suite logique du redéveloppement de l'îlot Windsor (incluant la gare Windsor et le Centre Bell) tel qu'initialement envisagé dans les années 90. En effet, dans le cadre de la réalisation du Centre Molson (aujourd'hui Centre Bell), la compagnie Molson et le CP s'étaient associés pour développer un vaste projet immobilier comprenant un aréna et plusieurs tours à bureaux. La Ville de Montréal avait alors modifié sa réglementation pour permettre la réalisation de ce projet majeur. Toutefois, en raison de la faiblesse du marché de la location de bureaux au centre-ville, seules l'aréna et la tour du terminus ont finalement été réalisées.

Aujourd'hui, Cadillac Fairview qui, avec la Tour des Canadiens et la Tour Deloitte, a entamé une nouvelle phase de redéveloppement du secteur Windsor, entend poursuivre ce geste en élargissant cette dynamique de requalification aux proches abords de l'îlot.

En effet, fort du succès engendré tant par le volet résidentiel que par celui de bureaux, Cadillac Fairview souhaite densifier et requalifier le voisinage de l'îlot Windsor, en profitant de cette localisation unique au cœur du centre-ville de Montréal et en bénéficiant de cette synergie de redéveloppement et de consolidation de ce secteur urbain central. En envisageant plus globalement les interventions portées par Cadillac Fairview, il s'agit d'un important projet de redéveloppement urbain incluant l'ensemble de l'îlot Windsor ainsi que les autres sites acquis par l'entreprise situés en contrebas, au sud de la rue Saint-Antoine ouest, entre les rues Peel et De la Montagne et ce, jusqu'à l'ÉTS. L'objectif de Cadillac Fairview est de favoriser la requalification de l'ensemble de ce secteur, aujourd'hui déstructuré et sous-utilisé, pour y créer un nouveau pôle de développement urbain intégré permettant de lier le centre-ville et les anciens faubourgs de Montréal, et notamment le quartier de Griffintown caractérisé aujourd'hui une extraordinaire phase de développement.

Le projet de redéveloppement urbain présenté dans ce document porte plus précisément sur le site délimité par les rues Saint-Antoine ouest, Jean-d'Estrées, Torrance et De la Montagne, tel que précisé dans les pages qui suivent. Il est la suite logique du développement résidentiel du secteur, entamé par la Tour des Canadiens, actuellement en construction.



VISION ET OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT

Au-delà des nombreux chantiers prévus ou en cours de réalisation dans le secteur (L'Avenue, Icône, etc.) et ses environs (projet Bonaventure, Griffintown, Carrefour d'innovation INGO, etc.), le projet de Cadillac Fairview représente donc un geste structurant pour la requalification de l'îlot Windsor et de ses proches abords. Les retombées attendues seront importantes tant pour le renforcement de ce secteur, que pour la consolidation de l'ensemble du centre-ville. À terme, l'objectif de Cadillac Fairview est de participer à la requalification de ce morceau de ville par la création d'un nouveau quartier multifonctionnel vivant, vibrant, habité et intégré à son environnement, organisé à partir du pôle urbain existant et permettant de faciliter les liaisons entre les différents secteurs environnants.

Le réaménagement de l'ensemble de ce secteur a été pensé dans le respect des principes du développement durable et s'inspire des critères d'aménagement orienté sur le transport en commun (Transit Oriented Development ou TOD) prônant densité, mixité, proximité, qualité urbaine et architecturale, et encourageant les modes de transports collectifs et actifs. Développé en lien avec les projets en cours dans les environs, il entend être un modèle de revitalisation urbaine et de développement durable.

Les objectifs poursuivis sont multiples. Il s'agit à la fois de :

- » Requalifier un secteur stratégique de la ville aujourd'hui sous-utilisé et déstructuré ;
- » Renforcer la dynamique immobilière engagée dans le centre-ville et les anciens faubourgs montréalais ;
- » Réaménager la trame urbaine et poursuivre la densification des secteurs centraux de la ville ;
- » Favoriser la création d'un milieu de vie convivial, animé et diversifié encourageant la mixité des fonctions, l'usage des transports collectifs et les déplacements actifs ;
- » Recoudre le centre-ville actuel et les anciens faubourgs, vecteurs d'un nouveau dynamisme pour Montréal ;
- » Créer un lien novateur aujourd'hui manquant, dans le sillage des dynamiques engagées dans le secteur (Carrefour d'innovation INGO) et plus largement (Montréal Ville UNESCO de design, etc.).

NATURE DE LA DEMANDE ET OBJET DU DOCUMENT

Le redéveloppement du secteur sud de la rue Saint-Antoine ouest représente, en effet, une opportunité unique pour poursuivre la requalification de cette partie du centre-ville de Montréal. Toutefois, la pleine exploitation de son potentiel de redéveloppement ne peut se réaliser sans la modification du Plan d'urbanisme de Montréal, s'agissant des hauteur et densité maximales autorisées.

Au regard des normes réglementaires actuellement applicables (densité de 6 et hauteur de 65 mètres), la mise en œuvre du projet de redéveloppement proposé par Cadillac Fairview pour le secteur sud de la rue Saint-Antoine ouest suppose effectivement certains ajustements réglementaires, afin d'asseoir le projet de façon optimale et de l'inscrire pleinement dans la dynamique de renforcement des activités, de consolidation des milieux existants, de densification des espaces urbains et plus globalement de mise en valeur du centre-ville du Montréal. La présente demande vise donc à porter la densité à 9 et la hauteur à 120 mètres pour les sites visés.

Le présent document vise à présenter les premières phases du projet de requalification du secteur sud de la rue Saint-Antoine ouest, de caractériser le site et son environnement, et de saisir les dynamiques de redéveloppement de l'ensemble du secteur de l'îlot Windsor, et plus largement du centre-ville de Montréal et de ses anciens faubourgs. L'objectif est d'analyser les enjeux de redéveloppement de cet espace urbain stratégique aujourd'hui largement sous-utilisé, de comprendre l'opportunité unique que représente son redéveloppement et, par le fait même, l'intérêt de palier à certaines contraintes réglementaires limitant aujourd'hui la pleine réalisation de ce projet. Le document présente enfin le concept d'aménagement et les dessins préliminaires des bâtiments proposés par Cadillac Fairview, conçus dans le respect des orientations et objectifs de la Ville de Montréal, et sans compromettre l'esprit des lieux.

DÉMARCHES EN COURS

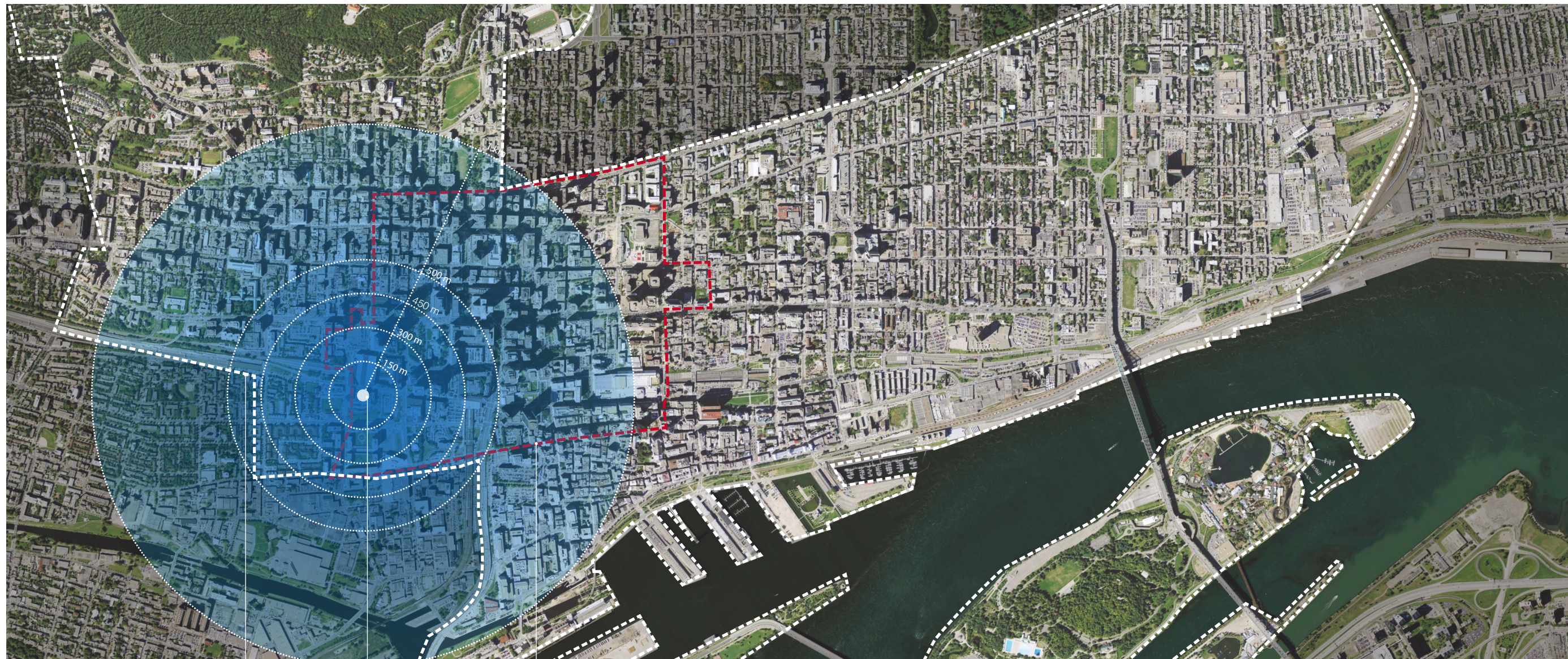
Dans la mesure où, comme déjà souligné, le projet porté par Cadillac Fairview déroge à certaines dispositions réglementaires au niveau du Plan d'urbanisme, il a été convenu avec l'arrondissement de Ville-Marie de procéder à une demande d'approbation de projet particulier. Cette démarche est présentement en cours d'élaboration, parallèlement à la présente demande relative à la modification du plan d'urbanisme, laquelle conditionne l'approbation éventuelle du projet particulier.

Le dossier a d'ores et déjà été soumis pour analyse préliminaire auprès de la direction de l'aménagement et des services aux entreprises (DAUSE) de l'arrondissement de Ville-Marie et présenté pour avis préliminaire lors d'une séance du Comité consultatif d'urbanisme (CCU), à l'issue de laquelle il a reçu un avis positif.

A large, stylized graphic of the number '24' in white, set against a blue background. The '2' is positioned above the '4'. The blue background is composed of several overlapping geometric shapes, including a large triangle and a vertical bar, creating a layered effect. The entire graphic is centered on the right side of the page.

MILIEU D'INSERTION

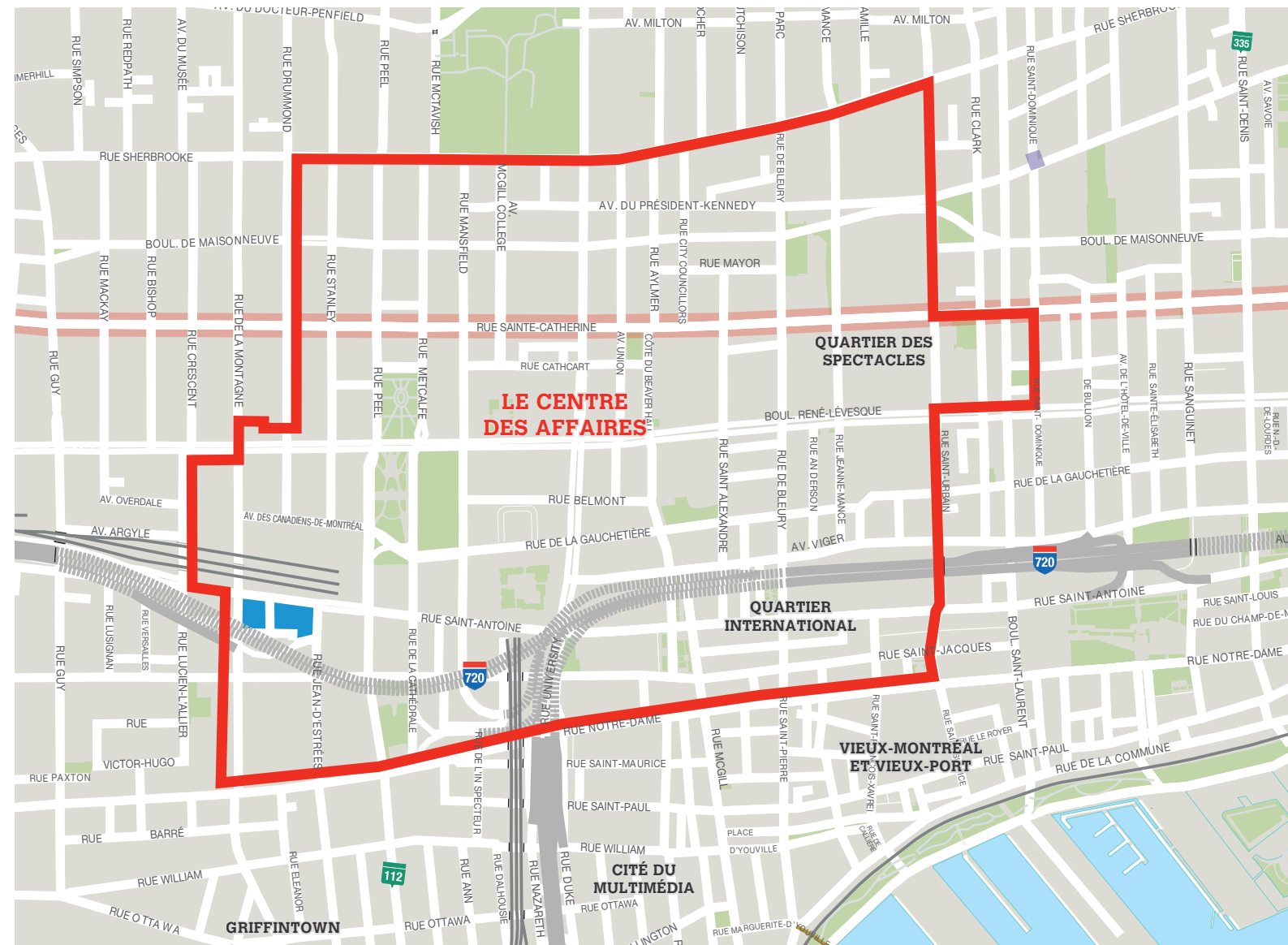
MILIEU D'INSERTION



ARRONDISSEMENT
VILLE-MARIE

SITE

QUARTIER DES AFFAIRES



LOCALISATION

Le site visé par la nouvelle phase de redéveloppement est localisé au sud-ouest de l'arrondissement de Ville-Marie de la Ville de Montréal, immédiatement au sud de l'îlot Windsor. Il est situé en contrebas de l'une des premières terrasses de l'île de Montréal, qui crée un fort dénivelé entre le boulevard René-Lévesque et la rue Saint-Antoine ouest, marquant ainsi fortement la topographie de l'ensemble du secteur et celle du site en particulier.

Bénéficiant d'une localisation exceptionnelle, le site fait partie du centre-ville et du quartier des affaires. Situé à seulement cinq minutes à pieds de la Place Ville-Marie, il occupe une position stratégique et fait le lien entre les quartiers centraux et le sud-ouest de la ville, caractérisé aujourd'hui par une importante phase de requalification, particulièrement le long du canal de Lachine.

Depuis quelques années, les environs font en effet l'objet de nombreuses et importantes opérations immobilières comme l'ensemble des projets, notamment résidentiels (Le Roccabella, L'Avenue, Icône, etc.), en cours aux abords du Centre Bell. Aussi, outre le secteur considéré, après la requalification du Vieux-Montréal, et plus encore du Quartier international de Montréal (QIM) et de la Cité Multimédia, aujourd'hui considérés comme une extension du centre des affaires traditionnel, la revitalisation des anciens faubourgs montréalais se poursuit désormais vers l'ouest, au-delà de l'autoroute Bonaventure. L'arrondissement du Sud-ouest abrite les plus vastes chantiers de la métropole, notamment mis en œuvre via les deux programmes particuliers d'urbanisme (PPU) adoptés pour le réaménagement du quartier Griffintown. Mentionnons aussi le Quartier INGO de l'Innovation, centré autour de l'École de technologie supérieure (ÉTS) dont le campus est localisé au sud des terrains visés, au carrefour des rues Notre-Dame et Peel.

CONTEXTE ENVIRONNANT

Les environs élargis du site de Cadillac Fairview comptent ainsi de nombreux équipements et infrastructures publics d'importance (gare Bonaventure, gare Windsor, autoroute Bonaventure, Centre Bell, ÉTS, etc.), dont la construction a fortement marqué l'histoire des lieux et profondément transformé le cadre urbain du secteur. Le milieu d'insertion est aujourd'hui caractérisé par les traces de ces apports successifs, sans qu'aucune logique d'ensemble n'ait spécialement guidé l'aménagement de ce secteur, mais également par la présence de nombreux espaces non construits, pourtant situés en plein cœur de la ville.

On se retrouve alors avec un paysage urbain morcelé, où les grands pôles d'attraction cohabitent avec de vastes terrains non développés (très souvent récupérés à des fins de stationnement), ainsi que les espaces résiduels des grandes infrastructures de transport, majoritairement non constructibles, dans tous les cas difficiles à développer. Cette situation n'est toutefois pas irrévocable. L'espace urbain est en constante évolution, comme en témoignent les transformations successives et profondes du secteur. Aussi, à titre d'exemple, le Quartier international de Montréal (QIM) ou la Cité du multimédia, il y a quelques années encore caractérisés par des problématiques similaires au secteur considéré (prédominance de larges espaces non construits, notamment utilisés à des fins de stationnement, bâtiments désaffectés, cadre bâti déqualifié, etc.) sont aujourd'hui non seulement reconnus comme des quartiers d'emplois forts, mais également comme des milieux de vie riches, où il est possible de travailler, mais aussi de se divertir, d'habiter, de vivre. Ces quartiers, qui ont impulsé la redynamisation des anciens faubourgs, participent à donner une nouvelle vie au Montréal historique. Le travail entrepris et les efforts conjugués des acteurs ont en effet permis d'en changer radicalement le visage pour en faire des quartiers vivants et animés.

Le secteur offre ainsi un panorama contrasté, caractérisé par une forte diversité tant urbaine, bâtie que fonctionnelle. Rappelons toutefois que les environs de l'îlot Windsor vivent aujourd'hui une importante phase de redéveloppement, que l'on pense, au sud, au quartier Griffintown et la création d'un nouveau milieu de vie, ou, au nord, aux nombreux projets résidentiels développés aux abords du Centre Bell, participant à renforcer la fonction résidentielle dans ce secteur et plus globalement à consolider le centre-ville montréalais.

Au sud du quartier des affaires, le secteur est caractérisé par la prédominance d'usages mixtes, associant le plus souvent commerces au rez-de-chaussée et bureaux aux étages supérieurs. Comme déjà signalé, la fonction résidentielle du secteur se consolide progressivement, apportant ainsi une nouvelle mixité dans les environs. On dénombre également plusieurs îlots institutionnels, tels celui de la cathédrale Marie-Reine-du-Monde, l'église Saint-Georges, l'ancien Planétarium ou encore les terrains de l'ÉTS. De nombreux espaces non bâtis composent également le secteur. Il s'agit de parcs urbains (Square Dorchester, Place du Canada, etc.) ou de terrains laissés vacants, principalement autour des entrées et sorties d'autoroute, parfois gazonnés dont une petite partie est utilisée comme jardins communautaires (le jardin communautaire Georges-Vanier au coin des rues Saint-Jacques et Jean-d'Estrées). On retrouve également de nombreux stationnements hors rue.



ÉDIFICE DU TERMINUS (CENTRE BELL)



GARE WINDSOR, INTERSECTION PEEL ET SAINT-ANTOINE



1250 RENÉ-LÉVESQUE OUEST



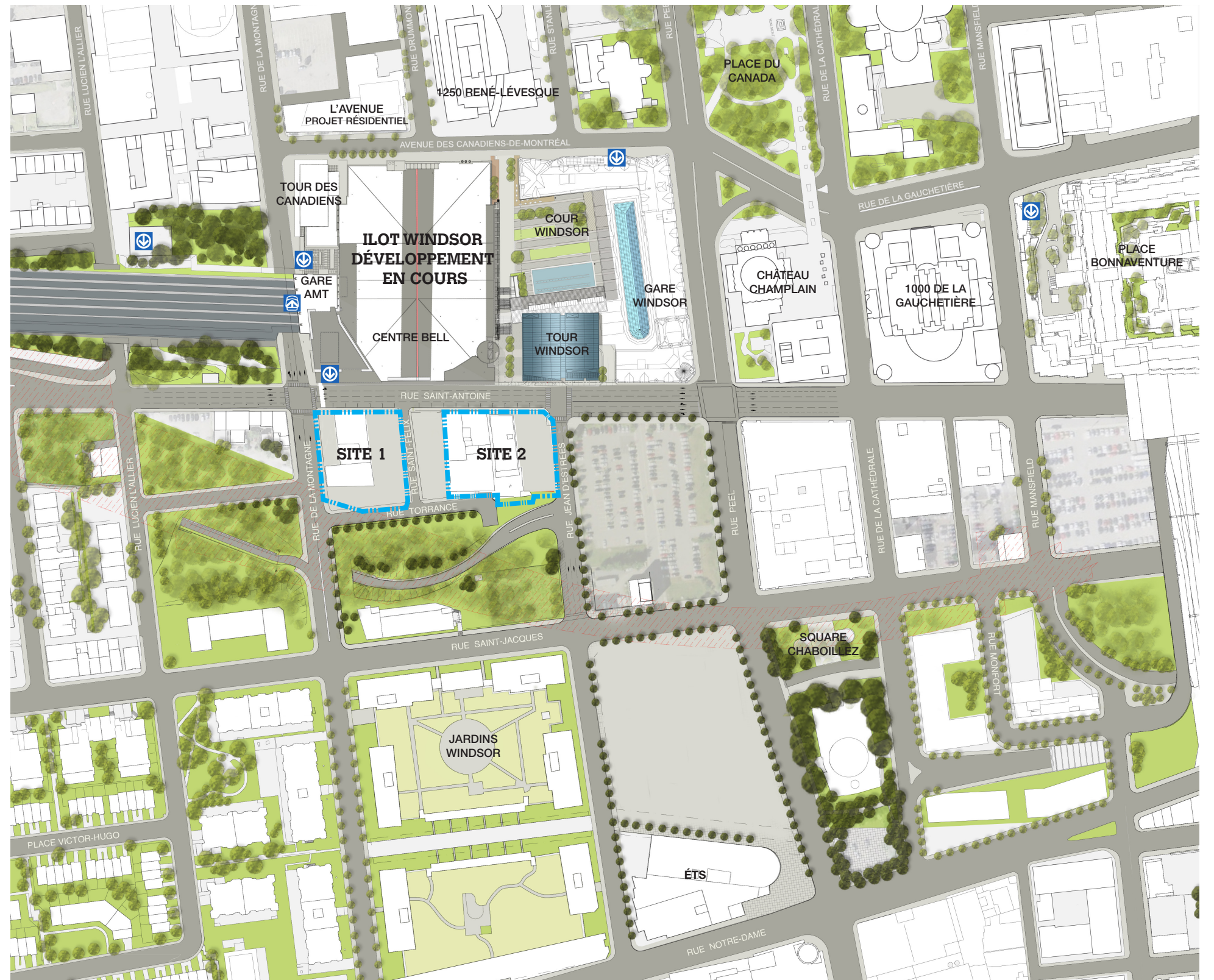
MARRIOTT CHÂTEAU CHAMPLAIN



ÉDIFICE SUN LIFE

Ces secteurs en restructuration accueillent également des équipements majeurs à l'échelle de la métropole voire plus largement, qui génèrent d'importants flux de visiteurs dans les environs immédiats du site :

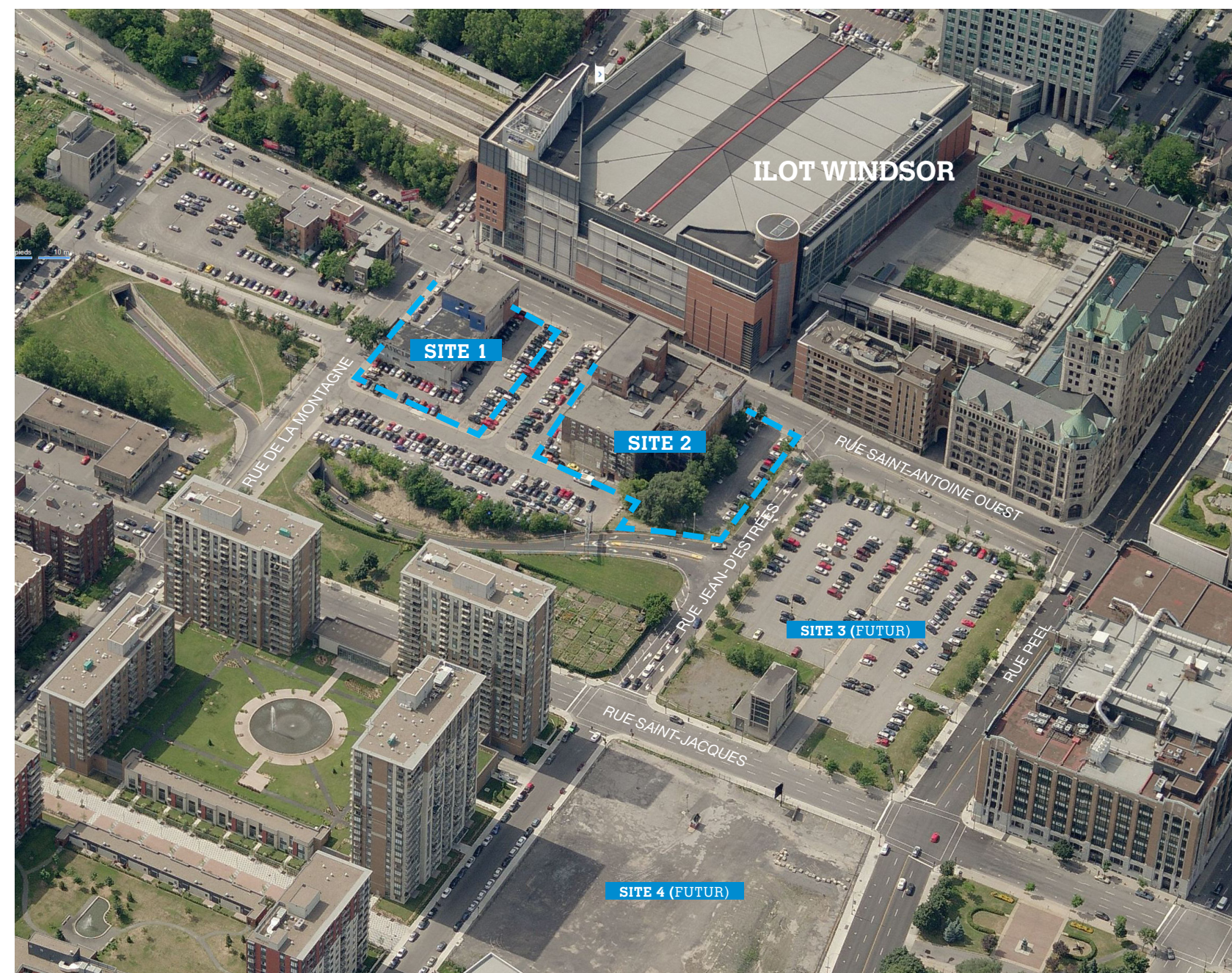
- » Le centre Bell;
- » La gare Windsor;
- » L'ÉTS;
- » Le terminus centre-ville (TCV) situé au 1000 de La Gauchetière;
- » La place Bonaventure;
- » La gare Centrale;
- » La place Ville-Marie.

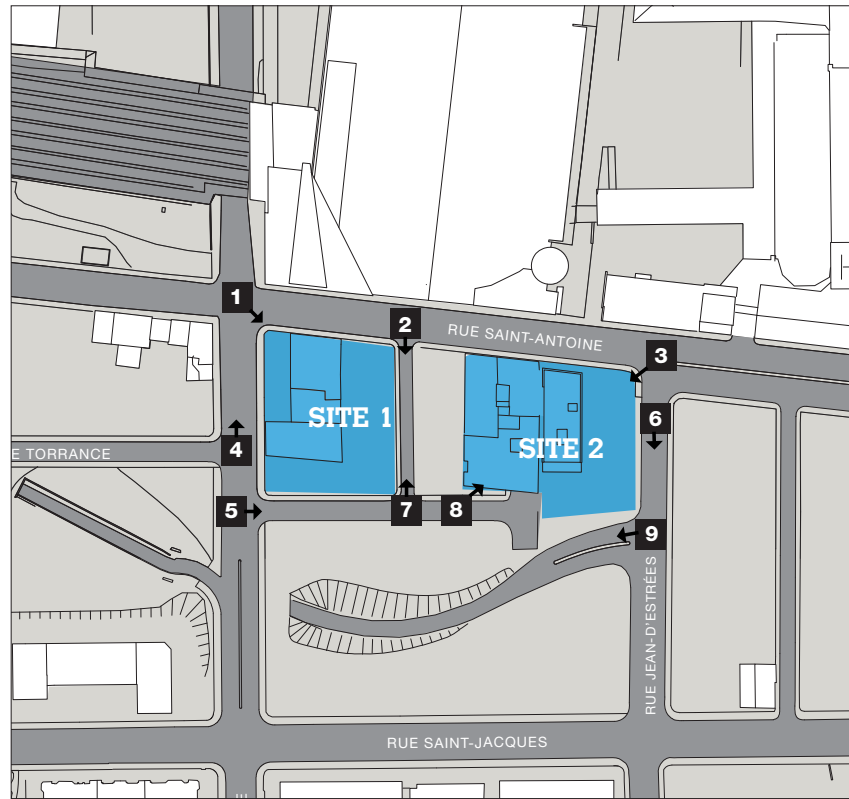


1:3000

ABORDS DU SITE

Délimités par les rues Saint-Antoine ouest, Jean-d'Estrées, Torrance et De la Montagne, les sites 1 et 2 sont composés de plusieurs lots totalisant une superficie d'environ 6 730 mètres carrés (i.e. 72 441 pieds carrés). Comme il le sera précisé ultérieurement, ces lots sont globalement sous-occupés. On y retrouve, alignés le long de la rue Saint-Antoine, face au Centre Bell, plusieurs vieux bâtiments de type commercial/industriel de trois à six étages. Majoritairement vacants, ces bâtiments présentent un état de délabrement avancé. Le reste des lots est occupé à des fins de stationnement commercial. Accessibles depuis la rue Saint-Antoine, ces espaces de stationnement hors rue s'étendent jusqu'à la rue Torrance, petite rue locale qui se termine en cul-de-sac au niveau de la sortie 4 de l'autoroute Ville-Marie.





1 RUE SAINT-ANTOINE OUEST, VUE VERS LE SUD-EST



2 RUE SAINT-FÉLIX, VUE VERS LE SUD



3 RUE SAINT-ANTOINE OUEST, VUE VERS LE SUD-OUEST



4 RUE DE LA MONTAGNE, VUE VERS LE NORD



5 RUE TORRANCE, VUE VERS L'EST



6 RUE JEAN-D'ESTRÉES, VUE VERS LE SUD



7 RUE SAINT-FÉLIX, VUE VERS LE NORD



8 BÂTIMENT RUE TORRANCE



9 RUE JEAN-D'ESTRÉES, BRETTELLE DE SORTIE D'AUTOROUTE

RAPPEL HISTORIQUE

Le secteur visé par le développement de Cadillac Fairview a été urbanisé dès la fin du 18^{ème} siècle, bénéficiant d'une localisation privilégiée à la croisée de deux grands chemins qu'étaient la rue Saint-Antoine et la rue De la Montagne. La rue Peel, alors appelée rue Saint-François-de-Salle, n'est encore qu'embryonnaire. Elle débute au niveau de l'actuelle rue de la Gauchetière et s'interrompt au niveau de la rue Saint-Antoine. Les terrains situés au sud sont, à cette époque, à peine lotis. Seule la rue Saint-Antoine ouest, artère polarisante majeure pour le développement de cette partie de la ville, concentre de part et d'autre de son tracé les quelques rares bâtiments existants d'alors. La trame urbaine fondamentale, qui façonne encore aujourd'hui le secteur, est déjà en place. L'occupation du sol répond au type agraire et villageois. Au sud de la rue Bonaventure (actuelle rue Saint-Jacques), on ne retrouve presque aucune habitation et ce, jusqu'à la rivière.

