

4.1

Abords de l'Aéroport

Orientations générales

- Faire des abords de l'Aéroport la porte d'entrée nationale et internationale prestigieuse de Montréal
- Développer le secteur à des fins d'emplois



Problématique

L'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal constitue la principale porte d'entrée internationale de la métropole. Or, ses abords présentent, à bien des égards, une forme urbaine déstructurée. Cette forme est marquée par un encadrement déficient des voies publiques où se multiplient les vastes stationnements, les usages indésirables et les édifices de faible qualité architecturale. Il importe d'y développer une entrée de ville projetant une image de prestige.

L'expansion et la réorganisation des activités aéroportuaires joueront un rôle stratégique dans la dynamisation de la structure d'emplois du secteur en y attirant des entreprises associées à la grappe industrielle aéroportuaire ainsi que des services complémentaires. L'Aéroport a déjà amorcé la vague de transformations inscrites à son Plan directeur avec, dans un premier temps, l'agrandissement et la réorganisation des terminaux de passagers.

Par ailleurs, des secteurs propices à une requalification se retrouvent de part et d'autre de l'autoroute De La Côte-de-Liesse (A-520). Le plus important d'entre eux est délimité par les autoroutes 20 et 520 et par l'avenue Orly. La disponibilité de ces grands espaces, jumelée à la proximité d'importantes infrastructures routières et ferroviaires, constituent des atouts appréciables. Les abords du chemin De La Côte-de-Liesse font également l'objet d'une planification détaillée (voir section 4.9).

La mise en valeur du territoire exige une réflexion en matière de circulation et d'accessibilité. Le niveau élevé de saturation du réseau routier, le nombre d'accidents, les problèmes d'orientation spatiale, les déficiences au niveau des liens en transport collectif entre l'Aéroport et le Centre de Montréal composent une problématique complexe qui nécessitera des solutions intégrées.

Le bâtiment de l'aérogare, en raison de sa qualité architecturale, mérite une attention particulière au chapitre de sa protection et de sa mise en valeur.

Balises d'aménagement

- 1 Concevoir une entrée de ville de prestige en améliorant la qualité de l'architecture, le traitement du paysage et l'aménagement des voies publiques.
- 2 Soutenir la requalification du secteur d'emplois délimité par les autoroutes 20 et 520 et par l'avenue Orly en profitant des réaménagements prévus à l'échangeur de Dorval, notamment par la reconfiguration de certains îlots et ce, de manière à favoriser de nouvelles activités économiques.
- 3 Mettre en valeur le potentiel de développement des sites sous-utilisés, notamment les stationnements, en intensifiant les activités et en construisant des bâtiments de grande qualité architecturale dont la densité serait en correspondance avec le rôle souhaité pour le secteur.
- 4 S'assurer que l'amélioration des accès routiers, cyclables, piétons et en transport collectif augmente la fluidité et facilite l'orientation spatiale tout en minimisant les débordements vers le réseau local.
- 5 Implanter un mode de transport collectif rapide reliant l'Aéroport à la gare Centrale.
- 6 Protéger et mettre en valeur les qualités architecturales du bâtiment principal de l'aérogare.
- 7 Contrôler les impacts engendrés par les activités de fret aérien, notamment celles relatives au camionnage.
- 8 Mettre en place des mécanismes de concertation réunissant l'ensemble des partenaires concernés.

4.1

Abords de l'Aéroport

Orientations générales

- Faire des abords de l'Aéroport la porte d'entrée nationale et internationale prestigieuse de Montréal
- Développer le secteur à des fins d'emplois



Problématique

L'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal constitue la principale porte d'entrée internationale de la métropole. Or, ses abords présentent, à bien des égards, une forme urbaine déstructurée. Cette forme est marquée par un encadrement déficient des voies publiques où se multiplient les vastes stationnements, les usages indésirables et les édifices de faible qualité architecturale. Il importe d'y développer une entrée de ville projetant une image de prestige.

L'expansion et la réorganisation des activités aéroportuaires joueront un rôle stratégique dans la dynamisation de la structure d'emplois du secteur en y attirant des entreprises associées à la grappe industrielle aéroportuaire ainsi que des services complémentaires. L'Aéroport a déjà amorcé la vague de transformations inscrites à son Plan directeur avec, dans un premier temps, l'agrandissement et la réorganisation des terminaux de passagers.

Par ailleurs, des secteurs propices à une requalification se retrouvent de part et d'autre de l'autoroute De La Côte-de-Liesse (A-520). Le plus important d'entre eux est délimité par les autoroutes 20 et 520 et par l'avenue Orly. La disponibilité de ces grands espaces, jumelée à la proximité d'importantes infrastructures routières et ferroviaires, constituent des atouts appréciables. Les abords du chemin De La Côte-de-Liesse font également l'objet d'une planification détaillée (voir section 4.9).

La mise en valeur du territoire exige une réflexion en matière de circulation et d'accessibilité. Le niveau élevé de saturation du réseau routier, le nombre d'accidents, les problèmes d'orientation spatiale, les déficiences au niveau des liens en transport collectif entre l'Aéroport et le Centre de Montréal composent une problématique complexe qui nécessitera des solutions intégrées.

Le bâtiment de l'aérogare, en raison de sa qualité architecturale, mérite une attention particulière au chapitre de sa protection et de sa mise en valeur.

Balises d'aménagement

- 1 Concevoir une entrée de ville de prestige en améliorant la qualité de l'architecture, le traitement du paysage et l'aménagement des voies publiques.
- 2 Soutenir la requalification du secteur d'emplois délimité par les autoroutes 20 et 520 et par l'avenue Orly en profitant des réaménagements prévus à l'échangeur de Dorval, notamment par la reconfiguration de certains îlots et ce, de manière à favoriser de nouvelles activités économiques.
- 3 Mettre en valeur le potentiel de développement des sites sous-utilisés, notamment les stationnements, en intensifiant les activités et en construisant des bâtiments de grande qualité architecturale dont la densité serait en correspondance avec le rôle souhaité pour le secteur.
- 4 S'assurer que l'amélioration des accès routiers, cyclables, piétons et en transport collectif augmente la fluidité et facilite l'orientation spatiale tout en minimisant les débordements vers le réseau local.
- 5 Implanter un mode de transport collectif rapide reliant l'Aéroport à la gare Centrale.
- 6 Protéger et mettre en valeur les qualités architecturales du bâtiment principal de l'aérogare.
- 7 Contrôler les impacts engendrés par les activités de fret aérien, notamment celles relatives au camionnage.
- 8 Mettre en place des mécanismes de concertation réunissant l'ensemble des partenaires concernés.

4.2

Abords des voies du CP

Orientations générales

- Confirmer les activités ferroviaires des voies du Canadien Pacifique
- Restructurer les abords des voies ferrées en y favorisant une consolidation ainsi qu'une diversification des activités d'emplois et, à certains endroits ponctuels, envisager une requalification à des fins résidentielles
- Améliorer l'accessibilité et la desserte des différentes parties du secteur
- Favoriser une intensification des activités et une densification des usages aux abords des stations de métro
- Revoir la trame urbaine de certaines parties du secteur en fonction des usages envisagés



Problématique

Les abords des voies du CP présentent un visage très hétérogène. Au cours des vingt dernières années, les activités industrielles y ont subi un certain déclin et quelques parties du secteur ont ainsi connu une conversion graduelle à des fins résidentielles, commerciales et voire même institutionnelles. En plus de générer certaines nuisances, la présence d'une importante voie ferrée confère au secteur une visibilité restreinte ainsi qu'une accessibilité plutôt limitée. Cependant, il offre un très bon potentiel de réutilisation et de mise en valeur, compte tenu notamment de sa situation centrale, de la disponibilité de terrains et de bâtiments ainsi que de la valeur relativement abordable des locaux et des propriétés.

L'ensemble du secteur connaît trois problèmes importants. Tout d'abord, la cohabitation difficile entre certaines activités industrielles et les milieux résidentiels qui y sont insérés ou limitrophes constitue une problématique complexe et difficile à résoudre, notamment dans les quadrilatères Saint-Laurent–Saint-Viateur Est–De Gaspé–voie ferrée, Jeanne-Mance–Waverly–Beaubien Ouest–Saint-Zotique Ouest ainsi que sur le côté nord de l'avenue Beaumont. En effet, la présence de quais de chargement, d'aires d'entreposage et de stationnements extérieurs, ainsi que l'absence d'aménagement paysager, ne contribuent aucunement à l'intérêt visuel de certains lieux et créent ainsi des irritants permanents.

En deuxième lieu, la dimension variée des lots ainsi que la grande variété d'implantation et de volumétrie des bâtiments complexifient l'éventuelle requalification du secteur et génèrent différents problèmes en ce qui a trait à la forme urbaine.

Finalement, la présence de la voie ferrée ne facilite certes pas les déplacements locaux de part et d'autre de ce corridor de transport. En plus de constituer un milieu hostile aux piétons et aux cyclistes, les quelques tunnels et viaducs routiers contribuent à une concentration forcée de la circulation des automobiles et des véhicules lourds sur certaines artères ou rues locales.

Fort heureusement, le secteur est assez bien desservi par de nombreuses stations de métro. Les abords de celles-ci pourraient d'ailleurs être mis à profit dans le cadre d'une éventuelle requalification de certains sous-secteurs. De plus, la mise en place possible d'un système léger sur rail ou d'un autre mode de transport collectif, envisagé dans l'axe de l'avenue Du Parc, faciliterait certainement la requalification de cette partie du secteur.

Par conséquent, la restructuration du secteur devrait favoriser l'établissement de nouvelles activités compatibles avec le milieu en s'assurant toutefois d'une solide coordination des aménagements et des interventions nécessaires, de manière à éviter la création de nouvelles zones conflictuelles.

Balises d'aménagement

- 1 Requalifier les abords du corridor ferroviaire en préconisant des usages compatibles à celui-ci ou qui peuvent s'adapter au milieu à l'aide de mesures appropriées.
- 2 Intervenir sur la trame urbaine et l'aménagement de certaines parties du secteur.
- 3 Planifier le réaménagement des sous-secteurs situés de part et d'autre de l'avenue Du Parc en fonction de l'implantation possible d'un nouveau système de transport léger sur rail ou de tout autre mode de transport collectif.
- 4 Favoriser une intensification des activités et une plus grande mixité des usages aux abords des diverses stations de métro (Outremont, Acadie, Rosemont, Parc et De Castelnau) ainsi qu'une densification du cadre bâti.
- 5 Minimiser les nuisances générées par les activités ferroviaires sur les milieux résidentiels adjacents par l'application de mesures de mitigation.
- 6 Envisager le déménagement des entreprises générant des nuisances majeures dans les milieux de vie, notamment lorsque les mesures d'atténuation apparaissent insuffisantes.
- 7 Favoriser la construction résidentielle de certaines parties du secteur, notamment sur le site du triage Outremont, en continuité avec le milieu bâti existant et en prévoyant l'aménagement d'une zone tampon adéquate avec le corridor ferroviaire.
- 8 Élaborer un plan d'accessibilité et de circulation dans le but de désenclaver le secteur et de favoriser, notamment, les déplacements piétonniers nord-sud.
- 9 Revoir l'aménagement du domaine public (rues, trottoirs, éclairage) afin de répondre adéquatement aux besoins inhérents aux diverses fonctions.
- 10 Favoriser la préservation d'anciens édifices industriels offrant une possibilité de recyclage.
- 11 Renforcer la vocation cyclable aux abords de l'axe ferroviaire, notamment en complétant la voie cyclable de la Route verte.

4.3

Angrignon

Orientations générales

- Mettre en valeur le potentiel de développement immobilier associé aux sites vacants
- Favoriser la densification des activités afin de soutenir et d'améliorer la desserte en transport collectif
- Renforcer le caractère multifonctionnel du secteur en favorisant l'intensification des activités complémentaires à la fonction commerciale
- Améliorer l'image générale du secteur, particulièrement en ce qui concerne l'aménagement du domaine public, l'architecture et l'implantation des bâtiments
- Accroître la convivialité du domaine public et du domaine privé pour les clientèles non motorisées
- Renforcer la visibilité et l'accessibilité du parc Angrignon



Problématique

Le secteur Angrignon constitue l'un des principaux centres d'activités du sud-ouest de Montréal par la présence des activités commerciales ou industrielles et des ensembles résidentiels. La récente mise en valeur de ce secteur est cependant orientée vers l'utilisation de l'automobile et ce, malgré la présence de la station de métro Angrignon à proximité. Les terrains vacants ou sous-utilisés, les vues saisissantes sur le mont Royal et l'Oratoire Saint-Joseph ainsi que la présence du parc et de la station de métro Angrignon assurent au secteur un fort potentiel de densification et de diversification des activités.

Afin d'améliorer l'offre de transport collectif reposant actuellement sur le métro et sur la voie réservée aux autobus du boulevard Newman, la Ville envisage la possibilité d'implanter un nouveau corridor de transport collectif vers les arrondissements de LaSalle et de Lachine à partir de la station Angrignon dans l'emprise ferroviaire du Canadien Pacifique. L'ajout éventuel d'une telle composante au réseau de transport collectif milite en faveur d'un développement urbain plus intense.

L'aménagement du domaine public et du domaine privé, de même que l'implantation des constructions, sont actuellement conçus en fonction de l'utilisation de l'automobile. La largeur des boulevards Newman et Angrignon, ainsi que la faible présence de végétation, produisent un environnement peu convivial pour les déplacements piétons et cyclistes. Les bâtiments commerciaux, orientés vers les aires de stationnement extérieures plutôt que vers la rue, contribuent aussi à décourager les déplacements à pied.

Le parc Angrignon, véritable poumon vert, est présentement coupé du secteur par les milieux résidentiels, les stationnements, le terminus d'autobus et les infrastructures d'arrière-gare de la station de métro Angrignon. La proximité de ce grand parc urbain constitue pourtant un facteur attractif important pour le secteur.

Balises d'aménagement

- 1 Favoriser une augmentation de la densité et de la diversité des activités dans le secteur par le développement des terrains vacants ou sous-utilisés.
- 2 Privilégier la construction de stationnements souterrains afin d'optimiser l'utilisation du sol.
- 3 Assurer l'intégration urbaine de l'éventuel corridor de transport collectif vers les arrondissements de LaSalle et de Lachine dans l'emprise ferroviaire du Canadien Pacifique, de même que son arrimage avec la station de métro Angrignon.
- 4 Améliorer l'image générale du secteur en favorisant une production architecturale de qualité, un meilleur encadrement de la rue et des aires de stationnement bien aménagées.
- 5 Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public, entre autres le long du boulevard Newman et aux abords du Centre commercial Angrignon, de manière à valoriser les déplacements piétonniers et cyclistes.
- 6 Accroître la contribution du parc Angrignon à la qualité de vie du secteur en maximisant son accessibilité et sa visibilité à partir des secteurs avoisinants.

4.4

Autoroute Ville-Marie

Orientations générales

- Rétablir les liens entre le faubourg Saint-Laurent et le Vieux-Montréal
- Optimiser le développement immobilier de l'espace surplombant l'autoroute afin de réduire l'effet de coupure
- Soutenir le développement immobilier des propriétés riveraines
- Poursuivre la mise en valeur du Quartier international, de la Cité administrative, du faubourg Saint-Laurent et du faubourg Québec
- Offrir un environnement confortable et sécuritaire aux cyclistes et aux piétons
- Améliorer la qualité de l'aménagement du square Viger



Problématique

Construite au cours des années 1970 pour assurer une desserte rapide et efficace du Centre de Montréal, l'autoroute Ville-Marie traverse un secteur hautement stratégique bordé par le Quartier international, l'arrondissement historique du Vieux-Montréal, le faubourg Saint-Laurent et le faubourg Québec. L'aménagement en tranchée d'une portion de l'autoroute occasionne une rupture dans le cadre bâti et dans le tracé de plusieurs rues nord-sud entre les rues Saint-Urbain et Sanguinet. À cet égard, les aménagements du Quartier international, qui ont permis de mettre en valeur l'un des secteurs les plus déstructurés du Centre, offrent un exemple éloquent des retombées positives générées par le recouvrement d'une portion de la même autoroute.

Entre les rues Saint-Denis et Saint-André, le square Viger assure la continuité des rues et de la trame urbaine. Toutefois, son aménagement, entièrement fermé sur lui-même, en fait un lieu souvent perçu comme peu sécuritaire. De plus, son encadrement par l'avenue Viger et la rue Saint-Antoine, qui font office de voies de service à fort débit de circulation, le rend difficile d'accès et diminue son attrait.

Le secteur offre ainsi un environnement peu convivial où l'on retrouve plus de six hectares de terrains vacants dont le développement est vital pour l'image et la cohésion du Centre. Cet environnement contraint, entre autres, les piétons à se déplacer dans des conditions souvent inconfortables. Le tunnel peu attrayant qui a dû être aménagé pour relier le métro Champ-de-Mars à la rue Saint-Antoine en offre un bon exemple. L'aménagement d'une bande cyclable bidirectionnelle à même le trottoir ouest de la rue Berri contribue d'ailleurs à cet inconfort. En outre, cette bande cyclable n'assure pas une visibilité adéquate des cyclistes depuis l'avenue Viger et la rue Saint-Antoine.

