



**Société de développement
de Montréal**

Vieux-Montréal

500, place d'Armes, bureau 1400,
Montréal QC H2Y 2W2
Téléphone : (514) 872-8702
Télécopieur : (514) 872-0449
Site Web: www.vieux.montreal.qc.ca

Montréal, le 19 juin 2003

Monsieur Pierre Lizotte
Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe
Bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6

OBJET : Documentation sur le Vieux-Montréal

Monsieur Lizotte,

Il me fait plaisir de vous transmettre, tel que discuté précédemment au téléphone, une copie des documents suivants pour votre centre de documentation :

- Plan d'action pour le Vieux-Montréal
- Plan d'action pour le Vieux-Montréal – cahier technique

N'hésitez pas à communiquer avec moi si vous avez besoin d'informations supplémentaires. En vous remerciant de votre intérêt, je vous prie d'accepter Monsieur Lizotte, mes salutations les plus sincères.

Josée Asselin
Chargée de projets, Vieux-Montréal



(514) 872-0735



joseejasselin@ville.montreal.qc.ca

Bibliographie

Plan d'actions pour le Vieux-Montréal
Ville de Montréal,
Service d'urbanisme et Société de développement de Montréal.
Septembre 1998 | ISBN 2-89417-778X
65 pages
Complété par un cahier technique et des annexesannexes

Note : Mme Josée Asselin du Soc dupm Mtl nous enverra une copie dans les prochains jours

Atlas des bois de Montréal
Environnement Québec, Communauté urbaine de Montréal, ZIP Ville-Marie et Comité
ZIP Jacques-Cartier
Déc 2001

**Plan d'action
pour le
Vieux-Montréal**

Cahier technique

Table des matières

	Page
Annexe 1 Les projets de l'Entente sur le développement culturel de Montréal dans l'arrondissement historique (1996–1998).....	1
Annexe 2 La préservation et la mise en valeur du patrimoine de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal.....	17
Annexe 3 La fonction résidentielle dans l'arrondissement historique du Vieux-Montréal	31
Annexe 4 La revitalisation commerciale dans l'arrondissement historique du Vieux-Montréal.....	51
Annexe 5 Le tourisme dans l'arrondissement historique du Vieux-Montréal.....	69
Annexe 6 Les normes d'aménagement du Vieux-Montréal.....	81
Annexe 7 Plan de transport de circulation et de stationnement pour le Vieux-Montréal	93

Annexe 1

Les projets de l'Entente sur le développement culturel de Montréal dans l'arrondissement historique (1996–1998)

**État d'avancement
au second trimestre 1998**

La reconfiguration des abords de la station de métro Champ-de-Mars et des rues Gosford et Saint-Claude

1. Définition du projet dans l'Entente Coût : 1 860 000 \$

L'axe Gosford, soit le tracé qui va du métro Champ-de-Mars à la rue Saint-Paul, borde la partie est de la cité administrative municipale. Très fréquenté par les piétons se rendant dans le Vieux-Montréal, il est l'accès le plus important au Vieux-Montréal.

Or, le terrain de la station de métro Champ-de-Mars, le tunnel piétonnier sous la rue Saint-Antoine, l'emprise et la géométrie des rues Gosford et Saint-Claude, sont peu adaptés aux besoins des piétons. Afin de corriger cette situation et de faciliter l'accès au Vieux-Montréal, le projet consiste à réaménager les abords du métro Champ-de-Mars en une place publique, à améliorer le confort et le sentiment de sécurité des piétons franchissant la rue Saint-Antoine, tant dans l'axe de la rue Gosford que dans celui de l'avenue de l'Hôtel-de-Ville, et à reconfigurer les rues Gosford et Saint-Claude.

2. État d'avancement des travaux au second trimestre 1998

Le réaménagement de la partie ouest du site de la station de métro (entre la station et la rue de l'Hôtel de Ville), la réfection de trottoirs de la rue Hôtel de Ville ainsi que les travaux d'éclairage et de plantation sont complétés. Le réaménagement de l'axe Gosford / Saint-Claude se poursuit le remblayage du tunnel est terminé et les travaux seront complétés incessamment.

La restauration du musée du Château Ramezay

1. Définition du projet dans l'Entente Coût : 1 250 000 \$

Monument historique depuis 1929, le Château Ramezay est le premier édifice classé par la Commission des monuments historiques de la province de Québec. Tour à tour propriété du gouverneur Claude de Ramezay, de la Compagnie des Indes, de William Grant, du gouvernement du Québec, de la Ville de Montréal et, finalement, de la Société d'archéologie et de numismatique, le bâtiment a fait l'objet de transformations importantes depuis sa construction en 1705.

La Société y a aménagé un musée, aujourd'hui centenaire, qui témoigne tant de l'histoire des lieux et de leurs occupants que de celle de Montréal. Ses collections, dont l'intérêt est indéniable, sont diversifiées et touchent l'ethnologie, l'archéologie et les arts.

En raison de son statut de monument historique et de sa situation exceptionnelle au coeur de l'arrondissement historique, le château Ramezay doit faire l'objet de travaux importants de restauration afin d'assurer la préservation du bâtiment et de ses collections.

2. État d'avancement des travaux au second trimestre 1998

Les travaux de restauration de l'extérieur et de la charpente sont complétés.

Le réaménagement de la Place de la Dauversière

1. Définition du projet dans l'Entente Coût : 1 250 000 \$

L'îlot formé par le quadrilatère délimité par la place Jacques-Cartier et les rues Notre-Dame, Saint-Claude et Le Royer occupe une place stratégique dans le Vieux-Montréal et constitue l'un des îlots les plus prestigieux de Montréal compte tenu de son emplacement, en face de l'Hôtel de Ville et voisin de l'un des plus anciens bâtiments montréalais, le Château Ramezay, classé monument historique.

La construction du tunnel Gosford, en 1934, réalisée afin de maintenir la prestation marchande du quartier et du Marché Bonsecours, a entraîné la démolition des immeubles situés sur le côté ouest de la rue Saint-Claude et a entamé l'effritement de l'îlot. Cet effritement se poursuivra notamment par la construction, dans les années cinquante, du stationnement étagé de la Place de la Dauversière.

2. État d'avancement des travaux au second trimestre 1998

Le réaménagement de la Place de la Dauversière vise à constituer un espace public agréable en face de l'hôtel de ville, qui s'harmonisera avec le Château Ramezay et la Place Jacques-Cartier. L'aménagement de la place est complété.

Le projet d'aménagement vise également à permettre au Musée du Château Ramezay l'usage permanent d'une partie de l'espace extérieur à des fins de jardins. Cet aménagement sera complété au printemps 1999.

Le réaménagement de la Place Jacques-Cartier

1. Définition du projet dans l'Entente Coût : 4 500 000 \$

Très fréquentée durant la belle saison, la Place Jacques-Cartier est probablement la place historique préférée des Montréalais et des Montréalaises et certainement la principale porte d'entrée des visiteurs et des touristes du Vieux-Montréal.

Son histoire est éloquent : le site actuel de la Place Jacques-Cartier devient une place publique de marché à la suite du grand incendie de 1803 qui détruit le collège Saint-Raphael, anciennement le Château de Vaudreuil. En 1809, la plus ancienne oeuvre d'art public à Montréal, le monument à l'amiral Nelson, y est élevée. En 1847, on lui donne son nom actuel. La Place Jacques-Cartier conserve, jusqu'en 1960, sa vocation de marché public en été et de lieu de rassemblement et de jeux en hiver. Le dernier réaménagement remonte à 1967, à l'occasion de l'Exposition universelle.

En 1990, un concours international d'architecture urbaine est lancé par la Ville de Montréal et le ministère de la Culture et des Communications du Québec sur le thème de la Place Jacques-Cartier. On vise à la fois la remise en valeur de cet espace public et le développement de cette partie de l'arrondissement historique. Sur les 122 projets soumis, le jury en retient cinq *ex æquo* et décerne deux mentions. Les résultats du concours feront partie des instruments de réflexion devant conduire à un réaménagement original et de qualité, respectueux du cadre bâti environnant et de la richesse archéologique du lieu. Les interventions tiendront compte des travaux d'aménagement effectués sur la Place de la Dauversière.

2. État d'avancement des travaux au second trimestre 1998

Les fouilles archéologiques ont été complétées et l'aqueduc sous la place a été remplacé. La statue de la colonne Nelson a été remise temporairement. Les travaux de réfection de la place se poursuivent depuis quelques mois et seront terminés à l'été 1998. La consolidation de la colonne Nelson sera effectuée en 1999.

La réhabilitation du Marché Bonsecours

1. Définition du projet dans l'Entente Coût : 6 000 000 \$

Depuis son inauguration en 1846, le Marché Bonsecours occupe une place déterminante dans le Vieux-Montréal. Par son style, par sa monumentalité et par les différents rôles qu'il a joués dans le développement de Montréal, le Marché Bonsecours est l'un des lieux les plus symboliques de la métropole.

Une grande diversité d'activités s'y sont tenues jusqu'en 1960 : grand marché agricole moderne, hôtel de ville, administration municipale, salle de concert. Le marché a même abrité le parlement canadien à un certain moment de son histoire. Toutes ces activités ont fait du marché le lieu principal d'animation de la vie économique et sociale du Vieux-Montréal. Vers 1960, l'immeuble loge divers services municipaux et, depuis 1992, il est un lieu de présentation d'expositions temporaires.

Au cours des dernières années, de nombreux citoyens et organismes ont participé à une démarche visant à préciser la vocation contemporaine du Marché Bonsecours. Le consensus est clair : redonner au marché ses fonctions historiques de lieu d'échanges et d'activités culturelles, commerciales et civiques.

La réhabilitation du Marché Bonsecours constitue un projet moteur sur les plans économique, social et culturel dont profiteront : la population du Vieux-Montréal et des faubourgs Québec et Saint-Laurent, l'ensemble des Montréalais et des Montréalaises et les visiteurs. Sa réouverture aura un effet d'entraînement sur les investissements publics et privés et produira un regain d'animation dans le secteur est de la rue Saint-Paul, particulièrement durant la saison hivernale, et contribuera à la relance économique et commerciale du Vieux-Montréal.

2. État d'avancement des travaux au second trimestre 1998

Les travaux ont déjà permis l'implantation d'une fonction commerciale dans et à l'extérieur de l'édifice. Le niveau de la rue Saint-Paul est entièrement loué pour l'été 1998. D'autres travaux de réaménagement sont prévus prochainement.

L'aménagement d'un espace public et la réalisation de fouilles archéologiques sur la Place d'Youville

1. Définition du projet dans l'Entente Coût : 2 750 000 \$

Le site actuel de la Place d'Youville permet à lui seul de retracer les grandes étapes de l'histoire de Montréal. En effet, il est, en 1642, avec la pointe à Callière, le berceau de Ville-Marie. Le développement de la ville impose de multiples transformations au site. Originellement occupé par la rivière Saint-Pierre, il devient peu à peu un égout à ciel ouvert, qui sera canalisé en 1832 pour devenir le collecteur William, dont on peut voir les vestiges au Musée d'archéologie et d'histoire de Montréal (Pointe-à-Callière). Devenu un terrain constructible, le site accueille la même année le Marché Sainte-Anne, premier marché couvert de la ville, qui sera le siège du Parlement du Canada-Uni de 1843 jusqu'à ce qu'il soit incendié en 1849. Le marché est reconstruit puis incendié à nouveau en 1893. Au centre de la place s'élève aujourd'hui une ancienne caserne de pompiers construite au début du siècle. Elle loge le Centre d'interprétation de l'histoire de Montréal.

La place d'Youville renferme dans ses profondeurs les traces de ces occupations successives ; le riche potentiel archéologique présent explique le projet de fouilles archéologiques dans la partie ouest de la place, au cours des trois prochaines années.

Par ailleurs, à l'est de la place, on trouve le monument commémorant le 300^e anniversaire de Montréal et celui indiquant le point de départ du cadastre officiel de la ville, ainsi que des espaces de stationnement. Le gouvernement français a tenu, en 1992, un concours de design urbain en vue d'offrir à la Ville pour son 350^e anniversaire une hypothèse d'aménagement pour la Place d'Youville. Le résultat de ce concours exceptionnel inspirera et guidera l'aménagement d'un espace public de qualité dans la partie de la Place d'Youville sise à l'est de la rue Saint-Pierre.

2. État d'avancement des travaux au second trimestre 1998

Les travaux seront entrepris au cours de l'été 1998.

La consolidation des vestiges archéologiques au Musée d'archéologie et d'histoire de Montréal (Pointe-à-Callière)

1. Définition du projet dans l'Entente Coût : 600 000 \$

Sur les lieux mêmes de la fondation de Montréal, le Musée d'archéologie et d'histoire de Montréal (Pointe-à-Callière) a été conçu pour retracer et conserver l'histoire de ceux et celles qui ont bâti et développé Montréal.

Les fouilles archéologiques entreprises à la Place Royale ont mis au jour plus de mille ans d'histoire. Le musée rassemble deux sites archéologiques dont les vestiges témoignent du développement de Montréal : premier cimetière catholique, place du marché, ancienne douane, etc. La conservation *in situ*, la mise en valeur de ces vestiges et la préservation de cet héritage culturel unique sont la principale raison d'être du musée de Pointe-à-Callière.

Au moment de la construction, seuls les vestiges intégrés au bâtiment ont été protégés et imperméabilisés. Après trois années, on constate toutefois que certains vestiges accessibles au public, à cause de la modification des conditions naturelles de conservation, sont menacés de dégradation. Le projet mis de l'avant vise donc à :

- neutraliser les effets de l'évaporation naturelle de la nappe phréatique en installant une membrane d'imperméabilisation en sous-sol ;
- permettre au musée d'assumer pleinement sa responsabilité de conservation des vestiges uniques des premières fondations de Montréal ;
- permettre au musée de participer, grâce aux experts consultés et aux travaux réalisés, à l'avancement des connaissances dans le domaine des vestiges archéologiques en place, et d'en faire profiter également les visiteurs.

2. État d'avancement des travaux au second trimestre 1998

Une première partie des travaux a été complétée en 1997. La seconde et dernière tranche le sera en 1998.

La consolidation des vestiges archéologiques au Musée d'archéologie et d'histoire de Montréal (Pointe-à-Callière)

1. Définition du projet dans l'Entente Coût : 600 000 \$

Sur les lieux mêmes de la fondation de Montréal, le Musée d'archéologie et d'histoire de Montréal (Pointe-à-Callière) a été conçu pour retracer et conserver l'histoire de ceux et celles qui ont bâti et développé Montréal.

Les fouilles archéologiques entreprises à la Place Royale ont mis au jour plus de mille ans d'histoire. Le musée rassemble deux sites archéologiques dont les vestiges témoignent du développement de Montréal : premier cimetière catholique, place du marché, ancienne douane, etc. La conservation *in situ*, la mise en valeur de ces vestiges et la préservation de cet héritage culturel unique sont la principale raison d'être du musée de Pointe-à-Callière.

Au moment de la construction, seuls les vestiges intégrés au bâtiment ont été protégés et imperméabilisés. Après trois années, on constate toutefois que certains vestiges accessibles au public, à cause de la modification des conditions naturelles de conservation, sont menacés de dégradation. Le projet mis de l'avant vise donc à :

- neutraliser les effets de l'évaporation naturelle de la nappe phréatique en installant une membrane d'imperméabilisation en sous-sol ;
- permettre au musée d'assumer pleinement sa responsabilité de conservation des vestiges uniques des premières fondations de Montréal ;
- permettre au musée de participer, grâce aux experts consultés et aux travaux réalisés, à l'avancement des connaissances dans le domaine des vestiges archéologiques en place, et d'en faire profiter également les visiteurs.

2. État d'avancement des travaux au second trimestre 1998

Une première partie des travaux a été complétée en 1997. La seconde et dernière tranche le sera en 1998.

La réfection des trottoirs et de l'éclairage des rues du Vieux-Montréal

1. Définition du projet dans l'Entente Coût : 4 000 000 \$

Le réaménagement des voies de circulation dans le Vieux-Montréal a pour objet d'assurer le confort et la sécurité des piétons, et ce, dans le respect du caractère particulier de l'arrondissement historique et de ses richesses archéologiques.

S'ajoutant aux investissements courants de la Ville de Montréal dans la réfection des rues, le projet vise à compléter le trottoir et l'éclairage du côté nord de la rue de la Commune, de la rue Saint-Gabriel à la rue McGill, avec la réintégration de la fontaine John-Young. On poursuivra le programme de réfection des rues de l'arrondissement historique avec l'aménagement de trottoirs et l'installation d'un éclairage respectueux de son caractère particulier.

2. État d'avancement des travaux au second trimestre 1998

Les travaux de réfection du trottoir nord de la rue de la Commune, entre les rues Saint-Gabriel et McGill, se sont terminés à l'automne 1997. Il en va de même pour les trottoirs et l'éclairage de la rue Saint-Pierre entre la rue d'Youville et la Place d'Youville et les travaux de la Fontaine John-Young qui ont été complétés durant le printemps 1998. Des travaux sur les trottoirs de la rue Notre-Dame entre la Place Jacques-Cartier et la rue Bonsecours seront réalisés à l'automne 1998.

Le Plan Lumière du Vieux-Montréal

1. Définition du projet dans l'Entente Coût : 1 000 000 \$

Le «Plan Lumière» vise à ajouter une note distinctive au Vieux-Montréal et à mettre en relief le caractère monumental des bâtiments et des sites qui s'y trouvent. Ce «découpage» scénique du quartier devrait permettre d'ajouter une valeur supplémentaire au Vieux-Montréal nocturne et renforcer son pouvoir d'attraction ainsi que sa valeur symbolique pour les Montréalais et les Montréalaises. La réalisation du «Plan Lumière» aura aussi comme retombée de contribuer au sentiment de sécurité des piétons.

Pour faire de la lumière un facteur d'attraction et de mise en valeur du Vieux-Montréal, la stratégie d'illumination touchera deux champs d'application :

les rues et les places publiques : L'éclairage de certaines places du Vieux-Montréal sera revu dans l'esprit même des autres travaux de réaménagement prévus dans l'Entente (places Jacques-Cartier, d'Youville et de la Dauversière). Les principales rues et les accès majeurs du Vieux-Montréal (côte de la Place d'Armes ou la rue McGill) seront aussi mis en valeur, en continuité avec les travaux déjà exécutés ou projetés ;

certaines immeubles ou ensembles monumentaux du domaine public ou privé : En ce qui concerne les monuments publics et privés, le «Plan Lumière» établira une hiérarchie et mettra en valeur le caractère exceptionnel de ces bâtiments.

2. État d'avancement des travaux au second trimestre 1998

Les travaux de la première phase du Plan Lumière sur la rue Saint-Paul ont été complétés en 1996. Une seconde phase a été réalisé sur la rue de la Commune entre les rues McGill et Berri au mois de mai 1998.

L'inventaire des secteurs d'intérêt archéologiques

1. Définition du projet dans l'Entente Coût : 500 000 \$

La richesse archéologique du territoire du Vieux-Montréal, habité au moins de façon sporadique depuis plus de 4 000 ans, est souvent méconnue. L'inventaire constitue l'instrument de base pour une gestion efficace de ce patrimoine. Pour les milieux urbains tels que Montréal, l'expérience a démontré que le recensement des découvertes fortuites et le dépouillement des archives —histoire, géologie, géomorphologie, architecture, etc.— peuvent permettre de délimiter des zones sensibles de manière fiable. Les sondages et les forages archéologiques demeurent indispensables, d'une part, pour déterminer l'état de conservation du tissu archéologique de même que son intérêt scientifique et, d'autre part, pour cibler les mesures de conservation et de mise en valeur des sites et des vestiges archéologiques.

Dans la poursuite des travaux amorcés, la priorité sera donnée au territoire de l'arrondissement historique pour y compléter l'inventaire, analyser et diffuser les données en collaboration avec le Musée d'archéologie et d'histoire de Montréal (Pointe-à-Callière). Le musée participera aussi à un exercice de réflexion afin d'élaborer un cadre d'intervention en archéologie pour l'ensemble du territoire de la ville de Montréal. Chaque projet d'aménagement des espaces publics prendra en compte le potentiel archéologique du site.

2. État d'avancement des travaux au second trimestre 1998

Les travaux ont permis de définir un cadre global d'intervention (déposé été 1998) et de conclure une entente avec le Musée d'archéologie et d'histoire de Montréal (Pointe-à-Callière). Le programme de recherche du musée de Pointe-à-Callières est présentement en cours.

Le programme d'aide financière pour les propriétaires du Vieux-Montréal

1. Définition du projet dans l'Entente Coût : 3 000 000 \$

Ce projet consiste à harmoniser les divers programmes municipaux touchant l'habitation, la conservation du patrimoine et le développement commercial, afin d'instaurer un programme d'aide financière mieux adapté aux caractéristiques du Vieux-Montréal et aux besoins de ses propriétaires.

Le soutien financier peut servir à la restauration de bâtiments, la consolidation, la mise en valeur, l'interprétation de vestiges historiques, la protection contre les incendies ainsi qu'à l'amélioration des aspects fonctionnels et visuels des bâtiments, dont l'enlèvement des escaliers de secours extérieurs.

Les investissements publics, tant du côté de la Ville que du ministère, seront ainsi renforcés et pourront agir comme un véritable levier économique. Ces investissements auront aussi comme effet de mieux positionner les immeubles du Vieux-Montréal sur le marché, entre autres pour la fonction habitation, et de contribuer à diminuer le nombre d'immeubles sous-utilisés.

2. État d'avancement des travaux au second trimestre 1998

Les modifications apportées au programme lors du renouvellement de l'Entente ont eu un grand succès, au point où les demandes ont nettement excédé les sommes initialement prévues. Par conséquent, il a été décidé d'ajouter au 3 000 000 \$ prévu les montants non engagés des ententes précédentes, qui dépassaient 1 560 000 \$. Ainsi, le budget total de ce programme est passé à 4 566 000 \$ au printemps 1997.

La connaissance, la promotion et l'animation du Vieux-Montréal

1. Définition du projet dans l'Entente Coût : 2 000 000 \$

Le Vieux-Montréal est un quartier aux multiples facettes et en constante évolution. Arrondissement historique, milieu de vie unique, lieu de travail et d'affaires, destination culturelle, récréative et touristique, le Vieux-Montréal fait face à un défi important : le développement harmonieux de ses multiples fonctions et activités. Le volet de l'entente «Connaissance, promotion et animation» regroupe différentes activités et divers projets devant permettre de relever ce défi.

Il s'agit d'abord de mieux faire connaître le Vieux-Montréal et de favoriser son appréciation par tous. En effet, si le Vieux-Montréal constitue un ensemble patrimonial unique en Amérique du Nord, ses trésors sont encore trop souvent méconnus des Montréalais et des Montréalaises, des visiteurs et des touristes. Il importe aussi d'assurer le dynamisme économique du quartier par l'accroissement de la population et une plus grande occupation des surfaces qui s'y trouvent. Des activités de promotion et la mise en oeuvre de solutions originales, qui respectent l'environnement architectural exceptionnel du quartier, seront amorcées afin d'atteindre ces objectifs.

Par ailleurs, l'aménagement du Vieux-Port a provoqué une forte croissance du nombre de visiteurs. Le développement du potentiel touristique du Vieux-Montréal associé à celui du Vieux-Port nécessite que les partenaires publics et privés conjuguent leurs efforts pour confirmer la personnalité propre de l'arrondissement historique, pour lui donner une «signature», et en faire une destination attrayante douze mois par année tant pour la population que pour les touristes. On devra, à titre d'exemple, favoriser une animation culturelle de qualité dans le quartier, créer des activités hivernales pour augmenter la fréquentation pendant la saison morte, doter le Vieux-Montréal d'une signalisation adéquate, faciliter les déplacements des piétons tant par les aménagements publics que par le transport en commun, etc.

Enfin, la fragilité du caractère particulier du Vieux-Montréal commande, pour les projets d'investissements publics, de soupeser diverses possibilités avant de passer à l'action pour faire des choix éclairés quant aux conséquences à long terme. Les études toucheront à la fois certains aspects des projets contenus dans l'entente et permettront de préparer de nouvelles pistes.

2. État d'avancement des travaux au second trimestre 1998

Les différents volets de ce programme suivent leur cours. Ils comprennent notamment :

- la réalisation d'un plan d'interprétation historique (été 1998), d'une signature visuelle (printemps 1998) et d'un plan directeur de signalisation (automne 1998); l'élaboration d'une proposition pour l'application au Vieux-Montréal de l'Opération Commerce (été 1997) ;
- l'élaboration d'une proposition de programme pour stimuler l'implantation de petits établissements hôteliers dans le Vieux-Montréal (à l'étude) ;
- la mise en oeuvre d'un plan d'action en matière de développement et de promotion touristique (été 1997) ;
- le soutien à plusieurs activités d'animation initiées par les intervenants du quartier (continu 1997-1998) ;
- le soutien aux travaux de la Table de concertation du Vieux-Montréal (continu) ;
- la réalisation de la maquette informatique : Place Jacques-Cartier terminée, Place d'Youville au printemps 1997 ;
- la publication du journal «*La Cité*» (trimestriel) ;
- la réalisation d'études préalables aux projets d'immobilisation (continu, en fonction des projets).

Annexe 2

**La préservation
et la mise en valeur
du patrimoine
de l'arrondissement historique
du Vieux-Montréal**

**Contribution
aux travaux de préparation
du plan d'action
pour le Vieux-Montréal**



Première partie : Concilier la mise en valeur du patrimoine et le développement du quartier

*"Meaningful restoration of the Old City can be effected only by the restoration of its life and activities. A few key buildings demand full architectural restoration because of their aesthetic merit and cultural value. But the Old City as a whole can not be regarded as a museum. Not only would this be financially impossible, much more important is the fact that it would be culturally futile. Whatever beauty is inherent in the Old City is derived from human activity."*¹

Cette citation, qui date de 1963, donne une mesure des enjeux patrimoniaux dans l'arrondissement historique. Trente cinq ans plus tard, elle demeure toujours aussi pertinente, même si notre conception du patrimoine a évolué et déborde aujourd'hui largement le cadre strict de la restauration d'édifices exceptionnels. Des projets récents comme le réaménagement du Vieux-Port et la construction du *Musée d'archéologie et d'histoire de Montréal Pointe-à-Callière*, par exemple, ont permis de combiner d'une manière créative (à des fins récréotouristiques ou culturelles) les objectifs de préservation du patrimoine et de développement de ces sites à des fins contemporaines. Le réaménagement en cours du *Marché Bonsecours* à des fins de marché public et d'équipement à vocation civique s'inspire de la même approche. À vrai dire, ces projets partent du constat, tiré de l'expérience des dernières décennies, que la mise en valeur du patrimoine doit, pour réussir, s'inscrire dans le développement d'activités en résonance avec le présent. Tel a également été le cas lors de la rénovation et de la consolidation, à des fins commerciales, des édifices qui composent aujourd'hui le *Centre de Commerce mondial*. Plusieurs projets inspirés de la même approche ont également permis, dans la foulée du *Cours Le Royer* rénové en 1983, de combiner les objectifs patrimoniaux et les stratégies de développement résidentiel.

