

PROGRAMME
PARTICULIER
D'URBANISME
**DU QUARTIER
DES GARES**

NOTE AU LECTEUR

Avec la sanction le 1er juin 2023 de la loi modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et d'autres dispositions (projet de loi 16), le « programme particulier d'urbanisme » est remplacé par le « plan particulier d'urbanisme » (PPU). Cette nouvelle appellation permet de mieux rendre compte de la nature de ce document en lui conférant un rôle de planification détaillée d'une partie du territoire municipal, plutôt que celui d'un programme.

Pour le moment, il n'est toutefois pas obligatoire de modifier les « programmes particuliers d'urbanisme » en vigueur le 1er juin 2023 afin de refléter les changements législatifs apportés à cet outil, à telle enseigne qu'un « programme particulier d'urbanisme » est réputé être un « plan particulier d'urbanisme » aux termes de l'article 139 du projet de loi 16. Cependant, l'article 138 du projet de loi 16 précise que la période transitoire sera levée à la date déterminée par le ministre.

Dans ce contexte, chaque programme particulier d'urbanisme en vigueur au 1er juin 2023 qui n'est pas abrogé aux termes du présent PUM est maintenu en tant que « programme particulier d'urbanisme » aux termes du présent chapitre. Certains éléments de ces programmes particuliers d'urbanisme ont été ajustés pour tenir compte du contenu du PUM. Puisque leur contenu est intimement lié à la gouvernance locale et aux choix faits par les arrondissements, leur actualisation pour tenir compte des modifications législatives introduites par le projet de loi 16 et du contenu du PUM se continuera à brève échéance. Dans la période intérimaire, soit entre la date du jour où le PUM entre en vigueur et la date du jour où le programme particulier d'urbanisme actualisé entre en vigueur, les cartes, tableaux, dispositions, règles, normes et critères du PUM ont préséance, en cas de conflit d'interprétation, sur toute disposition incompatible d'un programme particulier d'urbanisme.

Dans le cadre du PUM, l'acronyme PPU sera utilisé indistinctement pour désigner les programmes particuliers d'urbanisme qui y sont joints de même que le plan particulier d'urbanisme, puisque l'un et l'autre sont réputés, eu égard aux programmes particuliers d'urbanisme en vigueur le 1er juin 2023, constituer un seul et même outil d'urbanisme.

En annexe, certains éléments du PPU ont été conservés à des fins d'historique. Ceux-ci sont toutefois joints à titre informatif et sont donc sans effet.

Mai 2024

À l'approche de son 375^e anniversaire, Montréal déploie et poursuit ses projets d'aménagement et de développement, afin de fournir à sa population les services publics les plus efficaces, de lui offrir les meilleures conditions de vie, et d'être plus attrayant pour ses visiteurs et pour ses résidents, actuels et à venir.

Le moteur économique de Montréal, qui est aussi celui de la région métropolitaine et du Québec dans son ensemble, *c'est notre centre-ville*. À l'instar de quelques autres grandes agglomérations nord-américaines, telles New-York et Chicago, Montréal a adopté un modèle de développement basé sur *un centre-ville dense où se concentre l'essentiel de l'emploi et de l'activité économique*, qui se juxtapose à des *secteurs résidentiels de grande qualité*.

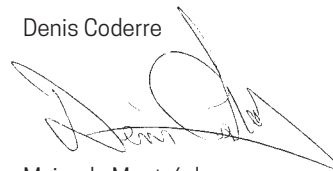
La requalification et le développement du territoire dans le centre-ville constituent donc une priorité stratégique pour Montréal : cela va des travaux d'infrastructures jusqu'à l'implantation de modes de transport collectif novateurs, en passant par l'amélioration du domaine public et la construction d'édifices de grande qualité sur les terrains sous-utilisés.

Voilà autant de types d'interventions qui attirent non seulement les travailleurs de toute la région et les visiteurs de l'étranger, mais aussi les entreprises, génératrices d'emplois et de richesse.

Ce nouvel environnement dynamique amène enfin les familles à réaliser combien le mode de vie urbain peut leur être avantageux : lieu de travail à distance de marche de la résidence ; proximité des institutions d'enseignement réputées, des grands hôpitaux, des équipements et événements récréatifs et culturels majeurs ; grande diversité de l'offre commerciale ; environnement marqué par l'animation de la rue, par la richesse et la qualité de son patrimoine architectural et de son domaine public...

Dans la foulée de grands projets qui ont, au cours des dernières décennies, carrément sauvé le Vieux-Montréal, créé le Quartier international, fait renaître le Quartier des spectacles, c'est maintenant le *Quartier des gares*, berceau du réseau ferroviaire canadien et aujourd'hui principal pôle intermodal au Québec, qui est, grâce à ce nouveau Programme particulier d'urbanisme, promis à une occupation intense et prestigieuse. La mise en œuvre des mesures proposées permettra de resserrer les liens du Quartier des gares avec tous les secteurs voisins du centre-ville et de consolider le Centre des affaires ; ses retombées profiteront à l'ensemble de la communauté montréalaise et métropolitaine.

Denis Coderre



Maire de Montréal
Maire de l'arrondissement Ville-Marie



Denis Coderre

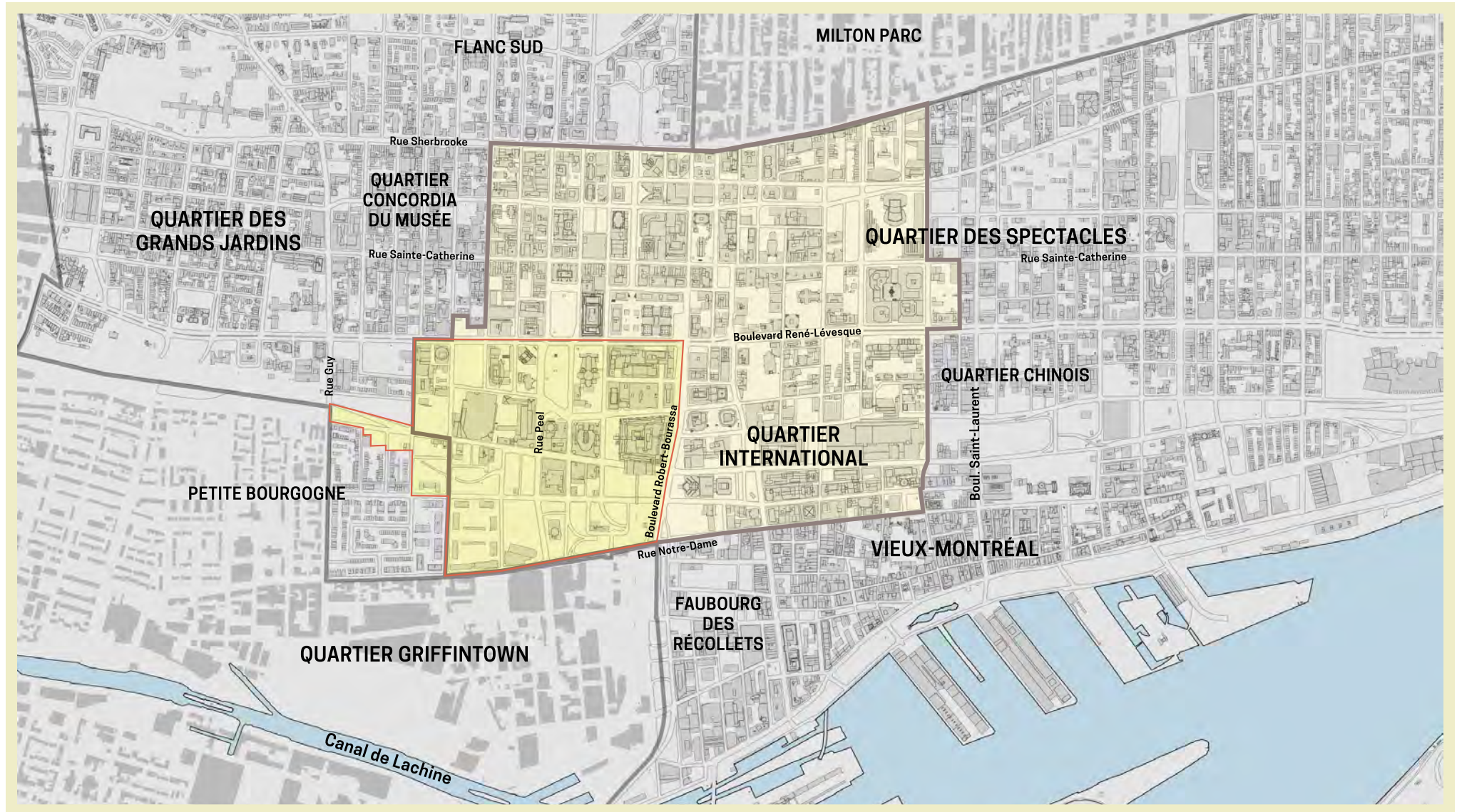
<p>PAGE</p> <p>7 1. MISE EN CONTEXTE</p> <p>9 1.1 Le centre-ville de Montréal, principal pôle d'activités économiques au Québec</p> <p>9 1.2 Le renouveau du Centre des affaires</p> <p>10 1.3 La requalification urbaine et ses outils</p> <p>11 1.4 Le portrait actuel du Quartier des gares</p> <p>12 1.5 L'approche proposée par le PPU</p> <p>13 2. LE TERRITOIRE</p> <p>15 2.1 Limites et grandes voies de circulation</p> <p>15 2.2 Histoire et vocation</p> <p>15 2.2.1 La naissance et l'urbanisation du Quartier</p> <p>19 2.2.2 La vocation du Quartier</p> <p>21 2.3 Localisation centrale et portée des interventions</p> <p>22 2.4 Attraites et potentiels du territoire</p> <p>24 2.5 Défis et contraintes propres au territoire</p>	<p>PAGE</p> <p>27 3. OBJECTIFS ET STRATÉGIES</p> <p>28 3.1 Les objectifs</p> <p>29 3.2 La stratégie de mobilité</p> <p>29 3.2.1 Encourager les déplacements actifs</p> <p>29 3.2.2 Favoriser l'auto-partage</p> <p>30 3.2.3 Gérer les espaces de stationnement</p> <p>30 3.2.4 Favoriser le covoiturage</p> <p>30 3.2.5 Inciter à l'utilisation du transport collectif</p> <p>31 3.3 La stratégie d'aménagement</p> <p>31 3.3.1 Améliorer la circulation piétonne</p> <p>31 3.3.2 Restaurer et mettre en valeur les espaces publics existants</p> <p>31 3.3.3 Créer de nouveaux espaces publics</p> <p>32 3.3.4 Verdir les rues et planter des arbres</p> <p>32 3.3.5 Réaménager les rues existantes</p> <p>32 3.3.6 Atténuer les barrières entre les divers secteurs</p> <p>32 3.3.7 Les principes directeurs d'aménagement</p> <p>33 4. LES INTERVENTIONS</p> <p>34 4.1 La circulation</p> <p>34 4.1.1 Les espaces piétonniers</p> <p>37 4.1.2 L'espace cyclable</p> <p>37 4.1.3 La circulation automobile et le stationnement</p> <p>38 4.1.4 Le transport collectif</p> <p>40 4.2 L'aménagement du parc Ville-Marie</p> <p>42 4.3 La construction des terrains vagues</p> <p>44 4.4 Les secteurs d'intervention</p> <p>44 4.4.1 Secteur 1 : les abords du Centre Bell</p> <p>45 4.4.2 Secteur 2 : les rues Peel et De La Gauchetière et la gare Centrale</p> <p>46 4.4.3 Secteur 3 : les abords de la rue Saint-Antoine et le parc Ville-Marie</p> <p>47 4.4.4 Secteur 4 : la rue Montfort, le Square Chaboillez et la promenade Albert</p>	<p>PAGE</p> <p>49 5. L'AMBIANCE ET L'ATTRACTIVITÉ</p> <p>50 5.1 Un quartier accueillant pour les visiteurs et les résidents</p> <p>51 5.1.1 Un milieu de vie au cœur de la ville</p> <p>51 5.1.2 Des services publics aux familles et aux travailleurs</p> <p>52 5.2 Le centre-ville : un « style de vie »</p> <p>52 5.2.1 La contribution des promoteurs et des grands propriétaires riverains</p> <p>54 5.3 Un quartier vert au cœur de la ville</p> <p>54 5.3.1 Le Corridor vert Saint-Jacques</p> <p>55 5.3.2 Le verdissement des rues</p> <p>57 5.4 Un quartier qui offre des vues saisissantes</p> <p>57 5.4.1 La qualité des nouveaux édifices en hauteur</p> <p>57 5.4.2 Un programme d'art public novateur</p> <p>59 6. STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE</p> <p>60 6.1 La séquence des travaux</p> <p>60 6.2 Les partenaires</p> <p>61 6.3 Les retombées</p> <p>61 6.3.1 Les revenus fiscaux</p> <p>61 6.3.2 Autres retombées</p> <p>62 6.4 La réglementation</p> <p>63 6.4.1 Hauteurs</p> <p>63 6.4.2 Densité</p> <p>64 6.4.3 Parcs et espaces verts</p> <p>64 6.4.4 Usages</p> <p>64 6.4.5 Unité de paysage du Quartier des gares</p>
--	---	---



1. MISE EN CONTEXTE

1. MISE EN CONTEXTE

Le Quartier des gares (le Quartier), qui fait l'objet du présent Programme particulier d'urbanisme (PPU), est une des composantes principales du Centre des affaires de Montréal, au cœur du centre-ville.



1. MISE EN CONTEXTE

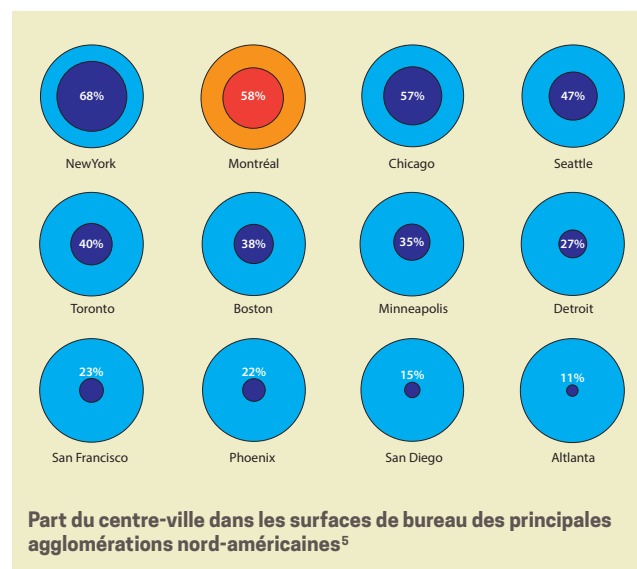
1.1 LE CENTRE-VILLE DE MONTRÉAL, PRINCIPAL PÔLE D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES AU QUÉBEC

Le centre-ville de Montréal accueille quelque 84 000 résidents¹; il est et demeure le premier pôle d'emploi, non seulement dans la région métropolitaine, mais au Québec dans son ensemble, avec 318 000 emplois en 2011².

Parmi les douze principales agglomérations nord-américaines, Montréal se distingue par l'attractivité de son centre-ville et, notamment, par la part de celui-ci (58 %) dans la répartition métropolitaine des espaces de bureaux.

Principal pôle d'activités économiques, le centre-ville de Montréal constitue une importante source de revenus³ pour l'ensemble des autres arrondissements montréalais. Selon une estimation réalisée par le Service des finances de la Ville de Montréal, les revenus pour l'arrondissement de Ville-Marie, qui administre le centre-ville, totaliseront 900M \$⁴ en 2015, alors que les dépenses annuelles de ce territoire s'élèveront à quelque 495M \$. Ces chiffres confirment l'importance stratégique du centre-ville pour les finances de la Ville.

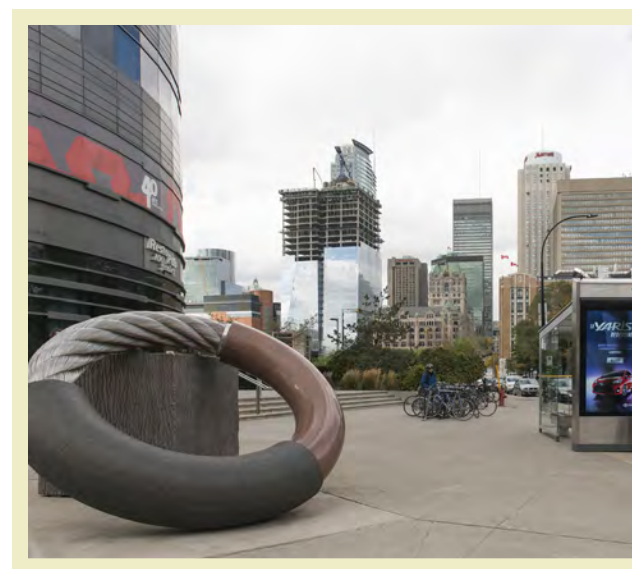
L'analyse réalisée en collaboration avec le Service des finances montre que, par un mécanisme de péréquation, ce modèle de développement dense et concentré au centre-ville profitera également à l'ensemble des arrondissements et municipalités périphériques.



1.2 LE RENOUVEAU DU CENTRE DES AFFAIRES

Depuis le début des années 2000, le centre-ville de Montréal et, plus spécifiquement, le Centre des affaires et ses abords, ont fait l'objet d'un renouveau qui s'est traduit par l'ajout :

- de quelque 1 000 logements par année et
- d'importantes superficies de planchers de bureaux (en moyenne 72 000 m²/an).



Principal pôle d'activités économiques, le centre-ville de Montréal constitue une importante source de revenus pour l'ensemble des autres arrondissements montréalais.

L'expansion de l'activité d'enseignement supérieur au centre-ville s'est concrétisée par la construction d'établissements institutionnels majeurs, tels les nouveaux pavillons de l'Université Concordia, de l'Université du Québec à Montréal (UQAM), de l'École de Technologie supérieure (ÉTS), de l'Université McGill, ainsi que le nouveau Centre hospitalier universitaire de Montréal (CHUM).

Sur le plan culturel, on a notamment vu naître la Maison Symphonique et la Maison du festival Rio Tinto Alcan, tandis que la Maison de la danse et le projet Îlot Balmoral sont en cours de réalisation.

1. Source : Direction de l'urbanisme, Service de la mise en valeur du territoire, Profil sociodémographique, Arrondissement de Ville-Marie, Juillet 2014.

2. Source : id., Analyse économique, Montréal en statistiques, Octobre 2014.

3. Flux monétaires nets avant les investissements publics requis dans le cadre du PPU.

4. 790M \$ de revenus des propriétés taxables + 80M \$ de revenus des propriétés non taxables + 23M \$ de droits de mutation + 7M \$ d'ajouts fonciers = 900M \$ de revenus totaux.

5. Source : Cadre de révision des hauteurs et densités du centre-ville, Arrondissement de Ville-Marie, 2011.



1.3 LA REQUALIFICATION URBAINE ET SES OUTILS

Le Programme particulier d'urbanisme est une composante du plan d'urbanisme. Il permet d'approfondir la planification de certains secteurs sensibles qui suscitent une attention particulière de la part du conseil municipal. Ce type de programme peut comprendre divers outils d'intervention, comme :

- le tracé projeté et le type des voies de circulation des réseaux de transport ;
- la nature, l'emplacement et le type des équipements et des infrastructures destinés à l'usage communautaire ;
- la nomenclature des travaux prévus et leurs coûts approximatifs de réalisation ;
- un programme de réaménagement du domaine public ;
- un programme d'acquisition d'immeubles en vue de leur aliénation ou de leur location à des fins particulières⁶.

Au cours des quinze dernières années (2000-2014), plusieurs quartiers du centre-ville ont fait l'objet d'une planification particulière, notamment sous la forme d'un *Programme particulier d'urbanisme* :

- le Quartier international de Montréal (PPU adopté en 2000),
- la première phase du Quartier des spectacles (PPU pôle Place-des-Arts, 2007),
- le quartier des Grands jardins (PPU, 2011),
- la seconde phase du Quartier des spectacles (PPU pôle Quartier Latin, 2013),
- le quartier Griffintown (PPU, 2013) et
- l'autoroute Bonaventure (projet de réaménagement de l'autoroute en boulevard urbain, 2014).

6. Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, RLRQ, chapitre A-19.1, art. 85 et ss.



Pendant ce temps, le *Cadre de révision des hauteurs et densités du centre-ville* a mené, en 2011, à la modification des paramètres du Plan d'urbanisme de 2004 au centre-ville, tandis que l'arrondissement de Ville-Marie a procédé à la révision complète et à la modernisation de sa réglementation d'urbanisme en 2013.

Au terme de cette révision, l'ensemble des dispositions vise l'un ou plusieurs de ces objectifs :

- la qualité du paysage urbain, incluant la protection du patrimoine bâti ;
- l'amélioration des conditions environnementales ;
- l'attrait et le confort du domaine public⁷.