Balises d'aménagement

- 1 Viser le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie, entre les rues Saint-Urbain et Sanguinet, et l'exploitation de l'espace ainsi créé à des fins immobilières.
- 2 Désenclaver les terrains situés du côté nord de la rue Saint-Antoine afin d'encourager leur développement immobilier et d'améliorer l'encadrement du Champ-de-Mars.
- 3 Éliminer le tunnel piéton entre la station de métro Champ-de-Mars et la rue Saint-Antoine.
- 4 Rétablir la continuité de certaines rues nord-sud, entre l'avenue Viger et la rue Saint-Antoine.
- 5 Réaménager le square Viger afin d'améliorer sa relation avec le milieu avoisinant et d'accroître sa visibilité depuis les rues adjacentes.
- 6 Réaménager l'avenue Viger et la rue Saint-Antoine pour offrir davantage de confort aux piétons (encadrement, aménagement, sécurité).
- 7 Revoir la configuration de la piste cyclable de la rue Berri de manière à accroître la sécurité pour ses usagers.

4.5

Boulevard Crémazie

Orientations générales

- Assurer le maintien des secteurs résidentiels établis et y améliorer la qualité de vie en atténuant les nuisances causées par l'autoroute Métropolitaine et le boulevard Crémazie
- Favoriser la densification et la diversification des emplois sur les sites présentant un potentiel à cette fin
- Rehausser la qualité de l'aménagement du boulevard Crémazie
- Aménager le domaine public de manière à valoriser les déplacements piétons, cyclistes et en transport collectif et à les rendre plus sécuritaires

Problématique

Le boulevard Crémazie sert principalement de voie de service à l'autoroute Métropolitaine. Celle-ci crée une coupure entre les parties sud et nord du boulevard en raison de sa structure imposante, mais sa surélévation permet toutefois une certaine perméabilité entre les secteurs situés de part et d'autre. D'ailleurs, la qualité des milieux résidentiels ne semble pas avoir été affectée depuis l'implantation de l'autoroute il y a un demi-siècle. Toutefois, il apparaît primordial de protéger les caractéristiques de ces milieux et d'atténuer les nuisances liées au bruit causées par l'intense circulation.

Certaines sections spécifiques du boulevard Crémazie sont propices à une densification et à une diversification des activités d'emplois. Notons par exemple l'intersection des boulevards Crémazie et Saint-Laurent, où les densités et les usages présents ne mettent pas à profit le plein potentiel des terrains situés à distance de marche de la station de métro Crémazie.

L'aménagement du domaine public est clairement axé sur les déplacements motorisés : quatre voies de circulation dans chaque direction, structure de l'autoroute, vitesse élevée des véhicules, panneaux-réclames et affichage commercial destiné aux automobilistes. Aussi, le bruit ambiant, l'étroitesse des trottoirs et la faible présence de végétation rendent les lieux peu agréables pour les déplacements à pied, à vélo et en transport collectif. La structure imposante de l'autoroute empêche une lecture adéquate de l'espace et les rues continues nord-sud auraient avantage à être mieux identifiées afin de faciliter la traversée du boulevard Crémazie.



Balises d'aménagement

- 1 Assurer le maintien des secteurs résidentiels établis, notamment en limitant la densité de construction et la hauteur des immeubles.
- 2 Diminuer, dans les milieux résidentiels, les nuisances liées au bruit de la circulation intense sur l'autoroute Métropolitaine et le boulevard Crémazie.
- 3 Identifier les activités à implanter sur les têtes d'îlots donnant sur le boulevard Crémazie et déterminer les densités compatibles avec la fonction résidentielle adjacente.
- 4 Favoriser l'implantation d'activités économiques sur certains sites propices à une densification en prévoyant des gabarits adéquats.
- 5 Intervenir sur l'aménagement du domaine public en fonction des piétons et des cyclistes par des actions telles que la plantation d'arbres, l'élargissement des trottoirs et la mise en place de mobilier urbain aux endroits appropriés.
- 6 Éliminer les panneaux-réclames et contrôler adéquatement l'affichage commercial.
- 7 Améliorer la convivialité des abords de la structure autoroutière pour les piétons et les cyclistes, par exemple en améliorant l'éclairage en-dessous de l'autoroute et aux intersections des rues nord-sud.
- 8 Évaluer les possibilités d'utilisation des espaces situés sous la structure autoroutière.



4.6

Boulevard Pie-IX

Orientations générales

- Mettre en valeur le boulevard Pie-IX comme entrée de ville
- Améliorer la qualité des milieux de vie résidentiels limitrophes
- Favoriser l'intensification et la diversification des activités sur les sites sous-utilisés
- Rendre le boulevard plus convivial et sécuritaire pour les piétons, les cyclistes et les usagers du transport collectif
- Protéger et mettre en valeur le parcours riverain le long du boulevard Gouin Est



Problématique

Le boulevard Pie-IX constitue une entrée de ville majeure reliant l'est de Montréal à Laval et à la Rive-Nord. La circulation dense et la vitesse élevée sur cette artère engendrent des impacts considérables sur les secteurs limitrophes : les vibrations, les poussières et le bruit. Le cadre bâti du secteur s'est d'ailleurs fortement détérioré ces dernières années. La construction d'un pont dans l'axe de l'autoroute 25 contribuerait à la réduction de la circulation de transit sur le boulevard Pie-IX.

Celui-ci est bordé de secteurs commerciaux et résidentiels largement sous-utilisés et mal intégrés au gabarit de l'artère. Au nord de la rue Monselet, les logements de deux ou trois étages hors-sol sont situés directement en front du boulevard avec un recul très faible. Au sud, la présence de vastes stationnements de surface hors rue, la disparité architecturale, le manque de verdure et le peu de soin accordé à l'aménagement du domaine public donnent une image négative à cette entrée de ville. En plus d'optimiser l'occupation du sol, l'intensification et la diversification des activités le long du boulevard Pie-IX amélioreraient l'encadrement de cet important axe de transport.

L'aménagement actuel du boulevard est inapproprié et parfois dangereux pour les piétons et les cyclistes. D'ailleurs, la présence d'un échangeur routier avec le boulevard Henri-Bourassa Est confirme la primauté accordée à la circulation automobile. En plus de décourager les déplacements à pied, l'échangeur occupe une superficie offrant un important potentiel de construction de moyenne densité. L'offre en transport collectif sur le boulevard est également à améliorer à cause de la forte densité de population et de l'absence de liens rapides vers d'autres secteurs de la ville.

Le boulevard Gouin Est est l'un des tronçons du parcours riverain de Montréal. Ses éléments les plus caractéristiques méritent d'être mis en valeur, comme les bâtiments d'intérêt patrimonial et les nombreuses percées visuelles sur la rivière des Prairies.

Balises d'aménagement

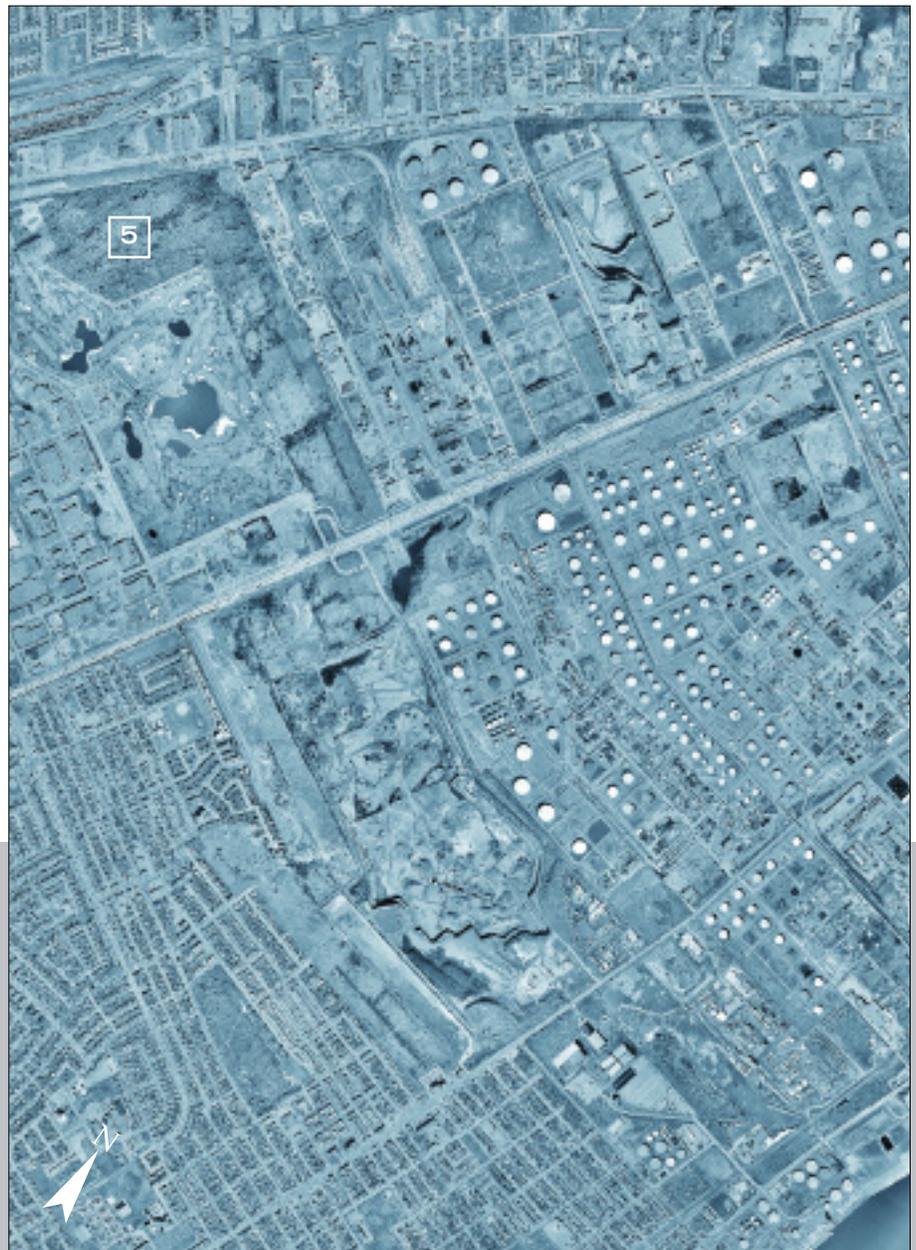
- 1 Améliorer la qualité de vie des milieux résidentiels limitrophes du boulevard Pie-IX en diminuant les nuisances causées par la circulation lourde et rapide, le bruit, la poussière et la pollution de l'air.
- 2 Densifier le bâti résidentiel entre la rue Monselet et l'échangeur des boulevards Pie-IX et Henri-Bourassa Est.
- 3 Favoriser l'intensification et la diversification des activités au sud de la rue Monselet.
- 4 Diminuer les nuisances causées par la présence d'activités industrielles à proximité de milieux résidentiels situés entre la rue Forest et le boulevard Des Grandes-Prairies.
- 5 Mettre en valeur le potentiel de développement à des fins économiques des terrains situés au sud de la voie ferrée du CN.
- 6 Encadrer l'insertion des nouvelles constructions sur le boulevard Pie-IX et assurer une production architecturale de qualité.
- 7 Appliquer des mesures visant à rendre l'échangeur des boulevards Pie-IX et Henri-Bourassa Est plus sécuritaire et convivial pour les piétons.
- 8 Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public du boulevard Pie-IX de façon à le rendre plus confortable, sécuritaire et agréable à fréquenter en favorisant notamment la plantation d'arbres, la construction du bâti commercial rapproché de la rue et l'installation d'un mobilier urbain de qualité aux endroits appropriés.
- 9 Réglementer l'affichage commercial et l'implantation des panneaux-réclames de manière à limiter leur impact visuel sur le boulevard Pie-IX.
- 10 Améliorer la desserte en transport collectif pour les résidents du secteur en confirmant le rôle structurant du boulevard Pie-IX.
- 11 Mettre en valeur les éléments du parcours riverain, dont les bâtiments d'intérêt patrimonial sur le boulevard Gouin Est et les vues vers la rivière des Prairies.

4.7

Bourget-Forget

Orientations générales

- Structurer le développement du secteur et mettre en valeur les terrains vacants ou sous-utilisés
- Limiter les impacts de la circulation de transit dans les milieux résidentiels existants et projetés
- Favoriser l'implantation d'entreprises soutenant un accroissement significatif d'emplois et respectueuses de l'environnement
- Assurer une desserte adéquate du secteur, tant pour le transport des marchandises que pour les automobilistes, les usagers du transport collectif, les piétons et les cyclistes
- Mettre en valeur le parc-nature d'Anjou et assurer son accessibilité



Problématique

Ce secteur, localisé aux limites des arrondissements d'Anjou, de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles-Montréal-Est, est caractérisé par de vastes terrains vacants à vocation principalement industrielle. Ces terrains représentent une superficie de l'ordre de 180 hectares, à laquelle s'ajoute le site de la carrière Lafarge présentement en exploitation. Considérant les usages antérieurs associés à ces terrains, des risques de contamination pourraient conditionner le type de développement et les usages dans certaines parties du secteur. De même, il est nécessaire d'assurer à plus long terme la compatibilité de la vocation du site avec le milieu résidentiel avoisinant et une occupation plus intensive du sol.

La mise en valeur du secteur nécessite l'amélioration de la desserte nord-sud, entre la rue Notre-Dame Est et le boulevard Henri-Bourassa Est, tout en répondant aux exigences en matière de sécurité publique. Des études devront être réalisées afin de déterminer les infrastructures adéquates à privilégier. Il apparaît toutefois essentiel, pour assurer un développement cohérent du secteur et la vitalité des entreprises existantes, que le choix des infrastructures tienne compte des besoins de transport à la fois des personnes et des marchandises.

La desserte du secteur en transport collectif est actuellement limitée par la faible densité d'occupation du sol et la discontinuité du réseau routier. À cet égard, la Ville envisage la mise en place d'un corridor structurant de transport collectif est-ouest à partir de la station de métro projetée dans l'arrondissement d'Anjou. Un corridor nord-sud de transport collectif traversant le secteur de planification détaillée est également envisagé en vue d'assurer un meilleur maillage du réseau et l'amélioration de la desserte de l'est du territoire montréalais.

Le parc-nature situé entre le golf d'Anjou et le boulevard Henri-Bourassa Est présente une intéressante possibilité de mise en valeur du milieu naturel. Présentement non aménagé et difficilement accessible, ce lieu permettra éventuellement la pratique d'activités extensives.

Balises d'aménagement

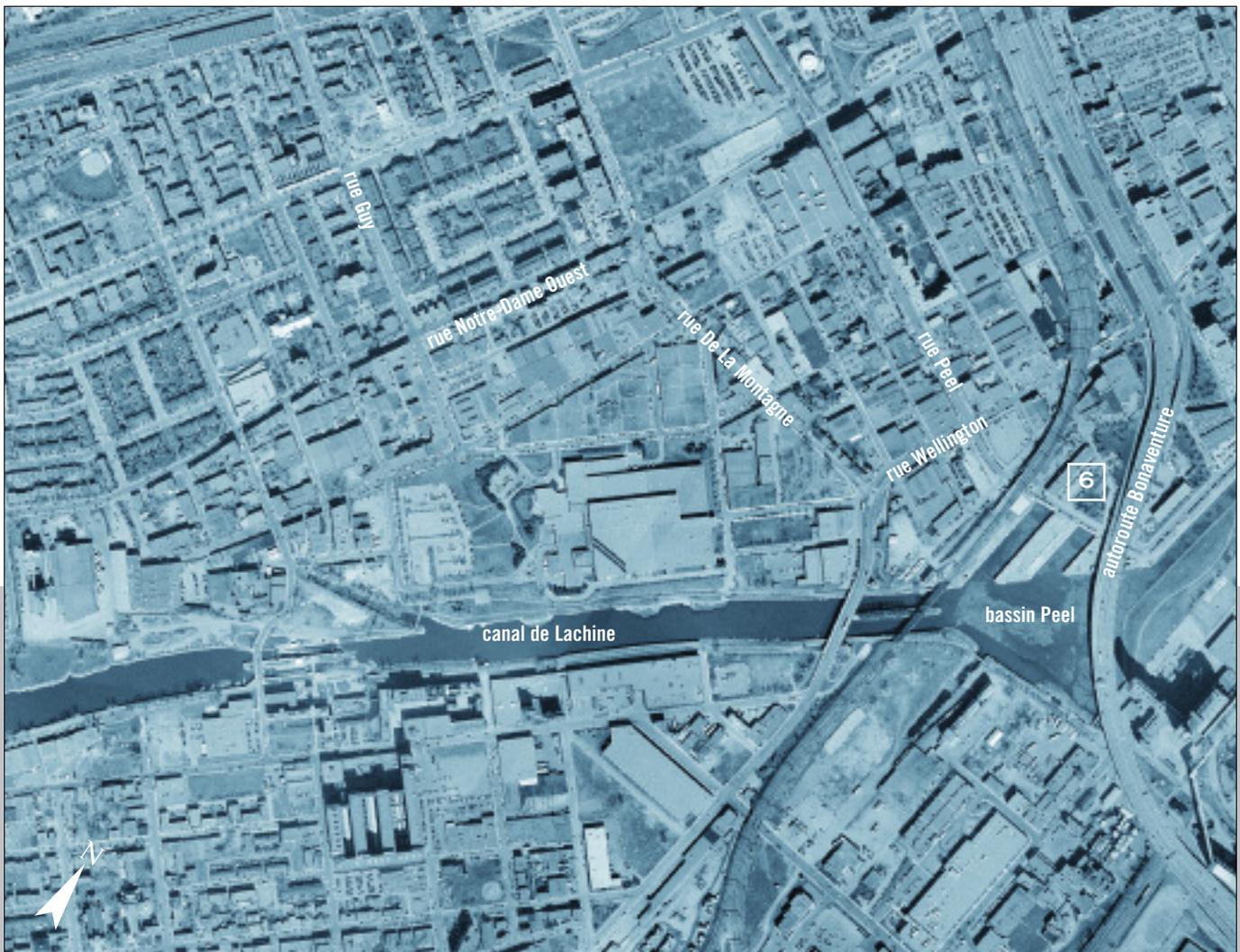
- 1 Définir une vision cohérente du développement du secteur en tenant compte des possibilités de mise en valeur des terrains vacants ou sous-utilisés.
- 2 Définir les infrastructures adéquates assurant l'accessibilité des terrains à mettre en valeur, entre la rue Notre-Dame Est et le boulevard Henri-Bourassa Est et répondant aux besoins de transport des personnes et des marchandises.
- 3 Assurer une occupation plus intensive du secteur et la compatibilité des usages projetés en regard du milieu résidentiel avoisinant.
- 4 Prévoir l'implantation de mesures préférentielles au transport collectif au moment de la planification du secteur, de même que des aménagements sécuritaires destinés aux cyclistes et aux piétons.
- 5 Aménager le parc-nature d'Anjou pour la pratique d'activités extensives et assurer son accessibilité en transport collectif, en automobile et à vélo.