Le secteur s'urbanise au fil des années et se densifie progressivement. L'occupation de type agraire se transforme graduellement en un modèle plus urbain, dominé par les habitations en rangée. La grille de rues existante se poursuit et les liens nord-sud se développent dans le secteur. En 1848, la construction d'une gare ferroviaire, la gare Bonaventure **(1)**, au sud de la rue Saint-Jacques (anciennement nommée St-James) et à l'ouest de la rue Peel, viendra transformer plus fondamentalement le secteur, sa trame urbaine, son cadre bâti, de même que son occupation **(4)**. En effet, si la gare Bonaventure crée une forte coupure dans le tissu urbain existant, sa construction modifiera également le paysage, les activités et la vie de l'ensemble du quartier. Le square Chaboillez, qui lui fait face, est un lieu très prisé et fréquenté par la population locale. L'emprise des voies de chemin de fer scinde profondément le territoire, particulièrement entre les rues De la Montagne et l'actuelle rue Peel. La gare Bonaventure sera plusieurs fois reconstruite, agrandie et déplacée **(5)**.

Au tournant du 20^{ème} et de façon continue depuis, l'occupation du secteur élargi se diversifie de manière importante. L'avènement du chemin de fer, la rude concurrence que se livrent les compagnies ferroviaires pour occuper les sites les plus stratégiques du territoire montréalais et l'implantation d'une nouvelle gare - la gare Windsor - au sud de la rue Osborne (actuelle avenue des Canadiens-de-Montréal), ont pour conséquence la consolidation des activités industrielles dans les environs et l'implantation de nouveaux établissements. À l'image du quartier Griffintown plus au sud, le secteur élargi vit alors au rythme des usines. Enclavé entre ces deux importants terminus ferroviaires **(2,6)**, le site visé par le présent développement apparaît comme relativement peu développé.

En 1948, soit après un siècle d'opérations, la gare Bonaventure est entièrement démantelée pour être déplacée à l'emplacement qu'elle occupe actuellement, marquant ainsi une nouvelle ère pour la vie du quartier. Bien que les portions nord et sud de certaines rues (comme la rue Peel) soient enfin reconnectées, permettant ainsi d'améliorer les liens entre les différents quartiers, le secteur se dégrade progressivement. Si au nord, l'occupation industrielle se renforce, particulièrement aux abords des rues de l'Aqueduc et De la Montagne, et que la gare Windsor s'agrandit pour désormais occuper l'ensemble de l'actuel îlot Windsor jusqu'à la rue Saint-Antoine ouest, au sud on démolit, bâtiment par bâtiment, ce qu'il reste d'urbanité.

Les décennies 1960-70 symbolisent la transformation profonde du secteur. La construction du planétarium entraîne la reconfiguration complète du Square Chaboillez **(3)**. Le percement de l'autoroute Ville-Marie, passant sous le centre-ville, contribue à déstructurer encore davantage ce milieu urbain déjà fortement dévitalisé. L'emprise autoroutière marque profondément l'environnement, notamment en raison du caractère non-constructible des terrains résiduels et limitrophes aux bretelles d'autoroute. Elle agit comme une nouvelle rupture forte dans la trame urbaine, définissant une partie nord et une partie sud n'ayant que peu de relations (urbaines, fonctionnelles, etc.) l'une avec l'autre, malgré leur proximité évidente. Soulignons que les sites visés par le présent développement se retrouvent ainsi enclavés sur leur côté sud. Plusieurs entrées/sorties sont également créées directement sur le site, superposant une circulation autoroutière d'échelle métropolitaine au réseau local. Enfin, ce qu'il restait de cadre bâti en est réduit à sa plus simple expression.

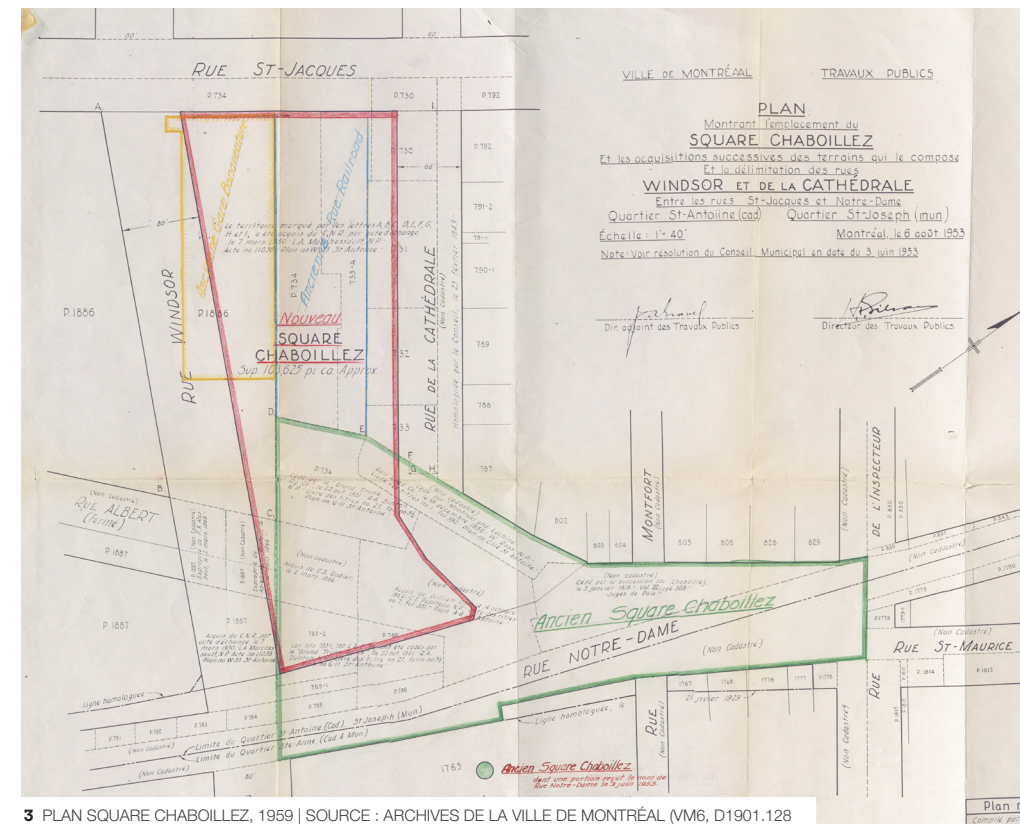
Aujourd'hui, c'est au nord de la rue Saint-Antoine ouest et au sud de la rue Saint-Jacques que se concentre l'essentiel de la vie urbaine du secteur. Le nord vit au rythme du Centre Bell, construit à la fin des années 1990 sur une partie de l'îlot Windsor. Tournant le dos à la rue Saint-Antoine ouest, ce complexe de divertissement est orienté sur l'avenue des Canadiens-de-Montréal qui se poursuit sur la rue de la Gauchetière, le long de laquelle sont regroupées les principales adresses des environs. Comme précédemment mentionné, les abords du Centre Bell connaissent aujourd'hui une nouvelle phase de développement, marquée par une importante densification urbaine et le renforcement de la fonction résidentielle dans cette partie de la ville. Le sud du secteur est organisé autour de l'ÉTS, renforçant progressivement sa présence et ses activités (nouveau pavillon, résidences étudiantes, Maison des étudiants, etc.) dans le quartier. Depuis le début des années 2000, il est caractérisé par un dynamisme urbain nouveau, notamment illustré par les projets résidentiels des Jardins Windsor ou du Lowney élevant considérablement la densité du secteur, et plus encore par le quartier Griffintown et la requalification des abords du canal de Lachine redéfinissant entièrement ce morceau de ville. Le site visé par la nouvelle phase de développement de Cadillac Fairview n'est quant à lui, qu'un « no man's land », espace interstitiel entre ces nouvelles dynamiques urbaines...



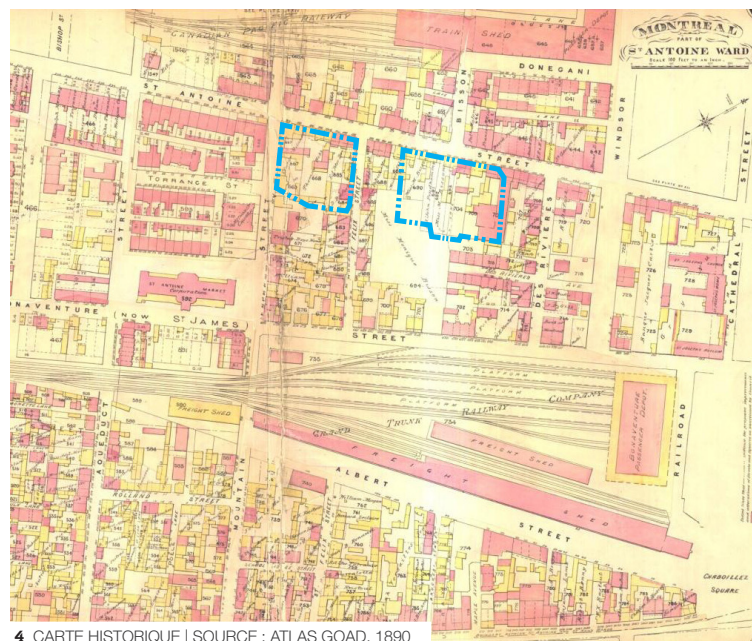
1 ANCIENNE GARE BONAVENTURE | SOURCE : MUSÉE DES SCIENCES ET DE LA TECHNOLOGIE DU CANADA



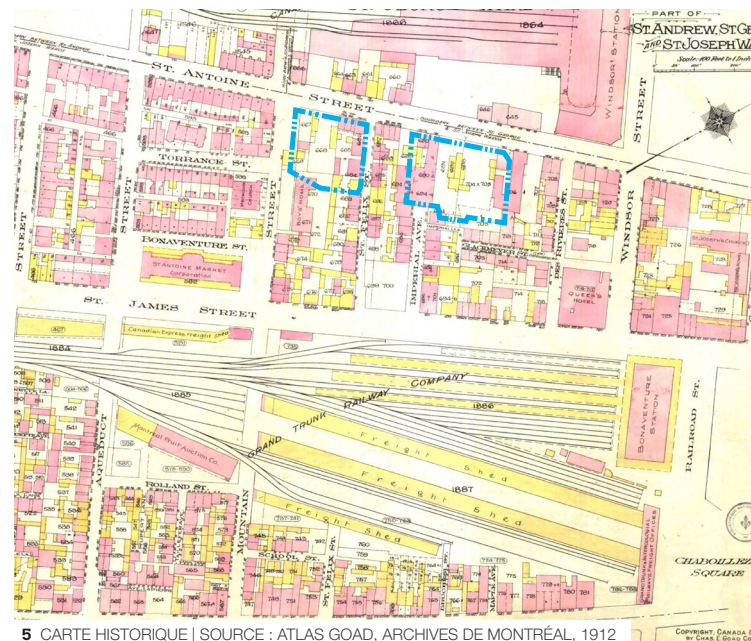
2 VUE AÉRIENNE VERS LE SUD | SOURCE : FAIRCHILD AERIAL SURVEYS CO. OF CANADA



3 PLAN SQUARE CHABOLLEZ, 1959 | SOURCE : ARCHIVES DE LA VILLE DE MONTRÉAL (VM6, D1901.128)



4 CARTE HISTORIQUE | SOURCE : ATLAS GOAD, 1890



5 CARTE HISTORIQUE | SOURCE : ATLAS GOAD, ARCHIVES DE MONTRÉAL, 1912



6 PHOTO AÉRIENNE, 1947 | SOURCE : ARCHIVES DE LA VILLE DE MONTRÉAL (VM97-3.7P7-28)

ACCESSIBILITÉ ET DESSERTE

RÉSEAU ROUTIER

Le système viare est étroitement lié à l'évolution du milieu. C'est pourquoi, à l'image du contexte environnant, l'accessibilité et la desserte du site sont particulièrement contrastées. On voit notamment se superposer plusieurs niveaux bien différents de réseaux, de manière parfois conflictuelle.

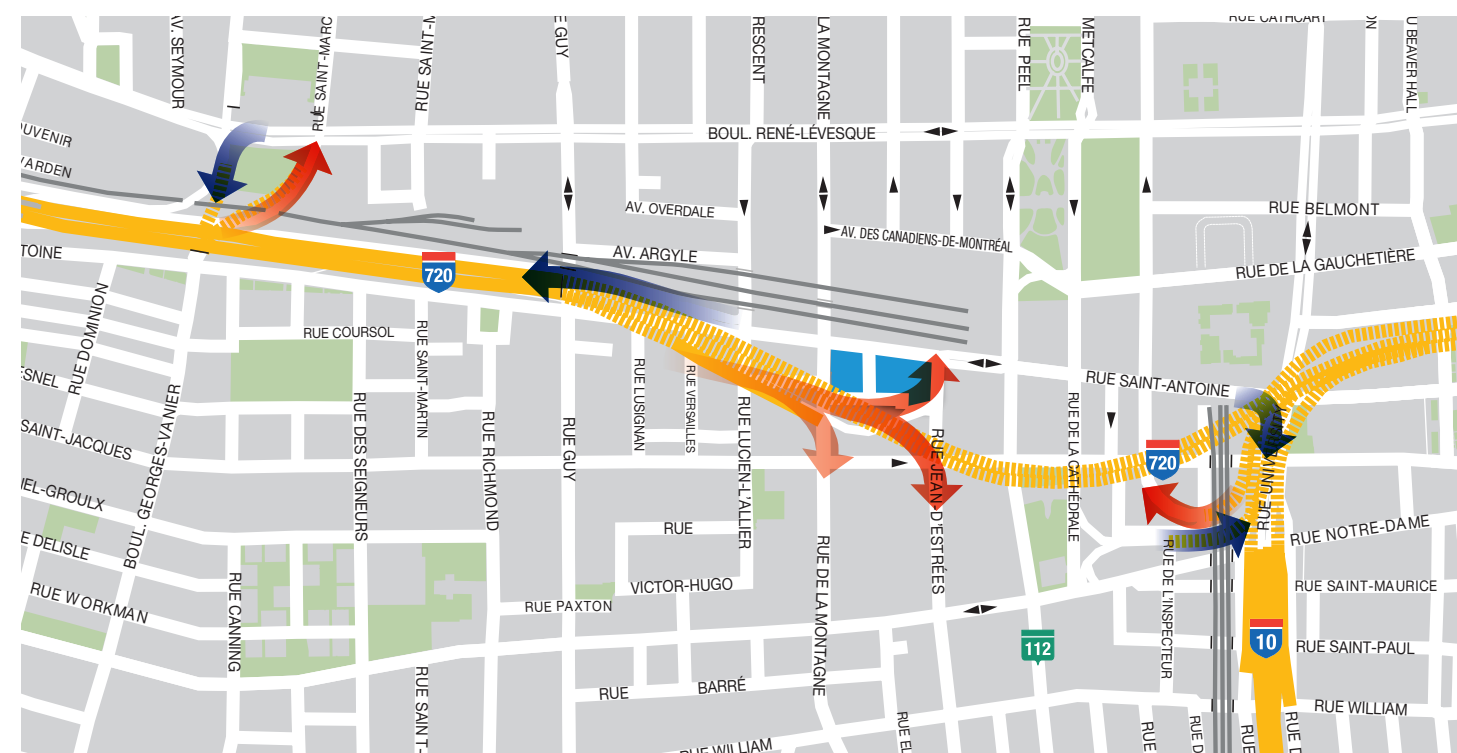
Le site est facilement accessible grâce à la proximité immédiate du réseau supérieur, avec la présence de l'autoroute Ville-Marie (A720), dont certaines bretelles d'accès jouxtent la propriété, notamment au niveau de la rue Jean-D'Estrée. Paradoxalement, ces entrées/sorties confinent le site côté sud, de sorte qu'il s'apparente davantage au tissu urbain des abords du Centre Bell qu'aux quartiers résidentiels qui se déploient au sud et à l'ouest. Mentionnons d'autres axes majeurs de circulation automobile, soit le boulevard René-Lévesque et la rue Saint-Antoine ouest, en direction est-ouest, et la rue Peel, en direction nord-sud, qui sont situés dans le secteur.

La **rue Saint-Antoine ouest** constitue une artère à part, dans la mesure où elle s'assimile largement à une voie d'accès incontournable à l'autoroute Ville-Marie et doit le rester, quelle que soit la vision de développement future. D'un autre côté, et c'est là tout un défi d'aménagement urbain, la rue, qui est donc une voie de transit très fréquentée, en sens unique au niveau du site, est marquée par un désalignement de son emprise, ce qui peut accroître les problématiques de déplacement pour les automobilistes, mais aussi les piétons. À partir de la rue De la Montagne, en allant vers l'ouest, le côté nord de la rue n'est pas construit (autoroute et voies ferrées). Le type d'aménagement qu'on retrouve dans les bâtiments riverains à l'est de la rue De la Montagne confirme l'impact de la voiture. En effet, il s'agit principalement d'arrière de bâtiments dont les entrées principales s'orientent davantage sur la rue de la Gauchetière. L'interface au sol est consacrée majoritairement aux entrées

charretières pour les aires de chargement et les accès aux stationnements. Ces derniers sont d'ailleurs omniprésents dans le secteur, permettant de desservir la plupart des tours à bureaux situées au nord, dans l'arrondissement Ville-Marie. Côté sud, i.e. sur notre site, c'est là que l'on retrouve les seuls bâtiments présents. Les gabarits sur rue, particulièrement à l'est de la rue De la Montagne sont assez homogènes. La continuité forme un mur urbain massif et uniforme d'une hauteur de six à huit étages, laissant une rue peu conviviale. Le réaménagement du domaine public est donc un enjeu de taille dans toute intervention à venir dans le secteur.

La **rue De la Montagne**, à l'ouest, représente quant à elle un axe secondaire relativement important, servant de lien entre le centre-ville et le Sud-ouest. Le tronçon situé entre les rues Saint-Antoine ouest et Saint-Jacques est particulièrement déstructuré par les accès à l'autoroute Ville-Marie et le site non construit des anciennes cours de triage ferroviaires. On dénombre plusieurs terrains vagues et de stationnements hors rue. Par contre, plus au sud, la rue retrouve, depuis les dernières années, une nouvelle animation, grâce aux différents projets résidentiels réalisés, tels les Jardins Windsor.

On retrouve un dernier niveau de réseau directement autour du site, avec la présence de rues à caractère plus local. La **rue Torrance**, au sud, est une voie de circulation très particulière, à l'échelle du secteur. Elle se compose de plusieurs tronçons non alignés : le premier, entre les rues Lucien-L'Allier et De la Montagne, le second entre cette dernière et la rue Saint-Félix qui rejoint la rue Saint-Antoine ouest. À toutes fins pratiques, elle sert plus ou moins de desserte à l'un des stationnements commerciaux hors-rue opérant dans le secteur. Il en est de même pour la **rue Saint-Félix**. Les deux assurent au site une desserte complémentaire intéressante, permettant de palier son caractère enclavé. Enfin, la **rue Jean-D'Estrée**, qui devient la rue Murray au sud de la rue Notre-Dame, s'assimile, comme



→ Entrée d'autoroute
→ Sortie d'autoroute

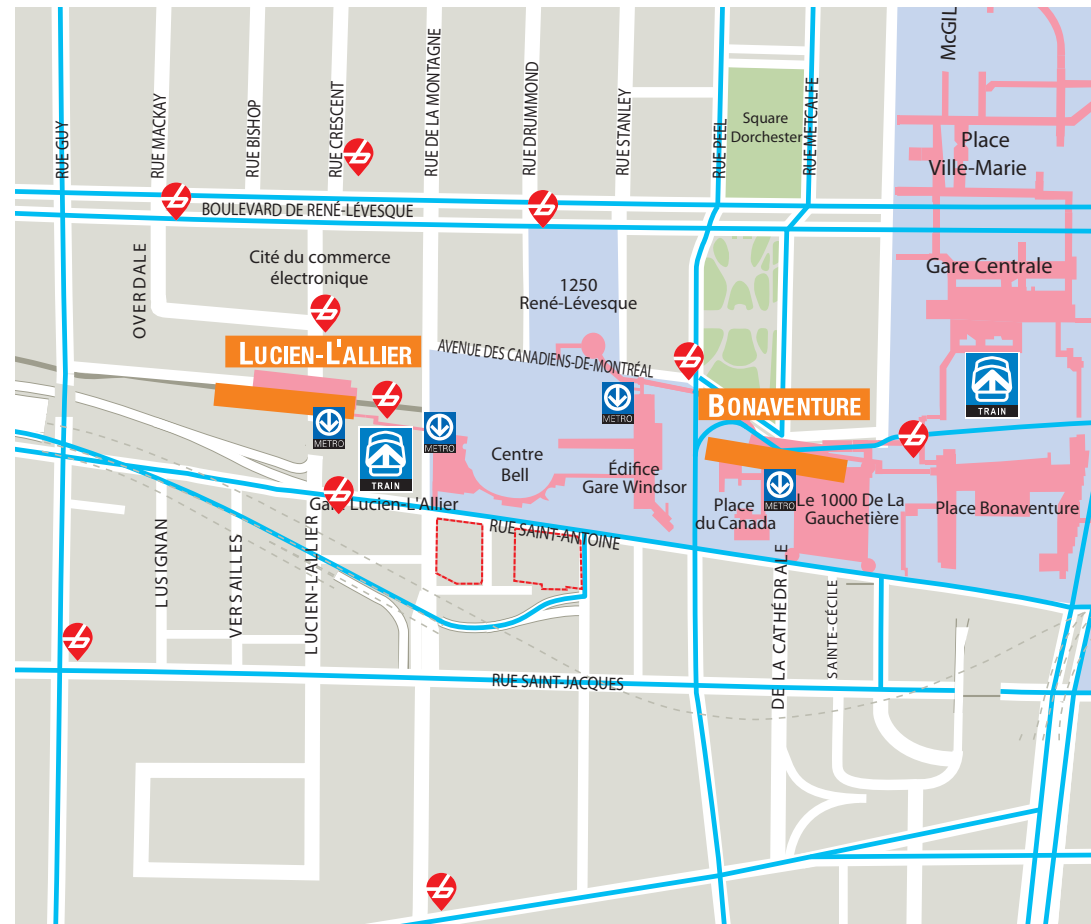
on l'a mentionné, à une sortie d'autoroute, puisqu'elle offre la particularité d'être en sens unique de part et d'autre de la bretelle, en direction nord vers la rue Saint-Antoine ouest et en direction sud vers la rue Saint-Jacques. Elle n'offre ainsi aucune possibilité d'accès au site dans sa configuration actuelle.


TRANSPORTS EN COMMUN ET ACTIF

Le site est très facilement accessible en transport en commun puisqu'il est localisé non loin des stations de métro Lucien-L'Allier et Bonaventure et des gares Lucien-L'Allier et Centrale, alors que plusieurs lignes d'autobus circulent sur les rues avoisinantes. Il est également facilement connecté au réseau piétonnier souterrain qui s'étend de la gare Lucien-L'Allier aux stations de métro Peel et McGill, en passant par la Place Bonaventure, la gare Centrale et la Place Ville-Marie. Nous sommes en effet à proximité du Centre Bell, lequel offre une concentration importante de moyens de transports en commun, et à partir duquel se ramifie une grande partie du réseau montréalais. On retrouve enfin plusieurs stations de Bixi dans les environs, lesquelles pourraient certainement être bonifiées par la suite, en fonction de la demande.



ACCÈS AU MÉTRO LUCIEN-L'ALLIER



-  Station Bixi
-  Circuit d'autobus
-  RÉSÔ

Autobus

- » 36 Monk
- » 178 Pointe-Nord/Île-des-Soeurs remplace la 480
- » 410 Express Notre-Dame
- » 430 Express Pointe-aux-Trembles
- » 61 Wellington
- » 74 Bridge
- » 75 De la Commune
- » 107 Verdun
- » 168 Cité-du-Havre
- » 420 Express Notre-Dame-de-Grâce
- » 715 Vieux-Montréal / Vieux-Port

Trains de banlieue

GARE LUCIEN-L'ALLIER

- » Ligne Montréal/Blainville-St-Jérôme
- » Ligne Montréal/Candiac
- » Ligne Montréal/Vaudreuil-Hudson

GARE BONAVENTURE

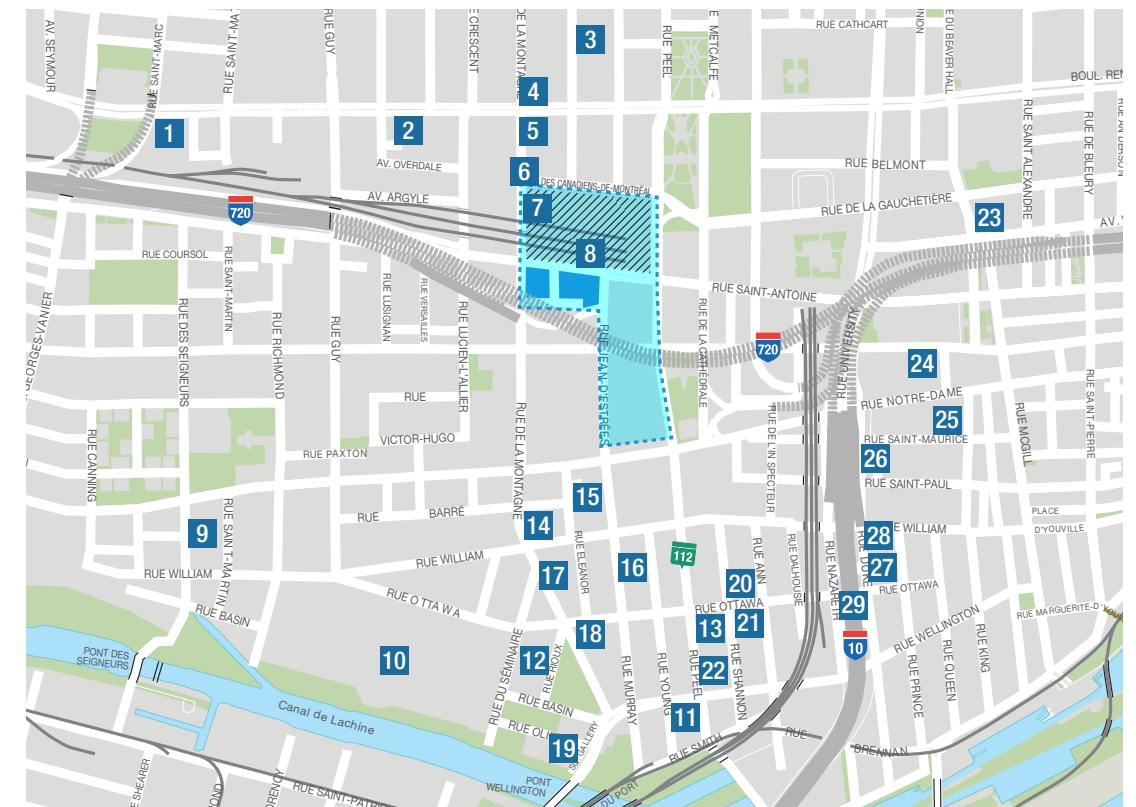
- » Ligne Montréal/Deux-Montagnes
- » Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire

DYNAMIQUES DU SECTEUR

Comme déjà mentionné dans les parties précédentes, depuis quelques années, de nombreuses opérations immobilières ont été engagées dans les environs immédiats du site. Ne considérant que le secteur élargi, celles-ci sont concentrées au nord de la rue Saint-Antoine ouest, aux abords du Centre Bell, et au sud de la rue Saint-Jacques, plus particulièrement à l'est de la rue De la Montagne. Si elles répondent à des logiques sensiblement distinctes, elles partagent toutefois les mêmes finalités. Consolidation des milieux développés, densification des espaces urbains existants, diversification des fonctions et des types d'activités (bureaux, commerces, produits résidentiels, etc.), développement et valorisation des transports collectifs et actifs font partie des objectifs visés.

Dans un contexte où le développement durable est de plus en plus mis de l'avant, l'objectif est de « refaire la ville sur la ville » et de créer des milieux de vie durable en renforçant l'offre résidentielle, en développant l'accès aux services et commerces de proximité, aux transports collectifs et actifs, en animant les espaces publics, en renforçant l'identité des milieux d'appartenance, plus globalement en améliorant la qualité de vie des communautés. Si paradoxalement, les villes apparaissent comme principales responsables d'une situation environnementale préoccupante, elles sont aussi identifiées comme une des solutions, en optant pour un développement rationnel et une plus grande concentration des hommes et des activités. Préoccupations écologiques évidemment (réduction des émissions de gaz à effet de serre, préservation des milieux naturels, optimisation des ressources existantes, efficacité énergétique, etc.), mais également question de sens et d'échelle de la ville : celle de la qualité architecturale et urbaine, du cadre de vie, de la convivialité et du sentiment d'appartenance au milieu.

LES PROJETS DU SECTEUR			
1	1800 RENÉ-LÉVESQUE OUEST	16	ETS – QUARTIER DE L'INNOVATION
2	ÎLOT OVERDALE (PHASE I)	17	ÎLOT DE LA MONTAGNE - ALDO
3	LE DRUMMOND	18	CARRÉ DE LA MONTAGNE
4	ICÔNE CONDOS	19	GALLERY LOFTS SUR LE CANAL
5	LE ROCCABELLA	20	LOWNEY (PHASES 8-11)
6	L'AVENUE	21	LOWNEY SUR VILLE
7	TOUR DES CANADIENS I	22	LE GRIFFIX
8	TOUR DELOITTE	23	ALTORIA
9	LE WILLIAM	24	LE VICTOIRE
10	LES BASSINS DU HAVRE	25	LE SAINT-M
11	DISTRICT GRIFFIN SUR L'EAU	26	PLACE UNIVERSITY ST-JACQUES
12	DISTRICT GRIFFIN SUR PARC	27	M9 (PHASE III)
13	DISTRICT GRIFFIN SUR PEEL	28	M9 (PHASE IV)
14	ETS – RÉSIDENCES D'ÉTUDIANTS	29	QUARTIER BONAVENTURE
15	ETS – MAISON DES ÉTUDIANTS		





QUARTIER BONAVENTURE

Au nord de la rue Saint-Antoine ouest, la densification des abords du Centre Bell vise avant tout à consolider un secteur urbain central, ainsi qu'à diversifier les activités présentes en développant notamment la fonction résidentielle dans un environnement jusqu'alors principalement dominé par les activités commerciales et de bureaux. Plus à l'ouest, l'Îlot Overdale, prévu sur un important terrain vacant situé le long du boulevard René-Lévesque ouest, propose un développement mixte intégrant commerces et résidences dans un complexe de 120 mètres de hauteur et incluant la réhabilitation de la maison Louis-Hippolyte Lafontaine et de son jardin. À proximité immédiate du Centre Bell, la Tour des Canadiens, L'Avenue, Le Roccabella ou encore L'icône, pour ne citer que les plus proches projets à dominante résidentielle et actuellement en cours de réalisation, viennent occuper les dents creuses du secteur (préalablement opérées à des fins de stationnement) en prévoyant la construction de près de 2000 unités résidentielles dans le centre de Montréal. L'ensemble de ces projets novateurs, caractérisés par des hauteurs de 30 à 50 étages, répondent notamment à l'objectif réaffirmé par la Ville de Montréal de faire de son centre-ville un milieu de vie habité.

Le redéveloppement du secteur situé au sud de la rue Saint-Jacques répond à une dynamique quelque peu différente. En continuité avec la requalification du Quartier international de Montréal (QIM) et de la Cité du Multimédia, les anciens faubourgs montréalais situés à l'ouest de l'autoroute Bonaventure connaissent aujourd'hui une importante phase de redéveloppement. Ces quartiers de l'âge d'or de l'industrie montréalaise font en effet l'objet de nombreux projets, qu'il s'agisse des ensembles résidentiels des Jardins Windsor, Lowney et Bassins du Havre, ou plus structurellement du quartier Griffintown (District Griffin, Griffix, Murray, Carré de la Montagne, etc.). Il s'agit ici de faire revivre des morceaux de ville déstructurés et déqualifiés, en densifiant le cadre bâti,

en apportant une mixité d'usages, en développant une offre résidentielle relativement nouvelle pour le secteur, en créant des pôles d'emplois, ainsi qu'en favorisant l'installation de commerces et de services de proximité, prioritairement en rez-de-chaussée, pour en faire de véritables milieux de vie mettant en valeur l'esprit des lieux.