7. Source : Processus d'analyse des projets particuliers, Division de l'urbanisme, Arrondissement de Ville-Marie, 2014.

1. MISE EN CONTEXTE

Valeurs des immeubles en fonction des secteurs du Quartier et des types d'immeubles

TYPE D'IMMEUBLE	VALEUR (\$)				
	SECTEUR 1	SECTEUR 2	SECTEUR 3	SECTEUR 4	TOTAL
Résidentiel	0	0	1 991 340	4 580 007 700	4 599 992 040
Commerces vente	9 864 672	32 663 640	7 067 010	3 040 700	52 636 022
Services et bureaux	867 612 900	913 848 284	154 043 450	5 775 600	1 941 280 234
Hôtels	0	143 070 920	1 716 900	0	144 787 820
Récréatif	200 000 000	18 057 140	0	0	218 057 140
Gares et transport	3 267 628	248 341 020	3 867 200	2 672 700	258 148 548
Institutionnel	13 467 300	117 365 700	1 741 600	64 474 600	197 049 200
Terrains vacants et stationnements	81 136 008	0	76 859 418	33 226 605	191 222 031
Total	1 175 348 508	1 473 346 704	247 286 918	5 671 909 905	3 463 173 035

Source : Service des Finances de la Ville de Montréal, 2015

L'adoption de ces mesures de planification a notamment contribué à l'amélioration du domaine public et à l'ajout d'un grand nombre de logements, de commerces et d'établissements culturels dans les quartiers désignés.

1.4 LE PORTRAIT ACTUEL DU QUARTIER DES GARES

L'attrait et le rayonnement du centre-ville sont parmi les principales clés de la prospérité économique de la région métropolitaine québécoise. C'est pourquoi il importe de consolider ce territoire stratégique, particulièrement le sud du Centre des affaires, qui se caractérise par une désarticulation urbaine marquée. Actuellement, le territoire à l'étude présente la plus importante rupture du milieu de vie au centre-ville. Pourtant,

ce quartier représente près du quart du Centre des affaires et, à ce titre, il est destiné à une occupation prestigieuse et de forte densité.

Le principal facteur susceptible de fragiliser l'essor économique du Quartier des gares est le niveau d'engorgement du réseau routier et du réseau de transport collectif aux heures de pointe. Cet engorgement réduit l'accessibilité et, par conséquent, l'attrait du Quartier pour les activités de bureau et le commerce. Si rien n'est fait, on risque de voir de grandes entreprises quitter les lieux (tel le siège social de Bell déménagé à l'Île des Sœurs) et la clientèle aller magasiner ailleurs.

Revenus de taxes en fonction des secteurs du Quartier et des types d'immeubles

TYPE D'IMMEUBLE	TAXE 2015 (\$)				
	SECTEUR 1	SECTEUR 2	SECTEUR 3	SECTEUR 4	TOTAL
Résidentiel	0	0	27 032	3 626 038	3 653 070
Commerces vente	338 080	1 214 848	251 595	111 451	1 915 974
Services et bureaux	30 644 229	32 541 068	5 473 945	270 939	68 930 181
Hôtels	0	5 487 843	55 893	0	5 543 736
Récréatif	8 426 907	678 429	0	0	9 105 336
Gares et transport	118 042	8 145 953	40 227	67 735	8 371 957
Institutionnel	0	0	0	582 863	582 863
Terrains vacants et stationnements	1 013 425	0	3 094 655	938 545	5 046 626
Total	40 540 684	48 068 140	8 943 346	5 597 571	103 149 741

Source : Service des Finances de la Ville de Montréal, 2015

Cela dit, en 2015, la valeur au rôle d'évaluation des immeubles situés à l'intérieur du périmètre du Quartier des gares totalise 3,4G \$, comme le démontre le tableau sur les valeurs des immeubles en fonction des quatre secteurs⁸ du Quartier et des types d'immeubles qu'on y trouve (voir ci-dessus).

Ce parc immobilier génère des revenus totaux de taxes de 103M \$ en 2015, comme le démontre le tableau sur les revenus de taxes, toujours en fonction des quatre secteurs du quartier et des types d'immeubles qu'on y trouve (voir ci-dessus).

8. 1 : Abords du Centre Bell ; 2 : Rues Peel et De La Gauchetière et gare Centrale ; 3 : Abords de la rue Saint-Antoine et parc Ville-Marie ; 4 : Rue Montfort, Square Chaboillez et Promenade Albert (voir 4.4.1 à 4.4.4).

L'attrait et le rayonnement du centre-ville sont parmi les principales clés de la prospérité économique de la région métropolitaine québécoise. C'est pourquoi il importe de consolider ce territoire stratégique.

1.5 L'APPROCHE PROPOSÉE PAR LE PPU

Le présent PPU propose en tout premier lieu de *réaménager le domaine public* du sud du Centre des affaires, le *Quartier des Gares*, en vue d'offrir à tous ses usagers (entreprises, résidents, travailleurs, étudiants, visiteurs) un milieu urbain attrayant et de grande qualité, et d'inciter l'entreprise privée à construire les nombreux terrains sous-utilisés qui s'y trouvent.

Cinq éléments principaux contribuant à la qualité du domaine public ont été identifiés :

- une occupation riveraine qui participe à l'animation de la rue, notamment par la présence accrue de commerces au rez-de-chaussée ;
- une architecture qui respecte un sens de la continuité du bâti et de l'encadrement spatial de la rue ;
- un aménagement du domaine public qui prend en compte la présence des piétons et des cyclistes ;
- le verdissement du domaine public, notamment la plantation de nouveaux arbres et l'installation de bassins de biorétention là où c'est possible ;
- l'aménagement soigneux d'une quantité suffisante d'espaces publics hors rue.

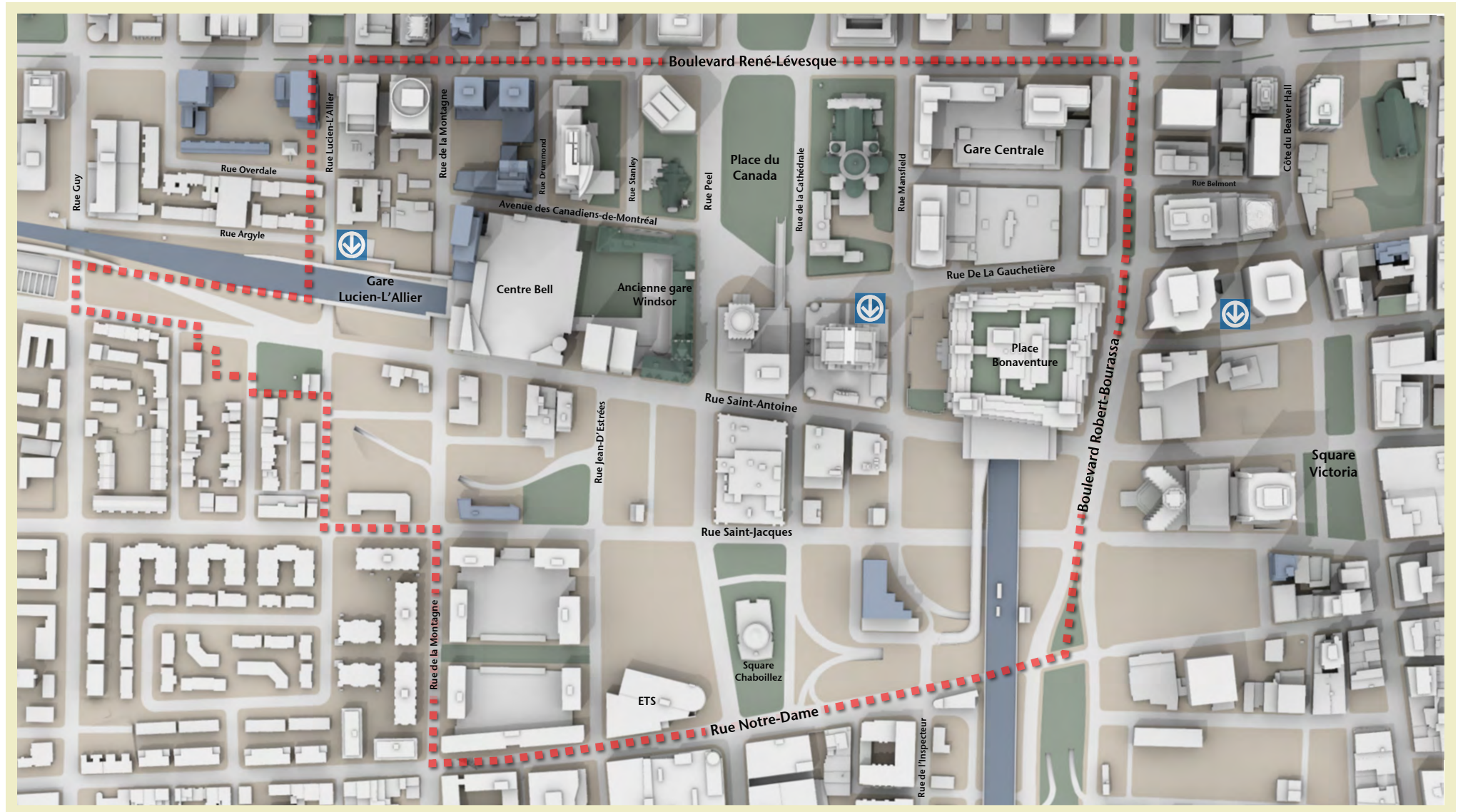
Considérant que les deux premiers éléments sont déjà pris en compte par le nouveau cadre réglementaire de l'arrondissement, adopté entre 2012 et 2014, le présent PPU s'applique essentiellement à l'aménagement du domaine public, incluant l'emprise de l'autoroute Ville-Marie (A-720), qui est sous la juridiction du Ministère des Transports du Québec (MTQ).

Ce réaménagement vise notamment à conférer au domaine public du Quartier un *caractère piétonnier très marqué*, attrayant pour les résidents, les travailleurs, les étudiants et les touristes, comme on le retrouve notamment dans le Vieux-Montréal, le Quartier Concordia-du Musée, le Quartier international et le Quartier des spectacles. Il amène par conséquent à *redéfinir l'ensemble des déplacements* dans le secteur : piétonniers, cyclistes, véhiculaires et de transport collectif, tandis que les projets de développement immobilier doivent, par leur implantation, la *qualité de leur conception, de leurs matériaux et de leur architecture*, contribuer à *l'animation et à la cohérence* de chaque rue et du Quartier dans son ensemble.



2. LE TERRITOIRE

2. LE TERRITOIRE



Limites du PPU

Légende

- Limites du PPU Quartier des gares
- Bâtiments existants
- Bâtiments autorisés ou en construction

2. LE TERRITOIRE

2.1 LIMITES ET GRANDES VOIES DE CIRCULATION

Le *Quartier des gares* est un territoire borné au nord par le boulevard René-Lévesque, au sud par la rue Notre-Dame, à l'est par le boulevard Robert-Bourassa (anciennement rue University) et à l'ouest par les rues de la Montagne (entre Notre-Dame et Saint-Jacques) et Lucien-L'Allier (entre la rue Saint-Jacques et le boulevard René-Lévesque). Aux fins du présent PPU, il inclut également la rue Saint-Antoine et ses abords jusqu'à la rue Guy.

Le Quartier est marqué par la présence de deux ponts ferroviaires : celui du Canadien Pacifique (CP) à l'ouest, qui se termine à la gare Lucien-L'Allier, et celui du Canadien National (CN) au sud, qui entre dans la Place Bonaventure et prend fin à la gare Centrale.

Parmi les grandes voies de circulation qui traversent ce territoire, mentionnons :

- dans l'axe est-ouest, le boulevard René-Lévesque, les rues Saint-Antoine, Saint-Jacques et Notre-Dame ;
- dans l'axe nord-sud, le boulevard Robert-Bourassa, les rues Peel, de la Montagne, de la Cathédrale et Lucien-L'Allier.

Toutes ces voies relient le Quartier à la trame montréalaise et notamment aux *rues d'ambiance* qui existent déjà dans les principaux pôles d'activité du centre-ville. À titre d'exemple, la rue De La Gauchetière est typiquement une rue d'ambiance quand, sur certains tronçons, elle laisse une grande place aux piétons (résidents, travailleurs, touristes) et présente un intérêt à la fois pour son patrimoine, son animation, son offre commerciale, ainsi que pour l'envergure de ses bâtiments riverains.

En souterrain, l'autoroute Ville-Marie (A-720), qui suit l'axe de la rue Saint-Antoine à l'est comme à l'ouest du Quartier des gares, infléchit son trajet vers le sud, dans l'axe de la rue Saint-Jacques, lorsqu'elle traverse celui-ci. Il existe deux sorties de l'autoroute entre les rues Saint-Antoine et Saint-Jacques, la première donnant sur la rue de la Montagne, la seconde sur la rue Jean-D'Estrées, et une entrée vers l'est située rue Montfort.

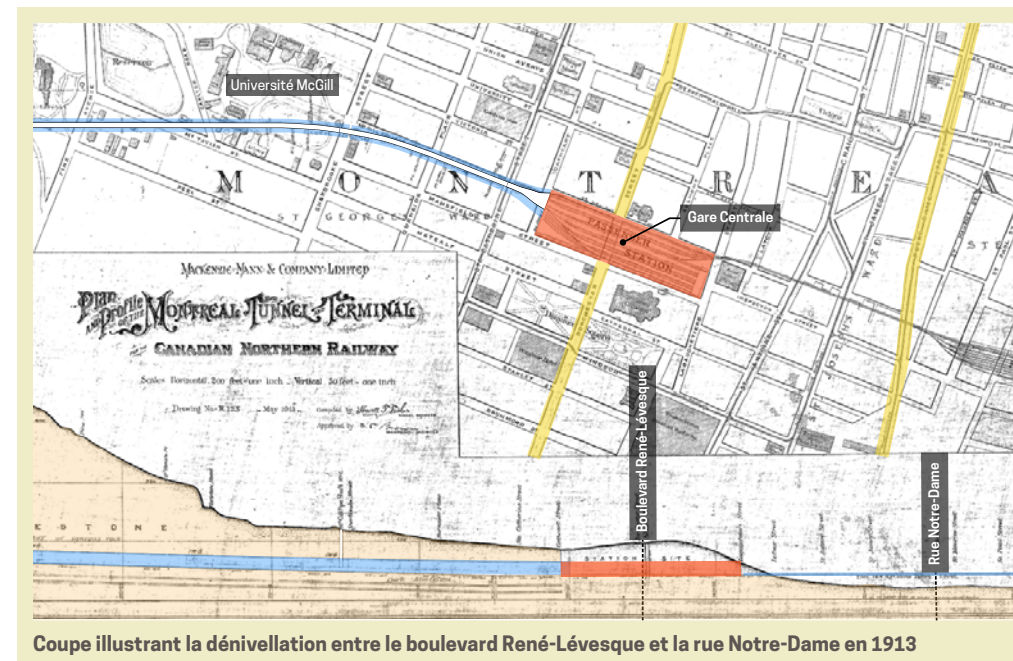
Le territoire du Quartier des gares recouvre en partie celui du faubourg des Récollets (autrefois faubourg Saint-Joseph), à l'ouest du quartier historique, et celui du faubourg Saint-Antoine, au nord-ouest des fortifications de Ville-Marie. Il constitue aujourd'hui le secteur sud du Centre des affaires de Montréal.

2.2 HISTOIRE ET VOCATION

2.2.1 La naissance et l'urbanisation du Quartier

D'un point de vue topographique, le Quartier des gares occupe, entre l'actuel boulevard René-Lévesque et la rue Notre-Dame, une grande partie de la dénivellation nord-sud qui, de la terrasse Sherbrooke, s'étend jusqu'au fleuve. Le Quartier est ainsi partagé entre deux terrasses (René-Lévesque et Saint-Antoine) qui présentent une différence de niveau d'environ 10 mètres.

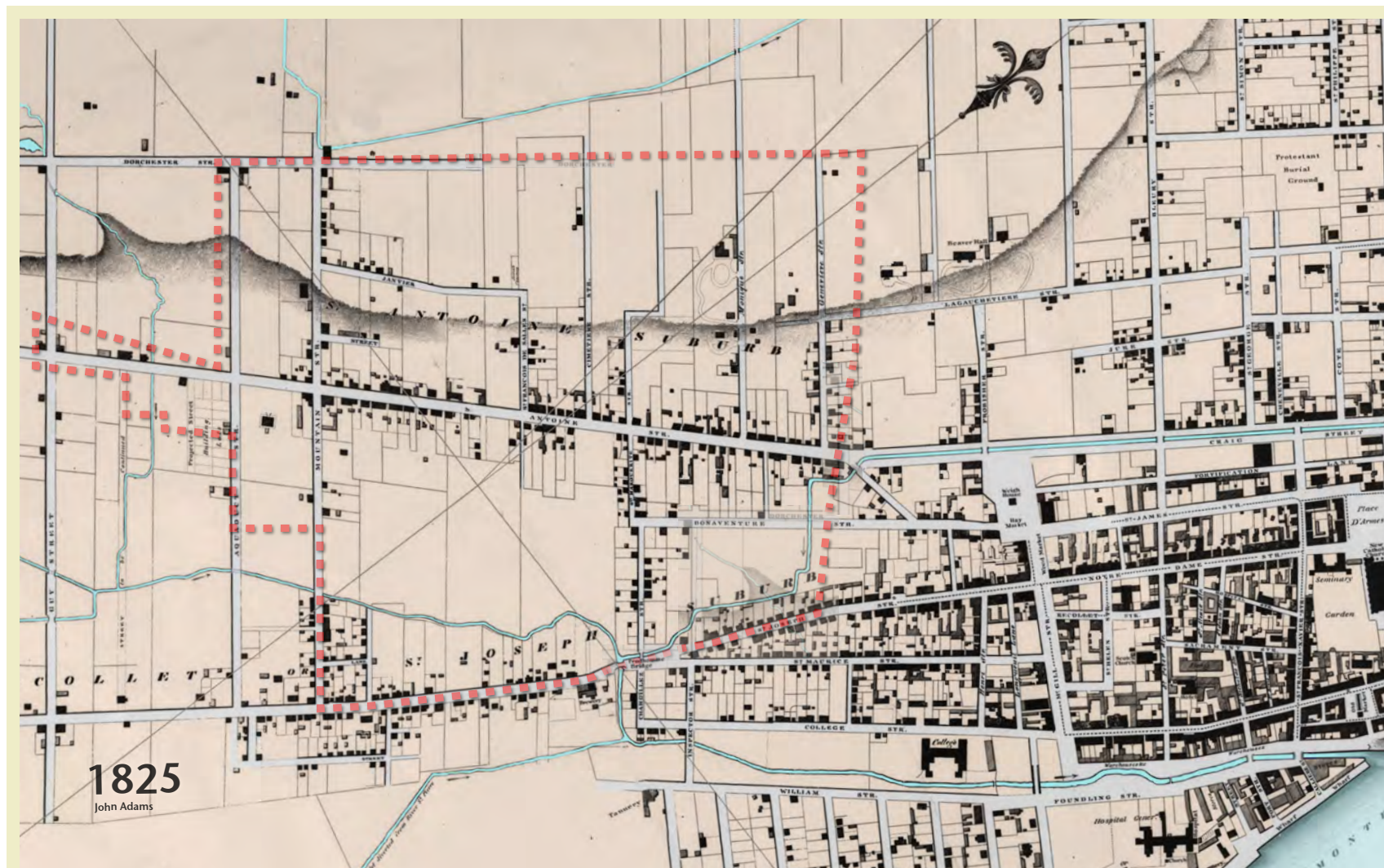
À l'origine, ce territoire est parcouru de plusieurs cours d'eau : notamment la petite rivière Saint-Martin et le ruisseau Prud'homme, qui se réunissent au Square Chaboillez avant de se déverser dans la rivière Saint-Pierre et d'aboutir au fleuve, à la Pointe-à-Callière. Ces cours d'eau seront progressivement canalisés et intégrés au système d'égout au XIX^e siècle.