La préservation et la mise en valeur du patrimoine s'inscrivent en effet dans un cadre plus global, qui intègre à la fois les enjeux liés à la protection des bâtiments (patrimoniaux ou non), à l'aménagement d'un environnement résidentiel complet, sécuritaire et de qualité dans le quartier, à la revitalisation commerciale, à la promotion touristique, à l'aménagement du domaine public, à l'amélioration du mobilier urbain, à l'accessibilité du quartier (circulation des véhicules et des piétons, transport public, stationnement). Puisque toutes ces questions font l'objet de propositions formelles dans les différentes annexes du plan d'action, les propositions mises de l'avant dans la présente apparaîtront forcément réductrices : pour être bien comprises, elles doivent être intégrées dans le contexte plus large du plan d'action.

¹ Van Ginkel Associates : *Rehabilitation of the Old City of Montreal, Draft Report to the Montreal City Planning Department*, Montréal, Janvier 1963, p. 32

Ces propositions doivent également être interprétées dans la continuité des acquis des dernières décennies. Plusieurs dossiers centraux pour la mise en valeur patrimoniale et l'animation historique de l'arrondissement historique font l'objet de stratégies actuellement en cours. Les projets financés dans le cadre de l'*Entente sur le développement culturel de Montréal* en constituent autant d'exemples² et concernent tout autant des investissements dans les infrastructures publiques du quartier (les places publiques, les rues et les trottoirs, le mobilier urbain et l'éclairage) que l'amélioration du patrimoine public ou privé (la restauration de musées ou d'immeubles significatifs, le programme de subventions aux propriétaires immobiliers), l'approfondissement des connaissances sur le quartier et la promotion.

Elles doivent enfin s'appuyer sur les acquis des dernières années en matière de concertation des acteurs du quartier. La *Table de concertation du Vieux-Montréal* regroupe aujourd'hui les représentants de tous les acteurs sociocommunautaires, socio-économiques et institutionnels intéressés, à un titre ou à un autre, par le Vieux-Montréal. Tout d'abord centrée principalement sur les problèmes de gestion quotidienne du quartier, la Table s'est par la suite intéressée à ses principaux enjeux urbains, de sorte qu'elle a activement cherché à rendre explicite et à mettre en oeuvre des orientations communes de développement. Elle s'est ainsi imposée comme un forum indispensable où peuvent se discuter les problèmes que partagent les acteurs et où doivent être évaluées les principales interventions publiques, que ce soit les projets d'aménagement ou les changements dans l'organisation des services publics. Elle constitue donc un lieu privilégié pour présenter et discuter clairement les alternatives qui s'offrent en matière de conservation et de mise en valeur du patrimoine et pour faire émerger les grands consensus en cette matière dans le Vieux-Montréal.

² Voir l'annexe 1 du plan d'action : *Les projets de l'Entente sur le développement culturel de Montréal dans l'arrondissement historique (1996-1998)*.

Deuxième partie : Les principes d'intervention dans l'ensemble patrimonial du Vieux-Montréal

Le concept de patrimoine a beaucoup évolué au cours des dernières décennies. Si, au départ, les enjeux patrimoniaux portaient principalement sur la conservation de certains immeubles jugés exceptionnels, la notion moderne de patrimoine s'est élargie à l'ensemble des composantes de l'environnement urbain

2.1 Les éléments constitutifs du patrimoine du Vieux-Montréal

Aujourd'hui, c'est autant dans la valeur intrinsèque de ses différentes composantes urbaines que dans leurs interrelations spatiales ou symboliques que l'on reconnaît les aspects patrimoniaux d'un quartier. C'est en partie ce dont témoigne la désignation du Vieux-Montréal en tant qu'«arrondissement historique» : à ce titre, il constitue un *ensemble* patrimonial, dont les principaux éléments incluent, entre autres :

- l'organisation du territoire, telle qu'elle s'exprime dans le cadastre légal et dans son évolution tout au long de l'histoire de Ville-Marie et de Montréal ;
- la trame, la géométrie et la hiérarchie des voies publiques, des rues et des places publiques ;
- les types de revêtements anciens de certaines rues, trottoirs et places publiques, ainsi que le mobilier urbain, l'éclairage public et la signalisation publique du quartier ;
- les perspectives visuelles significatives existant à l'intérieur du quartier, donnant notamment sur des éléments significatifs de son patrimoine (tels le dôme du Marché Bonsecours, la Basilique Notre-Dame, etc.) ou donnant sur des éléments significatifs de son environnement urbain tels le fleuve, les faubourgs, le centre-ville ou la montagne ;
- l'alignement des bâtiments le long des voies publiques ;
- les vestiges archéologiques, qu'ils soient déjà répertoriés ou non, incluant à la fois les artefacts et les sites qui les contiennent ;
- la désignation toponymique du quartier et des éléments significatifs de son domaine public et de son patrimoine bâti ou archéologique ;
- les immeubles et les ensembles patrimoniaux protégés (classés, reconnus ou cités) en vertu de la Loi sur les Biens culturels, ainsi que les immeubles et les ensembles identifiés comme significatifs en vertu de Plan d'urbanisme ou du Règlement d'urbanisme.

De façon générale, les interventions pouvant affecter l'un ou l'autre de ces éléments dans le Vieux-Montréal doivent être évaluées sur la base des conséquences qu'elles peuvent avoir sur l'ensemble de l'environnement patrimonial physique ou symbolique du quartier. Les revêtements anciens des rues, par exemple, n'ont à faire l'objet d'interventions distinctives que dans certains cas bien circonscrits, par exemple, le long de certaines rues situées au sud de la rue Notre-Dame. Les équipements d'éclairage urbain n'ont pas forcément à imiter ceux du passé, mais peuvent plutôt privilégier une approche qui met en valeur les façades exceptionnelles ou significatives de certains immeubles, dans l'esprit du *Plan Lumière* du Vieux-Montréal.

2.2 Renforcer le sentiment d'appartenance de la communauté montréalaise et la vitalité du Vieux-Montréal

Il est important de souligner que la considération des éléments énumérés ci-haut n'a pas pour but de freiner le développement de l'arrondissement historique : le respect des contraintes patrimoniales a pour effet d'améliorer ou de maintenir à un niveau adéquat l'image de marque du Vieux-Montréal. En améliorant l'ambiance du quartier et en y favorisant une meilleure «lisibilité» de ses éléments les plus symboliques, on suscite un plus fort sentiment d'appartenance de la part de l'ensemble de la communauté montréalaise, tandis qu'on stimule l'intérêt des visiteurs provenant de l'extérieur de la région.

Par conséquent, on cherche explicitement à améliorer la qualité de l'environnement urbain et la capacité d'attraction résidentielle du quartier, tout en visant à en accroître la fréquentation par les visiteurs et les touristes. Bref, la discipline supplémentaire requise dans la planification et la gestion urbaine du quartier, de même que dans la conception et la réalisation d'investissements privés, trouve sa récompense dans un environnement urbain de qualité et dans des occasions d'affaires intéressantes.

2.3 Définir les règles permettant un usage optimal du patrimoine bâti de l'arrondissement historique

Il est important de signaler que l'énumération de la section 2.1 ne comprend pas les usages d'origine ou les usages anciens des immeubles et du domaine public. Cette omission est volontaire. Par exemple, un bon nombre d'immeubles de l'arrondissement historique ont été conçus à l'origine pour servir à l'entreposage de marchandises. Compte tenu du déplacement de ces activités d'entreposage vers d'autres secteurs de l'agglomération et des nouvelles pratiques de gestion d'inventaires des entreprises, ces édifices ont été depuis lors abandonnés ou convertis à d'autres usages. S'il fallait y maintenir coûte que coûte la fonction d'origine, la plupart d'entre eux seraient condamnés à une inoccupation permanente : laissés à l'abandon et invendables sur le marché, ils deviendraient rapidement vétustes, insalubres ou à haut risque d'incendie. L'inoccupation chronique des bâtiments du Vieux-Montréal est incompatible avec les objectifs de préservation et de mise en valeur du patrimoine, ce qui revient à dire qu'une saine politique patrimoniale doit activement contribuer à intensifier l'occupation du bâti de notre arrondissement historique.

Lorsque l'usage d'origine d'un immeuble ou d'un ensemble patrimonial est compatible avec son occupation continue, il faut évidemment chercher à l'y maintenir. Mais lorsque tel n'est plus le cas, il faut alors consentir à une conversion vers des usages compatibles avec une occupation continue de l'immeuble ou de l'ensemble concerné. Toutefois, dans tous les cas, une telle conversion doit respecter, dans l'arrondissement historique, les règles appropriées en matière d'architecture, de matériaux et d'urbanisme.

Voilà pourquoi la Ville de Montréal et le Ministère de la Culture et des Communications du Québec doivent rendre rapidement explicites les règles s'appliquant à ces conversions, de façon à faciliter la conversion et la mise aux normes des immeubles tout en garantissant le respect des orientations en matière de patrimoine bâti. En concertation avec les propriétaires immobiliers du quartier, il faut ainsi clarifier les règles s'appliquant à :

- la définition et la pondération, le cas échéant, des éléments patrimoniaux significatifs à protéger, à l'intérieur comme à l'extérieur, lors de travaux visant la conversion d'immeubles à des fins autres que les usages anciens ou courants ;
- les règles s'appliquant, le cas échéant, lorsque la conversion d'immeubles adjacents implique un remembrement horizontal total ou partiel (par exemple pour la mise en commun de sorties de secours) ;
- les règles permettant de faciliter la mise aux normes des immeubles à convertir en matière de prévention d'incendies ou d'habitabilité.

Le cas échéant, la Ville et le Ministère pourront convenir des ajustements à apporter aux règles de gestion des programmes actuels de subvention applicables aux propriétés de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal.

Troisième partie :
Élaborer et mettre en oeuvre
une stratégie visant la préservation
et la mise en valeur
des bâtiments vacants ou vétustes

Les bâtiments vacants, situés dans l'arrondissement historique, sont assujettis aux mêmes règles qui prévalent pour l'ensemble du territoire de Montréal et feront éventuellement l'objet d'interventions définies dans un cadre de gestion et dans un projet de règlement actuellement soumis, pour des fins de consultation, aux instances du conseil municipal. Toutefois, ce cadre de gestion verra à ce qu'une attention particulière soit apportée aux propriétés vacantes protégées (classées, reconnues ou citées) par la Loi sur les Biens culturels, le Plan d'urbanisme ou le Règlement d'urbanisme (U-1), ainsi qu'à toute propriété vacante située sur le territoire de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal.

En particulier, les travaux requis sur les bâtiments ainsi visés devront respecter des exigences plus précises visant, par exemple, à favoriser la réparation plutôt que l'enlèvement de certains éléments ou, à défaut, leur remplacement par des éléments respectueux de l'architecture du bâtiment. Dans le cas d'immeubles dont le degré de détérioration mettrait en péril leur intégrité ou leur sécurité, et dont les propriétaires refuseraient de procéder aux travaux nécessaires, la Ville pourrait elle-même voir à l'exécution et à la conformité patrimoniale des travaux nécessaires et à les facturer par la suite aux propriétaires.

Dans certains cas, des bâtiments chroniquement vacants difficilement convertibles à des usages contemporains rentables nécessitent des travaux plus ou moins urgents destinés à stopper leur détérioration avant que des dégâts irréparables ne se produisent. La présence de tels bâtiments sous-entretenus accroît non seulement les risques pour les passants ou pour les immeubles avoisinants (effondrement des façades, conflagrations, etc.), mais elle nuit également à l'image du quartier et constitue un obstacle souvent majeur à la mise en valeur de tout le voisinage. En fait, il est devenu impératif de stopper la détérioration du patrimoine bâti dans l'arrondissement historique en intervenant prioritairement sur les immeubles jugés les plus menacés. Toutefois, dans certains cas, il y a une limite à l'effort qui peut être exigé d'un propriétaire pour sauvegarder un immeuble menacé et chroniquement vacant sans espoir de le convertir à un usage contemporain rentable dans un avenir prévisible. Dans de tels cas, une application stricte de la réglementation ne suffit pas : il faut soutenir le propriétaire —de qui il est exigé de procéder à des travaux urgents— pour la part spécifique de ces travaux nécessitée par la conservation du patrimoine bâti.

Voilà pourquoi le *Programme d'aide financière aux propriétaires du Vieux-Montréal* devrait inclure un nouveau volet pour soutenir la réalisation de travaux urgents dans des bâtiments

dont l'intégrité ou la sécurité sont ou peuvent rapidement devenir menacées. Ce volet accordera une aide financière directe aux propriétaires de bâtiments de l'arrondissement historique pour des travaux urgents tels que le curetage, l'imperméabilisation de l'enveloppe, la consolidation de la structure ou des façades, ou la prévention de risques majeurs d'incendie.

La Ville de Montréal procédera à cette fin à un inventaire détaillé des bâtiments de l'arrondissement historique pour déterminer ceux qui nécessitent des interventions de cette nature à caractère urgent. Elle verra à sensibiliser les propriétaires de ces immeubles à la nécessité d'intervenir rapidement ; elle les informera par ailleurs des règles à respecter et, le cas échéant, des formules d'aide disponibles.

Quatrième partie : L'intégration architecturale de nouveaux bâtiments

La perception de l'homogénéité du bâti sur plusieurs rues ou dans plusieurs secteurs du Vieux-Montréal, que ce soit au niveau de la contiguïté sur rue, des gabarits, des modénatures du décor architectural ou des matériaux, telle la pierre calcaire de Montréal, peut faire écran à la réalité des différents contrastes que recèle le quartier. En effet, plusieurs contrastes —les différences d'échelle et de matériaux des gratte-ciel, pour ne citer que cet exemple— font partie intégrante des qualités visuelles et définissent la forme et l'ambiance actuelles de l'arrondissement historique.

En fait, beaucoup des bâtiments symboliques les plus significatifs du Vieux-Montréal se sont implantés par contraste. Or, ces différences se sont peu à peu estompées, tantôt par de nouvelles implantations, tantôt par l'évolution de nos perceptions. L'intégration de nouveaux bâtiments dans le Vieux-Montréal doit donc tenir compte de ces caractéristiques : si, d'une part, il convient de respecter l'ambiance de l'arrondissement historique, cela ne signifie pas qu'il faille systématiquement recourir au mimétisme et favoriser une uniformité absolue des styles et des matériaux. En fait, les bâtiments neufs doivent également refléter nos compétences actuelles de concevoir et de construire, tout autant que ne l'ont fait ceux et celles qui ont conçu et construit les générations successives de bâtiments qui font aujourd'hui partie de notre patrimoine commun.

C'est ainsi qu'on a vu apparaître, au cours des dernières décennies, des oeuvres architecturales qui se démarquent et qui témoignent de ces compétences contemporaines. Loin de défigurer le quartier, elles en augmentent l'attrait et renforcent sa capacité de témoigner de toutes les étapes du développement de notre ville, y compris les plus actuelles. On pense en particulier au *Musée d'archéologie et d'histoire de Montréal (Pointe-à-Callière)* qui, tout en maintenant la volumétrie et le matériau du bâtiment qui l'avait précédé, fait preuve de créativité et s'en distingue dans nombre de ses alternatives.

Il est toutefois certain que les insertions qui intègrent de nouvelles propositions architecturales et qui tranchent sur l'existant sont davantage sujettes à la critique et comportent plus de risques d'erreur. Dans l'ensemble toutefois, il est important que le Vieux-Montréal reflète aussi les valeurs de notre époque : même si elle ne peut pas faire l'unanimité, l'innovation qui s'intègre harmonieusement au patrimoine existant doit prévaloir sur le mimétisme strict. Dans ce contexte, l'un des principaux défis du développement du Vieux-Montréal sera de maintenir cet équilibre entre, d'une part, les qualités intrinsèques dont il a hérité de toutes les étapes antérieures de notre histoire et, d'autre part, les apports créatifs actuels et futurs pour lesquels il devra aussi assumer le rôle de témoin, pour la communauté actuelle comme pour les générations à venir.

Une telle approche s'accommode mal de règles architecturales absolues et préconçues. Si la restauration, la rénovation et, le cas échéant, la conversion à de nouveaux usages des édifices existants doivent en respecter le plus possible le style initial et, dans certains cas, celui de certains ajouts ultérieurs, il n'existe pas de norme objective —et surtout pas d'obligation *a priori* au mimétisme— en ce qui concerne la construction de nouveaux immeubles. Le défi, dans ces circonstances, sera d'assurer une intégration des nouvelles constructions qui en permette une intégration harmonieuse dans l'environnement urbain immédiat et qui contribue à l'enrichir plutôt qu'à l'écraser ou le banaliser.

Cinquième partie : Le patrimoine archéologique

Au cours des dernières décennies, de nombreuses fouilles archéologiques ont permis de mettre à jour et de documenter des vestiges importants de toutes les étapes de l'occupation du site de Montréal, depuis les établissements amérindiens, dont les plus anciens retrouvés ont été datés du début de notre millénaire, jusqu'aux époques les plus récentes de l'industrialisation de la métropole. Sur la centaine de sites archéologiques répertoriés sur le territoire de la ville de Montréal, près des deux-tiers (63) sont situés dans le Vieux-Montréal.

C'est au cours des années 1960 que le Vieux-Montréal a fait l'objet des premières recherches structurées, la plupart du temps lors de travaux de construction. C'est ainsi qu'on a mis à jour, en 1964, les vestiges des fortifications de Montréal lors de la construction de l'actuel Palais de Justice à l'extrémité ouest du Champ de Mars. En 1970 et 1971, les fouilles entreprises sur le site de la fondation de Montréal ont permis de retrouver certains vestiges importants sous la Pointe à Callière et dans le sous-sol de l'ancien édifice de la Douane sur la place Royale. Les années 1980 verront notamment l'organisation de fouilles sous les places Royale et d'Youville, alors que les chantiers les plus importants des années 1990 comprenaient notamment les sites suivants :

- le Vieux-Port, lors de son réaménagement à des fins récréotouristiques ;
- le Champ de Mars, à l'occasion de son aménagement en place publique ;
- la place Royale et la Pointe à Callière, dans le cadre de la construction du *Musée d'archéologie et d'histoire de Montréal* ;
- la partie ouest du faubourg Québec, sur le site de la première phase du projet de construction résidentielle ;
- le site de l'ancien chantier Logan-Munn, au pied de la rue McGill, dans le faubourg des Récollets.

Plus récemment, les projets d'aménagement des places Jacques-Cartier et d'Youville ont amené l'organisation de fouilles sur ces deux sites. L'énumération qui précède illustre bien à quel point les recherches archéologiques ont été tributaires des projets privés ou publics de construction de bâtiments ou d'aménagement du domaine public.

5.1 Procéder à l'analyse et à l'interprétation du matériel déjà recueilli

Tous ces chantiers ont permis de recueillir une masse assez considérable d'artefacts et de données brutes qui n'ont pas pu être exploités de façon exhaustive à ce jour. Souvent, ces matériaux sont aujourd'hui simplement entreposés, attendant d'être correctement analysés et interprétés. Notre connaissance et notre compréhension de l'évolution de Montréal demeurent donc vraisemblablement bien en deçà de ce que pourrait nous permettre une exploitation adéquate des vestiges et des informations déjà recueillis sur le terrain.

Par conséquent, il importe de procéder rapidement aux analyses qui restent à faire sur les fouilles qui ont déjà été réalisées et sur le matériel qui y a été recueilli dans le Vieux-Montréal et ses faubourgs. D'une part, ces recherches permettront de tracer un portrait plus précis de l'histoire de Montréal. D'autre part, elles contribueront à préciser les priorités quant aux interventions à venir en archéologie dans le secteur. Il convient à cet égard de développer des ententes avec les principaux partenaires concernés (musées, universités, ministères et organismes gouvernementaux, spécialistes des fouilles, etc.). Enfin, il importe d'assurer la plus large diffusion possible des résultats de ces recherches dans la communauté montréalaise.

5.2 Un nouveau cadre d'intervention en archéologie

La signature en 1979 de l'*Entente sur le développement culturel de Montréal* a permis de mettre en place un premier cadre d'intervention en matière archéologique dans le Vieux-Montréal. Par conséquent, certaines fouilles ont pu bénéficier d'une planification plus approfondie que les interventions ponctuelles du passé. Toutefois, le temps est maintenant venu de définir un nouveau cadre d'intervention. Par conséquent, les partenaires de l'*Entente sur le développement culturel de Montréal* ont confié au *Musée d'archéologie et d'histoire de Montréal* le mandat d'élaborer une proposition pour un tel cadre renouvelé.

5.3 Compléter l'inventaire archéologique du Vieux-Montréal

L'usage de plus en plus intensif du sous-sol urbain, tant sous les bâtiments que sous le domaine public, accentue la pression sur les biens archéologiques. En effet, les excavations dans un secteur à fort potentiel archéologique présentent souvent le risque d'endommager ou de détruire des vestiges d'une importance souvent capitale pour connaître l'évolution de notre ville et pour en comprendre le présent. À Montréal, l'arrondissement historique constitue de loin le territoire le plus sensible à cet égard, ce qui justifie de concevoir, d'améliorer et de mettre en oeuvre des procédures qui balisent les interventions en sous-sol.

L'une des mesures permettant de pallier ce problème consiste à compléter le plus rapidement possible l'inventaire archéologique du territoire de l'arrondissement historique et de ses faubourgs adjacents. La réalisation de cet inventaire a été amorcée dès le début des années 1980 : aujourd'hui, il est en voie d'être complété sous le domaine public de l'arrondissement historique et dans certains secteurs comme le faubourg Québec.

Une fois complété, cet inventaire permettra d'évaluer correctement le potentiel archéologique de chaque site et de préciser suffisamment à l'avance, le cas échéant, la nature et la durée probable des fouilles à réaliser avant d'y entreprendre un chantier de construction. Il permettra par ailleurs d'identifier plus précisément les sites prioritaires qui mériteraient un travail plus intensif ou la réalisation de fouilles préventives.

Une autre mesure à concevoir et à mettre en oeuvre vise à établir l'obligation, pour tout intervenant susceptible de procéder à des excavations ou à des travaux susceptibles

d'endommager ou de détruire des vestiges, de procéder à une évaluation préalable des impacts archéologiques de ce chantier.

Le ralentissement récent de la construction dans la région de Montréal se manifeste également dans le Vieux-Montréal. La réduction du nombre de chantiers (par rapport à ce qui a prévalu au cours des deux dernières décennies) fournit en quelque sorte un «répit» qui permet de mettre en place les conditions qui faciliteront et qui accéléreront la réalisation des travaux de construction lorsqu'une reprise se manifestera. En plus de faciliter une définition plus claire des règles du jeu, comme nous venons de le mentionner, cette situation permet également la réalisation, sur certains sites à fort potentiel et pouvant faire l'objet à moyen terme de projets de construction ou de réaménagement, de fouilles préventives approfondies. La réalisation de tels chantiers devrait alors non seulement comprendre les travaux de fouille et d'analyse, mais incorporer également des activités d'animation à l'intention d'un large public, afin de permettre la visite du site, la compréhension de sa signification historique et archéologique et la visualisation des travaux en cours.

Annexe 3

La fonction résidentielle dans l'arrondissement historique du Vieux-Montréal

**Contribution
aux travaux de préparation
du plan d'action
pour le Vieux-Montréal**



Première partie : Quelques faits saillants

1.1 Les résidants

Lors du recensement de 1976, 435 personnes à peine résidaient dans le Vieux-Montréal. Il s'agissait d'un plancher historique, pour un quartier dont la population était de l'ordre de 3 000 personnes au sortir de la Seconde Guerre mondiale. Vingt ans plus tard, en 1996, on observe un redressement très significatif : 2 230 résidants ont alors été recensés dans l'arrondissement historique. Paradoxalement, le repeuplement du plus ancien quartier de Montréal est un phénomène récent, qui n'a en fait débuté que vers la fin des années 1970.

Le profil de la population actuelle du quartier est très différent de celui du reste de Montréal, comme en a témoigné le recensement de 1991. À ce moment, en effet :

- Sept ménages sur dix (69,5 %) avaient déménagé dans les cinq années précédentes;
- 38 % des ménages étaient propriétaires, alors que cette proportion n'atteignait que 27 % dans la ville de Montréal
- Le revenu annuel moyen de ces ménages se situait à 54 272 \$, soit 59 % de plus que le revenu moyen des ménages montréalais, qui s'élevait alors à 34 144 \$;
- Les ménages étaient massivement composés de personnes seules (58 % des ménages de l'arrondissement, contre 38 % à Montréal) et de deux personnes (38 % dans le Vieux-Montréal, 32 % dans la ville) : à elles seules, ces deux catégories regroupent donc 96 % des ménages de l'arrondissement historique (contre 70 % pour Montréal);
- À peine une cinquantaine d'enfants et d'adolescents de moins de 15 ans habitaient dans le Vieux-Montréal.³

Par ailleurs, selon un sondage récent⁴, près du tiers (32 %) des résidants de l'arrondissement historique travaille également dans le Vieux-Montréal, que ce soit à domicile ou non. Si les auteurs de cette enquête sont d'avis que cette proportion est vraisemblablement surestimée, ils émettent toutefois l'hypothèse qu'elle est une indication d'une tendance croissante.

³ Ville de Montréal, Service de l'urbanisme : *Les orientations de développement pour le Vieux-Montréal (1995-2005)*, Février 1996, pages 16 à 19.

⁴ Boisvert, Mizoguchi & Associés : *Sondage auprès des résidents du Vieux-Montréal à l'égard de la réhabilitation du marché Bonsecours* Août 1996. Le nombre total de répondants dans cette enquête était de 343.

1.2 Le parc de logements

On estime qu'il y a actuellement environ 1 500 unités de logement dans l'arrondissement historique (excluant les faubourgs), dont les deux-tiers environ (978 unités) sont détenues sous la forme de copropriété divise.⁵ Le processus de repeuplement amorcé à la fin des années 1970 a été dominé, dans un premier temps, par la conversion à des fins d'habitation de bâtiments non résidentiels (entrepôts, bureaux, etc.) : une forte majorité des unités de logement ainsi créées l'ont été sous la forme de copropriété divise. On a également assisté à de nombreuses rénovations majeures d'unités de logement existantes. Comme le démontre le tableau 1, ce n'est que dans un deuxième temps, surtout à partir de 1990, que les projets de constructions neuves —concentrés pour l'essentiel aux extrémités est et ouest de l'arrondissement historique— ont pris une certaine ampleur.