Rappelons également le projet du Quartier Bonaventure, actuellement en cours de réalisation et s'inscrivant dans cette même logique. Le projet vise la démolition du tronçon autoroutier surélevé situé au nord du canal de Lachine et le réaménagement des espaces ainsi libérés (boulevard urbain, développement immobilier des îlots créés, aménagement des espaces publics : promenades, places, parcs, etc.). Conduite par la Société du Havre de Montréal, cette vaste opération favorisera la création d'un nouveau quartier multifonctionnel, le retissage de la trame urbaine mise à mal par la construction du viaduc ferroviaire du Canadien National (1938-1943) et de l'autoroute Bonaventure (1966), le développement de nouveaux liens est/ouest entre les anciens faubourgs (Griffintown et Faubourg-des-Récollets) et le renforcement de la dynamique immobilière de l'ensemble du secteur.

Aussi, depuis quelques temps, l'École de technologie supérieure (ÉTS), acteur majeur du secteur, renforce progressivement son campus dans cette partie de la ville. L'ÉTS porte, en effet, plusieurs projets dans les environs immédiats du site : agrandissement de bâtiments existants, réalisation d'un nouveau pavillon et construction de résidences étudiantes supplémentaires, aménagement d'une Maison des étudiants, d'un espace commercial et d'un parc. L'ÉTS est également porteur du Carrefour d'innovation INGO. Ce projet vise la création d'un pôle d'innovation, regroupant autour de l'établissement universitaire et de ses partenaires (Université McGill), les entreprises de haute technologie désireuses de bénéficier de l'environnement et des moyens

des institutions d'enseignement et de recherche (laboratoires, services, professeurs chercheurs, étudiants, etc.) et de mettre en place de nouveaux partenariats pour le développement de programmes innovants et de nouvelles technologies. Située à l'angle des rues Peel et William, l'ancienne brasserie Dow est actuellement en cours de rénovation pour accueillir ce nouveau centre d'innovation.

Qu'ils soient directement développés par la Ville de Montréal ou initiés par le secteur privé, de nombreux projets existent donc dans ce secteur et plus largement cette partie centrale de la ville. La municipalité, et plus précisément l'arrondissement Ville-Marie, a mis en place plusieurs démarches et outils pour accompagner ces dynamiques de redéveloppement et faciliter leur mise en œuvre. La révision de certains paramètres de son Plan d'urbanisme est un des moyens récemment adoptés pour mieux planifier l'aménagement du territoire. S'appliquant plus précisément aux secteurs centraux bordant le quartier des affaires et se basant sur les projets alors connus par les services municipaux, la révision des hauteurs et densités du Plan d'urbanisme¹ a donc permis de mettre à jour des paramètres datés et d'envisager cette démarche selon une logique d'ensemble. Influençant de manière concrète le paysage et l'architecture du centre-ville, ces paramètres sont toutefois restés les mêmes pour le site visé par la nouvelle phase de développement de Cadillac Fairview. Bien que celui-ci soit inclus dans la principale réserve de terrains à développer du centre-ville (qui s'étend au sud de la rue Saint-Antoine ouest jusqu'aux bretelles de sortie de l'autoroute Ville-Marie et entre les rues Jean-d'Estrées et University), aucun projet n'était alors clairement identifié pour son réaménagement.

¹ Cadre de révision des hauteurs et densités du centre-ville, Ville de Montréal, 2012



SITE



SITE

LOTISSEMENT ET PROPRIÉTÉS

Tel qu'illustré sur le plan des propriétés, Cadillac Fairview est propriétaire de la majorité des terrains visés par le redéveloppement, soit les sites 1 et 2 qui font l'objet de la présente démarche. Le groupe partage certaines parcelles avec la Ville de Montréal et le Ministère des transports du Québec (MTQ). En effet, comme on peut le voir sur le plan, plusieurs lots demeurent sous tenure publique. Afin de pouvoir répondre aux objectifs de redéveloppement optimal du secteur, précisons que Cadillac Fairview est en processus d'acquisition ou d'échange, selon le cas, de ces propriétés résiduelles, pour faciliter le réaménagement des îlots concernés et ainsi rentabiliser l'espace.



	# LOT	PROPRIÉTAIRE*	SUPERFICIE (M²)
SITE 1			
SITE DE DÉVELOPPEMENT	1 852 944	CF	3009,5
	1 852 946	VDEM	79,6
TOTAL			3 089,1

	# LOT	PROPRIÉTAIRE*	SUPERFICIE (M²)
SITE 2			
SITE DE DÉVELOPPEMENT	1 852 947	CF	437,0
	2 925 357	CF	285,2
	2 925 356	CF	838,1
	1 852 949	CF	1055,9
	1 852 951	VDEM	1008,6
	2 296 272	CF	15,5
TOTAL			3640,3

* Sources : Rôle foncier 2011 actualisé le 2013-02-07 et Infolot

Définitions:
CF: Cadillac Fairview
VDEM: Ville de Montréal

PARAMÈTRES DE DÉVELOPPEMENT

Aux plan et règlement d'urbanisme, le site visé est soumis aux exigences réglementaires suivantes :

	PLAN D'URBANISME			RÈGLEMENT D'URBANISME			
	Densité	Hauteur	Usage	Densité	Hauteur	Surhauteur	Usage
SITE 1	6.0	65 m	Secteur mixte	6	11/30 m	65 m	M.4C
SITE 2	6.0	65 m	Secteur mixte	6	11/30 m	65 m	M.4C

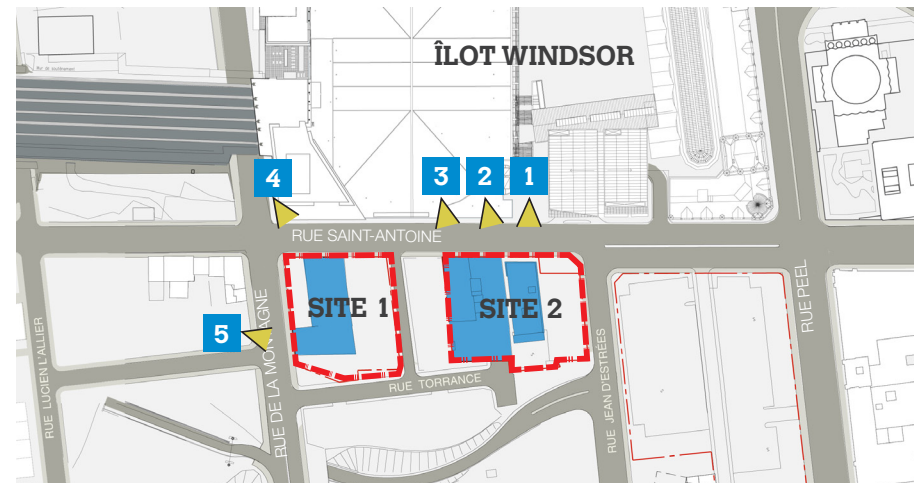
OCCUPATION ET CADRE BÂTI EXISTANT

Les deux sites visés sont composés de deux ensembles de propriétés, séparés par un terrain résiduel. Ce dernier est actuellement occupé par un stationnement de surface protégé par droit acquis. Bien que cette propriété ne soit pas dans un premier temps intégrée au présent projet, elle a évidemment été considérée dans l'élaboration de la proposition et partage logiquement les mêmes enjeux de développement que les deux sites plus explicitement visés.

On retrouve sur ces derniers cinq immeubles, non-résidentiels et aujourd'hui partiellement inoccupés, possédant presque tous une adresse sur la rue Saint-Antoine ouest :

- » 1162, rue Saint-Antoine Ouest
- » 1170, rue Saint-Antoine Ouest
- » 1180-1190, rue Saint-Antoine Ouest
- » 1240, rue Saint-Antoine Ouest
- » 757, rue De la Montagne

Ces différents bâtiments ont été analysés puis évalués quant à leur valeur patrimoniale, suite aux recommandations des responsables de l'arrondissement de Ville-Marie. Ceux-ci ne font l'objet d'aucun statut de protection patrimoniale. Présentant un certain intérêt, seul l'édifice situé au 1162 rue Saint-Antoine ouest a fait l'objet d'une étude plus approfondie (voir page suivante). Entre ces bâtiments, on y retrouve plusieurs terrains vacants, exploités comme stationnement de surface.



1 1162, RUE SAINT-ANTOINE OUEST



2 1170, RUE SAINT-ANTOINE OUEST



3 1180-1190, RUE SAINT-ANTOINE O.



4 1240, RUE SAINT-ANTOINE OUEST



5 757, RUE DE LA MONTAGNE

BÂTIMENT D'INTÉRÊT / 1162 SAINT-ANTOINE OUEST

1162 SAINT-ANTOINE OUEST

Le bâtiment situé au 1162 rue Saint-Antoine ouest semble être le seul édifice, parmi ceux encore présents, possédant un certain intérêt. C'est la raison pour laquelle une étude historique, confiée à la firme Histo&Co spécialisée en recherche et diffusion de contenu historique, a été réalisée afin de mieux connaître l'histoire de ce bâtiment.

Celle-ci indique notamment que le bâtiment, construit au début de la Première Guerre mondiale, est une réalisation du cabinet d'architectes Ross & Macfarlane, figurant parmi les plus importantes firmes d'architecture canadiennes de la première moitié du 20^{ème} siècle. Dans ses conclusions, Histo&Co précise que l'immeuble a initialement été construit pour encadrer les flots migratoires entrant au Canada, c'est-à-dire pour l'accueil et l'hébergement des nouveaux arrivants. Dans les années 1960, le bâtiment prend une toute autre fonction, en abritant les activités de la Goldsmith Auctioneers, probablement une compagnie de vente par encan ou de commissaires-priseurs. Mais à partir des années 1990, il n'est plus officiellement occupé, étant livré au vandalisme et squat de toute sorte.

Selon une étude réalisée par la firme Contexture, la facture architecturale du bâtiment, représentative du style Beaux-arts, est relativement dévaluée par l'état de décrépitude de l'ensemble, les modifications opérées au cours des années, ainsi que le démantèlement des espaces intérieurs dont seules survivent les circulations verticales (l'escalier en fonte et la cage d'ascenseur).

1162 SAINT-ANTOINE OUEST	
Adresse D'origine	172, Saint-Antoine (Avant 1930)
Architecte	Ross & Macfarlane / Ross & Macdonald
Constructeur	Charles Edward Deakin
Construction	1912-1914 (inauguré le 20 avril 1914)
Fonction Originale	Hôpital et centre de détention pour immigrants
Noms de l'édifice	Immigration Hospital and Detention Building (vers 1912/1913) Immigration Detention Building (vers 1913) Immigration Building (vers 1914) Dominion Immigration Offices (entre 1915/1921) Immigration Building (vers 1921) Édifice Goldsmith (vers 1976)
Occupants	Dominion Government Immigration Agency (1914/1921) Dominion Government Immigration Hospital (1914/1921) Immigration and Colonization Agency (1921/1925) Dominion Immigration Agency (1926/1930) Dominion Government, Dept. Of Immigration (1931/1949) Immigration Detention Quarter (1951/1960) Goldsmith Auctioneers et entreprises diverses (1961/1989)



CONSTRUCTION DU BÂTIMENT, 11 AOÛT 1913 | BIBLIOTHÈQUES ET ARCHIVES CANADA



CONSTRUCTION DU BÂTIMENT, 11 AOÛT 1913 | BIBLIOTHÈQUES ET ARCHIVES CANADA



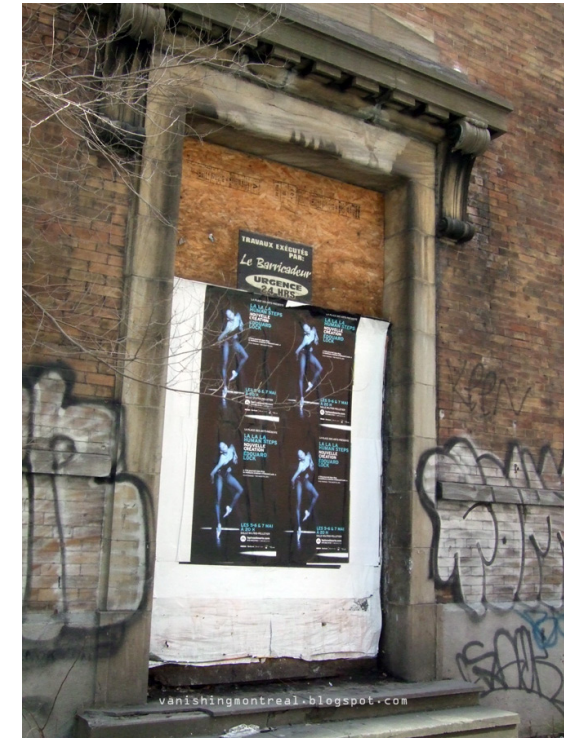
FAÇADE AVANT (ÉTAT ACTUEL)



FAÇADE EST (ÉTAT ACTUEL)



DÉTAIL DES ENCADREMENTS DE PIERRE DE L'ÉTAGE



ENTRÉE PRINCIPALE RUE SAINT-ANTOINE OUEST



PRÉSENTATION DU PROJET

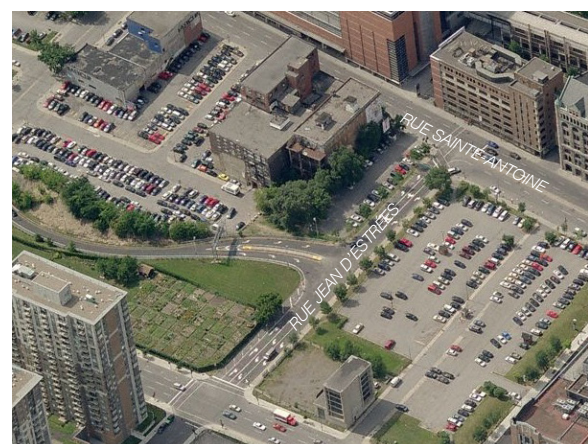
PRÉSENTATION DU PROJET

ENJEUX DE REDÉVELOPPEMENT DU SECTEUR SUD DE LA RUE SAINT-ANTOINE

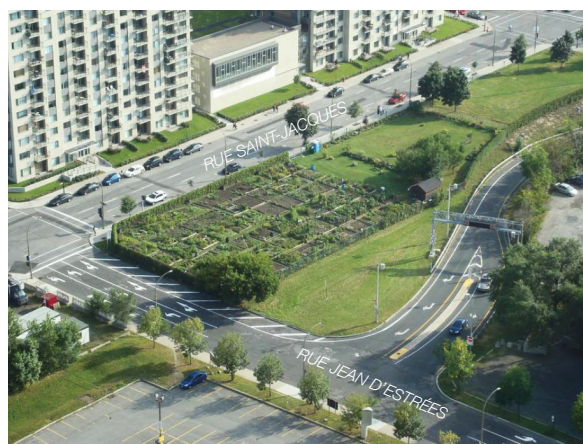
Déstructuré et largement sous-utilisé, le secteur présente un important potentiel de réaménagement. Sa localisation à proximité de deux pôles de développement majeurs à l'échelle montréalaise – centre des affaires et Griffintown – offre aujourd'hui une opportunité unique à ne pas manquer pour requalifier cet espace trop longtemps resté en marge des dynamiques urbaines du secteur. Les contraintes existent :

- » Une topographie isolant davantage le secteur;
- » Le caractère autoroutier du milieu (bretelles d'accès, poste de ventilation, servitudes de non-construction du MTQ, etc.);
- » La rue Saint-Antoine ouest s'apparentant plus à une voie de desserte qu'à un boulevard urbain (alignement de dos d'immeubles des grands îlots du centre-ville, présence de terrains vacants au sud, contraste d'échelles incohérent entre les édifices d'un côté et de l'autre de cet axe, emprise de rue désaxée, etc.);
- » Le cadre bâti décousu, majoritairement vacant et en mauvais état.

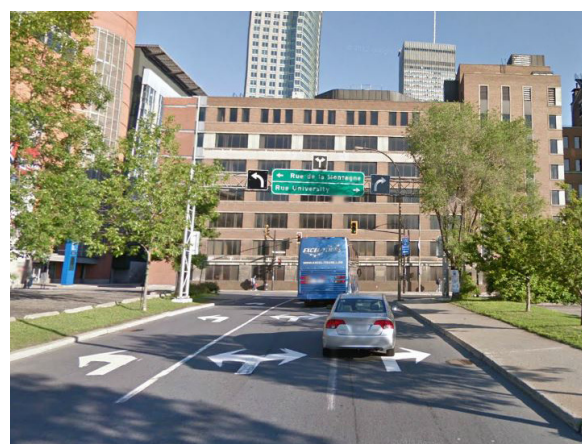
L'enjeu est donc de requalifier ce secteur. En s'appuyant sur une vision d'ensemble, permettant d'assurer une continuité avec les réalisations achevées et celles en cours dans les environs, il s'agit de réaménager les sites localisés au sud du boulevard Saint-Antoine ouest et appartenant à Cadillac Fairview, afin de consolider ce pôle urbain central multifonctionnel, intégrant l'ensemble des composantes de la vie en ville. Au-delà d'une simple opération immobilière, le projet vise à proposer des solutions efficaces et durables, répondant aux problématiques actuelles du secteur, notamment en matière de circulation, de sécurité et de design urbain. L'optimisation du site passe enfin par la conception d'un projet plus dense.



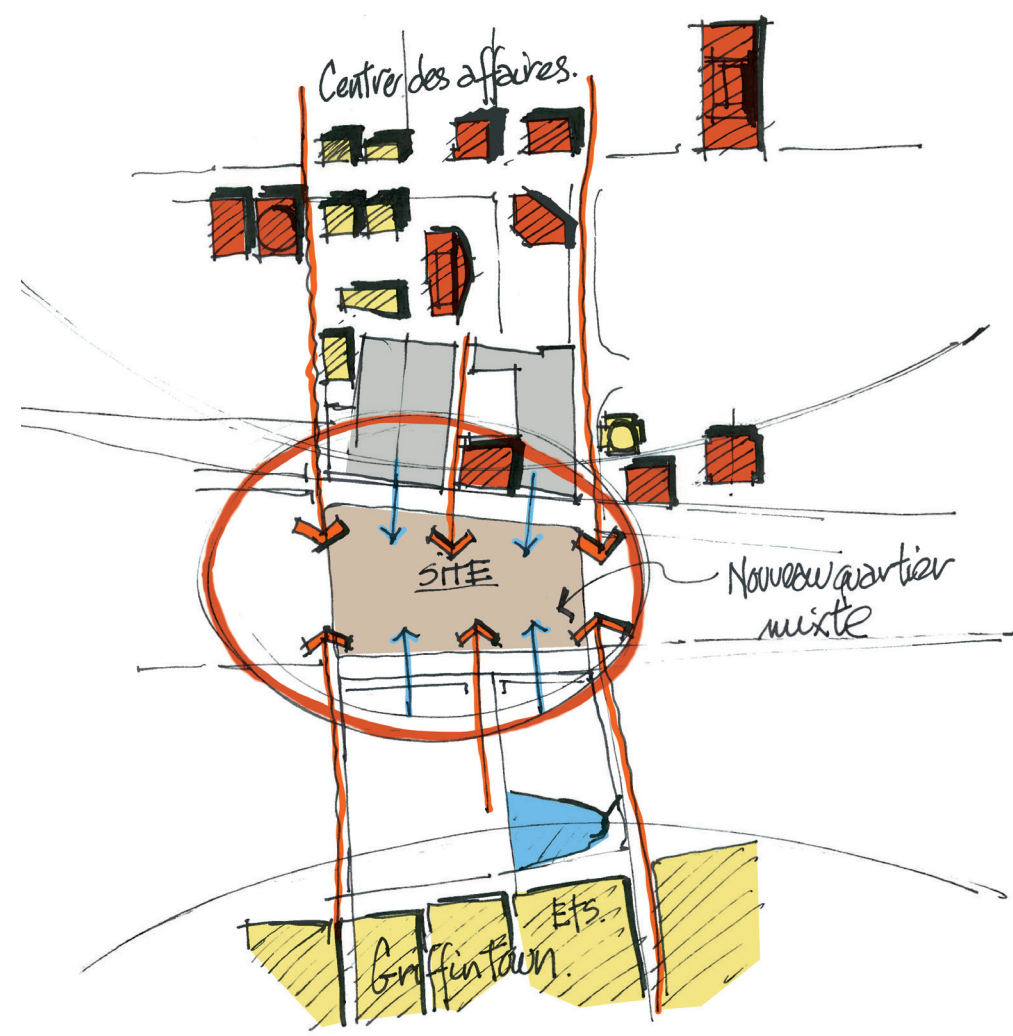
RUE JEAN-D'ESTRÉES INACCESSIBLE À PARTIR DES RUES SAINT-ANTOINE ET SAINT-JACQUES



BRETELLE DE SORTIE DE LA MONTAGNE NORD DE L'AUTOROUTE VILLE-MARIE



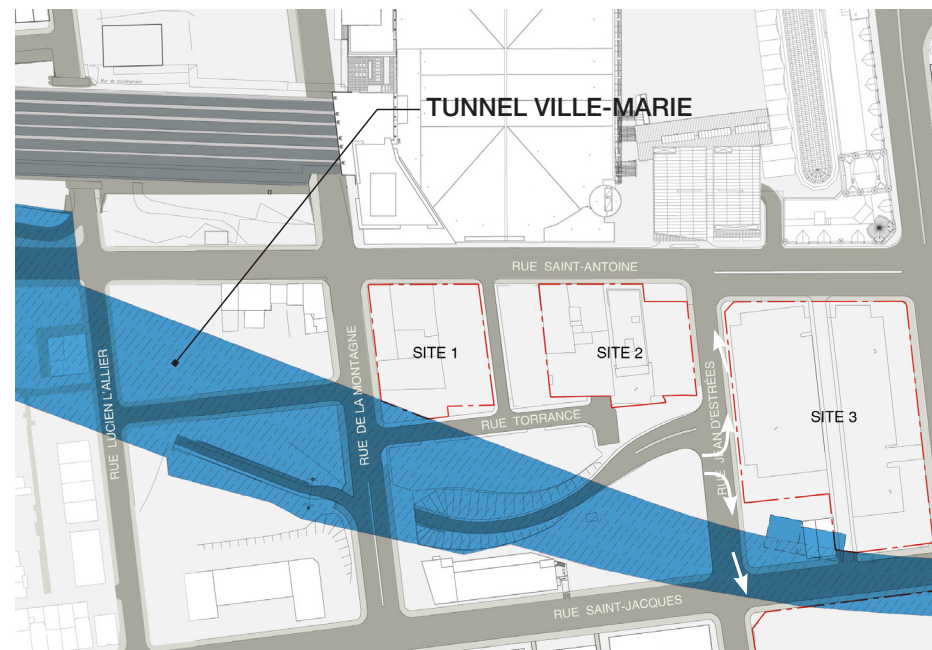
RUE JEAN-D'ESTRÉES, DIRECTION NORD
SIGNALISATION AUTOROUTIÈRE DANS LE SECTEUR



REQUALIFIER LE SECTEUR

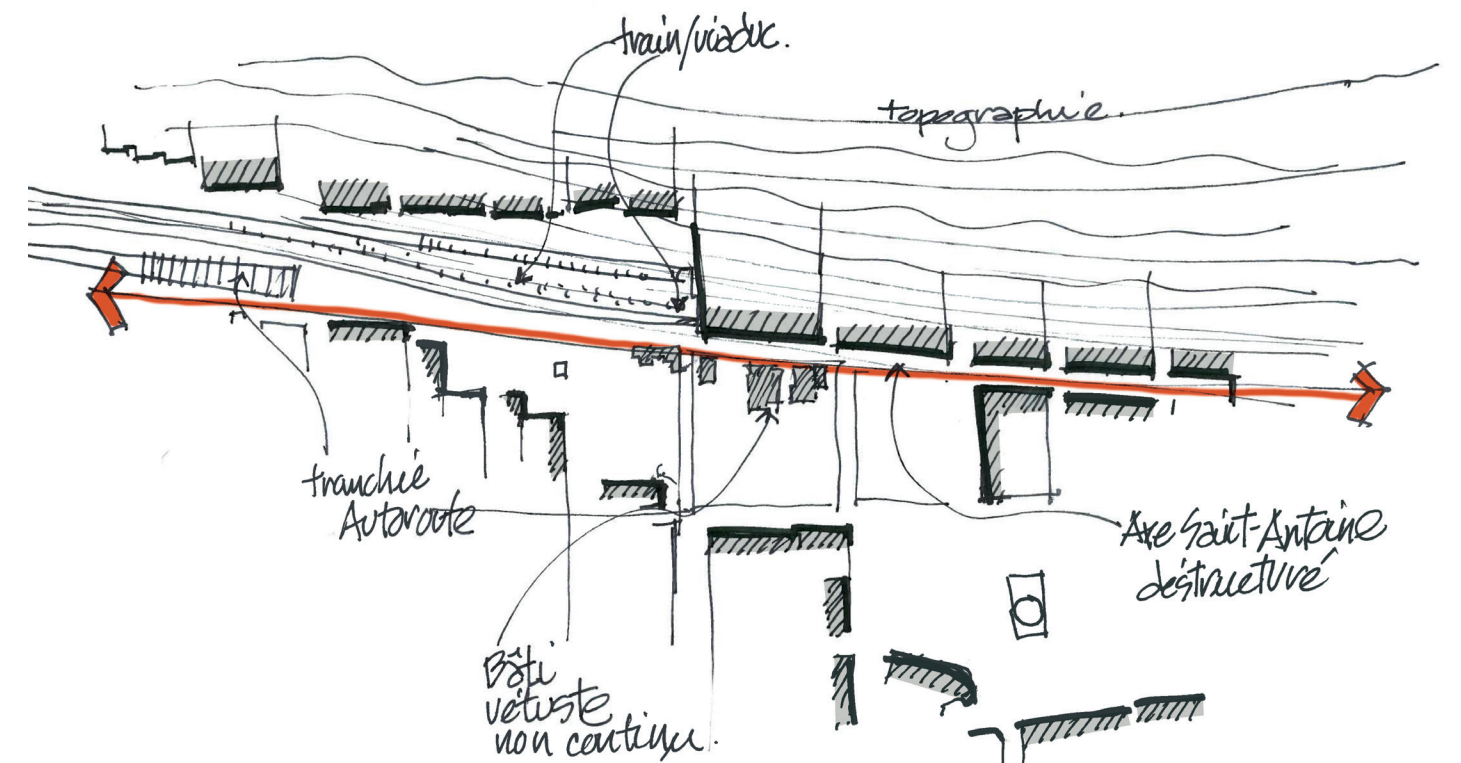
Requalifier le secteur en poursuivant la densification du milieu :

- » Instaurer une cohérence entre les milieux environnants en créant une zone de transition entre le centre-ville sud et les anciens faubourgs, en consolidant notamment le secteur Windsor;
- » Augmenter les hauteurs au sud de la rue Saint-Antoine ouest pour minimiser l'effet de coupure, accentué par la topographie du milieu (falaise), et créer un dialogue plus harmonieux entre les façades nord et sud de cet axe, et plus largement le centre-ville et les nouveaux développements du sud-ouest;
- » Poursuivre l'exercice de planification réalisé par la Ville de Montréal en 2012 pour rehausser les plafonds de hauteur et densité dans les secteurs;
- » Renforcer de la fonction résidentielle dans le centre-ville de Montréal.



Requalifier le secteur en restructurant le domaine public

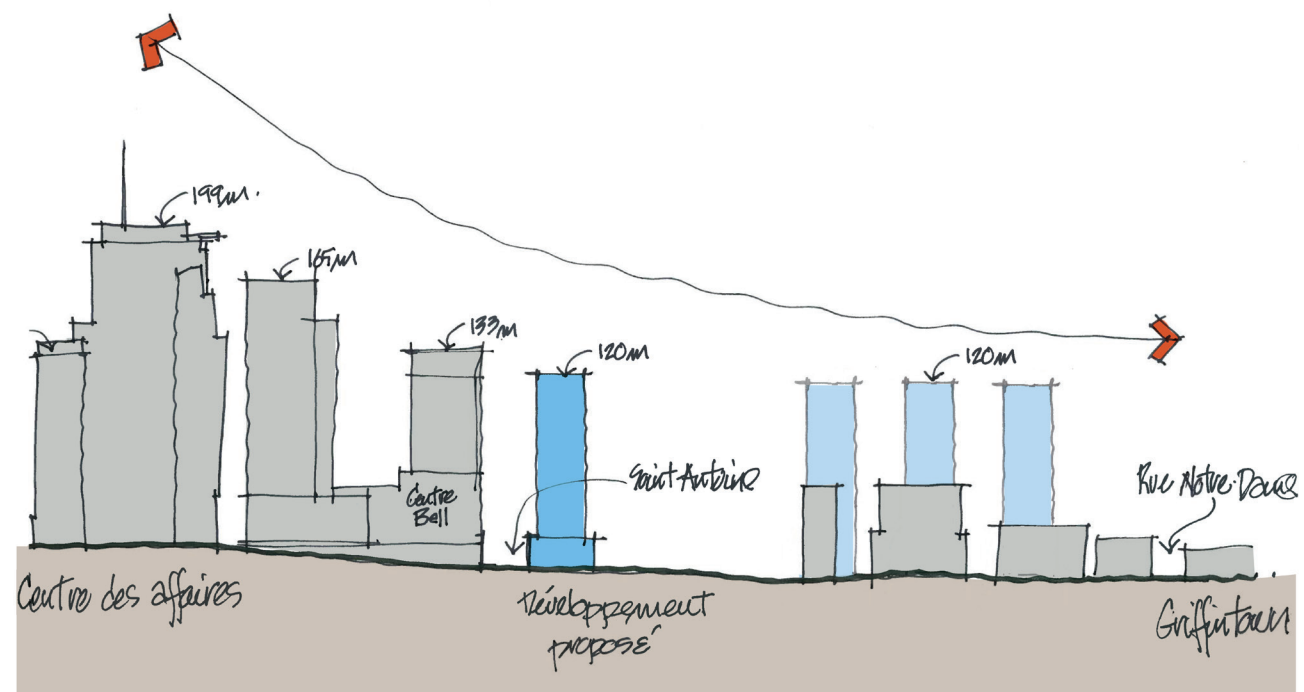
- » Améliorer l'urbanité dans cette partie du centre-ville de Montréal en recréant un milieu de vie intégré à son contexte immédiat;
- » Retisser les liens entre les grandes entités et pôles d'attraction du secteur (quartier des affaires, Griffintown, Centre Bell, ÉTS, etc.);



PRINCIPES D'INTÉGRATION URBAINE

DENSIFICATION DU SECTEUR

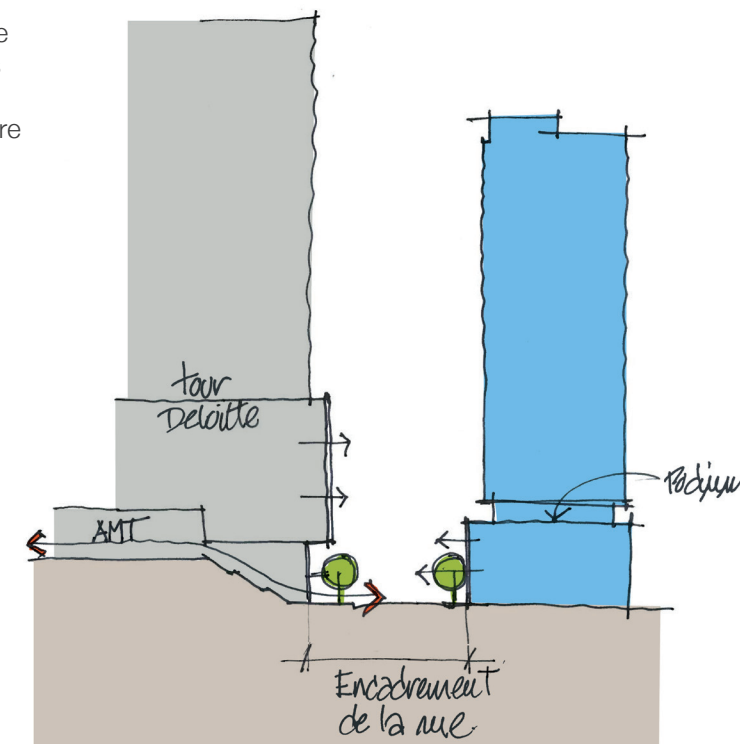
- » Optimiser un espace présentement sous-utilisé par des constructions en hauteur;
- » Recycler un cadre bâti désuet et déstructuré par l'édification de bâtiments modernes;
- » Répondre aux besoins du milieu (habitation, commerces, services, etc.), et mettre en valeur l'histoire et l'esprit du lieu.