Coupe illustrant la dénivellation entre le boulevard René-Lévesque et la rue Notre-Dame en 1913

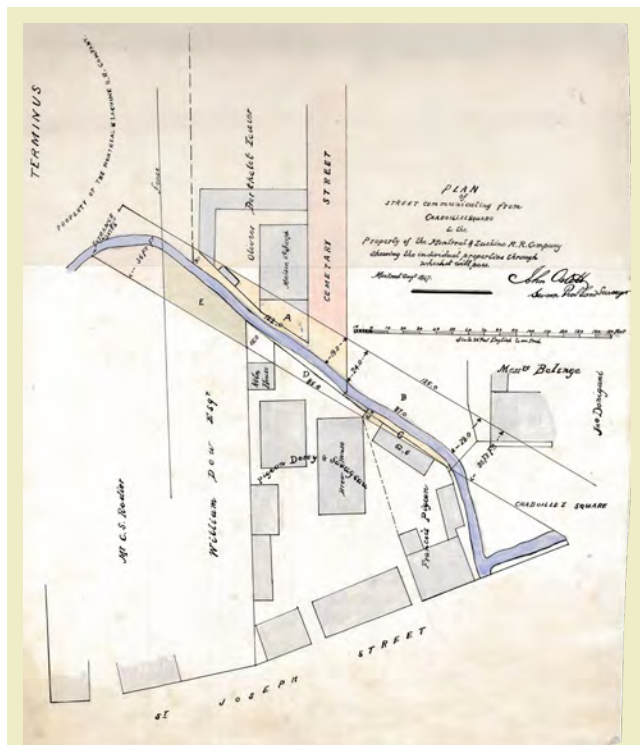
2. LE TERRITOIRE

Avec la densification de la ville fortifiée naissent des faubourgs : la rue Notre-Dame se prolonge à l'ouest dans le faubourg des Récollets, tandis que, plus haut sur le coteau, la rue Saint-Antoine forme le faubourg du même nom.



Les cours d'eau et la trame urbaine initiale le long des rues Saint-Antoine et Saint-Joseph (aujourd'hui Notre-Dame)

2. LE TERRITOIRE



Plan de John Ostell : canalisation d'un tronçon du ruisseau Prud'homme pour l'ouverture de la rue Albert

Déjà au XVIII^e siècle, des chemins s'ouvrent à l'ouest de la ville fortifiée :

- la rue Saint-Joseph, dans le prolongement de la rue Notre-Dame, mène à Lachine et, au nord-ouest,
- les rues Saint-Antoine, de la Montagne et Saint-Jean-Baptiste (aujourd'hui boulevard René-Lévesque), donnent accès aux chemins de côte.



St. Antoine Hall, demeure de John Torrance, vers 1870

Des rues se dessinent aussi dans l'axe nord-sud :

- Saint-François de Sales (Peel),
- Sainte-Monique et Sainte-Geneviève (absorbées dans l'élargissement du boulevard Robert-Bourassa).

Le *Long pont*, entre les rues Saint-Antoine et Saint-Bonaventure (aujourd'hui Saint-Jacques), et le pont Prud'homme, dans l'axe de la rue Notre-Dame, permettent de circuler à l'ouest et au nord-ouest de la vieille ville.

Avec la densification de la ville fortifiée naissent des faubourgs, situés au-delà des murs : la rue Notre-Dame se prolonge à l'ouest dans le faubourg des Récollets, tandis que, plus haut sur le coteau, la rue Saint-Antoine forme le faubourg du même nom. En 1799, la Fabrique de la paroisse Notre-Dame y acquiert un terrain pour aménager son nouveau cimetière, là où sont aujourd'hui le Square Dorchester et la Place du Canada. La rue du Cimetière (aujourd'hui de la Cathédrale) ne deviendra voie publique qu'en 1825.

Progressivement, la trame des rues se tisse : la rue Saint-Antoine se prolonge vers l'ouest, tandis que s'ouvre la rue Saint-Bonaventure. Dans l'axe nord-sud, les rues de la Montagne et de l'Aqueduc (Lucien-L'Allier) se prolongent également.

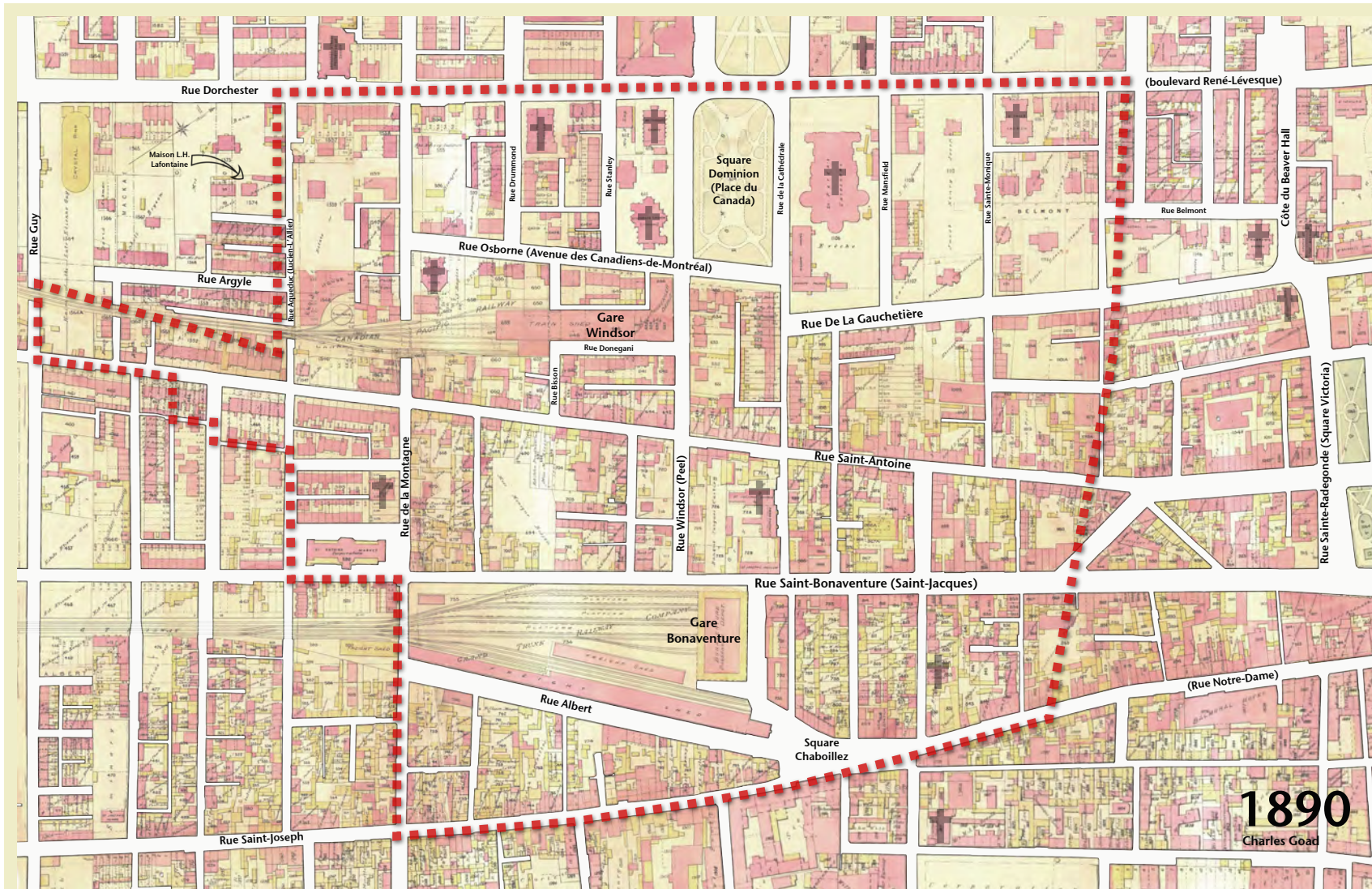
À la mort de Louis Chaboillez, notaire, en 1813⁹, ses héritiers subdivisent sa propriété du faubourg des Récollets. La rue Saint-Joseph, la petite rivière Saint-Martin et le ruisseau Prud'homme s'y rencontrent sur un terrain triangulaire, site d'un ancien lac, qui sera cédé à la Ville comme place publique : c'est le Square Chaboillez, qui existe toujours. Dans la foulée, les rues Chaboillez (aujourd'hui Montfort) et de l'Inspecteur, qui relient les faubourgs des Récollets et Saint-Antoine, sont aussi cédées à la Ville, ce qui déclenche le développement de ce secteur.

L'ouverture du canal de Lachine, en 1825, permet au trafic maritime de contourner les rapides. Son agrandissement, entre 1842 et 1848, facilite le transport des marchandises, ce qui incite de grandes industries à s'implanter non seulement sur ses berges, mais aussi dans le faubourg des Récollets.

Au XIX^e siècle, une partie de la nouvelle bourgeoisie anglophone viendra s'établir dans le faubourg Saint-Antoine. C'est notamment le cas du marchand John Torrance qui y fait construire, dès 1818, une résidence de 42 pièces, le St. Antoine Hall. Dans les années 1850, le quartier se trouve aux limites du *Golden Square Mile* (« Mille Carré Doré »), approximativement borné par les rues Guy, de Bleury, De La Gauchetière et le mont Royal.

9. Source : Culture et communications Québec, Répertoire du patrimoine culturel du Québec.

2. LE TERRITOIRE



Un territoire entièrement bâti et densément peuplé (fin du XIX^e siècle)



Rue De La Gauchetière, vue de la rue de l'Inspecteur (1928)



Rue Osborne (aujourd'hui avenue des Canadiens de Montréal), vue de la gare Windsor (1947)

Dans la partie nord du quartier, la rue Dorchester (boulevard René-Lévesque) est prolongée vers l'est, la rue De La Gauchetière vers l'ouest, avec le redressement de la rue Saint-Janvier (avenue des Canadiens-de-Montréal), jusqu'à la rue de la Montagne. L'ouverture de rues perpendiculaires : Drummond, Stanley et Windsor (Peel), ouvre d'un coup un quartier qui vise une clientèle à l'aise.

2. LE TERRITOIRE

Avec la construction, à proximité de la rue Dorchester, des églises American Presbyterian, Wesleyan Methodist et St. George (anglicane, 1870, toujours existante), le quartier devient un château fort protestant dans lequel, sous l'impulsion de M^{gr} Ignace Bourget, s'élèvera en 1894 la cathédrale catholique Saint-Jacques-le-Majeur (aujourd'hui Marie-Reine-du-monde).

Le secteur est également marqué par la naissance du jazz montréalais avec, notamment, le Rockhead's Paradise et le Café Saint-Michel, situés à l'intersection des rues de la Montagne et Saint-Antoine.

Dès la fin du XIX^e siècle, le territoire est entièrement bâti. Les gares, en expansion, en sont devenues les plus importants occupants. Au début du XX^e, les églises autour de la rue Dorchester et du Square Dominion dominent toujours le coteau. Deux types de lotissements caractérisent alors le cadastre : des lots réguliers se retrouvent au nord, avec des maisons en rangée desservies par des ruelles, alors que le sud compte toujours une grande concentration de bâtiments de bois (maisons et dépendances) à proximité de la gare¹⁰.

Dans la seconde moitié du XX^e siècle, avec la croissance démographique et la démocratisation de l'usage de l'automobile, le flot quotidien de la circulation qui converge au centre-ville est en constante augmentation. Le nouveau Service d'urbanisme, créé en 1941, cherche des solutions et lance d'importants projets urbains, tel l'élargissement de la rue Dorchester qui, au prix de démolitions massives, devient un boulevard bordé de gratte-ciels. Dans l'axe nord-sud, entre les rues des Pins et Belmont, s'ouvre la rue University, qui deviendra une entrée de ville reliée à l'autoroute Bonaventure et au pont Champlain. C'est en 1970 que se réalise le projet de l'autoroute Ville-Marie, traversant le centre-ville d'est en ouest¹¹.

2.2.2 La vocation du Quartier

Le Quartier des gares tire son nom de sa vocation historique : dès 1847, le *Montreal and Lachine Railroad*, premier chemin de fer sur l'île de Montréal, relie en 30 minutes Lachine à la gare Bonaventure, ainsi nommée parce qu'alors située rue Saint-Bonaventure, dans le prolongement du *Long Bridge* qui enjambait la petite rivière Saint-Martin depuis la rue Saint-Antoine. Ce premier circuit de train à vapeur sera intégré au *Chemin de fer du Grand Tronc* dans les années 1860 et, progressivement, ce quartier de Montréal sera le berceau puis le centre du réseau ferroviaire canadien¹², avant de devenir le principal pôle intermodal au Québec.

Cette vocation, toujours vivante, se traduit par la présence sur le territoire :

- de l'édifice de la gare Windsor (1889), devenu immeuble à bureaux et dont l'ancienne salle des pas perdus est devenue salle de réception ; la gare Windsor est aujourd'hui remplacée dans ses fonctions par la gare Lucien-L'Allier, gare terminale du CP à Montréal, exploitée par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) pour les trains de banlieue ;
- du Terminus centre-ville de Montréal, desserte principale des autobus de la Rive-Sud de Montréal, relevant également de l'AMT ;
- de la gare Centrale, gare ferroviaire du CN qui passe notamment sous la place Ville-Marie, l'hôtel Reine-Élisabeth et la place Bonaventure ; les usagers du Montréal souterrain y trouvent un petit centre commercial avec notamment la foire alimentaire des Halles de la Gare ;
- et de deux stations de la ligne orange du métro de Montréal : Bonaventure à l'est et Lucien-L'Allier à l'ouest.

10. Source : Caron, D., *Évolution du Quartier des gares*, 2015.

11. Source : Caron, D., *op. cit.*

12. Sources : Collection Pignon sur rue, n° 1 Voies de fer et voies d'eau ; n° 3 Le pouvoir de la montagne, Ville de Montréal, Ministère de la Culture du Québec, 1991 ; Carte de Montréal, Bouchette, 1815, BAnQ.



Vue aérienne du Centre des affaires (1966)

2. LE TERRITOIRE



Gare Windsor

Dans les limites du Quartier, le réseau piétonnier protégé (le « Montréal souterrain ») relie notamment les deux stations de métro, les gares Lucien-L'Allier, Centrale et Windsor, la Place Bonaventure, le Centre Bell, le 1 000 De La Gauchetière et le Terminus centre-ville.

L'ensemble de ces équipements de transport collectif génère *plus de 100 000 passages quotidiens* dans le Quartier, dont 37 000 entrants aux deux stations de métro, ce qui fait du Quartier *l'entrée principale à Montréal en transport collectif*.



Gare Lucien-L'Allier



Rappelons que :

- le matin, 66 % des déplacements en direction du centre-ville de Montréal se font en transport collectif ;
- plus de 40 % des déplacements matinaux en transport collectif dans la région de Montréal se dirigent vers le centre-ville ;
- près de 60 % des déplacements à l'intérieur du centre-ville se font à pied ou en vélo¹³.



Entrée des trains de la gare Centrale



Il ressort clairement de ces données que, dans l'ensemble, le transport collectif et le transport actif (marche, vélo) sont les modes les plus populaires de déplacement quotidien vers et dans le centre-ville¹⁴.

13. Source : Faits saillants, Enquête origine-destination, AMT, 2013.

14. Source : Cadre de révision des hauteurs et densités du centre-ville, Arrondissement de Ville-Marie, 2011.

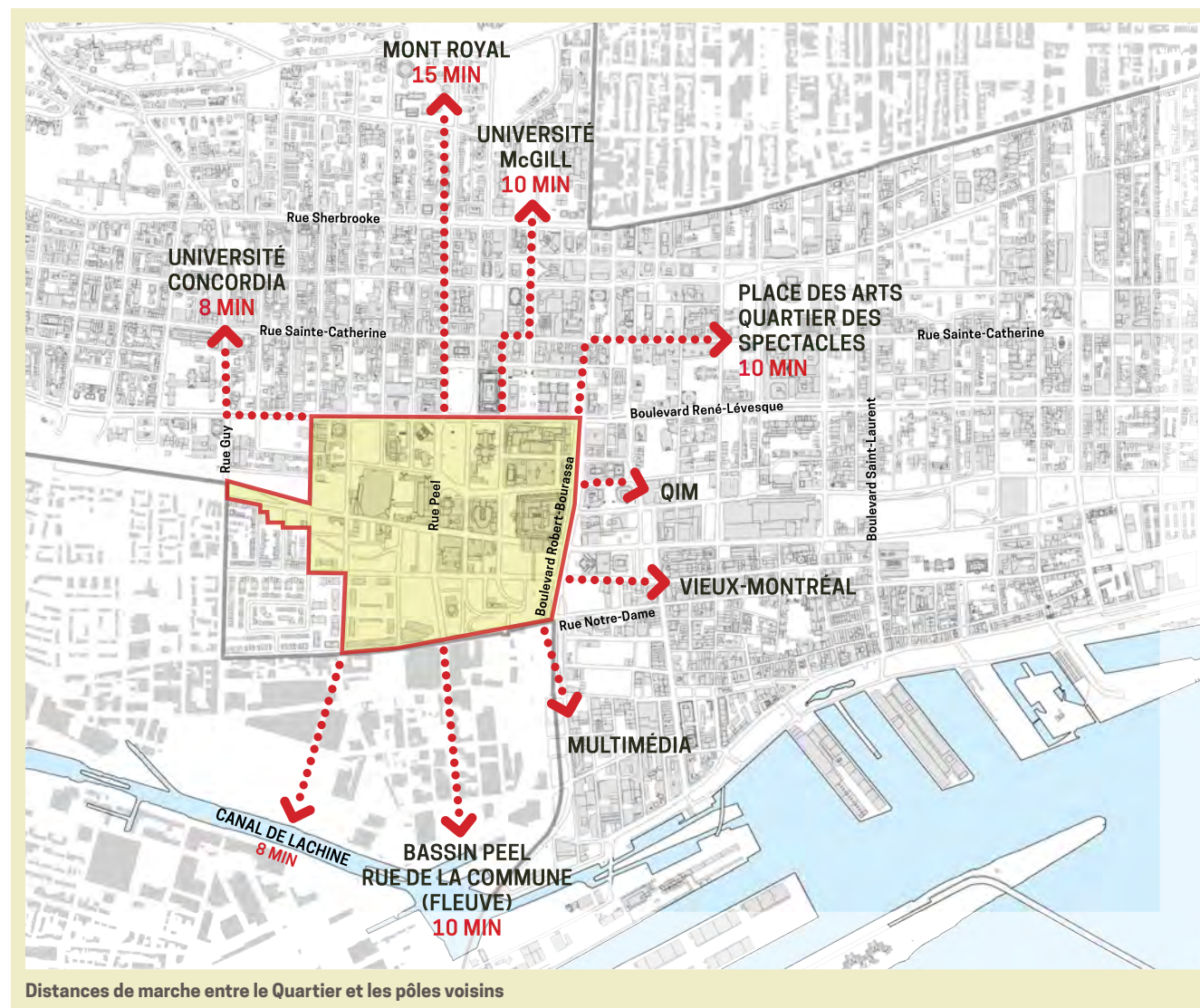
2. LE TERRITOIRE

2.3 LOCALISATION CENTRALE ET PORTÉE DES INTERVENTIONS

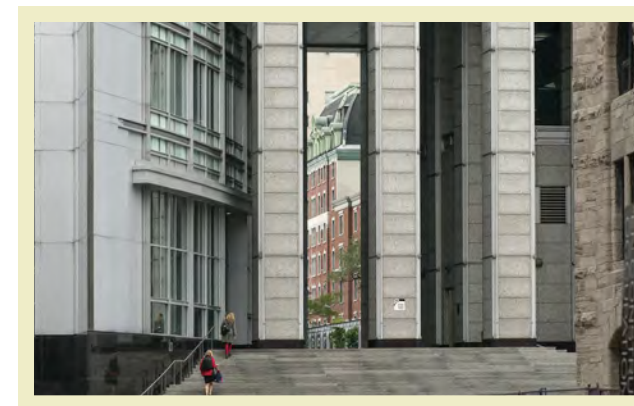
Le Quartier des gares est voisin du Quartier international à l'est, du quartier Griffintown au sud, de la Petite Bourgogne à l'ouest, du quartier Concordia-du Musée au nord-ouest et des autres secteurs du Centre des affaires, au nord et au nord-est. De ce point de vue, la requalification du Quartier des gares donne l'occasion de retisser les liens entre plusieurs secteurs stratégiques du centre-ville.

Le Quartier des gares occupe une position centrale, non seulement à l'échelle du Centre des affaires, mais à l'échelle du centre-ville de Montréal. Il est à distance de marche de tous les pôles urbains voisins.

En raison de la localisation centrale du Quartier des gares et, plus encore, de sa vocation et de l'importance de la densification actuelle et à venir, il apparaît clair que la portée des interventions visant l'amélioration du domaine public, la circulation (piétonne, cycliste, automobile et en transport collectif), l'offre de services et la construction ou l'aménagement des terrains vagues, dépassera les limites du Quartier des gares et contribuera à l'essor et à l'attrait des secteurs adjacents et de l'ensemble du Centre des affaires et du centre-ville de Montréal.



Le Quartier des gares occupe une position centrale, non seulement à l'échelle du Centre des affaires, mais à l'échelle du centre-ville de Montréal. Aussi la portée des interventions dans le Quartier contribuera-t-elle à l'essor et à l'attrait du Centre des affaires et du centre-ville.