4.8.1

Griffintown

Orientations générales

- Préserver le caractère et l'échelle urbaine associés au passé industriel du secteur
- Favoriser l'atteinte du potentiel de développement en privilégiant la mixité des activités économiques et résidentielles
- Assurer une cohabitation harmonieuse des activités
- Renforcer la vocation récréotouristique des abords du bassin Peel et la vocation nautique du canal de Lachine en misant sur la proximité du Vieux-Montréal, du Vieux-Port et du Centre des affaires



Problématique

Occupé à des fins industrielles dès le XIX^e siècle, le Griffintown accueille plusieurs types d'industries au moment de son apogée : manufactures, ateliers de travail du métal, brasseries, imprimeries, compagnies de transport, etc. Le déclin de la fonction industrielle s'amorce dans la première moitié du XX^e siècle et est précipité par l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959 et la fermeture complète du canal de Lachine en 1970. Ce déclin génère de nombreux espaces vacants et la démolition de nombreux bâtiments. Aujourd'hui, le potentiel de développement du secteur s'avère donc élevé, d'autant plus que plusieurs anciens bâtiments industriels aux qualités architecturales ou patrimoniales significatives ont été épargnés de la démolition.

Chaque partie du secteur présente un caractère et une échelle qui lui sont propres, entraînant un intérêt accru pour sa revitalisation. Celle-ci doit toutefois composer avec la circulation de véhicules lourds et la présence de certaines industries qui produisent des nuisances : bruits, émanations, poussières, vibrations, etc.

Depuis une vingtaine d'années, plusieurs secteurs périphériques au Griffintown ont connu des transformations. Ainsi, la revitalisation de la Petite-Bourgogne, des terrains de la Stelco, des abords de l'écluse des Seigneurs et de la Cité Multimédia accentue l'intérêt du Griffintown. De plus, l'implantation de l'École de technologie supérieure et de ses résidences étudiantes contribue à la dynamisation et à l'augmentation de la population du secteur.

Afin de poursuivre et de diversifier ce mouvement, le Griffintown pourrait bénéficier d'un lien plus formel avec le Centre des affaires. À cet égard, la rue Peel constitue un axe privilégié malgré un manque de structuration physique et de continuité commerciale qui font d'elle une rue peu animée. Par ailleurs, le réaménagement des abords du canal de Lachine et son ouverture à la navigation de plaisance favorisent l'essor d'activités récréotouristiques au sud de la rue Wellington. Toutefois, la présence combinée de la portion surélevée de l'autoroute et du pont ferroviaire constitue une barrière importante entre le Griffintown d'une part et la Cité Multimédia et le Vieux-Montréal d'autre part, en plus de présenter des impacts visuels majeurs aux abords du bassin Peel.

Balises d'aménagement

- 1 Préserver les bâtiments présentant un intérêt patrimonial ou architectural.
- 2 Respecter le caractère du cadre bâti de chaque partie du secteur en favorisant des interventions d'aménagement urbain et l'emploi d'un vocabulaire architectural adaptés.
- 3 Favoriser la construction de logements dans les parties propices du Griffintown, notamment à l'est de la rue De La Montagne et sur le site actuellement occupé par Postes Canada, et y assurer une cohabitation harmonieuse avec les activités économiques.
- 4 Maintenir les activités institutionnelles et économiques sur les rues Peel et Notre-Dame et à l'ouest de la rue De La Montagne.
- 5 Encourager la relocalisation de certaines entreprises peu compatibles avec la fonction résidentielle.
- 6 Faciliter la création d'un pôle d'attraction récréotouristique entre la rue Wellington et le canal de Lachine.
- 7 Réaménager la rue Peel pour faciliter les déplacements, notamment piétonniers, entre le Centre des affaires, le canal de Lachine et le Vieux-Port.
- 8 Favoriser l'implantation d'un service de transport collectif, tel un tramway moderne ou une navette, reliant le Quartier des spectacles, le Vieux-Montréal, le Havre, le parc Jean-Drapeau et le mont Royal.
- 9 Transformer en boulevard urbain et rabaisser au sol la portion surélevée de l'autoroute Bonaventure, afin de requalifier l'entrée au Centre des affaires et d'assurer la mise en valeur du bassin Peel.

4.8.2

Lachine Est

Orientations générales

- Optimiser l'occupation du sol du secteur en profitant de la présence du canal de Lachine, de la rue Notre-Dame, du Vieux Lachine et du réseau autoroutier
- Atténuer les nuisances environnementales susceptibles d'influencer la qualité du milieu, tels le bruit émanant du réseau routier et la contamination des sols
- Améliorer l'accessibilité visuelle et physique au canal de Lachine et au lac Saint-Louis



Problématique

Après une longue période d'intenses activités industrielles, le secteur de Lachine Est vit un déclin important. Certaines entreprises ont fermé leurs portes alors que d'autres ont réduit considérablement leurs activités, de sorte qu'aujourd'hui le secteur présente un potentiel appréciable de renouvellement urbain. Quelques dizaines d'hectares de terrains dont les vocations précises restent à établir seront disponibles en vue d'un réaménagement en profitant de la présence du canal, de la rue Notre-Dame, du Vieux Lachine et du réseau autoroutier.

La décontamination des sols risque de constituer l'un des défis les plus importants de la requalification du secteur. Des études de caractérisation devront être réalisées afin d'établir l'ampleur des travaux requis. Un soutien financier particulier sera fort probablement nécessaire à ce sujet.

La proximité des réseaux autoroutier et ferroviaire offre un avantage considérable en matière d'accessibilité. Cependant, le secteur se retrouve enclavé par ces mêmes infrastructures. Sa requalification offre l'occasion de briser cet enclavement en prolongeant la rue Victoria vers l'est et en créant des ouvertures vers le canal de Lachine ainsi que vers le lac Saint-Louis.

D'autres interventions permettront également de mettre en valeur ce secteur, comme la revitalisation de la rue Notre-Dame, l'aménagement d'une bande verte et cyclable dans l'emprise ferroviaire, ainsi que la réhabilitation de certains bâtiments et infrastructures industriels de valeur patrimoniale.

Le secteur est aussi caractérisé par la rencontre, à l'embouchure du canal de Lachine, des tronçons du parcours riverain longeant le fleuve et la rive sud du canal. Il faudra améliorer l'aménagement de ce point de rencontre et parachever le réseau cyclable sur la rive nord du canal de Lachine.

Balises d'aménagement

- 1 Mettre le secteur en valeur en partie à des fins d'emplois et à des fins mixtes.
- 2 Créer, aux abords du canal de Lachine, un nouveau milieu de vie résidentiel de moyenne densité profitant des atouts du secteur.
- 3 Définir, pour le tronçon du boulevard Saint-Joseph traversant le secteur, une nouvelle vocation qui soit compatible avec celle prévue pour le secteur.
- 4 Mettre en valeur le patrimoine industriel.
- 5 Mettre en valeur l'emprise ferroviaire de la rue Victoria et examiner le raccordement potentiel de la piste cyclable à la piste du boulevard De Maisonneuve Ouest dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce.
- 6 Étudier la possibilité de prolonger la rue Victoria vers l'est.
- 7 Intégrer la nouvelle trame urbaine au réseau de rues existant.
- 8 Améliorer la circulation dans l'axe du chemin Du Musée.
- 9 Compléter le parcours riverain et le réseau cyclable de part et d'autre du canal de Lachine.
- 10 Établir un diagnostic économique et environnemental en vue d'instituer les priorités et les modalités de développement du secteur.
- 11 Étudier la possibilité d'implanter un lien de transport collectif à partir de l'arrondissement vers le Vieux-Port, en longeant le canal.

4.8

Canal de Lachine

Grâce à son patrimoine industriel unique et à son potentiel récréotouristique, le canal de Lachine revêt une importance stratégique majeure pour le développement urbain de Montréal, en particulier pour les arrondissements de Ville-Marie, du Sud-Ouest, de LaSalle et de Lachine. Considérant son rôle stratégique quant à l'avenir de Montréal, la poursuite de la participation soutenue du gouvernement du Canada ainsi que l'apport du gouvernement du Québec sont essentiels afin d'assurer la mise en valeur adéquate du secteur. De plus, le rôle structurant et le grand potentiel associé aux extrémités du canal justifient l'élaboration de deux autres planifications détaillées, « 4.8.1 Griffintown » et « 4.8.2 Lachine Est », afin de traiter plus spécifiquement de leurs enjeux d'aménagement particuliers.

Orientations générales

- Soutenir le développement à vocation mixte du secteur afin d'en faire un lieu de qualité exceptionnelle
- Renforcer le caractère d'ensemble du secteur tout en respectant la diversité des milieux traversés
- Protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti et archéologique du secteur
- Améliorer l'accessibilité et la continuité spatiale des sites adjacents au canal
- Améliorer la qualité des milieux de vie résidentiels limitrophes
- Protéger et mettre en valeur les abords du canal de Lachine en misant notamment sur le renforcement de la vocation récréotouristique du secteur



Problématique

Berceau de l'industrialisation au Canada, le canal de Lachine relie le Vieux-Port au lac Saint-Louis. Inauguré en 1825, il contribue grandement au développement industriel de Montréal et est intimement lié à la croissance du sud-ouest de Montréal, où de nombreux quartiers ouvriers s'établissent.

À la suite de la fermeture du canal à la navigation en 1970, de nombreuses interventions sont réalisées afin de mettre en valeur le secteur. En 1978, Parcs Canada fait du canal de Lachine un lieu historique national et procède à l'aménagement d'un parc linéaire le long des berges. Entre 1997 et 2002, plus de 100 millions de dollars sont investis par les administrations fédérale et municipale. Parmi les interventions effectuées, l'ensemble des écluses sont restaurées, le bassin Peel est recréé, des ponts sont construits, de nouvelles voies de circulation sont percées et plusieurs espaces verts et places publiques sont aménagés. En 2002, le canal rouvre ses portes à la navigation de plaisance.

Le secteur privé investit également aux abords du canal alors qu'un nombre croissant d'entreprises spécialisées dans la nouvelle économie s'établissent dans le secteur et que plusieurs projets résidentiels sont réalisés. Or, une réflexion approfondie est toutefois requise afin de poursuivre, en concertation avec les nombreux intervenants, la mise en valeur de cet espace profondément ancré dans l'identité montréalaise.

Plusieurs terrains et bâtiments situés en bordure ou à proximité du canal restent vacants ou sous-utilisés. À l'est de l'autoroute 15 ainsi que dans le secteur de planification détaillée de « Lachine Est », le fort taux d'inoccupation d'immeubles industriels offre un excellent potentiel de conversion à des fins mixtes. Un exemple éloquent de ce potentiel est le site de Postes Canada, qui occupe près de 500 mètres en façade du canal à proximité des écluses Saint-Gabriel. Le secteur contient également des terrains vacants à vocation économique qui sont principalement situés entre le pont CP-Rockfield et l'autoroute 15. Plusieurs de ces terrains exigent cependant d'importants travaux de décontamination pour lesquels l'appui financier des gouvernements du Canada et du Québec est essentiel.



4.8

Canal de Lachine

(suite)

Identifié comme élément du parcours riverain de Montréal, le canal de Lachine nécessite des interventions afin de renforcer la cohérence de son paysage urbain et de son architecture tout en respectant la diversité des milieux traversés. Des interventions sont également requises quant à l'amélioration des percées visuelles et physiques vers l'eau.

Les abords du canal de Lachine comprennent un patrimoine bâti et archéologique d'une grande valeur. On y trouve un nombre important de bâtiments industriels ainsi que d'équipements, telle la grue LaSalle-Coke, dont la préservation constitue un élément fondamental de la mise en valeur du secteur.

L'implantation parallèle au canal des réseaux ferroviaire et autoroutier contribue à enclaver certains sites, notamment ceux entre l'autoroute 20 et le canal. Il importe d'améliorer leur accessibilité afin d'encourager leur mise en valeur. Par ailleurs, le projet de réaménagement de l'échangeur Turcot par le ministère des Transports du Québec offre l'occasion d'élargir la réflexion à cet effet.

Malgré le fait que plusieurs projets résidentiels aient été construits dans le secteur, l'application de la stratégie de revitalisation urbaine intégrée, établie en concertation avec les instances responsables, est souhaitable afin d'améliorer les conditions de vie des résidents. Des interventions sont nécessaires afin de diminuer les nuisances causées notamment par la présence d'entreprises industrielles ainsi que des réseaux autoroutier et ferroviaire. Certains endroits demandent également des interventions en matière de rénovation et de desserte en équipements collectifs.

Des travaux sont requis afin de parachever la mise en valeur des abords du canal de Lachine et de renforcer la vocation récréotouristique du secteur. De nouveaux espaces verts et places publiques doivent être aménagés et des tronçons du réseau cyclable restent à compléter. Enfin, l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques, situé à proximité du secteur, requiert des interventions afin d'assurer sa préservation.



Balises d'aménagement

- 1 Favoriser la conversion à des fins mixtes (incluant notamment des logements, des bureaux et des commerces) des sites vacants ou sous-utilisés dans certaines portions du secteur, notamment dans le secteur de planification de « Lachine Est » et à l'est de l'autoroute 15.
- 2 Préconiser le maintien et la consolidation des activités économiques dans certains endroits, notamment pour le secteur Cabot et entre le pont ferroviaire CP-Rockfield et l'autoroute 15.
- 3 Soutenir la réhabilitation des sites contaminés afin de faciliter leur mise en valeur en privilégiant la recherche et la mise en place de techniques novatrices.
- 4 Respecter le caractère du cadre bâti représentatif de chaque partie du secteur en favorisant une architecture et des interventions d'aménagement urbain de qualité et adaptées à leur milieu.
- 5 Favoriser la préservation des bâtiments et des équipements présentant une valeur patrimoniale intéressante ou exceptionnelle.
- 6 Prendre en compte le potentiel archéologique associé au secteur dans la réalisation de travaux d'excavation en vue d'en assurer la documentation ou, le cas échéant, la protection ou la mise en valeur.
- 7 Définir les interventions nécessaires à l'amélioration de l'accessibilité des sites enclavés et au renforcement des liens entre les milieux situés de part et d'autre du canal.
- 8 Étudier la possibilité d'implanter un lien de transport collectif à partir du Vieux-Port vers l'arrondissement de Lachine en longeant le canal.
- 9 Intervenir de façon intensive et intégrée dans les milieux résidentiels à revitaliser en améliorant notamment la qualité des logements et l'interface entre les milieux résidentiels et les industries lourdes et le réseau autoroutier.
- 10 Encourager la relocalisation de certaines entreprises incompatibles avec leur milieu.
- 11 Compléter en partenariat avec Parcs Canada l'aménagement des abords du canal de Lachine (parcs, places publiques, sentiers piétonniers et voies cyclables) en portant une attention particulière au maintien de l'accès public du canal et à la mise en valeur des bassins.
- 12 Aménager le domaine public aux abords du canal de façon à faciliter les déplacements à pied, à vélo, en transport collectif et en automobile.
- 13 Favoriser la poursuite des efforts visant à protéger et à mettre en valeur la falaise Saint-Jacques.



4.9

Chemin De La Côte-de-Liesse

Orientations générales

- Assurer une accessibilité adéquate aux diverses parties du secteur en réexaminant le rôle du chemin De La Côte-de-Liesse
- Développer à des fins économiques les abords du chemin De La Côte-de-Liesse
- Optimiser l'occupation du sol du secteur en profitant de la présence de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et de la proximité des autoroutes 13, 20 et 40
- Rehausser l'image générale du corridor du chemin De La Côte-de-Liesse, en lien avec la présence de l'aéroport, principale porte d'entrée à Montréal

Problématique

L'autoroute De La Côte-de-Liesse est à la fois un des accès les plus importants à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et un lien entre les autoroutes 20 et 40. Ses abords sont constitués de secteurs industriels et commerciaux comptant de nombreux emplois. En fait, les entreprises profitent de la présence du réseau autoroutier qui offre une visibilité et facilite le déplacement des marchandises et des personnes.