- PROPOSÉ
- DÉVELOPPEMENT FUTUR AUTORISÉ PAR LE ZONAGE ACTUEL

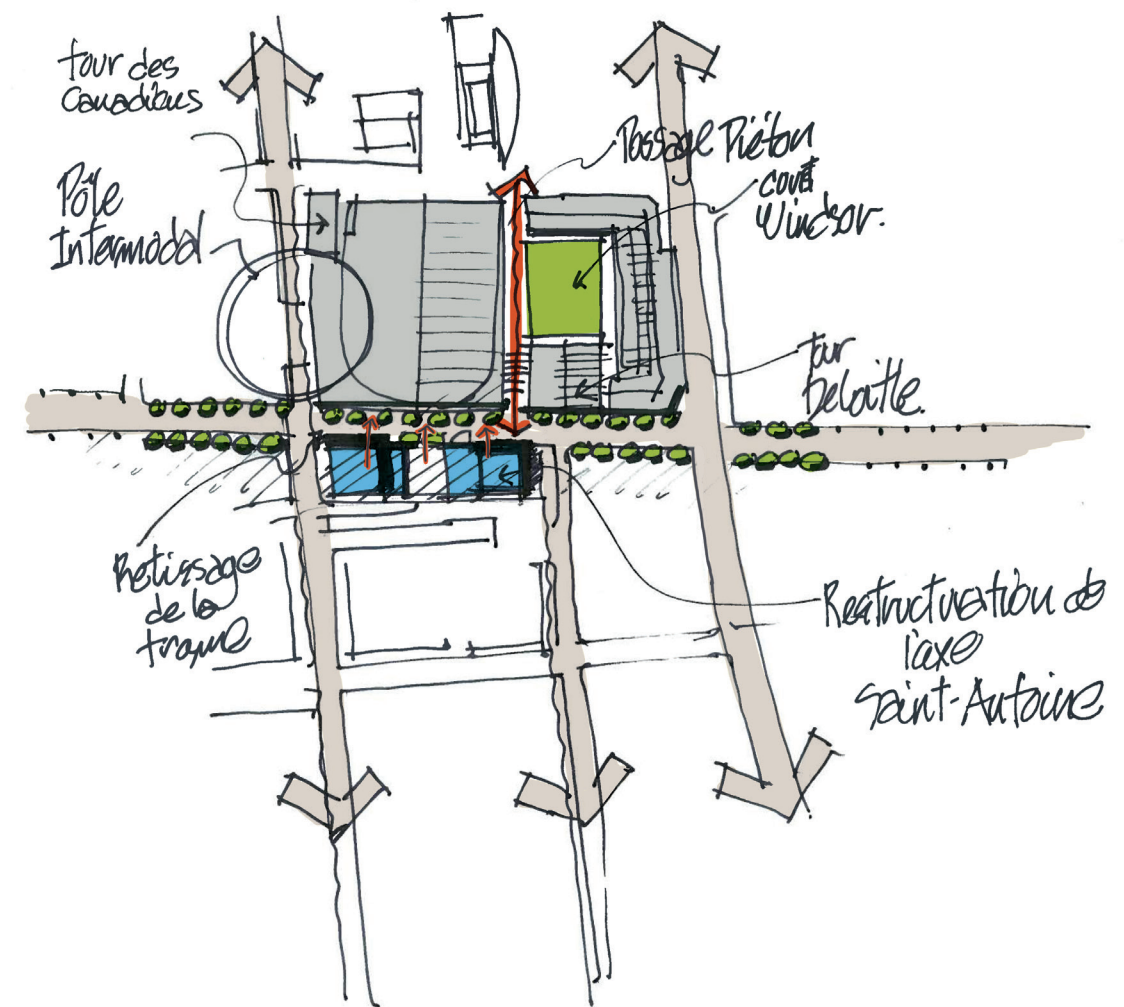
ENCADREMENT DE SAINT-ANTOINE OUEST

- » Restructurer l'axe Saint-Antoine pour en faire un boulevard urbain digne du centre-ville de Montréal;
- » Créer une façade sud à l'artère, en construisant un front bâti capable de dialoguer avec le Centre Bell et les façades nord;
- » Aménager une promenade permettant aux piétons de circuler sur l'axe en toute sécurité et offrant une animation au lieu;
- » Offrir des gabarits remettant le secteur dans une dynamique urbaine plus adaptée au contexte du centre-ville, avec de larges basiliaires à l'échelle du piéton et des surhauteurs participant au skyline du centre des affaires sans pour autant nuire aux éléments à préserver (vues, etc.).

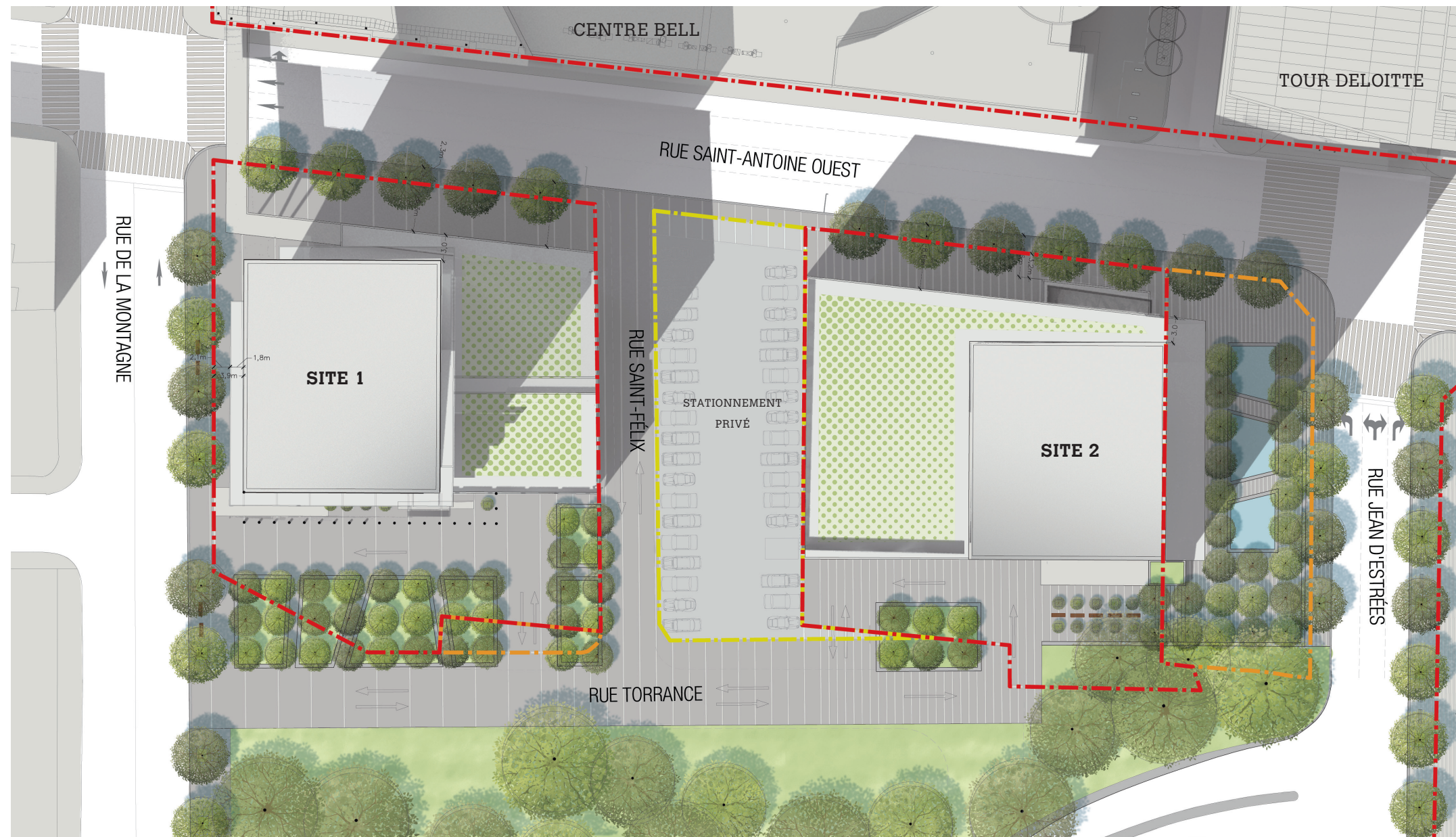


RETISSAGE DES LIENS NORD/SUD

- » Créer des cheminements piétons agréables et sécuritaires entre les différents ensembles bâtis et espaces publics existants et projetés, tout en créant une animation sur rue;
- » Désenclaver le secteur par le réaménagement des abords de l'emprise autoroutière, de la rue Torrance (nouvelle desserte du site) et la création d'un véritable réseau vert;
- » Aménager un lien aérien permettant de relier directement le Centre Bell et son pôle intermodal (train, métro, RÉSO, etc.) au site (site 1), au coin des rues De la Montagne et Saint-Antoine ouest, tout en tirant avantage du dénivelé.



PLAN IMAGE



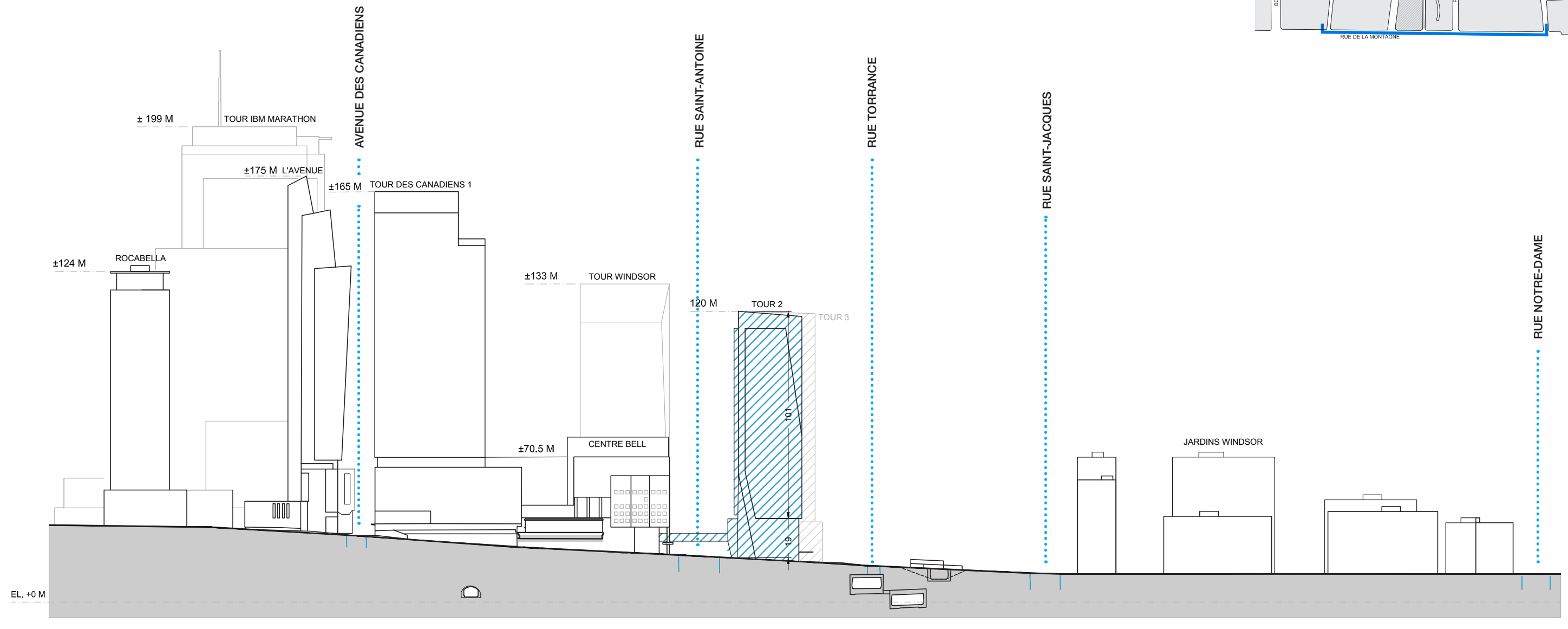
- PROPRIÉTÉ CADILLAC FAIRVIEW
- PROPRIÉTÉ VILLE DE MONTRÉAL À ACQUÉRIR
- JACK'S PARKING

1:500



PARTI D'AMÉNAGEMENT

COUPE DE LA RUE DE LA MONTAGNE



COUPE DE LA RUE DE LA MONTAGNE ENTRE L'AVENUE-DES-CANADIENS-DE-MONTRÉAL ET NOTRE-DAME
1:2000

PARTI D'AMÉNAGEMENT

CONCEPT GÉNÉRAL DE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR

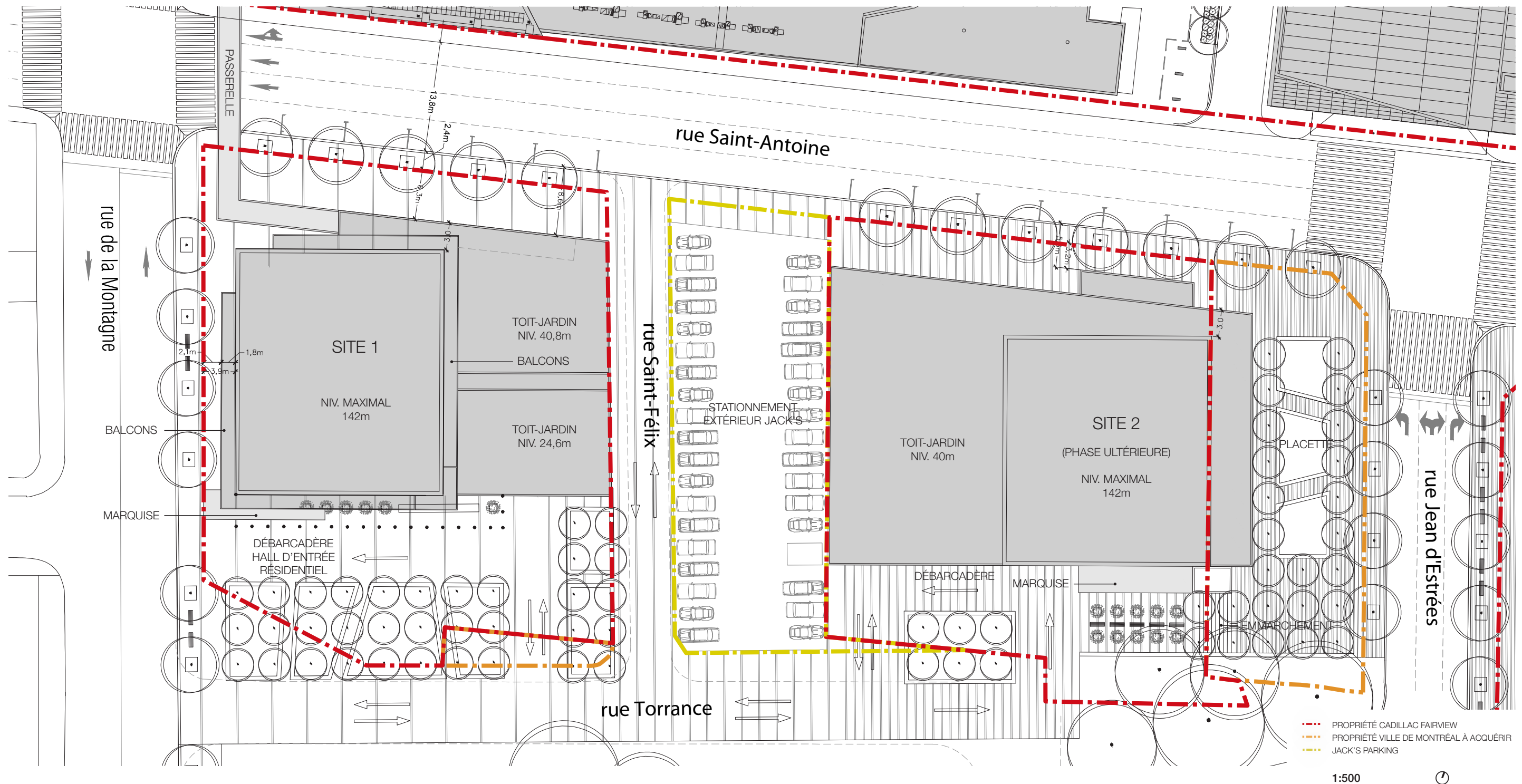


CONCEPT GÉNÉRAL DE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR DE NUIT

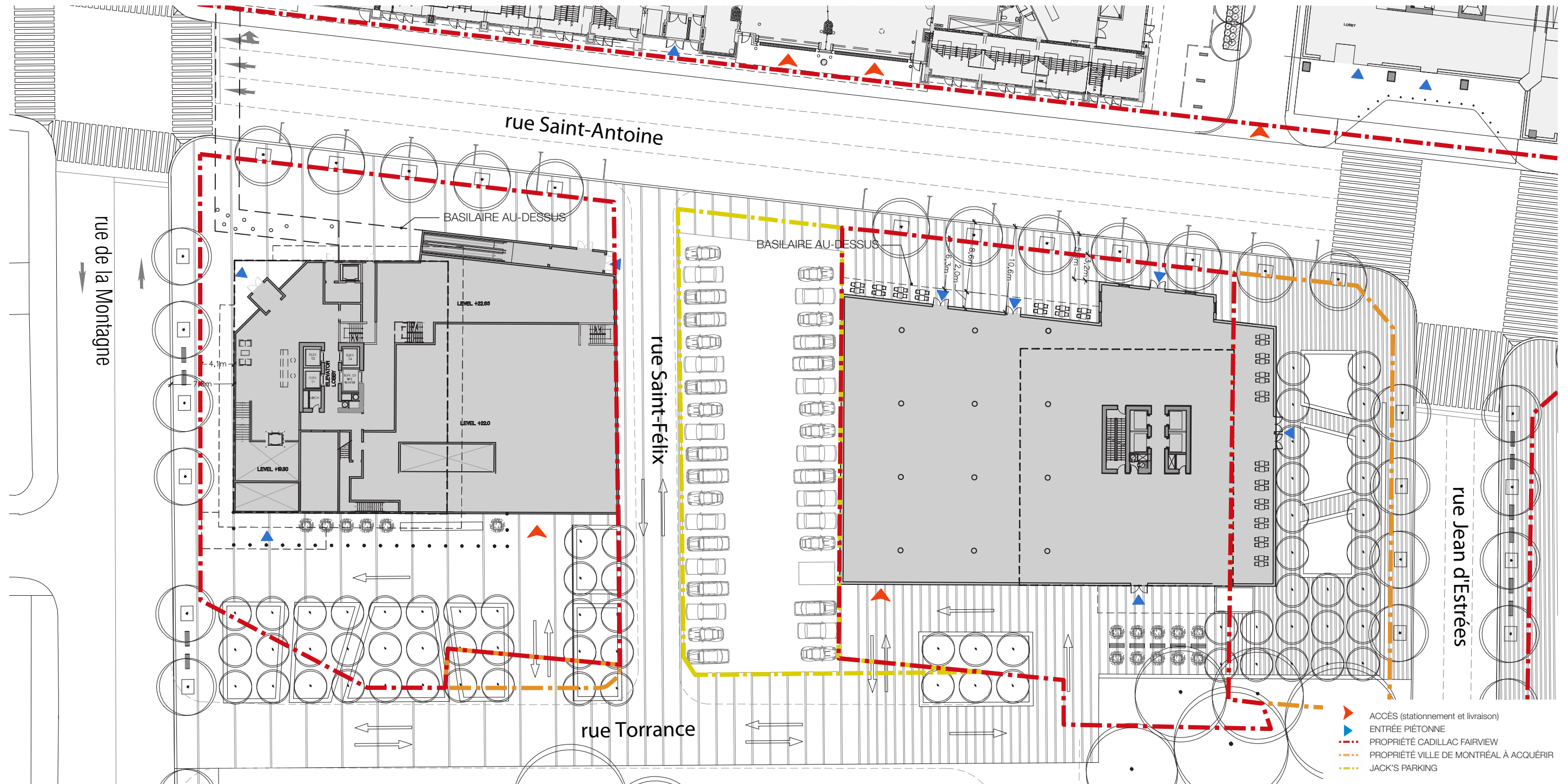


PARTI D'AMÉNAGEMENT

PLAN D'IMPLANTATION



PARTI D'AMÉNAGEMENT PLAN DE REZ-DE-CHAUSSÉE

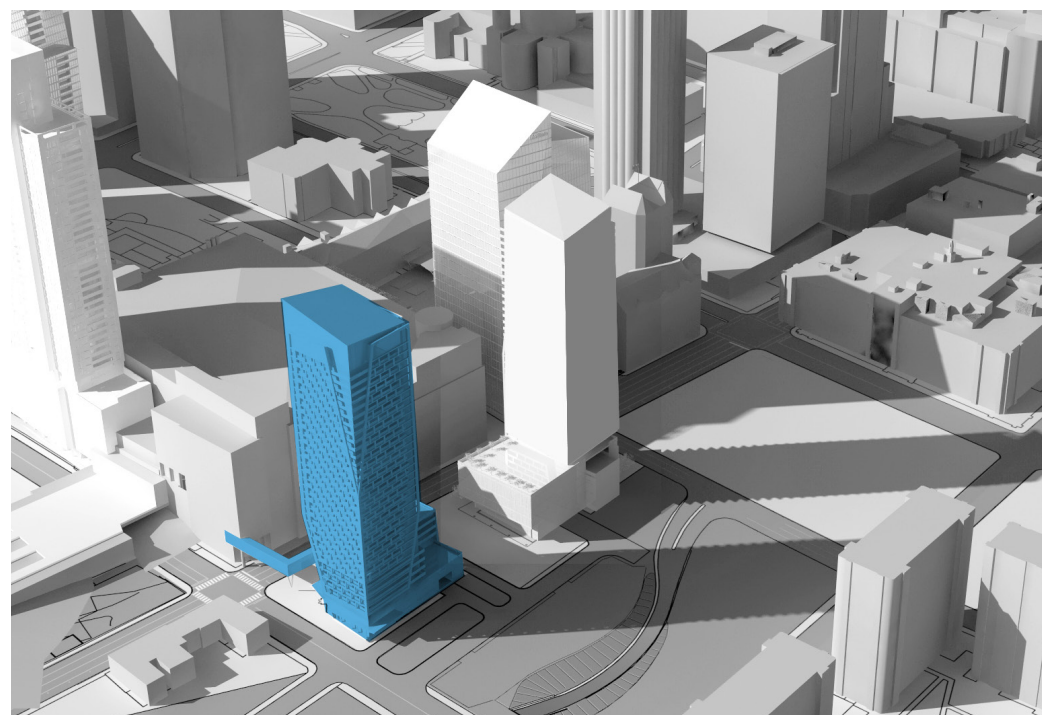


1:500



PARTI D'AMÉNAGEMENT

SITE 1



1:1000

STATISTIQUES

SITE 1	
SUP. DE TERRAIN	3 089,1 M ²
COS	9

	SUP. BRUTE TOTALE	SUP. NETTE HABITATION	SUP. NETTE COMMERCIAL	SUP. NETTE BUREAUX	SUP. NETTE SERVICES RES.	SUP. NETTE TOTALE
TOTAL (M ²)	40 220	25 800	0	0	1 676	27 791
TOTAL (PI ²)	432 926	277 709	0	0	18 040	299 139

	NOMBRE D'UNITES* LOGEMENT	STATIONNEMENT CASES REQUISES		STATIONNEMENT CASES FOURNIES	STATIONNEMENT POUR VÉLOS
		MIN	MAX		
	383	191	383	230	86

PHASE 1

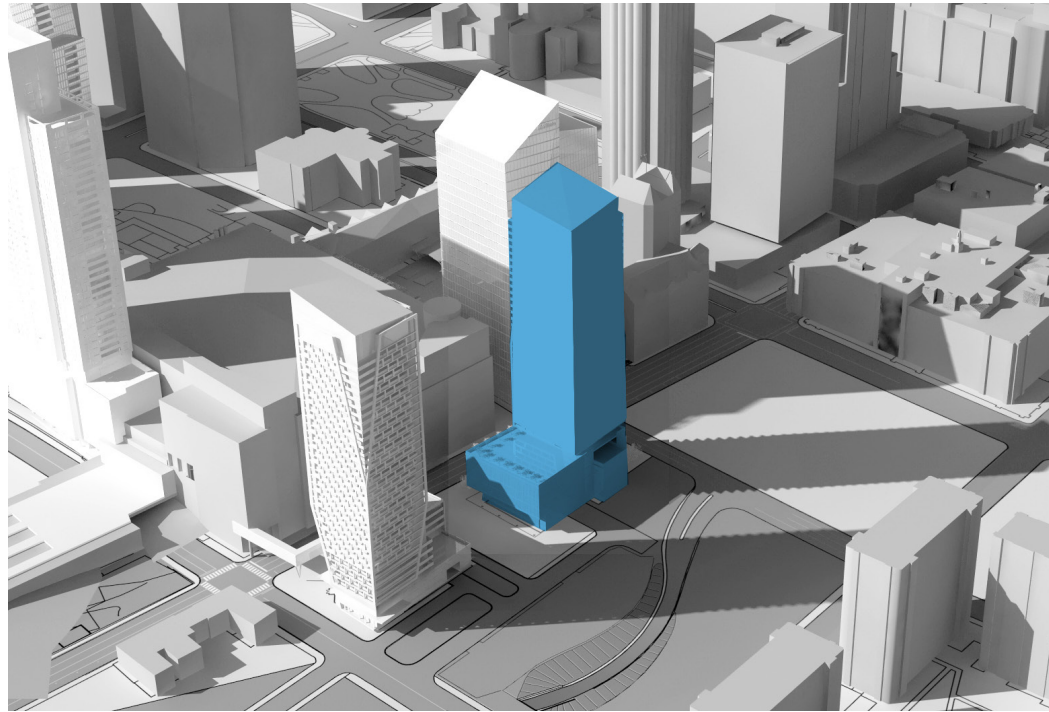
Le site 1 propose une tour d'habitation de 38 étages résidentiels encastrée sur un basilaire de 5 niveaux regroupant des résidences et services aux résidences, tel des locaux d'entraînement, des salles de réunion ou locaux de rangement.

Le hall d'entrée résidentiel principal se trouve, à l'angle des rues De la Montagne et Saint-Antoine ouest, tandis qu'une entrée secondaire desservie par un débarcadère se fait sur un niveau inférieur, du côté de la rue Torrance. De plus, une passerelle facilite les déplacements, permettant de relier ce niveau à la Gare de l'AMT, du côté nord de la rue Saint-Antoine ouest.

- » Une tour résidentielle de 383 unités avec services au rez-de-chaussée;
- » Superficie de construction brute de 40 220 m.ca. (433 000 pi.ca.).

PARTI D'AMÉNAGEMENT

SITE 2



1:1000



STATISTIQUES PRÉLIMINAIRES

SITE 2	
SUP. DE TERRRAIN	3 640,3 M ²
COS	9

	SUP. BRUTE TOTALE	SUP. NETTE HABITATION	SUP. NETTE COMMERCIAL	SUP. NETTE HÔTEL	SUP. NETTE SERVICES RES.	SUP. NETTE TOTALE
TOTAL (M ²)	38 500	15 700	700	14 500	1 500	32 500
TOTAL (PI ²)	414 411	169 000	6 887	156 100	16 150	349 827

	NOMBRE D'UNITÉS LOGEMENT	NOMBRE D'UNITÉS CHAMBRE	STATIONNEMENT CASES REQUISES		STATIONNEMENT CASES FOURNIES	STATIONNEMENT POUR VÉLOS
	220	230	MIN	MAX	220	50
			156	458		

PHASE ULTÉRIEURE

Le programme préliminaire propose pour le **site 2** l'aménagement d'une tour de 37 étages encadrée sur un basilaire de 4 étages.

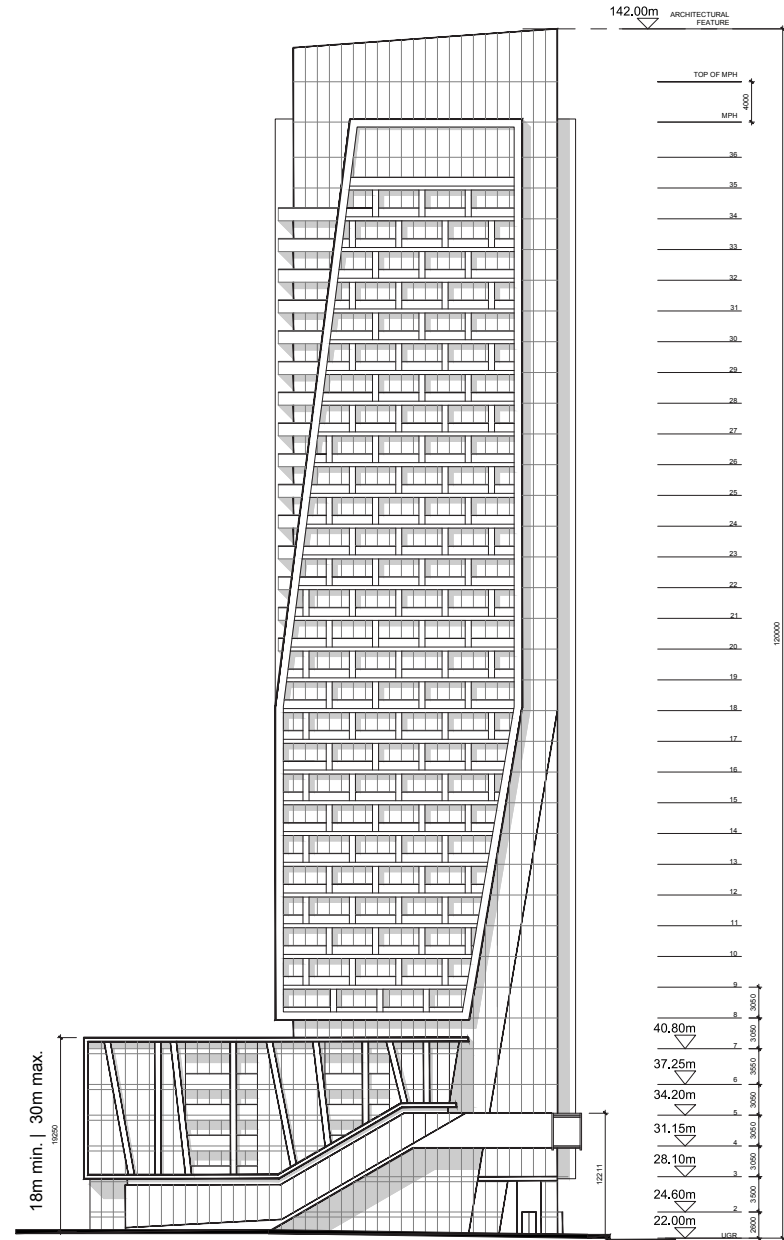
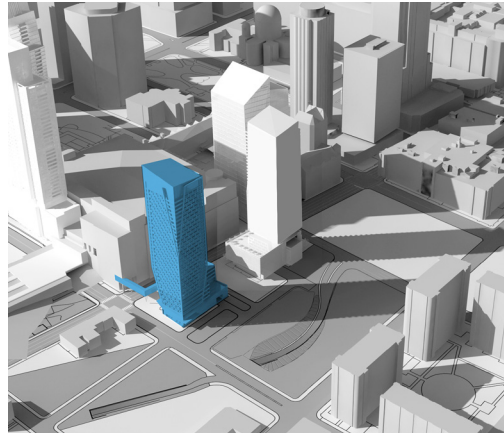
L'occupation y est mixte, avec l'intégration d'un établissement hôtelier. Les 12 premiers étages de la tour seront occupés par des chambres tandis que les 19 autres par des unités d'habitation. L'occupation du basilaire est constituée d'usages liés à l'hôtellerie. Une placette est aménagée sur la partie est du site permettant l'aménagement de terrasses en lien avec les activités hôtelières et commerciales.

Cadillac Fairview propose d'acquérir le lot Est adjacent à la rue Jean-D'Estrée, aujourd'hui propriété de la ville de Montréal, occupé par un stationnement extérieur.