Ces ajouts cumulés ont considérablement accru la superficie totale consacrée à l'habitation, qui est passée de 40 000 m² en 1979 à 145 000 m² en 1995, soit une croissance de 260 % en une quinzaine d'années à peine. Ainsi, la part de l'habitation dans la superficie bâtie totale du Vieux-Montréal est passée de 2,8 % à 9,8 %.⁶

Tableau 1
La croissance du parc de logements
dans le Vieux-Montréal (1977-1995)

Unités/période	1977-1984	1985-1989	1990-1995	En cours	Total
Bâtiments transformés	417	166	48	0	631
Nouvelles constructions	52	27	268	77	424
Total	469	193	316	77	1 055

⁵ Pierre Bélanger Plus, Riberdy, Yves : *Marché résidentiel du Vieux-Montréal, Évolution 1990 et 1995 et perspectives.*

⁶ Ville de Montréal, Service de l'urbanisme : Op. Cit., pages 23 et 24.

Tableau 2
La répartition des superficies
en fonction des secteurs (en m²)

Secteur	Habitation		Commerce	Bureau	Équipement	Bâtiment sous-utilisé	Total
	Unités	Superficie (m ²)					
Ouest	1 068	100 429 19 %	64 565 12 %	246 739 46 %	30 226 6 %	94 150 18 %	537 177 100 %
Nord-ouest	66	2 950 1 %	49 250 10 %	403 400 80 %	4 900 1 %	41 100 8 %	501 666 100 %
Centre	80	6 214 2 %	37 959 14 %	180 400 69 %	18 700 7 %	19 200 7 %	262 553 100 %
Est	435	55 065 64 %	5 489 6 %	18 400 21 %	3 210 4 %	3 700 4 %	85 864 100 %
Total	1 649	164 658 12 %	157 263 11 %	848 939 61 %	57 036 4 %	158 150 11 %	1 387 260 100 %

Source : Société de développement de Montréal, 1996

1.3 Les autres activités

Le territoire du Vieux-Montréal a été délimité en 4 secteurs (illustrés sur la carte 1 à la fin de cette annexe) pour des fins d'analyse et pour l'élaboration de stratégies d'intervention. Cette délimitation tient compte à la fois des activités existantes (présence de logements, de commerces, etc.) et des types de bâti présents dans chaque secteur. Le tableau 2 de la page précédente indique la répartition des activités pour chacun des secteurs.

1.4 Le marché résidentiel

Une étude récente⁷ a permis de décrire l'évolution du marché résidentiel du Vieux-Montréal entre 1990 et 1995. Il en ressort notamment les constats suivants :

- Le prix de vente moyen pendant cette période se situe à 170 000 \$ pour les unités de logement situées dans des bâtiments neufs, et de 137 000 \$ dans les bâtiments transformés.
- Depuis 1992, on assiste à une baisse du prix des unités vendues dans des bâtiments transformés. Ainsi, le prix moyen d'une telle unité est passé de 145 000 \$ en 1990 à 123 500 \$ en 1996. Par contre, après avoir connu une baisse dans la première moitié de la décennie, le prix de vente moyen des unités de bâtiments neufs est revenu à son niveau de 1990. Cette évolution est similaire à celle qui a prévalu dans l'ensemble de la région de Montréal.
- Plus particulièrement, le Vieux-Montréal propose des produits et un environnement résidentiels typique qui se comparent favorablement à ceux qu'offrent certains secteurs du noyau central de l'île (Centre-ville, île des Soeurs, Outremont,

⁷

Pierre Bélanger Plus, Riberdy, Yves : *Marché résidentiel du Vieux-Montréal, Évolution 1990-1995 et perspectives*, Montréal, Automne 1996.

Westmount). Par ailleurs, il enregistre des performances supérieures aux secteurs périphériques de l'île et de la région (Rivière-des-Prairies et Pointe-aux-Trembles, Rive-sud urbanisée, vieux quartiers de Laval).

- À l'instar de ce qui est constaté dans le centre-ville, il existe un écart important entre le prix de vente et l'évaluation municipale des propriétés résidentielles du Vieux-Montréal.
- Enfin, il existe un haut niveau de substitution entre le marché résidentiel du Vieux-Montréal, d'une part, et ceux de l'île des Soeurs et du Plateau Mont-Royal, d'autre part. Dans ce contexte, le Vieux-Montréal se distingue d'abord et avant tout par son image de marque et par sa signature urbaine et architecturale à caractère historique et patrimonial.

Cette étude a également permis de sonder les perceptions et les attitudes des résidents à l'endroit de leur quartier. Ces résultats sont conséquents avec les opinions manifestées lors du colloque organisé en mai 1996 par la *Table de concertation du Vieux-Montréal* sur les orientations de développement du quartier.

Les facteurs positifs qui ont mené les résidents actuels du quartier à choisir le Vieux-Montréal tiennent principalement :

- au caractère historique du quartier ;
- à la proximité du centre-ville ou du travail ;
- à la présence ou à la proximité du Vieux-Port, du fleuve et du canal de Lachine ;
- à l'ambiance du milieu de vie particulier du Vieux-Montréal ;
- à la nature même du projet domiciliaire.

Il existe toutefois des différences significatives entre les perceptions et les attitudes des occupants de logements situés dans des bâtiments neufs, d'une part, et dans des bâtiments transformés, d'autre part. Ainsi, les résidents de bâtiments transformés accordent nettement plus d'importance au caractère historique du quartier et à la nature du projet domiciliaire que ceux vivant des bâtiments neufs. Dans l'ensemble, les résidents actuels du quartier expriment un niveau élevé de satisfaction : neuf occupants sur dix estiment en effet satisfaisante leur expérience dans le quartier.

Toutefois, les facteurs négatifs du quartier sont clairement exprimés et sont bien connus. Il s'agit, en l'occurrence :

- du manque de services de base;
- des problèmes de stationnement;
- des conséquences de l'achalandage du quartier : fréquentation touristique élevée, saturation de la voie publique lors de grands événements, niveaux d'activités et de bruit, circulation lourde d'autobus (surtout touristiques) et de camions.

Deuxième partie : Le programme d'aide financière pour les propriétaires du Vieux-Montréal

2.1 Les subventions à la restauration et à la rénovation dans le secteur résidentiel

Depuis 1979, l'*Entente sur le développement culturel de Montréal* fournit un cadre de gestion et de financement conjoint (Ville de Montréal / Ministère de la Culture et des Communications du Québec) pour appuyer la mise en valeur du patrimoine montréalais. Dans un premier temps, soit de 1979 à 1990, les subventions accordées en vertu du programme d'aide financière mis sur pied par l'*Entente* visaient essentiellement à soutenir les travaux de mise aux normes et de restauration. Les montants attribués pouvaient aller jusqu'à 20 % ou 25 % du coût des travaux.

Les modifications apportées en 1990 à ce programme ont limité les travaux admissibles à la restauration, mais ont porté le montant de la subvention jusqu'à un maximum de 40 % du coût des travaux. En mai 1996, les partenaires de l'*Entente* ont convenu de bonifier le programme de deux façons. D'une part, on a introduit un nouveau volet «rénovation», qui vise principalement à soutenir les travaux de viabilisation des bâtiments et qui peut accorder une subvention maximale de 250 000 \$. D'autre part, les taux de subvention ont été accrus jusqu'à 50 % des coûts admissibles, de telle manière que la subvention totale peut désormais atteindre (restauration et rénovation incluses) un maximum de 50 % du coût des travaux admissibles jusqu'à concurrence de 500 000 \$.

La forte demande exprimée depuis l'introduction de ce volet «rénovation» indique que ce dernier répond effectivement à un besoin important. De mai à novembre 1996, le Service de l'habitation de la Ville de Montréal, responsable de la gestion de ce programme, a reçu des demandes pour un total de 135 unités de logement situées dans 15 bâtiments. Les subventions accordées en vertu des volets «restauration» et «rénovation» atteignent en moyenne 30 000 \$ par unité de logement.

Dans les faits, la demande a été telle que l'enveloppe globale de 3 000 000 \$ prévue dans l'*Entente* pour ce programme a déjà été épuisée. Cette situation tranche nettement avec les années antérieures, où l'offre excédait régulièrement la demande et où les budgets prévus demeuraient en bonne partie non engagés.

2.2 Les auberges

Ce programme peut par ailleurs contribuer à la réalisation de projets d'auberges dans le Vieux-Montréal. Ce genre de petite hôtellerie est un atout important pour l'arrondissement historique. En effet, les clients de ces établissements contribuent à assurer une animation du quartier à l'extérieur des heures de bureau et pendant la morte saison. De plus, ils contribuent à soutenir la demande en services et commerces de base (restauration, commerces de base, etc.), dont profitent par ailleurs les résidents du quartier. Enfin, à l'instar des résidents, ces auberges revendiquent un niveau de quiétude et une qualité de l'environnement urbain compatibles avec les besoins de leur clientèle.

Une première subvention de cette nature a ainsi été accordée à une auberge située sur la rue Saint-Paul. Après avoir ouvert ses portes, cette auberge a connu un taux d'occupation de près de 75 % pendant la saison estivale de 1996, démontrant ainsi que ce type d'établissement répond à une demande réelle.

Troisième partie :

Le potentiel de développement résidentiel dans l'arrondissement historique

La forte croissance du parc de logements et de la population résidante du Vieux-Montréal n'a pas épuisé le potentiel du quartier. Il reste encore plusieurs immeubles pouvant être convertis à des fins d'habitation, tandis que des terrains vacants peuvent accueillir des bâtiments résidentiels neufs.

3.1 Le potentiel de croissance dans l'arrondissement historique

Pour évaluer le potentiel «théorique» de développement à des fins résidentielles de l'arrondissement historique (excluant les faubourgs Québec et des Récollets), on a procédé à un découpage du quartier en quatre secteurs, tels qu'illustrés à la carte 1 située à la fin de cette annexe. Chacun de ces secteurs a fait l'objet d'une évaluation de potentiel reposant sur les paramètres suivants :

- De 40 % à 50 % des superficies construites disponibles situées dans des bâtiments vacants, vétustes ou actuellement utilisés à des fins incompatibles avec le quartier ont été considérées propices à une conversion à des fins résidentielles;
- Environ le tiers (35 %) de la superficie des terrains de stationnement et des terrains vacants a été jugée exploitable à des fins résidentielles, en tenant compte des limites actuellement en vigueur en matière de densité et de hauteur et des besoins actuels et à venir en matière de stationnement à des fins résidentielles;
- La superficie brute moyenne d'une unité de logement a été fixée à 110 m² (1 200 pi²).

Le tableau 3 indique le potentiel de chacun des quatre secteurs en distinguant les unités aménageables dans des bâtiments existants et celles constructibles dans des bâtiments neufs. Au total, le territoire de l'arrondissement historique peut accueillir, en vertu de cette évaluation, 830 unités de logement supplémentaires, dont plus de la moitié (430) se retrouvent dans des bâtiments existants convertis. Près de neuf de ces unités supplémentaires sur dix (730 unités, soit 88 % du potentiel total) se concentrent dans deux secteurs, soit le secteur Ouest et le secteur Est. À ce nombre, on pourrait ajouter les quelque 2 000 à 3 000 unités supplémentaires que peuvent accueillir les faubourgs adjacents (*Québec et des Récollets*).

Tableau 3
Le potentiel de développement résidentiel
dans l'arrondissement historique du Vieux-Montréal

Secteur	Logements existants	Potentiel de développement (logements)			Total
		Nouvelle construction	Conversion de bâtiments non-résidentiels	Sous-total	
Ouest	1 018	200	300	500	1 518
Nord-Ouest	66	0	50	50	116
Centre	80	0	50	50	130
Est	435	200	30	230	665
Total	1 599	400	430	830	2 429
	66%	16%	18%	34%	100%

3.2 L'arrondissement historique et ses faubourgs

Il y a clairement une interaction entre le développement résidentiel de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal et celui de ses faubourgs. En effet, l'augmentation de la population totale de ce secteur permet d'y diversifier l'offre de services de base.⁸ Si l'on ajoute aux quelque 2 230 résidents actuels de l'arrondissement historique les occupants éventuels des quelque 830 unités supplémentaires (calculés sur la base de ménages d'une taille moyenne de 1,5 personne), on obtient une population potentielle de l'ordre de 3 500 personnes. Par contre, si l'on tient compte des unités supplémentaires potentiellement aménageables dans les faubourgs, on obtient une population totale combinée (arrondissement historique, faubourg Québec et faubourg des Récollets) pouvant atteindre, à terme, entre 6 500 et 8 000 personnes. À terme, le potentiel de développement des faubourgs offre une occasion de créer une masse critique de consommateurs nettement plus intéressante pour consolider et diversifier l'offre de services de base (commerciaux ou publics).

Toutefois, le développement des faubourgs peut également entrer en concurrence avec celui de l'arrondissement historique. Dans un marché où la demande globale resterait stagnante et où l'ajout d'unités supplémentaires dans les faubourgs ne réussirait pas à améliorer l'offre de services de base (commerciaux ou autres) dans le secteur, les projets résidentiels pris un à un pourraient entrer en concurrence directe les uns avec les autres, sans susciter d'effets d'entraînement positifs.

⁸ Une autre façon d'améliorer l'offre de services de base consiste à limiter les fuites commerciales de la population résidente et à accroître la proportion de leurs achats qu'ils réalisent dans le quartier. Voir, à cet effet : Biancamano Bolduc, Mizoguchi & Associés : *Plan d'action du Vieux-Montréal, Revitalisation commerciale*, Étude réalisée pour le compte du Bureau de promotion et de mise en valeur du Vieux-Montréal (Société de développement de Montréal), Montréal, Janvier 1997, pages 56 et 57.

3.3 Deux secteurs prioritaires pour l'habitation

Le secteur Ouest a un fort potentiel de développement à cause du grand nombre de bâtiments sous-utilisés (70 % de ceux situés dans le Vieux-Montréal) et de la présence de nombreux terrains vacants (50 % de ceux situés dans le Vieux-Montréal), dont plusieurs servent actuellement à des fins de stationnement.

Cependant, les immeubles et l'environnement particulier de ce secteur présentent certaines contraintes. Plusieurs bâtiments sont construits en mitoyenneté sur des îlots très profonds, avec une implantation au sol maximale, et n'ont qu'une seule façade. Ces immeubles n'offrent que des possibilités limitées en matière d'éclairage naturel et, souvent, ne permettent pas d'y intégrer du stationnement. Dans certains cas, la poursuite de certaines activités industrielles ou commerciales génère des nuisances pour les résidents actuels ou potentiels (volumes élevés de camionnage ou de bruit, forte demande en places de stationnement, etc.)

Le secteur Est (faubourg Saint-Louis) est relativement moins dense que les autres secteurs de l'arrondissement historique et constitue actuellement le seul secteur ayant un caractère résidentiel dominant. Il comprend un grand nombre de bâtiments résidentiels de moins de 5 unités de logement, en plus de quelques projets d'envergure. Le potentiel de ce secteur découle principalement du nombre important de terrains vacants, incluant certains actuellement détenus par la Société de développement de Montréal.

3.4 Le rythme et les impacts fiscaux du développement

Dans les conditions actuelles et prévisibles du marché, on estime le taux d'absorption du Vieux-Montréal et de ses faubourgs à une centaine d'unités par année. Dans l'hypothèse où la plus grande part de ce développement se concentre sur le territoire de l'arrondissement historique, on peut estimer que l'horizon permettant d'atteindre le plein potentiel résidentiel sera d'un peu plus de dix ans, si toutefois les conditions du marché restent sensiblement les mêmes que celles d'aujourd'hui.

Enfin, la réalisation du potentiel résidentiel du Vieux-Montréal aura pour effet d'accroître les recettes fiscales générées dans le secteur. En 1996, les copropriétés divisées de l'arrondissement historique étaient évaluées en moyenne à 124 132 \$. Si l'on affecte cette valeur moyenne aux quelque 830 unités supplémentaires, on peut évaluer la croissance potentielle de l'assiette foncière résidentielle du quartier à environ 103 millions \$. Ce montant génère à son tour des revenus bruts annuels de l'ordre de 2,1 millions \$, desquels il faut retrancher les revenus tirés de la valeur actuelle des immeubles.

Quatrième partie : Les enjeux

Pour que le potentiel résidentiel dans le Vieux-Montréal se réalise, il est nécessaire de proposer des solutions à trois grands problèmes :

- les conflits entre la vie résidentielle du quartier et les activités récréotouristiques ;
- les carences en services de base (commerce de voisinage, stationnement, etc.) ;
- les lacunes de la «deuxième génération» de bâtiments pour d'éventuelles conversions à des fins résidentielles.

La poursuite du développement résidentiel du Vieux-Montréal sera largement tributaire de la capacité à concevoir et à mettre en oeuvre ces solutions dans des délais relativement brefs.

4.1 Les conflits entre la vie résidentielle et les activités récréotouristiques

Le regain évident de la popularité du Vieux-Montréal et du Vieux-Port au cours des dernières années, ainsi que l'organisation de plus en plus fréquente de grands événements dans et autour du secteur, ont eu un impact important sur l'achalandage du quartier et sur l'encombrement de son domaine public. Certains soirs d'été, par exemple, le nombre de visiteurs est tel qu'il devient physiquement difficile, pour les résidants, d'avoir accès à leur quartier. Ce phénomène est très fréquent les fins de semaine et lors de la tenue de certains grands événements. À ces problèmes d'accès, il faut ajouter les inconvénients qui résultent de cette animation intense : le bruit, les ordures, etc.

Au cours des dernières années, certaines mesures ont été prises pour pallier les inconvénients les plus manifestes résultant de la popularité du quartier. Lors de la tenue d'événements spéciaux ou, encore, lors des périodes de pointe de fréquentation du quartier, on a entrepris de procéder à la fermeture de rues à la circulation automobile. Seuls les résidants ont alors la possibilité d'utiliser leur véhicule dans le quartier. Cette expérience se poursuivra au cours des prochaines années et fera l'objet d'une réévaluation périodique de concert avec les principaux intéressés.

Il est toutefois clair que ces seules restrictions ne suffisent pas à garantir la quiétude nécessaire pour un quartier dont on entend favoriser la vocation résidentielle. S'il est physiquement impossible ou socialement inacceptable d'interdire l'accès des endroits les plus fréquentés du quartier (les abords de la place Jacques-Cartier, la promenade de la Commune ou les accès au Vieux-Port, par exemple), on peut toutefois limiter la fréquentation de visiteurs ou la tenue d'activités bruyantes dans certains secteurs dont la vocation principale est actuellement, ou peut potentiellement devenir, à caractère résidentiel

(les abords de la place d'Youville ou le faubourg Saint-Louis, par exemple). Ainsi, on cherchera à contrôler les flux de véhicules, de piétons et de visiteurs tantôt par la signalisation, tantôt par l'aménagement du domaine public ou la gestion de la circulation, tantôt par des contraintes explicites à l'organisation d'événements majeurs.⁹

4.2 Les carences en services de base et en stationnement

a) La desserte en commerce de voisinage

Les résidants se plaignent que, malgré la présence de quelques commerces et de l'ouverture récente du marché Bonsecours, il n'y a pas suffisamment de services de base dans le quartier (épiceries, quincailleries, pharmacies, salons de coiffure, etc.). Cette situation s'explique facilement : avec moins de 500 résidants il y a vingt ans, le Vieux-Montréal ne comptait pas suffisamment de consommateurs (de services commerciaux) ou d'usagers (de services publics) pour y justifier le maintien d'une offre diversifiée. Certes, l'augmentation de la population au cours des dernières années a contribué à corriger la situation. Il est clair, cependant, que la structure commerciale du quartier a besoin d'une certaine période d'ajustement pour tirer profit de cette demande locale émergente.

Toutefois, la demande actuelle est encore trop faible pour justifier une gamme des services de choix et de qualité dans le Vieux-Montréal, d'autant que les résidants ont tendance à ignorer les possibilités réelles du quartier et à réaliser leurs emplettes à l'extérieur. Et même si le bassin de la population était plus significatif et davantage sensibilisé aux possibilités du quartier, il demeurerait difficile d'implanter dans le Vieux-Montréal une concentration de commerces de base. Une étude récente sur le commerce¹⁰ confirme ce constat et indique que le profil des commerces du Vieux-Montréal est fortement orienté vers deux principales clientèles : les travailleurs et les visiteurs.

Près d'un commerce sur trois (31 %) appartient au secteur de la restauration et des bars, et plus d'un commerce sur cinq (21 %) dessert essentiellement une clientèle de visiteurs. Seulement 10 % des commerces sont orientés vers la vente de produits d'achats courants visant avant tout les résidants. L'étude démontre aussi que la quasi-totalité (98 %) des résidants achètent leurs denrées alimentaires à l'extérieur du Vieux-Montréal, notamment au *marché Atwater*, au magasin *Club Price* de la rue Bridge et à l'île des Soeurs.¹¹ Il n'y a aucun supermarché dans le Vieux-Montréal, tandis que la moitié (14 sur 29) des commerces en alimentation sont des dépanneurs ou des épiceries de très petite surface.

⁹ De façon plus générale, le lecteur pourra consulter les orientations proposées concernant les clientèles touristiques ou régionales dans le Vieux-Montréal en se référant à l'annexe 5 de ce plan d'action ou, encore : Groupe DBSF, *Plan d'action du Vieux-Montréal : Clientèles régionale et touristique*, Étude réalisée pour le compte du Bureau de promotion et de mise en valeur du Vieux-Montréal (Société de développement de Montréal), Janvier 1997, 164 pages.

¹⁰ Biancamano Bolduc / Mizoguchi & Associés : *Plan d'action du Vieux-Montréal : Revitalisation commerciale*, Étude réalisée pour le compte du Bureau de promotion et de mise en valeur du Vieux-Montréal (Société de développement de Montréal), Janvier 1997, page 43.

¹¹ Idem, page 32.

Même s'il existe un réel besoin en services de base, les résidants qui ont jusqu'à maintenant choisi de vivre dans le Vieux-Montréal ne l'ont manifestement pas fait à cause des services disponibles dans le voisinage immédiat, ce qui pourrait être un facteur déterminant pour certains secteurs alternatifs comme le Plateau Mont-Royal ou l'île des Soeurs. Ils estimaient vraisemblablement que la situation très centrale du quartier et la proximité d'une gamme très étendue de services commerciaux dans le centre-ville compenseraient cette lacune. Donc, tout en maintenant le cap sur l'amélioration et la diversification de la desserte commerciale locale, le Vieux-Montréal doit, pour le moment et pour l'avenir prévisible, miser sur d'autres facteurs pour attirer une nouvelle clientèle résidentielle.

b) Le stationnement

La capacité d'aménager des cases de stationnement à proximité immédiate des résidences est une composante importante de l'offre de services connexes à l'habitation. Si cette exigence ne pose généralement pas de problèmes pour les nouvelles constructions, il n'en va pas de même pour les conversions de bâtiments existants à des fins résidentielles. Dans la plupart des cas, l'aménagement d'espaces de stationnement intégrés aux bâtiments s'avère trop coûteux, quand il n'est pas techniquement irréalisable ou inacceptable au plan patrimonial.

Dans de tels cas, les options envisagées sont habituellement de trois ordres :

- 1) le stationnement sur rue avec permis dans une zone réservée pour les résidants ;
- 2) la location de places dans un stationnement privé sur un terrain à proximité ;
- 3) la location de places dans l'un des grands stationnements intérieurs situés en périphérie du Vieux-Montréal (*complexe Chaussegros-De-Léry, Centre de Commerce mondial, « pigeonnier » de la rue Notre-Dame ouest*).

Ces trois solutions ne répondent toutefois qu'en partie aux besoins exprimés par une majorité de résidants actuels ou potentiels de l'arrondissement historique. Tout d'abord, la concurrence entre les diverses catégories d'usagers (résidants, travailleurs, consommateurs, etc.) pour l'obtention de places de stationnement sur rue est très vive, en particulier parce que le nombre des cases disponibles est fortement limité par l'exiguïté de la trame des rues. Comme les besoins des résidants se portent généralement sur du stationnement de longue durée, ils entrent souvent en conflit avec les besoins en courte durée d'autres catégories d'usagers. Par ailleurs, les résidants recherchent des emplacements de stationnement qui sont soit directement intégrés à leur bâtiment, soit à proximité immédiate. Or, surtout dans le cas des stationnements intérieurs, les emplacements disponibles sont souvent éloignés des lieux de résidence. Dans les cas où les stationnements ne sont pas intégrés au bâtiment, on doit par ailleurs aménager des débarcadères sur rue en face de ces résidences et veiller à ce qu'ils ne soient pas utilisés par d'autres usagers.

Ces problèmes de stationnement varient en nature et en intensité d'un secteur à l'autre de l'arrondissement historique. Certains secteurs sont assez bien pourvus, à cause de la densité d'occupation ou de la proximité immédiate de grands stationnements intérieurs, tandis que d'autres, notamment dans le secteur Ouest, connaissent des pénuries importantes qui font obstacle à leur développement résidentiel. Dans ce dernier secteur, en particulier, une étude actuellement en cours verra à préciser la nature et l'ampleur exactes du problème et à proposer des solutions adéquates.

L'annexe 7 de ce plan d'action propose un ensemble de mesures qui visent à contribuer à l'atteinte de telles solutions. On y retrouve des recommandations à l'effet, notamment, d'évaluer le potentiel d'augmentation des places de stationnement sur rue réservé aux résidants (SRRR), d'acheminer la circulation touristique vers les stationnements périphériques, d'accroître l'offre de stationnement périphérique, de proposer un partage de certains grands stationnements par différentes clientèles et de gérer les autobus touristiques. Globalement, toutefois, il est clair que les caractéristiques propres à l'urbanisation de l'arrondissement historique engendrent des contraintes en matière de circulation et de stationnement que l'on ne retrouve pas ailleurs à Montréal. Les résidants ne peuvent donc pas espérer retrouver dans le Vieux-Montréal des conditions de stationnement similaires à celles que l'on retrouve dans les quartiers qui se sont développés plus récemment.

4.3 La mise en valeur de la «deuxième génération» de bâtiments

Comme nous l'avons constaté précédemment, c'est la conversion à des fins résidentielles de grands immeubles industriels ou d'entrepôt qui aura caractérisé les premières phases du redéveloppement résidentiel du quartier à la fin des années 1970 et au début des années 1980. Cette «première génération» de bâtiments présentait des caractéristiques architecturales et physiques propices à de telles conversions. Par exemple, leur fenestration et leur exposition sur plus d'un côté permettaient d'y aménager des logements naturellement bien éclairés. De plus, la plupart des projets disposaient de l'espace nécessaire, soit à l'extérieur, soit en utilisant le tréfonds privé ou public, pour intégrer un nombre adéquat de places de stationnement. Ces avantages ont permis la création de produits résidentiels de qualité, fort respectueux, en général, de la qualité patrimoniale des immeubles, et à des prix concurrentiels avec les produits résidentiels comparables offerts ailleurs à Montréal. Ces caractéristiques ont ainsi attiré dans le Vieux-Montréal une clientèle assez bien nantie et intéressée par une tenure en copropriété divisée.