Ce lien entre les autoroutes 20 et 40 n'est pas aussi fonctionnel qu'il le devrait. Les problèmes se situent aux points de jonction avec les échangeurs Décarie et Dorval. La configuration actuelle des voies est complexe et nuit à la fluidité des mouvements.

La circulation locale est aussi problématique, car la construction de l'autoroute a introduit une coupure qui nuit aux mouvements nord-sud. Les points de traverse sont peu nombreux et difficiles à repérer. Les terrains se trouvent ainsi enclavés entre l'autoroute et l'Aéroport, au nord, ou les voies ferrées, au sud. En plus, le nombre limité de points d'entrée et de sortie de l'autoroute De La Côte-de-Liesse contribue à complexifier les parcours d'accès. La solution à ces problèmes repose en grande partie sur les décisions du ministère des Transports du Québec, responsable de cet axe de transport.

La planification des abords de l'autoroute dépendait, jusqu'à la fin de 2001, de décisions prises dans quatre municipalités différentes ne partageant pas nécessairement les mêmes objectifs, ce qui s'est traduit par l'absence d'une stratégie d'aménagement et de développement du secteur. Signalons toutefois que ce corridor est caractérisé par une concentration importante d'entreprises industrielles et commerciales œuvrant dans des domaines complémentaires aux activités aéroportuaires, tendance qui pourrait se refléter dans une éventuelle stratégie de développement.



Par ailleurs, plusieurs des sites occupés par des entreprises sont utilisés en deçà de leur potentiel : les stationnements sont vastes et l'entreposage extérieur est une pratique répandue. Les bâtiments ont souvent un taux d'implantation réduit et une faible hauteur, résultant en un encadrement déficient des voies de circulation. L'impression de déstructuration qui se dégage du secteur est accentuée par la présence d'un affichage imposant et l'absence d'un alignement d'arbres.

Ces facteurs, combinés à une qualité architecturale déficiente des bâtiments et à la présence de l'autoroute et des réseaux aériens de téléphonie et de distribution électrique, projettent une image en deçà de celle souhaitée pour une entrée de ville.

Balises d'aménagement

- 1 Examiner la possibilité de transformer l'autoroute De La Côte-de-Liesse et ses voies de service en un boulevard urbain pour améliorer l'accès aux diverses parties du secteur, permettre une desserte adéquate en transport collectif, faciliter les déplacements des cyclistes et des piétons et améliorer l'image générale du secteur.
- 2 Revoir la configuration des jonctions du chemin De La Côte-de-Liesse avec la 55^e Avenue, l'autoroute 13, la montée De Liesse et les échangeurs Décarie et Dorval.
- 3 Améliorer la signalisation routière afin de faciliter les déplacements à l'intérieur du secteur.
- 4 Inciter des entreprises commerciales et industrielles à s'implanter dans le secteur, y compris celles ayant des activités complémentaires à celles de l'aéroport.
- 5 Harmoniser les exigences réglementaires minimales des quatre arrondissements concernés, par exemple quant aux usages autorisés, à l'implantation, à l'architecture, à l'aménagement paysager et à l'affichage, afin de donner un caractère unifié au corridor.
- 6 Exiger une architecture et un aménagement de qualité pour tout projet.
- 7 Améliorer l'encadrement de la voie publique en réduisant les marges de recul, en favorisant la construction de bâtiments au gabarit plus important et en aménageant des aires de stationnement mieux paysagées et intégrées.



4.10

Centre des affaires

Orientations générales

- Soutenir le développement immobilier des terrains vacants
- Accroître l'importance de la fonction résidentielle
- Rehausser la qualité de l'aménagement des lieux publics et des principaux axes
- Améliorer l'interface avec les secteurs avoisinants



Problématique

Foyer de l'activité économique montréalaise, le Centre des affaires constitue un milieu exceptionnel par son animation et son cadre bâti. Il reflète la vitalité de Montréal et contribue à son rayonnement en offrant un environnement généralement attrayant, convivial et sécuritaire.

De nombreux terrains vacants ponctuent le territoire du Centre des affaires, dont ils occupent une vingtaine des 177 hectares. Dans la partie sud-ouest, leur forte concentration découle notamment de la présence de bretelles d'accès à l'autoroute Ville-Marie et d'infrastructures ferroviaires qui concourent au caractère déstructuré du secteur. Le développement immobilier de l'ensemble de ces terrains permettrait de consolider le cadre bâti, d'accroître l'animation sur rue et de rehausser la qualité de l'environnement urbain.

La fonction résidentielle occupe actuellement une place marginale au sein du Centre des affaires. Son développement est souhaitable afin de revitaliser les secteurs moins propices aux activités commerciales ou de bureau, dont ceux du « Paper Hill », au nord du Quartier international, et de l'îlot Chaboillez. L'arrivée de nouveaux résidents profiterait également à l'activité commerciale de la rue Sainte-Catherine, qui fluctue de façon importante au gré de ses différents tronçons.

Certains grands lieux publics du Centre des affaires mériteraient de voir leur aménagement bonifié, notamment les squares Dorchester et Phillips. Un soin particulier doit aussi être accordé à l'aménagement de ses principaux axes et de leurs abords (rue McGill – Côte-du-Beaver-Hall, rue Peel, rue University, boulevards René-Lévesque et De Maisonneuve) afin qu'ils offrent une image à la hauteur du rôle du Centre des affaires. Le réaménagement du domaine public devrait accroître la place accordée aux piétons lorsque les conditions s'y prêtent et insister, d'une manière généralisée, sur leur confort.

Pour un nombre croissant d'activités du secteur tertiaire moteur qui intègrent les nouvelles technologies, l'accès à des équipements de pointe, notamment en matière de télécommunications, est un gage de vitalité. À cet égard, la Ville pourra jouer un rôle de soutien en facilitant l'implantation de tels équipements sur son territoire. Dans un autre ordre d'idées, elle devra aussi s'assurer de l'intégration harmonieuse des infrastructures de transport collectif dont l'aménagement est projeté au Centre des affaires.

Balises d'aménagement

- 1 Soutenir le développement immobilier des terrains vacants par des mesures appropriées.
- 2 Appuyer le développement de la fonction résidentielle dans le secteur Paper Hill et l'îlot Chaboillez.
- 3 Réaménager certains grands lieux publics et leurs abords.
- 4 Améliorer l'aménagement des grands axes.
- 5 Accroître, là où les conditions s'y prêtent, l'espace piéton dans le cadre du réaménagement du domaine public.
- 6 Étudier des scénarios de réaménagement pour le secteur Jean-d'Estrée et celui situé à l'est de l'îlot Chaboillez, incluant la possibilité de reconfigurer les accès autoroutiers.
- 7 Assurer, le cas échéant, une bonne intégration des nouvelles infrastructures de transport collectif au milieu urbain.

4.11

Complexe et Village olympiques

Orientations générales

- Intensifier et diversifier les activités dans le secteur, notamment au plan récréotouristique, tout en assurant leur intégration au milieu urbain environnant
- Rendre le secteur plus attrayant, sécuritaire et confortable pour les piétons et les cyclistes
- Reconnaître et mettre en valeur les éléments patrimoniaux du secteur
- Protéger et mettre en valeur certaines vues vers le Stade et le Village olympiques



Problématique

Conçu comme un ensemble architectural dédié au sport, le Complexe olympique forme avec le Jardin botanique et le parc Maisonneuve un important pôle récréotouristique de la ville. Son architecture et sa valeur patrimoniale exceptionnelles, fortement ancrées dans l'imaginaire montréalais, lui procurent une reconnaissance internationale. La présence de nombreuses vues vers le Stade et le Village olympiques contribuent également au rayonnement de ces installations.

Le Complexe olympique et ses environs subissent néanmoins d'importants changements de vocation depuis quelques années, alors que la demande d'installations sportives professionnelles est à la baisse. Plusieurs interventions confirment cette réalité. Par exemple, l'ancien Vélodrome est transformé en Biodôme en 1992 et un cinéma est implanté sur le site en 2000. Le réaménagement du mât du stade est également prévu afin d'y accueillir des bureaux. Une réflexion est toutefois nécessaire afin de mettre en valeur d'autres espaces sous-utilisés du Stade et les 4 719 places de stationnement du Complexe olympique.

Par ailleurs, les abords du Village olympique offrent un important potentiel résidentiel qui doit être mis en valeur dans le respect des lieux. La monumentalité des pyramides, le dégagement visuel entre ces bâtiments et le golf adjacent ainsi que la présence d'un bois (une chênaie rouge, peuplement rare sur le territoire) constituent des éléments qui méritent d'être préservés.

L'aménagement du Complexe olympique, conçu pour accueillir des dizaines de milliers de personnes, comprend de larges espaces gazonnés ou bétonnés dépourvus d'attraits. Ces sites sous-utilisés et situés à proximité de deux stations de métro méritent d'être mis en valeur afin d'augmenter les activités dans le secteur et de rendre le Complexe plus attrayant, convivial et sécuritaire.

L'accessibilité au Complexe olympique est à revoir puisqu'il n'y a pas de voies d'accès véhiculaire et piétonne clairement définies vers le centre du site. L'interface entre le Complexe et les milieux avoisinants nécessite également des interventions. L'important volume de circulation routière et l'aménagement des artères ceinturant le site diminuent la sécurité des piétons et des cyclistes. Le manque d'activités diversifiées sur ces artères réduit l'achalandage dans le secteur et affecte l'image du Complexe olympique.

Tout en répondant aux différents enjeux du site, la planification détaillée doit tenir compte des liens avec le Jardin botanique, le parc Maisonneuve ainsi que les milieux résidentiels avoisinants afin d'harmoniser la mise en valeur du Complexe olympique avec son entourage.

Balises d'aménagement

- 1 Consolider la vocation récréotouristique du secteur en encourageant l'implantation d'activités complémentaires.
- 2 Évaluer la possibilité de diversifier les usages et de mettre en valeur les sites sous-utilisés, tels les grands espaces bétonnés ou gazonnés ainsi que le Stade lui-même.
- 3 Encadrer le développement des abords du Village olympique en favorisant un cadre bâti respectant l'échelle et le caractère des bâtiments existants, tout en préservant le bois et un dégagement visuel entre le golf et les pyramides.
- 4 Favoriser les projets visant à améliorer l'intégration du site au milieu urbain environnant en prévoyant notamment un gabarit et une architecture appropriés.
- 5 Rendre le secteur plus attrayant, sécuritaire et confortable pour les piétons et les cyclistes en prévoyant notamment l'aménagement de lieux publics de qualité et un aménagement paysager approprié.
- 6 Mieux définir les entrées du Complexe olympique afin d'améliorer son accessibilité.
- 7 Réaménager le boulevard Pie-IX, l'avenue Pierre-De Coubertin ainsi que la rue Viau de façon à les rendre plus sécuritaires et agréables à fréquenter.
- 8 Assurer de meilleures liaisons pour les piétons et les cyclistes entre le Complexe olympique, le Jardin botanique, le parc Maisonneuve et les milieux environnants.
- 9 Protéger et mettre en valeur les éléments patrimoniaux, naturels et paysagers du Complexe et du Village olympiques, du Jardin botanique et du parc Maisonneuve.
- 10 Identifier les vues à protéger sur le Stade et le Village olympiques.

4.12

Corridor Louis-H.-La Fontaine

Orientations générales

- Améliorer la desserte nord-sud de la partie est de Montréal
- Réduire la circulation de transit dans les milieux résidentiels en la canalisant vers les infrastructures appropriées tout en facilitant les déplacements en transport collectif et à vélo
- Protéger et mettre en valeur l'écoterritoire de la Coulée verte du ruisseau De Montigny
- Assurer l'accessibilité des résidents au parc linéaire du ruisseau De Montigny
- Protéger et mettre en valeur le boulevard Gouin en tant que composante du parcours riverain



Problématique

La desserte nord-sud de la partie est de Montréal devrait être améliorée par l'ajout de nouveaux liens routiers. Plusieurs possibilités sont envisagées, dont le prolongement du boulevard Rodolphe-Forget (voir section 4.7).

Le présent secteur concerne le corridor du boulevard Louis-H.-La Fontaine au nord du boulevard Henri-Bourassa Est. Le ministère des Transports du Québec (MTQ) étudie présentement le parachèvement de l'autoroute 25 dans l'axe de ce boulevard, incluant la construction d'un pont vers Laval enjambant la rivière des Prairies et d'un corridor de transport collectif, dans le cadre d'une entente de partenariat public-privé. La Ville de Montréal attendra les conclusions des études avant de se prononcer sur ce projet.

Afin de justifier cette intervention, les études devront démontrer l'amélioration de la desserte des secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement, le désenclavement de l'est de l'Île et la réduction de la circulation de transit, particulièrement celle des camions, le long des boulevards Henri-Bourassa Est et Pie-IX. Le projet devra aussi intégrer des aménagements propices au transport collectif et au vélo.

D'autres options pourraient être évaluées, dont le prolongement de l'autoroute 25 en boulevard urbain dans l'axe du boulevard Louis-H.-La Fontaine, incluant la construction d'un pont à péage d'un gabarit comparable à ceux des ponts Lachapelle et Ahuntsic. Cette intervention intégrerait un corridor de transport collectif comprenant l'aménagement d'un stationnement incitatif en amont de la congestion ainsi qu'un lien cyclable.

Indépendamment du choix, le projet routier devra respecter le caractère des lieux, notamment l'écoterritoire et le parcours riverain, et assurer le développement des terrains adjacents. La mise en valeur de l'écoterritoire de la Coulée verte du ruisseau De Montigny est déjà amorcée puisqu'un sentier multifonctionnel est en voie de réalisation aux abords du ruisseau. Ce sentier sera relié à la piste cyclable du boulevard Gouin Est et éventuellement à celle de l'arrondissement d'Anjou. La protection des îles Rochon, Boutin, Lapierre et Gagné demeure toutefois un enjeu important, considérant leur grande biodiversité.

Le boulevard Gouin Est est un élément du parcours riverain et le Plan prévoit la mise en valeur de ses composantes patrimoniales et paysagères : percées visuelles sur la rivière des Prairies, éléments d'intérêt patrimonial et secteurs présentant un caractère champêtre.

Le Cégep Marie-Victorin et l'Hôpital Rivière-des-Prairies pourraient disposer d'un surplus de terrains en raison d'une réaffectation partielle ou d'une réorganisation des activités sur leur site respectif. La mise en valeur de ces lieux est donc à considérer en lien avec la présence du ruisseau et du projet routier choisi. Selon le gabarit de ce dernier, des portions inutilisées de l'emprise appartenant au MTQ pourraient également s'intégrer au développement du secteur, en tenant compte de la présence de la ligne hydroélectrique.

Balises d'aménagement

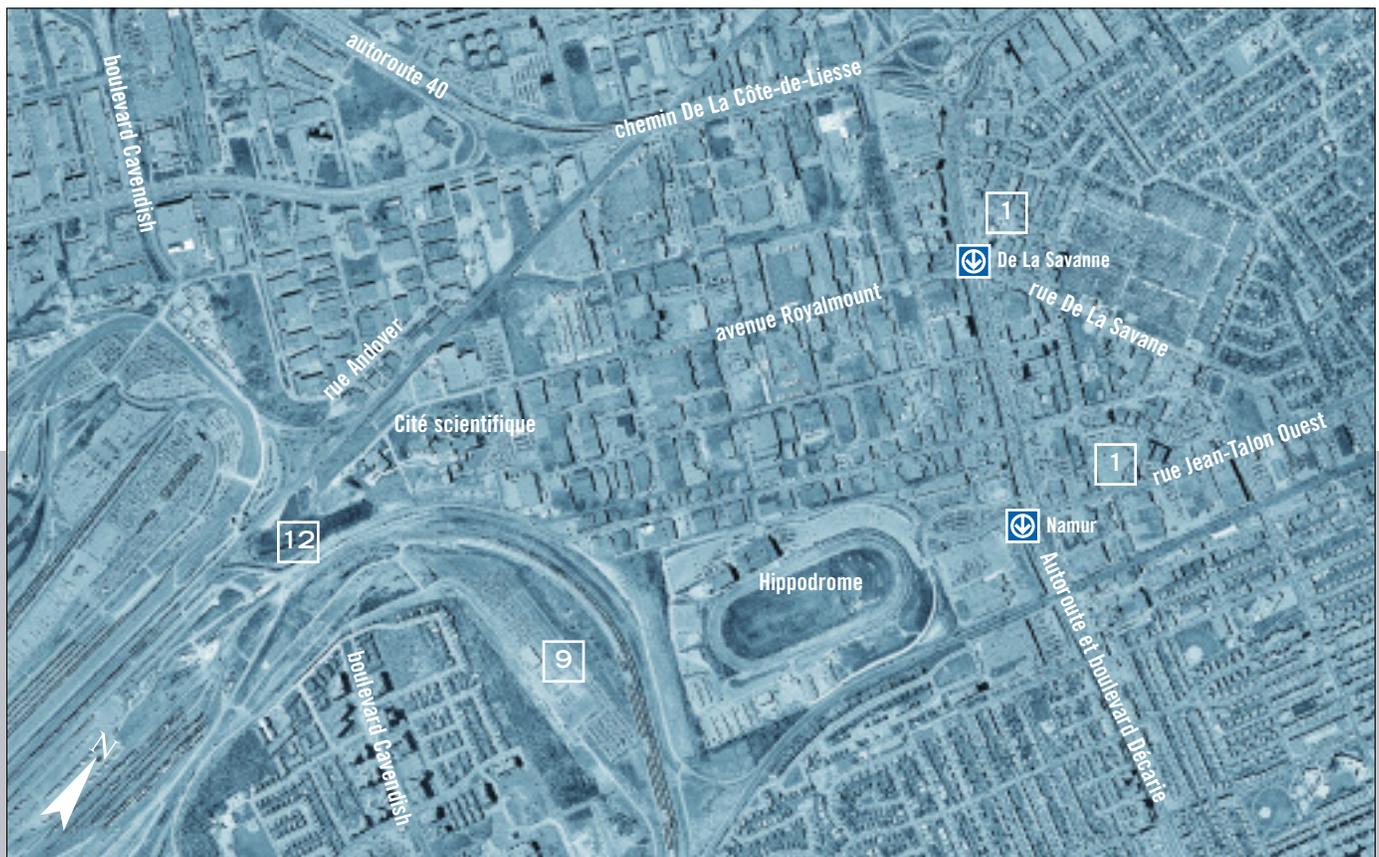
- 1 Répondre aux besoins du transport des personnes et des marchandises dans le respect du caractère du milieu.
- 2 Mettre en place dans ce corridor des mesures préférentielles au transport collectif.
- 3 Atténuer les nuisances sur les milieux résidentiels causées par la circulation des véhicules empruntant ce corridor.
- 4 Protéger et mettre en valeur l'écoterritoire, notamment par l'aménagement d'une zone tampon longeant le boisé et le ruisseau De Montigny, et par le choix d'un tracé privilégiant la préservation des milieux naturels et des îles.
- 5 Limiter les impacts du futur lien routier sur les éléments du parcours riverain : les vues vers la rivière des Prairies, les sites d'intérêt patrimonial et les secteurs présentant un caractère champêtre.
- 6 Évaluer le potentiel de mise en valeur des sites institutionnels dans l'éventualité d'une réaffectation partielle ou d'une réorganisation des activités sur les sites en prévoyant des usages compatibles avec les fonctions institutionnelles existantes et la présence d'un lien routier à définir.
- 7 Prévoir une utilisation adéquate des portions inutilisées de l'emprise du MTQ.
- 8 Intégrer la présence de la ligne hydroélectrique dans l'aménagement de l'écoterritoire.