2.4 ATTRAITS ET POTENTIALS DU TERRITOIRE

Le Quartier des gares demeure l'un des derniers secteurs qui offre autant d'opportunités de réaliser le type de développement d'envergure et de qualité que requiert le Centre des affaires de Montréal :

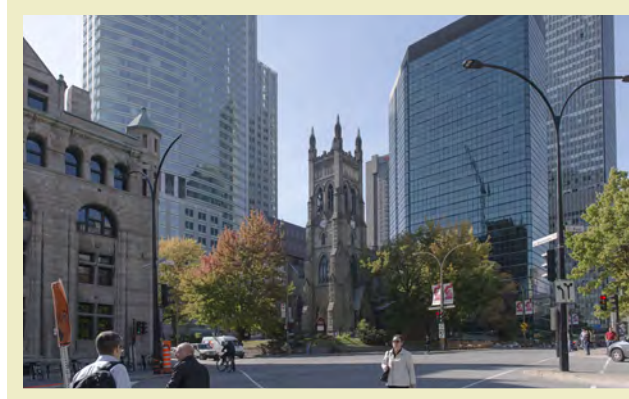
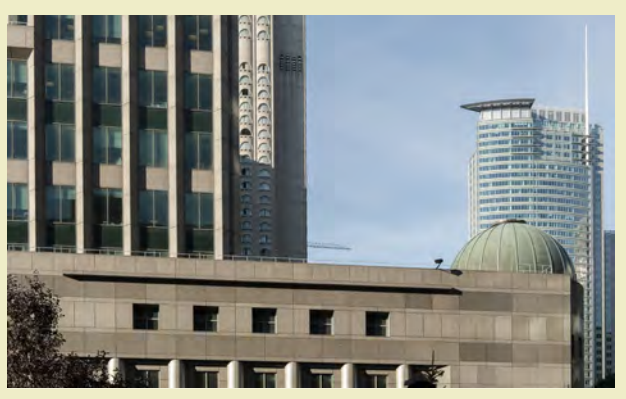
- son affectation de mixité d'usages à forte densité et son potentiel de construction en hauteur, confirmé au Plan d'urbanisme depuis vingt-cinq ans ;
- sa fonction de principal pôle intermodal au Québec, et première porte d'entrée au centre-ville, notamment en transport collectif ;
- sa localisation centrale à distance de marche de tous les autres secteurs du centre-ville ;
- ses accès multiples au réseau piétonnier protégé ;
- la présence de 775 000 m² de superficie de planchers de bureaux, de 1 000 chambres d'hôtel, de 1 000 logements, de plus de 7 000 cases de stationnement intérieur, de quelque 980 places de stationnement sur rue ;

- la présence de gratte-ciels marquants et d'autres édifices monumentaux au nord du secteur ; la plupart d'entre eux ont leur façade principale sur l'avenue des Canadiens-de-Montréal ou sur la rue De La Gauchetière, et une façade secondaire (accès véhiculaires, quais de chargement) sur la rue Saint-Antoine ;
- la plus forte concentration de terrains constructibles de grande valeur à Montréal, principalement situés entre les rues Saint-Antoine, Notre-Dame, Lucien-L'Allier et le boulevard Robert-Bourassa.

Ce sont là autant d'attraits pour les promoteurs, ce que confirment amplement :

- la valeur des projets privés actuellement en construction, qui dépasse les 750M \$ et comprend notamment 2 000 nouveaux logements et 50 000 m² de superficie de planchers de bureaux ;
- un potentiel de densification résidentielle qui, de 22 logements par hectare en 2006, atteindra 100 logements par hectare en 2017, et
- l'évaluation du potentiel d'investissement privé pour la prochaine décennie, qui s'élève à plus de 3G \$.

2. LE TERRITOIRE



Maison La Fontaine (état actuel)

Par ailleurs, le Quartier des gares compte aussi, au nombre de ses attraits, d'importantes destinations d'affaires, de travail, d'études, de culture et de récréation :

- le Centre Bell (sport, spectacle), qui accueillait plus de 600 000 spectateurs en 2012 ;
- la Place Bonaventure (hôtel, grandes expositions, bureaux) ;
- les tours de la Cité du Commerce électronique, au 1350-1360 boulevard René-Lévesque, qui accueillent les bureaux de grandes firmes, telles CGI, IBM et CSC ;
- le 1 000 De La Gauchetière, plus haut édifice de Montréal (1992), avec sa patinoire intérieure au rez-de-chaussée, et le Terminus centre-ville en sous-sol ;
- la tour du 1250 boulevard René-Lévesque Ouest, anciennement IBM-Marathon ;
- le pavillon B de l'ÉTS, sur le flanc nord de la rue Notre-Dame.

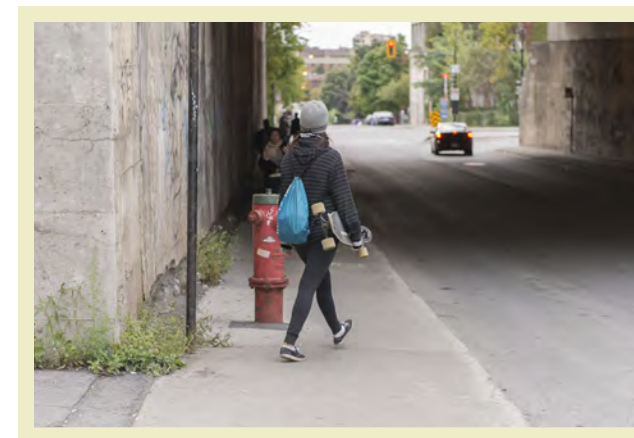
À ces destinations, il convient d'ajouter, sur le plan patrimonial :

- le site du patrimoine comprenant, au nord du Boulevard René-Lévesque, le Square Dorchester et, au sud, la Place du Canada, qui fut d'abord le cimetière Saint-Antoine vers 1800, avant d'être aménagée en parc, et qui porta le nom de Square Dominion de 1876 à 1967¹⁵ ;
- le Square Chaboillez, cédé à la Ville en 1813 et qui a, depuis, été plusieurs fois réaménagé et amputé ; il a accueilli le Planétarium entre 1966 et 2013 ;
- l'église anglicane St. George (1869-70) située en face de la gare Windsor, devenu lieu historique du Canada en 1990 ;
- la gare Windsor (1889), classée monument historique en 2009 ;
- la cathédrale Marie-Reine-du-monde (1894) ;
- l'ancien édifice des Postes, construit à partir de 1934 et reconnu comme lieu historique canadien en 1984 ; situé au 715 rue Peel, il occupe le quadrilatère borné par les rues Peel, Saint-Antoine, Saint-Jacques et de la Cathédrale ;
- la Place Bonaventure, citée au patrimoine moderne de Montréal en 2004 ;

- tout juste à l'extérieur du Quartier, mentionnons aussi la Maison La Fontaine, située au 1395 avenue Overdale, près de la rue Lucien-L'Allier ; bâtie vers 1835, elle est un exemple de l'architecture néoclassique en pierre des grandes villas du quartier Saint-Antoine. Sauvée de la démolition en 1987 grâce à sa reconnaissance comme monument historique par la Ville de Montréal, elle est actuellement en restauration après avoir été abandonnée durant plus de vingt ans.

Le Quartier des gares demeure l'un des derniers secteurs qui offre autant d'opportunités de réaliser le type de développement d'envergure et de qualité que requiert le Centre des affaires de Montréal.

15. Les îlots au pourtour de ces deux espaces publics font également partie du site du patrimoine.

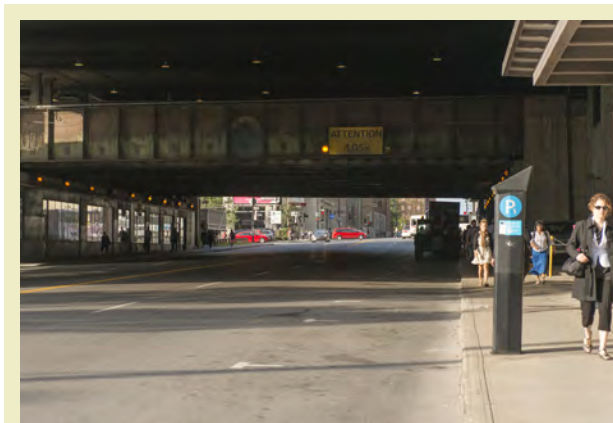


2.5 DÉFIS ET CONTRAINTES PROPRES AU TERRITOIRE

Dans une optique de requalification urbaine, les indéniables attraits et potentiels du Quartier doivent cependant être considérés en relation avec les divers défis et contraintes inhérents au secteur :

- la complexité des infrastructures et superstructures routières, autoroutières et ferroviaires, qui créent des barrières physiques et psychologiques à l'intérieur du territoire ;
- un domaine public priorisant la circulation véhiculaire aux dépens des piétons et cyclistes, de leur sécurité, de leur confort et de leur qualité de vie et ce, de façon plus marquée dans le sud du Quartier ;
- une circulation d'autobus (environ 1 800 par jour) qui excède la capacité physique du territoire (congestion) et constitue une nuisance importante (bruit, gaz d'échappement) pour les piétons, résidents et visiteurs du quartier ;
- une utilisation du métro et du réseau piétonnier protégé qui est loin d'être optimale ;
- une carence de commerces et de services de proximité (écoles, garderies, bibliothèque, centre culturel...);
- un nombre réduit de places de stationnement sur rue, qui nuit aux déplacements de courte durée à des fins de commerce ou d'affaires ;
- une carence d'espaces verts et de végétation de qualité, notamment en bordure de rue ;
- la présence de nombreux terrains vagues, dont plusieurs occupés par des stationnements hors rue (environ 1 350 véhicules).

2. LE TERRITOIRE



L'aménagement actuel du domaine public priorise la circulation véhiculaire, au détriment des piétons et cyclistes. La circulation des autobus (environ 1 800 par jour) excède la capacité physique du territoire (congestion) et constitue une nuisance importante (bruit, gaz d'échappement) pour les piétons, résidents et visiteurs du Quartier.



3.

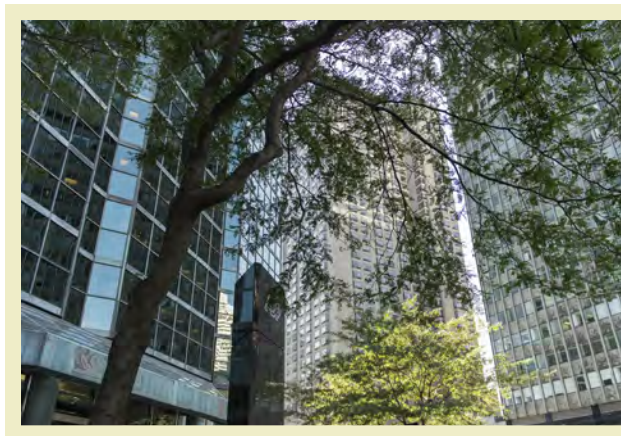
OBJECTIFS ET STRATÉGIES



Viaduc ferroviaire Saint-Antoine

3.1 LES OBJECTIFS

De l'analyse du territoire du Quartier des gares, qui précède, le Programme particulier d'urbanisme retient une série d'objectifs stratégiques, dont la finalité est de consolider, dans la continuité, le territoire du Centre des affaires de Montréal.



L'attrait du milieu urbain relève fortement de la qualité de son domaine public. Par conséquent, cinq de ces objectifs se rapportent à l'aménagement du domaine public :

- améliorer le domaine public afin de le rendre plus accueillant pour les usagers et les résidents, actuels et nouveaux, plus sûr et confortable pour les piétons et cyclistes et conçu pour répondre aux besoins associés à la densification en cours et à venir ;
- faire du Quartier un milieu de vie urbain attrayant pour les résidents, les travailleurs, les étudiants, les entreprises et les visiteurs ;
- favoriser un achalandage accru du réseau piétonnier protégé, du métro et des gares, notamment en augmentant leur visibilité ;
- augmenter la présence végétale, sous forme d'espaces verts et de verdissement en bordure de rues, à la fois pour des raisons esthétiques (ambiance) et de santé publique (réduction des îlots de chaleur, qualité de l'air, déplacements actifs) ;
- mettre en valeur les viaducs afin d'en favoriser l'usage piéton.

La qualité du domaine public découle elle-même de la contribution du bâti qui le borde. De ce point de vue, l'enveloppe d'un édifice appartient à l'architecture de la rue ou de la ville autant qu'à celle de l'édifice ; c'est pourquoi il importe de concevoir les nouvelles constructions du Quartier des gares en tenant compte de leur contribution à la qualité du domaine public. Dans cette perspective, trois objectifs ont trait au développement et à la qualité de projets privés :

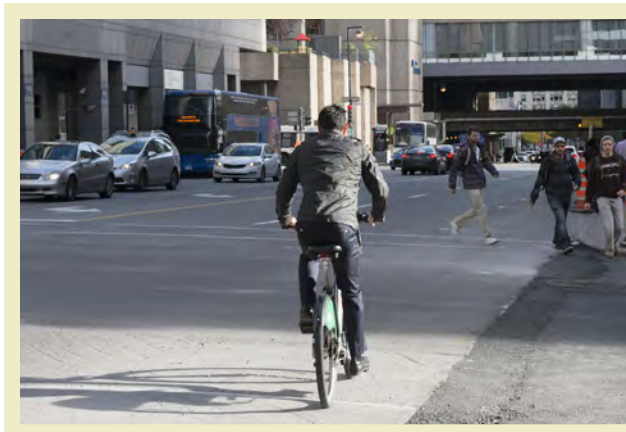
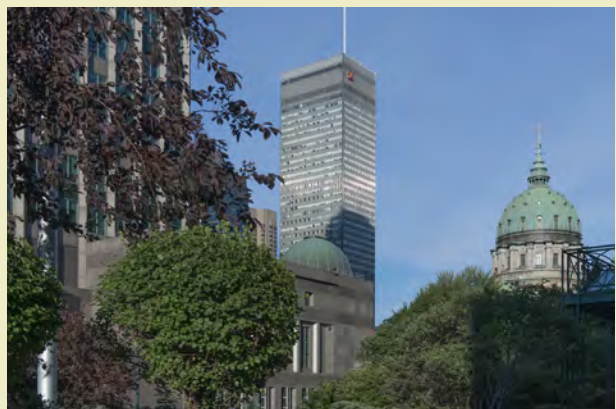
- réaliser dans les quinze prochaines années le potentiel de développement immobilier sur le territoire, en misant sur la qualité architecturale des projets ;
- assurer l'harmonie de l'encadrement bâti du domaine public, par la qualité de l'architecture et le choix des matériaux, pour renforcer la cohérence et la continuité du bâti sur rue, multiplier les accès à la rue et les ouvertures en façade et favoriser l'animation ;
- rechercher l'intégration des nouveaux édifices en hauteur au paysage du centre-ville, en relation avec la silhouette du massif des édifices existants et avec celle du mont Royal, telles que vues depuis les berges du fleuve, les ponts et la Rive-Sud.

Enfin trois objectifs concernent l'amélioration du transport public, comme levier d'une meilleure qualité de vie pour les résidents, travailleurs, étudiants et visiteurs du quartier :

- favoriser les déplacements actifs (marche et vélo) et collectifs (métro, système de transport guidé¹⁶, auto-partage) ;
- optimiser l'accès aux commerces, notamment par modes actifs, collectifs et partagés ;
- contribuer à toute solution de remplacement des autobus par des modes de transport collectif plus efficaces et moins lourds entre la Rive-Sud et le Centre des affaires.

16. Parmi les technologies de systèmes de transport guidé, mentionnons le tramway, le tram-train (apte à circuler à la fois sur des voies de tramway en milieu urbain et sur le réseau ferroviaire) et le SLR (système léger sur rail).

3. OBJECTIFS ET STRATÉGIES



3.2 LA STRATÉGIE DE MOBILITÉ¹⁷

Comme nous l'avons vu plus haut (1.4), le principal facteur susceptible de fragiliser l'essor économique du Quartier des gares est le niveau d'engorgement du réseau routier et du réseau de transport collectif aux heures de pointe.

C'est pourquoi les interventions proposées par le présent PPU se fondent, en tout premier lieu, sur une *stratégie de mobilité*, qui a pour objectifs de réduire la congestion routière et de faciliter les modes de transport actif et collectif.

3.2.1 Encourager les déplacements actifs

La mise en place d'aménagements confortables et sûrs pour les piétons et les cyclistes contribue à accroître la part des modes de déplacement actifs. Ces mesures peuvent comprendre :

- le maillage et la sécurisation du réseau cyclable ;

- une surface de trottoirs sûre et conviviale, offrant une capacité suffisante pour le volume d'utilisateurs, et dotée des aménagements adéquats (arbres, mobilier) ;
- des passages piétonniers sûrs aux intersections ;
- une accessibilité accrue pour les personnes à mobilité réduite (feux sonores, plaques tactiles, abaissées de trottoirs) ;
- une augmentation du nombre de stations Bixi ;
- une augmentation du nombre de supports à vélo (intérieurs et extérieurs) sur le domaine public et privé ;
- l'aménagement de douches et de casiers dans les commerces et les bureaux (une telle mesure relève des propriétaires et occupants) ;
- la création d'accès et de connexions au réseau piétonnier souterrain et l'amélioration des pôles d'échanges intermodaux (ex. nouvel édicule de métro sur la rue Saint-Antoine).

3.2.2 Favoriser l'auto-partage

L'auto-partage est une alternative à l'acquisition d'une automobile, pour les gens dont les besoins ponctuels ne peuvent être satisfaits par le transport collectif. Deux actions sont à envisager :

- la réservation d'espaces sur le domaine public, par exemple près des parcs et dans les stationnements des bâtiments municipaux et, par réglementation, dans les stationnements privés ;
- la promotion de l'auto-partage par les promoteurs, par exemple dans les brochures de vente des unités d'habitation, et par les employeurs, sur les babillards d'entreprises.

Le principal facteur susceptible de fragiliser l'essor économique du Quartier est le niveau d'engorgement du réseau routier et du réseau de transport collectif aux heures de pointe.

17. Source : Étude d'aménagement du domaine public et stratégie de mobilité dans le cadre de l'élaboration du PPU du Quartier des gares (centre des affaires – secteur sud), mars 2015, Affleck de la Riva – Roche.

3. OBJECTIFS ET STRATÉGIES



3.2.3 Gérer les espaces de stationnement

L'utilisation de l'automobile est conditionnée par l'offre et la demande. Une réduction de l'offre de stationnement de longue durée dans la journée se traduit par une diminution des déplacements automobiles pendulaires travail-domicile. Deux mesures peuvent être envisagées :

- la promotion du stationnement hors-rue afin de libérer le domaine public.
- le partage des espaces pour des utilisations complémentaires qui n'ont pas un achalandage aux mêmes périodes ou aux mêmes heures.



3.2.4 Favoriser le covoiturage

Le covoiturage permet de jumeler des personnes ayant les mêmes habitudes de déplacement et des lieux d'origine et de destination similaires. Pour cela, on doit :

- prévoir des espaces de stationnement pour les travailleurs qui font du covoiturage (une telle mesure relève des propriétaires);
- favoriser le covoiturage dans les milieux de travail (babillard, retour garanti, etc.);
- faire la promotion du service électronique de covoiturage de l'AMT¹⁸.



3.2.5 Inciter à l'utilisation du transport collectif

L'utilisation du transport collectif est le moyen qui permet le plus d'atténuer la congestion routière. Divers facteurs contribuent à inciter à l'utilisation du transport collectif :

- l'amélioration du confort;
- l'amélioration de la fréquence;
- la fiabilité du service (respect des horaires);
- la réduction du nombre de correspondances pour les usagers;
- l'implantation de mesures prioritaires pour les autobus (ex. voies réservées, feux prioritaires);
- l'implantation d'un système de transport guidé efficace et rapide sur le pont Champlain entre la Rive-Sud et le centre-ville;
- la fourniture de cartes mensuelles par les employeurs.

18. <https://www.covoiturage.amt.qc.ca>.

3. OBJECTIFS ET STRATÉGIES

3.3 LA STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT

Afin de faciliter une réhabilitation urbaine de qualité, le domaine public du Quartier des gares doit être réaménagé.