Comme nous l'avons déjà mentionné, la «deuxième génération» de bâtiments à recycler offre moins fréquemment des conditions aussi avantageuses. Par conséquent, les conversions à venir devront souvent —mais pas toujours— viser des produits luxueux, accessibles à une clientèle plus jeune composée autant de copropriétaires que de locataires. On assistera donc, avec l'arrivée de cette «deuxième génération» de résidants, à une diversification graduelle du profil socio-économique et sociodémographique de la population du Vieux-Montréal, ainsi qu'à un élargissement de l'éventail des modes de tenure.

Cinquième partie : Les orientations

La Ville de Montréal entend soutenir le développement résidentiel dans l'arrondissement historique du Vieux-Montréal et vise à ce que le quartier puisse profiter pleinement de son potentiel de développement au cours de la prochaine décennie. Par conséquent, dans la mesure où les conditions du marché s'y prêtent, la Ville entend favoriser l'implantation, par des promoteurs et des petits propriétaires privés, de quelque 800 unités supplémentaires de logement sur le territoire de l'arrondissement historique.

Pour arriver à cette fin, la Ville estime que le principal atout du Vieux-Montréal réside dans son caractère historique et dans la valeur de son patrimoine bâti actuel. Par conséquent, le *Plan d'action pour le Vieux-Montréal* verra à renforcer cette image de marque, en s'assurant notamment que les conversions d'immeubles à des fins résidentielles (ou autres) respectent leurs caractères patrimoniaux.

5.1 Maintenir et diversifier l'aide au développement résidentiel

La Ville de Montréal entend maintenir le zonage actuel, tel que défini dans le Règlement d'urbanisme (U-1), sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement historique. Cela signifie, en pratique, que l'habitation demeurera permise sur la quasi-totalité du territoire.

La Ville de Montréal entend accorder, dans un premier temps, la priorité à la conversion de bâtiments non résidentiels en immeubles à vocation résidentielle exclusive ou à vocation mixte (habitation / commerce / bureau). À cette fin, elle verra à convenir avec le *Ministère de la Culture et des Communications du Québec*, au moment de l'éventuel renouvellement de l'*Entente sur le développement culturel de Montréal*, des façons de refléter cette orientation dans la planification et la gestion du *Programme d'aide financière pour les propriétaires du Vieux-Montréal*. L'application de ce programme aux quelque 430 unités supplémentaires théoriquement aménageables dans des bâtiments existants, sur la base d'une subvention moyenne de l'ordre de 30 000 \$ par logement, pourrait en effet requérir un déboursé total d'environ 13 millions \$ sur une période allant de 5 à 10 ans. Dans un deuxième temps, le programme pourrait être modifié afin d'encourager la mise en valeur des terrains vacants.

Conjointement avec le Ministère de la Culture et des Communications, la Ville de Montréal étudiera la possibilité de créer un *fonds de développement* pour encourager la restauration, la rénovation et le recyclage des immeubles dans l'arrondissement historique du Vieux-Montréal. La Ville de Montréal estime par ailleurs que la méthode de la subvention directe aux propriétaires immobiliers, liée à la réalisation de travaux de restauration et de rénovation respectueux du caractère patrimonial des immeubles concernés et des valeurs symboliques du quartier environnant, s'avère préférable à l'introduction de mesures de dégrèvement

fiscal. Par conséquent, elle estime que la structure de base du *Programme d'aide financière aux propriétaires du Vieux-Montréal* devrait être maintenue, tout en s'ajustant à l'évolution du contexte immobilier et aux orientations de développement de l'arrondissement historique.¹²

Il est toutefois utile de rappeler que la Ville maintient, pour le Vieux-Montréal comme pour l'ensemble de son territoire, le programme *Crédit-proprio*, qui offre un crédit de taxes foncières municipales pouvant atteindre 10 000 \$ aux acheteurs d'une nouvelle unité d'habitation sur son territoire, que ce soit une nouvelle construction ou pour un logement créé à la suite de la conversion d'un bâtiment non-résidentiel. Elle étudiera également la possibilité d'étendre ce programme aux nouveaux bâtiments locatifs (neufs ou convertis).

La Ville de Montréal collaborera par ailleurs avec les institutions financières et les compagnies d'assurance pour assurer que les termes de financement et que les conditions d'assurabilité ne défavorisent pas le développement du Vieux-Montréal, par rapport aux autres secteurs de la région métropolitaine.

La Ville de Montréal poursuivra ses activités de communication et de promotion visant à mettre en valeur l'arrondissement historique du Vieux-Montréal en tant que quartier résidentiel de qualité dans un environnement patrimonial unique.

5.2 Assurer la complémentarité du développement résidentiel et du développement récréotouristique

La Ville de Montréal considère les secteurs Est et Ouest, tels que définis à la carte 1 à la fin de cette annexe, comme prioritaires pour le développement résidentiel dans l'arrondissement historique. Parallèlement, elle considère que les secteurs Centre et Nord-Ouest devraient conserver leurs vocations actuelles, respectivement centrées sur le tourisme et sur les activités de bureau. Cette distinction n'interdit pas la cohabitation de ces fonctions, mais vise à les encadrer de façons à minimiser les nuisances que les unes exercent sur les autres dans un tissu urbain dense. En procédant de cette manière, la Ville de Montréal estime possible de poursuivre à la fois le repeuplement de l'arrondissement historique et l'amélioration de la diversité des fonctions dans l'arrondissement historique.

Par conséquent, la Ville de Montréal cherchera à moduler l'application des programmes appropriés de façon à ce qu'ils contribuent plus activement au développement de cette vocation particulière des deux secteurs en question. En particulier, sous réserve de l'accord des partenaires concernés, le *Programme d'aide financière pour les propriétaires du Vieux-Montréal* pourra donc être modulé de la façon suivante :

¹² Voir en particulier la section suivante (5.2) de cette annexe, ainsi que la section 3.1 du document général du plan d'action, pour prendre connaissance de ces propositions de modification au *Programme d'aide financière aux propriétaires du Vieux-Montréal*.

- Dans les secteurs Est et Ouest, on pourra accroître le taux de subvention pour les projets de conversion à des fins d'habitation ou d'hôtellerie et, parallèlement, le réduire pour les projets à nature commerciale.
- Inversement, dans les autres secteurs (Centre et Nord-Ouest), ce taux pourra être accru pour les projets à caractère commercial, tandis qu'il pourra être réduit pour les projets à caractère résidentiel.

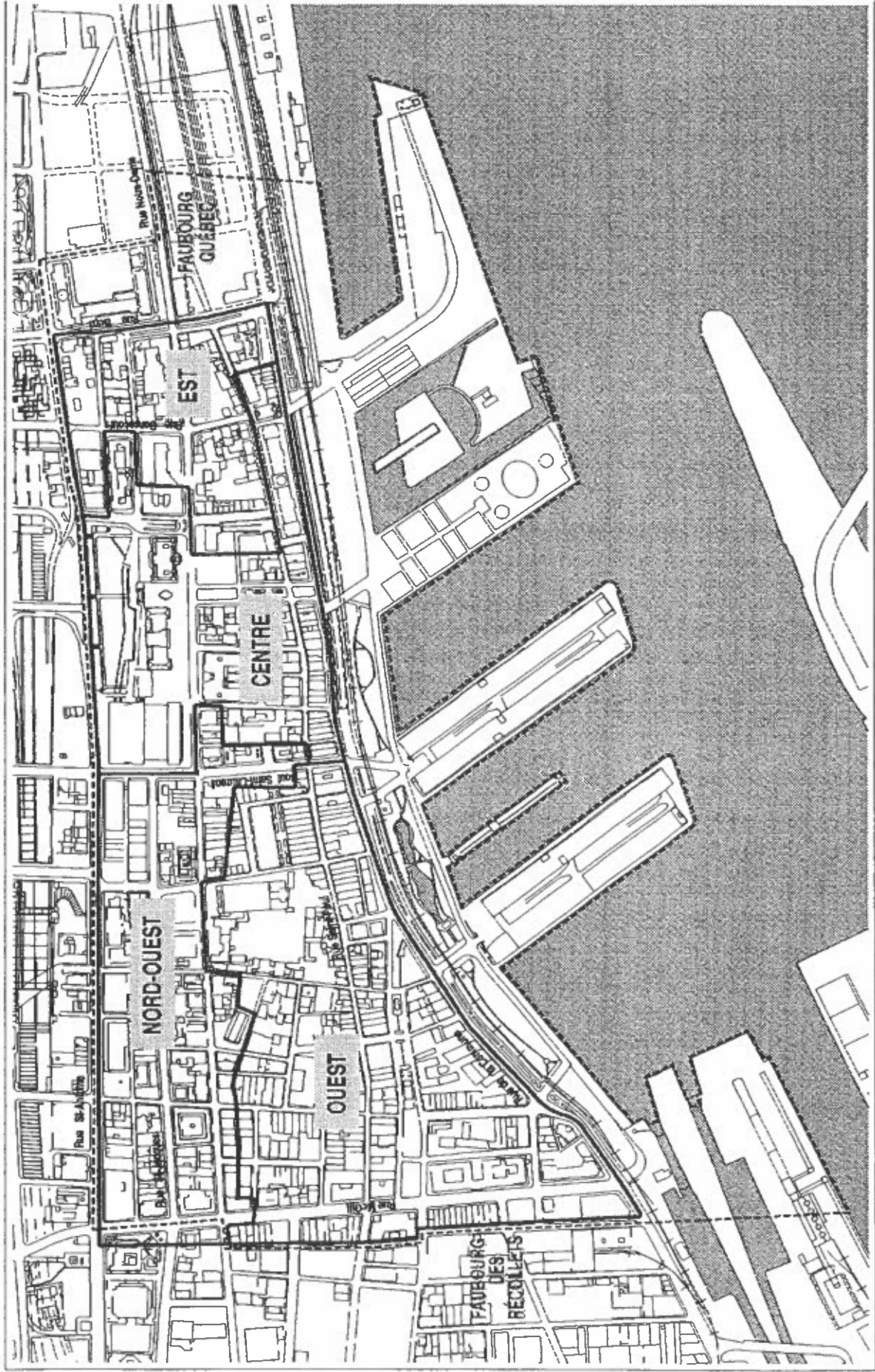
La Ville de Montréal verra à évaluer les impacts de l'interdiction de la circulation automobile de non-résidents du Vieux-Montréal lors des grands événements sur la qualité de vie et sur le niveau de satisfaction des résidents. Elle verra à soumettre, le cas échéant, des mesures à cet égard aux acteurs regroupés à la *Table de concertation du Vieux-Montréal*.

5.3 Accroître l'offre et la qualité des services de base

La Ville de Montréal encouragera le développement de nouveaux commerces ou l'adaptation des commerces existants de façon à satisfaire simultanément la demande des touristes et des visiteurs, des travailleurs et des résidents de l'arrondissement historique et de ses faubourgs. Elle verra notamment à ce que le développement du Marché Bonsecours contribue activement à l'atteinte de cet objectif.

La Ville de Montréal verra à concevoir des mesures permettant de répondre adéquatement aux besoins particuliers des résidents actuels ou à venir de l'arrondissement historique en matière de stationnement, en commençant prioritairement par les secteurs (notamment le secteur Ouest) où la rareté des emplacements disponibles est la plus marquée et nuit le plus au développement du potentiel résidentiel. Elle verra de plus à permettre, lorsque la situation le justifie, l'aménagement de débarcadères devant l'entrée des bâtiments résidentiels qui ne sont pas dotés de stationnements intégrés.

Plan d'action pour l'arrondissement historique du VIEUX-MONTRÉAL



Le développement résidentiel

Vieux-Montréal : Plan des secteurs

--- Limite des secteurs
— Limite de l'arrondissement historique



Annexe 4

La revitalisation commerciale dans l'arrondissement historique du Vieux-Montréal

**Contribution
aux travaux de préparation
du plan d'action
pour le Vieux-Montréal**



Avant-propos

Au cours de l'été 1996, le Bureau de promotion et de mise en valeur du Vieux-Montréal, agissant dans le cadre de l'*Entente sur le développement culturel de Montréal*, attribuait le mandat aux firmes *Biancamano Bolduc*, ainsi que *Mizoguchi, Boisvert et Associés*, de réaliser une étude sur le commerce de détail dans le Vieux-Montréal et de proposer, sur la base du diagnostic de l'étude, un plan d'action approprié pour assurer la revitalisation commerciale de l'arrondissement historique.

Ce mandat a été réalisé et a abouti, tel que prévu, au dépôt du rapport final des consultants au mois de janvier 1997.¹³ Les propositions contenues dans le présent document reprennent celles de ce rapport et se fondent sur le diagnostic qui y est réalisé.

¹³ Biancamano Bolduc ; Mizoguchi, Boisvert et Associés : *La revitalisation commerciale, Plan d'action du Vieux-Montréal*, Étude réalisée pour le compte du Bureau de promotion et de mise en valeur du Vieux-Montréal (Société de développement de Montréal), Montréal, Janvier 1997, 96 pages et annexes.

Première partie : Le contexte

Il y a une vingtaine d'années, le Vieux-Montréal vivait la plus difficile période de son histoire. Largement déserté par sa population résidante —qui était passée d'environ 3 000 personnes à la fin de la Seconde Guerre mondiale à 435 en 1976—, il avait perdu depuis un certain temps déjà son rôle de principal quartier des affaires du Canada et de la métropole. Ses édifices à bureau se vidaient progressivement au profit du nouveau centre-ville, en haut de la côte du Beaver Hall. De plus, il n'avait pas encore su mettre en valeur l'énorme potentiel culturel et touristique que lui confère son caractère historique, ses éléments patrimoniaux et sa façade sur le fleuve. Par conséquent, plusieurs de ses bâtiments les plus significatifs étaient laissés à l'abandon et risquaient d'être incendiés à tout moment. Des tronçons entiers de ses rues les plus importantes étaient bordés de locaux vacants. Le secteur du Vieux-Port avait déjà cessé la plupart de ses activités depuis un certain temps déjà, mais n'avait pas encore été reconverti à de nouveaux usages plus conformes aux nouvelles réalités : par conséquent, les imposants équipements portuaires, devenus désuets, ne servaient souvent plus qu'à obstruer la vue sur quelques-unes des plus belles perspectives de la région de Montréal.

Dans un tel contexte, on ne se surprendra pas de ce que l'activité commerciale du Vieux-Montréal se réduisait d'année en année. Seuls subsistaient quelques secteurs d'activité autour de pôles restreints comme la Place Jacques-Cartier —elle-même alors aux prises avec la vive concurrence d'un Quartier latin en pleine progression— ou la Place d'Armes. Le «mix» commercial s'étiolait, se concentrant année après année davantage autour du secteur de la restauration et des bars.

Les sombres perspectives qui pouvaient alors prévaloir allaient bientôt être radicalement changées. Le quartier jusqu'alors en déclin rapide allait se remettre sur la voie du développement, ce qu'ont notamment incarné :

- Le repeuplement du quartier : la population de l'arrondissement historique a atteint les 2 230 habitants lors du recensement de 1996, soit une fulgurante progression de 513 % depuis le recensement de 1976. Ce repeuplement a bénéficié notamment de la réalisation ou de la rénovation de quelques projets domiciliaires majeurs, incluant le Cours Le Royer, l'Édifice de la Chancellerie, le 1 McGill, le complexe Chaussegros-de-Léry et la première phase du projet de Faubourg Québec.
- La réalisation ou la rénovation de quelques édifices à bureau majeurs : notamment le Centre de Commerce mondial, le Complexe Chaussegros-de-Léry, l'Édifice Gérald-Godin, et l'Édifice Cuvillier-Ostell.
- Le réaménagement total du Vieux-Port à des fins récréotouristiques.
- La construction à la périphérie immédiate de l'arrondissement historique du Palais des Congrès.

- La construction ou l'aménagement d'institutions à caractère culturel, incluant : le *Musée d'archéologie et d'histoire de Montréal (Pointe-à-Callière)* et le *Centre d'interprétation de l'histoire de Montréal*.
- Le réaménagement d'éléments majeurs du domaine public, incluant : le Champ de Mars, la Place Jacques-Cartier, la Place de la Dauversière ou la Promenade de la Commune.

L'ensemble de ces interventions ont profondément affecté les perspectives commerciales dans l'arrondissement historique. Le quartier n'est certainement plus à la dérive, comme il a pu l'être, il y a une vingtaine d'années. À vrai dire, il constitue aujourd'hui l'un des secteurs dont la croissance est la plus rapide dans l'ensemble de la région métropolitaine. Non seulement la population résidante a-t-elle plus que quintuplé depuis 20 ans, mais elle pourrait également s'accroître d'un autre 55 % environ au cours de la prochaine décennie, pour atteindre à terme environ 3 500 personnes.¹⁴ De plus, le potentiel de développement des faubourgs Québec et des Récollets pourrait éventuellement ajouter à ce nombre entre 3 000 et 4 500 personnes, pour un total théorique pouvant aller de 6 500 à 8 000 personnes dans le secteur. Par ailleurs, les ménages résidant dans l'arrondissement historique et ses faubourgs disposaient en 1991 d'un revenu annuel moyen de l'ordre de 54 000 \$, bien supérieur à la moyenne d'environ 34 000 \$ observée dans l'ensemble de Montréal.

Pour sa part, la fréquentation touristique a connu une croissance importante, profitant notamment du réaménagement du Vieux-Port, pour atteindre les 4 300 000 visites par an en 1994. De ce nombre, près du tiers (30 %) sont le fait de touristes américains et étrangers.¹⁵

Simultanément, les superficies bâties disponibles se sont accrues sensiblement au cours des quinze dernières années, soit de 35 % pour le bureau et de 57 % pour le commerce de détail entre 1979 et 1995. Cette croissance des superficies disponibles s'est réalisée aux dépens de la superficie totale des immeubles sous-utilisés, qui a diminué de 71 % entre 1979 et 1995. On ne trouvera pas beaucoup d'endroits à Montréal qui ont connu une telle performance au cours des quinze ou vingt dernières années.

Bref, si les occasions d'affaires se sont fortement améliorées dans l'arrondissement historique au cours des vingt dernières années, elles sont encore loin d'avoir produit tous les effets escomptés sur la structure commerciale du quartier. Certes, on a observé un redressement indéniable de l'offre commerciale dans plusieurs secteurs géographiques et dans certaines catégories de commerce du Vieux-Montréal. Toutefois, le profil des commerces actuels demeure aujourd'hui très fortement orienté sur la desserte des clientèles de visiteurs et de travailleurs et ne s'est pas encore ajusté aux besoins de la nouvelle population résidante. Par conséquent, on observe des fuites commerciales très importantes chez les résidents, qui vont faire leurs emplettes de base à l'extérieur du quartier dans une proportion de 98 %.

¹⁴ Cette estimation repose sur les projections de l'annexe 2 sur le développement résidentiel (voir la section 3.2 de l'annexe 3).

¹⁵ Groupe DBSF : *Plan d'action du Vieux-Montréal, Clientèles touristique et régionale*, Étude réalisée pour le compte du Bureau de promotion et de mise en valeur du Vieux-Montréal (Société de développement de Montréal), Montréal, Janvier 1997, pages 48-49.

Pendant ce temps, l'image du quartier demeure imprécise pour plusieurs visiteurs (qu'ils soient de la région de Montréal ou des touristes venant de l'extérieur), ce qui limite tant la durée que les retombées commerciales de leur séjour dans le Vieux-Montréal. De plus, la qualité des produits qui leur sont proposées se situe souvent bien deçà des exigences ou des préférences des visiteurs.

Ces raisons contribuent à expliquer le taux élevé d'inoccupation des locaux commerciaux sur le territoire de l'arrondissement historique.¹⁶ En fait, le chiffre d'affaires global des commerçants qui y font affaires demeure vraisemblablement bien en deçà de son potentiel réel¹⁷. Pour tirer le meilleur parti de l'évolution récente du Vieux-Montréal et pour contribuer à optimiser les impacts économiques de l'accroissement de sa population résidante, de sa fréquentation touristique et des personnes qui y travaillent, le moment est donc venu de définir et de mettre en oeuvre une stratégie concertée de revitalisation commerciale qui visera tout autant à corriger cette situation qu'à contribuer à l'animation et à la vitalité générales du quartier.

¹⁶ L'étude sur la revitalisation commerciale réalisée en 1996 a recensé 410 commerces et 91 locaux commerciaux inoccupés dans l'arrondissement historique. Ces données correspondent à un taux global d'inoccupation commerciale de 18%. Biancamano Bolduc / Mizoguchi, Boisvert et Associés : op. cit., page 42.

¹⁷ On estime que l'offre globale de l'ensemble des commerces de détail de l'arrondissement historique correspond approximativement aux trois-quarts (74 %) de la demande potentielle. Dans les secteurs de l'alimentation et des autres achats courants, qui visent particulièrement la population résidante, l'offre n'atteint à peine que 28 % et 23 %, respectivement, de la demande globale. Biancamano Bolduc / Mizoguchi, Boisvert et Associés : op. cit., page 56.

Troisième partie : Les déterminants de l'offre et de la demande commerciales dans l'arrondissement historique

3.1 La composition de l'offre commerciale

Le tableau suivant indique la composition générale de l'offre commerciale dans le Vieux-Montréal lors de cette enquête (en 1996) :¹⁸

Tableau 1 :
La composition de l'offre commerciale dans l'arrondissement historique du Vieux-Montréal

Secteur	Nombre de commerces	%	Superficie de vente (pi ²)	%	Superficie moyenne
Mode	34	8%	46 130	9%	1 357
Foyer	38	9%	88 800	18%	2 337
Alimentation	29	7%	15 900	3%	548
Autres achats courants	12	3%	4 850	1%	404
Restauration/ bars	129	31%	212 190	43%	1 645
Services	61	15%	18 655	4%	306
Loisirs	19	5%	27 900	6%	1 468
Tourisme	37	9%	41 600	9%	1 124
Tourisme saisonnier	51	12%	32 325	7%	634
TOTAL	410	100%	488 350	100%	1 191

Lors de cette enquête, on a recensé un total de 91 locaux commerciaux inoccupés, ce qui correspond à un taux d'inoccupation commerciale de 18 % sur le territoire de l'arrondissement historique.¹⁹ Ces locaux vacants sont très fortement concentrés dans l'ouest du quartier, en particulier le long des rues Saint-Jacques, Notre-Dame, Saint-Paul et McGill. En fait, dans leurs tronçons à l'ouest de la rue Saint-François-Xavier, ces quatre rues comptent à elles seules 53 locaux vacants, soit 58 % du total de l'arrondissement historique.²⁰

¹⁸ Les données de ce tableau sont tirées de Biancamano Bolduc / Mizoguchi, Boisvert et Associés : op. cit., page 42.

¹⁹ Biancamano Bolduc / Mizoguchi, Boisvert et Associés : op. cit., pages 42-43.

²⁰ Biancamano Bolduc / Mizoguchi, Boisvert et Associés : op. cit., carte intitulée «Répartition des locaux vacants», in section 6.1 (pages 42-43) «Le mix commercial du Vieux-Montréal».

Les catégories de commerces en opération reflètent une offre commerciale globalement orientée d'abord et avant tout sur les visiteurs —excursionnistes, touristes, congressistes— et sur les travailleurs. À peine 10 % des établissements et 4 % de la superficie totale de vente du Vieux-Montréal s'adressent principalement à la population résidante (à savoir les catégories «alimentation» et «autres achats courants»).

3.2 La répartition spatiale de l'offre commerciale

Cette offre commerciale est variable d'une zone à l'autre de l'arrondissement historique. L'étude a permis de caractériser quatre zones distinctes, dont la délimitation est illustrée à la carte 1 à la fin de cette annexe.

La zone **sud-ouest**²¹ comprend 15 % du nombre d'établissements du Vieux-Montréal. Elle compte d'abord et avant tout sur la clientèle des travailleurs, qui constituent plus de 50 % de l'achalandage hiver comme été. En fait, ceci assure une certaine stabilité du chiffre d'affaires sur une base annuelle. La catégorie des restaurants/bars est ici dominante. Le reste de la structure commerciale compte relativement peu d'établissements s'adressant principalement aux touristes. Les établissements de galeries d'art, de décoration, de cadeaux ou de meubles, entre autres, se concentrent ici sur une clientèle montréalaise métropolitaine. Le taux d'inoccupation est ici le plus élevé du Vieux-Montréal (37 %) : les locaux inoccupés se concentrent sur les rues Saint-Paul et McGill.

La zone **nord-ouest**²² comprend le tiers (32 %) des établissements commerciaux du Vieux-Montréal. Il s'agit encore d'une zone s'adressant aux travailleurs, lesquels comptent pour 69 % de la clientèle en été et pour 80 % en hiver. Les restaurants et bars y sont également nombreux, suivis de commerces de la catégorie foyer (incluant les équipements de bureau). Un certain nombre de boutiques de souvenirs se concentrent à proximité de la Basilique Notre-Dame, qui constitue le principal point d'attraction touristique du Vieux-Montréal. Le taux d'inoccupation y est également élevé, soit de 22 %.

La zone **sud-est**²³ comprend la moitié (49 %) de tous les établissements commerciaux du Vieux-Montréal. Cette proportion atteint 62 % pour le secteur de l'alimentation, 65 % du tourisme et 98 % du tourisme saisonnier. Comme, par

²¹ Cette zone est située au sud de la rue Notre-Dame (en ne l'incluant pas) et est délimitée par les rues McGill (les 2 côtés) à l'ouest, Saint-François-Xavier (les 2 côtés) à l'est et de la Commune au sud. Les données détaillées concernant cette zone sont contenues à Biancamano Bolduc / Mizoguchi, Boisvert et Associés : op. cit., pages 44-46.

²² Cette zone est située au sud de la rue Saint-Antoine (les 2 côtés) et au nord de la rue Notre-Dame (les 2 côtés) entre les rues McGill (les 2 côtés) à l'ouest et la rue Saint-Laurent (côté ouest) à l'est. Voir op. cit., pages 46-49.