4.13

Décarie–Cavendish– Jean-Talon Ouest

Orientations générales

- Densifier et intensifier les activités aux abords des stations de métro, du boulevard Décarie et de la rue Jean-Talon Ouest
- Améliorer l'accessibilité routière et la desserte en transport collectif aux différentes parties du secteur
- Améliorer l'image des grands axes routiers, notamment du boulevard Décarie, de la rue Jean-Talon Ouest, de l'avenue Royalmount-De La Savane et du chemin De La Côte-de-Liesse
- Assurer la sécurité et le bien-être des piétons et des cyclistes par un encadrement et un aménagement de qualité de l'espace public
- Atténuer les nuisances environnementales liées à la présence de l'autoroute Décarie



Problématique

Ce secteur à vocation économique, desservi par les stations de métro Namur et De La Savane, se caractérise principalement par un tissu urbain déstructuré et sous-utilisé : disparité d'implantation et de volumétrie des bâtiments, disparité des fonctions urbaines, nombreuses aires de stationnement, etc. Les abords des stations de métro, de la rue Jean-Talon Ouest et du boulevard Décarie ainsi que le site de l'Hippodrome, incluant le secteur commercial, offrent un important potentiel de renouvellement urbain et d'intensification des activités d'emplois. Certains terrains appartenant au Canadien Pacifique, localisés le long des voies ferrées, présentent également un potentiel pour la construction résidentielle et pour l'accueil d'activités économiques.

La mise en valeur du secteur situé à l'ouest du boulevard Décarie est toutefois problématique. D'une part, la présence des infrastructures ferroviaires et des corridors autoroutiers (Décarie et De La Côte-de-Liesse) ainsi que la discontinuité du réseau routier, notamment du boulevard Cavendish, limitent l'accès à plusieurs parties de ce secteur. La Cité scientifique, le parc industriel de l'arrondissement de Mont-Royal (secteurs Royalmount et Andover), le site de l'Hippodrome et le secteur résidentiel de l'arrondissement de Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest en bordure du boulevard Cavendish se trouvent ainsi enclavés. D'autre part, la Ville devra assurer la capacité des infrastructures d'aqueduc et d'égout afin de soutenir la construction sur les sites de l'Hippodrome et de la Cité scientifique.

Dans le cadre des interventions proposées au réseau de train de banlieue, la Ville préconise l'aménagement d'une nouvelle gare à proximité de la station de métro Namur, facilitant ainsi l'intermodalité.

Le secteur connaît aussi un important problème de nuisances environnementales (bruit et poussière) liées au fort volume de circulation de l'autoroute Décarie. La présence de commerces, d'entreprises, du site de dépôt de neiges usées et d'autres activités urbaines entraîne d'importants déplacements de main-d'œuvre, de clientèles ou de marchandises, contribuant ainsi à l'augmentation de la circulation automobile et de camions. L'environnement est par conséquent peu propice aux déplacements à pied ou à vélo. Le manque d'encadrement de l'espace public et les problèmes d'intégration architecturale et urbanistique le long des grands axes routiers contribuent à leur donner une image négative, particulièrement au boulevard Décarie.

Balises d'aménagement

- 1 Intensifier les activités et prévoir des densités relativement élevées ainsi que des fonctions urbaines compatibles aux abords des stations de métro, de la nouvelle gare, de la rue Jean-Talon Ouest et du boulevard Décarie.
- 2 Envisager une nouvelle vocation du site de l'Hippodrome privilégiant une densification et une mixité des usages et, le cas échéant, revaloriser et intensifier les activités sur les terrains occupés par les commerces et le stationnement incitatif Namur.
- 3 Réduire le nombre de places de stationnement lors de la construction de nouveaux projets non résidentiels à proximité des stations de métro.
- 4 Désenclaver le secteur par de nouveaux liens routiers, entre autres dans l'axe du boulevard Cavendish, intégrant des aménagements favorables aux déplacements en transport collectif, à vélo et à pied dès leur planification.
- 5 Améliorer le paysage urbain le long des axes routiers par des aménagements et une architecture de qualité .
- 6 Réaménager adéquatement les carrefours routiers, améliorer les liens piétonniers vers les stations de métro de façon à les rendre plus sécuritaires et élargir aux endroits stratégiques les viaducs traversant l'autoroute Décarie.
- 7 Améliorer la visibilité de la Cité scientifique et des parcs industriels du secteur par une signalisation adéquate et par des interventions d'aménagement de qualité.
- 8 Favoriser l'expansion de la Cité scientifique.
- 9 Envisager la construction résidentielle sur les terrains situés à l'ouest des voies ferrées en prévoyant des mesures de mitigation appropriées.
- 10 Implanter les infrastructures d'aqueduc et d'égout requises et, au besoin, des bassins de rétention.
- 11 Atténuer le bruit provenant de l'autoroute Décarie par des aménagements appropriés tels que des écrans absorbant le bruit sur les parois de l'autoroute.
- 12 Atténuer les nuisances liées à la présence du site de dépôt de neiges usées.
- 13 Préserver les vues vers le mont Royal, l'Oratoire Saint-Joseph et l'Université de Montréal.

4.14

Galeries d'Anjou– Jean-Talon Est

Orientations générales

- Accroître le rôle multifonctionnel du secteur
- Renforcer le caractère urbain en diversifiant et en intensifiant les activités ainsi qu'en privilégiant une densité relativement forte sur certaines parties du territoire
- Améliorer la qualité de l'aménagement ainsi que l'image générale du secteur
- Favoriser une meilleure desserte en transport collectif, notamment par le prolongement du métro jusqu'au boulevard Des Galeries d'Anjou
- Développer un réseau routier, cyclable et piétonnier adéquat et sécuritaire
- Favoriser l'animation du secteur en y maximisant l'interaction entre les bâtiments et la rue



Problématique

Le secteur présente un visage relativement dynamique et est, depuis les dernières années, en voie de consolidation, entre autres en ce qui concerne les activités commerciales et résidentielles. Sa localisation géographique, à l'intersection des autoroutes 25 et 40, lui confère une très forte visibilité ainsi qu'une grande accessibilité au niveau régional. Ainsi, il offre un très bon potentiel de densification et de mise en valeur, particulièrement à des fins multifonctionnelles, notamment à proximité des nouvelles stations de métro envisagées, où le Plan d'urbanisme favorise une intensification et une diversification des activités.

Toutefois, certaines caractéristiques du secteur génèrent divers problèmes d'aménagement et de développement qui limitent l'atteinte de son plein potentiel. Tout d'abord, le manque d'intégration causé par la grande variété d'implantation et de volumétrie des bâtiments est problématique quant à l'apparence du cadre bâti.

La présence de nombreuses aires de stationnement extérieur ainsi que l'absence d'aménagement paysager, autant sur le domaine public que privé, ne contribuent certes pas à l'intérêt visuel des lieux. De plus, la circulation piétonnière difficile ainsi que la forte accessibilité automobile à certains établissements commerciaux créent des irritants majeurs. Par ailleurs, l'absence d'équipements publics et civiques ne permet pas au secteur de jouer pleinement son rôle de moteur économique et stratégique dans l'est de la ville.

Enfin, la topographie particulière des lieux ainsi que la présence d'importantes voies autoroutières ne facilitent guère les déplacements locaux – les fréquents problèmes de congestion automobile sur la rue Jean-Talon Est ainsi que sur le boulevard des Galeries d'Anjou le prouvent aisément. Et l'implantation éventuelle de deux nouvelles stations de métro dans le secteur risque d'accentuer ces problèmes, notamment sur la rue Bélanger à cause de l'accroissement du nombre de véhicules et d'autobus se rabattant vers la future tête de ligne. L'environnement est également peu propice aux cyclistes.

Enfin, le passage d'une importante ligne de transport d'énergie constitue un frein significatif à la mise en valeur d'une partie du secteur. Les immenses terrains entourant le plus important centre commercial de l'est de la ville représentent quant à eux un potentiel qui pourrait être mieux exploité.

Balises d'aménagement

- 1 Favoriser la consolidation du secteur grâce à l'intensification et à la densification des activités urbaines à proximité des futures stations de métro ainsi que le long du boulevard Des Galeries d'Anjou et de la rue Jean-Talon Est, afin de créer un milieu dynamique et animé comprenant notamment des activités récréatives, culturelles et hôtelières.
- 2 Privilégier l'implantation d'équipements publics et institutionnels, de nouveaux édifices à bureaux et de services afin de compléter la gamme offerte dans le secteur, et revoir la liste d'activités commerciales autorisées de manière à éviter les usages incompatibles avec la vocation recherchée.
- 3 Poursuivre la construction résidentielle de haute densité dans certaines parties du secteur afin de le consolider.
- 4 Harmoniser l'implantation et l'architecture des nouveaux bâtiments et soigner les aménagements extérieurs.
- 5 Planifier les abords des futures stations de métro, rationaliser l'offre en stationnement et aménager le réseau routier actuel en fonction des besoins afférents.
- 6 Appliquer les principes d'aménagement du domaine public relatifs aux secteurs à fort achalandage piétonnier.
- 7 Revoir et harmoniser les règles concernant les enseignes des établissements commerciaux, les panneaux-réclames ainsi que la signalisation des accès aux autoroutes.
- 8 Privilégier la construction de stationnements souterrains en remplacement des stationnements extérieurs afin de recomposer des espaces à construire.
- 9 Analyser la possibilité d'enfouir la ligne de transport d'énergie située le long du boulevard Des Galeries d'Anjou, afin de maximiser le potentiel de construction et la mise en valeur de cette partie du secteur.
- 10 Revoir l'ensemble des accès menant aux divers établissements commerciaux du secteur.

4.15

Havre de Montréal

La Société du Havre de Montréal, créée à l'issue du Sommet de 2002 à l'initiative de la Ville de Montréal et des gouvernements du Canada et du Québec, a pour mandat de proposer les grandes lignes d'un plan de développement et d'aménagement intégré pour le Havre de Montréal, ainsi que de prévoir une structure de mise en œuvre et une stratégie de financement. Face à la complexité des enjeux et à la multitude des intervenants, seul un tel organisme peut parvenir à réunir les principaux acteurs économiques et institutionnels concernés en vue de réaliser une vision commune. De fait, la planification détaillée du secteur du Havre de Montréal est très largement amorcée.

Orientations générales

- Faire du Havre de Montréal un modèle exemplaire d'aménagement urbain et de développement durable favorisant la mise en valeur de ses vocations récréotouristique, résidentielle, industrielle et portuaire
- Parfaire l'image projetée de la principale porte d'entrée au Centre des affaires et lui conférer un caractère prestigieux
- Redonner le fleuve Saint-Laurent et ses berges aux Montréalais par une amélioration marquée de l'accessibilité au secteur et à ses diverses parties en transport collectif, à pied, à vélo et par la route
- Protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti, naturel et archéologique
- Mitiger les contraintes environnementales



Problématique

Le Havre de Montréal a été le témoin de diverses périodes de mise en valeur du territoire. Les milieux portuaire, ferroviaire et industriel connaissent présentement de profondes transformations se traduisant par la consolidation ou le retrait de certaines activités économiques. L'avenir du triage du Canadien National à Pointe-Saint-Charles illustre ce propos.

La renaissance du Havre, au cours des quarante dernières années, est liée à la tenue de grands événements internationaux récréotouristiques, culturels et sportifs, au réaménagement du Vieux-Port et, plus récemment, au retour de l'habitat dans le Vieux-Montréal, à la réouverture du canal de Lachine et à l'émergence de la Cité Multimédia et du Quartier international. Cette évolution fait en sorte que de nombreux usages cohabitent, parfois difficilement, et que plusieurs terrains sont disponibles à des fins de développement.

En dépit de la complexité posée par la cohabitation d'usages diversifiés, le secteur possède des avantages indéniables. Parmi ceux-ci, les vues exceptionnelles et la présence du fleuve Saint-Laurent lui confèrent un prestige inégalé. Le Vieux-Port a ouvert une première fenêtre sur le fleuve, mais l'aménagement des berges et des quais dans l'ensemble du secteur demande à être complété et leur accessibilité, à être revue, afin d'améliorer les points de contact avec l'eau de manière à profiter de la plus-value créée par la présence du Saint-Laurent.

D'ailleurs, l'emplacement de l'autoroute Bonaventure dans le Technoparc interdit présentement tout accès au fleuve et à ses berges à cet endroit. Le profil de sa partie surélevée génère un impact visuel majeur. L'autoroute pose une autre contrainte, car elle facilite l'accès au Centre des affaires depuis la Rive-Sud, mais dessert inadéquatement le Technoparc. L'essor de ce dernier est donc tributaire de l'amélioration de son accessibilité.

L'autoroute est également empruntée par un grand nombre d'autobus provenant de la Rive-Sud par la voie réservée du pont Champlain. Celle-ci, fonctionnant en sens inverse de la circulation, pose des problèmes de sécurité nuisant à sa pérennité.

La faible desserte en transport collectif du Havre est une contrainte majeure au développement harmonieux de ses fonctions et un obstacle à l'exploitation optimale des équipements récréotouristiques. C'est pourquoi plusieurs visiteurs accèdent au Vieux-Port, au parc Jean-Drapeau et au Casino en automobile. Or, les débits de circulation sont tels qu'ils causent des désagréments importants pour les résidents du Vieux-Montréal et de la Cité-du-Havre. La circulation automobile et la présence de grands stationnements dans les îles sont en contradiction avec la vocation de parc de ces lieux.





4.15

Havre de Montréal

(suite)

Cela explique pourquoi une meilleure exploitation du potentiel récréotouristique ne dépend pas tant d'un accroissement de l'achalandage en période estivale que d'une meilleure répartition de celui-ci sur le territoire et dans le temps.

Une partie importante du secteur revêt un caractère patrimonial significatif. La mise en valeur de ces éléments contribue déjà à celle des espaces riverains, notamment la réouverture du canal de Lachine à la navigation de plaisance. La conservation de ces éléments doit toutefois être analysée. Par exemple, bien que l'ampleur et la nature de la structure du silo à grain numéro 5 complexifient la tâche, la mise en valeur de ce bâtiment doit s'intégrer à la recomposition des espaces industriels et portuaires qui le voient. Les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame comprennent des éléments du patrimoine militaire (fort, tour, cimetière) et des témoins importants du patrimoine architectural moderne, hérités de l'Expo 67. Le pont Jacques-Cartier et le bois de l'île Sainte-Hélène présentent aussi une valeur patrimoniale significative.

En contrepartie, d'autres portions du secteur sont marquées par la présence d'importants problèmes environnementaux. Le Technoparc est un ancien site d'enfouissement dont les sols souffrent d'instabilité et sont contaminés par des déchets industriels toxiques. Ailleurs, les terrains utilisés à des fins industrielles, ferroviaires et portuaires sont aussi potentiellement contaminés.

En somme, plusieurs acteurs ayant des intérêts différents transforment le secteur. Or, afin d'assurer une mise en valeur harmonieuse de celui-ci, il importe que le choix des nouveaux usages et leur séquence d'implantation soient des plus stratégiques.