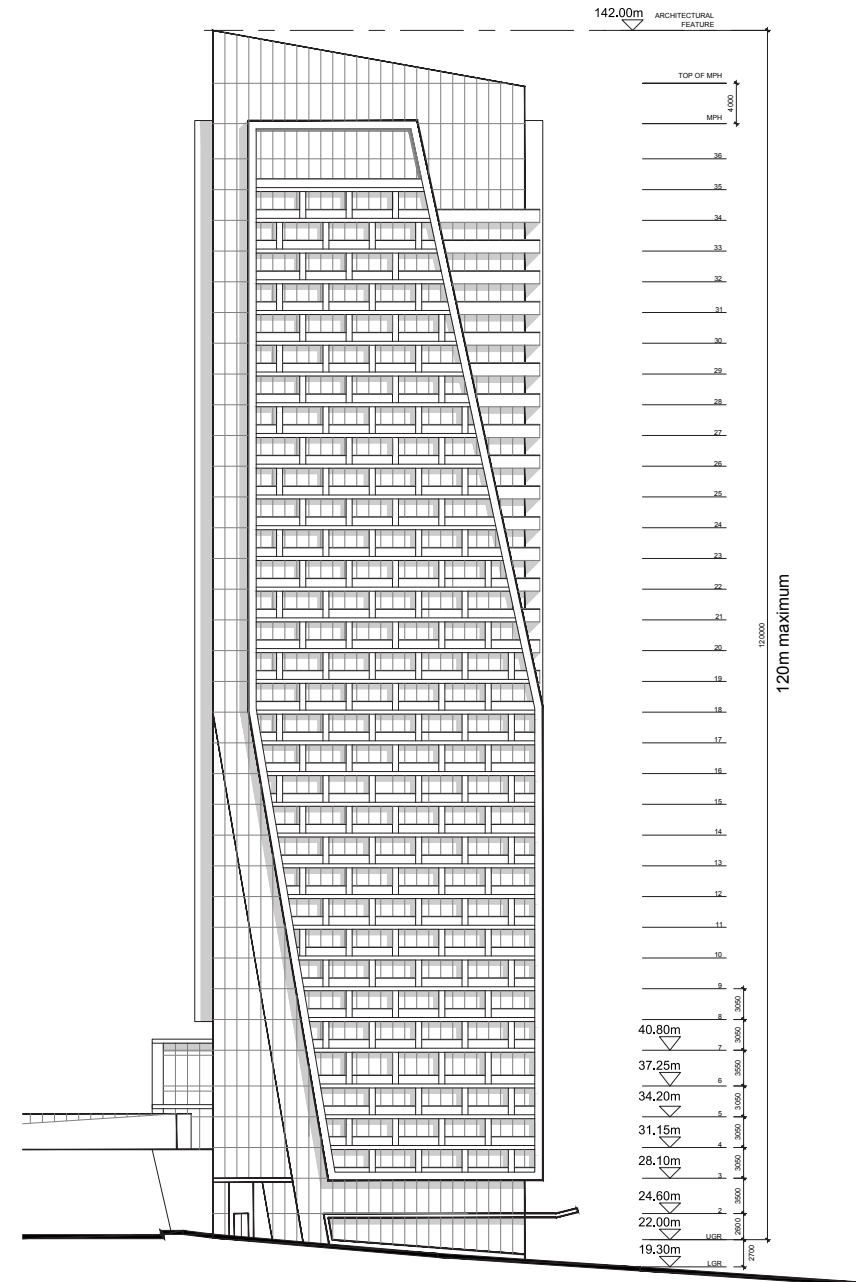
- » Une tour mixte (habitations, hôtel et commerces) de ± 220 unités d'habitation et ± 230 chambres d'hôtel;
- » Superficie de construction brute de ± 32 500 m.ca. (± 350 000 pi.ca.).

PARTI D'AMÉNAGEMENT

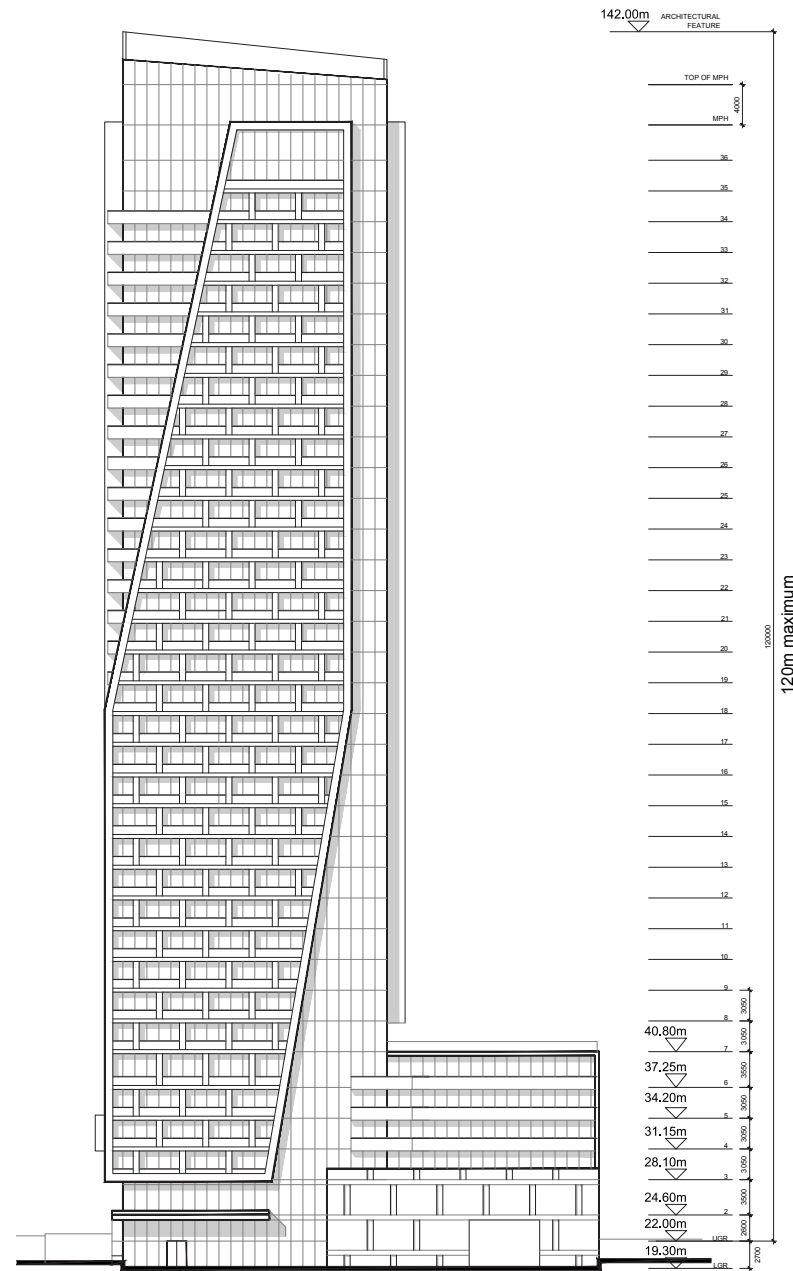
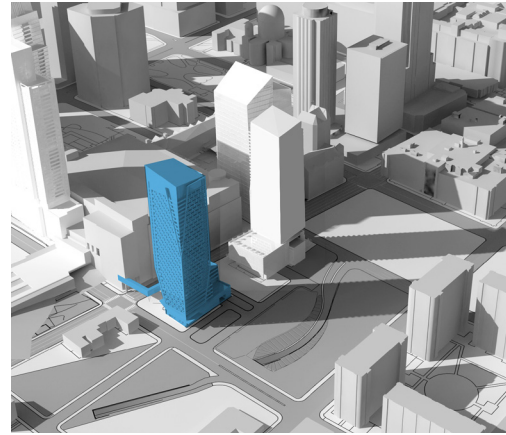
SITE 1 - ÉLÉVATIONS



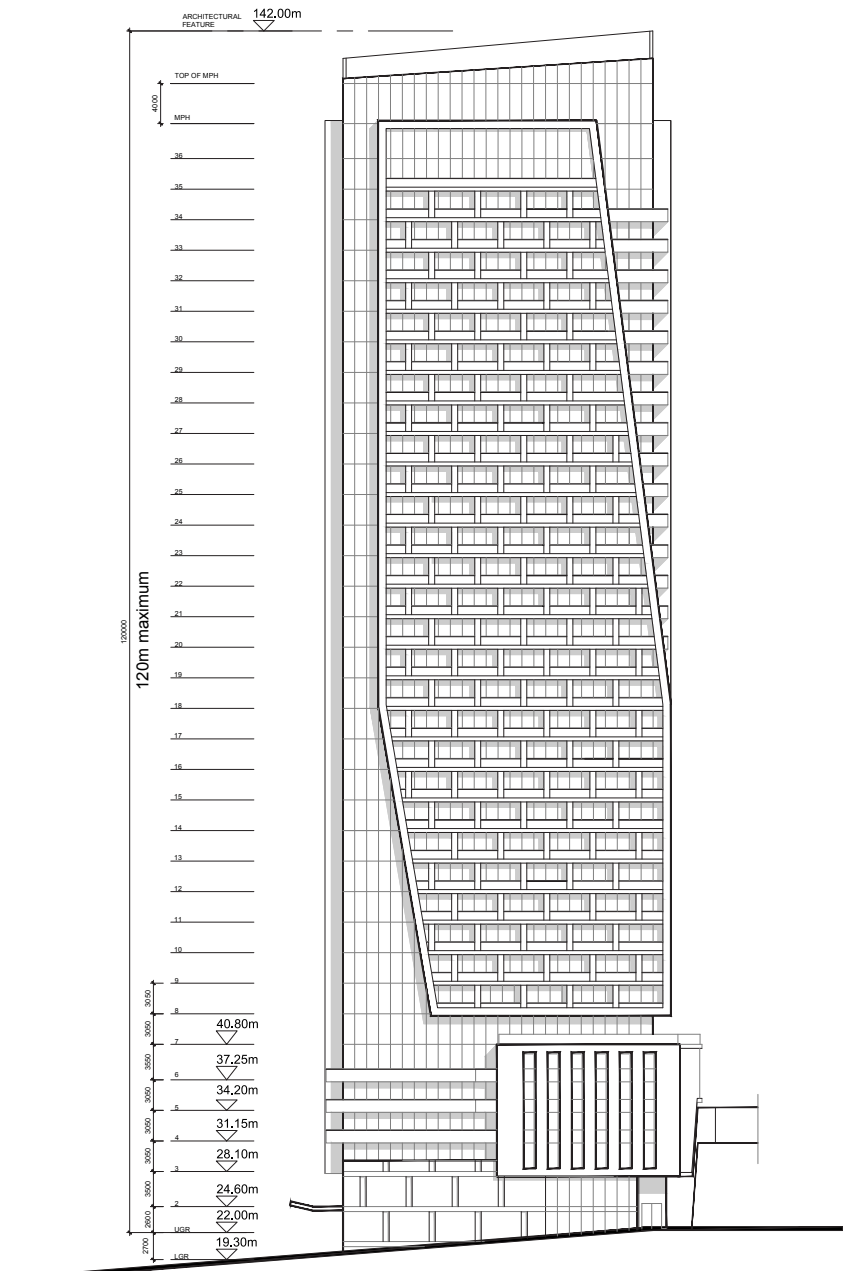
ÉLÉVATION RUE SAINT-ANTOINE OUEST
1:750



ÉLÉVATION RUE DE LA MONTAGNE
1:750



ÉLÉVATION RUE TORRANCE
1:750



ÉLÉVATION RUE SAINT-FÉLIX
1:750

PARTI D'AMÉNAGEMENT

SITE 1 - PERSPECTIVES



PERSPECTIVE RUE DE LA MONTAGNE | VUE VERS LE NORD



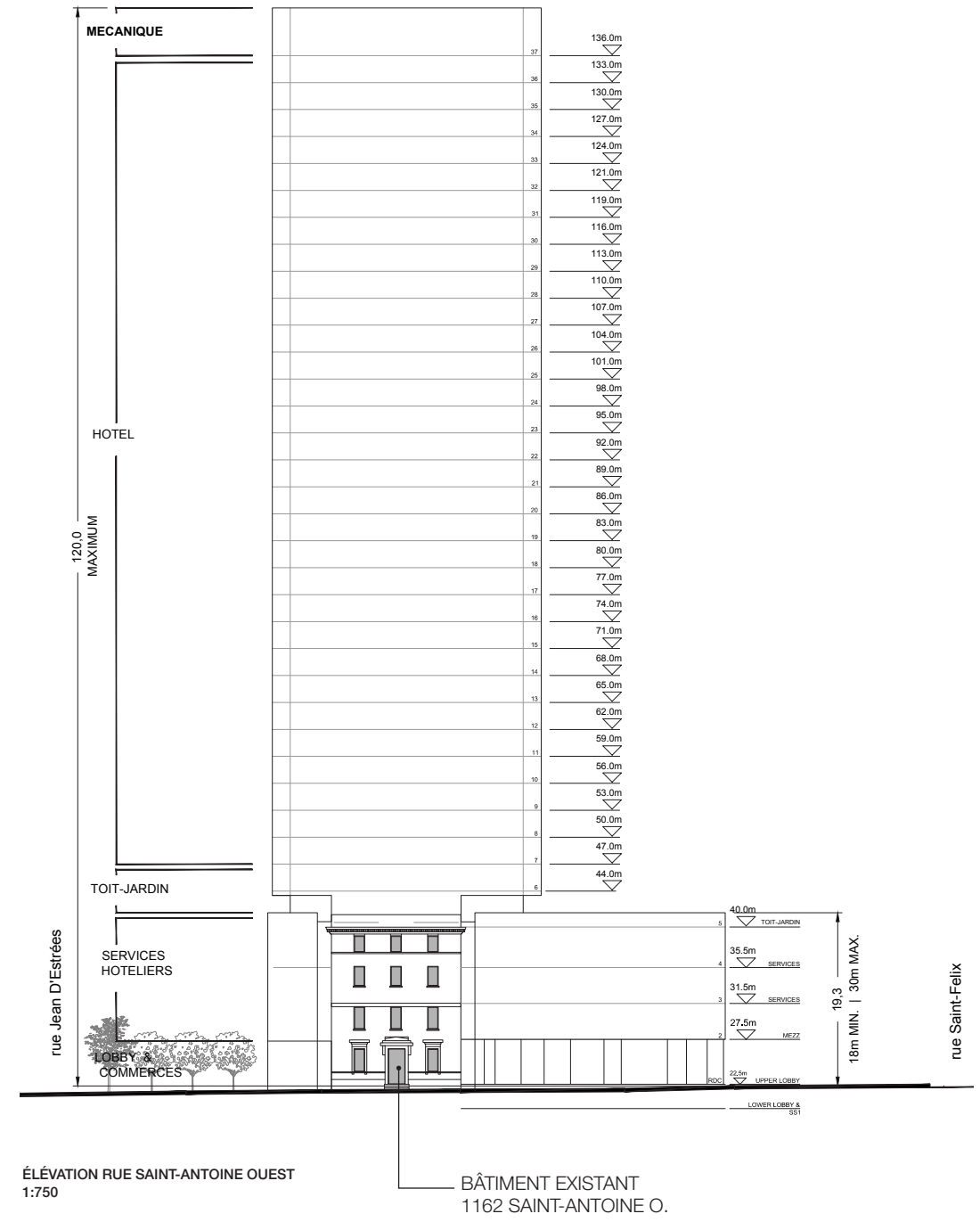
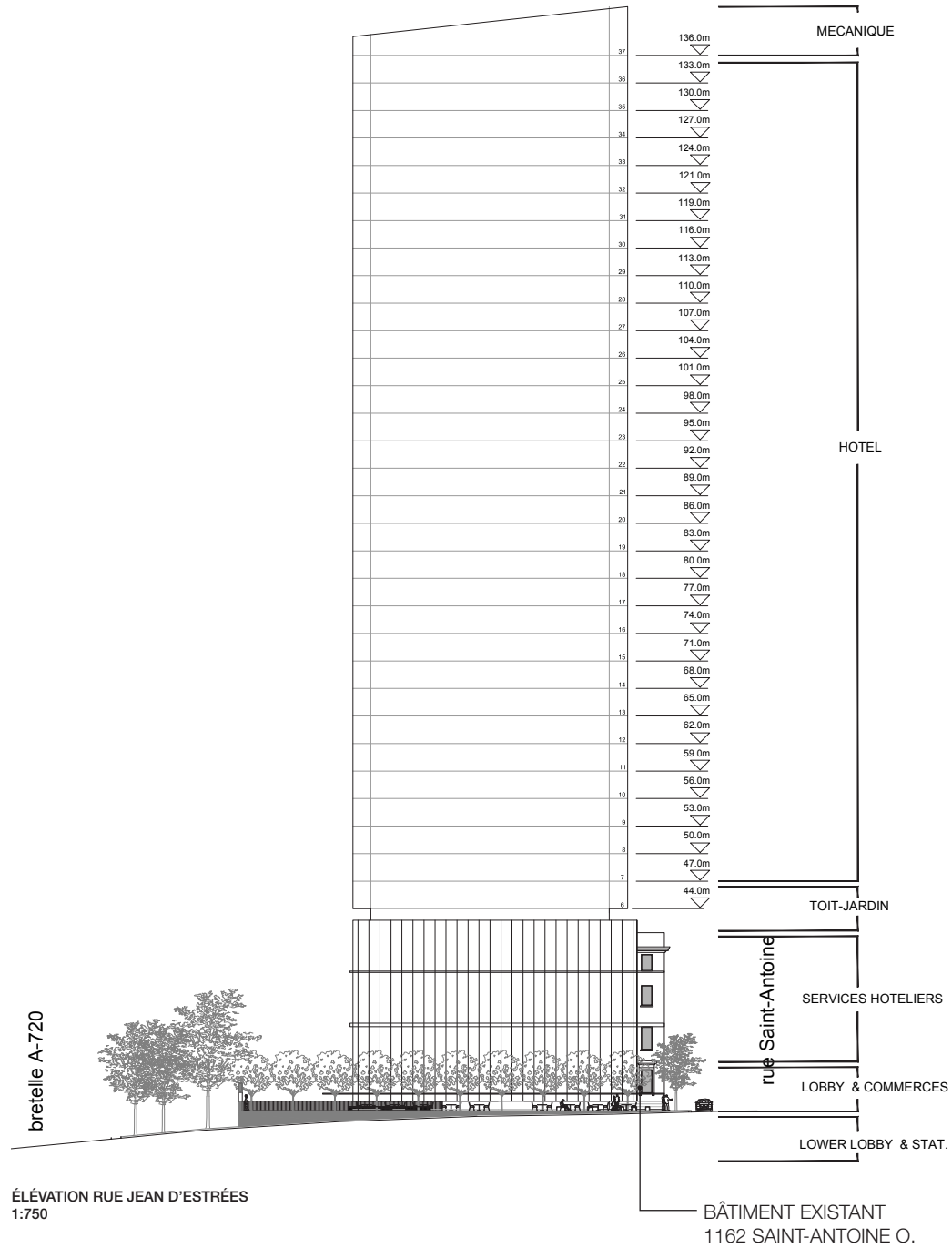
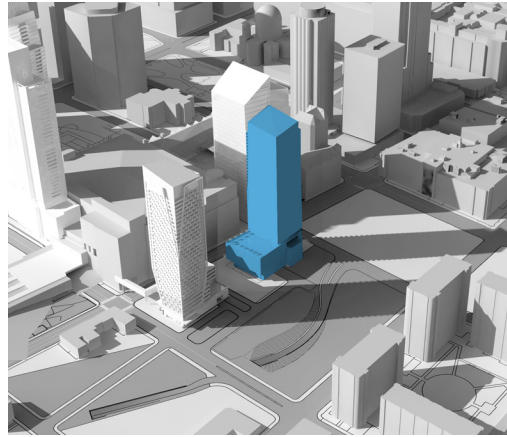
PERSPECTIVE RUE SAINT-ANTOINE OUEST | VUE VERS L'EST



VUE VERS L'OUEST À PARTIR DE LA RUE SAINT-ANTOINE O.

PARTI D'AMÉNAGEMENT

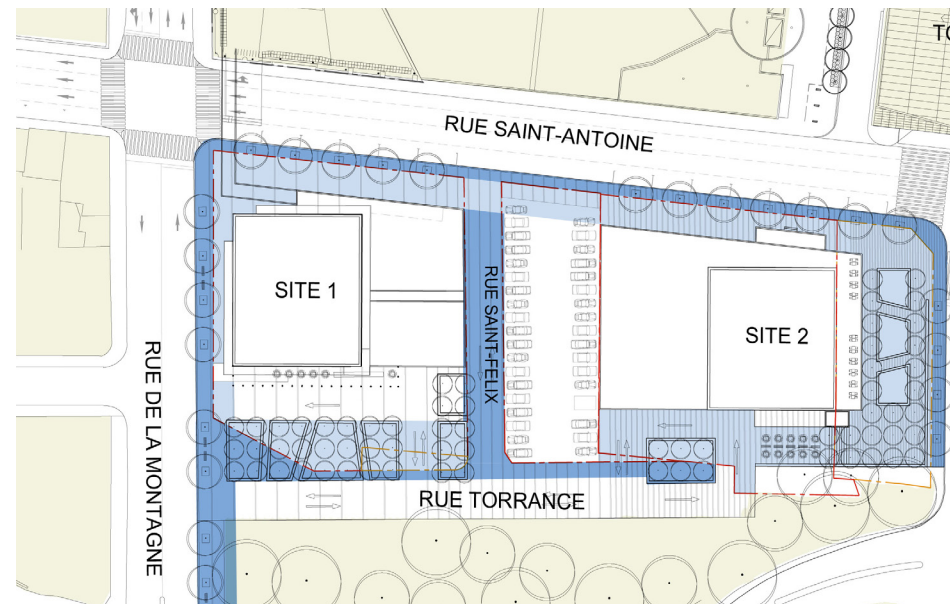
SITE 2 - VOLUMÉTRIE PRÉLIMINAIRE



RÉAMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC

Outre le réalignement effectif dans l'encadrement de la rue et l'ajout d'une zone de transition aménagée et plantée en interface avec le domaine public, les rez-de-chaussée de la rue Saint-Antoine ouest doivent accueillir des commerces et services, assurant une animation et un achalandage. Par le fait même, le tronçon, qui n'est aujourd'hui qu'une simple desserte automobile, avec des sorties de garages ou encore des accès autoroutiers, peu conviviaux pour les piétons, pourrait retrouver une certaine urbanité avec cette nouvelle vocation, et améliorer significativement les liens nord-sud dans le quartier et le «pôle Windsor» en particulier :

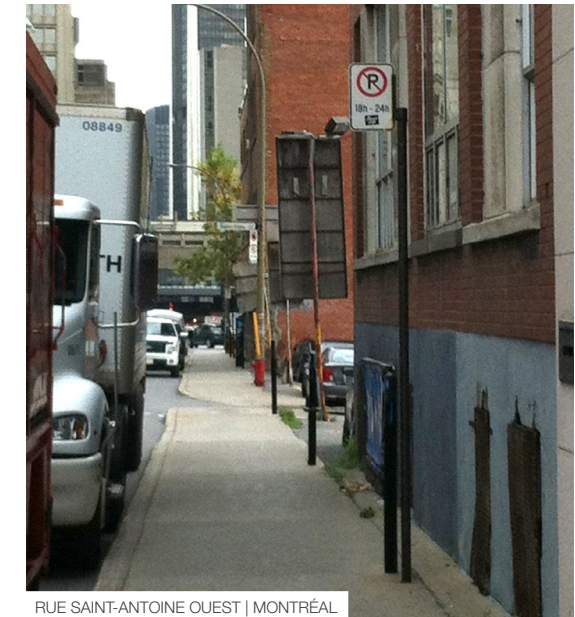
- » Confort des piétons par l'élargissement des trottoirs sur l'emprise privée, avec retrait au niveau des rez-de-chaussée des bâtiments;
- » Ajout de plantations de rue;
- » Caractère plus urbain;
- » Accessibilité facilitée;
- » Stationnement sur rue;
- » Consolidation commerciale.



- RÉAMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC
- AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC DANS L'EMPRISE PRIVÉE



RUE SAINT-ANTOINE OUEST | MONTRÉAL



RUE SAINT-ANTOINE OUEST | MONTRÉAL



RUE BLOOR | TORONTO, CANADA

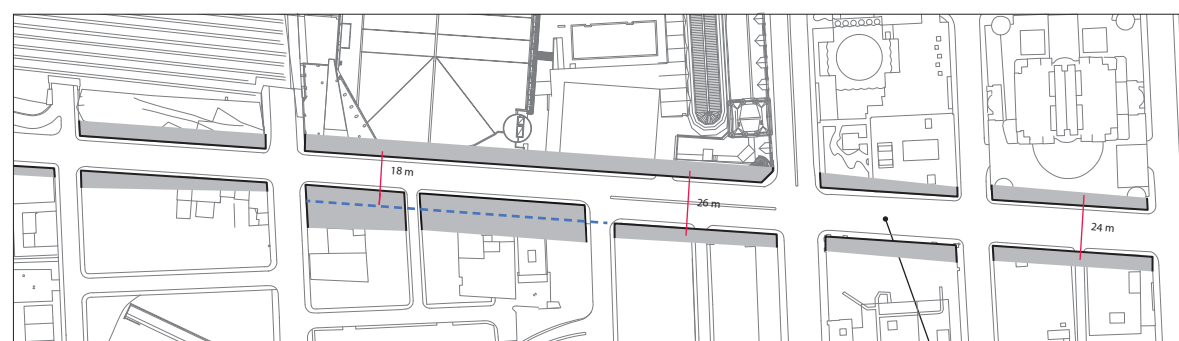


RUE KING | KITCHENER, CANADA

COMPOSANTES DU PROJET

ALIGNEMENT DE CONSTRUCTION DES BASILAIRES

La requalification de ce secteur de la rue Saint-Antoine ouest constitue un des éléments clés d'une réappropriation du domaine public. Un alignement de construction permet de générer des dégagements plus importants et ainsi, aménager des trottoirs plus généreux. Cet alignement, appliqué à l'ensemble des basiliaires, serait en continuité de l'emprise plus élargie de la rue Saint-Antoine ouest, à l'est.



CONTINUITÉ DE L'ALIGNEMENT DE CONSTRUCTION AVEC LA PARTIE EST.

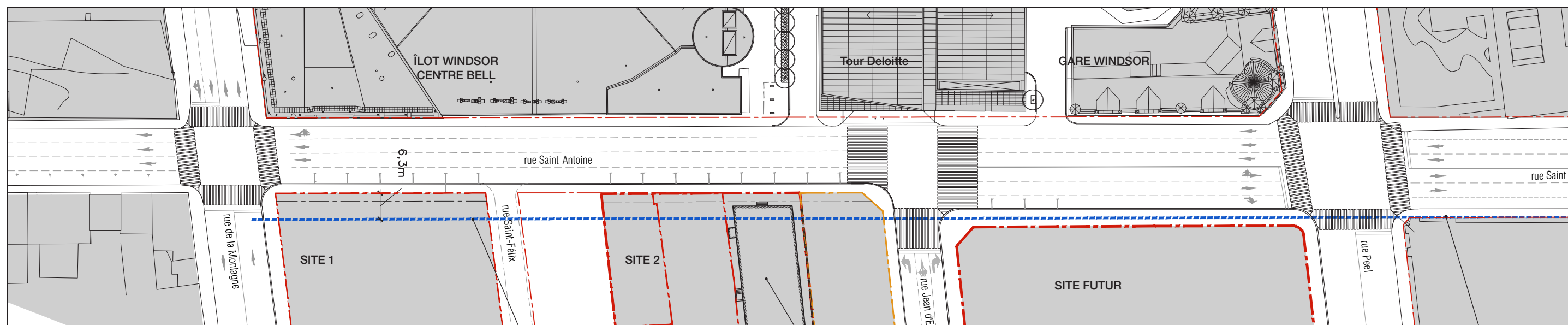
PARTIE EST ÉLARGIE



VUE VERS L'EST DE LA RUE LA RUE SAINT-ANTOINE MONTRANT LA PARTIE NON-ÉLARGIE



VUE VERS L'EST A PARTIR DE LA RUE SAINT-ANTOINE PARTIE ÉLARGIE



RUE SAINT-ANTOINE PROPOSÉE
1:1000

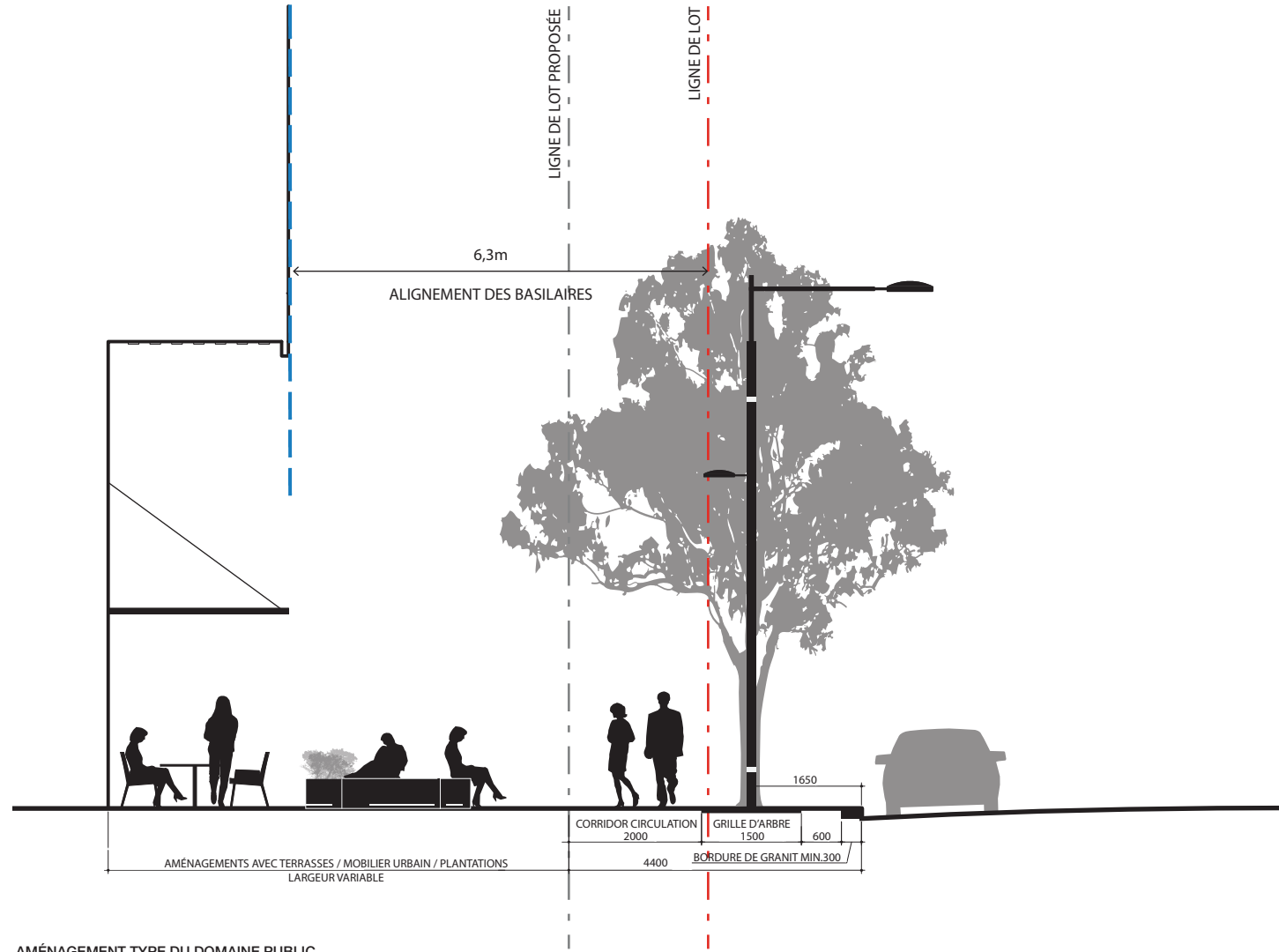
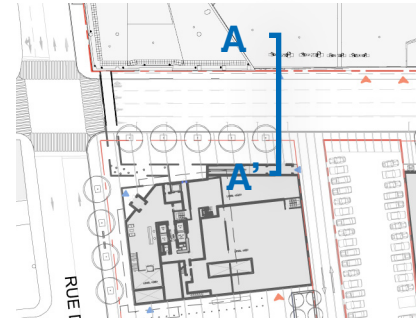
ALIGNEMENT PROPOSÉ
DES BASILAIRES

BÂTIMENT EXISTANT
1162 SAINT-ANTOINE O.