²³ Cette zone comprend le Vieux-Port et ses quais. Elle est limitée au nord par la rue de la Commune (côté sud) entre McGill et Saint-François-Xavier, par la rue Notre-Dame (en ne l'incluant pas) entre Saint-François-Xavier et Saint-Laurent, par la rue Notre-Dame (côté sud) entre Saint-Laurent et la rue Saint-Claude et par la rue Notre-Dame (en ne l'incluant pas) entre la rue Saint-Claude et la rue Berri. Elle est limitée, à l'est, par la rue Berri (côté ouest). Voir op. cit., pages 49-51.

ailleurs, le taux d'inoccupation commerciale y est très faible (à peine 4 %), cette zone manifeste la plus grande vitalité commerciale de l'arrondissement historique. Évidemment, la Place Jacques-Cartier et ses abords constituent le pôle commercial central de cette zone, qui bénéficie également de la présence des installations du Vieux-Port. La clientèle est très majoritairement composée de visiteurs pendant l'été : 52 % sont des touristes, tandis que 33 % sont des visiteurs de la région métropolitaine de Montréal (excursionnistes ou non). On comprend donc pourquoi les commerces de la zone réalisent près des quatre-cinquièmes (79 %) de leur chiffre d'affaires annuel pendant la saison estivale.

La zone nord-est²⁴ comprend 5 % des établissements commerciaux du Vieux-Montréal. Comme elle est située dans un secteur dominé, d'une part, par les grands édifices administratifs municipaux et le Palais de Justice et, d'autre part par la fonction résidentielle du faubourg Saint-Louis, cette zone est donc caractérisée par une fonction commerciale plus clairsemée. Le taux d'inoccupation commerciale y demeure élevé (32 %), tandis que les établissements présents visent une gamme assez diversifiée de clientèles (clientèle métropolitaine, résidents, travailleurs, visiteurs).

3.3 La demande des résidents

La population de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal a atteint les 2 230 personnes en 1996, en croissance de 30 % par rapport aux 1 722 personnes recensées en 1991. Comme on estime à 830 le nombre supplémentaire d'unités de logement qu'il est possible d'ajouter au parc actuel de quelque 1 500 unités, on peut estimer que la population de l'arrondissement historique pourrait atteindre environ 3 500 personnes, avant de plafonner dans une dizaine d'années. À ce nombre, il faut ajouter la population qui peut éventuellement s'établir dans les faubourgs Québec et des Récollets, où l'on estime possible d'accueillir, à terme, entre 6 500 et 8 000 résidents.²⁵

La population de l'arrondissement historique se distingue nettement de celle du reste de Montréal. En 1991, les ménages du Vieux-Montréal se composent presque uniquement de personnes seules (58 %) et de couples sans enfants (35 %). Leur niveau d'éducation est très élevé (64 % ont une formation universitaire), tandis que leur revenu annuel moyen se situe à 60 % au-dessus de la moyenne montréalaise (54 272 \$ contre 34 144 \$ en 1991). Près de deux ménages sur cinq (38 %) sont propriétaires, tandis que deux unités de logement sur trois sont détenues sous la forme de copropriété divisée.²⁶ Enfin, le tiers des résidents du Vieux-Montréal y travaillent également.

²⁴ Cette zone est située au sud de la rue Saint-Antoine (les 2 côtés) et est limitée, à l'ouest, par la rue Saint-Laurent (côté est), à l'est, par la rue Berri (côté ouest) et, au sud, par la rue Notre-Dame (côté nord) entre les rues Saint-Laurent et Saint-Claude, et par la rue Notre-Dame (les 2 côtés) entre les rues Saint-Claude et Berri. Voir op. cit., pages 52-53.

²⁵ Voir l'annexe 3 : *La fonction résidentielle dans le Vieux-Montréal*, section 3.2.

²⁶ Ville de Montréal, Service de l'urbanisme : *Les orientations de développement du Vieux-Montréal 1995-2005*, Février 1996,

Il s'agit donc d'une population qui dispose d'un pouvoir d'achat très élevé et en forte progression. Déjà, sur la base d'un nombre de ménages estimé de 1 081 personnes en 1994, on évalue que la demande globale de ces ménages atteignait alors 17,6 millions \$.²⁷ Sur la base des 1 480 ménages effectivement recensés en 1996 dans l'arrondissement historique, on peut estimer que cette demande globale pourrait actuellement atteindre environ 24 millions \$.

Toutefois, il s'agit là d'un potentiel théorique dont sont encore loin de tirer profit les commerçants du Vieux-Montréal. En effet, un sondage réalisé en 1996 indique que 98 % des résidents effectuent leurs achats alimentaires à l'extérieur du quartier, faute d'une offre suffisante. De plus, ils effectuent la grande majorité de leurs achats courants en magasinant dans des endroits comme le *Marché Atwater*, le *Club Price* de la rue Bridge, le *Faubourg Sainte-Catherine*, la *Place Dupuis*, les commerces de l'*Île des Soeurs* ou de la rue *Saint-Laurent*.²⁸

3.4 La demande des travailleurs et des visiteurs

On estimait à quelque 35 000 personnes le nombre de travailleurs de l'arrondissement historique en 1994. La demande générée par ces personnes se concentre surtout dans les catégories *restauration/bars*, *autres achats courants* et *alimentation*. De façon générale, on estime que les dépenses totales des travailleurs dans le Vieux-Montréal atteignent environ 67 millions \$.

Les visiteurs, quant à eux, comprennent à la fois des excursionnistes (provenant pour l'essentiel de la région et ne passant pas de nuitée à Montréal) et des touristes (provenant de l'extérieur de la région et passant au moins une nuitée à Montréal) qui visitent le Vieux-Montréal ou le Vieux-Port.

- La fréquentation des touristes dans le Vieux-Montréal a été évaluée à 2,2 millions de personnes en 1994. Ces visiteurs comprenaient environ 0,4 million de congressistes et de touristes d'affaires, ainsi que 1,2 millions de touristes d'agrément. Les dépenses moyennes de ces touristes sont très élevées (451 \$ / jour à Montréal par congressiste/touriste d'affaires, et 267 \$ / jour par touriste d'agrément);²⁹
- La fréquentation des excursionnistes dans le Vieux-Montréal a été évaluée à 2,0 millions de personnes en 1994.

La demande globale des visiteurs, toutes catégories confondues, est donc évaluée à environ 122 millions \$ en 1994.

²⁷ Op. cit., page 31.

²⁸ Op. cit., page 32.

²⁹ Op. cit., page 35-40

3.5 L'adéquation entre l'offre et la demande³⁰

L'évaluation de l'offre commerciale du Vieux-Montréal permet un constat relativement positif sur la performance de l'arrondissement historique, à l'exception des secteurs visant les résidents. En effet, les fuites commerciales les plus importantes s'observent dans les secteurs de l'*alimentation* et des *autres achats courants*, où la capacité de l'offre n'atteint respectivement que 28 % et 23 % de la demande estimée.

Un autre secteur où des fuites significatives se produisent est celui de la *mode*. Dans ce cas, l'offre ne semble pas répondre adéquatement aux attentes des clientèles potentielles : la répartition entre les produits de bas de gamme (30 %), de moyen de gamme (36 %) et de haut de gamme (34 %) nécessite probablement une correction.

La performance du secteur de la restauration, le plus important au niveau du nombre d'établissements, de la superficie de vente et du chiffre d'affaires semble par ailleurs acceptable : l'offre correspondant à 75 % de la demande potentielle semble adéquate, compte tenu que les clientèles des travailleurs vont inévitablement prendre des repas à l'extérieur de l'arrondissement historique, incluant dans ses zones limitrophes.

Les autres secteurs ont *grosso modo* ajusté leur offre à la demande, notamment dans le secteur *tourisme* et *tourisme saisonnier*.

³⁰

Cette section reprend les constats de la section 7.0 de Biancamano Bolduc / Mizoguchi, Boisvert et Associés : Op cit., pages 56-57.

Quatrième partie : Les orientations et le plan d'action³¹

4.1 Accroître la notoriété et améliorer l'image de l'offre commerciale du Vieux-Montréal

Le positionnement commercial du Vieux-Montréal doit être fondé d'abord et avant tout sur ses composantes patrimoniales et sur son caractère historique. De plus, il importe de mettre en priorité les mesures visant l'accroissement de la fréquentation du quartier et de son achalandage commercial en hiver. Par conséquent, les mesures suivantes doivent être mises en oeuvre :

- Élaborer un plan annuel de promotion commerciale comportant un calendrier d'activités promotionnelles et définissant les responsabilités en matière de financement et de maîtrise d'oeuvre. L'élaboration et la mise en oeuvre de ce plan doivent mobiliser les acteurs commerciaux du quartier;
- Développer une «signature» et un cadre visuel communs pour le Vieux-Montréal afin d'harmoniser l'ensemble des communications, incluant les communications commerciales. Inciter par ailleurs les commerçants du quartier à identifier leur place d'affaires comme étant située dans le Vieux-Montréal;
- Diffuser le *Guide pour la conception d'enseignes dans le Vieux-Montréal* auprès des commerçants locaux. Promouvoir par ailleurs la participation de commerçants de l'arrondissement historique au concours *Commerce Design Montréal* pour stimuler une meilleure utilisation du design dans l'aménagement des établissements et de leurs vitrines;
- Concevoir et mettre en oeuvre un programme de location de vitrines de locaux vacants, afin que des entreprises puissent y aménager une présentation publicitaire de leur propre commerce situé dans le quartier ou ailleurs à Montréal;
- Concevoir et prévoir l'installation d'éléments de décoration, tant sur le domaine public que dans les vitrines commerciales du quartier, pour souligner certains événements se situant hors de la haute saison (Fêtes de Noël et du Jour de l'An, Saint-Valentin, Pâques). Ces éléments de décoration doivent s'harmoniser avec la «signature» et le cadre visuel communs pour le Vieux-Montréal;
- Consolider le positionnement de la Fête de l'Histoire;
- Concevoir et voir à l'affichage (dans les commerces et les endroits à fort achalandage du quartier) d'une carte du Vieux-Montréal indiquant ses principales attractions, les stationnements et les services publics. Aménager le couloir de la

³¹ Cette quatrième partie reprend l'essentiel des recommandations de la section 9.0 («Le plan d'action») de l'op. cit., pages 75 et sqq.

- station de métro Champ-de-Mars pour y inclure des panneaux de promotion du Vieux-Montréal, de ses activités et de ses commerces;
- Produire et diffuser un répertoire annuel des commerces, des attraits et des lieux historiques du Vieux-Montréal à l'intention des résidants, des travailleurs et des réseaux d'information touristique;
- Appuyer la réalisation de reportages et voir à la publication de publiereportages sur le Vieux-Montréal dans les médias montréalais. De plus, concevoir et diffuser une publicité coopérative dans les guides touristiques;
- Concevoir et mettre en oeuvre des formules croisées de publicité et de promotion avec les grands stationnements du quartier (Complexe Chaussegros-de-Léry, Centre de Commerce mondial, Vieux-Port);
- Concevoir et implanter, pendant la période allant d'octobre à avril, des formules de forfaits promotionnels permettant de combiner les activités commerciales, culturelles et récréotouristiques dans le quartier;
- Concevoir des formules promotionnelles permettant de fidéliser la clientèle (passeports, coupons, certificats-cadeau, cartes d'escomptes, etc., valables pour un commerce ou pour une catégorie de commerces);
- Sensibiliser les commerçants à l'importance de l'accueil et du service à la clientèle. À cette fin, le Regroupement des commerçants pourrait avoir recours aux programmes appropriés de création d'emplois pour proposer des services-conseil en matière de merchandising (à l'intention des commerçants) et de formation (à l'intention du personnel permanent ou temporaire pour la saison estivale).

4.2 Enrichir et développer l'offre commerciale

Le «mix» commercial du Vieux-Montréal doit se développer pour mieux répondre aux attentes, aux besoins et aux attitudes des clientèles. Il doit également contribuer à rehausser l'image commerciale de l'arrondissement historique. Cette évolution doit résulter de deux processus distincts et complémentaires. D'une part, les commerçants actuels doivent pouvoir améliorer leur établissement et, au besoin, adapter leur offre de produits ou leur service à la clientèle. D'autre part, il y a lieu de stimuler l'implantation de nouveaux commerces en cohérence avec le «mix» et l'image commerciale recherchés. Entre autres, il y a lieu de favoriser le développement d'une offre adéquate en hébergement. Par conséquent, les mesures suivantes doivent être mises en oeuvre :

- Concevoir, promouvoir auprès des commerçants et mettre en oeuvre une version du *Programme Opération Commerce* qui soit adaptée aux particularités de l'arrondissement historique et des commerçants qui y font affaires;
- Voir à la conception et à la diffusion d'un guide regroupant l'ensemble des informations relatives aux normes et aux règlements régissant l'implantation de commerces et l'occupation commerciale de bâtiments dans le Vieux-Montréal;
- Voir à l'adaptation et à un financement adéquat du *Programme d'aide financière pour les propriétaires du Vieux-Montréal* (géré dans le cadre de l'*Entente sur le développement culturel de Montréal*) afin de cibler plus efficacement la mise aux normes et la rénovation de locaux commerciaux actuellement vacants. Par

ailleurs, porter les taux de subvention de 50 % à 60 % des coûts admissibles dans le cas de travaux visant la rénovation ou la restauration de locaux commerciaux dans les secteurs dont la vocation commerciale est jugée prioritaire³², et les abaisser de 50 % à 40 % dans les autres secteurs;

- Concevoir et mettre en oeuvre un démarchage stratégique auprès de promoteurs commerciaux susceptibles de développer des projets compatibles avec les objectifs d'enrichir l'offre commerciale dans le Vieux-Montréal;
- Mettre sur pied une formule de collaboration entre les propriétaires de bâtiments vacants, les courtiers et le Regroupement des commerçants afin de contribuer à attirer de nouveaux commerçants susceptibles d'enrichir l'offre commerciale et d'améliorer l'image de l'arrondissement historique auprès de ses différentes clientèles. Cette formule devrait inclure les actions suivantes :

- Les propriétaires et les courtiers constituent un fichier consolidé présentant les caractéristiques des locaux commerciaux vacants ou disponibles;
- Le Regroupement des commerçants collabore avec les courtiers et les propriétaires pour la diffusion de ce fichier auprès de commerçants susceptibles de s'établir dans l'arrondissement historique;
- Le Regroupement des commerçants met à la disposition de ses membres et des commerçants qui songent à s'établir dans le Vieux-Montréal un document d'information présentant les caractéristiques de l'offre et de la demande commerciales dans l'arrondissement historique. La tarification de ce service est basée sur un coût d'inscription au fichier;
- Le Regroupement des commerçants, de concert avec le Bureau de promotion et de mise en valeur du Vieux-Montréal, s'assure de distribuer aux commerçants intéressés à s'établir dans le Vieux-Montréal le guide mentionné précédemment sur les normes et les règlements régissant l'implantation de commerces dans l'arrondissement historique.
- Permettre l'implantation de restaurants avec terrasses là où l'aménagement du domaine public le permet et où cette activité n'entre pas en conflit avec les autres fonctions du secteur (notamment la fonction résidentielle);
- Favoriser l'implantation de lieux d'hébergement (petits hôtels, auberges, gîtes, «couettes & café») dans des bâtiments existants rénovés et convertis à cette fin.³³

³² Voir la définition de ces zones à l'annexe 3 : *La fonction résidentielle dans l'arrondissement historique du Vieux-Montréal*, section 5.2 et carte 1 de cette annexe.

³³ Voir l'annexe 3 : *La fonction résidentielle dans le Vieux-Montréal*, section 2.2.

4.3 Améliorer l'accessibilité du Vieux-Montréal et poursuivre l'amélioration du domaine public³⁴

La vitalité commerciale du Vieux-Montréal dépend largement de l'accessibilité du quartier par tous les modes de transport, de la possibilité de garer son véhicule à proximité des lieux de magasinage et, finalement, de la capacité pour les piétons de s'y déplacer facilement et en sécurité dans un environnement de qualité. Par conséquent, les mesures suivantes doivent être mises en oeuvre :

- Concevoir et implanter une signalisation identifiant précisément les portes d'entrée de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal, en particulier à sa périphérie nord et sud-ouest.
- Concevoir ou améliorer la signalisation indiquant la direction à prendre pour accéder au Vieux-Montréal et pour y garer son véhicule automobile. Cette signalisation devra notamment diriger les automobilistes vers les stationnements du *Complexe Chaussegros-de-Léry*, du *Centre de Commerce mondial* et du *Vieux-Port*.
- Concevoir et installer des cartes signalant les principaux points d'intérêt de l'arrondissement historique et de ses abords aux principaux points d'entrée piétonniers, aux stations de métro, au Palais des Congrès, aux abords immédiats du Vieux-Port et aux sorties des principaux stationnements du quartier.
- En concertation avec les principaux acteurs concernés de l'arrondissement historique (résidents, commerçants, intervenants touristiques, gens d'affaires), évaluer la pertinence et la faisabilité technique de la « *piétonnisation* » de certains tronçons de rues.
- Poursuivre l'implantation du *Plan Lumière* avec la collaboration des commerçants et des propriétaires de bâtiments à vocation commerciale.
- Poursuivre les travaux de réfection des rues et des trottoirs en mettant l'accent sur une géométrie, des formes de revêtements et sur des concepts de mobilier urbain qui améliorent le confort et la sécurité des piétons et qui réduisent le plus possible l'encombrement des trottoirs et des voies piétonnes.³⁵
- Évaluer la pertinence et la faisabilité technique de modifier les horaires d'enlèvement des ordures à l'occasion du renouvellement prévu des contrats en juin 1998.

³⁴ Voir également les recommandations contenues dans l'annexe 7 : *Plan de transport, de circulation et de stationnement du Vieux-Montréal*.

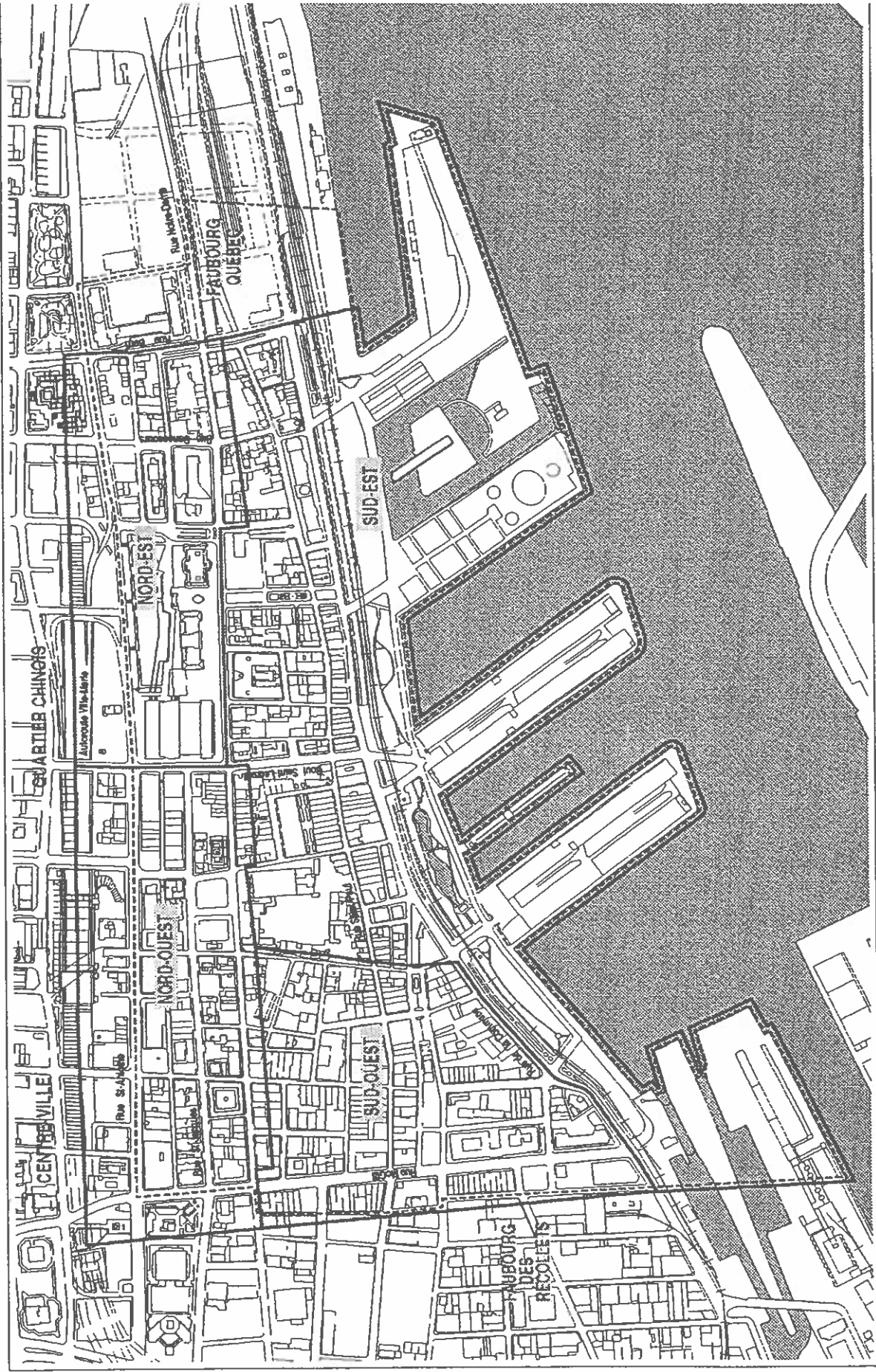
³⁵ Voir, concernant les deux derniers alinéas, l'annexe 6 : *Les normes d'aménagement du Vieux-Montréal*.

4.4 Assurer la mise sur pied d'un mécanisme efficace de gestion du plan de revitalisation commerciale

La mise en oeuvre des différents éléments de ce plan de revitalisation commerciale exige une clarification des responsabilités et des contributions de chaque acteur concerné. Les mécanismes de gestion doivent être à la fois souples, peu coûteux et mobilisateurs.

- Voir au renforcement de la *Table de concertation du Vieux-Montréal* en tant que lieu privilégié permettant d'harmoniser les objectifs poursuivis en matière de revitalisation commerciale avec ceux poursuivis dans les autres secteurs et par les autres acteurs du quartier.
- Mettre sur pied un *Comité permanent de revitalisation commerciale du Vieux-Montréal* chargé de coordonner l'ensemble des différentes actions de ce plan d'action. Ce comité sera formé de représentants provenant des commerçants, de la Ville de Montréal, du Bureau de promotion et de mise en valeur du Vieux-Montréal et des autres acteurs concernés par le développement commercial du Vieux-Montréal.
- Reconnaître le *Regroupement des commerçants du Vieux-Montréal* comme un organisme représentatif de l'ensemble des commerçants de l'arrondissement historique. Accorder au Regroupement un statut lui permettant d'avoir accès, à des conditions adaptées à la situation particulière du Vieux-Montréal et de ses commerçants, à une reconnaissance et à un soutien financier équivalents à ceux accordés aux sociétés d'initiatives et de développement des artères commerciales (SIDAC) de Montréal.
- Concevoir et mettre en oeuvre un volet Vieux-Montréal pour le *Programme Opération Commerce*, qui soit adapté aux particularités de l'arrondissement historique et à celles de ses commerçants.
- Confier au *Bureau de promotion et de mise en valeur du Vieux-Montréal* le mandat de coordonner la mise en oeuvre technique du présent plan d'action, de concert avec le *Comité permanent de revitalisation commerciale du Vieux-Montréal* et les autres acteurs concernés.

Plan d'action pour l'arrondissement historique du VIEUX-MONTRÉAL



La revitalisation commerciale

Zones d'analyse

- Limite des zones
 - - - Limite de l'arrondissement historique
- Mai 1997



Annexe 5

Le tourisme dans l'arrondissement historique du Vieux-Montréal

**Contribution
aux travaux de préparation
du plan d'action
pour le Vieux-Montréal**



Avant-propos

Au cours de l'été 1996, le Bureau de promotion et de mise en valeur du Vieux-Montréal, agissant dans le cadre de l'*Entente sur le développement culturel de Montréal*, attribuait le mandat au Groupe DBSF de réaliser une étude sur les clientèles formées des touristes et des visiteurs montréalais dans le Vieux-Montréal et de proposer, sur la base du diagnostic de l'étude, un plan d'action approprié pour assurer un développement harmonieux de la fonction touristique.

Ce mandat a été réalisé et a abouti, tel que prévu, au dépôt du rapport final des consultants au mois de janvier 1997.³⁶ Les propositions contenues dans le présent document reprennent celles de ce rapport et se fondent sur le diagnostic qui y est réalisé.

³⁶

Groupe DBSF : *Clientèles touristique et régionale, Plan d'action du Vieux-Montréal*, Étude réalisée pour le compte du Bureau de promotion et de mise en valeur du Vieux-Montréal (Société de développement de Montréal), Montréal, Janvier 1997, 164 pages.

Première partie : Le contexte

Lieu de la fondation de la ville, le Vieux-Montréal s'est imposé, au cours des dernières années, comme l'une des destinations privilégiées de la région de Montréal tant pour les touristes qui viennent de l'extérieur que pour les Montréalais et les Montréalaises qui veulent se divertir ou, tout simplement, se balader dans leur ville.

La fréquentation du Vieux-Montréal a pris un essor particulier en 1992, au moment des activités du 350^e anniversaire de la fondation de Ville Marie. Le réaménagement du Vieux Port à des fins récréotouristiques, conjugué à celui de la Promenade de la rue de la Commune qui longe ces installations, ont définitivement ouvert une fenêtre sur le fleuve et créé un pôle d'attraction dont la popularité ne se dément pas depuis lors. L'aménagement des équipements culturels que sont le *Musée d'archéologie et d'histoire de Montréal (Pointe-à-Callière)* et le *Centre d'interprétation de l'histoire de Montréal* ajoutait également à l'attractivité du Vieux-Montréal pour les visiteurs d'ici et d'ailleurs.

Parallèlement, l'aménagement d'une place publique sur le Champ-de-Mars (jusqu'alors réservé à des fins de stationnement) amorçait un ensemble de travaux pour améliorer les lieux les plus significatifs de l'arrondissement historique. Ainsi, on a terminé en 1998 l'aménagement de la nouvelle Place de la Dauversière, sur le site de l'ancien stationnement en face de l'Hôtel de Ville, tandis que la Place Jacques-Cartier et ses abords seront totalement réaménagés d'ici l'été 1998.³⁷ Enfin, les travaux de réaménagement de la Place d'Youville seront amorcés prochainement et se dérouleront en deux phases successives, débutant par la partie est de la place pour s'attaquer, par la suite, à la partie ouest donnant sur la rue McGill.

Pendant ce temps se poursuivent, sur une base continue, la restauration de plusieurs rues et trottoirs du Vieux-Montréal, dans le but principal d'y faciliter les déplacements piétonniers. De plus, la mise en oeuvre du «Plan Lumière», dont la première phase s'est concentrée sur la rue Saint-Paul, permettra d'améliorer significativement l'ambiance et le sentiment de sécurité dans le quartier, en plus de mettre en valeur ses principaux atouts architecturaux publics et privés.