Balises d'aménagement

- 1 Favoriser le développement d'une diversité d'usages tout en assurant leur cohabitation harmonieuse.
- 2 Améliorer l'image de la principale porte d'entrée au Centre des affaires par une architecture et un aménagement de très grande qualité en complémentarité avec d'éventuels projets de mise en lumière des ponts.
- 3 Compléter l'aménagement du Vieux-Port et des berges des Îles et du Technoparc.
- 4 Favoriser la mise en place d'un corridor de transport collectif, tel un tramway moderne ou une navette, reliant le parc Jean-Drapeau, le Vieux-Montréal, le Quartier des spectacles et le mont Royal.
- 5 Relocaliser le corridor de l'autoroute Bonaventure, transformée en boulevard urbain et rabaissée au sol, de manière à libérer les berges, à accroître l'accessibilité au Technoparc et à mettre en valeur les terrains adjacents.
- 6 Compléter le parcours riverain reliant l'arrondissement de Verdun au Vieux-Montréal par l'aménagement d'un corridor public en rive.
- 7 Étudier la question de la traversée du bassin Peel du canal de Lachine (tunnel ou nouveau pont).
- 8 Desservir la clientèle de la Rive-Sud par l'implantation de modes de transport collectif tels que le SLR à l'étude par l'AMT, un train de banlieue dans l'axe du pont Victoria ou une voie réservée aux autobus sur le pont Champlain dans le sens de la circulation.
- 9 Assurer la préservation et la mise en valeur du patrimoine industriel (silo numéro 5, bassin Wellington, canal de Lachine), militaire (fort, tour, cimetière), moderne (témoins de l'Expo 67) et naturel (bois de l'île Sainte-Hélène) en encourageant les partenariats entre les intervenants publics ou privés.
- 10 Réhabiliter les terrains contaminés pour susciter le développement.

4.16

L'Acadie-Chabanel

Orientations générales

- Favoriser le développement et la diversification des activités d'emplois
- Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public
- Atténuer les nuisances des activités industrielles dans les milieux de vie avoisinants
- Faciliter l'accès au secteur pour les utilisateurs du transport collectif, les piétons et les cyclistes
- Améliorer l'accès au secteur et la circulation à l'intérieur de celui-ci en matière de transport des marchandises



Problématique

Le secteur L'Acadie-Chabanel, actuellement en restructuration, compte plus de 1 500 entreprises et 22 700 emplois répartis en trois sous-secteurs présentant des caractéristiques différentes. Le sous-secteur 1, situé entre le boulevard Saint-Laurent et le chemin de fer, comprend notamment des entreprises du domaine de la mode et une partie résidentielle au sud. En outre, plusieurs locaux y sont inoccupés ou sous-utilisés. Le sous-secteur 2, correspondant à l'ancien emplacement du Marché central, est en développement grâce à l'implantation de commerces de détail de moyenne ou de grande surface. De plus, du côté ouest du boulevard De L'Acadie, l'établissement de commerces s'intensifie et complète l'offre du Marché central. Le sous-secteur 3, situé entre l'autoroute 15 et le boulevard De L'Acadie, concentre entre autres des entreprises industrielles reliées à la mode et au domaine alimentaire. Il compte aussi des terrains vacants qui représentent une superficie de près de 14 hectares. Il existe donc un potentiel important de mise en valeur.

L'accessibilité et la circulation à l'intérieur du secteur sont difficiles, en particulier pour le transport des marchandises. Certaines options pour améliorer l'accès au secteur sont présentement à l'étude, dont l'ajout d'une voie de service du côté est de l'autoroute 15 dans l'axe de la rue Jean-Pratt.

Afin d'améliorer l'accessibilité en transport collectif, l'implantation d'un système léger sur rail est envisagé dans l'axe de l'avenue Du Parc jusqu'à la rue Jean-Talon et éventuellement jusqu'au secteur étudié. Une autre option à l'étude porte sur l'aménagement d'une gare à l'intersection de la rue Chabanel sur la ligne Montréal-Blainville. Par ailleurs, on prévoit la réalisation du lien cyclable de la Route verte dans l'emprise du corridor ferroviaire du Canadien Pacifique.

L'étroitesse des trottoirs et la faible présence de végétation et de mobilier urbain rendent les lieux peu agréables pour les déplacements à pied et à vélo. Aussi, les interfaces entre les milieux résidentiel et industriel sont difficiles. Aucune zone tampon entre ces secteurs ne permet d'atténuer les nuisances dans les milieux résidentiels : circulation de transit, bruit et poussière liés à certaines activités industrielles. De même, les interfaces entre le secteur et les autoroutes sont à améliorer afin de tirer profit de la visibilité offerte aux entreprises et d'améliorer le paysage urbain aux abords des autoroutes.

Balises d'aménagement

- 1 Favoriser la diversification des entreprises dans les sous-secteurs 1 et 3.
- 2 Évaluer les possibilités de réaménager, en tout ou en partie, les bâtiments utilisés par l'industrie de la mode pour accueillir d'autres types d'entreprises.
- 3 Mettre en valeur les terrains vacants du secteur à des fins d'emplois et favoriser une production architecturale de qualité, en particulier sur les sites adjacents aux autoroutes 15 et Métropolitaine.
- 4 Améliorer l'accessibilité du secteur par les voies routières, notamment à partir de l'autoroute 15, autant pour le transport des personnes que des marchandises.
- 5 Faciliter le transport des marchandises à l'intérieur du secteur.
- 6 Aménager une voie de service à l'autoroute 15 dans l'axe de la rue Jean-Pratt.
- 7 Étudier la mise en place potentielle d'un système léger sur rail dans l'axe du chemin de fer à partir de la rue Jean-Talon, de même que l'implantation d'une gare sur la ligne Montréal-Blainville à l'angle de la rue Chabanel.
- 8 Réaliser le tronçon cyclable de la Route verte dans l'emprise du corridor ferroviaire du Canadien Pacifique.
- 9 Revoir l'aménagement du domaine public de manière à encourager les déplacements à pied et à vélo, par exemple en augmentant la présence de la végétation, en aménageant un lieu public et en élargissant les trottoirs, notamment sur la rue Chabanel.
- 10 Atténuer les nuisances dans les milieux résidentiels provenant du secteur industriel à l'est de la voie ferrée : bruit, poussière, circulation de transit.
- 11 Améliorer l'interface entre le secteur et les autoroutes, entre autres par la plantation d'arbres.
- 12 Évaluer les impacts d'une diversification des activités économiques sur les besoins du transport des marchandises et sur l'offre de stationnement.
- 13 Diversifier et intensifier les activités présentes sur le site du Marché central en favorisant une production architecturale de qualité et une utilisation intensive du sol.

4.17

L'Anse-à-l'Orme

Orientations générales

- Favoriser une intégration harmonieuse des projets de développement urbain et routier aux milieux naturels d'intérêt écologique
- Préserver un écosystème riche et viable dans l'axe de la rivière à l'Orme composé du bois Angell, des parcs-nature de l'Anse-à-l'Orme et du Cap-Saint-Jacques ainsi que du parc agricole du Bois-de-la-Roche
- Maintenir le régime hydrique et la qualité de l'eau de la rivière à l'Orme
- Soutenir une urbanisation favorisant l'utilisation du transport collectif et du vélo
- Assurer une desserte routière adéquate afin de désenclaver et de mettre en valeur certaines parties du secteur



Problématique

Le secteur de L'Anse-à-l'Orme se caractérise par de riches paysages ruraux liés à la présence de la zone agricole de l'arrondissement de Pierrefonds-Senneville et par d'importants espaces naturels de très grande valeur écologique : la rivière à l'Orme, seule rivière de l'île bordée par des plaines inondables; des milieux humides; des bois d'intérêt, notamment le bois Angell. Ces milieux naturels constituent l'écoterritoire du corridor de la rivière à l'Orme, dont la Ville entend encadrer le développement de manière à préserver son caractère et à mettre en valeur ses attraits.

D'importantes superficies de terrains vacants se situent à l'intérieur de ce territoire où près de 600 hectares sont propices au développement urbain. Ces terrains ne sont toutefois pas desservis par des infrastructures routières et souterraines (aqueduc et égout), ce qui constitue une contrainte à leur mise en valeur.

La discontinuité du réseau routier et la présence des infrastructures ferroviaires et du réseau autoroutier limitent l'accès aux secteurs industriels de Baie d'Urfé et de Sainte-Anne-de-Bellevue ainsi que la desserte par transport collectif aux gares Baie-d'Urfé et Bearepaire. En fait, seul le boulevard Saint-Charles assure une liaison nord-sud continue dans cette partie du territoire. La présence de l'emprise de l'autoroute 440, propriété du ministère des Transports du Québec (MTQ), située entre le boulevard Gouin Ouest et l'autoroute 40, enclave les secteurs résidentiels des arrondissements de Kirkland et de Pierrefonds-Senneville localisés à l'ouest de celle-ci. Il faut noter que le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal du MTQ n'y prévoit aucun projet routier.

Le développement urbain et le prolongement conséquent des infrastructures, notamment celles de transport, pourraient menacer l'intégrité des écosystèmes et la pérennité des paysages. La planification du secteur doit donc soutenir une forme urbaine respectant le patrimoine naturel tout en favorisant l'utilisation du transport collectif et du vélo.

Balises d'aménagement

- 1 Soutenir la réalisation de projets immobiliers résidentiels, industriels et commerciaux favorisant une optimisation de l'occupation du sol, une diversité des usages et une implantation appropriée des bâtiments, le tout soutenant l'utilisation du transport collectif et des modes de transport non motorisés.
- 2 Définir et appliquer des critères urbanistiques, de design urbain et d'architecture novateurs respectant les milieux naturels et le caractère des lieux : intégrer les grands espaces verts existants, limiter l'abattage des arbres et les surfaces minéralisées, prévoir des bassins de rétention, favoriser l'utilisation de matériaux écologiques, maximiser l'ensoleillement par l'orientation appropriée de la grille de rues et des bâtiments.
- 3 Assurer, dans le cadre de la mise en valeur du territoire, l'intégrité du régime hydrique de manière à maintenir la biodiversité de la rivière à l'Orme.
- 4 Désenclaver le secteur et améliorer l'accès aux gares de train de banlieue par de nouveaux liens routiers intégrant des aménagements propices aux déplacements en transport collectif, à vélo et à pied.
- 5 Favoriser un développement résidentiel et à vocation économique axé sur l'utilisation du transport collectif aux abords des gares Bearepaire et Baie-d'Urfé.
- 6 Consolider les secteurs d'emplois le long des autoroutes 20 et 40 et du chemin Sainte-Marie en favorisant la venue d'entreprises de haute technologie.
- 7 Créer un corridor récréatif entre le lac des Deux-Montagnes et le lac Saint-Louis par le parc-nature de l'Anse-à-l'Orme, le bois Angell et la gare Bearepaire.
- 8 Prendre en compte le potentiel archéologique associé au secteur lors de la réalisation de travaux d'excavation en vue d'en assurer la documentation ou, le cas échéant, la protection ou la mise en valeur.

4.18

Laurentien- Lachapelle

Orientations générales

- Mettre en valeur le boulevard Laurentien comme entrée de ville
- Favoriser la construction de projets résidentiels sur la majeure partie du boulevard Laurentien
- Intensifier les activités aux abords de la gare Bois-Franc
- Améliorer la qualité des milieux de vie résidentiels limitrophes
- Protéger et mettre en valeur le parcours riverain le long du boulevard Gouin Ouest



Problématique

Les abords du boulevard Laurentien entre le pont Lachapelle et le boulevard Henri-Bourassa Ouest forment un tissu urbain déstructuré et sous-utilisé où la primauté accordée à la circulation routière donne une image négative à cette entrée de ville et diminue la sécurité des piétons. Le territoire étudié accueille un important volume de circulation de transit en provenance de Laval. Le rabattement de plusieurs autobus de Montréal et de Laval accentue les problèmes de circulation sur le territoire et entraîne de la pollution sonore et olfactive pour les résidents. Ces contraintes ne font que diminuer la qualité de vie du milieu résidentiel situé à l'est du boulevard Laurentien et désigné comme secteur à revitaliser.

Par ailleurs, l'activité commerciale a subi un certain déclin sur les boulevards Laurentien et Gouin Ouest, créant ainsi un environnement peu attrayant. La disparité architecturale, la présence de nombreux stationnements de surface hors rue et le manque de verdure sur le boulevard Laurentien viennent accentuer cette image négative du secteur. L'aménagement et le type d'usage que l'on retrouve sur les boulevards Laurentien et Gouin Ouest sont peu esthétiques et ont déformé l'ancien noyau villageois de Cartierville. Identifié comme un élément du parcours riverain, le boulevard Gouin Ouest comporte plusieurs bâtiments d'intérêt patrimonial et offre quelques percées visuelles sur la rivière des Prairies méritant d'être mises en valeur.

Le secteur présente d'autres contraintes, soit le bruit émis par le poste de transformation électrique d'Hydro-Québec, la présence d'une ligne aérienne de transport d'électricité et de ses pylônes et la présence d'une cour de voirie municipale.

La planification doit tenir compte de ces contraintes et de la possibilité du prolongement de la ligne 2 du métro à partir de la station Côte-Vertu jusqu'à la gare Bois-Franc. Ce prolongement structurera le renouvellement de la partie sud du secteur.

Balises d'aménagement

- 1 Mettre en valeur le potentiel de construction des sites sous-utilisés du boulevard Laurentien en privilégiant la fonction résidentielle en mixité avec des commerces de proximité et des équipements collectifs.
- 2 Soutenir le développement mixte (bureau, habitation et commerce) de moyenne densité des terrains situés aux abords de la gare Bois-Franc tout en améliorant l'accessibilité à la gare.
- 3 Encadrer l'insertion des nouvelles constructions sur le boulevard Laurentien et assurer une production architecturale de qualité.
- 4 Favoriser la reconfiguration de certains îlots du boulevard Laurentien de façon à améliorer l'image de cette entrée de ville.
- 5 Améliorer l'encadrement du boulevard Laurentien en favorisant la construction d'un bâti rapproché de la rue et en minimisant la présence de stationnements hors rue devant les bâtiments.
- 6 Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public du boulevard Laurentien de façon à le rendre plus sécuritaire et agréable à fréquenter en favorisant notamment la plantation d'arbres, l'aménagement d'espaces verts et de trottoirs de largeur suffisante et l'installation d'un mobilier urbain de qualité aux endroits appropriés.
- 7 Réglementer l'affichage commercial et l'implantation de panneaux-réclames de manière à limiter leur impact visuel sur les boulevard Laurentien et Gouin Ouest.
- 8 Soutenir la consolidation du commerce de proximité sur le boulevard Gouin Ouest.
- 9 Intervenir de façon concertée et intégrée dans le secteur à revitaliser en prévoyant notamment des actions visant à améliorer la qualité des logements et l'interface entre les milieux résidentiels et la voie ferrée et le boulevard Laurentien.
- 10 Redonner à la rue Lachapelle son caractère de voie de circulation locale.
- 11 Construire de nouvelles voies cyclables dans le secteur afin de mieux le relier au reste du réseau cyclable montréalais.
- 12 Étudier la possibilité de déménager le poste d'Hydro-Québec et la ligne aérienne de transport d'électricité située sur les terrains immédiatement à l'est.
- 13 Étudier la possibilité de déménager ou de modifier l'implantation de la cour de voirie de la Ville afin de permettre le développement du site à d'autres fins.
- 14 Mettre en valeur les éléments du parcours riverain, dont les bâtiments d'intérêt patrimonial sur le boulevard Gouin Ouest et les vues vers la rivière des Prairies.

4.19

Meadowbrook

Orientations générales

- Optimiser l'utilisation du secteur, notamment en relation avec les réseaux de transport existants
- Assurer la sécurité et le bien-être des résidents
- Préserver les arbres d'intérêt



Problématique

Le secteur Meadowbrook présente une superficie totale de 57 hectares, répartis dans l'arrondissement de Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest (31 ha) dans l'arrondissement de Lachine (26 ha). Ce secteur, actuellement occupé par le golf Meadowbrook, est la propriété du Canadien Pacifique (CP) et de ses filiales depuis 1917. D'abord un club de loisirs, le site a été transformé en golf dans les années 1930. Depuis quelques décennies, on envisage de le mettre en valeur par la construction d'habitations.

L'avenir du secteur Meadowbrook n'est toutefois pas encore déterminé. Diverses options, ou une combinaison de celles-ci sont envisageables : préserver le terrain de golf, aménager un parc ou, dans l'optique d'une consolidation du tissu urbain, permettre la réalisation de projets immobiliers de faible ou de moyenne densité. Quelle que soit la décision, la mise en valeur du secteur devra se faire en fonction des atouts et des contraintes du site, dans une optique de développement durable.

Actuellement, l'enclavement est une importante contrainte. En effet, le site est bordé par une voie de chemin de fer au sud, par des résidences unifamiliales à l'est et par deux triages du CP au nord et à l'ouest. Le chemin De La Côte-Saint-Luc est le seul accès routier. Toutefois, il est possible d'envisager un lien routier avec la rue Norman, afin d'améliorer l'accessibilité au site.

Tout éventuel projet de développement devra tenir compte de la présence des voies de chemin de fer et donc des activités ferroviaires qui génèrent des niveaux significatifs de bruit. Par ailleurs, la nature des marchandises transitant par les triages et par les voies de passage peut aussi être une source d'inquiétude relativement à la sécurité du public.