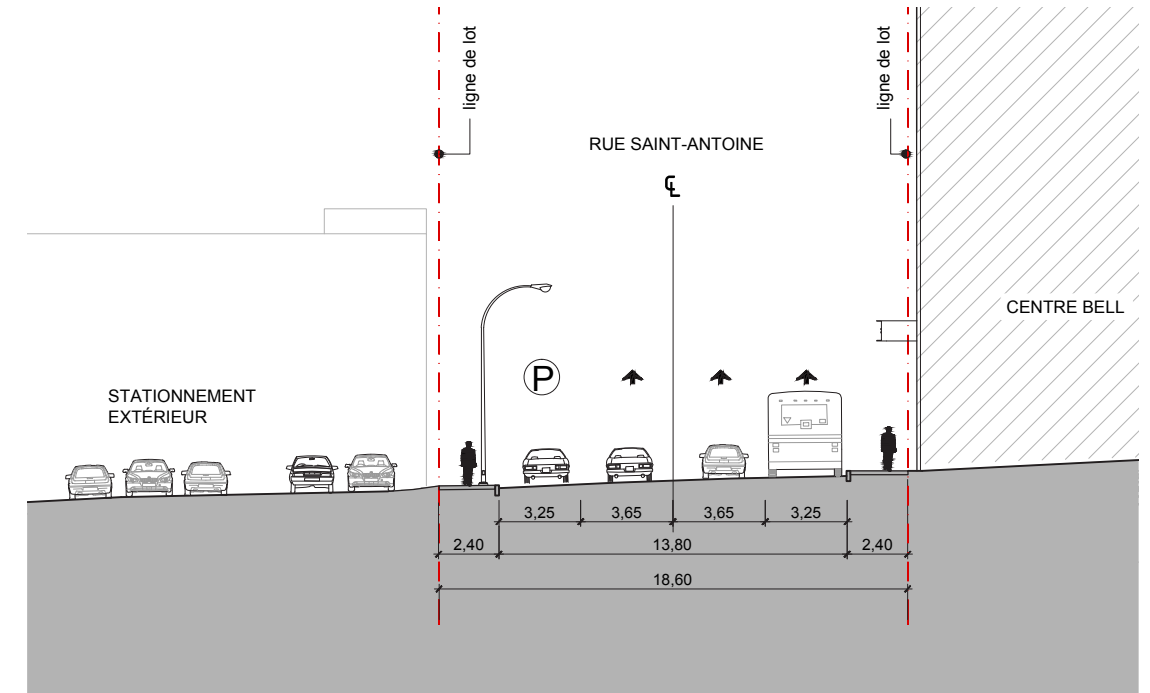
EMPRISE ÉLARGIE
RUE SAINT-ANTOINE O.
(ALIGNEMENT)

- PROPRIÉTÉ DE CADILLAC FAIRVIEW POUR DÉVELOPPEMENT
- PROPRIÉTÉ DE LA VILLE DE MONTRÉAL À ACQUÉRIR POUR DÉVELOPPEMENT
- ALIGNEMENT DE CONSTRUCTION

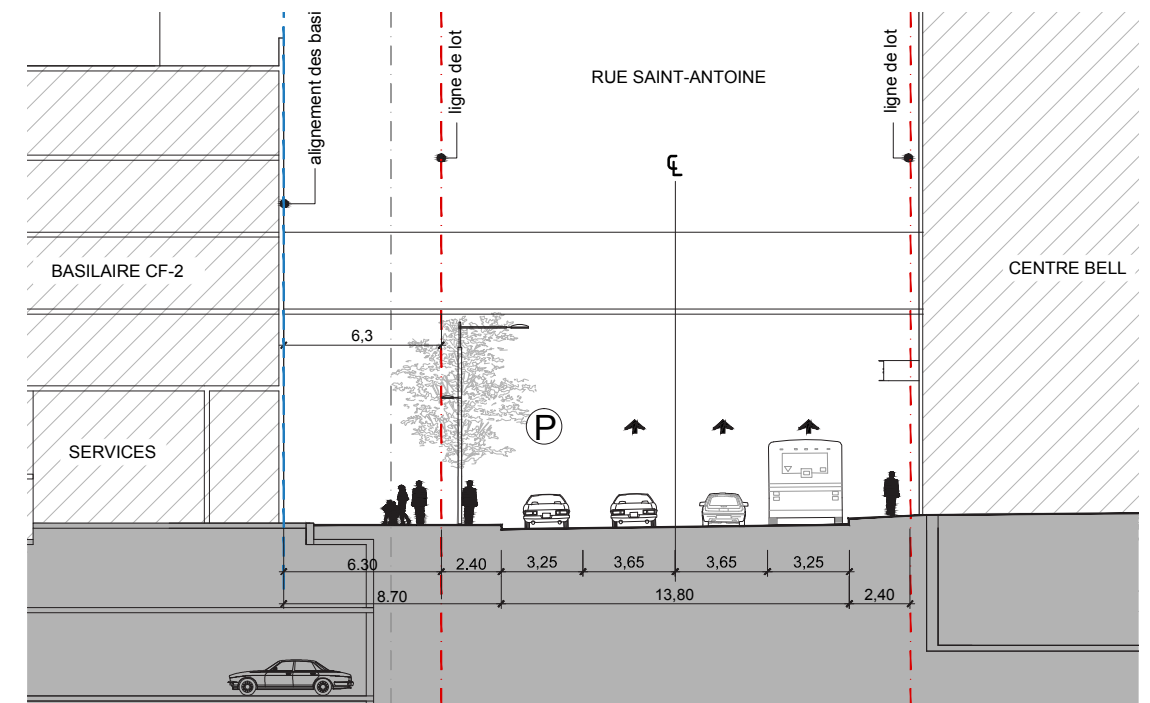
COMPOSANTES DU PROJET RÉAMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC



AMÉNAGEMENT TYPE DU DOMAINE PUBLIC
1:100



COUPE A-A' EXISTANTE
1:300

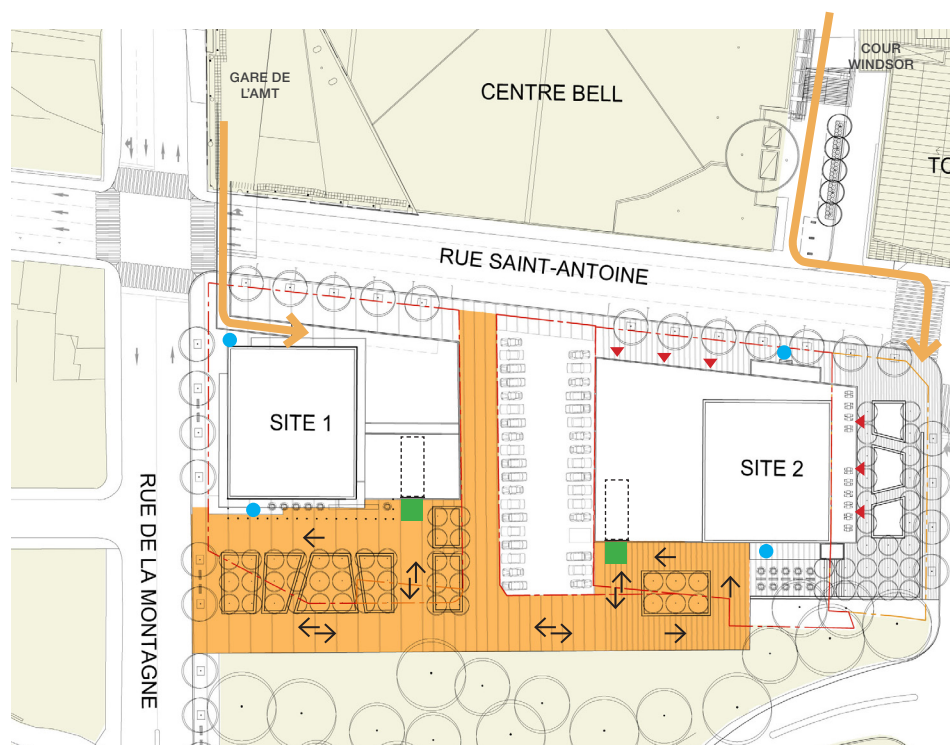


COUPE A-A' PROPOSÉE
1:300

COMPOSANTES DU PROJET

ACCESSIBILITÉ

Les débarcadères piétons et véhiculaires, ainsi que les accès aux aires de stationnement et aux différents quais de livraison et de chargement (tous intérieurs) sont regroupés du côté de la rue Torrance, afin de minimiser l'impact de ces circulations sur la rue Saint-Antoine ouest, de préserver une continuité sur rue, de limiter les conflits d'usages et y favoriser les circulations douces. Plusieurs liens nord/sud sont créés pour faciliter les déplacements entre les sites et le secteur Windsor : le premier via la passerelle aérienne proposée, le second par l'axe vert reliant la cour Windsor à la placette aménagée à l'est du site 2, et plus largement à la rue Jean-d'Estrées. Le projet permet également de désenclaver les sites en autorisant les circulations piétonnes tout autour de ceux-ci et facilitant l'accès à la rue Torrance via la rue Jean-d'Estrées par l'aménagement d'un emmarchement menant à l'espace paysagé à l'arrière des édifices.



- ▬ AMÉNAGEMENT DES DÉBARCADÈRES PIÉTONS ET VÉHICULAIRES EN VOIE PARTAGÉE PAYSAGÉE
- ACCÈS VÉHICULAIRES (STATIONNEMENT ET AIRE DE LIVRAISON)
- ACCÈS PIÉTONS AU HALL D'ENTRÉE RÉSIDENTIEL
- ▶ ACCÈS DIRECT À LA RUE POUR COMMERCES ET SERVICES HOTELIERS COMMERCIAUX



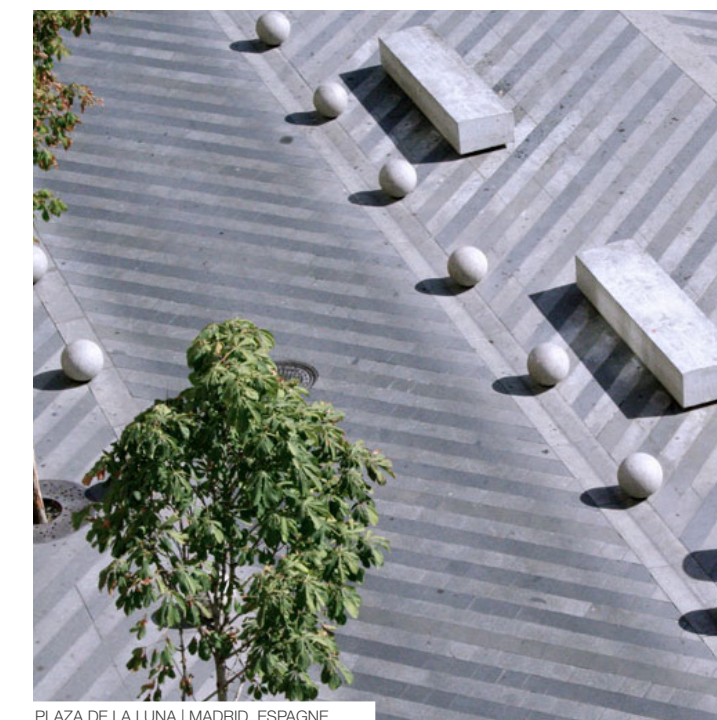
HÔTEL METROPOLITAN | BANGKOK, THAÏLANDE



PLACE DE LA RÉPUBLIQUE | PARIS, FRANCE



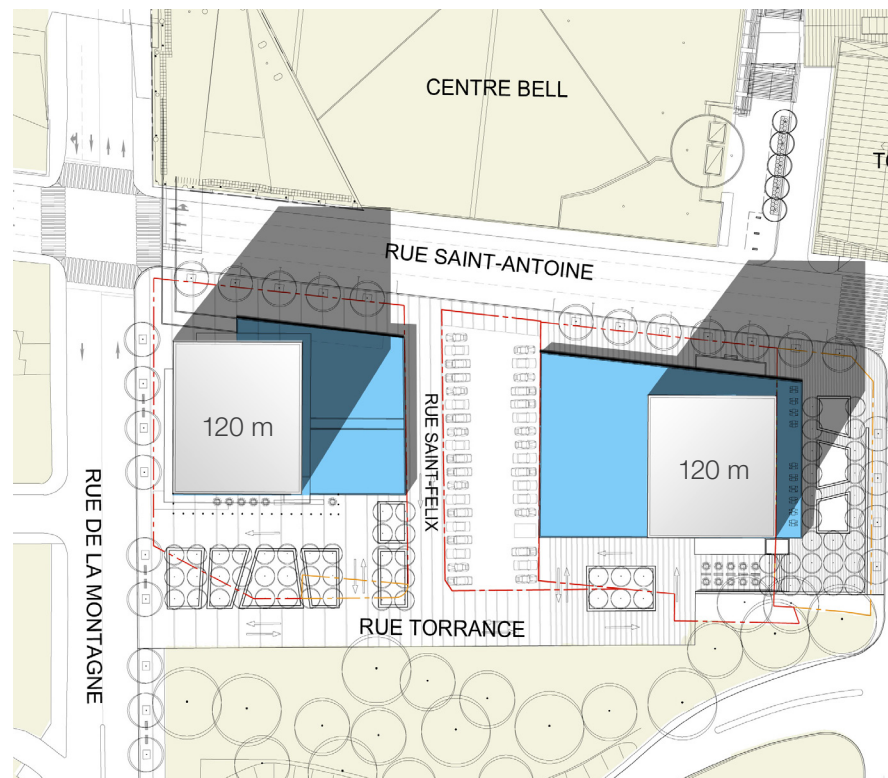
HÔTEL W SÉOUL WALKERHILL | SÉOUL, CORÉE DU SUD



PLAZA DE LA LUNA | MADRID, ESPAGNE

MODULATION DE LA HAUTEUR

La typologie des bâtiments est de grande hauteur, mais de moindre emprise. En terme d'implantation, les tours suivent la trame urbaine générale montréalaise et participent au paysage urbain du centre-ville, tandis qu'à l'échelle de la rue, les basiliaires répondent aux caractéristiques du secteur (alignement sur la rue Saint-Antoine ouest), pour le plus grand confort des piétons. On privilégie une orientation des tours nord-sud pour minimiser l'impact sur les vues générales depuis les grands axes urbains, notamment sur le centre-ville et le fleuve Saint-Laurent, considérant l'ensemble des projets en cours de réalisation ou prévus dans ce secteur. En conséquence, la hauteur des tours proposées (120 mètres) n'a pas ou peu d'impact sur les cônes de vision à préserver de la Ville de Montréal.

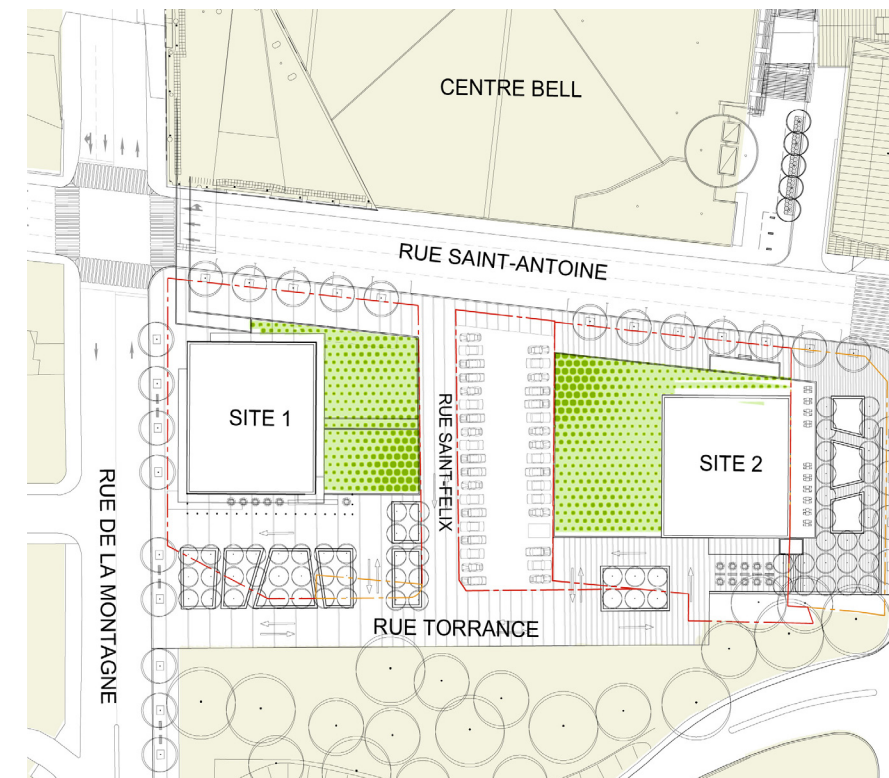


- TOUR
- BASILAIRE

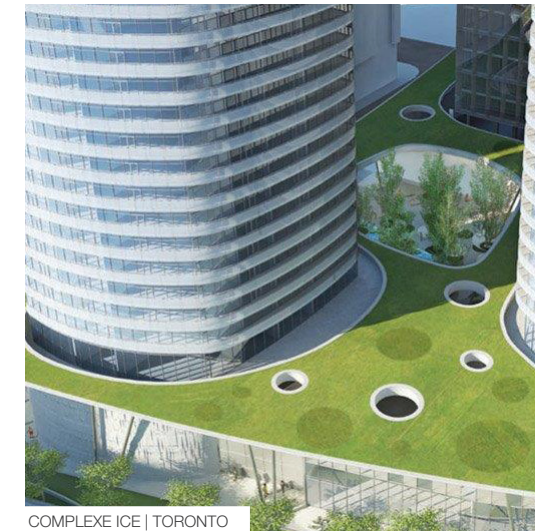
- PROJETS APPROUVÉS NON CONSTRUITS
- PROJET SECTEUR SUD - RUE SAINT-ANTOINE

AMÉNAGEMENT DES TOITS-TERRASSES

Le projet mise sur la création de toits verts, participant à une nouvelle expérience « d'habiter la ville ». Permettant de minimiser l'effet des îlots de chaleur en milieu urbain dense et contribuant à une gestion écologique des lieux (rétention des eaux, purification de l'air, économie d'énergie, etc.), les toits verts assurent également une qualité de vie renouvelée pour les résidents en plein cœur de la métropole.



- TOIT-TERRASSE



COMPLEXE ICE | TORONTO



TOIT-TERRASSE DE L'UNIVERSITÉ KEIO | TOKYO, JAPON

COMPOSANTES DU PROJET

PROPOSITION D'INTÉGRATION DU 1162, SAINT-ANTOINE OUEST

Sur la base des analyses préliminaires, seul le 1162 Saint-Antoine ouest présente un certain intérêt patrimonial, eu égard à son style architectural (et ses concepteurs) mais également au rôle que cet édifice a pu jouer à une certaine période de l'histoire montréalaise (centre de transition pour immigrants durant la Première Guerre mondiale, etc.). Inoccupé depuis de nombreuses années, ce bâtiment présente toutefois un état de délabrement avancé (maçonnerie de pierre et de brique gravement détérioré, éléments décoratifs dégradés, etc.), particulièrement dans la partie arrière. Plus qu'une rénovation, il s'agira davantage de restaurer et d'intégrer une partie de ce bâtiment témoin à la nouvelle construction du site 2 et ainsi commémorer l'histoire des lieux. À cet égard, les précédents présentés illustrent quelques exemples d'intégration architecturale de bâtiments anciens à de nouveaux édifices de grande échelle.



PORTER HOUSE | NEW YORK, ÉTATS-UNIS



51 PIRIE STREET | ADÉLAÏDE, AUSTRALIE



COMPOSANTES DU PROJET



VUE VERS L'OUEST À PARTIR DE LA RUE SAINT-ANTOINE O.



VUE VERS L'OUEST À PARTIR DE LA RUE SAINT-ANTOINE O.

COMPOSANTES DU PROJET

PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT D'UNE PASSERELLE POUR L'ACCÈS À LA GARE ET AU CENTRE BELL

Le secteur, et plus précisément l'axe Saint-Antoine ouest, présente un enjeu majeur de réaménagement. Dans le cadre du projet présenté, il est proposé d'intégrer une passerelle couverte enjambant la rue Saint-Antoine ouest, permettant de relier facilement le site 1 à l'îlot Windsor, qui bien que situé à proximité immédiate est aujourd'hui difficilement accessible pour les piétons en raison de la topographie, de la présence des voies ferrées menant à la gare, du caractère urbain des axes, etc. L'objectif est de rendre plus accessible l'îlot Windsor, et plus largement le centre-ville, et de faire profiter aux nouveaux habitants de la proximité du pôle intermodal de transports en commun et de l'ensemble des services présents. En résumé, il s'agit donc de :

- » Créer un lien piéton continu et sécuritaire dans un environnement urbain aujourd'hui peu agréable, voire peu sécuritaire, pour le piéton;
- » Assurer une desserte efficace aux RÉSO souterrain, gares, stations de métro et terminus d'autobus;
- » Prolonger en parcours continu le réseau piéton existant dans l'îlot Windsor;
- » Minimiser l'impact de la topographie naturelle du lieu sur les déplacements en proposant un parcours alternatif de qualité;
- » Renforcer le caractère urbain du secteur en ajoutant une vitalité et une animation à l'échelle du piéton.
- » Minimiser l'impact de la topographie naturelle du lieu sur les déplacements en proposant un parcours alternatif de qualité;
- » Renforcer le caractère urbain du secteur en ajoutant une vitalité et une animation à l'échelle du piéton.

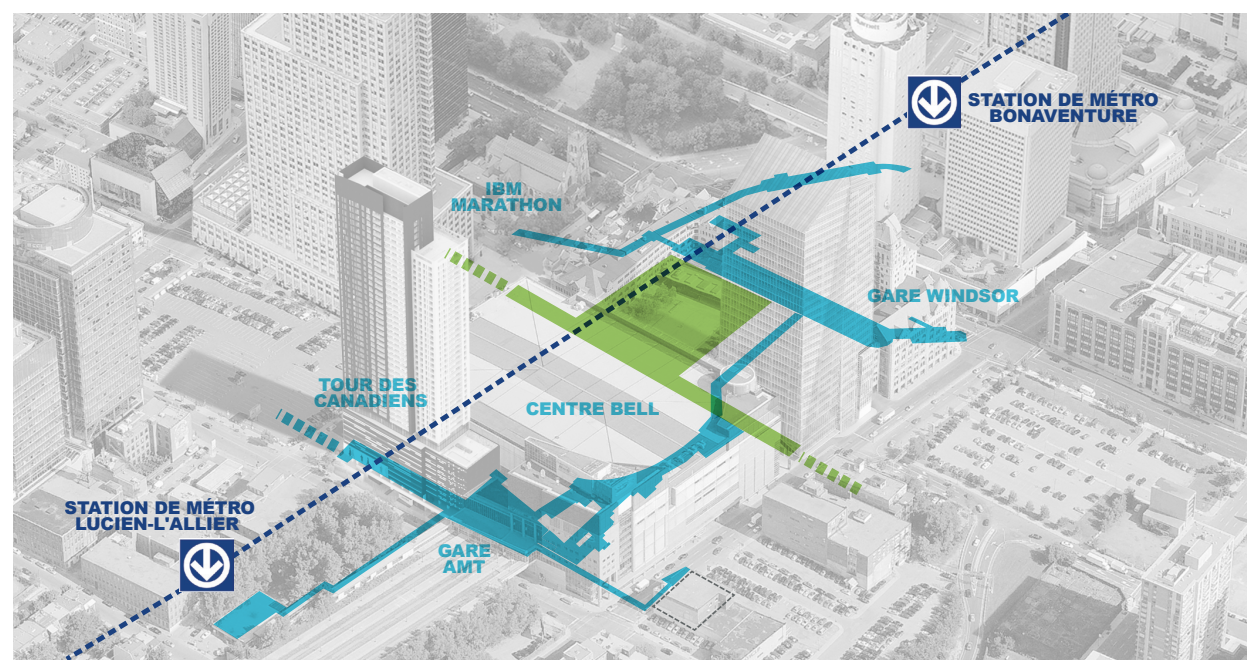


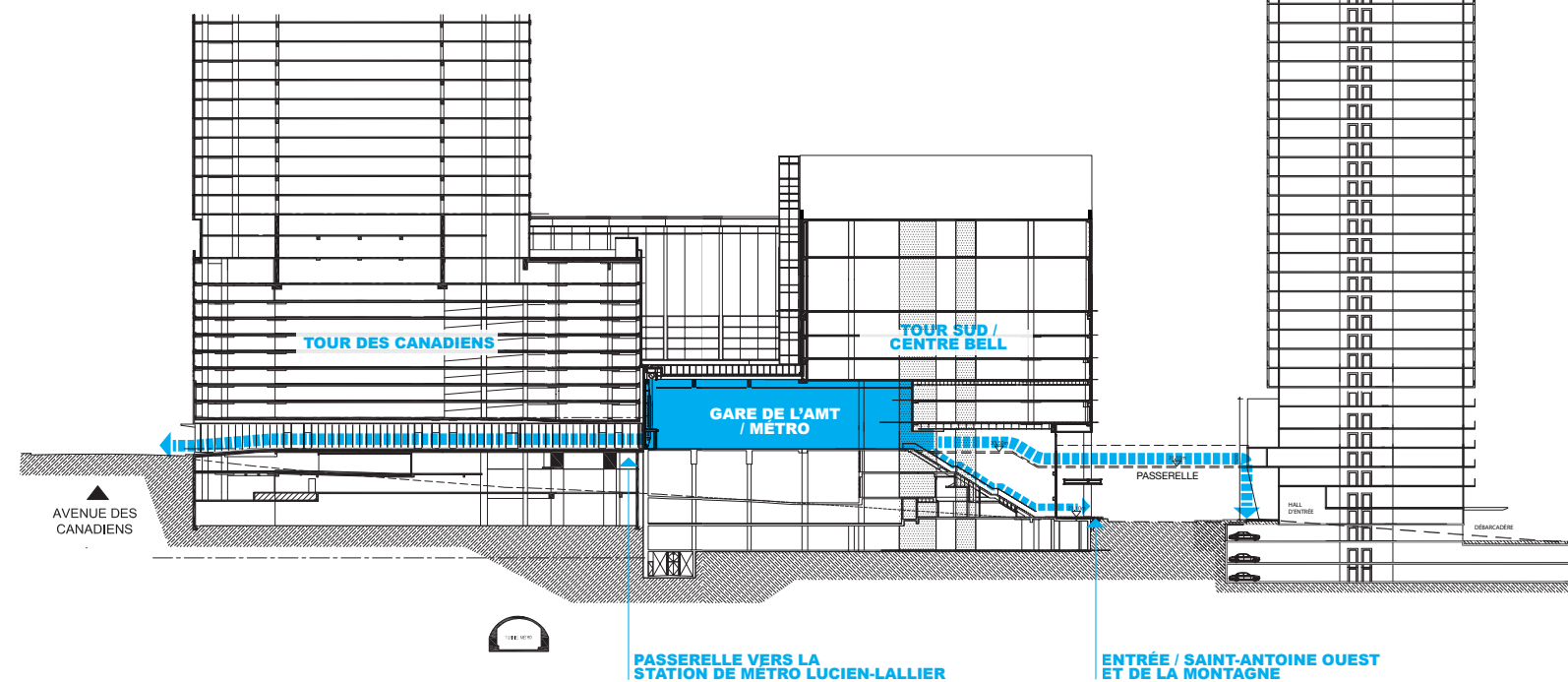
SCHÉMA - RÉSEAU DE CIRCULATION INTÉRIEUR



ESCALIER D'ACCÈS VERS LA RUE SAINT-ANTOINE



ESCALIER D'ACCÈS VERS LA RUE SAINT-ANTOINE



COUPE SCHÉMATIQUE

PRÉCÉDENTS



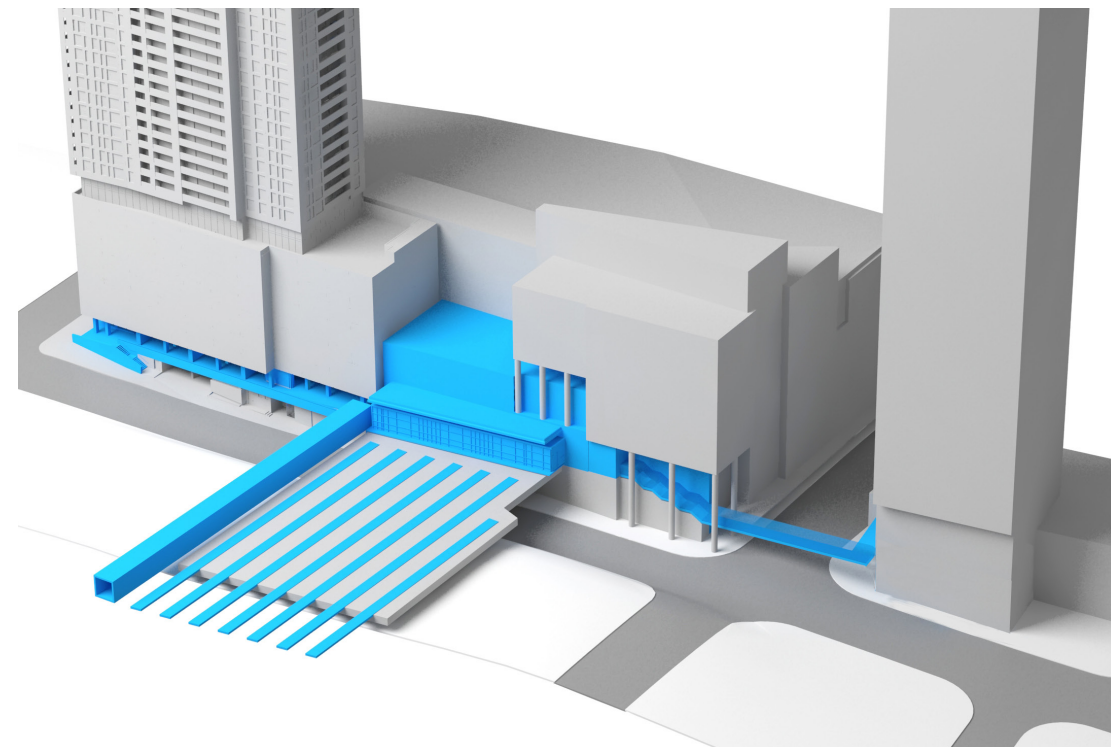
LINCOLN CENTER | NEW YORK, ÉTATS-UNIS



PARADISE STREET BRIDGE | LIVERPOOL, ROYAUME-UNI



LUGNER BRIDGE | VIENNE, AUTRICHE



LIEN PROPOSÉ ENTRE L'ÎLOT WINDSOR ET LA RUE SAINT-ANTOINE OUEST



PERSPECTIVE | RUE SAINT-ANTOINE

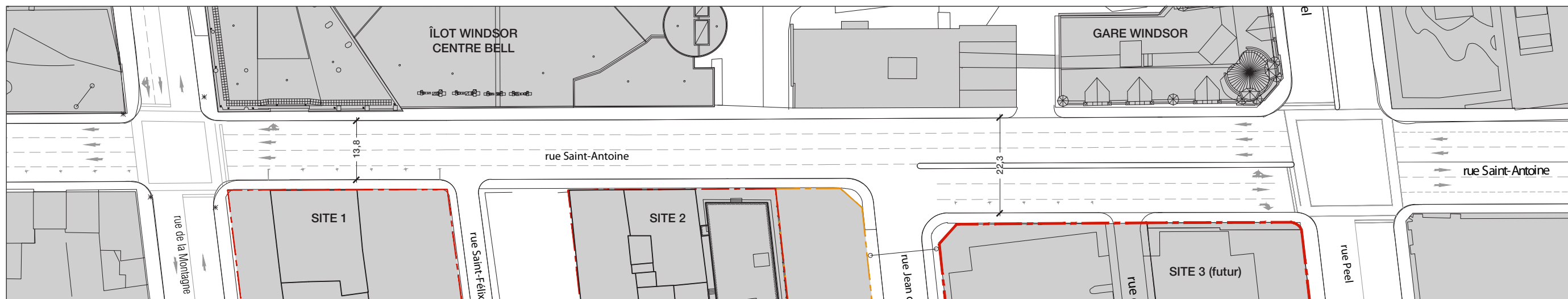
COMPOSANTES DU PROJET

PROPOSITION DE MISE À DOUBLE-SENS DE LA RUE SAINT-ANTOINE OUEST

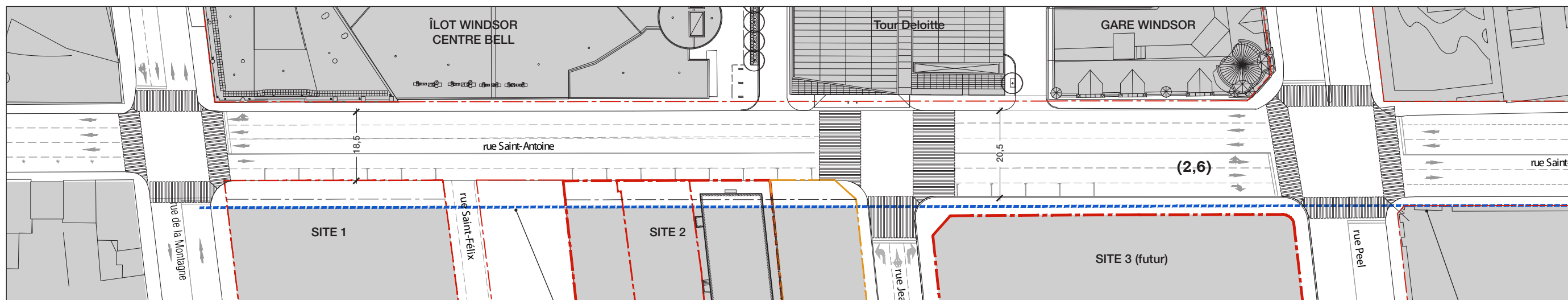
Cadillac Fairview propose d'échanger des terrains avec la ville de Montréal afin d'élargir la rue Saint-Antoine ouest, en introduisant une voie supplémentaire en direction est. L'alignement des futurs bâtiments suivrait celui de la partie plus à l'est, déjà élargie de deux voies. L'espace excédentaire serait aménagé afin d'offrir des trottoirs de plus grandes dimensions. Ce réaménagement permettrait plus globalement d'améliorer conséquemment l'accessibilité du site depuis l'ouest, de diversifier les itinéraires possibles (spécifiquement en sortie de site), de favoriser une meilleure répartition des véhicules sur le réseau local (particulièrement aux heures de pointe), de réduire l'impact des nouveaux développements sur la circulation, notamment aux intersections critiques (Peel/René-Levesque, Saint-Jacques/Peel et de la Montagne/Saint-Jacques) et enfin de bonifier la caractère urbain du secteur.