Lorsqu'ils seront complétés, l'ensemble de ces travaux aura duré plus d'une dizaine d'années et aura en quelque sorte permis une restauration et une rénovation substantielles

³⁷

Après avoir rénové les infrastructures souterraines de la place, on a procédé à la pose d'un nouveau revêtement (de dalles) et à la reconfiguration de sa géométrie pour y accroître substantiellement l'espace réservé aux piétons. Parallèlement, on a entrepris l'aménagement de la rue Le Royer jusqu'à la rue Saint-Claude et à celui de jardins à l'arrière du Château Ramezay. Enfin, le tunnel sous la rue Gosford a été fermé et remblayé et le réaménagement subséquent de l'intersection Gosford / Notre-Dame / Saint-Claude a permis de récupérer à des fins publiques une partie de l'espace entre l'Hôtel de Ville et le complexe Chaussegros-de-Léry. La Place de la Dauversière a été aménagée en continuité avec son nouvel environnement d'espaces publics.

de l'environnement urbain de l'arrondissement historique. Ce «rafraîchissement» de l'image et du décor urbain du quartier contribue à en améliorer l'ambiance et à y attirer davantage de résidants, de visiteurs et de touristes.

Le moment est maintenant venu de définir une stratégie de mise en marché et de promotion touristiques qui mettra à profit ces investissements. Cette stratégie devra également déterminer les façons d'améliorer l'offre de produits et de services pour mieux répondre aux attentes des visiteurs et des touristes. Elle devra également contribuer à faire en sorte d'augmenter la fréquentation du quartier hors de la haute saison estivale.

Enfin, il importe d'assurer une cohabitation harmonieuse entre les activités touristiques et les autres fonctions urbaines qui doivent se poursuivre dans ce quartier diversifié. Tout particulièrement, compte tenu des objectifs de repeuplement de l'arrondissement historique, il importe d'assurer que la poursuite et le développement des activités à caractère touristique demeure compatible avec l'objectif d'accroître le nombre de résidants dans l'arrondissement historique.

Deuxième partie : Les déterminants de l'offre et de la demande touristiques dans le Vieux-Montréal

Le Vieux-Montréal ne manque pas d'attraits au plan touristique. En fait, il constitue l'un des ensembles patrimoniaux les plus remarquables des Amériques. Sa trame urbaine actuelle remonte au Régime français. Son patrimoine bâti et ses sites archéologiques couvrent toutes les périodes du peuplement et de l'évolution de Montréal. Il regroupe sept lieux significatifs à vocation religieuse, une douzaine de maisons célèbres, une vingtaine d'édifices remarquables, douze oeuvres d'art public, dix musées ou centres d'interprétation et quarante-sept sites archéologiques. Il compte six places publiques et trois parcs (incluant l'esplanade du Vieux-Port).³⁸

Ses principales attractions connaissent un succès indéniable auprès des visiteurs et des touristes : ainsi, la Basilique Notre-Dame attire à elle seule entre 700 000 et 800 000 visiteurs par an, tandis que les musées, dont plusieurs n'ont ouvert leurs portes que récemment, en attirent ensemble quelque 300 000. Il est contigu au complexe récréotouristique du Vieux-Port, lequel connaît depuis son ouverture en 1992 un achalandage exceptionnel. En 1994, par exemple, un total de 925 000 visiteurs ont fréquenté le site, pour un nombre total de visites de l'ordre de 4,3 millions. On estime que ce nombre a depuis lors augmenté pour dépasser les 5,4 millions de visites (sur une base annuelle) en 1996.³⁹

Les secteurs du Vieux-Montréal et du Vieux-Port accueillent également plusieurs activités en cours d'année. En fait, une quarantaine d'activités se tiennent dans le secteur chaque année. Pour l'essentiel, elles sont concentrées pendant la saison estivale : une seule (la *Fête des Neiges*) se tient spécifiquement en hiver, tandis qu'une dizaine (surtout des expositions) se déroulent tout au long de l'année. Cette situation illustre bien les problèmes que soulève la faible fréquentation de l'arrondissement historique en dehors de la saison estivale. Même si les dernières années ont permis de constater un certain allongement de la haute saison vers les mois du début de l'automne, il n'en reste pas moins que le quartier apparaît souvent inanimé plus de six mois par année. Ce problème est par ailleurs amplifié par le fait que les résidents et les travailleurs de l'arrondissement historique effectuent une

³⁸ Op. cit., pages 12-14.

³⁹ Op. cit., page 44.

forte partie de leurs achats à l'extérieur du territoire et ne peuvent donc compenser que très partiellement la baisse saisonnière des achats touristiques.⁴⁰

La capacité d'hébergement de l'arrondissement historique est fort limitée. En effet, à l'exception de l'Hôtel Intercontinental, intégré au Centre de Commerce mondial et qui compte à lui seul 359 chambres, on ne retrouve que 80 autres chambres disponibles réparties dans six établissements hôteliers. Il s'agit là d'un nombre nettement moins élevé que celui que l'on retrouve dans les quartiers historiques de villes apparentées, ce qui a pour effet de limiter la durée des séjours des visiteurs dans l'arrondissement historique.⁴¹

Toutefois, le reste de la structure commerciale du Vieux-Montréal est davantage orienté vers les clientèles touristiques. Plusieurs des quelque 125 restaurants du quartier cessent leurs opérations en dehors de la saison touristique, illustrant bien leur dépendance face à ce segment particulier de clientèle. On retrouve le même phénomène dans plusieurs autres commerces qui ciblent spécifiquement cette clientèle saisonnière avec une gamme très variable de produits.

Malgré sa situation centrale au cœur de la métropole et la proximité de certains axes majeurs de transport routier (autoroutes Ville-Marie et Bonaventure) et public (métro Champ-de-Mars, Place-d'Armes et Victoria), le Vieux-Montréal connaît des problèmes d'accessibilité dus en bonne partie à son enclavement urbain, à un aménagement déficient de ses accès, à une desserte limitée par le transport public de surface, à la rareté des places de stationnement disponibles et à l'exiguïté de sa trame de rues. À ces difficultés, il faut ajouter celles que rencontrent les piétons dans leurs déplacements à l'intérieur de l'arrondissement historique. En effet, il est souvent très difficile, compte tenu de l'étroitesse des trottoirs et de la présence de plusieurs obstacles sur ceux-ci, de circuler côte à côte dans le Vieux-Montréal. Or, 42 % des personnes qui visitent le Vieux-Montréal pendant la saison estivale disent le faire pour la possibilité de faire une «promenade», tandis que 11 % désirent y magasiner, deux activités qui reposent largement sur la facilité des déplacements piétonniers.

Par ailleurs, malgré l'importance qu'il occupe comme pôle d'attraction touristique, le Vieux-Montréal souffre d'une promotion insuffisante et, par conséquent, d'une notoriété déficiente. Sur place, la signalisation publique, l'affichage commercial et le mobilier urbain ne mettent pas suffisamment en valeur ses caractères les plus intéressants et ne contribuent pas à développer une «signature» urbaine propre au Vieux-Montréal. Par conséquent, l'arrondissement historique demeure difficile à déchiffrer, même par les visiteurs de la région de Montréal : *"Environ 36 % de la population de la région ne sait pas ou n'a aucun endroit, aspect ou événement à identifier spontanément lorsque l'on évoque le Vieux-Montréal."*⁴²

⁴⁰ Biancamano Bolduc ; Mizoguchi, Boisvert et Associés : *Revitalisation commerciale, Plan d'action du Vieux-Montréal*, Étude réalisée pour le compte du Bureau de promotion et de mise en valeur du Vieux-Montréal (Société de développement de Montréal), Montréal, Janvier 1997, pages 56-57.

⁴¹ Groupe DBSF, op. cit., pages 19-20.

⁴² Op cit., page 26.

Troisième partie : Les orientations et les objectifs stratégiques⁴³

3.1 Doter le Vieux-Montréal d'un positionnement distinctif et développer son image de marque.

Le Vieux-Montréal souffre d'une image floue et imprécise auprès de ses clientèles. Il importe de rectifier cette lacune en misant sur le principal atout du quartier, à savoir son caractère historique et la qualité de son patrimoine. Ce positionnement doit servir de fondement aux efforts de promotion et de mise en marché touristique du quartier. Il doit également orienter les efforts pour améliorer les activités d'animation et les événements qui s'organisent dans le Vieux-Montréal.

Il importe également de définir un positionnement —à la fois historique et patrimonial— qui soit différent et complémentaire de celui du Vieux-Port, davantage axé sur les activités à caractère récréotouristique. Plutôt que de se limiter à jouer un rôle de «produit de soutien» au Vieux-Port, le Vieux-Montréal doit s'imposer également comme un «produit d'appel», justifiant à lui seul une visite et un séjour.

Le positionnement de l'arrondissement historique doit enfin servir à déterminer les priorités en matière d'aménagement du domaine public, de rénovation et de restauration du patrimoine privé ou institutionnel, ainsi que de développement d'une «signature» urbaine propre au Vieux-Montréal (mobilier urbain, signalisation publique, affichage commercial, etc.).

3.2 Allonger la haute saison et favoriser une fréquentation pendant toute l'année

Un objectif central en matière de fréquentation du Vieux-Montréal est d'accroître la fréquentation du quartier hors de la haute saison estivale. L'une des façons d'atteindre cet objectif consiste tout d'abord à favoriser l'allongement de la haute saison (juin à août) vers les mois d'automne (septembre et octobre), en misant, d'une part, sur les clientèles touristiques d'agrément, d'affaires et de congrès, ainsi que, d'autre part, sur les clientèles locales et régionales.

Ainsi, on verra à développer une nouvelle «offre touristique» mieux étalée pendant l'année. On cherchera à concevoir et à organiser des activités d'animation et des événements particuliers pendant les périodes d'automne, d'hiver et du printemps. On portera une

⁴³ Cette section reprend les principales recommandations de l'étude réalisée par le Groupe DBSF déjà cité dans ce document. Le lecteur pourra prendre connaissance des propositions plus détaillées en consultant, notamment, la seconde partie de l'étude et, plus particulièrement, les sections 4, 5 et 7.

attention particulière aux activités et aux événements qui mettent en valeur les atouts patrimoniaux et les caractères historiques du Vieux-Montréal, ainsi qu'à ceux qui prévoient une participation active des commerces, des restaurants et des institutions culturelles du quartier.

3.3 Accroître le niveau de satisfaction et prolonger la durée du séjour des visites des clientèles du Vieux-Montréal

L'amélioration de l'ambiance générale et des attractions particulières de l'arrondissement historique aura pour effet d'inciter les visiteurs à prolonger leur séjour, à y revenir plus fréquemment ou à devenir des promoteurs du Vieux-Montréal dans leur entourage. Les clientèles régionales visitant le Vieux-Port, ainsi que certains segments des clientèles touristiques, pourraient ainsi faire l'objet d'une attention particulière, de manière à maximiser les retombées de leurs activités ou de leur séjour dans le Vieux-Montréal. Pour ce faire, une stratégie doit expressément viser à accroître la satisfaction des clientèles et à fidéliser l'achalandage par un programme d'amélioration continue de la qualité de l'offre à caractère culturel et récréotouristique dans le Vieux-Montréal.

3.4 Assurer une intégration harmonieuse des activités et des équipements récréotouristiques à un quartier multifonctionnel

La fréquentation du Vieux-Montréal, surtout pendant la haute saison, peut provoquer certains conflits avec les autres fonctions urbaines du quartier. Il convient d'assurer, notamment, que la tenue des activités et l'aménagement des équipements à vocation récréotouristiques n'entrent pas en conflit avec l'objectif d'accroître la population de l'arrondissement historique et d'y renforcer la vocation résidentielle dans certains secteurs.

C'est ainsi qu'on cherchera à concentrer les activités de haute affluence ou à forte animation dans le secteur central du Vieux-Montréal (entre les rues Saint-Claude et Saint-François-Xavier) et dans le Vieux-Port, de façon à limiter les intrusions et les nuisances dans les quartiers à dominante résidentielle.⁴⁴ Cette restriction ne s'appliquera toutefois pas aux activités ou aux équipements qui ne génèrent pas de nuisance importante, à l'instar des musées, des galeries d'art, des boutiques de design ou de mode ou des organismes culturels compatibles avec la proximité de résidences.

En fait, le caractère et la population du quartier se prêtent bien au renforcement de sa vocation de création et de diffusion culturelles et artistiques, lesquelles peuvent devenir un facteur significatif de développement récréotouristique.

⁴⁴ L'annexe du plan d'action sur le développement de la fonction désigne deux secteurs prioritaires : le secteur Est (à l'est de la rue Saint-Claude, souvent désigné comme le «faubourg Saint-Louis») et le secteur Ouest (à l'ouest de la rue Saint-François-Xavier et au sud de la rue Notre-Dame).

3.5 Susciter un partenariat dynamique des intervenants

L'absence d'un cadre de gestion intégré du tourisme dans le Vieux-Montréal rend difficile, voire impossible, la mise en oeuvre d'une stratégie efficace. Les formules qui se sont développées ailleurs et qui regroupent les principaux intervenants touristiques peuvent difficilement être appliquées à court terme dans l'arrondissement historique. La mise sur pied, au sein de la *Société de développement de Montréal*, du *Bureau de promotion et de mise en valeur du Vieux-Montréal* et le mode de fonctionnement de ce bureau permettent toutefois de lui confier un mandat de coordination et de soutien au partenariat en matière de promotion et de mise en valeur touristiques. Le Bureau pourra, à cet effet, s'associer aux acteurs appropriés (*OCTGM*, *Table de concertation du Vieux-Montréal*, services municipaux de la Ville de Montréal, ministères appropriés du gouvernement du Québec, *Société du Vieux-Port*, commerçants et restaurateurs du Vieux-Montréal, grossistes, etc.) pour assurer la mise en oeuvre de cette stratégie.

Quatrième partie : Les priorités d'action

4.1 Le développement de l'offre

- Développer un concept global d'interprétation, incluant des circuits d'interprétation facilitant la compréhension des composantes historiques et patrimoniales du Vieux-Montréal.
- Maximiser l'identification du Vieux-Montréal comme pôle commercial offrant des produits de création exclusifs, originaux et de qualité, en conformité avec les objectifs en matière de revitalisation commerciale.
- Étudier les diverses formules permettant de donner la priorité aux piétons dans les zones à forte affluence touristique du Vieux-Montréal, dont en particulier la rue Saint-Paul entre la Chapelle Notre-Dame du Bon Secours et la Place Royale.
- Voir à l'élaboration d'un concept distinctif de signalisation de repérage des attraits et du stationnement pour l'arrondissement historique.
- Mettre en valeur les possibilités de développement d'une petite hôtellerie harmonisée à la vocation patrimoniale du quartier.

4.2 L'accueil et l'information

- Rehausser l'offre de services d'accueil et d'information dans le Vieux-Montréal, notamment en envisageant la possibilité d'agrandir ou de relocaliser le kiosque actuel d'information touristique, afin de pouvoir offrir des services tels l'accueil de groupes, les visites guidées spécialisées, les présentations audiovisuelles, la billetterie, la réservation et la vente de produits dérivés. Ce «Centre multiservices», dont la gestion pourrait être assurée dans le cadre d'un partenariat public-privé, pourrait également être l'instigateur ou le mandataire de plusieurs activités à caractère promotionnel (incluant plusieurs des mesures décrites dans ce plan d'action).
- Concevoir et mettre à la disposition des visiteurs une carte / plan de poche, qui soit complémentaire au guide générique proposé comme outil promotionnel.

4.3 L'animation et les événements

- Élaborer et mettre sur pied un programme de soutien à la tenue d'événements «toutes saisons».
- Voir à évaluer au préalable les impacts de chaque événement se déroulant dans le Vieux-Montréal sur la qualité de vie des résidants et à prendre les mesures appropriées pour minimiser les nuisances appréhendées en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés.

- En collaboration avec les acteurs concernés, développer une programmation d'animation et d'événements entourant la fête automnale de l'Halloween.
- Développer un concept d'animation particulier pour la période de Noël et du Jour de l'An, en mettant en relief le caractère historique du quartier.
- Dans le cadre des *Escapades d'Hiver*, collaborer à l'organisation d'expositions et d'activités axées sur les aspects historiques et patrimoniaux de l'hiver.

4.4 La promotion

- Concevoir et diffuser, dans le cadre des activités générales de promotion d'animation, une «signature» visuelle distinctive pour l'arrondissement historique et ses différents attraits.
- Concevoir et diffuser une brochure à grand tirage présentant l'arrondissement historique en respectant le positionnement retenu. Cette brochure sera complémentaire à la carte / plan de poche.
- Évaluer la possibilité de réaliser des actions conjointes avec la *Société du Vieux-Port*. Entre autre, examiner la faisabilité de publier, conjointement avec cette dernière, un bottin des commerces, des restaurants, des organismes culturels et des différents attraits du secteur, incluant des outils promotionnels appropriés (coupons-rabais, etc.).
- Concevoir une formule permettant le regroupement des investissements publicitaires et promotionnels des commerces du quartier.
- Favoriser une participation conjointe des différents acteurs concernés (commerces, restaurants, organismes culturels et autres attraits) afin de concevoir et de diffuser une image distincte du Vieux-Montréal dans les guides touristiques les plus importants.
- Voir à ce que le Vieux-Montréal soit adéquatement représenté dans les activités de promotion touristiques, notamment celles organisées par l'*O.C.T.G.M.* et *Tourisme Québec*.
- Développer un système d'«intelligence-marketing» en mesure de fournir des indicateurs de performance et des profils de clientèle susceptibles de fréquenter le Vieux-Montréal.

Annexe 6

Les normes d'aménagement du Vieux-Montréal

**Contribution
aux travaux de préparation
du plan d'action
du Vieux-Montréal**



Première partie : Le contexte

Depuis quelque temps, un consensus se développe pour rehausser et renforcer l'image de l'arrondissement historique au moyen, notamment, d'une «signature» qui comprend un ensemble d'éléments distinctifs représentant ou identifiant le Vieux-Montréal. L'amélioration recherchée de l'identité visuelle du Vieux-Montréal vise deux objectifs principaux :

- La valorisation de l'histoire du Vieux-Montréal ;
- Le développement d'une représentation urbaine propre à l'arrondissement historique.

Le Vieux-Montréal est devenu une destination d'affaires, touristique et récréoculturelle, de même —avec ses faubourgs— qu'un important lieu de résidence au centre-ville. Cette mise en valeur récente, et à des fins multiples, contribue toutefois à complexifier l'organisation spatiale de l'arrondissement historique. Il est par conséquent de plus en plus difficile de décoder l'environnement et de naviguer à travers les réseaux qui définissent aujourd'hui le Vieux-Montréal. Les structures d'accueil et de déplacement sont désuètes et ne répondent plus aux besoins du nombre croissant de visiteurs fréquentant le quartier historique et le Vieux-Port. L'identité historique du Vieux-Montréal se perd quelque peu dans la multiplication des activités ludiques, culturelles et récréotouristiques.

Les principes et les normes d'aménagement des espaces publics qui prévalent dans les autres quartiers de Montréal ne répondent pas toujours aux besoins particuliers du Vieux-Montréal aux plans de l'identité historique et de la desserte des nouvelles clientèles. Dans ces circonstances, il convient d'adapter l'aménagement de l'espace aux caractéristiques fonctionnelles et esthétiques propres à l'arrondissement historique.

À l'instar de ce qui prévaut pour tout espace urbain, l'aménagement du Vieux-Montréal joue un double rôle. D'une part, il doit proposer un concept cohérent d'esthétisme et, d'autre part, être aussi fonctionnel et pratique que possible. Les orientations en matière de design et les choix de matériaux doivent offrir un contrepoint à la masse minérale des immeubles et des aires ouvertes. Globalement, les concepts d'aménagement doivent être porteurs de convivialité.

Deuxième partie : Les objectifs

Dans un premier temps, il faut déterminer les éléments particuliers du domaine public qui doivent répondre aux besoins particuliers de l'arrondissement historique. Au moyen d'un inventaire, on doit répertorier les normes utilisées pour chacun de ces éléments significatifs d'aménagement. En l'absence de dispositions normatives, il faut alors proposer des orientations d'aménagement contribuant à définir l'image distinctive propre à l'arrondissement historique. Ces orientations étant connues, il faut également décrire le cadre de gestion qui permettra de compléter efficacement chacune des trois étapes des projets d'aménagement, à savoir la conception des projets, la réalisation des travaux et la gestion subséquente (exploitation, entretien, etc.) des équipements.

Les objectifs particuliers encadrant la présente démarche visent à :

- proposer les principes et les normes d'aménagement urbain adaptés aux conditions particulières de l'arrondissement historique, de façon à rehausser et à renforcer son identité historique et patrimoniale ;
- doter les divers éléments de l'aménagement du Vieux-Montréal, tels le mobilier urbain, la signalisation et le paysagement, d'une unité de style distinctive propre au Vieux-Montréal ;
- minimiser l'encombrement visuel et physique du domaine public afin de faciliter les déplacements piétons dans l'arrondissement historique et de favoriser l'accueil des visiteurs montréalais et touristiques ;
- concevoir ou retenir des concepts de fabrication, d'installation et d'entretien du mobilier urbain et des revêtements d'emprises publiques (qualité des matériaux ; éléments modulaires ; disponibilité des pièces ; récupération, restauration, réutilisation ou recyclage des éléments existants) ;
- lorsque la formule s'avère avantageuse, favoriser le partenariat avec le secteur privé pour le financement de certaines composantes de l'aménagement, dont la signalisation urbaine et l'éclairage architectural (Omni-colonnes, panneaux d'interprétation de monuments publics, etc.).

Troisième partie : Le cadre de gestion

Les projets d'aménagement dans le Vieux-Montréal font l'objet d'une gestion coordonnée particulière dans le cadre du *Comité de coordination du Vieux-Montréal*, qui regroupe les directions de six services municipaux, la direction de la *Société de développement de Montréal* et un membre du Comité exécutif de la Ville de Montréal. Ce comité se réunit régulièrement afin d'harmoniser les interventions des services associés aux projets d'aménagement et à la gestion courante du quartier. Ce comité est appuyé par un *Comité inter services de soutien aux opérations dans le Vieux-Montréal*, qui assure la mise en œuvre des décisions du Comité de coordination. Des représentants de douze services municipaux et de la *Société de développement de Montréal* siègent sur ce comité.

Cette gestion demeure complexe : les tâches sont segmentées et les responsabilités sont partagées entre plusieurs instances administratives. La planification, l'exécution et la gestion subséquente des projets d'aménagement des voies et des places publiques exigent un effort important de coordination quotidienne entre un grand nombre d'intervenants.

C'est donc dans le contexte d'une gestion décentralisée de l'aménagement du domaine public du Vieux-Montréal qu'il est proposé d'établir des normes précises d'aménagement, consignées dans des schémas directeurs ou dans d'autres documents d'ordre technique. Ces normes constitueraient un outil important pour une meilleure cohérence des interventions publiques dans l'esprit d'une signature distinctive du Vieux-Montréal.

Quatrième partie : Les éléments d'aménagement

Pour les fins de ce document, on regroupe les éléments d'aménagement en fonction des six catégories suivantes :

L'éclairage : D'une part, l'éclairage public assure la sécurité des personnes et des biens durant la nuit et permet de prolonger les activités diurnes. D'autre part, il joue un rôle particulier dans le contexte de l'arrondissement historique : il doit également contribuer à mettre en valeur, d'une façon différente de la lumière du jour et parfois avec des effets remarquables, le tissu urbain, les places et les monuments, ainsi que les éléments architecturaux significatifs.

L'affichage : L'affichage comprend la signalisation privée, visible depuis les voies et les places publiques et destinée aux passants. Il est associé tantôt à des établissements commerciaux, tantôt à la vente de produits et de services.

Le mobilier urbain : Le mobilier urbain comprend l'ensemble des objets légers qui sont incorporés aux espaces publics et qui en complètent l'aménagement pour la commodité et le confort des usagers. Il comprend les lampadaires, les bancs, les corbeilles, les kiosques, les abris, les éléments de sertissage et les supports à la signalisation.

Les plantations : Les plantations comprennent les arbres, les arbustes, les arrangements floraux et les recouvrements de sols végétaux aménagés à même les emprises publiques. Elles servent souvent de complément au mobilier urbain pour assurer le confort et l'agrément des usagers. Par extension, elles incluent les aménagements paysagers des propriétés privées en bordure des emprises publiques, tels les terrains de stationnement et les aires *semi-publiques*.

Le revêtement : Les revêtements incluent le recouvrement des places et des emprises publiques pour assurer le confort des piétons et répondre aux besoins fonctionnels de la circulation véhiculaire. L'emploi de différents matériaux permet de créer des motifs et des textures qui contribuent à l'image du Vieux-Montréal.

La signalisation : La signalisation inclut l'ensemble des instruments signalétiques fournissant l'information nécessaire aux déplacements urbains. Elle se

divise en signalisation toponymique, réglementaire, d'acheminement, d'interprétation historique, d'accueil aux lieux touristiques et historiques. Elle peut même inclure, par extension, certaines formes d'affichage promotionnel et publicitaire sur le domaine public.

Cinquième partie : Les normes d'aménagement

Le tableau situé à la fin de cette annexe décrit le cadre général des principes et des normes d'aménagement des espaces publics dans le Vieux-Montréal. D'une façon générale, les normes et les pratiques qui servent de référence à l'aménagement de l'arrondissement historique sont d'usage courant ailleurs à Montréal. Quelques démarches ponctuelles font cependant exception, comme un guide de conception des enseignes, un mobilier d'éclairage particulier de type «*Vieux-Montréal*», ainsi qu'un code graphique des plaques toponymiques des rues de l'arrondissement historique. Des exemples plus récents de l'application de règles particulières d'aménagement dans l'arrondissement historique concernent le choix des matériaux de revêtement des emprises et l'élaboration d'un schéma directeur d'éclairage public et patrimonial (le *Plan Lumière*).

D'une façon sommaire, l'évaluation des six groupes d'éléments conclut sur les points suivants :

L'éclairage :

- Un schéma directeur accompagné d'un plan de mise en œuvre est soumis pour approbation.
- Ce schéma devrait être complété par un plan particulier portant sur la décoration hivernale.

L'affichage :

- Le guide d'affichage est un instrument de sensibilisation qui devrait être diffusé auprès des commerçants et être complété par des dispositions normatives plus précises que celles du Règlement d'urbanisme.
- Les bannières et les oriflammes, actuellement interdits dans l'arrondissement historique, pourront faire l'objet d'autorisations, sous réserve de conditions précisant leur usage dans le Vieux-Montréal.

Le mobilier urbain :

- Aucune norme spécifique ne régit actuellement le design, la distribution et les modes d'installation du mobilier urbain dans le Vieux-Montréal.
- Des études ponctuelles sont en cours de réalisation sur les terrasses, les cabines téléphoniques et le mobilier particulier destiné à la place Jacques-Cartier réaménagée.

Les plantations :

- Aucune norme spécifique ne régit l'aménagement végétal dans le Vieux-Montréal.