3.3.1 Améliorer la circulation piétonne

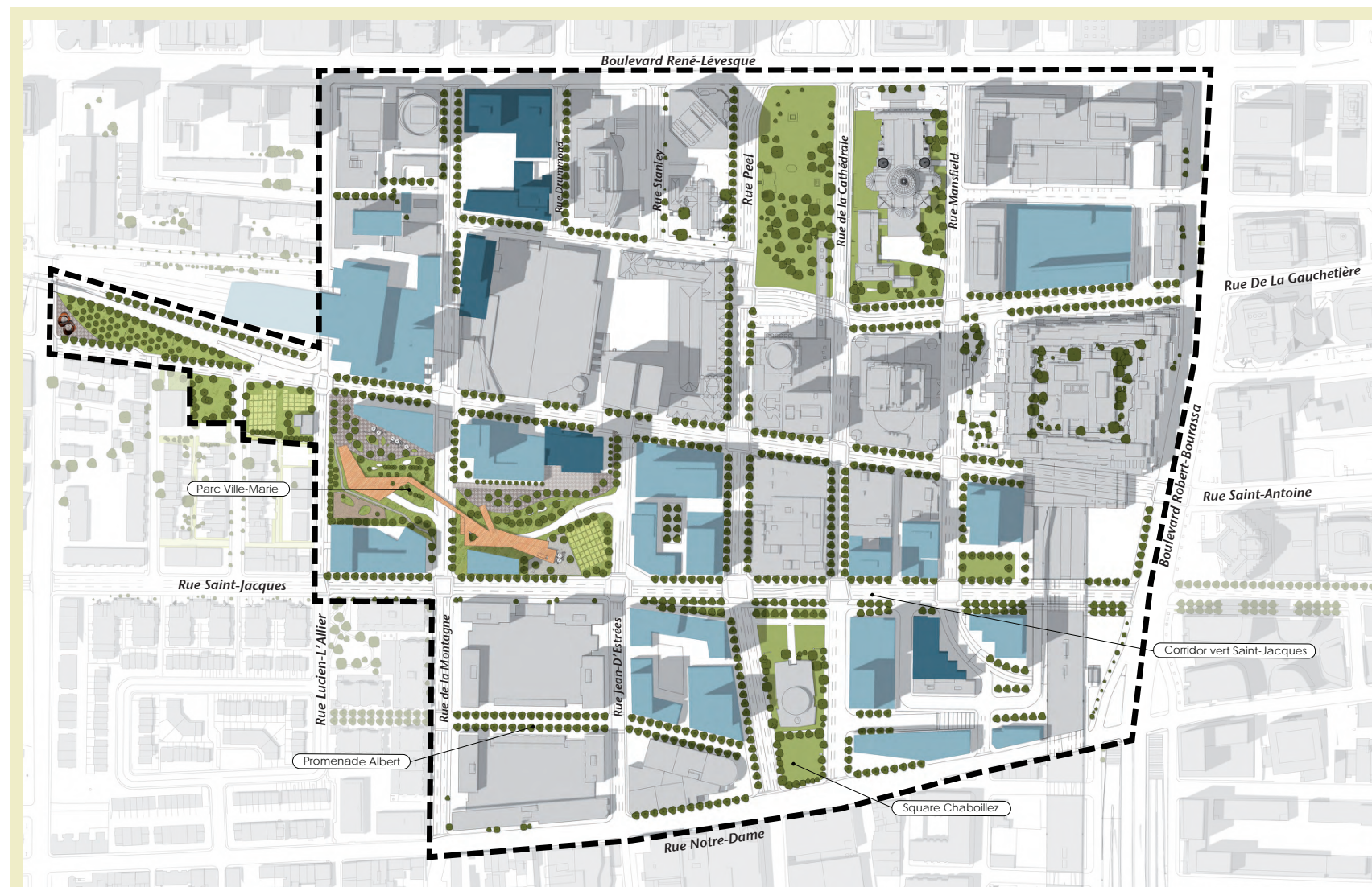
On constate que la rue De La Gauchetière constitue le principal corridor piétonnier est-ouest dans le nord du Quartier, redistribuant la circulation locale dans les rues nord-sud, plus étroites. Un tel corridor piétonnier est-ouest s'impose dans le sud du Quartier, à partir des rues longeant le parc Ville-Marie, de la promenade Albert et de la rue Saint-Jacques. Ce nouveau corridor pourrait être relié au pôle intermodal Lucien-L'Allier, à l'ouest, et au Square Victoria, à l'est.

3.3.2 Restaurer et mettre en valeur les espaces publics existants

Les principaux espaces publics et semi-publics existants, incluant le Square Chaboillez, la promenade Albert et la Place du Canada, seront réaménagés et intégrés dans un concept commun. De même, les espaces verts situés à l'ouest de la rue Jean-D'Estrées (jardins communautaires, aire d'exercice canin, etc.) seront rénovés et assimilés à un nouveau parc reliant les rues Saint-Antoine et Saint-Jacques.

3.3.3 Créer de nouveaux espaces publics

La mixité et la cohésion sociales sont deux éléments-clés d'une saine urbanité, qui dépendent en grande partie de la convivialité offerte par les espaces publics. C'est pourquoi la création de nouveaux espaces publics est essentielle au succès d'une revitalisation urbaine d'envergure, particulièrement dans un quartier à haute densité où le besoin d'oxygène, de verdure, de dégage-ment des vues, est plus vivement ressenti.



Le plan d'ensemble

3. OBJECTIFS ET STRATÉGIES

Plusieurs éléments naturels et bâtis créent des barrières physiques et psychologiques dans le Quartier, qu'on doit chercher à atténuer : c'est le cas de la topographie, mais aussi des abords des gares et des viaducs ferroviaires.

3.3.4 Verdir les rues et planter des arbres

Le verdissement et la plantation d'arbres sont de première importance dans un quartier en voie de densification où l'on cherchera à réduire les îlots de chaleur ; de telles stratégies peuvent faire partie d'une approche environnementale plus globale, intégrant notamment la gestion écologique des eaux de surface.

3.3.5 Réaménager les rues existantes

Dans le but d'accroître la proportion de l'espace public consacré au transport actif, on entend réduire la surface actuellement réservée à la circulation automobile, tout en conservant la capacité du réseau routier. Il faut donc rationaliser la largeur des voies de circulation afin de récupérer l'espace de chaussée pour aménager des voies cyclables ou élargir les trottoirs, tout en tenant compte des exigences de sécurité et de fluidité routière.

3.3.6 Atténuer les barrières entre les divers secteurs

Plusieurs éléments naturels et bâtis créent des barrières physiques et psychologiques dans le Quartier : c'est le cas de la topographie (plus de 10 mètres de dénivelé entre les terrasses René-Lévesque et Saint-Antoine), mais aussi des abords de certaines gares et des viaducs ferroviaires, qui peuvent apparaître rébarbatifs, particulièrement aux piétons et aux cyclistes. On cherchera, notamment par des mesures d'aménagement et d'animation des viaducs (4.1.1.5 ; 5.4.2), et d'amélioration des accès au réseau de transport collectif (4.1.1.4 ; 4.4.1), à atténuer ces barrières de façon à rendre plus agréables et conviviaux les déplacements actifs dans le Quartier.

3.3.7 Les principes directeurs d'aménagement

Les principes directeurs d'aménagement ont pour but de normaliser la largeur de voies de circulation dans le Quartier et de récupérer de l'espace de chaussée afin d'élargir les trottoirs et d'y aménager des fosses de plantation ou d'autres éléments urbains intéressants. Ils ont été établis sur la base des normes montréalaises et des normes minimales d'aménagement en vigueur dans diverses villes nord-américaines¹⁹.

19. Les normes consultées afin d'établir ces principes directeurs proviennent des documents suivants :

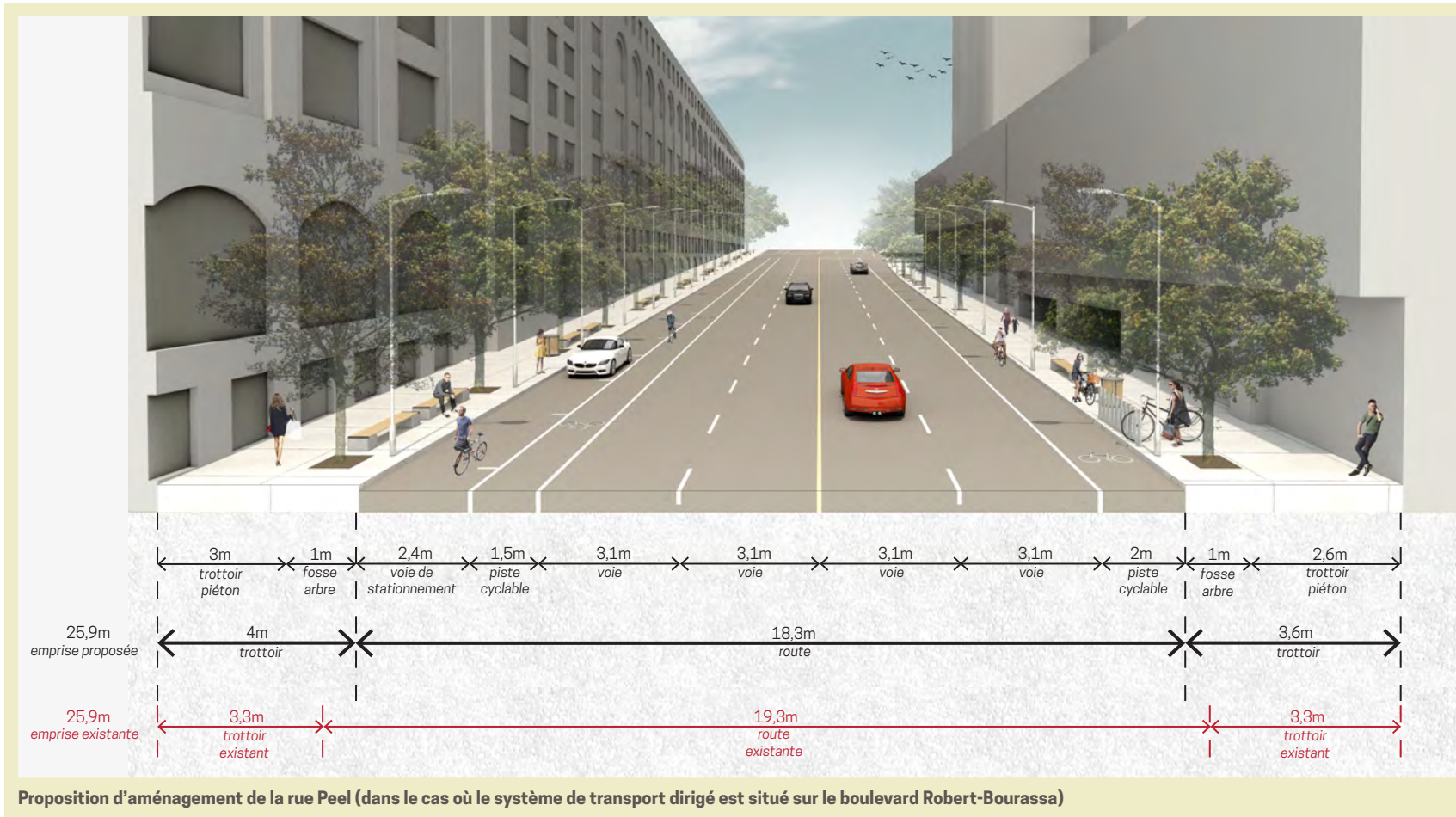
- Norme minimale d'aménagement des emprises de rues – Ville de Montréal ;
- Complete Streets by Design – Toronto Center for Active Transportation ;
- Urban Street Design Guidelines – Charlotte ;
- DOT – City of Sacramento ;
- Complete Streets – Chicago ;
- Design guidelines for Streets and sidewalks – Access Minneapolis.



4.

LES INTERVENTIONS

4. LES INTERVENTIONS



4.1 LA CIRCULATION

4.1.1 Les espaces piétonniers

Rappelons qu'à l'heure de pointe du matin, ce sont pas moins de 37 000 personnes qui entrent dans le Quartier, par les deux stations de métro.

4.1.1.1 Les trottoirs

L'une des principales entraves à une circulation piétonne sûre et agréable dans le Quartier est la configuration de l'espace public, planifiée et réalisée de façon à desservir en priorité la circulation automobile.

Un nouveau partage de l'espace public, conçu pour répondre adéquatement aux besoins des différents modes de circulation, apparaît être une condition essentielle à la requalification et à l'attrait du Quartier.

Dans le cadre du présent PPU, un bon nombre de rues et de côtés de rues requerront donc une révision de leur géométrie et/ou de leur aménagement de surface. Ce sera notamment le cas :

- des rues Peel, Saint-Antoine et Notre-Dame et de l'avenue des Canadiens-de-Montréal, des deux côtés et sur l'essentiel de leur parcours ;
- de la rue Saint-Jacques (flanc sud) et de la rue De La Gauchetière (flanc nord et partie du flanc sud) ;
- des rues de la Montagne (flanc est) et Drummond (flanc ouest) ;
- du flanc ouest de la rue de la Cathédrale, entre les rues Notre-Dame et Saint-Antoine ;
- des voies d'accès à l'autoroute A-720, situées au nord-est des rues de la Cathédrale et Notre-Dame.

4. LES INTERVENTIONS

Il devrait résulter de ces interventions un espace urbain beaucoup plus accueillant et rassurant pour les piétons et, par conséquent, une circulation piétonne plus importante dans le Quartier.

4.1.1.2 Les passages piétonniers

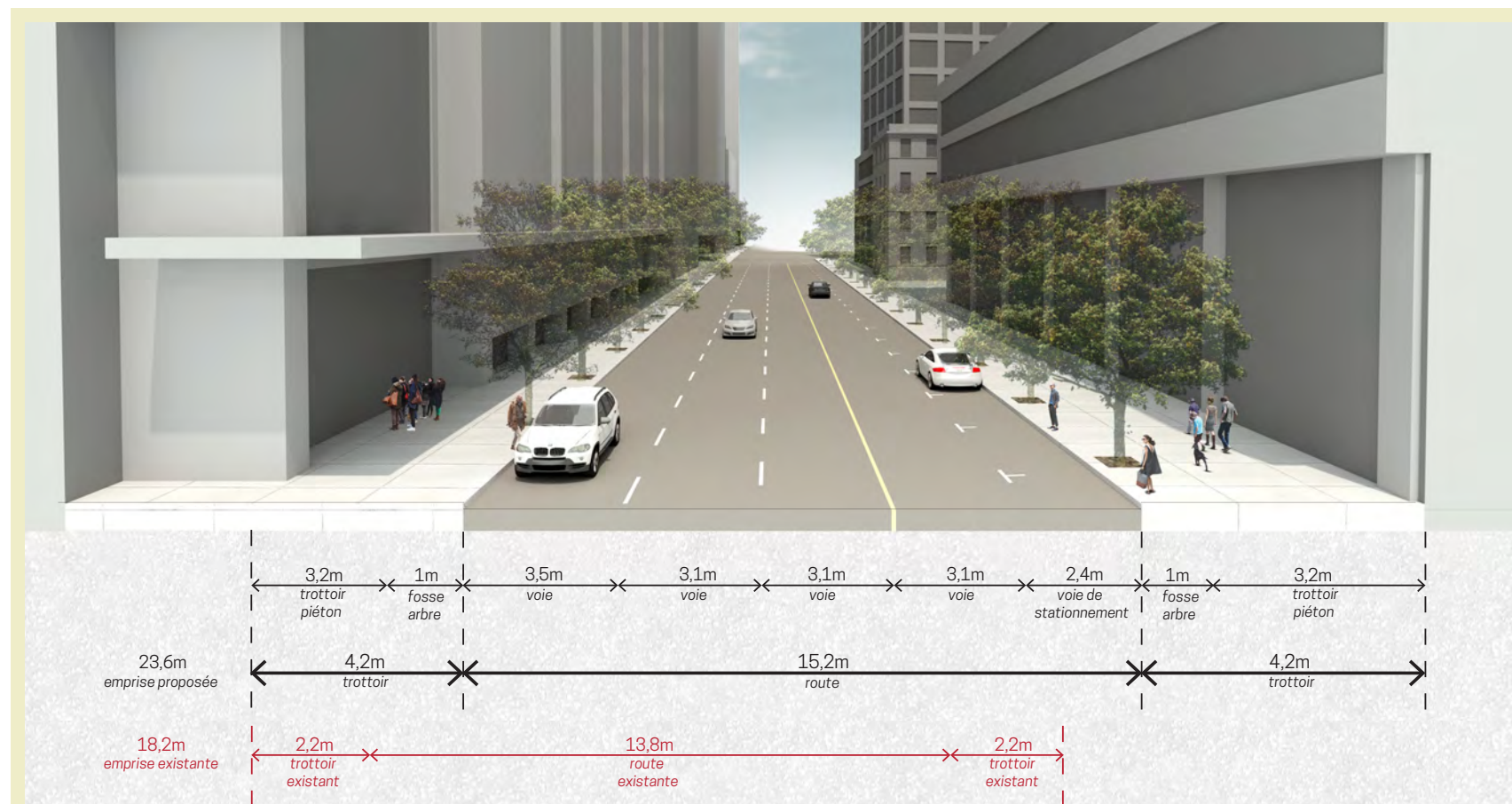
Dans la foulée, pas moins de 14 intersections seront dotées de passages piétonniers améliorés, afin d'encourager une circulation piétonne sûre et agréable :

- les huit intersections du boulevard René-Lévesque et de chacune des rues transversales vers le sud. D'ouest en est : Lucien-L'Allier, de la Montagne, Drummond, Stanley, Peel, de la Cathédrale, Mansfield et le boulevard Robert-Bourassa ; les mesures prises pour faciliter la traverse nord-sud du boulevard René-Lévesque seront révisées dès l'implantation d'un mode de transport dirigé ;
- trois autres intersections du boulevard Robert-Bourassa avec les rues De La Gauchetière, Saint-Antoine et Saint-Jacques ;
- l'intersection des rues Notre-Dame et Peel, à proximité du pavillon B de l'ÉTS et de l'ancien Planétarium ;
- deux autres intersections feront l'objet des mêmes mesures, l'une rue Jean-D'Estrées, l'autre rue de la Montagne, sur un parcours piétonnier à aménager au nord de la rue Notre-Dame (promenade Albert).

4.1.1.3 Les entrées charretières

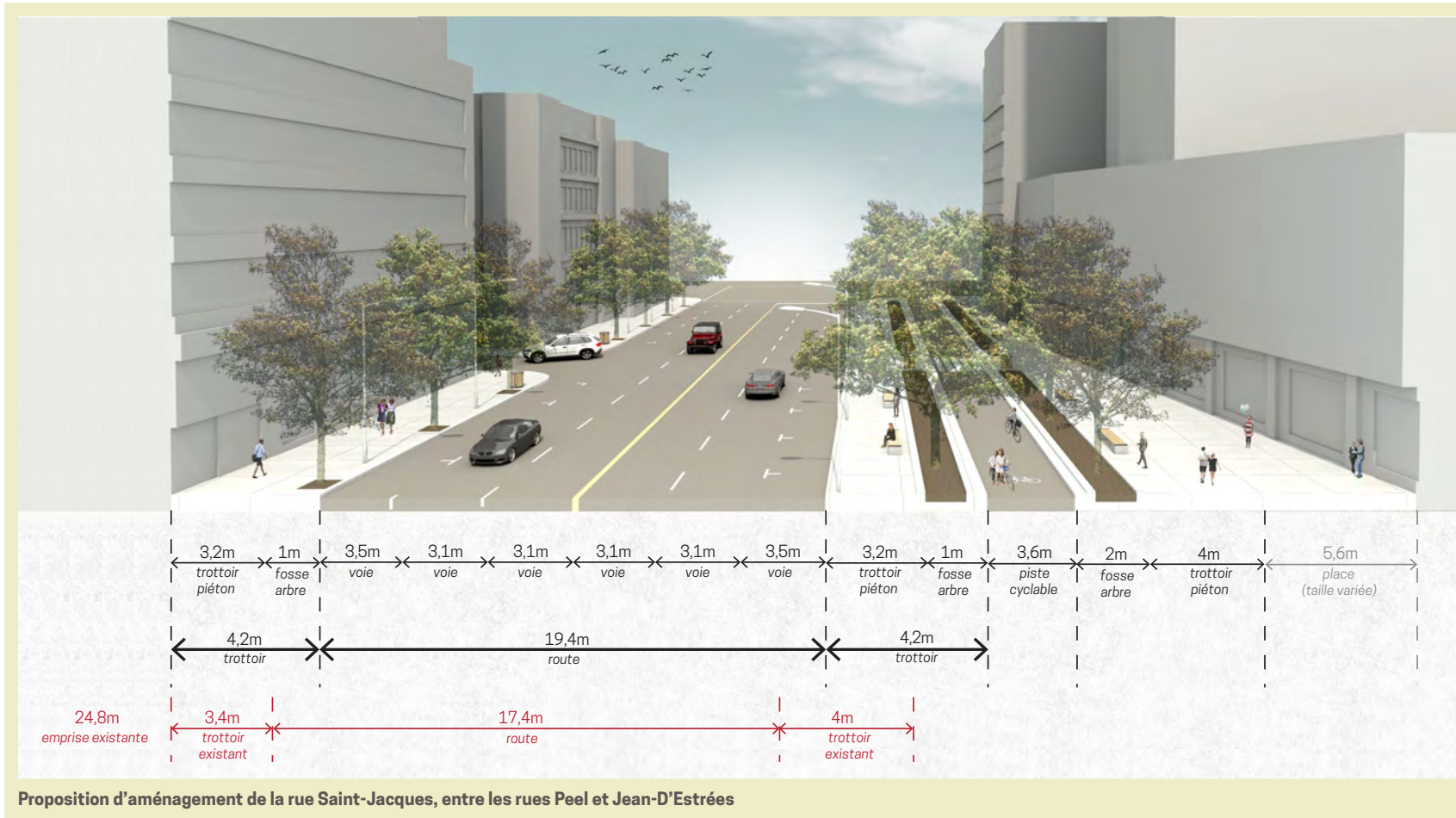
Une entrée charretière est une modification du trottoir pour permettre à un véhicule d'accéder à une place de stationnement, à un garage, à un passage ou à un quai de chargement situé sur une propriété riveraine.