Ceci devra bien entendu être évalué par les services compétents de la Ville de Montréal, dans l'éventualité où cette proposition serait retenue. Il va également de soi que le projet pourrait être réalisé sans élargissement de la rue.

- PROPRIÉTÉ DE CADILLAC FAIRVIEW POUR DÉVELOPPEMENT
- PROPRIÉTÉ DE LA VILLE DE MONTRÉAL À ACQUÉRIR POUR DÉVELOPPEMENT
- ALIGNEMENT DE CONSTRUCTION



RUE SAINT-ANTOINE EXISTANTE
1:1000



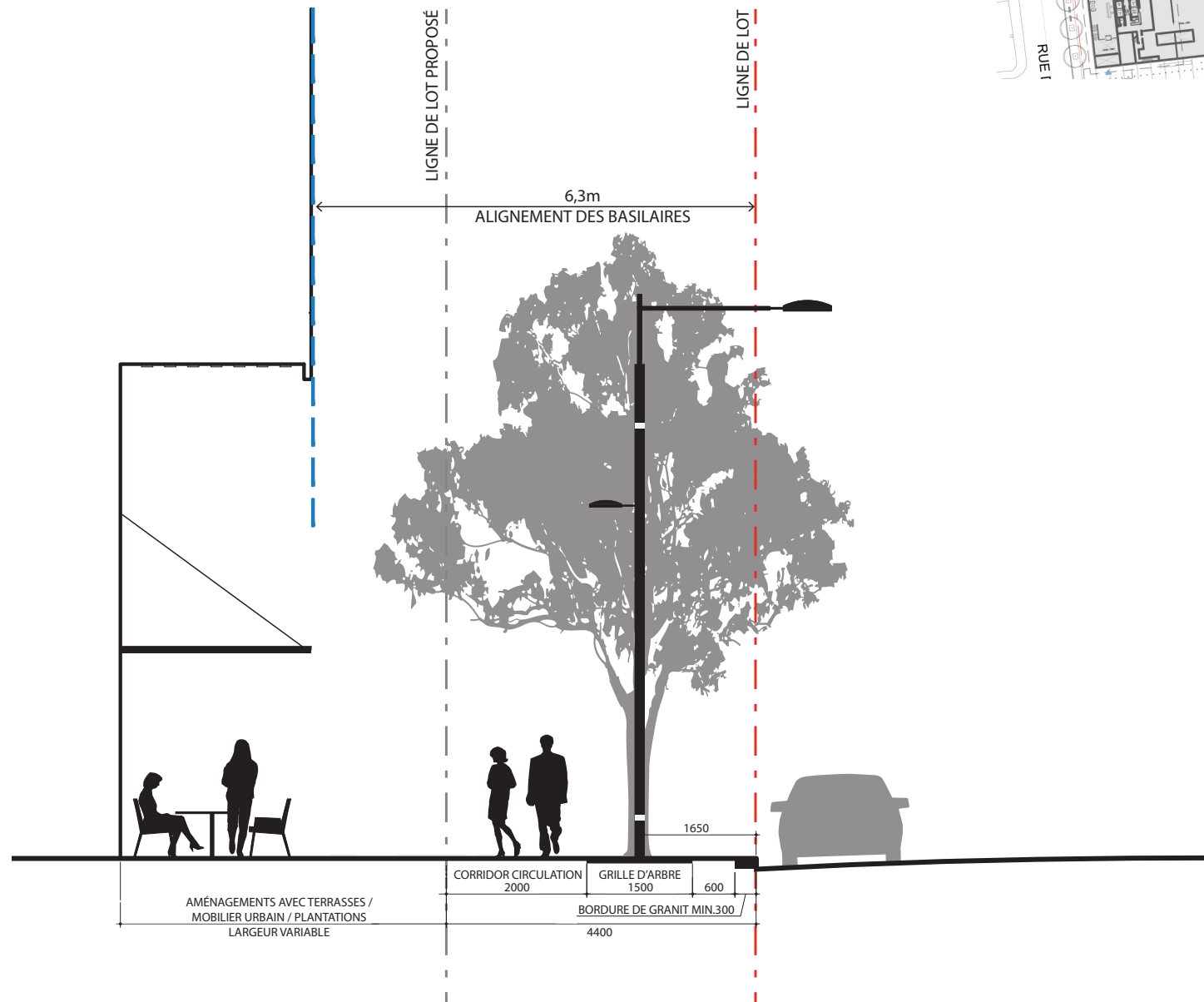
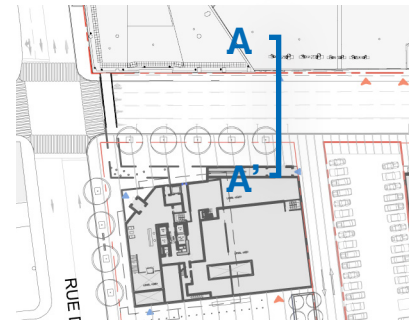
RUE SAINT-ANTOINE PROPOSÉE
1:1000

ALIGNEMENT PROPOSÉ
DES BASILAIRES

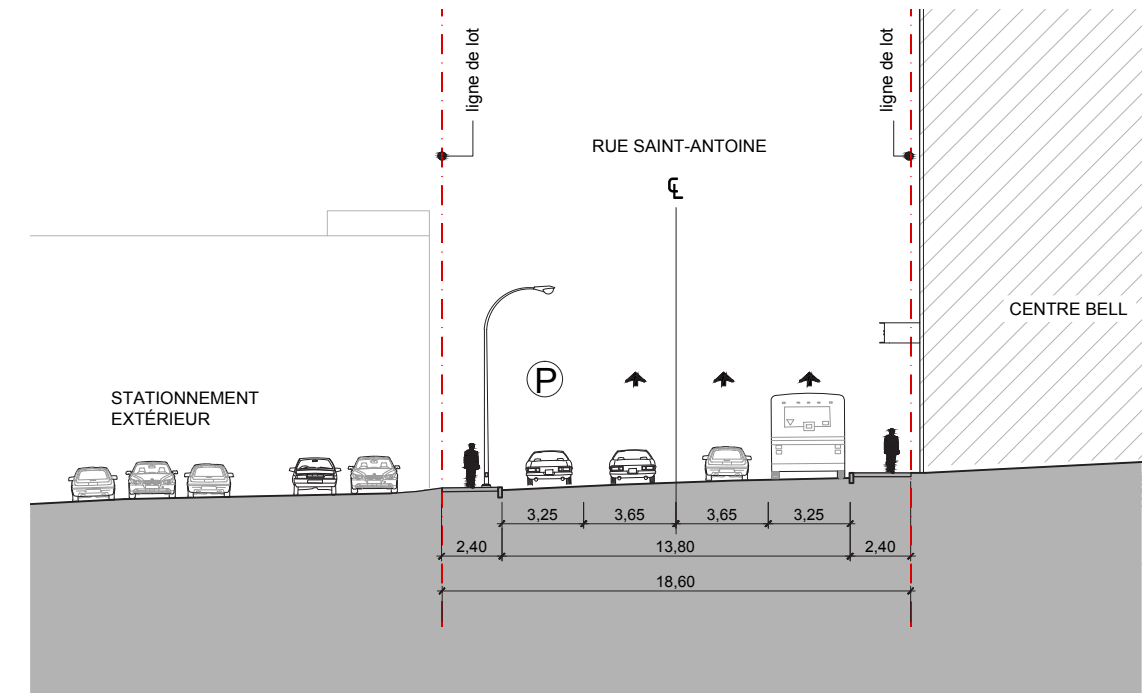
EMPRISE ÉLARGIE
RUE SAINT-ANTOINE O.
(ALIGNEMENT)

COMPOSANTES DU PROJET

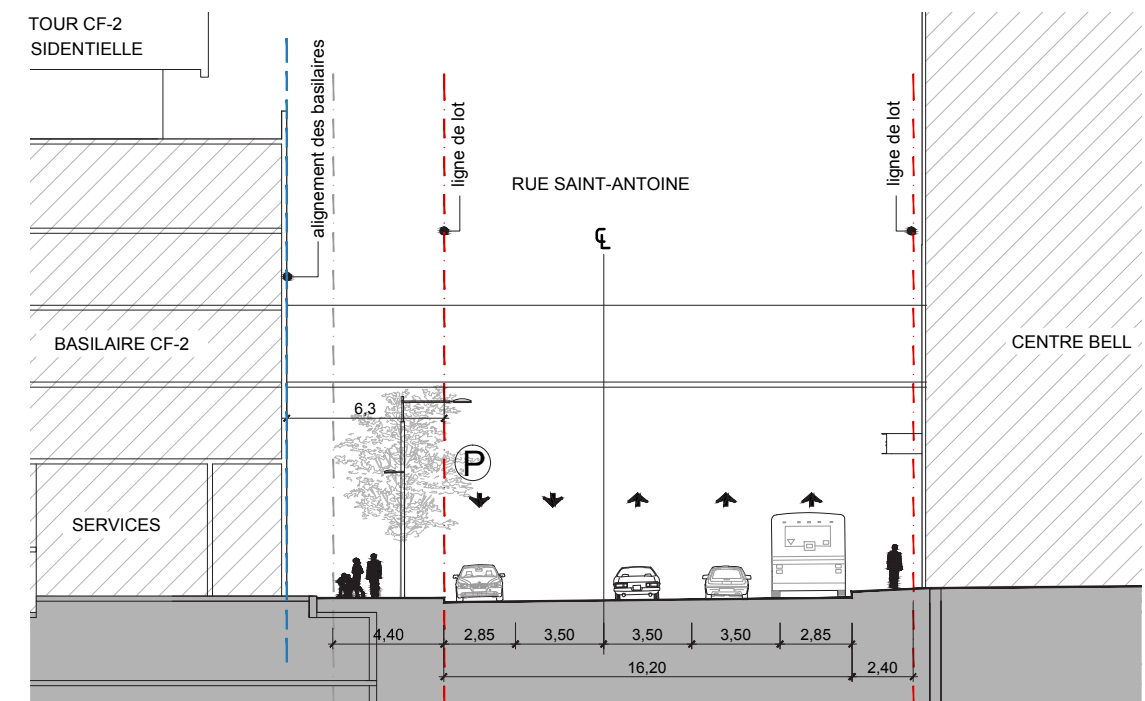
PROPOSITION DE MISE À DOUBLE-SENS DE LA RUE SAINT-ANTOINE OUEST



AMÉNAGEMENT TYPE DU DOMAINE PUBLIC
1:100



COUPE A-A' EXISTANTE
1:300



COUPE A-A' PROPOSÉE
1:300

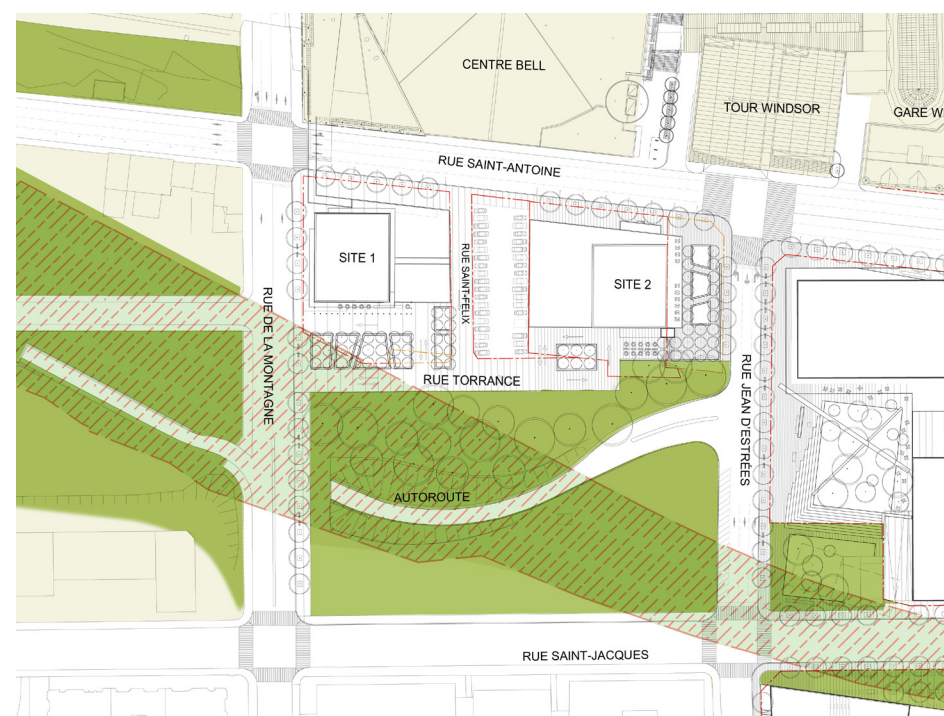
COMPOSANTES DU PROJET

PROPOSITION DE VERDISSEMENT ET MISE EN VALEUR DE LA COULÉE VERTE

Les espaces résiduels résultant du passage de l'autoroute, ainsi que des lignes de chemin de fer, évoquent avec la topographie du site la continuité de la falaise Saint-Jacques. Cette réalité étant bien présente dans le paysage actuel du site, nous y voyons un intérêt à évoquer ce phénomène dans les aménagements prévus à même le projet, soit l'intégration de plans verts mis en réseaux.



MISE EN VALEUR DES ESPACES RÉSIDUELS LIÉS AU PASSAGE DE L'AUTOROUTE



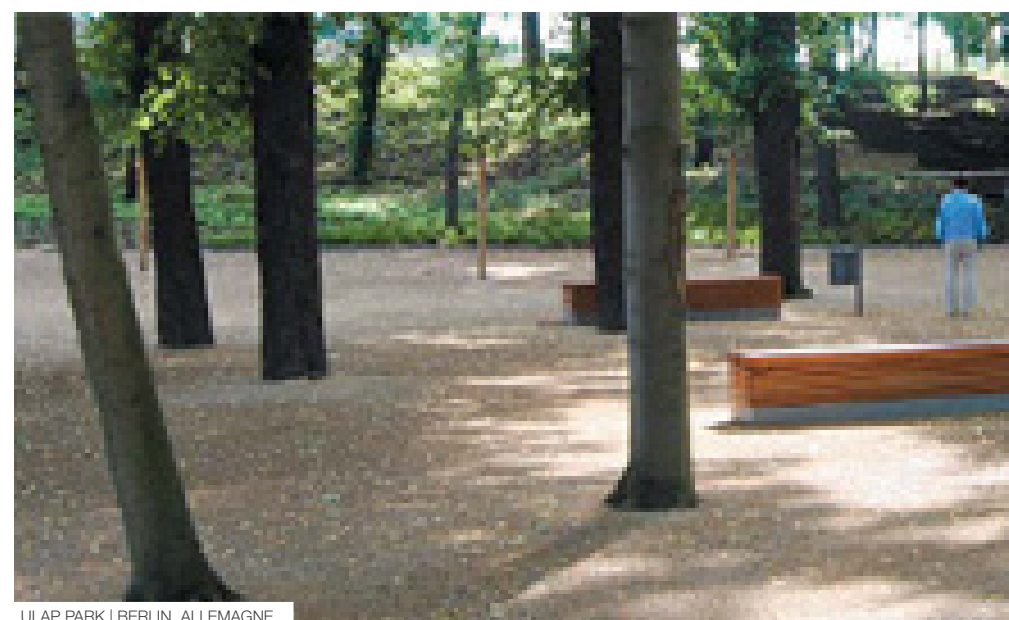
- RENATURALISATION DES ESPACES AUTOROUTIERS RÉSIDUELS
- AMÉNAGEMENT AU-DESSUS DU TUNNEL



FORÊT URBAINE | SAINT-ETIENNE-DE-ROUVRAY, FRANCE



PARC DU MONT-ROYAL | MONTRÉAL



ULAP PARK | BERLIN, ALLEMAGNE



ENTRÉE PEEL DU MONT-ROYAL | MONTRÉAL



ANNEXES



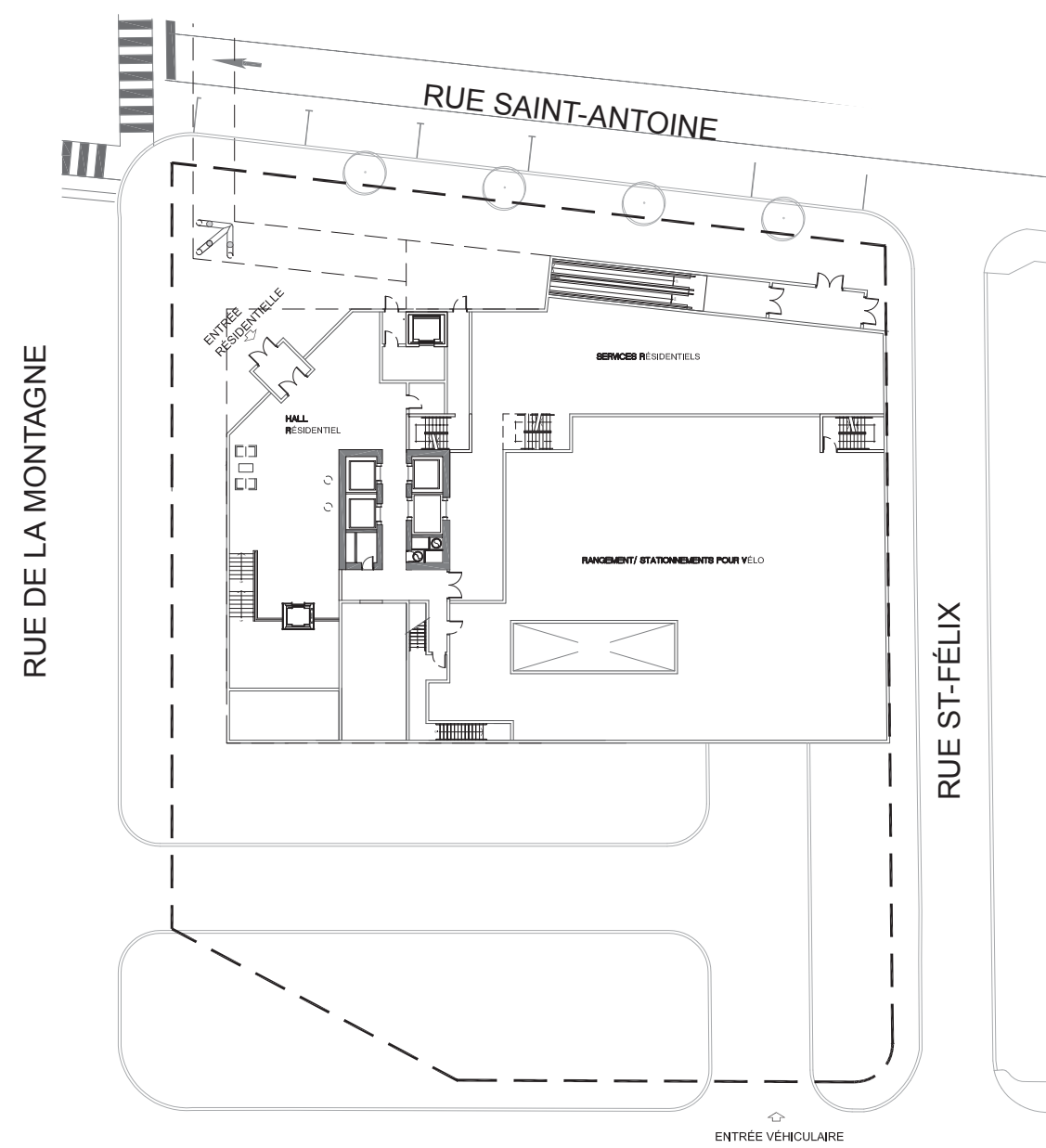
PLANS DÉTAILLÉS / SITE 1
VUES D'INTÉRÊT / CÔNES DE VISION
ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT



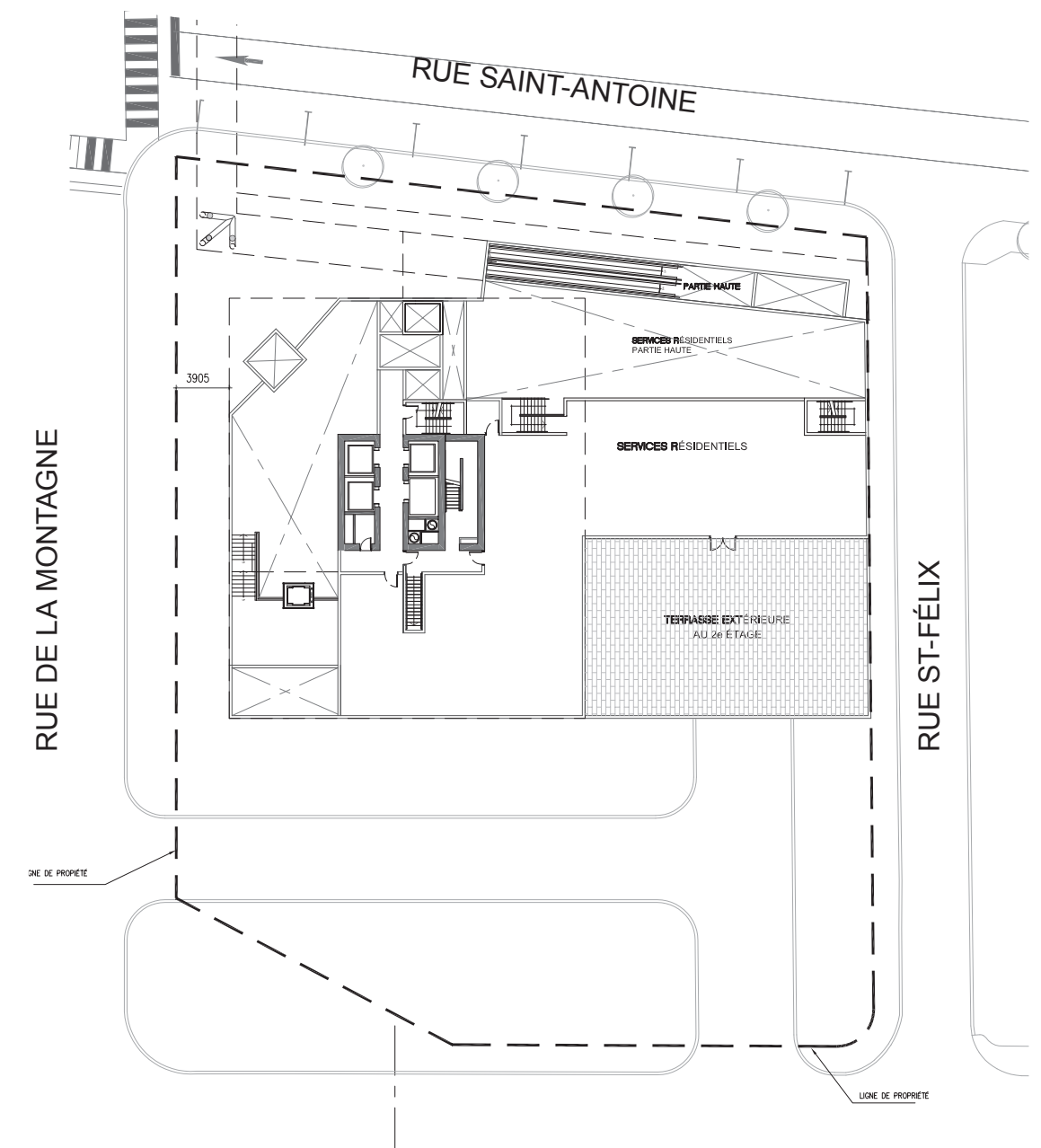
The image shows a blank sheet of paper with two faint vertical lines and a diagonal shadow. The text is centered on the white background between the two images.