Le revêtement :

- Les normes particulières portant sur le choix des matériaux de revêtement des trottoirs et des chaussées du Vieux-Montréal sont définies dans le cadre de la gestion de l'*Entente sur le développement culturel de Montréal*, telle qu'adoptée conjointement par la Ville de Montréal et le Ministère de la Culture et des Communications du Québec.
- Les règles permettant de choisir les matériaux à employer lors des travaux d'entretien méritent d'être précisés. Il s'agit, selon le cas, d'utiliser les mêmes matériaux que ceux des revêtements situés de part et d'autre des tronçons à refaire —lesquels sont souvent non conformes aux nouvelles normes— ou, encore, de recourir à des matériaux prévus par les dispositions normatives définies en marge de l'*Entente sur le développement culturel de Montréal*.

La signalisation :

- Une étude doit permettre l'élaboration d'un schéma directeur au cours des prochains mois.

Sixième partie : Conclusion

Plusieurs démarches sont en cours pour doter le Vieux-Montréal d'une signature distinctive mettant en valeur ses attributs patrimoniaux et historiques et précisant son identité visuelle. L'éclairage urbain, les matériaux de revêtement, l'affichage et la signalisation font maintenant ou feront prochainement l'objet de principes et de normes d'aménagement spécifiques au quartier historique.

Il reste à compléter l'exercice en précisant les normes concernant le mobilier urbain et l'aménagement paysager des espaces publics du Vieux-Montréal et en les incorporant, tantôt dans des schémas directeurs, tantôt dans des cahiers de charge. Il s'agit des propositions suivantes :

Le mobilier urbain:

Le schéma directeur du mobilier urbain de l'arrondissement historique intégrera les recommandations d'études particulières en cours. Il touchera également aux questions concernant les *abribus*, le mobilier de stationnement, les supports à vélo, ainsi que l'affichage commercial ou promotionnel sur le mobilier urbain.

Les plantations :

La réalisation d'un schéma directeur d'aménagement paysager du Vieux-Montréal précisera les normes de plantation sur le domaine public, de même que les critères d'aménagement des terrains de stationnement et des espaces privés en front des emprises publiques.

PLAN D'ACTION POUR LE VIEUX-MONTRÉAL
INVENTAIRE DES NORMES D'AMÉNAGEMENT

Catégorie	Principes ou guides de conception	Normes	Devis	Actions proposées
<p>Éclairage</p> <ul style="list-style-type: none"> voie publique architectural (public et privé) hivernal mobilier places 	<p>Schéma directeur couvrant tous les aspects de l'éclairage : Plan lumière Vieux-Montréal 1996 et Politique d'éclairage de Montréal 1989</p> <p>Conception spécifique en s'appuyant sur Plan lumière</p>	<ul style="list-style-type: none"> Types d'éclairage Types d'éclairage À préciser Lampadaires, appliques et consoles 	<p>Cahiers de charges de la Ville</p>	<ul style="list-style-type: none"> Approbation du schéma lumière Plan de mise en œuvre des proj d'éclairage du schéma lumière (projets : planification, travaux et entretien) Réalisation d'un schéma de décoration hivernale
<p>Affichage</p> <ul style="list-style-type: none"> commercial promotionnel 	<p>Guide pour la conception des enseignes dans Vieux-Montréal</p> <p>Règlement U-1 (titre V)</p> <p>Ententes sur oriflammes et soup (voir signalisation)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Procédures discrétionnaires d'approbation de projets s.ill (Commission Jacques-Viger) Normes de superficie en fonction des catégories d'usages Installation pas autorisée par le MCCQ dans le Vieux-Montréal 	<ul style="list-style-type: none"> Le Vieux-Montréal affiche ses couleurs : guide pour la conception des enseignes, MCCQ et Ville, 1993 Ententes de services, cahiers de charges de la Ville et normes graphiques 	<ul style="list-style-type: none"> Vaïdation des mesures proposées dans le guide à titre de normes pour le Vieux-Montréal en incluant des propositions permettant l'usage de bannières et d'oriflammes Campagne de sensibilisation auprès des commerçants
<p>Mobilier urbain</p> <ul style="list-style-type: none"> mobilier public (rues et places) mobilier privé (sur prop. privée ou publique) stationnements transport public 	<p>Principes visant la durabilité, la résistance et la facilité d'entretien</p> <p>Terrasses : cohabitation des fonctions</p> <p>Cabines tél : interdit par MCCQ</p> <p>Normes générales de fabrication et d'installation (parcoflex)</p> <p>Abrtbus : interdit par MCCQ</p>	<ul style="list-style-type: none"> Aucune norme spécifique pour le mobilier dans le Vieux-Montréal Règl. U-1 titre IV-3 (normes générales) Modèle courant Bell Parcomètres et distributeurs Modèle courant STCUM 	<p>Dessins standards de mobilier :</p> <ul style="list-style-type: none"> banes : modèles "x" et parc Lafontaine poubelles : type 4 saisons <p>Études d'aménagement /concept en cours :</p> <ul style="list-style-type: none"> terrasses : fin 1996 (Circ) téléphones publics: début 86 (Circ) Place J-Cartier : print 97 (Urb, PJEV) Parcoflex (Circ) 	<ul style="list-style-type: none"> Schéma directeur de mobilier intégrant les études particulière cours de même que le mobilier privé, abrtbus, stationnement, supports à vélo et l'affichage commercial ou promotionnel si certains éléments du mobilier.

Catégorie	Principes ou guides de conception	Normes	Devis	Actions proposées
<u>Plantation</u> <ul style="list-style-type: none"> voies publiques places, parcs propriété privée (stationnements) 	<ul style="list-style-type: none"> Aucune règle générale ou spécifique d'aménagement Directive d'aménager là où la largeur des emprises le permet Conception spécifique Aménagement paysager des périmètres des terrains de stationnement ; autrement aucune disposition touchant la propriété privée en bordure des emprises publiques 	<ul style="list-style-type: none"> Normes techniques : distance de la bordure, déneigement ... Règl. U-1 titre IV-2, normes d'application générale 	<ul style="list-style-type: none"> Dessins standard de mobilier (grille, clôture ...) Bande de plantation de 1,5 m. et muret ou butoir de 0,6 à 1,0 m. de hauteur 	<ul style="list-style-type: none"> Schéma directeur d'aménagement paysager du Vieux-Montréal : normes de plantation sur le domaine public ; révision critères d'aménagement des terrains de stationnement ; principes d'aménagement des espaces privés en front des emprises publiques ;
<u>Revêtement</u> <ul style="list-style-type: none"> chaussée trottoirs traverses piétons 	<ul style="list-style-type: none"> Normes d'aménagement spécifiques au Vieux-Montréal établies avec MCCQ Normes d'aménagement spécifiques au Vieux-Montréal établies avec MCCQ Conception particulière 	<ul style="list-style-type: none"> Revêtement asphaltique sauf pour les rues déjà recouvert d'un dallage ou de pavé de granite Finillon en béton à agrégats exposés et bordure de granite (correction mineures avec matériaux de finition des parties adjacentes) 	<ul style="list-style-type: none"> Cahier des charges de la ville Cahier des charges de la ville 	<ul style="list-style-type: none"> Application des principes déjà consignés dans les cahiers des charges de la Ville Critères de remplacement des revêtements de surfaces lors des travaux d'entretien des emprises
<u>Signalisation</u> <ul style="list-style-type: none"> accueil acheminement interprétative réglementaire toponymique provisionnelle 	<ul style="list-style-type: none"> Politique touristique de la Ville, Urb 1990 Politiques d'œuvres d'art public Normes routières, min des Transports Modèle toponymique 1974 Normes graphiques de la Ville (soulp interdit dans Vieux-Montréal par MCCQ) 	<ul style="list-style-type: none"> Disposition normative de la politique touristique de la Ville Normes routières ??? Normes d'indication routière Écriture bois ou métal; Couleur or sur fond bourgogne Ententes oriflammes et solip 	<ul style="list-style-type: none"> Hiérarchie des voies pour tailles des panneaux, normes graphiques 	<ul style="list-style-type: none"> Étude d'un schéma directeur de signalisation adoption de normes graphiques proposition de mobilier critères de distribution et d'installation

Annexe 7

Plan de transport de circulation et de stationnement pour le Vieux-Montréal

**Contribution
aux travaux de préparation
du plan d'action
pour le Vieux-Montréal**



Avant-propos : Le mandat

Le 10 juillet 1996, le Comité exécutif de la Ville de Montréal mandatait le Service de l'urbanisme et la Société de développement de Montréal pour réaliser un plan d'action intégré pour le Vieux-Montréal. Ce plan comporte un volet sur le transport, la circulation et le stationnement auquel le Service de la circulation et du transport a été appelé à participer.

Le mandat d'étude a amené le Service de la circulation et du transport à examiner la question du transport et de l'accessibilité du Vieux-Montréal dans son ensemble en raison des liens étroits entre la circulation, le stationnement et le réseau de transport collectif. Le territoire d'étude comprenait non seulement le Vieux-Montréal mais également les faubourgs des Récollets et Québec. Le développement des faubourgs Québec et des Récollets a été tenu en compte dans la problématique de transport du Vieux-Montréal. Le processus d'étude a permis de déterminer les stratégies et les interventions à mettre en place.

Le présent rapport s'appuie en partie sur les résultats d'une étude confiée à une firme d'experts en transport et en aménagement urbain. L'étude comportait les deux volets suivants: tracer un bilan de l'état des déplacements des personnes qui ont pour origine et pour destination le Vieux-Montréal et les deux faubourgs, et étudier différents scénarios de réseaux qui visent à satisfaire aux besoins de déplacement actuels et futurs.

Première partie : Les enjeux

Les réseaux de transport permettent à l'heure actuelle l'accessibilité au territoire et les déplacements internes, mais pas nécessairement dans les meilleures conditions et non sans générer des nuisances. Le transport peut et doit exercer un rôle de premier plan par l'appui qu'il apporte aux différentes fonctions urbaines. Les enjeux importants qui concernent le développement du territoire d'étude sont les suivants:

1.1 La conservation du caractère historique du Vieux-Montréal et des faubourgs

Le Vieux-Montréal est considéré comme un monument important du patrimoine culturel nord-américain. Les faubourgs, quant à eux, demeurent historiquement très importants. En raison de ce caractère historique, le territoire d'étude a des caractéristiques particulières sur le plan de l'accessibilité et de la circulation. Les voies routières internes, dont les emprises sont très étroites, ne peuvent accepter que des débits de circulation réduits, ne facilitant pas le stationnement des véhicules et génèrent des conflits piétons-automobiles. Les édifices anciens ne disposent pas pour la plupart de stationnements intégrés, cette situation a pour effet de mettre beaucoup de pression sur la rue comme espace de stationnement.

Le respect du caractère historique du territoire signifie que les interventions, de quelque nature qu'elle soit, doivent tenir compte des contraintes physiques et des limites de gestion qu'il impose.

1.2 Le développement d'un milieu urbain équilibré

Le Vieux-Montréal pourrait ne devenir qu'un musée à visiter, mais il y perdrait au niveau de la qualité de vie urbaine et de l'animation. Il a été habité historiquement, a servi de place d'affaires et de commerce et a été en constante évolution en fonction des activités économiques, culturelles et sociales. Son évolution sera mieux assurée si les usages qu'il a longtemps supportés sont poursuivis.

Le territoire d'étude a fait l'objet d'un grand nombre d'interventions dans le secteur de l'immobilier commercial et institutionnel et dans le secteur récréotouristique. Par exemple, la réalisation du Centre de Commerce mondial, du Complexe Chaussegros-de-Léry et du réaménagement des terrains du Vieux-Port sont venues confirmer la confiance des promoteurs privés et publics dans l'avenir du Vieux-Montréal. Ces interventions ont pour but d'augmenter l'activité et ont, par voie de conséquence, un impact à la hausse sur les déplacements.

Sur le territoire d'étude, l'augmentation potentielle globale du nombre de déplacements par jour est de 70 % par rapport à la situation actuelle. Cette augmentation sera absorbée à 82 % par les deux faubourgs et le Centre de Commerce mondial, qui généreront l'essentiel des circulations nouvelles dans les rues McGill et Saint-Antoine ainsi que dans les nouvelles rues à l'est de Berri. L'augmentation potentielle globale des déplacements à l'intérieur de l'arrondissement historique est, quant à elle, de 20 % en situation de développement ultime.

Ainsi le défi dans le domaine du transport consiste à satisfaire à ces nouvelles demandes de déplacement générées par les activités sous-jacentes et à permettre le bon fonctionnement du Vieux-Montréal et des faubourgs en tant que milieu de vie et de milieu de travail.

1.3 La mise en valeur de la vocation récréotouristique

Le Vieux-Montréal est appelé à développer ses caractéristiques de lieu d'agrément pour les visiteurs montréalais et les touristes. Du point de vue du transport, une telle orientation implique qu'il faut donner priorité à l'amélioration du confort et de la sécurité du piéton et que la circulation des véhicules doit être atténuée.

Ainsi, la vocation initiale de certaines voies a déjà été changée pour leur donner un rôle récréotouristique. Par exemple, la réalisation du projet d'aménagement de la rue de la Commune a changé le rôle de cette voie: de voie de transit et de desserte industrielle et commerciale, elle est devenue un axe récréotouristique, une promenade d'agrément. Ce changement de rôle implique de donner au piéton une place prépondérante dans cette rue. Les interventions importantes de mise en valeur des sites archéologiques (Pointe-à-Callière, Place d'Youville) et patrimoniaux (Place Royale) pourraient impliquer également un changement important de la vocation de la rue de la Place Royale: certains proposent d'en faire une rue piétonne avec une circulation très restreinte de véhicules automobiles.

1.4 L'amélioration du cadre de vie des résidents

En raison des activités récréotouristiques et commerciales qui génèrent de la circulation et qui augmentent la pression sur le stationnement, le résident subit parfois certains impacts de bruit et d'inconfort dans sa propre rue. L'amélioration du cadre de vie des résidents dans les rues de quartier est un enjeu fondamental du développement du Vieux-Montréal.

Par ailleurs, le développement récent à caractère essentiellement résidentiel des faubourgs Québec et des Récollets, en rupture avec l'ancien tissu industriel et commercial de ces espaces, implique de protéger les nouveaux milieux et d'assurer la qualité du cadre de vie, en particulier de les protéger contre les nuisances générées par la circulation et le stationnement des véhicules. Il implique de plus que les déplacements des futurs résidents, générés par cette mini-explosion urbaine, se réalisent harmonieusement sur le territoire et ne nuisent pas au Vieux-Montréal.

Deuxième partie : Les problématiques d'accessibilité et de gestion des déplacements

En fonction des enjeux fondamentaux du Vieux-Montréal, les principales problématiques générales de transport sont les suivantes :

- La circulation sur les réseaux interne et périphérique ne se réalise pas dans les meilleures conditions et occasionne des nuisances aux riverains et aux piétons.
- Les déplacements piétonniers à destination et à l'intérieur du Vieux-Montréal ne disposent pas, dans certains cas, des conditions de confort et de sécurité suffisantes.
- Le stationnement est une source d'irritation pour les résidents et ne joue pas pleinement son rôle pour appuyer le développement et le tourisme.
- Le transport collectif comporte des aspects pénibles et peu sécurisants et souffre de déficiences de service dans certains secteurs du Vieux-Montréal.
- La circulation et le stationnement des autobus touristiques et des calèches nuisent aux riverains et ont des impacts négatifs sur la qualité de vie des résidents du Vieux-Montréal.
- Les diverses clientèles qui accèdent au Vieux-Montréal ne sont pas informées suffisamment des caractéristiques des systèmes de transport par rapport à leurs besoins, notamment sur l'emplacement des stationnements et sur l'usage des différentes rues.

Troisième partie :

L'objectif général de transport

L'objectif général de transport est de faciliter les déplacements d'accès au territoire et les déplacements à l'intérieur du territoire, en particulier les déplacements à pied, tout en améliorant le cadre de vie et en favorisant le développement équilibré des fonctions urbaines (résidentiel, commercial et récréotouristique) dans le contexte historique du Vieux-Montréal.

Quatrième partie : Les orientations en termes d'accessibilité et de gestion des déplacements

Afin de répondre à l'objectif général de transport pour le territoire du Vieux-Montréal, un ensemble de sept orientations sont proposées :

1. Gérer de façon ordonnée la circulation sur les réseaux interne et périphérique.
2. Améliorer le confort et la sécurité des déplacements piétonniers à destination et à l'intérieur du Vieux-Montréal.
3. Établir une politique de stationnement cohérente avec les objectifs de vie urbaine, de développement et de promotion récréotouristique du Vieux-Montréal.
4. Assurer un service de transport collectif adapté et identifié au secteur.
5. Développer une stratégie de circulation et de stationnement propre aux autobus touristiques et aux calèches conjointement avec ces industries.
6. Adapter le réseau routier aux besoins particuliers de la clientèle cycliste.
7. Développer une stratégie de communication intégrée.

4.1 Gérer de façon ordonnée la circulation sur les réseaux interne et périphérique

4.1.1 Les stratégies

Afin d'assurer le développement urbain harmonieux du Vieux-Montréal et de satisfaire le besoin de confort et de sécurité du piéton, les stratégies suivantes sont proposées :

Garder dans le Vieux-Montréal les débits de circulation au niveau d'aujourd'hui, y compris dans la rue de la Commune (réaménagée).

Diminuer éventuellement les débits sur certains tronçons (la rue Saint-Paul, les rues Saint-Pierre, Saint-François-Xavier, Saint-Sulpice, Saint-Claude, Bonsecours entre les rues Notre-Dame et de la Commune).

Conserver une circulation fluide mais lente, y compris dans les rues Notre-Dame et de la Commune.

Contenir en périphérie du Vieux-Montréal la plus grande part de la circulation automobile liée aux activités récréotouristiques, principalement celle qui est reliée au Vieux-Port.

Sur les rues Saint-Antoine et McGill, veiller à maintenir une réserve de capacité supérieure au niveau de congestion.

Supprimer tout camionnage de transit, sauf dans la rue Saint-Antoine, l'avenue Viger et la rue Duke; en particulier, les camions ne seraient plus autorisés dans la rue Wellington entre la rue Duke et la rue McGill.

Éventuellement, ne plus permettre aux camions l'utilisation de l'entrée Bonsecours au port de Montréal.

Dans le faubourg Québec et dans la partie sud du faubourg des Récollets, contenir sur le réseau périphérique les augmentations de circulation non liées aux résidents.

4.1.2 Les mesures

Les mesures envisagées touchent à trois aspects: la mise en place d'une hiérarchie du réseau de voies de circulation, la modification de la réglementation et certaines modifications au fonctionnement du réseau de rue.

1° Une classification hiérarchisée des voies de circulation

La carte intitulée **Accessibilité au Vieux-Montréal (Classification proposée du réseau)** contenue à la fin de cette annexe propose une classification des voies périphériques, des voies de liaison et des voies internes de circulation propre au Vieux-Montréal et à ses faubourgs. Les composantes de cette classification sont les suivantes :

Le réseau de rues périphériques et d'accès

Les voies périphériques indiquées sur la carte bordent le Vieux-Montréal et composent la première limite physique. Elles visent à accommoder une circulation automobile importante et également à faciliter le déplacement des piétons. En particulier, la rue Saint-Antoine, l'avenue Viger et la rue Duke, voies de service des autoroutes Ville-Marie et Bonaventure, sont périphériques au territoire et servent d'itinéraires d'approche aux automobilistes.

De plus, la rue McGill est une rue de démarcation entre le secteur historique et le faubourg des Récollets. Elle devrait servir à acheminer la circulation automobile vers le stationnement du Centre de Commerce mondial. De plus, elle devrait servir à la circulation des autocars touristiques qui accèdent au Vieux-Montréal et qui se rendent au stationnement pour autocars sous l'Autoroute Bonaventure.

Le réseau d'accès

Les rues d'accès indiquées sur la carte acheminent également la circulation à destination du Vieux-Montréal. Elles changent de catégorie à l'intérieur du territoire.

À partir des portes d'entrée situées aux intersections des rues d'accès et du réseau périphérique, les divers modes de déplacements doivent pouvoir s'orienter par rapport à leur lieu de destination finale en fonction d'un système d'information à développer.

Le réseau de rues à usage mixte

Les rues de ce réseau lient le Vieux-Montréal à ses faubourgs (faubourgs des Récollets et Québec), au Vieux-Port et aux autres secteurs de la ville. Elles visent à accorder un meilleur espace au piéton afin de lui assurer un parcours confortable, sécuritaire et attrayant et à maintenir une circulation fluide et relativement lente.

Notons que, sur la carte, certains tronçons de la rue Notre-Dame entre la Place d'Armes et la rue Saint-Claude, ainsi que la rue Berri entre les rues Saint-Antoine et de la Commune devraient apparaître comme réseau à usage mixte. La raison en est que, d'une part, la rue Notre-Dame longe des places publiques sur certains de ses tronçons et que, d'autre part, la rue Berri est appelée à voir son rôle de voie périphérique diminué en raison de sa proximité du quartier résidentiel du faubourg Québec et de la fermeture éventuelle de l'accès Bonsecours au Port de Montréal.

Le réseau de rues à usage mixte avec prépondérance accordée aux piétons

Ce réseau est constitué de voies internes de nature locale et dessert des secteurs restreints. Il vise à accorder la prépondérance au piéton afin de lui assurer un parcours confortable, sécuritaire et attrayant, à décourager la circulation des véhicules et à garder des vitesses très basses. Certaines de ces rues, par exemple les rues de la Commune et St-Paul à l'est du boulevard Saint-Laurent, ont fait l'objet d'un réaménagement important.

Le réseau de rues de quartier à usage local

Ce réseau vise à décourager toute circulation étrangère au quartier et à assurer un parcours confortable et sécuritaire pour les piétons. Certaines de ces rues, par exemple les rues du Saint-Sacrement et Saint-Nicolas, ont fait l'objet d'une réfection importante à l'ouest du Vieux-Montréal.

Les abords des places publiques

Les voies qui ceignent les lieux publics visent à affirmer la prédominance des déplacements de piétons sur tout autre mode de déplacement par des aménagements distinctifs, par exemple des revêtements de chaussée, des trottoirs différenciés et des traversées piétonnes. Selon le contexte, la rue Notre-Dame est tantôt indiquée comme une rue à usage mixte, tantôt comme faisant partie des abords d'une place publique.

2° Les modifications à la réglementation

Il s'agit ici d'appliquer à l'ensemble du Vieux-Montréal une réglementation qui prévoit les éléments suivants :

- Interdire tout camionnage de transit, sauf dans les rues Saint-Antoine, Duke, McGill et l'avenue Viger;
- Évaluer l'opportunité de limiter les périodes de livraison autorisée de 9 h à 18 h aux périodes hors pointe et d'augmenter le nombre de zones de livraison durant la période autorisée;
- Réviser certaines zones de stationnement autorisé, mais gênant (virage impossible pour les véhicules de grande dimension, visibilité moindre pour les piétons), en particulier à proximité des intersections;
- Instaurer une limite de vitesse de 40 km/h dans l'ensemble du secteur historique, plus précisément dans les rues du réseau jaune et noir (voir figure sur la classification hiérarchisée);
- Négocier une entente avec le Port de Montréal pour que le camionnage n'utilise plus la rue Berri et l'entrée Bonsecours.

3° Les modifications au fonctionnement du réseau de rues

- Évaluer l'opportunité de permettre la circulation dans les deux sens sur la rue Saint-Laurent, de l'avenue Viger jusqu'à la rue Notre-Dame, afin d'y canaliser la circulation qui se destine au Vieux-Port et de permettre un accès plus facile au territoire des lignes d'autobus. L'évaluation devrait tenir compte de l'impact du projet sur la rue Saint-Urbain;
- Étudier les possibilités d'améliorer la sécurité et la facilité de déplacement en automobile de la sortie de l'autoroute Ville-Marie près de la rue Gosford.

4.2 Améliorer le confort et la sécurité des déplacements piétonniers à destination et à l'intérieur du Vieux-Montréal

4.2.1 Les stratégies

Partout dans l'arrondissement historique, des efforts devraient se poursuivre pour accroître le confort et pour améliorer la sécurité des déplacements piétonniers, incluant le long de son réseau d'accès et de ses voies périphériques. Toutefois, les secteurs suivants devraient être considérés comme prioritaires :

- les itinéraires d'accès au Vieux-Montréal depuis les stations de métro et les stationnements périphériques ;

- dans les rues, près des places publiques et aux principales traversées de piétons, telles qu'indiquées sur la carte intitulée **Accessibilité au Vieux-Montréal (Piétons : Synthèse de la problématique actuelle)** ;
- entre le Vieux-Montréal et ses deux faubourgs adjacents (Québec et des Récollets).

De plus, le confort et la sécurité des déplacements des piétons dans les rues internes devraient être augmentés.

Enfin, la « piétonnisation » de certaines rues pourrait être envisagée. Ainsi le projet de réaménagement de la Place Jacques-Cartier y élimine en pratique la présence de l'automobile. Par ailleurs, la conversion de la rue Saint-Paul en voie piétonne s'avérerait plus difficile que dans le cas de la Place Jacques-Cartier, en raison surtout des impacts sur les commerces et sur les résidents (pertes de stationnement payant et contraintes à la circulation).

4.2.2 Les mesures

1° L'aménagement des voies d'accès au Vieux-Montréal

Une première série de mesures consiste à aménager les voies d'accès au Vieux-Montréal pour que le piéton bénéficie d'un environnement attrayant et sécuritaire :

- Réaliser des aménagements provisoires, surtout paysagers, le long du boulevard Saint-Laurent entre la rue Saint-Antoine et l'avenue Viger;
- Réaliser des aménagements (chaussée, trottoirs, plantation, éclairage et signalisation) sur certains axes, associés en particulier à certains grands projets privés et publics majeurs, incluant par exemple :
 - le projet de réaménagement en plusieurs phases de l'espace urbain dans le cadre du projet de la Cité internationale de Montréal dans la section nord de la rue McGill ;
 - dans la section sud de la rue McGill, compléter la réfection des trottoirs et l'installation de lampadaires d'ambiance, réaliser des plantations (sur l'ensemble de la rue), installer du mobilier urbain (bancs, poubelles, abribus) ;
 - implanter des feux piétons aux carrefours du square Victoria (Viger, St-Antoine) et de la rue Notre-Dame ;
 - le projet de réaménagement de la place d'Youville, lien entre l'axe McGill et l'emplacement des musées (Centre d'histoire, Pointe-à-Callière) ;
 - les projets d'aménagement des rues Gosford et Saint-Claude, dont l'intersection serait sécurisée par des aménagements, par exemple des feux de circulation et du marquage sur chaussée, et de la rue Bonsecours entre les rues Saint-Antoine et Notre-Dame.
- Aménager des feux piétons au carrefour des principales voies d'accès (voir la carte intitulée **Accessibilité au Vieux-Montréal (Piétons : Synthèse de la problématique actuelle)** à la fin de cette annexe). La sécurité des piétons devrait

- être augmentée à l'intersection Hôtel-de-Ville/Viger : des feux de circulation avec lentille piéton devraient y être envisagés;
- Aménager les principales portes d'accès au Vieux-Montréal liées aux lieux publics, à savoir :
 - le square Victoria dans le cadre du projet de la Cité internationale de Montréal ;
 - le métro Place d'Armes : les points d'accès du métro sous le Palais des Congrès sont à repenser dans l'hypothèse de son agrandissement *in situ* : à court terme, ces points d'accès pourraient être prolongés jusqu'aux trottoirs ou au minimum, mieux protégés du bruit à l'aide d'écrans acoustiques ;
 - le métro Champ-de-Mars : étudier les accès de façon à les rendre plus aisés et sécuritaires; l'aménagement en parc de l'espace public, attenant à la station de métro Champ-de-Mars, permettant un accès confortable au Vieux-Montréal par l'avenue de l'Hôtel-de-Ville, devrait permettre d'atténuer l'impact négatif du trajet entre la station et l'axe Place Vauquelin / Place Jacques-Cartier ;
 - le square Viger : envisager la réalisation des aménagements prévus dans le cadre des études réalisées pour le projet Faubourg Québec.