Les entrées charretières sont soumises à un ensemble de règles. À titre d'exemples : un véhicule accédant à un quai de chargement ne doit pas empiéter sur le trottoir ; l'accès à un quai de chargement doit comprendre des dégagements visuels suffisants pour éviter les conflits avec les piétons ou les autres véhicules.



Proposition d'aménagement de la rue Saint-Antoine, entre les rues de la Montagne et Jean-D'Estrées (la circulation y sera à double sens, si les études à ce sujet concluent que cela ne crée aucun inconvénient)

4. LES INTERVENTIONS



Dans le Quartier, on trouve plusieurs entrées charretières de grandes dimensions :

- aux abords de la gare Centrale (extrémités de la rue Belmont ; flanc nord de la rue De La Gauchetière) ;
- aux abords du Terminus centre-ville (rues Peel, de la Cathédrale et Mansfield) ;
- aux abords du Centre Bell (rues de la Montagne et Saint-Antoine).

Des mesures de sécurisation de ces entrées seront appliquées pour éviter qu'elles présentent un risque pour les piétons ou fassent obstacle à la circulation piétonne.

4.1.1.4 Les liens avec le réseau piétonnier protégé

On a vu que le réseau piétonnier protégé est bien présent dans le Quartier et qu'il relie la plupart des destinations : stations de métro, gares, tours à bureaux, Centre Bell. Pourtant on constate que l'utilisation de ce réseau par les piétons demeure tiède et, parfois, problématique.

Plusieurs types d'interventions peuvent contribuer à la rendre plus attrayante :

- une meilleure accessibilité au réseau ;
- une signalisation extérieure visible, reconnaissable et claire des accès à ce réseau ;
- une signalisation intérieure qui guide efficacement le piéton dans son parcours et lui indique les points d'intérêts (commerces, services) et les destinations du réseau ;
- au besoin, la modification physique de certains liens où ont été constatés des dysfonctionnements ou des problèmes. À titre d'exemple, la portion du réseau entre la gare Centrale et le métro Bonaventure, où se croisent des utilisateurs du métro, des autobus et de la gare ferroviaire, est surchargée et devrait faire l'objet d'une intervention majeure.

4. LES INTERVENTIONS

4.1.1.5 Les viaducs ferroviaires

En raison du dénivelé prononcé dans l'axe nord-sud, les voies ferroviaires du CN qui mènent à la gare Centrale sont d'abord souterraines, passant notamment sous la Place Ville-Marie, l'Hôtel Reine-Élisabeth et la Place Bonaventure, d'où elles ressortent sur des voies surélevées. Cette configuration se traduit par la présence de trois viaducs ferroviaires situés au sud de la gare Centrale, à l'ouest du boulevard Robert-Bourassa : le premier surplombe la rue Saint-Antoine, le deuxième, la rue Saint-Jacques et le troisième, la rue Notre-Dame.

Dans l'ouest du Quartier, la configuration de la gare Lucien-L'Allier crée deux autres viaducs ferroviaires, situés de part et d'autre de la gare, au nord de la rue Saint-Antoine : l'un surplombe la rue Lucien-L'Allier et l'autre, la rue de la Montagne.

Le viaduc du CN situé rue Saint-Jacques occupe une position stratégique, dans la mesure où il permet de lier le Corridor vert Saint-Jacques (5.3.1) au Square Victoria.

Ces viaducs constituent aujourd'hui, dans le meilleur des cas, des passages obligés pour se rendre à destination et, dans le pire, des frontières physiques et psychologiques que le piéton hésite à franchir. Le but est, non seulement d'y sécuriser et encourager la circulation piétonne, mais aussi de créer une ambiance, de rendre ces viaducs attrayants pour les piétons et d'en faire des éléments distinctifs du Quartier, qui présentent toutes les garanties de sécurité et de confort et deviennent même attractifs, en tant qu'œuvres d'art public (5.4.2).

4.1.2 L'espace cyclable

Actuellement il n'y a aucune piste cyclable dans le Quartier des gares. Or le fort achalandage piéton de ce secteur et le grand nombre de déplacements en vélo à l'intérieur du centre-ville suggèrent que l'installation d'espaces réservés à la circulation cycliste (pistes sur rue, pistes trottoir, bandes cyclables, etc.) est non seulement souhaitable mais nécessaire dans un quartier central si actif.

Le projet à l'étude vise à relier le Quartier aux grands parcours cyclables situés dans les autres secteurs du centre-ville et dans les secteurs adjacents. Ainsi, on prévoit un axe nord-sud reliant la piste du boulevard De Maisonneuve au canal de Lachine, au bassin Peel et au fleuve, par la rue Peel, et un axe est-ouest en bordure de la rue Saint-Jacques.

Le choix des trajets cyclables à l'intérieur du Quartier des gares dépend cependant de l'espace disponible sur les rues existantes, compte tenu des autres modes de circulation (piétonne, véhiculaire et en transport collectif) qu'on y retrouve. Ainsi, la rue Peel est actuellement pressentie comme axe cyclable nord-sud entre le boulevard De Maisonneuve et le canal de Lachine mais, si le système de transport guidé emprunte cette rue, on voit mal comment des voies réservées aux cyclistes pourraient s'y ajouter.

Une problématique de même nature pourrait rendre plus difficile l'aménagement d'une piste cyclable sur la portion est de la rue Saint-Jacques.

Cela dit, les mesures de sécurisation des passages piétonniers (4.1.1.2) devraient également protéger les cyclistes aux intersections. Par ailleurs, le nombre de supports à vélo intérieurs et extérieurs, de même que le nombre de stations Bixi, devraient augmenter, tant sur le domaine privé que public (ce qui, dans certains cas, se traduira par une perte de places de stationnement sur rue).

4.1.3 La circulation automobile et le stationnement

Depuis 25 ans, le parc automobile de la région métropolitaine augmente deux fois plus rapidement que la population, comme le démontrent les enquêtes Origine-Destination de 1993, 1998, 2003, 2008 et 2013²⁰. Cela explique pourquoi, durant cette période, malgré une forte croissance de l'utilisation du transport collectif, le nombre de voitures entrant quotidiennement au centre-ville en pointe du matin a régulièrement augmenté.

Considérant la hausse de fréquentation du centre-ville et les coûts induits par la congestion croissante du réseau de voirie du centre-ville et de ses accès, il apparaît urgent d'offrir, aux résidents, travailleurs, étudiants et visiteurs du centre-ville, d'autres options de transport.

Bien qu'il soit possible de réduire certains incitatifs à l'utilisation de l'automobile pour les déplacements domicile/travail, notamment en ne remplaçant pas les stationnements de surface hors rue lors de la construction des terrains vagues et en favorisant la construction de nouveaux logements au centre-ville, l'enjeu de la congestion du réseau routier dépasse largement la portée du présent PPU et relève plutôt de la gouvernance métropolitaine en matière de transport.

Aussi le PPU du Quartier des gares préconise-t-il l'implantation d'un système de transport guidé en remplacement du système d'autobus actuel entre la Rive-Sud et le Centre des affaires. Au-delà du retrait des 1 800 à 3 000 autobus par jour dans le Quartier des gares, ce nouveau système de transport guidé permettrait de bonifier l'offre en matière de transport collectif (4.1.4).

La réalisation de nouveaux aménagements dans l'ensemble du Quartier contribuera à optimiser la gestion du stationnement

20. Source : AMT.

4. LES INTERVENTIONS

L'enjeu du transport collectif dans le Quartier est crucial. La Ville de Montréal a maintes fois exprimé le souhait que le nouveau pont Champlain accueille un mode de transport collectif efficace reliant la Rive-Sud au centre-ville de Montréal.



Proposition de réaménagement du viaduc Notre-Dame

Actuellement, le Quartier compte 3 770 places de stationnement hors rue, dont quelque 770 places extérieures qui risquent de disparaître avec la construction d'édifices sur les terrains vagues.

On y dénombre également 910 places sur rue (avec parcomètre), dont certaines sont appelées à disparaître avec l'élargissement de certains trottoirs ou avec l'implantation du système de transport guidé. Ainsi, dans le cas où la rue Peel accueillerait des bandes cyclables, 41 places de stationnement devraient être éliminées et, si elle accueille le système de transport guidé, c'est 109 places qui disparaîtront. De plus, 19 espaces seront éliminés rue de la Cathédrale et 60 autres rue Saint-Jacques.

Quant aux nouvelles constructions (bureau, habitation, commerce, institutions), elles devront être dotées d'un minimum de places en souterrain.

4.1.4 Le transport collectif

Pour inciter davantage d'usagers à adopter le transport collectif, il faut d'abord et avant tout *améliorer l'offre* (fréquence, fiabilité, rapidité, confort) du transport collectif à destination du Quartier et dans le Quartier.

4.1.4.1 Le système de transport guidé

L'enjeu du transport collectif dans le Quartier est crucial, et ne dépend qu'en partie de la Ville de Montréal. Celle-ci a maintes fois exprimé le souhait que le nouveau pont Champlain accueille un mode de transport collectif efficace liant la Rive-Sud au centre-ville de Montréal. Si cette hypothèse se réalise, deux options principales sont à l'étude pour en déterminer le parcours optimal.

Option 1. le système de transport guidé suit l'axe de la rue Peel, avec un arrêt au Square Chaboillez, un autre à la rue De La Gauchetière (en lien direct avec la station de métro Bonaventure et le réseau piétonnier protégé) et un troisième au coin du boulevard René-Lévesque.

4. LES INTERVENTIONS

Dans ce premier cas, l'emprise de la rue étant restreinte, elle exige un réaménagement, qui ne permet pas d'y inclure une piste cyclable, mais les liens avec le réseau piétonnier protégé demeurent très bons et l'arrêt De La Gauchetière est plus proche du Centre Bell.

Option 2. le système de transport guidé emprunte le boulevard Robert-Bourassa, avec un arrêt à l'intersection de la rue Notre-Dame, un autre au coin de la rue De La Gauchetière (correspondance avec la station Bonaventure et le réseau piétonnier protégé) et un troisième à l'angle du boulevard René-Lévesque.

Dans ce second cas, la largeur du boulevard permet au système de transport guidé de cohabiter sans problème avec la circulation automobile et piétonne, sa présence conférant un prestige supplémentaire à cette voie majeure ; les liens avec le réseau piétonnier protégé sont très bons et le troisième arrêt est plus proche des grandes destinations de travail et d'affaires (ex. Place Ville-Marie), c'est-à-dire plus central à l'échelle du Centre des affaires dans son ensemble.

4.1.4.2 L'utilisation du métro

Au-delà de la question cruciale du système de transport guidé, on constate que l'utilisation du métro n'est toujours pas optimale dans le secteur d'intervention : les deux stations (Bonaventure et Lucien-L'Allier) sont situées au nord de la rue Saint-Antoine, et les accès au métro, à partir de l'ancienne gare Windsor et du Centre Bell (coin de la Montagne), requièrent des détours assez longs pour être dissuasifs. Par ailleurs la station Lucien-L'Allier est l'une des moins achalandées du réseau, ce qui peut s'expliquer par le caractère rébarbatif de son environnement immédiat.



Proposition de réaménagement du viaduc Lucien-L'Allier

La présence d'un édifice situé rue Saint-Antoine et menant directement à la station de métro Lucien-L'Allier, en relation avec le nouveau parc Ville-Marie qu'entend aménager la Ville dans ce secteur (4.2), pourrait contribuer de façon significative à l'amélioration de l'achalandage à cette station.

Plus largement, la présence d'un tel édifice constituerait un attrait supplémentaire pour le développement immobilier au pourtour du parc Ville-Marie et dans toute la portion sud du territoire d'intervention.

À titre d'exemple, dans le *Quartier international de Montréal*, on a accordé une grande importance aux piétons, que ce soit sur les trottoirs ou dans les passages intérieurs, où 40 % des surfaces leur sont consacrées, ainsi qu'au transport collectif, avec 12 nouveaux accès au métro et 1,3 km de nouveaux passages piétonniers protégés accessibles depuis les immeubles et les espaces publics. Ces mesures ont eu pour effet une augmentation moyenne de 13 % de l'achalandage, entre 1999 et 2005, dans l'ensemble des trois stations de la ligne orange qui traversent ce territoire : Place d'Armes, Square Victoria et Bonaventure. Il s'agit d'une augmentation plus de 7 fois supérieure à celle observée dans les autres stations du centre-ville au cours de la même période²¹.

L'aménagement du parc Ville-Marie contribuera à unifier le Quartier, à procurer, à un milieu densément bâti, verdure, oxygène, espaces d'exercice et de détente, et son pourtour deviendra un site attractif pour les promoteurs immobiliers.

21. Source : Quartier international de Montréal (QIM) Bilan final du projet, 2006 – statistiques de la STM, 2005.

4. LES INTERVENTIONS



Interventions prévues dans le parc Ville-Marie et ses abords immédiats

4.2 L'AMÉNAGEMENT DU PARC VILLE-MARIE

Le Quartier des gares offre de grandes surfaces non-construc-tibles, qui correspondent à l'emprise de l'autoroute Ville-Marie, recouverte sur l'ensemble du territoire d'intervention.

C'est notamment sur ces terrains, qui appartiennent au Ministère des Transports du Québec, que la Ville entend aménager de nouveaux espaces verts, sous le nom de « parc Ville-Marie », dans une diagonale bornée au nord-ouest par la rue Guy, entre la rue Saint-Antoine et les voies ferrées de la gare Lucien-L'Allier, et au sud-est par l'intersection des rues Saint-Jacques et Jean-D'Estrées.

La surface totale de ces espaces verts (2,3 ha) sera pratiquement équivalente à celle du Square Dorchester et de la Place du Canada. L'aménagement du parc Ville-Marie, qui exploite le potentiel offert par la dénivellation existante entre les rues Saint-Antoine et Saint-Jacques, contribuera à unifier le Quartier, à procurer, à un milieu densément bâti, verdure, oxygène, espaces d'exercice et de détente, et son pourtour deviendra plus attractif pour les promoteurs immobiliers.

Le parc Ville-Marie sera aménagé sur cinq îlots, dont trois donnant sur la rue Saint-Antoine, à l'ouest de la rue Lucien-L'Allier, dans le quartier de la Petite Bourgogne. Ces trois îlots sont déjà occupés par des espaces verts et un jardin communautaire, de sorte que l'intervention se limitera, dans ce cas, à améliorer les plantations et les parcours, sentiers et ruelles, pour préserver l'atmosphère intimiste du quartier et rendre plus facile et attrayant à ses résidents l'accès à l'ensemble du parc. L'espace vert situé à l'angle nord-est des rues Guy et Saint-Antoine, sera dégarni des grands panneaux commerciaux qui l'occupent actuellement et fera l'objet d'un travail de plantation et d'art public qui en rehaussera l'attrait.

4. LES INTERVENTIONS



Le parc Ville-Marie dans son environnement – perspective aérienne

La surface totale de ces espaces verts (2,3 ha) sera pratiquement équivalente à celle du square Dorchester et de la Place du Canada.

4. LES INTERVENTIONS

Afin d'assurer l'animation du parc, un ou deux cafés-terrasses seront aménagés, où les usagers des édifices résidentiels et commerciaux environnants pourront se détendre au soleil, particulièrement à l'heure du dîner.

À l'est, dans un environnement d'intensité urbaine et d'édifices en hauteur, deux îlots situés entre les rues Saint-Antoine, Saint-Jacques, Lucien-L'Allier et Jean-D'Estrées feront l'objet d'interventions plus importantes, sans toutefois relocaliser le jardin communautaire ni l'aire d'exercice canin existants. Une passerelle surélevée reliera ces îlots de part et d'autre de la rue de la Montagne, proposant au promeneur, sur son parcours, des vues diversifiées et inédites de la ville, notamment depuis un belvédère à l'extrémité sud.

Les promoteurs de projets immobiliers sur les terrains adjacents au parc seront appelés à localiser les espaces techniques (stationnement, débarcadère, collecte des déchets, etc.) de façon à assurer la meilleure interface possible entre le parc et les nouvelles constructions. Une vaste esplanade, en partie végétale et en partie minérale, située immédiatement au sud des tours d'habitation projetées en bordure de la rue Saint-Antoine, permettra de relier le Centre Bell via un sentier longeant la rue Jean-D'Estrées. Afin d'assurer l'animation du parc, un ou deux cafés-terrasses seront aménagés, où les usagers des édifices résidentiels et commerciaux environnants pourront se détendre au soleil, particulièrement à l'heure du dîner.

Cet espace se poursuivra vers l'est, par l'implantation de bandes vertes occupant le flanc sud de la rue Saint-Jacques, entre la rue Jean-D'Estrées et le boulevard Robert-Bourassa, et notamment la portion nord du Square Chaboillez (5.3.1).

4.3 LA CONSTRUCTION DES TERRAINS VAGUES

Le second levier pour encourager les déplacements actifs (marche, vélo) et le transport collectif, est d'améliorer l'offre globale du Quartier, et notamment d'y développer l'habitation.

En effet, on sait que plus du tiers des nouveaux résidents au centre-ville choisissent cet emplacement en raison de la proximité de leurs lieux de travail. Ainsi, plus il y aura de gens qui habitent à portée de marche de leurs lieux de travail ou d'études au centre-ville, moins il y aura de voitures dans le réseau routier aux heures de pointe et plus les déplacements actifs ou collectifs seront sollicités.

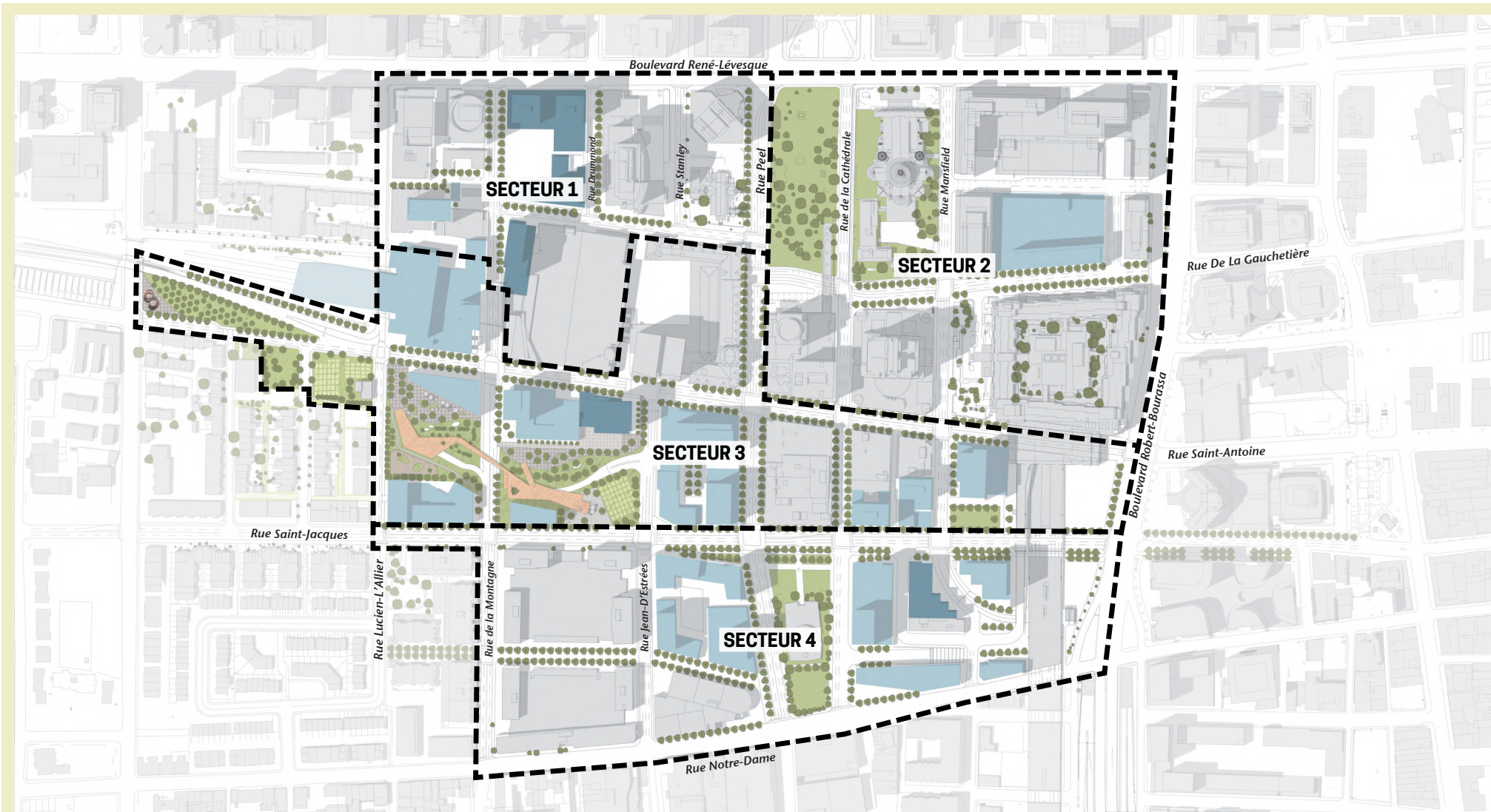
Or, au centre-ville de Montréal, c'est le Quartier des gares qui compte la plus importante superficie de terrains vagues constructibles. Le développement en partie résidentiel de ces terrains constitue l'une des clés de la requalification et de l'attrait de ce secteur.