La rentabilité fiscale de tout projet devra être évaluée en tenant compte, entre autres, de la capacité actuelle des infrastructures d'aqueduc et d'égouts.

Néanmoins, certaines caractéristiques du secteur le rendent très attrayant, en particulier la végétation mature et diverse. Le secteur est aussi privilégié par sa localisation dans la partie centrale de l'île. Et si l'accès routier est problématique, il pourrait facilement être corrigé par l'aménagement d'une gare de train de banlieue. En effet, les terrains en provenance de Blainville et de Rigaud empruntent les voies du CP qui longent le golf, au sud, pour accéder au Centre des affaires.

Balises d'aménagement

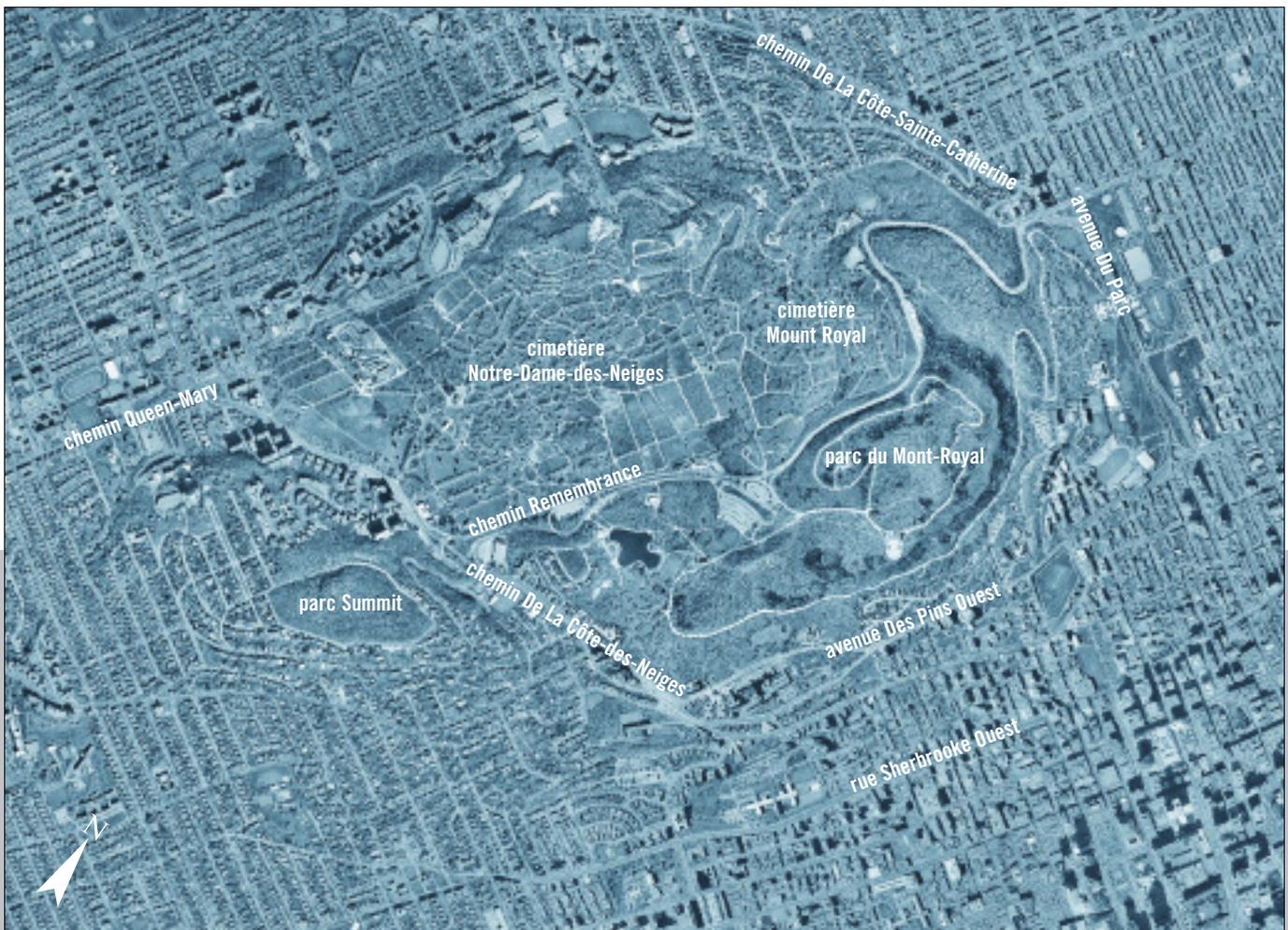
- 1 Mettre en place un mécanisme de concertation réunissant l'ensemble des partenaires concernés.
- 2 Étudier les questions d'accessibilité et de circulation en vue du désenclavement du secteur, notamment par la rue Norman.
- 3 Atténuer les nuisances générées par les activités ferroviaires dans les milieux résidentiels.
- 4 Évaluer et tenir compte des capacités actuelles des réseaux d'aqueduc et d'égouts.
- 5 Envisager l'aménagement d'une gare de train de banlieue, dans le cas où le choix serait fait de réaliser des projets immobiliers dans le secteur.
- 6 Mettre en valeur le potentiel paysager du site.

4.20

Mont Royal

Orientations générales

- Assurer la pérennité de la valeur symbolique et d'usage du mont Royal, du milieu naturel et de ses paysages
- Protéger et mettre en valeur les éléments significatifs du patrimoine
- Améliorer les liens entre le mont Royal et les milieux avoisinants



Problématique

Le paysage montréalais est caractérisé par la prééminence du mont Royal. La configuration urbaine est en bonne part tributaire de la présence de la montagne et de ses trois sommets, à la fois points de repère et symboles de la ville, imprégnant l'histoire tout comme l'imaginaire collectif.

Lieux prestigieux, les flancs du mont Royal se sont graduellement urbanisés à partir du XIX^e siècle. Le parc du Mont-Royal, institué en 1876, l'a consacré comme destination prisée non seulement par les résidents, mais aussi par les visiteurs, pour le repos, la détente, le loisir, l'observation de la faune et de la flore ainsi que les panoramas sur la ville et le fleuve. Ce vaste espace vert est aussi marqué par la présence des cimetières Notre-Dame-des-Neiges et Mount Royal. La mise en valeur de ce secteur unique de Montréal repose sur la diversité des éléments qui s'y retrouvent et la spécificité des paysages qui le composent : lieux de commémoration, patrimoine bâti, paysager et archéologique d'intérêt, art public et funéraire, bois et sanctuaires d'oiseaux, tel le parc Summit.

En 1988, la Ville de Montréal créait le site du patrimoine du mont Royal. Pour assurer la pérennité du parc, des aménagements s'inscrivant dans la continuité de l'esprit prévalant lors de sa création et de sa conception par Frederick Law Olmsted ont été réalisés et d'autres sont à prévoir.

Depuis l'adoption du Plan de mise en valeur du mont Royal en 1992, plusieurs interventions ont été complétées. Le contexte ayant changé, il est maintenant nécessaire d'actualiser ce Plan afin d'y intégrer de nouvelles préoccupations, notamment la protection du paysage. Aussi il est à prévoir des mesures de protection novatrices et l'instauration d'un mode de gestion écologique, d'autant plus qu'il s'agit d'un écoterritoire comportant des objectifs de conservation et d'aménagement liés à la protection de ce milieu naturel d'intérêt. Ainsi, l'agrandissement éventuel des grands ensembles institutionnels, conventuels, scolaires et hospitaliers ou leur transformation à d'autres usages, de même que les modifications au paysage devront être intégrés à la nouvelle réflexion, tout comme la préservation des vues sur le mont Royal à partir de différents endroits de la ville. En outre, des aménagements visant à atténuer les impacts de la fréquentation s'avéreront nécessaires pour certaines zones fragiles.

Les liens entre le mont Royal et la ville méritent une réflexion approfondie. Bien que la montagne soit ceinturée par des voies majeures de circulation, ses accès piétonniers et cyclables sont peu lisibles et malaisés. Certains projets de réaménagement sont prévus : c'est le cas notamment du démantèlement et du réaménagement des échangeurs des avenues Du Parc et Des Pins et des chemins De La Côte-des-Neiges et Remembrance. En relation avec la problématique de l'accessibilité, il apparaît également opportun d'intégrer à la réflexion la desserte en transport collectif et touristique ainsi que l'aménagement des stationnements.

Enfin, le statut d'arrondissement historique et naturel attribué par le gouvernement du Québec se juxtapose aux limites des arrondissements de Montréal et ajoute une autre dimension à la planification et à la gestion de ce site exceptionnel. Celles-ci doivent alors se faire de façon intégrée et en concertation avec tous les intervenants concernés : les citoyens, les groupes de protection, les grandes institutions ainsi que le gouvernement du Québec

Balises d'aménagement

- 1 Raffiner les mesures de protection et de mise en valeur fondées sur les spécificités du territoire à l'étude, en particulier celles relatives à la protection du milieu naturel.
- 2 Poursuivre l'encadrement des nouvelles constructions et les interventions d'aménagement sur le domaine public et privé (bâtiments, mausolées, équipements de transmission, etc.).
- 3 Identifier, protéger et mettre en valeur certaines vues sur et à partir du mont Royal (voir objectif 11).
- 4 Retisser les liens entre la montagne et les milieux avoisinants.
- 5 Améliorer les accès piétonniers et cyclables ainsi que la desserte en transport collectif et touristique, par exemple en examinant la possibilité d'implanter un nouveau corridor de transport collectif vers le Quartier des spectacles, le Vieux-Port et le parc Jean-Drapeau.
- 6 Soutenir la sensibilisation au patrimoine paysager et historique de même qu'à l'écologie du mont Royal.

Problématique

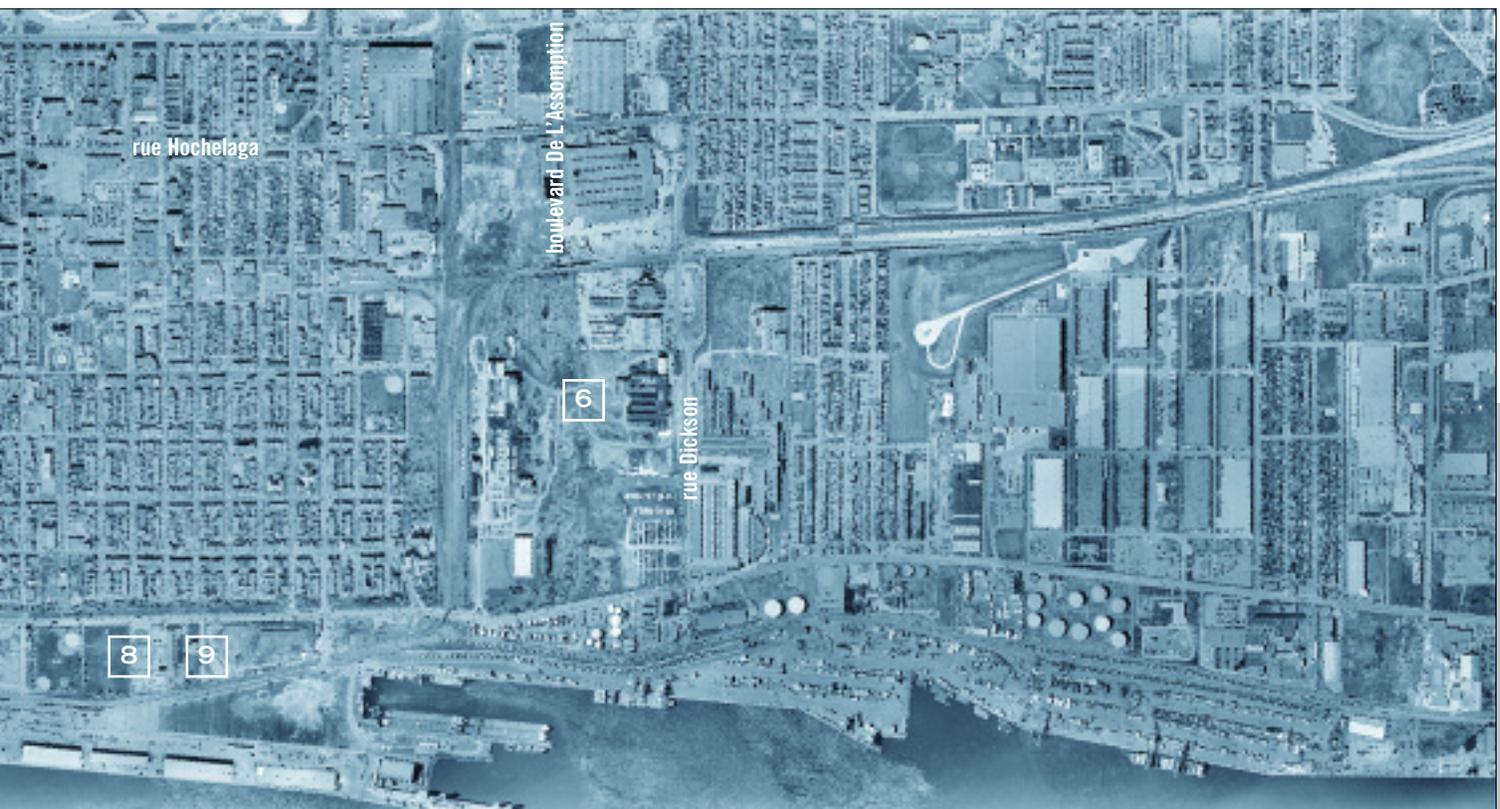
La qualité de vie des résidents est grandement affectée par la circulation sur la rue Notre-Dame Est ainsi que par ses débordements, entre autres sur les rues Sainte-Catherine et Hochelaga. Les secteurs avoisinants présentent également des déficiences quant à l'accessibilité, la qualité des lieux publics et l'état du cadre bâti.

La rue Notre-Dame constitue l'axe majeur de transport des personnes et des marchandises vers le Centre depuis l'est de la ville. Cette circulation rapide, principalement de transit, engendre des impacts considérables sur le milieu. Par ailleurs, et dans une vision intégrée de l'aménagement du territoire, la desserte en transport collectif mérite un examen approfondi, tout comme la sécurité des piétons, des cyclistes et des automobilistes.

On retrouve de nombreux sites industriels vétustes ou vacants, par exemple dans l'axe du prolongement du boulevard De L'Assomption, qui pourront faire l'objet d'un développement à des fins économiques, en tenant compte du niveau de contamination des sols.

Aux abords de la Maison de Radio-Canada et du pont Jacques-Cartier, de nombreux terrains vacants offrent la possibilité d'accueillir des bâtiments à usages mixtes dont la forme et l'architecture contribueront à rehausser l'image du secteur. Celui-ci bénéficierait aussi du réaménagement du square Papineau, qui se réduit actuellement à un terre-plein sur l'avenue du même nom.

Les liens entre les milieux de vie et le fleuve sont à développer, tout en prévoyant la poursuite des activités portuaires qui revêtent un caractère économique stratégique. Par ailleurs, le secteur recèle des éléments significatifs du patrimoine bâti, par exemple de nature industrielle, qui méritent une attention particulière en matière de préservation et de mise en valeur.