2° L'aménagement des rues internes

Une deuxième série de mesures consiste à réaliser certains aménagements sur le réseau de rues internes :

- Élargir les trottoirs de la rue Saint-Paul entre la rue McGill et le boulevard Saint-Laurent ;
- Élargir les trottoirs de la rue St-François-Xavier entre les rues Notre-Dame et Saint-Paul, de la rue St-Sulpice entre les rues Notre-Dame et de la Commune ;
- Compléter la mise en place de l'éclairage selon le concept du *Plan Lumière* ;
- Mettre à jour le concept d'ensemble du mobilier urbain qui distingue le Vieux-Montréal des faubourgs et de la ville et qui contribue à lui donner une image cohérente et facilement identifiable;
- Mettre à jour le concept d'ensemble des plantations d'arbres en tenant compte des caractéristiques propres du Vieux-Montréal, en particulier du caractère "minéral" de certaines rues.

3° L'implantation d'une signalisation routière et piétonne

Un troisième type de mesure consiste à compléter l'implantation de la signalisation routière et piétonne à partir des voies d'accès et des voies périphériques en fonction des attraits majeurs et selon des itinéraires déterminés.

Il s'agirait, en particulier, de mettre en place une signalisation d'acheminement pour les automobilistes aux grands stationnements (*Complexe Chaussegros-de-Léry, Centre de*

Commerce mondial et Vieux-Port) de façon à ce que ces stationnements soient associés au Vieux-Montréal, et non uniquement à des attraits touristiques.

Il s'agirait de plus de compléter la signalisation actuelle qui s'adresse aux piétons (cartes sur les Omni-colonnes) par une signalisation d'acheminement, par exemple des flèches pointant vers les attraits majeurs à partir des stations de métro et des grands stationnements périphériques.

4.3 Une politique de stationnement cohérente avec les objectifs de vie urbaine, de développement et de promotion touristique du Vieux-Montréal

4.3.1 Les stratégies

Il n'est pas possible d'augmenter globalement le stationnement sur rue à l'intérieur du Vieux-Montréal. Il s'agit plutôt de déterminer les priorités de son utilisation pour les résidents et de favoriser son utilisation par les visiteurs de courte durée (touristes, gens d'affaires par exemple).

Par ailleurs, en ce qui concerne le stationnement hors rue, la stratégie consiste, en général, à offrir du stationnement en périphérie du Vieux-Montréal parce que la disponibilité d'espaces dans les limites du Vieux-Montréal est insuffisante pour accommoder toute la demande à certaines périodes, en particulier la demande associée à l'activité touristique du Vieux-Port. Les utilisateurs seraient invités à poursuivre leur déplacement à pied ou par transport collectif.

Dans le but d'attirer la clientèle automobiliste dans les stationnements publics hors rue pendant les fins de semaine, des projets de diminution des tarifs par le maillage d'entreprises commerciales et des stationnements publics hors rue devraient être encouragés.

Afin de pallier aux difficultés de stationnement des résidents dans le secteur sud-ouest et dans le secteur est (faubourg Saint-Louis), différentes actions devront être prises.

Ainsi, en fonction des objectifs de développement résidentiel et commercial (bureaux et commerces) dans le secteur sud-ouest du Vieux-Montréal (délimité par les rues McGill, Notre-Dame, du boulevard Saint-Laurent et de la rue de la Commune), il apparaît nécessaire d'envisager la construction hors rue de stationnement souterrain ou étagé. Mentionnons que les projets d'aménagement de la Place d'Youville et de la rue de la Commune vers l'ouest, à partir de la rue Saint-Gabriel, vont entraîner en particulier des pertes substantielles de stationnement dans ce secteur.

Dans le faubourg Saint-Louis, le stationnement pour les résidents devra être considéré comme prioritaire, toute intervention même mineure sur le stationnement ayant des incidences bien senties sur les résidents.

4.3.2 Les mesures

Les mesures proposées s'adressent aux différents types de stationnement.

Notons, en particulier, qu'un déficit de capacité de stationnement est identifié dans le secteur de la Place d'Youville, c'est-à-dire dans le secteur délimité par les rues McGill, Notre-Dame, le boulevard Saint-Laurent et la rue de la Commune. Une étude sera confiée à une firme de conseillers et aura comme objectif d'identifier les terrains ayant les caractéristiques de proximité des résidences et des secteurs commerciaux et d'affaires, et les paramètres techniques nécessaires pour la construction d'équipements étagés ou souterrains de stationnement. Un projet de réfection ou de reconstruction du stationnement étagé situé en bordure de la rue Notre-Dame, entre les rues Saint-François-Xavier et Saint-Jean, pourrait offrir en particulier un potentiel important de stationnement à des fins commerciales et affaires.

1° Les interventions sur le stationnement destiné aux résidents

- Évaluer le potentiel d'accroître le nombre de places de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) dans les secteurs résidentiels du Vieux-Montréal;
- Évaluer la possibilité de déplacer les horaires d'interdictions de stationner pour l'entretien à des moments qui causeraient moins de difficultés pour les résidents.

2° Les interventions sur le stationnement de courte durée

- Réglementer tous les espaces de stationnement sur rue et tarifer les espaces où cela est possible;
- Évaluer la possibilité de déplacer les horaires d'interdictions de stationner pour l'entretien à des moments qui causeraient moins de difficultés dans les secteurs d'affaires;
- Évaluer la possibilité de permettre le stationnement des deux côtés de la rue Saint-Jacques pendant les heures creuses.

3° Les interventions sur le stationnement de moyenne et de longue durée

- Terminer la signalisation routière touristique, en particulier la signalisation d'acheminement aux stationnements du *Complexe Chaussegros-de-Léry*, du *Centre de Commerce mondial* et du Vieux-Port;
- Favoriser l'implantation par des organismes externes dans certaines zones d'une offre de stationnement périphérique;
- Favoriser une utilisation partagée de certains grands stationnements par différents types de clientèle dont les besoins varient dans le temps, par exemple dans les

projets futurs de stationnement souterrain résidentiel dans le sud du faubourg des Récóllets.

4.4 Assurer un service de transport collectif adapté et identifié au secteur

4.4.1 Les stratégies

Le transport collectif devrait être privilégié comme mode d'accès au Vieux-Montréal et une amélioration de la desserte interne devrait être mise en place afin de satisfaire à une demande de déplacements internes et d'accès au métro.

4.4.2 Les mesures

Les mesures suivantes sont proposées:

- Améliorer le confort et la sécurité des déplacements aux points d'accès des trois stations de métro (Square Victoria, Place d'Armes et Champ-de-Mars);
- Demander à la STCUM d'examiner conjointement avec la Ville l'opportunité et la faisabilité d'implanter des modifications aux lignes existantes d'autobus afin de permettre un meilleur rabattement de la clientèle vers les stations de métro;
- Examiner avec la STCUM la possibilité de mettre en oeuvre des mesures de traitement préférentiel sur les tronçons du réseau où les débits d'autobus et les conditions de circulation le justifient, en particulier dans la zone de la Place d'Armes. Ces mesures devraient être étudiées en même temps que la mise à double sens de la rue Saint-Laurent entre l'avenue Viger et la rue Notre-Dame, ce qui ferait du boulevard Saint-Laurent une porte d'entrée importante pour accéder au Vieux-Port et ce qui permettrait à la circulation générale d'éviter la rue Notre-Dame afin d'atteindre une destination dans la rue Saint-Jacques entre les rues Saint-Sulpice et Saint-Laurent.

4.5 De concert avec les acteurs concernés, définir une stratégie de circulation et de stationnement propre aux autobus touristiques et aux calèches

4.5.1 Les stratégies

Dans le cas des autobus touristiques, il s'agit de mettre en place les équipements et les moyens nécessaires (stationnement hors rue, débarcadères, interdictions de circuler dans certaines rues par exemple) et de travailler avec l'industrie touristique pour les informer de la problématique, des moyens mis à leur disposition et de modifications souhaitables dans les pratiques de visites du Vieux-Montréal par les touristes en autobus.

Dans le cas des calèches, il s'agit de travailler avec l'industrie pour en venir à une amélioration du produit offert et à un meilleur équilibre entre l'offre de calèches et le nombre de places dans les postes d'attente de calèches.

4.5.2 Les mesures

- Réaliser un projet de stationnement spécialisé pour autocars touristiques, de préférence sous l'Autoroute Bonaventure, dans le cadre d'un partenariat entre le *Ministère de la Culture et des Communications du Québec*, la *Société Stationnement de Montréal*, l'*Office des Congrès et du Tourisme du Grand Montréal*, les grands hôtels du secteur et la *Ville de Montréal*;
- Évaluer le projet-pilote de stationnement pour autobus touristiques à l'arrière de l'Édifice Viger (angle Saint-Antoine et Berri) dans le but de le bonifier si nécessaire;
- Identifier les rues privilégiées pour la circulation des autobus et interdire certaines rues du Vieux-Montréal aux autobus touristiques;
- Identifier des lieux de débarquement et d'embarquement de passagers autres que celui qui est situé en face de la Basilique Notre-Dame;
- Travailler avec l'industrie touristique par autobus à la redéfinition des produits touristiques dans le but d'augmenter le temps passé en moyenne par les touristes dans le Vieux-Montréal, ce qui aurait un impact positif sur la diminution de la circulation des autobus et sur le besoin de débarcadères;
- Travailler avec l'industrie des calèches à atteindre une meilleure adéquation entre l'offre de calèches et la capacité des postes d'attente.

4.6 Adapter le réseau routier aux besoins particuliers de la clientèle cycliste du Vieux-Montréal

L'aménagement d'une voie cyclable dans le corridor de la rue de la Commune est envisagé depuis longtemps, mais aucune des solutions proposées n'avait été retenue faute de réaliser un consensus satisfaisant. La *Société du Vieux-Port* a décidé en 1993 de faire partager la promenade du bord de l'eau entre les piétons et les cyclistes, ce qui satisfait les besoins de promenade et de loisirs des cyclistes.

Compte tenu du caractère multi-modes et convivial recherché pour la rue de la Commune, il est proposé d'accentuer la signalisation dans cette rue et d'en faire une voie désignée pour la circulation des cyclistes, c'est-à-dire de ne pas faire d'aménagements qui viseraient une ségrégation des cyclistes et des autres modes.

Quant aux autres rues, les cyclistes y auront accès, mais aucune ne sera identifiée comme voie désignée.

4.7 Développer une stratégie de communication intégrée

4.7.1 Les stratégies

Les moyens de transport offerts aux travailleurs et aux visiteurs du Vieux-Montréal devraient leur être communiqués de façon à ce qu'ils en aient une vision globale et complète et qu'ils n'en aient plus une perception négative. La signalisation routière et piétonne par affichage dans les rues devrait être complétée par de l'information publiée sous forme de cartes et de dépliants.

Les mesures

- Développer un concept de communication intégrée s'adressant à toutes les clientèles qui accèdent au Vieux-Montréal;
- Avant leur entrée dans le quartier, indiquer aux automobilistes l'existence des grands stationnements périphériques sur les grands axes de pénétration dans le Vieux-Montréal (par exemple, la rue Saint-Laurent éventuellement à deux sens, la rue Saint-Antoine, la rue McGill, la rue Berri);
- Aux portes d'entrée du Vieux-Montréal, indiquer aux visiteurs, en particulier aux touristes désirant rejoindre les principaux attraits dans le Vieux-Montréal, les cheminements piétonniers et les zones à priorité piétonne, les accès au métro, les destinations des lignes d'autobus, les postes d'attente des taxis et des calèches;
- Travailler en collaboration avec l'*Office des congrès et du tourisme du Grand Montréal* et le *Ministère de la Culture et des Communications du Québec* pour compléter l'information relative au transport (stationnement périphérique, cheminement piétonnier et zones à priorité piétonne, réseau de transport collectif, postes d'attente des calèches, des taxis et des autocars) dans les documents de promotion touristique du Vieux-Montréal.

Cinquième partie : Le programme d'interventions

Les stratégies et les mesures proposées constituent un ensemble destiné à répondre aux différentes problématiques du territoire. Plusieurs mesures touchent à l'aménagement des emprises routières et nécessitent des investissements majeurs qui devraient être étalés sur une longue période.

Les principes qui ont guidé le choix de la séquence de réalisation des mesures sont simples. Les mesures qui apportent de grands avantages par rapport à l'ampleur présumée des coûts (aucune évaluation formelle de coûts n'a été faite) devraient être réalisées plus rapidement. De plus, les mesures qui touchent au confort et à la sécurité des piétons devraient être réalisées de façon prioritaire.

Le tableau suivant propose un cadre général de mise en oeuvre des interventions.

Phase 1 :
Les mesures à court terme (0-2 ans)

Mesures	Orientations
1. Approuver la classification hiérarchisée des voies de circulation proposée à la section 4.1.2 de cette annexe.	Gestion ordonnée de la circulation
2. Modifier la réglementation sur l'ensemble du Vieux-Montréal en fonction des éléments suivants : <ul style="list-style-type: none"> • Interdire tout camionnage de transit, sauf dans les rues Saint-Antoine, Duke, McGill et l'avenue Viger. • Évaluer l'opportunité de limiter les périodes de livraison autorisée de 9 h à 18 h aux périodes hors pointe et d'augmenter le nombre de zones de livraison durant la période autorisée. • Instaurer une limite de vitesse de 40 km/h dans l'ensemble du secteur historique, plus précisément dans les rues du réseau jaune et noir (figure en page 9); 	Gestion ordonnée de la circulation
3. Évaluer l'opportunité de permettre la circulation dans les deux sens sur le boulevard Saint-Laurent, de l'avenue Viger jusqu'à la rue Notre-Dame, ce qui ferait du boulevard Saint-Laurent une porte d'entrée importante pour accéder au Vieux-Port, et ce qui permettrait à la circulation générale d'éviter la rue Notre-Dame afin d'atteindre une destination dans la rue Saint-Jacques entre la rue Saint-Sulpice et le boulevard Saint-Laurent.	Gestion ordonnée de la circulation
4. Signaler la rue de la Commune comme une voie désignée pour la circulation des cyclistes (mais ne pas faire d'aménagement qui viserait une ségrégation des cyclistes et des autres modes).	Besoins de la clientèle cycliste
5. Développer un concept de communication intégrée s'adressant à toutes les clientèles qui accèdent au Vieux-Montréal : <ul style="list-style-type: none"> • Avant leur entrée dans le Vieux-Montréal, indiquer aux automobilistes l'existence des grands stationnements périphériques sur les grands axes de pénétration dans le Vieux-Montréal (par exemple, le boulevard Saint-Laurent éventuellement à deux sens, la rue Saint-Antoine, la rue McGill, la rue Berri). • Aux portes d'entrée du Vieux-Montréal, indiquer aux visiteurs, en particulier aux touristes désirant rejoindre les principaux attraits dans le Vieux-Montréal, les cheminements piétonniers et les zones à priorité piétonne, les accès au métro, les destinations des lignes d'autobus, les postes d'attente des taxis et des calèches. • Travailler en collaboration avec l'Office des congrès et du tourisme du Grand Montréal et le ministère de la Culture pour compléter l'information relative au transport (stationnement périphérique, cheminement piétonnier et zones à priorité piétonne, réseau de transport collectif, postes d'attente des calèches, des taxis et des autocars) dans les documents de promotion touristique du Vieux-Montréal. 	Confort et sécurité du piéton Communication intégrée

Mesures	Orientations
<ul style="list-style-type: none"> • Réaliser un projet de stationnement spécialisé pour autocars touristiques, de préférence sous l'autoroute Bonaventure, dans le cadre d'un partenariat entre le ministère de la Culture, Société en commandite Stationnement de Montréal, l'Office des congrès et du tourisme du Grand Montréal, les grands hôtels de la ville et la Ville de Montréal. • Évaluer le projet-pilote de stationnement pour autobus touristiques en arrière de l'édifice Viger dans le but de le bonifier si nécessaire. • Identifier les rues privilégiées pour la circulation des autobus et interdire certaines rues du Vieux-Montréal aux autobus touristiques; identifier les lieux de débarquement/embarquement de passagers autres que celui qui est situé en face de la Basilique Notre-Dame. • Travailler avec l'industrie touristique par autobus à la redéfinition des produits touristiques dans le but d'augmenter le temps passé en moyenne par les touristes dans le Vieux-Montréal, ce qui aurait un impact positif sur la diminution de la circulation des autobus et sur le besoin de débarcadères. • Travailler avec l'industrie des calèches à atteindre une meilleure adéquation entre l'offre de calèches et la capacité des postes d'attente. 	<p>Circulation et stationnement des autobus touristiques et des calèches</p>
<p>7. Aménager des feux piétons au carrefour des principales voies d'accès (voir carte intitulée Accessibilité au Vieux-Montréal [Piétons : Synthèse de la problématique actuelle] à la fin de cette annexe). La sécurité des piétons devrait être augmentée à l'intersection Hôtel-de-Ville/Viger : des feux de circulation avec lentille piéton devraient y être envisagés.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Évaluer les mesures à prendre pour améliorer le niveau de sécurité pour les piétons à l'intersection Saint-Laurent/Saint-Paul. 	<p>Confort et sécurité du piéton</p>
<p>8. Améliorer le confort et la sécurité des déplacements aux points d'accès de deux stations de métro :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le métro Champ-de-Mars : étudier les accès de façon à les rendre plus aisés et sécuritaires; l'aménagement de l'espace public, attenant à la station de métro Champ-de-Mars en parc permettant un accès confortable au Vieux-Montréal par l'avenue de l'Hôtel-de-Ville, devrait permettre d'atténuer l'impact négatif du trajet entre la station et l'axe Place Vauquelin/Place Jacques-Cartier. • Le métro Square-Victoria : implanter des feux piétons aux intersections autour du Square-Victoria (Viger, Saint-Antoine et Notre-Dame). 	<p>Transport collectif - Confort et sécurité du piéton</p>

Mesures	Orientations
<p>9. Évaluer la possibilité de déplacer les horaires d'interdictions de stationner pour l'entretien à des moments qui causeraient moins de difficultés pour les résidents et dans les secteurs d'affaires.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Faire réaliser une étude par une firme de consultants pour identifier, dans le secteur délimité par les rues McGill, Notre-Dame, le boulevard Saint-Laurent et la rue de la Commune, les terrains ayant les caractéristiques de proximité des résidences et des secteurs commerciaux et d'affaires, et les paramètres techniques nécessaires pour la construction d'équipements étagés ou souterrains de stationnement. • Évaluer le potentiel d'accroître le nombre de places de SRRR dans les secteurs résidentiels du Vieux-Montréal. • Réviser certaines zones de stationnement autorisé mais gênant (virage impossible pour les véhicules de grande dimension, visibilité moindre pour les piétons), en particulier à proximité des intersections. • Évaluer la possibilité de permettre le stationnement des deux côtés de la rue Saint-Jacques pendant les heures creuses. 	<p>Gestion cohérente du stationnement</p>
<p>10. Examiner avec la STCUM l'opportunité et la faisabilité de mesures de traitement préférentiel pour autobus sur les tronçons du réseau où les débits d'autobus et les conditions de circulation le justifient, en particulier dans le secteur de la Place d'Armes; ces mesures devraient être étudiées en même temps que la mise à double sens du boulevard Saint-Laurent entre l'avenue Viger et la rue Notre-Dame.</p>	<p>Favoriser le transport collectif</p>
<p>11. Demander à la STCUM d'examiner conjointement avec la Ville l'opportunité et la faisabilité d'implanter des modifications aux lignes existantes d'autobus afin de permettre un meilleur rabattement de la clientèle vers les stations de métro.</p>	<p>Favoriser le transport collectif</p>
<p>12. Compléter la réglementation de tous les espaces de stationnement sur rue et tarifier les espaces où cela est possible.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Faire réaliser une étude par une firme spécialisée sur le potentiel et les paramètres techniques nécessaires pour la construction d'équipements étagés ou souterrains de stationnement dans le secteur sud-ouest du Vieux-Montréal. 	<p>Gestion cohérente du stationnement</p>

**Phase 2 :
Mesures à moyen terme (2-5 ans)**

Mesures	Orientations
<p>1. Aménager les voies d'accès au Vieux-Montréal :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réaliser des aménagements provisoires, surtout paysagers, le long du boulevard Saint-Laurent entre la rue Saint-Antoine et l'avenue Viger. • Dans la section sud de la rue McGill, compléter la réfection de la chaussée et des trottoirs et l'installation de lampadaires d'ambiance, réaliser des plantations (sur l'ensemble de la rue), installer du mobilier urbain (bancs, poubelles, abribus), implanter des feux piétons aux carrefours du square Victoria (Viger, Saint-Antoine) et de la rue Notre-Dame. 	Confort et sécurité des piétons
2. Mettre à jour le concept d'ensemble pour le mobilier urbain qui distingue le Vieux-Montréal des faubourgs et de la ville et qui contribue à lui donner une image cohérente et facilement identifiable.	
3. Mettre à jour le concept d'ensemble pour les plantations d'arbres en tenant compte des caractéristiques propres du Vieux-Montréal, en particulier du caractère "minéral" de certaines rues.	
4. Compléter la mise en place de l'éclairage selon le concept du Plan Lumières.	Confort et sécurité du piéton
5. Étudier les possibilités d'améliorer la sécurité et la facilité de déplacement en automobile de la sortie de l'autoroute Ville-Marie près de la rue Gosford.	Gestion ordonnée de la circulation
<p>6. Réaliser des aménagements (chaussée, trottoirs, plantation, éclairage et signalisation) sur certains axes associés à certains grands projets :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'aménagement en plusieurs phases de l'espace urbain dans le cadre du projet de la Cité internationale de Montréal dans la section nord de la rue McGill ; • le projet d'aménagement de la place d'Youville, lien entre l'axe McGill et l'emplacement des musées (Centre d'histoire, Pointe-à-Callière) ; • le Square Viger: envisager la réalisation des aménagements prévus dans le cadre des études réalisées pour le projet Faubourg Québec ; • les projets d'aménagement des rues Gosford et Saint-Claude, dont l'intersection serait sécurisée par des aménagements, par exemple des feux de circulation et du marquage sur chaussée, et de la rue Bonsecours entre les rues Saint-Antoine et Notre-Dame. 	Confort et sécurité des piétons
7. Négocier une entente avec le Port de Montréal pour que le camionnage n'utilise plus la rue Berri et l'entrée Bonsecours.	Gestion ordonnée de la circulation

Phase 3 :
Mesures à long terme (plus de 5 ans)

Mesures	Orientations
<p>1. Dans les rues internes du Vieux-Montréal :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Élargir les trottoirs de la rue St-Paul entre la rue McGill et le boulevard Saint-Laurent. • Élargir les trottoirs de la rue St-François-Xavier entre les rues Notre-Dame et Saint-Paul, de la rue St-Sulpice entre les rues Notre-Dame et de la Commune. 	<p>Confort et sécurité du piéton</p>
<p>2. Améliorer le confort et la sécurité des déplacements piétonniers à la station de métro Place-d'Armes : en collaboration avec le gouvernement du Québec, les points d'accès pourraient être prolongés jusqu'aux trottoirs ou au minimum, mieux protégés du bruit à l'aide d'écrans acoustiques.</p>	<p>Confort et sécurité du piéton</p>
<p>3. Favoriser une utilisation partagée de certains grands stationnements par différents types de clientèle dont les besoins varient dans le temps, par exemple dans les projets futurs de stationnement souterrain résidentiel dans le sud du faubourg des Récollets.</p>	<p>Gestion cohérente du stationnement</p>
<p>4. Favoriser l'implantation d'une offre de stationnement périphérique (moyenne et longue durée) par des organismes externes dans certaines zones.</p>	<p>Gestion cohérente du stationnement</p>

Sixième partie : Conclusion

Le présent plan de transport, de circulation et de stationnement a cerné les principaux enjeux de transport pour le Vieux-Montréal: la conservation de son caractère historique, le développement d'un milieu de vie équilibré, la mise en valeur de la vocation récréotouristique et enfin l'amélioration du cadre de vie des résidents.

Selon l'étude intitulée "Étude de l'accessibilité au Vieux-Montréal"⁴⁵, le développement immobilier ultime du Vieux-Montréal (l'arrondissement historique) entraînerait une augmentation de l'ordre de 20% des déplacements. Dans le faubourg des Récollets, la croissance des déplacements fera plus que doubler à l'état ultime. Dans le faubourg Québec, l'implantation éventuelle d'un peu plus de 2 000 ménages générerait plusieurs milliers de déplacements nouveaux à chaque jour.

Le plan identifie un grand nombre d'interventions qui ont pour objet de gérer de façon ordonnée la circulation sur les réseaux interne et périphérique et d'améliorer le confort et la sécurité des piétons dans le territoire d'étude. Il propose un concept de gestion du stationnement et des différents modes de transport présents sur le territoire. Enfin, il contient l'idée de la nécessité d'une stratégie de communication intégrée qui pourrait véritablement agir sur les comportements et les habitudes des différentes clientèles du Vieux-Montréal.

En raison de l'intégration de certains éléments d'aménagement urbain et de transport, plusieurs stratégies et mesures proposées par le Plan dépassent le cadre d'intervention du Service de la circulation et du transport et nécessiteront un effort corporatif de la Ville.

⁴⁵

Ville de Montréal, Étude de l'accessibilité au Vieux-Montréal, consultants DiboConsult et Groupe Cardinal Hardy, Montréal, 30 juin 1993.