En date de septembre 2014, le territoire d'intervention compte quatre grands projets en chantier et un projet autorisé :

- Le Rocabella, composé de deux édifices de 40 étages, situés boulevard René-Lévesque Ouest entre Drummond et de la Montagne, comptant 596 unités résidentielles, un basilaire commercial de 2 étages et 5 étages de stationnement souterrain ;
- L'Avenue, édifice de 50 étages, situé au 1275 avenue des Canadiens-de-Montréal, qui comptera 325 unités résidentielles aux étages supérieurs, des commerces au rez-de-chaussée et des bureaux ou un hôtel aux premiers étages ;
- La Tour des Canadiens-de-Montréal, édifice résidentiel et commercial de 48 étages, situé au 1280 avenue des Canadiens-de-Montréal, qui compte 534 unités résidentielles ;
- La Tour Deloitte, édifice à bureaux de 28 étages comptant près de 50 000 m², soit la moitié de la Place Ville-Marie, situé avenue des Canadiens-de-Montréal, entre le Centre Bell et la gare Windsor ;
- enfin un permis a été délivré pour le projet Urbacon, édifice à bureaux de 10 étages, situé au 544, rue de l'Inspecteur.

Plusieurs autres grands projets ont été annoncés dans le Quartier, notamment au sud du Centre Bell, sur la rue Saint-Antoine.

4. LES INTERVENTIONS

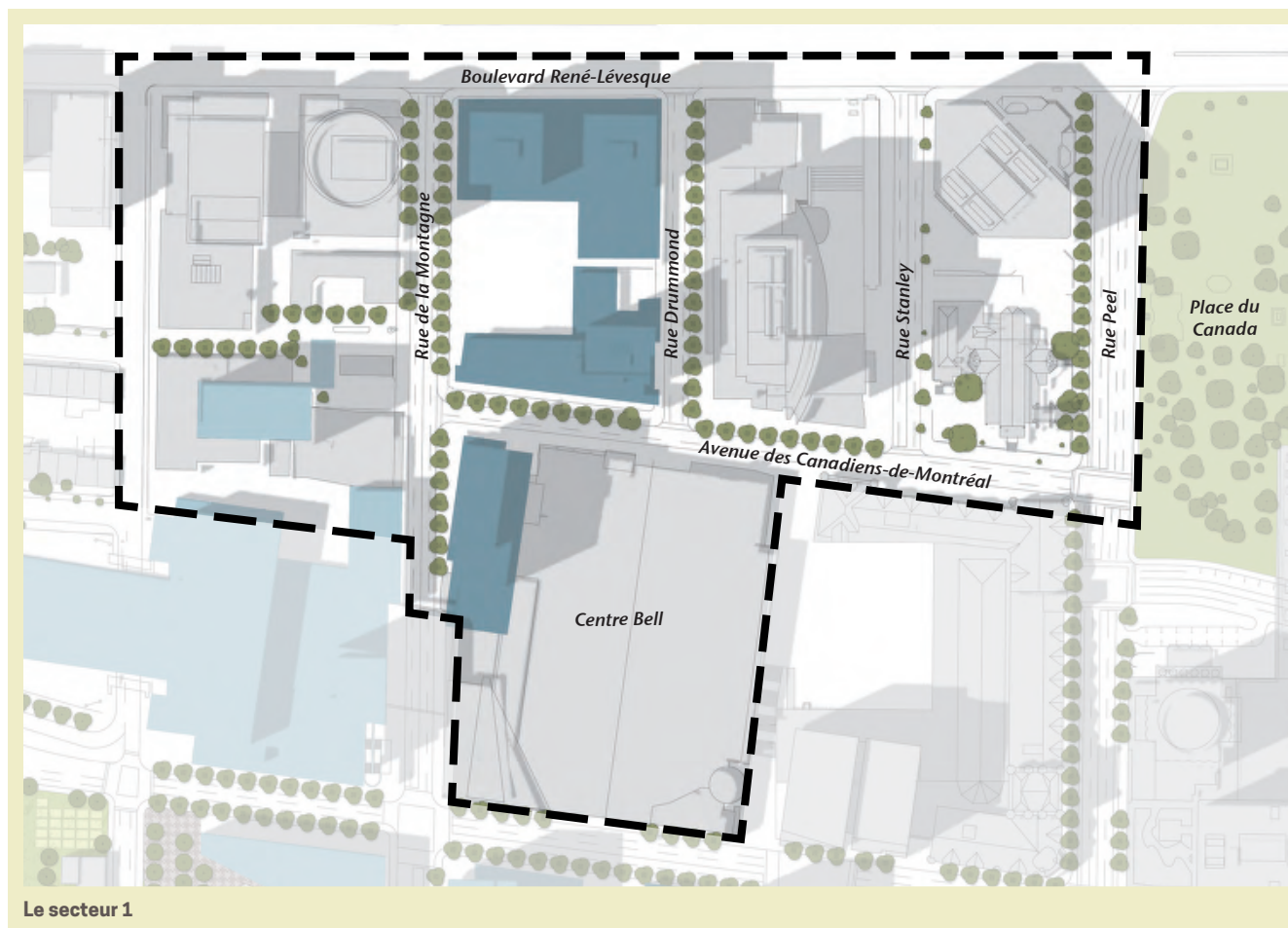


Les secteurs d'intervention

Les propositions d'aménagement du domaine public dans le Quartier des gares viseront quatre secteurs.

4. LES INTERVENTIONS

La piétonnisation événementielle de l'avenue des Canadiens-de-Montréal sera assurée par un aménagement similaire à celui de la rue Jeanne-Mance, dans la Place des festivals.



4.4 LES SECTEURS D'INTERVENTION

Les propositions d'aménagement du domaine public dans le Quartier des gares viseront quatre secteurs.

4.4.1 Secteur 1 : les abords du Centre Bell

L'essentiel des interventions dans ce secteur portera sur une réduction de la largeur des voies de circulation afin de récupérer l'espace de chaussée pour élargir les trottoirs.

Aucune modification de la géométrie n'est proposée pour l'avenue des Canadiens-de-Montréal à l'est de la rue Stanley. Toutefois, dans le tronçon ouest, les trottoirs y seront presque au même niveau que la rue, créant une chaussée partagée, telle qu'on la retrouve notamment sur la Place d'Armes. L'avenue deviendra donc un parvis, sujet à une piétonnisation occasionnelle.

Afin de préserver le caractère public de cette rue, tout en permettant à celle-ci de se prêter, au besoin, à des usages festifs de forte intensité qui excluent la circulation automobile, l'aménagement du domaine public sur l'avenue des Canadiens-de-Montréal pourra s'inspirer du type d'aménagement qu'on retrouve dans le Quartier des spectacles, rue Jeanne-Mance entre la rue Sainte-Catherine et le boulevard de Maisonneuve, soit une large voie de circulation piétonne et véhiculaire, qui s'intègre à la Place des Festival lorsque celle-ci accueille de grands événements.

Enfin, un passage piéton, au sud du complexe de la Cité du commerce électronique, reliera les rues de la Montagne et Lucien-L'Allier, dans le prolongement de l'avenue des Canadiens-de-Montréal, afin de faciliter l'accès au métro Lucien-L'Allier aux futurs résidents et usagers de l'îlot actuellement en construction au nord du Centre Bell.

4. LES INTERVENTIONS

4.4.2 Secteur 2 : les rues Peel et De La Gauchetière et la gare Centrale

La rue Peel, qui va du flanc sud du mont Royal jusqu'au Canal de Lachine, au bassin Peel et au fleuve, longeant au passage le Square Dorchester, la Place du Canada, l'ancienne gare Windsor et le Square Chaboillez, est incontestablement la voie de circulation structurante du Quartier des Gares, dans l'axe nord-sud. L'animation qu'elle offre, principalement entre le boulevard de Maisonneuve et la rue Saint-Antoine, contribue à y attirer Montréalais et visiteurs.

Les modifications dont pourrait faire l'objet la rue Peel (élargissement des trottoirs, présence ou non de voies cyclables, stationnement sur rue) dépendent essentiellement du choix du parcours du système de transport guidé dans le Quartier (4.1.4.1).

La rue De La Gauchetière est l'une des premières voies de circulation construites hors des anciennes fortifications. Elle va aujourd'hui de la rue Peel à la rue Wolfe puis, interrompue par l'îlot de Radio-Canada, continue de l'avenue Papineau à la rue Dorion, avec encore quelques autres tronçons dans l'est de l'île (Montréal-Est, Pointe-aux-Trembles). Piétonne entre Saint-Dominique et Jeanne-Mance, elle varie sur son parcours, traversant le Quartier Chinois et le Centre des affaires jusqu'au Centre Bell (elle porte le nom d'« avenue des Canadiens-de-Montréal » entre les rues de la Montagne et Peel).

Si cette rue, parfois bordée de grands immeubles, parfois de petites habitations à deux étages, ne présente pas un intérêt continu par son encadrement, elle demeure cependant un témoin important de l'histoire de Montréal et, à cet égard, elle devrait offrir aux piétons, sur toute la longueur de son principal tronçon, un parcours agréable et sûr.



La géométrie de la rue De La Gauchetière, entre les rues Peel et de la Cathédrale, sera entièrement revue de façon à élargir l'ensemble des trottoirs et à agrandir la Place du Canada.

4. LES INTERVENTIONS



La géométrie de la rue De La Gauchetière, entre les rues Peel et de la Cathédrale, sera entièrement revue de façon à élargir l'ensemble des trottoirs et à agrandir la Place du Canada. Cette reconfiguration permettra :

- de réduire la surface actuellement démesurée occupée par la chaussée ;
- de faciliter la circulation véhiculaire avec des courbes améliorées aux intersections ;
- de maintenir le parvis de l'édifice Château Champlain ;
- et d'améliorer les conditions de circulation piétonne aux abords de la Place du Canada.

Le réaménagement de l'espace public sur la rue De La Gauchetière se poursuivra entre la rue Mansfield et le boulevard Robert-Bourassa, confirmant la rue De La Gauchetière dans sa fonction de principal corridor piéton est-ouest dans le Quartier.

C'est aussi dans ce secteur que se trouve la gare Centrale, principale porte d'entrée ferroviaire à Montréal et tronçon initial du « Montréal souterrain ». La construction de la gare s'est échelonnée sur plus de quinze ans : première phase entre 1926 et la crise économique de 1930, puis reprise des travaux de 1939 jusqu'à l'ouverture en 1943. La façade originale de la gare, de style Art déco, est aujourd'hui presque totalement masquée par les édifices érigés de toutes parts.

La reconstruction éventuelle du bâti situé entre la gare et la rue De La Gauchetière, qui permettrait de densifier considérablement le site, devra viser à :

- faciliter la cohabitation entre automobilistes et piétons aux abords de la gare ;
- améliorer le confort des usagers grâce à des accès mieux conçus ;
- rehausser le décorum et l'exposition de la gare Centrale, particulièrement en bordure de la rue De La Gauchetière.

4.4.3 Secteur 3 : les abords de la rue Saint-Antoine et le parc Ville-Marie

Ce secteur est celui qui offre à la fois :

- les plus grandes surfaces de terrain constructible, notamment au nord de la rue Saint-Jacques, et donc le potentiel de développement le plus important, suffisant pour répondre à la demande prévisible des quinze prochaines années (4.3), et
- les plus grandes surfaces de terrain non-constructible, parce que situé dans l'emprise de l'autoroute Ville-Marie.

L'aménagement du parc Ville-Marie (4.2) et le développement immobilier, notamment résidentiel, qui pourra se déployer au pourtour de ce parc, apparaissent donc comme les deux axes, étroitement liés, de requalification de ce secteur encore négligé.

Par ailleurs, un effort particulier sera consacré à l'amélioration de l'accès à la station de métro Lucien-L'Allier, actuellement sous-utilisée, à partir d'un nouvel édicule qui sera situé au coin nord-est des rues Saint-Antoine et Lucien-L'Allier, donnant sur un passage intérieur bien éclairé. Cette intervention est stratégique ; elle affirme l'engagement de la Ville en faveur du transport collectif et actif et doit être prioritaire.

4. LES INTERVENTIONS

4.4.4 Secteur 4 : la rue Montfort, le Square Chaboillez et la promenade Albert

L'aménagement actuel de l'entrée de l'autoroute Ville-Marie sur la rue Montfort comporte plusieurs ruptures du trottoir, ce qui expose les piétons à autant de risques. Conçu de façon à accéder au tunnel en accélérant, cet aménagement comporte aussi des risques d'accident, notamment pour les motocyclistes.

L'intervention majeure qui sera réalisée dans ce secteur sera la reconfiguration de l'ensemble des bretelles d'entrée à l'autoroute Ville-Marie vers l'est, depuis la rue de la Cathédrale, nord et sud, afin de rétablir la continuité des trottoirs et de dégager des terrains à bâtir.

Le Square Chaboillez, situé entre les rues Saint-Jacques et Notre-Dame, Peel et de la Cathédrale, est l'un des plus anciens espaces verts du Quartier, à l'échelle duquel il constitue le pendant sud de la Place du Canada.

Avec le déménagement du Planétarium en 2013, le Square Chaboillez retrouvera progressivement sa vocation d'origine d'aire de repos, en bordure de la rue Notre-Dame. Dans la portion sud, actuellement aménagée en stationnement, c'est l'ÉTS qui, en tant que nouveau propriétaire des lieux, aménagera et entretiendra ce parc, qui devrait devenir une aire de détente et de rencontre pour la population étudiante.

Dans la portion sud-ouest de ce secteur, la promenade Albert est un lien piétonnier aménagé qui coupe les deux méga-flots entre les rues Peel, Jean-D'Estrées et de la Montagne. On peut retrouver la forme urbaine de cette promenade, en diagonale de la trame des rues, dans le tracé de l'ancienne rue Albert, située immédiatement au sud des quais de la gare Bonaventure, et dans celui du ruisseau Prud'homme.



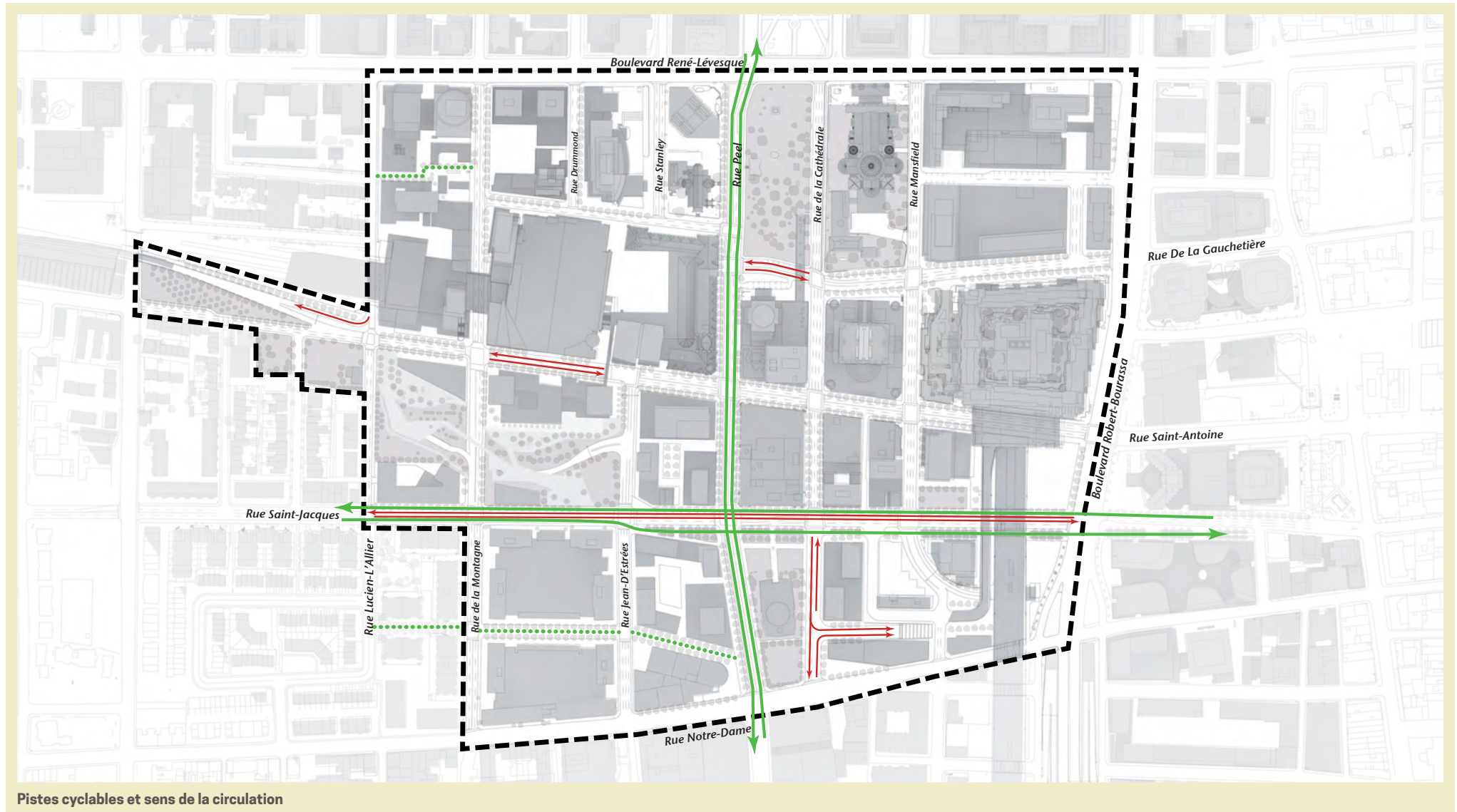
Le secteur 4

La mise en valeur de cette promenade s'inscrit dans le corridor piétonnier principal du sud du Quartier, essentiellement composé du parc Ville-Marie et, entre la rue Jean-D'Estrées et le boulevard Robert Bourassa, de la rue Saint-Jacques réaménagée et reverdie.

Ce parcours assurera des liens piétonniers confortables entre l'École de technologie supérieure, les immeubles résidentiels et les projets d'usage mixte, lui conférant, dans le sud-ouest du Quartier, le rôle de lien piétonnier principal qui échoit à la rue De La Gauchetière dans le nord-est.

4. LES INTERVENTIONS

L'intervention majeure réalisée dans le secteur 4 sera la reconfiguration de l'ensemble des bretelles d'entrée à l'autoroute Ville-Marie vers l'est.

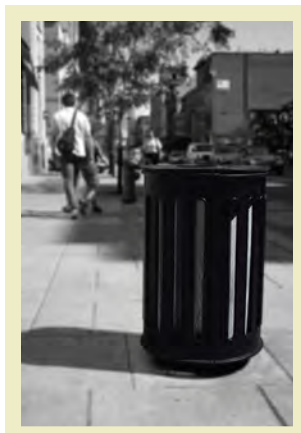




5.
**L'AMBIANCE
ET
L'ATTRACTIVITÉ**

5. L'AMBIANCE ET L'ATTRACTIVITÉ

Au fur et à mesure de la réalisation du PPU, le Quartier, avec ses trottoirs élargis, ses passages piétonniers réaménagés, ses parcours piétons, ses accès améliorés au réseau de transport collectif, ses pistes cyclables, deviendra particulièrement accueillant.



5.1 UN QUARTIER ACCUEILLANT POUR LES VISITEURS ET LES RÉSIDENTS

À deux minutes de marche du Centre Infotouriste (intersection des rues Peel et Sainte-Catherine), le Quartier des gares offre aux visiteurs et touristes plus de 1000 chambres dans des hôtels de grande qualité, dont le Fairmont Queen Elizabeth, boul. René-Lévesque ouest, le Marriot Château Champlain et l'Hôtel Bonaventure, rue De La Gauchetière ouest.