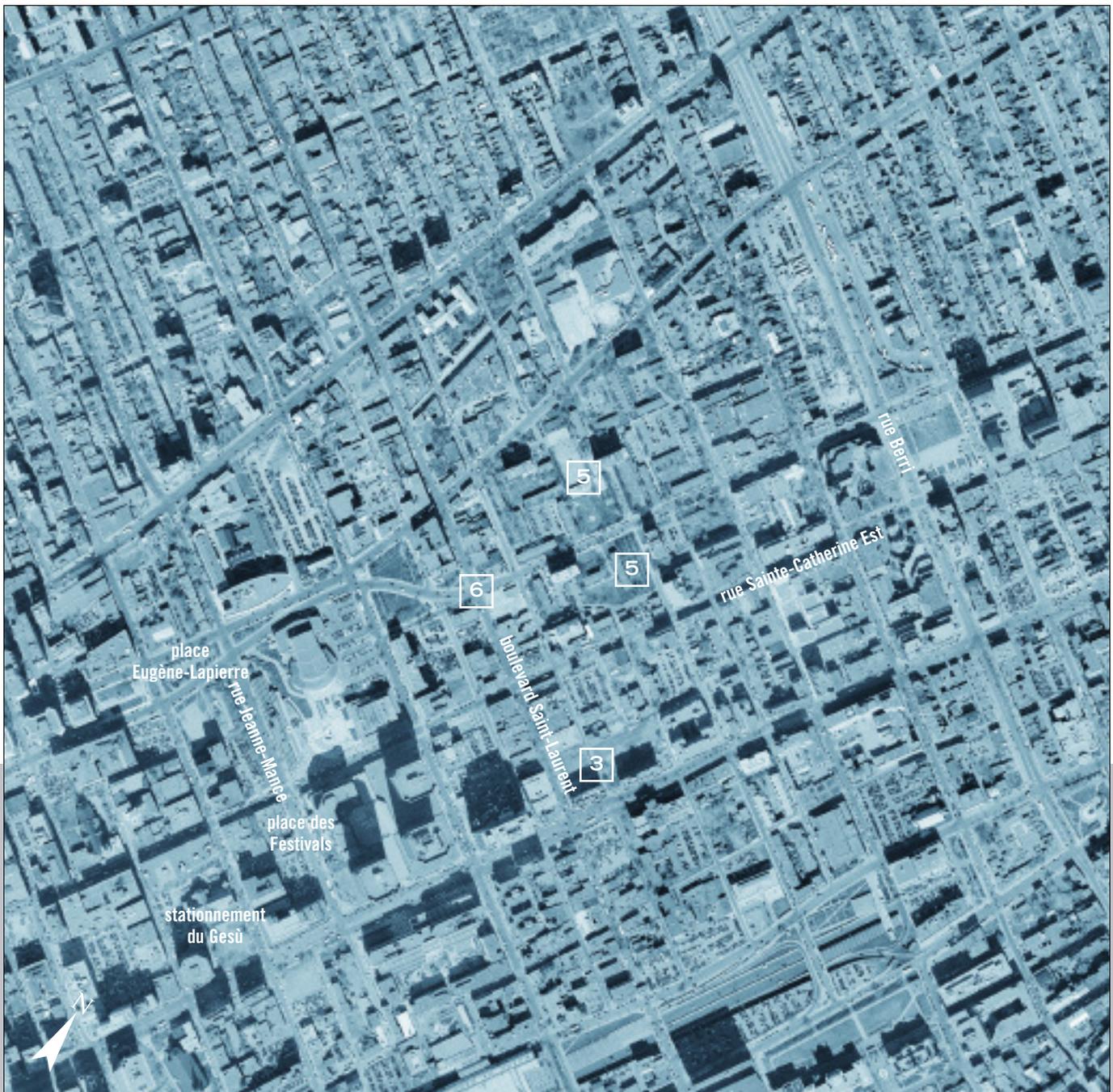


4.22

Quartier des spectacles

Orientations générales

- Mettre en valeur et soutenir les lieux de production, de création et de diffusion culturelles
- Stimuler le développement immobilier ou l'aménagement des terrains vacants
- Consolider une fonction résidentielle diversifiée dans le faubourg Saint-Laurent
- Assurer la continuité des activités le long de la rue Sainte-Catherine
- Généraliser le caractère convivial du domaine public
- Favoriser l'accès au Quartier des spectacles en transport collectif



Problématique

Le Quartier des spectacles regroupe une grande partie des lieux montréalais de création, de production et de diffusion culturelles. Ils s'imbriquent dans un secteur diversifié et voisinent les fonctions institutionnelle, résidentielle et commerciale. La concentration de ces activités culturelles constitue un atout important pour le dynamisme du secteur et le rayonnement de Montréal. Elle occasionne cependant aussi des contraintes, notamment par l'achalandage qu'elle génère, avec lesquelles le développement de la fonction résidentielle et l'aménagement du domaine public doivent composer.

La qualité de l'environnement du Quartier des spectacles est dépréciée par la présence de nombreux terrains vacants et de stationnement. Le développement immobilier de ces terrains, en particulier aux abords de la rue Sainte-Catherine, doterait le Quartier des spectacles d'une cohérence qui lui fait actuellement défaut. Toutefois, leur mise en valeur doit considérer les besoins liés à la tenue d'événements extérieurs et conserver certains espaces libres aménagés à des fins publiques. Dans cet esprit, deux nouvelles places seront aménagées au cours des prochaines années, la place des Festivals et la place Eugène-Lapierre, et le stationnement du Gesù sera converti en espace vert.

Le faubourg Saint-Laurent, au cœur du Quartier des spectacles, est doté d'une identité encore étroitement associée à la marginalité. Il offre à maints égards l'image d'un milieu déstructuré où la fonction résidentielle éprouve des difficultés à s'épanouir. Le développement de cette dernière est cependant une voie privilégiée pour sa revitalisation. L'arrivée de nouveaux résidents profiterait notamment à l'activité commerciale de la rue Sainte-Catherine, trait d'union entre le Quartier latin et le secteur de la Place des Arts, en la rendant plus animée, donc plus sûre et plus agréable à parcourir.

La qualité de l'aménagement du domaine public et de son entretien mériterait d'être rehaussée dans l'ensemble du Quartier des spectacles de manière à accroître sa convivialité pour les piétons et les personnes qui y accèdent en transport collectif. Le réaménagement du domaine public et, le cas échéant, l'implantation de nouvelles infrastructures de transport collectif devront tenir compte de son utilisation périodique pour accueillir des foules importantes.

Balises d'aménagement

- 1 Accroître la visibilité des lieux à vocation culturelle.
- 2 Développer des mécanismes favorisant le maintien des lieux à vocation culturelle dans le secteur.
- 3 Favoriser le développement de la fonction résidentielle dans le faubourg Saint-Laurent.
- 4 Assurer la quiétude des secteurs résidentiels, notamment par l'application de normes ou de critères intégrés à des PIIA.
- 5 Densifier l'utilisation du site des Habitations Jeanne-Mance à des fins résidentielles et intervenir sur ses abords pour le désenclaver.
- 6 Aménager les abords de la station de métro Saint-Laurent ou les développer.
- 7 Mettre en valeur le boulevard Saint-Laurent en respectant les éléments qui lui confèrent son caractère emblématique.
- 8 Réaménager la rue Berri en accordant une place accrue aux piétons.
- 9 Améliorer l'aménagement des principaux axes reliant le secteur aux secteurs avoisinants.
- 10 Mettre en place une signalisation appropriée des secteurs d'intérêt : Quartier latin, Vieux-Montréal, Quartier chinois, Quartier international, Village et Centre des affaires.

4.23

Réseau piéton intérieur

Orientations générales

- Assurer la complémentarité et l'interaction entre le réseau piéton intérieur et les activités sur rue
- Améliorer la fonctionnalité du réseau : accès, heures d'ouverture, aménagement, sécurité et orientation des usagers
- Encadrer le développement du réseau piéton intérieur de façon à favoriser l'utilisation du transport collectif

Problématique

En 1962, le réseau piéton intérieur prend forme avec la construction de la galerie marchande de la Place Ville-Marie. Au fil des ans, le réseau évolue au gré de différents projets immobiliers dans un esprit unique de partenariat public-privé. Liant une variété de fonctions urbaines (bureaux, commerces, logements, équipements collectifs et institutionnels), le réseau piéton intérieur s'articule autour de neuf stations de métro du Centre et permet aux usagers de se déplacer à l'abri des conditions météorologiques extrêmes. L'ouverture de nombreuses galeries marchandes au Centre, connectées au réseau piéton intérieur, a contribué à maintenir l'importance du secteur au sein de la structure commerciale métropolitaine.

Aménagé presque entièrement en souterrain, le réseau piéton a l'avantage, contrairement aux réseaux aériens présents dans d'autres villes, de ne pas engendrer d'intrusions visuelles. Il pose en revanche d'autres difficultés, principalement quant à l'animation sur rue. En effet, plusieurs immeubles raccordés au réseau offrent peu d'ouvertures et d'accès directs aux commerces à partir du trottoir. De plus, le long de certains tronçons, le peu d'achalandage et l'absence d'activité à certaines périodes de la journée peuvent susciter un sentiment d'insécurité.

L'absence d'une planification soutenue et intégrée fait en sorte que le réseau piéton intérieur, composé d'une succession de tronçons, ne constitue pas un véritable ensemble clairement défini. Parfois la variation des niveaux, le manque de signalisation adéquate et de percées visuelles vers l'extérieur rendent laborieux le parcours des usagers, particulièrement ceux à mobilité réduite. La disparité des règles d'aménagement et des modalités d'accès contribue aussi à l'hétérogénéité du réseau.

Tout en répondant aux enjeux inhérents à cet environnement urbain particulier, la planification détaillée du réseau piéton intérieur devra tenir compte des préoccupations des intervenants des secteurs publics et privés et des impacts possibles du développement sur les activités urbaines du Centre. Par ailleurs, la planification détaillée du réseau piéton intérieur devra être menée parallèlement et dans le respect des orientations et des balises énoncées à la planification détaillée du Centre des affaires (voir section 4.10).

Balises d'aménagement

- 1 S'assurer que les bâtiments raccordés au réseau piéton intérieur maintiennent une interaction avec la rue et maximisent les ouvertures et les accès directs à partir du trottoir, tout en favorisant l'implantation d'usages commerciaux générateurs d'animation au rez-de-chaussée.
- 2 Définir et appliquer des normes visant à harmoniser l'aménagement (accessibilité, design, éclairage, ventilation) et les heures d'ouverture, ainsi qu'à assurer l'entretien et la sécurité du réseau, tant sur le domaine public que privé.
- 3 Introduire une signalisation uniforme améliorant l'orientation des usagers.
- 4 Assurer l'accessibilité universelle pour les usagers à mobilité réduite.
- 5 Définir les axes et les modalités de développement du réseau piéton intérieur de manière à encourager l'accès au transport collectif.

4.24

Sites Glen et Turcot

Ce secteur est composé de deux sous-secteurs distincts méritant toutefois une approche d'aménagement globale et concertée, compte tenu qu'ils sont intimement liés au projet de reconstruction de l'échangeur Turcot prévu par le MTQ.

Orientations générales

- Définir et mettre en œuvre un concept d'aménagement et une stratégie de développement des deux sites en étudiant des options de desserte routière et de lotissement qui soutiennent une intensification de l'emploi
- Favoriser une production architecturale de qualité, compte tenu de la grande visibilité des deux sites
- Préserver et mettre en valeur la falaise Saint-Jacques

Turcot :

- Désenclaver le site afin de permettre une mise en valeur optimale
- Favoriser l'implantation d'entreprises génératrices d'emplois
- Favoriser une certaine densité de construction
- Prévoir un emplacement pour des entreprises faisant l'objet d'un déplacement

Glen :

- Améliorer l'accessibilité routière au site, notamment afin de réduire les impacts potentiels sur le réseau local
- Favoriser un développement résidentiel et d'activités de bureaux
- Favoriser une intensification des activités et une diversification des usages aux abords de la station intermodale de transport collectif Vendôme



Sites Glen et Turcot

(suite)

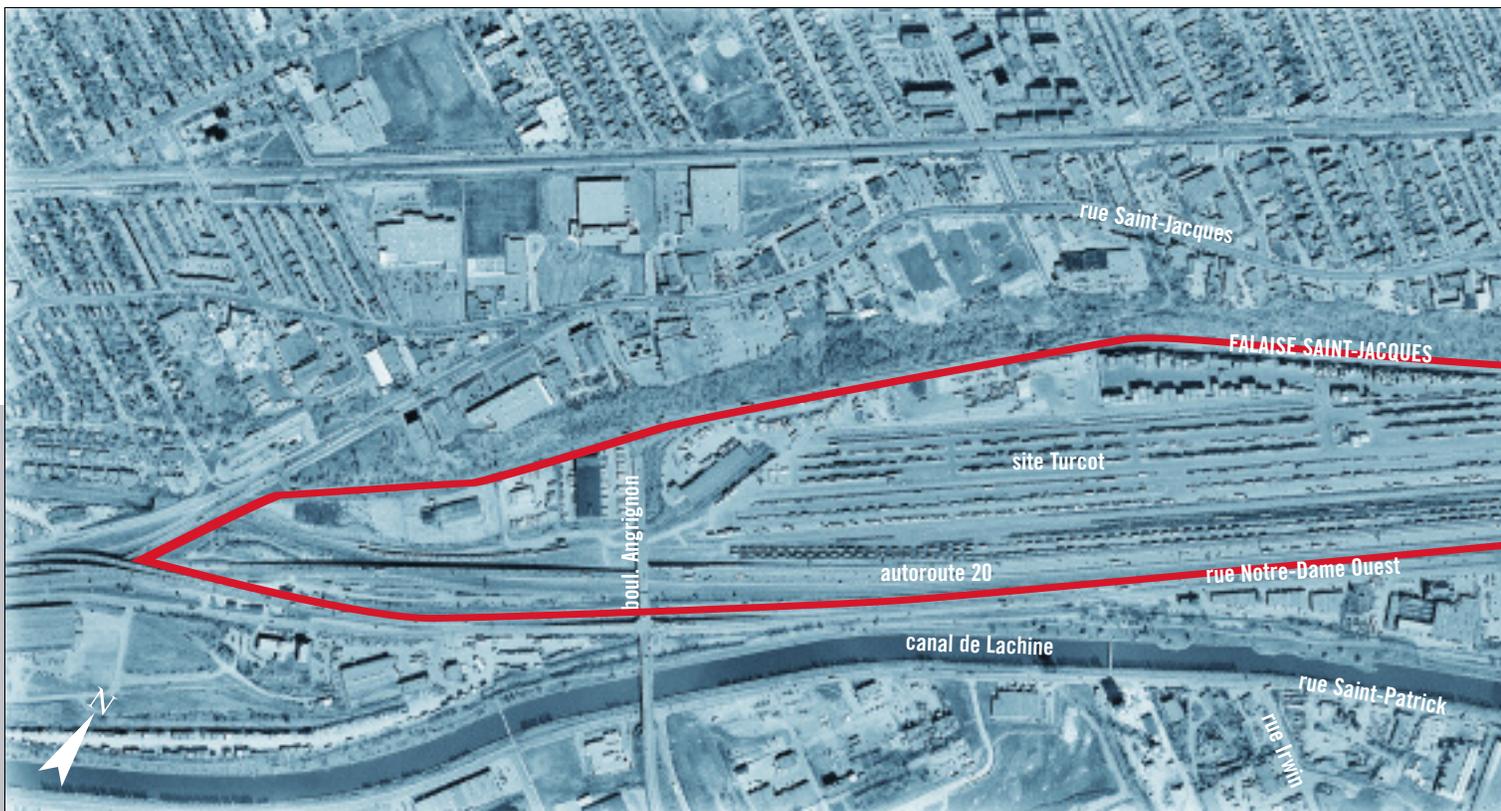
Problématique

Le secteur est constitué de deux anciens triages ferroviaires maintenant démantelés. Hormis quelques activités résiduelles, ces sites sont vacants et pourraient être réutilisés pour de nouvelles fonctions. Ils jouissent tous les deux d'une excellente visibilité et d'un important potentiel de mise en valeur. La topographie plane, la très grande superficie de terrains disponibles, la proximité de grands axes routiers régionaux ainsi que la relative proximité du Centre et de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal constituent des atouts importants. La présence d'une station de métro et d'une gare de train de banlieue confère un avantage supplémentaire au site Glen.

Toutefois, d'importantes contraintes nuisent à l'éventuelle mise en valeur de ces deux sites. En effet, ceux-ci sont tous les deux fortement enclavés par d'importantes barrières physiques qui limitent leur accessibilité routière. D'ailleurs, certaines intersections pourraient difficilement supporter un accroissement éventuel de la circulation sans devenir sursaturées et ainsi non fonctionnelles. En outre, les deux sites sont affectés par d'importantes nuisances sonores émises par les véhicules ou les trains circulant sur les voies qui leur sont adjacentes.

Le risque de contamination des sols ainsi que l'absence d'infrastructures de distribution d'eau et d'égouts sanitaires et pluviaux pourraient également accentuer les difficultés de mise en valeur de ces deux sites. De plus, le développement d'une partie du site Turcot risque d'être reporté de quelques années en raison de son utilisation temporaire, prévue par le ministère des Transports du Québec, pendant les travaux de reconstruction de l'échangeur Turcot.

Finalement, la falaise Saint-Jacques, écoterritoire reconnu par le Plan d'urbanisme, pourra être mise en valeur et ainsi contribuer positivement au développement des sites. Elle constitue toutefois une importante barrière naturelle limitant l'accessibilité des lieux et pouvant perturber le potentiel de développement par l'instabilité qui la caractérise.



Balises d'aménagement

Turcot :

- 1 Effectuer la caractérisation des sols, évaluer les coûts inhérents à leur réhabilitation et privilégier une vocation et une densité d'occupation appropriées.
- 2 Analyser la possibilité de déplacer, vers la falaise, les voies ferrées ainsi que les voies autoroutières existantes afin d'améliorer le potentiel d'accessibilité et de développement du site à partir du réseau routier existant; sinon, réorganiser ou modifier les principales intersections et envisager le prolongement de la rue Irwin vers le site afin de le desservir par la rue Notre-Dame Ouest ou la rue Saint-Patrick.
- 3 Favoriser un cadre bâti relativement dense et cibler l'implantation d'entreprises industrielles génératrices d'emplois.
- 4 Assurer une production architecturale de qualité.
- 5 Élaborer et mettre en œuvre un plan de protection et de mise en valeur de la falaise Saint-Jacques, notamment quant aux problèmes d'érosion.

Glen :

- 1 Effectuer la caractérisation des sols, évaluer les coûts inhérents à leur réhabilitation et privilégier une vocation et une densité d'occupation appropriées.
- 2 Envisager un désenclavement du site afin d'accroître son potentiel de développement et d'augmenter la sécurité publique (analyser divers scénarios de réaménagement routier, dont la possibilité de déplacer une section de la rue Saint-Jacques vers le bas de la falaise).
- 3 Assurer une production architecturale de qualité et préserver certaines vues et perspectives vers la montagne et le fleuve.
- 4 Assurer une densité ainsi qu'une mixité des usages appropriées aux abords de la station intermodale Vendôme.
- 5 Harmoniser la trame urbaine au secteur environnant.
- 6 Favoriser l'aménagement de nouveaux lieux publics exploitant les différentes perspectives visuelles à partir de l'escarpement.