PLANS DÉTAILLÉS / SITE 1

PLAN DU REZ-DE-CHAUSSÉE
NIVEAU RUE SAINT-ANTOINE
NIVEAU 22.00

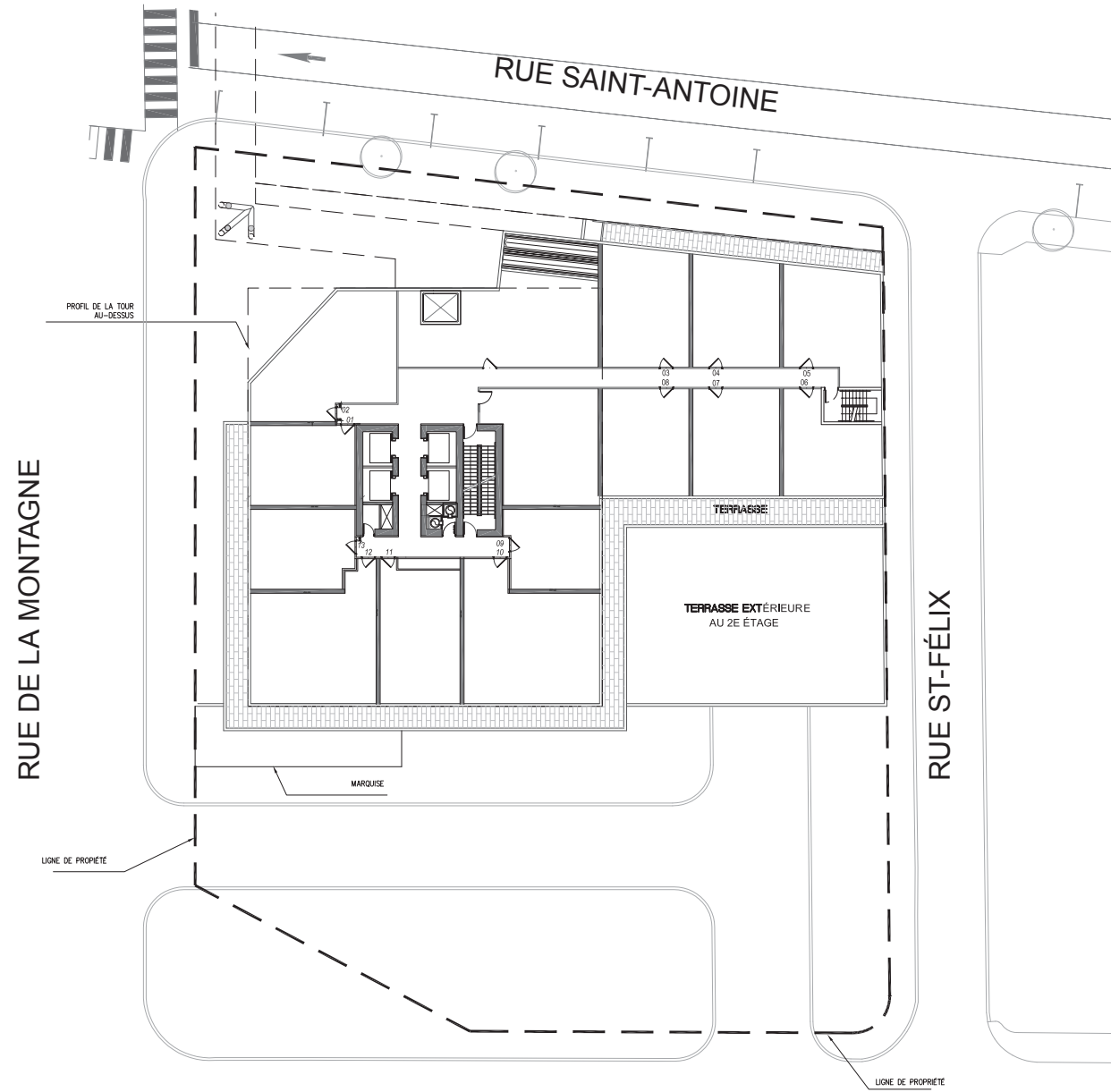


PLAN ÉTAGE 2
NIVEAU 24.60



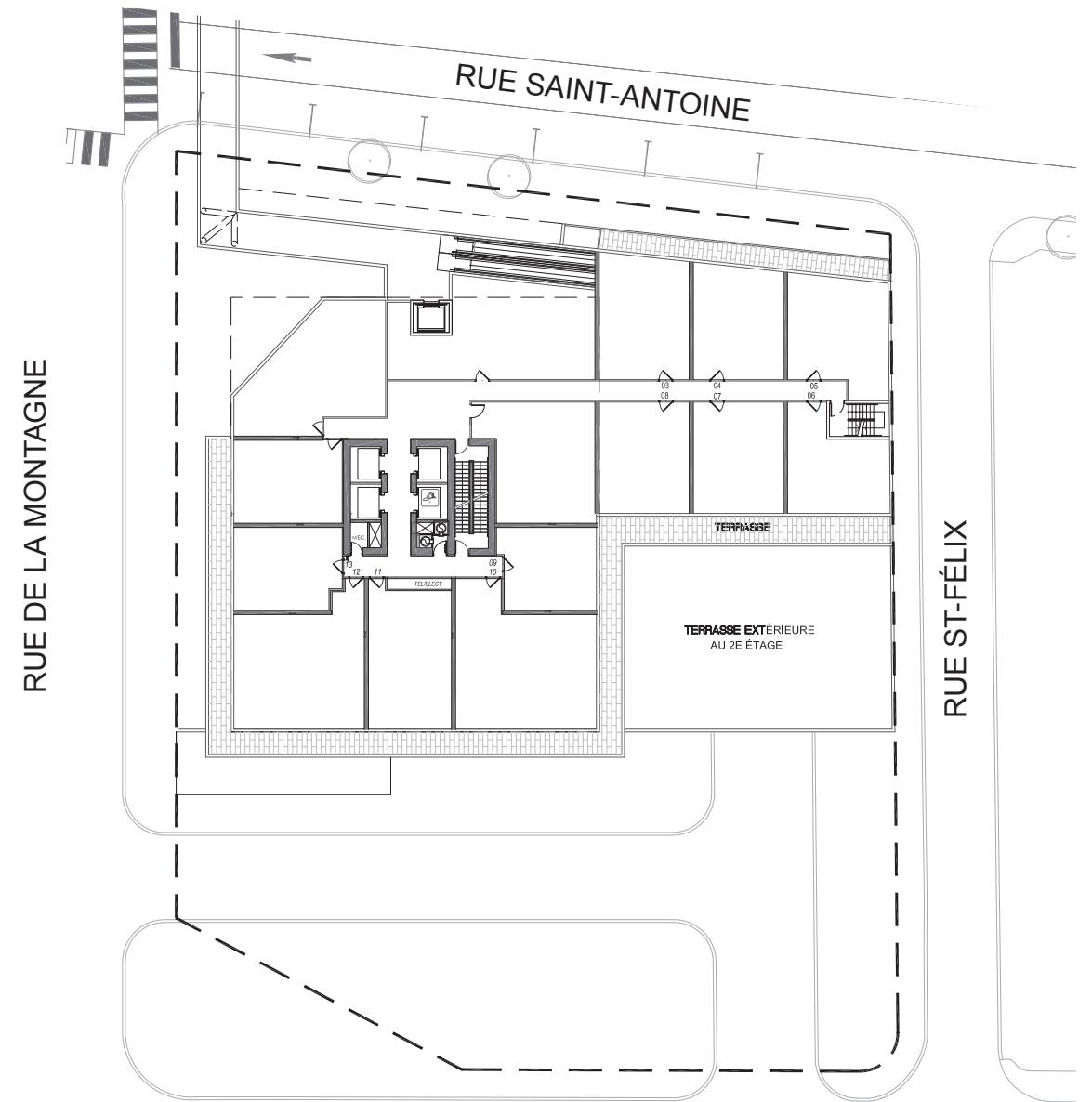
PLAN ÉTAGE 3

NIVEAU 28.10



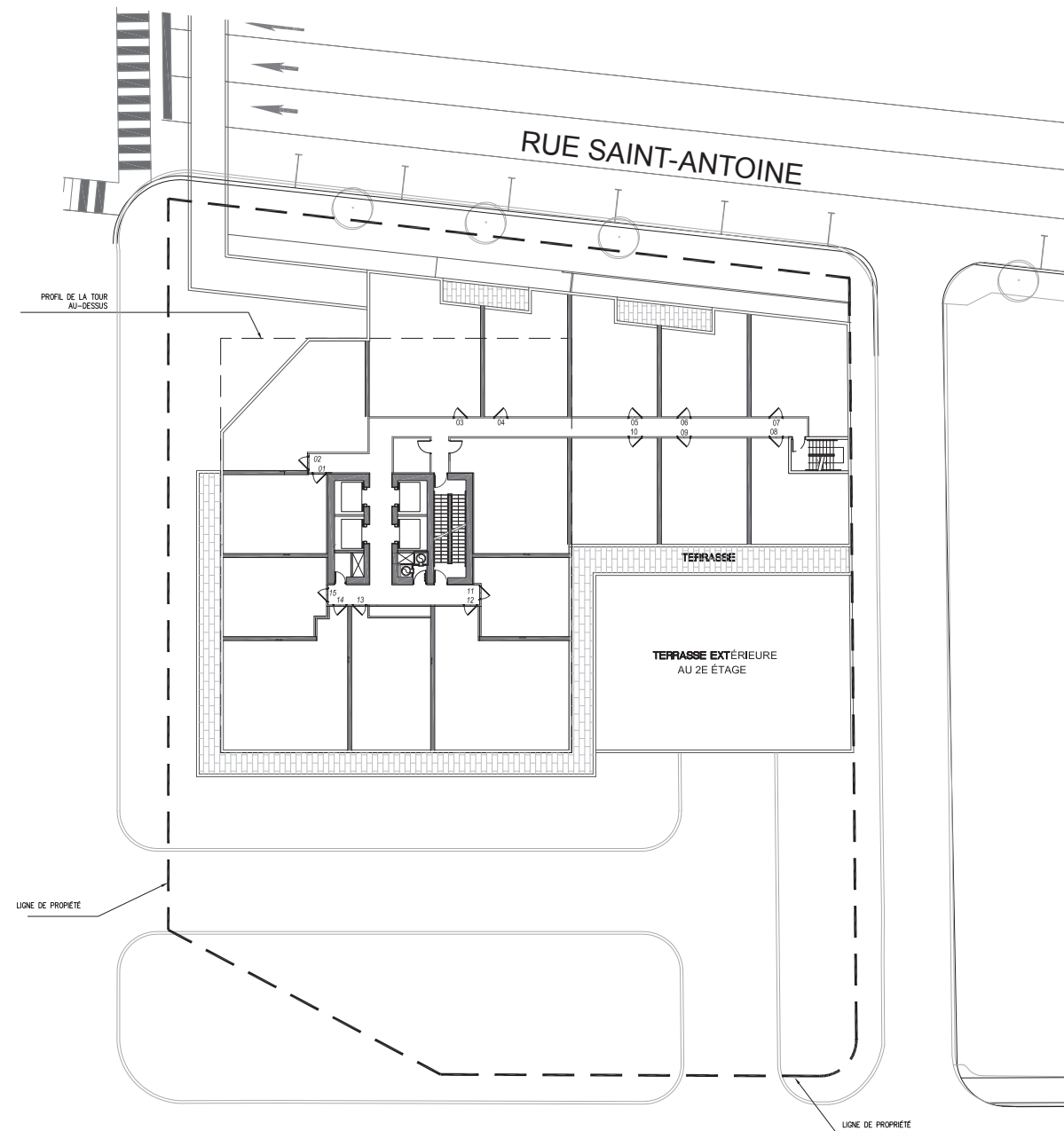
PLAN ÉTAGE 4

NIVEAU 31.15

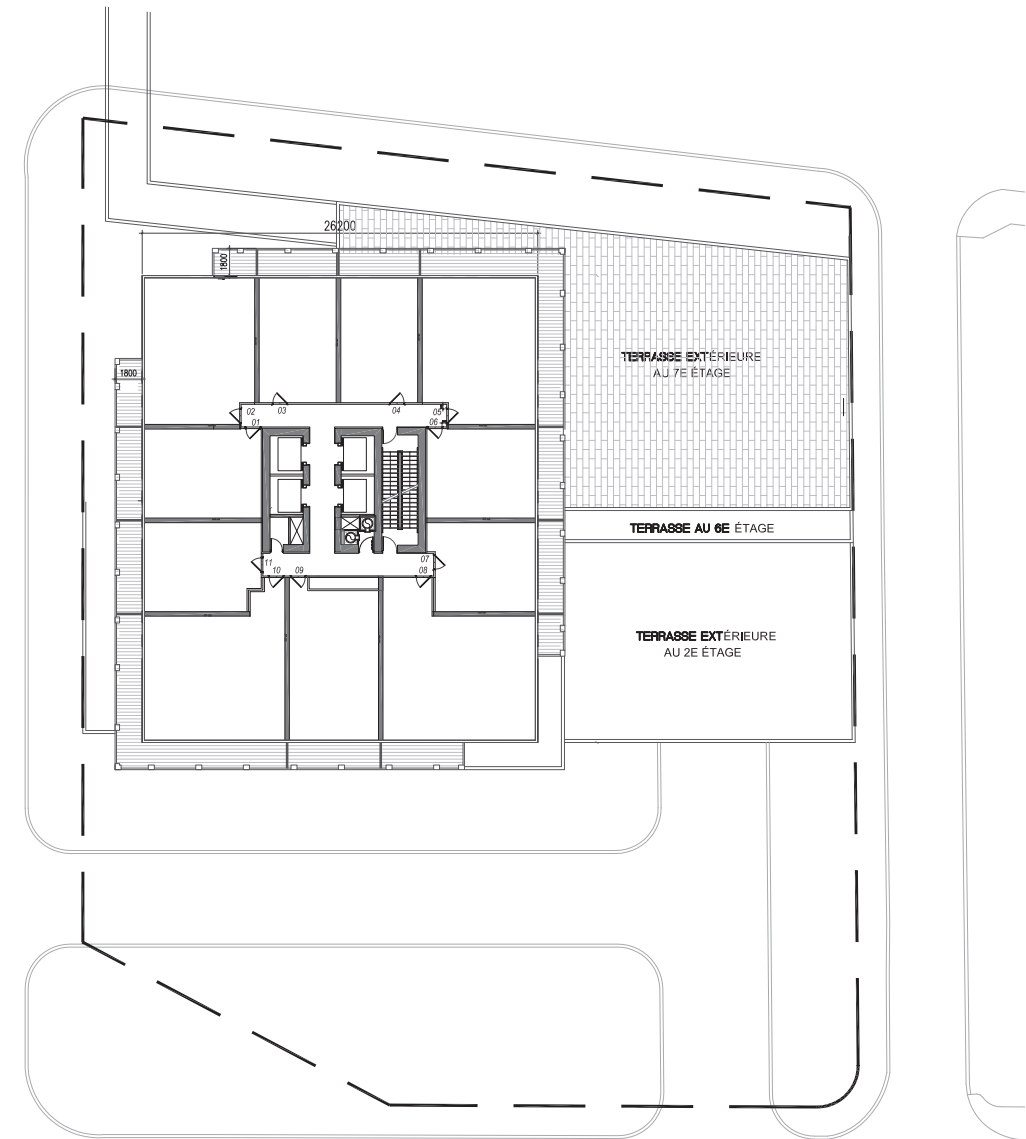


PLAN ÉTAGES 5-6

NIVEAU 34.20 ET 37.25



PLAN ÉTAGE TYPE DE LA TOUR



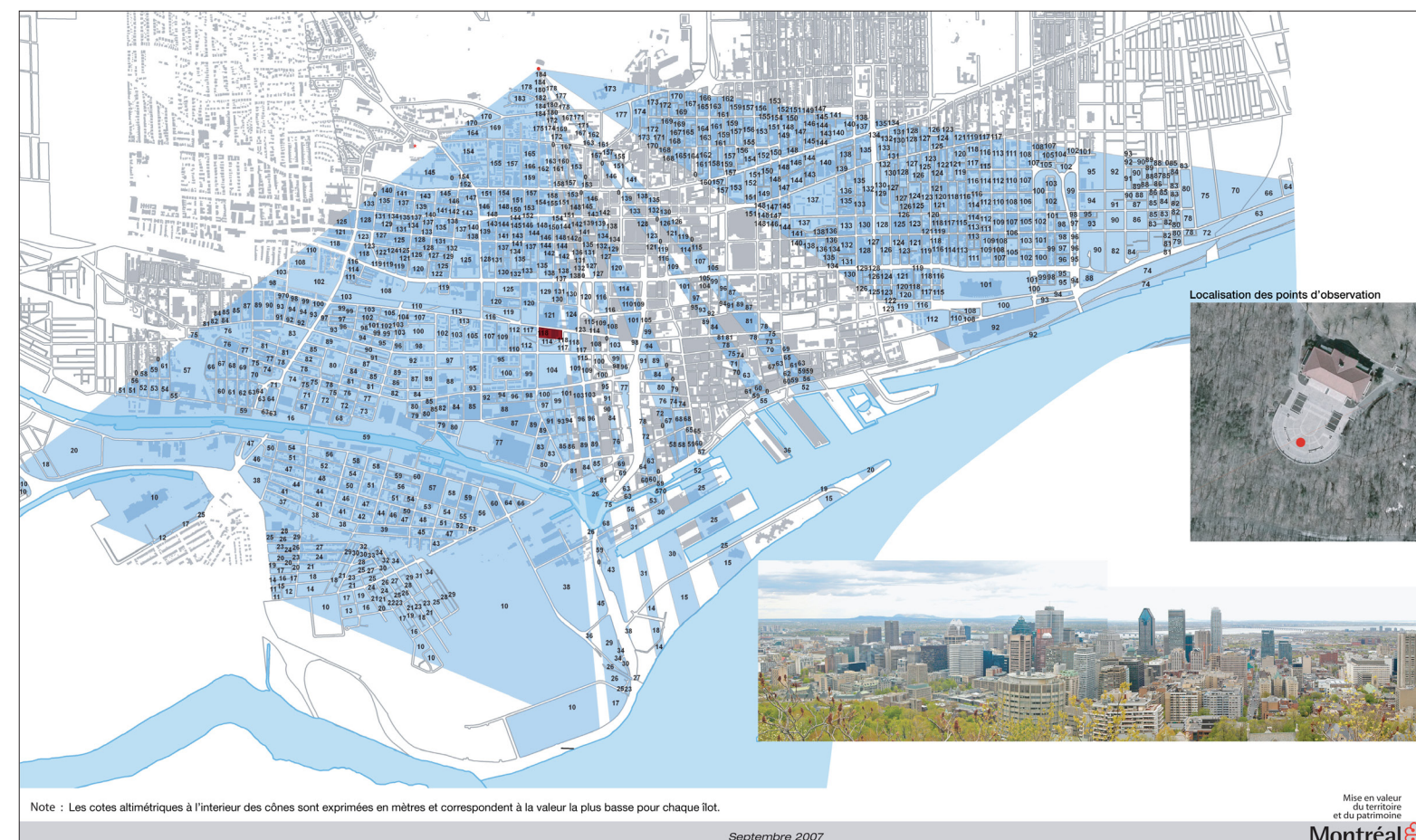


VUES D'INTÉRÊT / CÔNES DE VISION



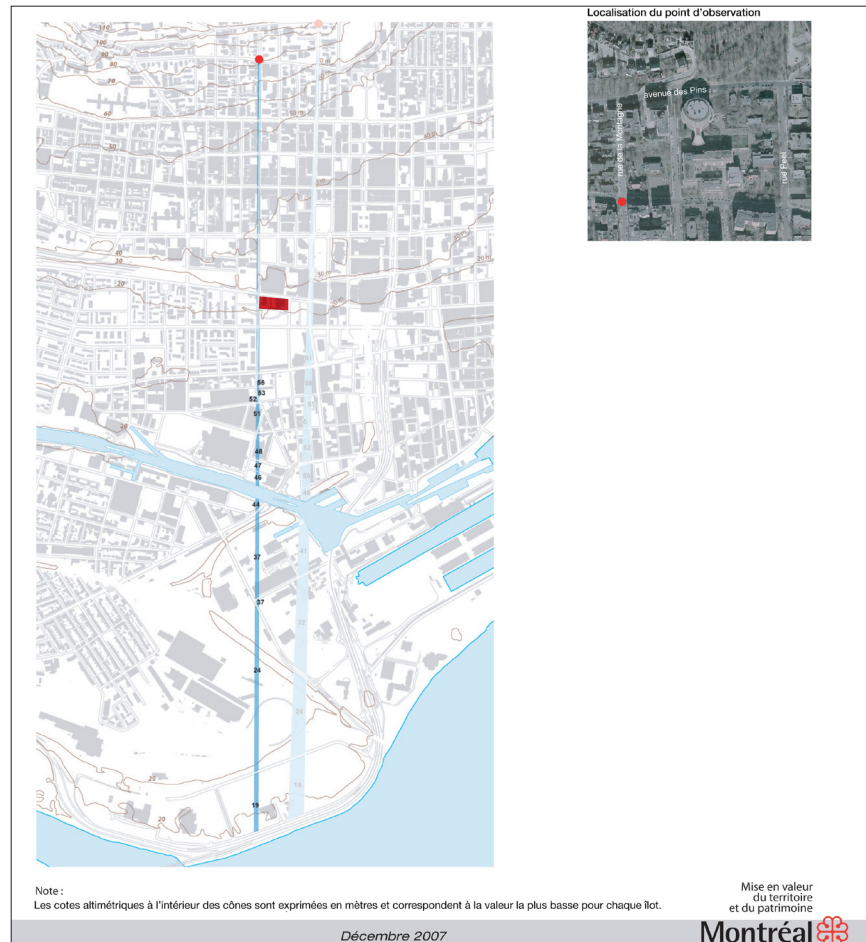
VUES D'INTÉRÊT – VUE A – VUE DEPUIS LE BELVÉDÈRE KONDIARONK DU CHALET DE LA MONTAGNE

COTES ALTIMÉTRIQUE DES VUES



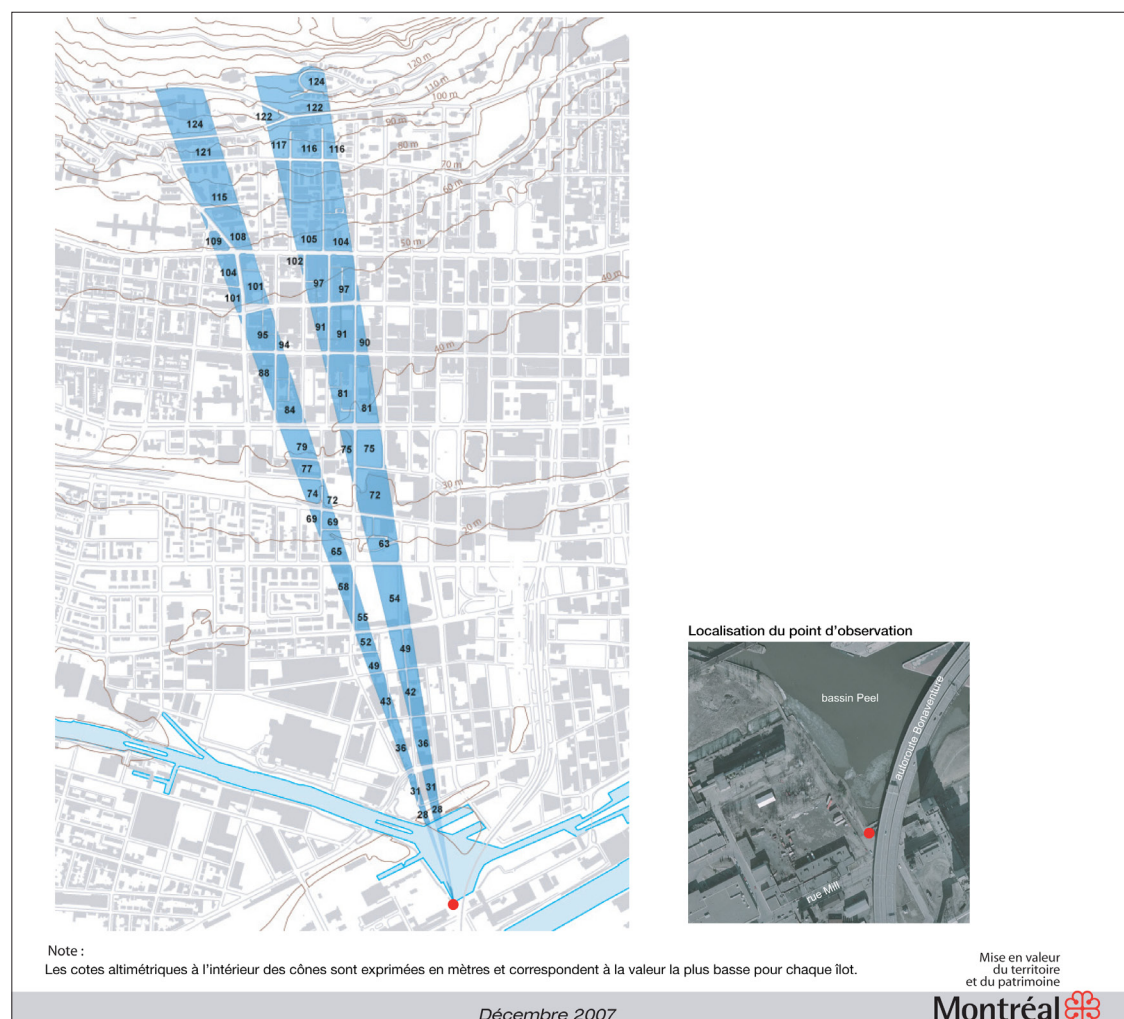
- PROJETS APPROUVÉS NON CONSTRUITS
- PROJET SECTEUR SUD - RUE SAINT-ANTOINE

VUES D'INTÉRÊT – VUE D – VUE DEPUIS LA RUE DE LA MONTAGNE AU COIN DE L'AVENUE DOCTEUR-PENFIELD



ON APERÇOIT LA FUTUR TOUR DES CANADIENS EN PREMIER PLAN.

VUES D'INTÉRÊT – VUE F – VUE DEPUIS LE BASSIN PEEL



- PROJETS APPROUVÉS NON CONSTRUITS
- PROJET SECTEUR SUD - RUE SAINT-ANTOINE

VUES D'INTÉRÊT – VUE G – VUE DEPUIS LE BELVÉDÈRE DU PARC SUMMIT (VERS LE SUD)



- PROJETS APPROUVÉS NON CONSTRUITS
- PROJET SECTEUR SUD - RUE SAINT-ANTOINE



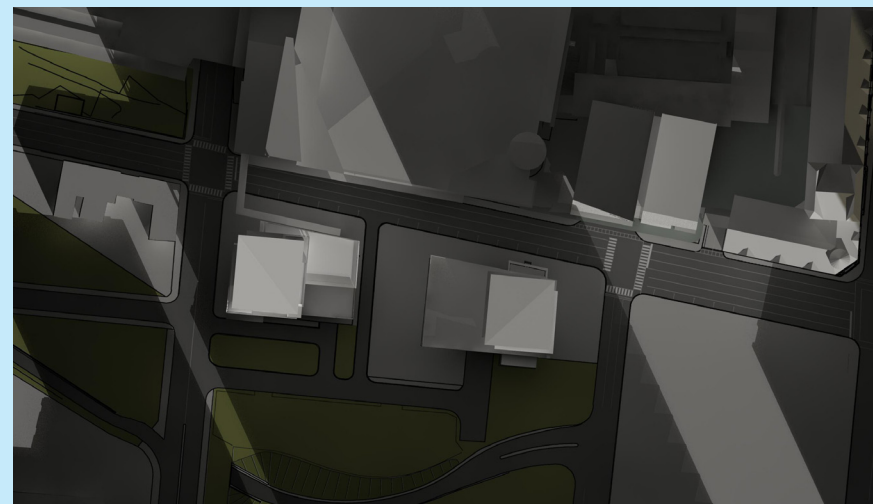
ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT



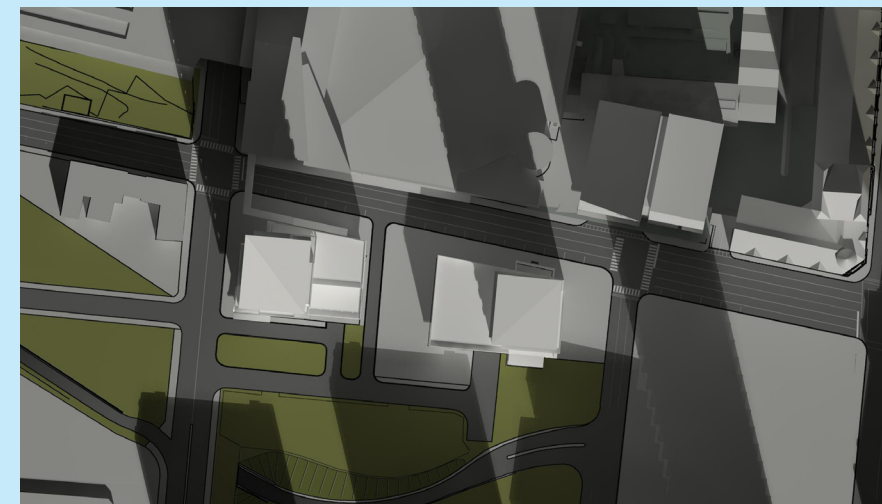
JOURNÉE TYPE EQUINOXE PRINTEMPS – 21 MARS



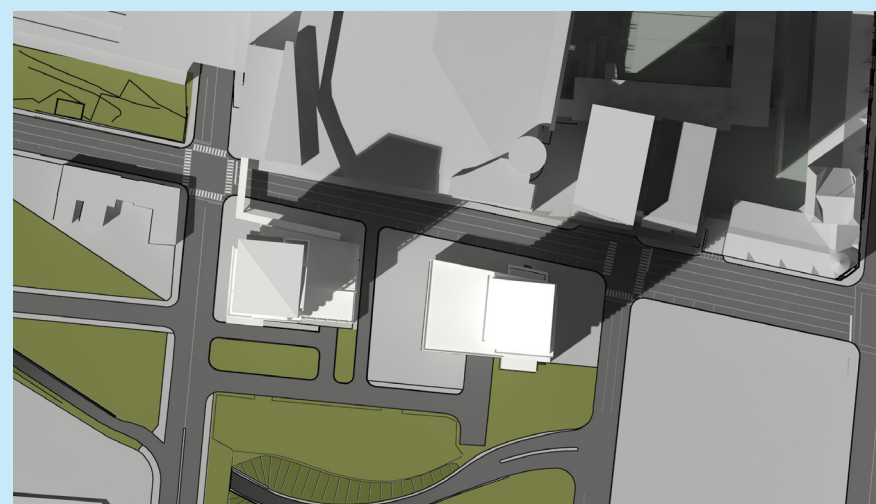
7H00



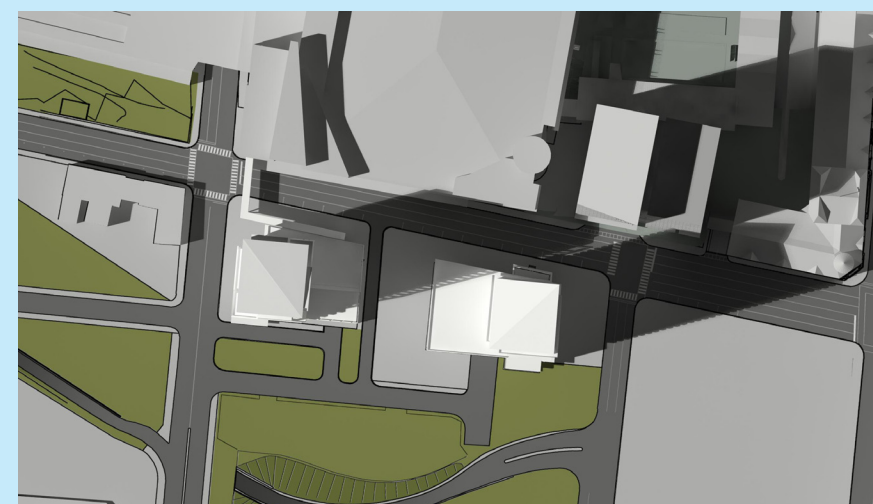
8H00



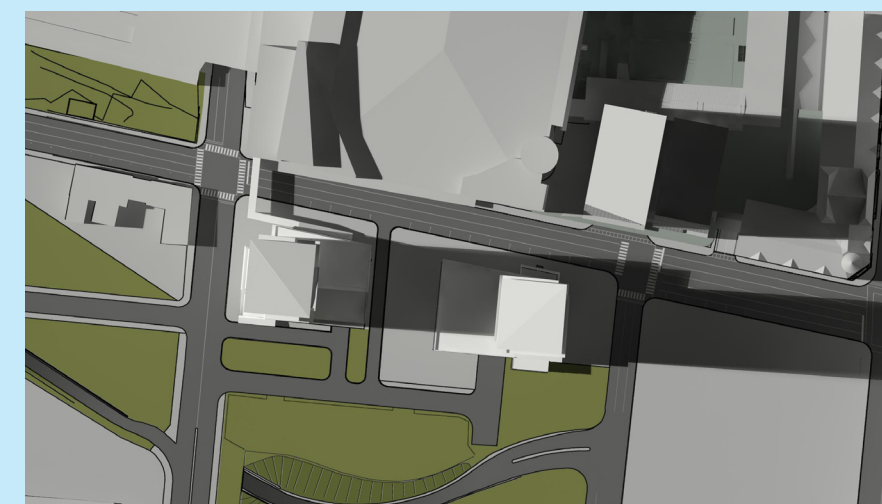
9H00



13H00



14H00



15H00

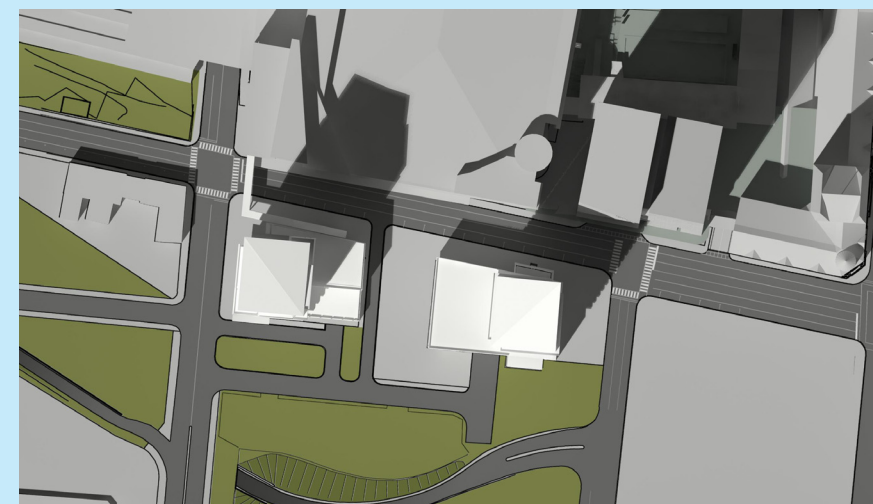
JOURNÉE TYPE EQUINOXE PRINTEMPS – 21 MARS



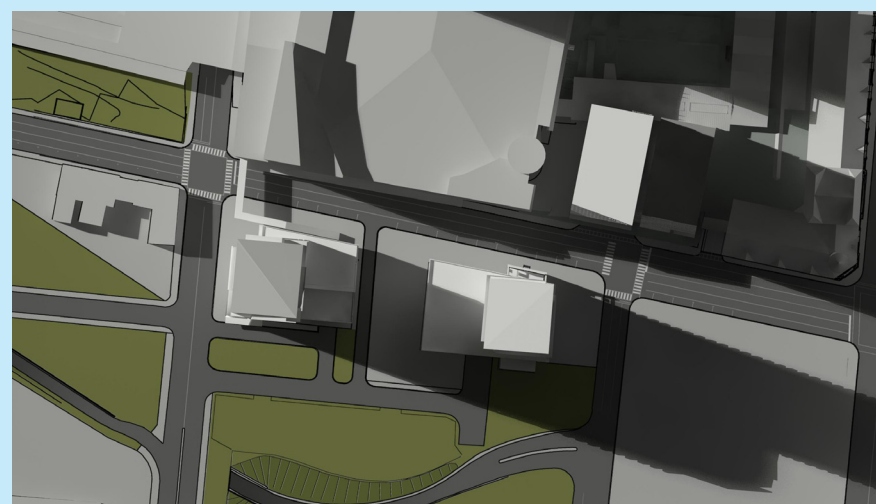
10H00



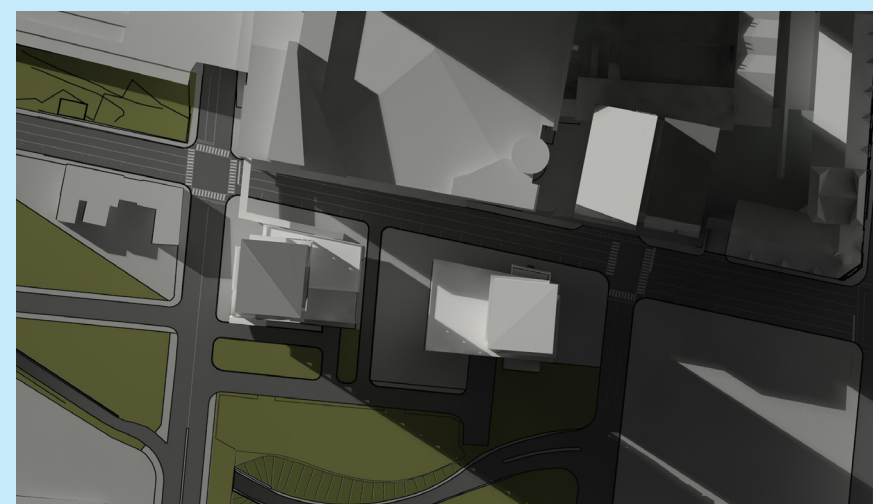
11H00



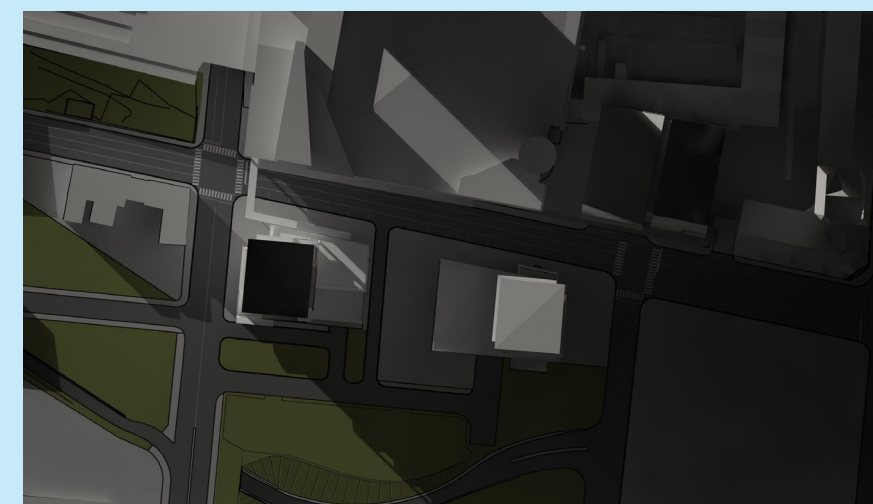
12H00



16H00



17H00



18H00