Au fur et à mesure de la réalisation du PPU, le Quartier, avec ses trottoirs élargis, ses passages piétonniers réaménagés, ses parcours piétons en surface et en sous-terrain, ses accès améliorés au réseau de transport collectif, ses pistes cyclables, deviendra particulièrement accueillant pour les résidents, mais aussi pour les travailleurs, étudiants, visiteurs et touristes.

5. L'AMBIANCE ET L'ATTRACTIVITÉ

Dans les espaces publics du Quartier, notamment les parcs et les trottoirs élargis, les piétons apprécieront le mobilier urbain (bancs, éclairage, poubelles, colonnes d'affichage...), de même facture que celui sélectionné pour le projet d'aménagement du boulevard Robert-Bourassa, au sud de la rue Saint-Jacques (projet Bonaventure), et qui a fait ses preuves à Montréal en matière d'esthétique, de fonctionnalité, d'entretien et de coût.

5.1.1 Un milieu de vie au cœur de la ville

L'un des grands défis de toute intervention majeure au centre-ville est d'y attirer et d'y retenir une population résidente diversifiée : étudiants, travailleurs, couples, familles, et d'y créer une mixité sociale, en facilitant l'accès à des logements abordables. À cet effet, le PPU vise à remembrer et réserver deux emplacements spécifiques à des fins de coopératives d'habitation, notamment familiale, soit au sud-ouest de l'intersection des rues Saint-Antoine et de la Montagne et au nord de la rue Notre-Dame, entre les rues de la Cathédrale et de l'Inspecteur. De même, la densité sera haussée (de 6 à 9) au nord-est de l'intersection des rues Saint-Jacques et de la Montagne afin de faciliter la réalisation d'un troisième projet de coopérative d'habitation.

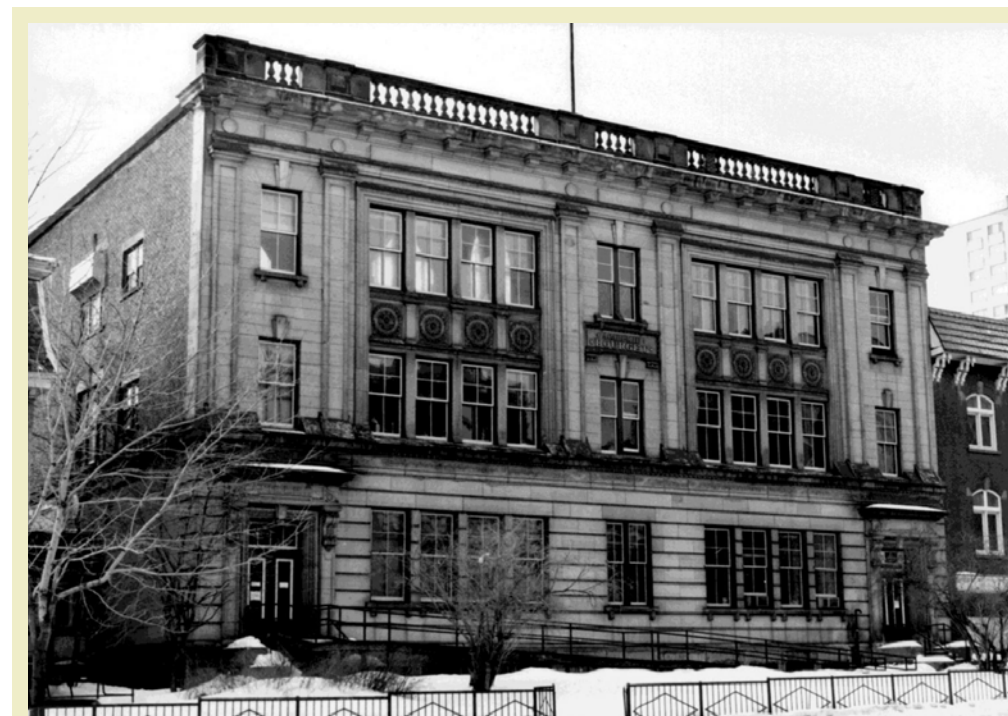
Un autre défi inhérent à ce type d'intervention est de procurer aux résidents d'un quartier animé du centre-ville une qualité de vie enviable. À cet égard, la Ville fera des représentations pour que des mesures de mitigation appropriées soient mises en œuvre afin de réduire le bruit nocturne des locomotives de la gare Lucien-L'Allier.

5.1.2 Des services publics aux familles et aux travailleurs

La densification résidentielle et de bureau pose la question des services publics offerts aux familles résidentes et aux travailleurs qui fréquentent quotidiennement le Quartier.

L'immeuble Ignace-Bourget (autrefois Académie Bourget) est un édifice d'intérêt architectural, situé au 1230 rue de la Montagne, soit à deux minutes de marche des limites du secteur d'intervention ; appartenant à la Commission scolaire de Montréal (CSDM), il est toujours occupé par des organismes communautaires.

Cet édifice peut, après inspection et remise aux normes, renouer avec sa vocation première d'école publique, pour répondre aux besoins des familles, et fournir des services de garderie aux résidents et travailleurs du Quartier des gares, offrant un attrait de plus aux familles qui désirent s'établir dans le secteur.



L'immeuble Ignace-Bourget

5. L'AMBIANCE ET L'ATTRACTIVITÉ

Résider, travailler, étudier, vivre au centre-ville est un « style de vie » unique, authentique et complet.

5.2 LE CENTRE-VILLE : UN « STYLE DE VIE »

On dit que l'activité de commerce de détail au centre-ville a pour principaux concurrents les « Lifestyle Centers » comme le Quartier DIX-30 à Brossard.

Mais résider, travailler, étudier, vivre au centre-ville est aussi un « style de vie », unique, authentique et complet :

- résidence à distance de marche du lieu de travail ; animation des rues, commerces au rez-de-chaussée ; réseau piétonnier protégé ;
- diversité des vocations urbaines : habitation, bureau, commerce et services, institutions ;
- proximité et diversité des institutions (universités, collèges, musées, salles de concert, de théâtre...), des grands événements et festivals, des services publics (soins de santé, institutions financières, hôtels, centres de conférences) ; des transports tous modes (actif, collectif, véhiculaire) ; des commerces (marchés, restaurants, boutiques, galeries...);
- ouverture des édifices sur la rue ; diversité de l'architecture, de l'aménagement et des vues, riches de 375 ans d'histoire, de conservation, de développement et d'innovation.



5.2.1 La contribution des promoteurs et des grands propriétaires riverains

L'arrondissement de Ville-Marie estime que les promoteurs et les grands propriétaires riverains du Quartier peuvent contribuer au bien commun et à la qualité de vie du Quartier dans son ensemble, en convenant avec la Ville des avantages qu'ils peuvent procurer à leurs clients et aux occupants de leurs propriétés :

- amélioration de la relation avec la rue ; ouverture des édifices et, notamment, des commerces, sur la rue ;
- occupation commerciale et de service sur rue ;
- offre de stationnement intérieur, avec places réservées pour l'auto-partage ;
- supports à vélo ;
- garderies ;
- accès intérieur au métro et au réseau piétonnier protégé...

5. L'AMBIANCE ET L'ATTRACTIVITÉ



Au-delà de ces avantages, la Ville souhaite convenir avec les promoteurs et grands propriétaires riverains de leurs apports possibles au milieu de vie que constitue le Quartier, au bénéfice de l'ensemble des résidents, travailleurs, étudiants et visiteurs : à titre d'exemple, prenons le cas de la *Maison La Fontaine*, située sur l'îlot Overdale, immédiatement à l'ouest du territoire d'intervention du présent PPU.

Cette maison d'intérêt historique et architectural, construite vers 1835, n'a été sauvée de la disparition complète qu'en 1987, lorsque la Ville l'a citée à titre de monument historique. Après être restée abandonnée pendant des décennies, il ne subsiste plus de la maison originale qu'une partie de mur en pierre, en façade.



Restauration projetée de la Maison La Fontaine – perspective

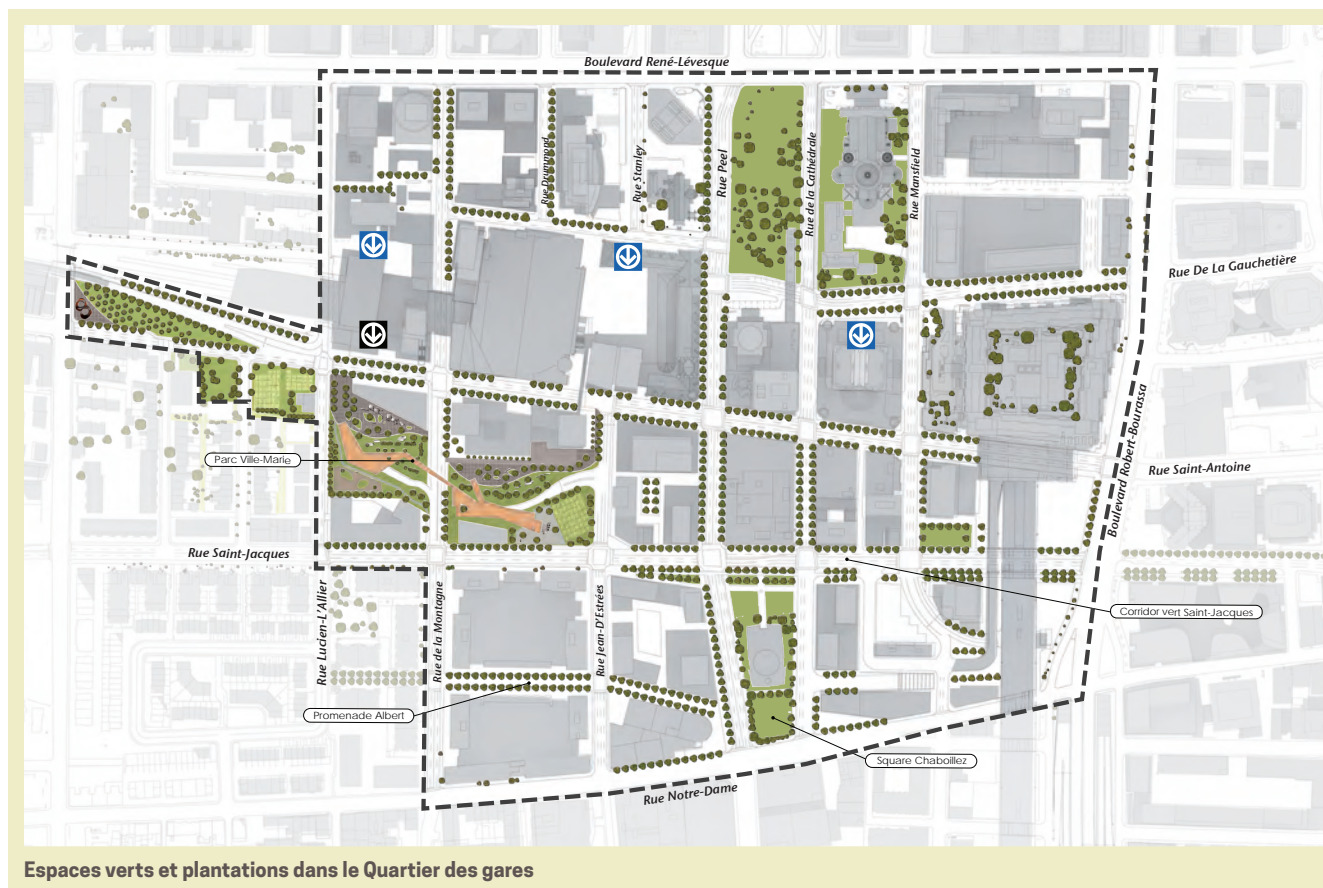
La Ville a fait de la préservation de ce monument une condition à la reconstruction de l'îlot Overdale, qui comprendra aussi une rangée de maisons de ville reprenant l'implantation du bâti du XX^e siècle, rue Overdale, ainsi qu'une tour d'habitation et un hôtel avec appartements en bordure du boulevard René-Lévesque, le tout pour une valeur de construction de quelque 125M \$. Au cœur de cet ensemble, la Maison La Fontaine redeviendra pavillonnaire, avec deux étages et un toit en pavillon à quatre versants. Les parties toujours existantes seront restaurées dans les règles de l'art et les parties manquantes fidèlement reconstituées.

D'autres contributions, telle l'intégration dans les grands projets résidentiels d'un certain nombre de logements abordables pour jeunes ménages ou familles, pourraient faire l'objet d'ententes entre la Ville et les promoteurs. De la même manière, la Ville pourrait, lors de projets de réaménagement des gares Centrale ou Lucien-L'Allier, passer des accords avec les propriétaires pour que ceux-ci améliorent les accès au métro et au réseau piétonnier protégé.

L'arrondissement de Ville-Marie estime que les promoteurs et grands riverains du Quartier peuvent contribuer au bien commun et à la qualité de vie du Quartier, notamment en procurant certains avantages à leurs clients et aux occupants de leur propriétés.

5. L'AMBIANCE ET L'ATTRACTIVITÉ

Outre le parc Ville-Marie, la Ville aménagera un Corridor vert sur le côté sud de la rue Saint-Jacques, et procédera à la plantation d'arbres sur les trottoirs, partout où ce sera possible, pour assurer le meilleur verdissement le long des rues du Quartier.



5.3 UN QUARTIER VERT AU CŒUR DE LA VILLE

L'aménagement du parc Ville-Marie (4.2) est l'intervention majeure en matière de verdissement, dans le cadre de ce PPU. Mais deux autres mesures sont proposées :

- l'aménagement d'un corridor vert sur le côté sud de la rue Saint-Jacques, en continuité avec le parc Ville-Marie, et
- la plantation d'arbres sur les trottoirs, partout où cela sera possible, pour assurer un meilleur verdissement le long des rues du Quartier.

5.3.1 Le Corridor vert Saint-Jacques

Une initiative importante de réaménagement dans ce secteur est la création du Corridor vert Saint-Jacques. L'autoroute Ville-Marie passe sous la rue Saint-Jacques, entre la rue Jean-D'Éstrées et le viaduc du CN. L'emprise du tunnel de l'autoroute crée des marges de recul obligatoires pour les bâtiments situés du côté sud de la rue Saint-Jacques. En plus des gains d'espace de trottoir créé par le réaménagement de la voirie, la rue Saint-Jacques sera en mesure de supporter des aménagements importants sur les marges de ces terrains. Le corridor vert qui en résultera accueillera des trottoirs généreux, la plantation d'une double rangée d'arbres et l'aménagement d'une piste cyclable.

Conçu en continuité avec le parc Ville-Marie, le Corridor vert Saint-Jacques assurera un lien piétonnier de très grande qualité entre le Square Victoria et la gare Lucien-L'Allier. Cet aménagement étant partiellement situé hors du domaine public, des ententes devront être réalisées avec les propriétaires riverains.

5. L'AMBIANCE ET L'ATTRACTIVITÉ

5.3.2 Le verdissement des rues

Une augmentation de la canopée urbaine et une stratégie de verdissement des espaces publics présentent des bénéfices inestimables, tant au niveau de la biodiversité que du confort et de la qualité de vie en milieu urbain. Les bienfaits de ces mesures s'additionnent, permettant notamment de rafraîchir la ville pendant l'été en créant des zones d'ombre, d'assainir l'air par leurs propriétés d'évaporation, et de structurer l'espace, ce qui contribue à apaiser la circulation véhiculaire. La succession et les alignements des arbres de rue peuvent aussi créer un liant entre les différents espaces publics.

L'intervention proposée s'appuie sur des normes rigoureuses d'aménagement, qui visent à assurer le maintien de conditions optimales pour la croissance et la survie des arbres, notamment :

- des fosses de plantation d'au moins 10 m³ de terre de culture ;
- un sol structural utilisé comme matériau de remblai ;
- un espacement minimal entre les fosses ;
- un programme d'arrosage régulier, pendant les trois premières années ;
- un choix d'essence qui tient compte de la complexité des infrastructures souterraines ;
- une plantation au bon endroit – c'est-à-dire ni au-dessus du réseau d'aqueduc ou de gaz, ni à proximité d'un lampadaire, ni dans un espace clos ;
- un calibre de 60 à 80 mm, pour assurer une bonne reprise à la plantation ;
- une protection hivernale pour prévenir les blessures lors des opérations de déneigement ;
- un carnet de santé pour chaque arbre, qui permet de prendre les mesures de protection et d'entretien requis.



Le parc Ville-Marie et le Corridor vert Saint-Jacques

5. L'AMBIANCE ET L'ATTRACTIVITÉ



5. L'AMBIANCE ET L'ATTRACTIVITÉ

5.4 UN QUARTIER QUI OFFRE DES VUES SAISSANTES

5.4.1 La qualité des nouveaux édifices en hauteur

Le développement immobilier à venir entre les rues Saint-Antoine et Notre-Dame est appelé à former un massif d'édifices en hauteur, ayant en arrière-plan le massif des gratte-ciels et autres grands ensembles construits ou en cours de construction sur le boulevard René-Lévesque, l'avenue des Canadiens-de-Montréal et la rue De La Gauchetière.

La Ville de Montréal est soucieuse de l'harmonie d'ensemble des grandes constructions, et particulièrement des édifices en hauteur qui occupent le Centre des affaires. Aussi fournira-t-elle aux promoteurs de telles constructions l'encadrement urbanistique et architectural permettant d'assurer que ces nouveaux édifices soient bien intégrés au milieu et ce, aussi bien au niveau de la rue qu'au niveau métropolitain, incluant les vues protégées depuis et vers le mont Royal.

Il en résultera une silhouette urbaine cohérente et reconnaissable pour le centre-ville de Montréal, particulièrement vue des entrées de ville ouest et sud, du fleuve, de ses berges et du pont Champlain.

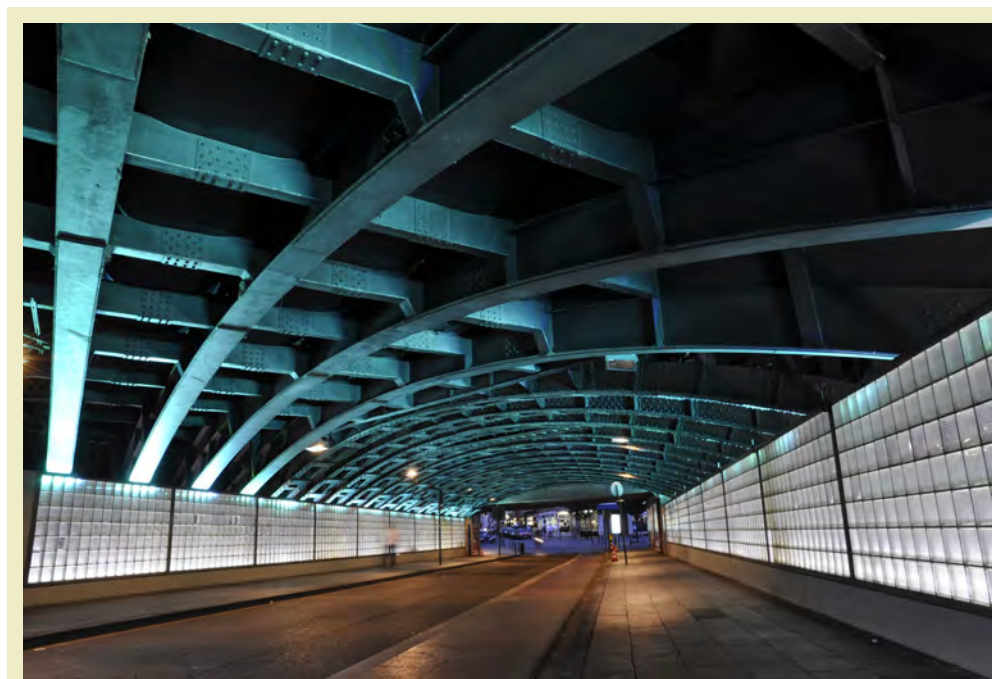
5.4.2 Un programme d'art public novateur

Nous avons vu plus haut (4.1.1.5) que les viaducs ferroviaires constituent souvent des obstacles à la circulation piétonne. Le PPU propose de faire de ces viaducs des points de repère et des lieux d'ambiance dans le Quartier ou, en quelque sorte, de faire de ces ouvrages d'art des œuvres d'art public.

Les contraintes propres à ce type d'ouvrages (très courts, assez bas, soumis aux vibrations du passage des trains...) suggèrent que leur seule mise en lumière ne suffirait pas à créer l'effet recherché.

Dans cette optique, l'arrondissement de Ville-Marie étudie la possibilité de lancer un ou des concours portant sur la mise en valeur des cinq viaducs ferroviaires, celle-ci pouvant notamment intégrer des interventions d'aménagement, d'architecture, de mise en lumière et de sonorisation.

Ces mesures d'aménagement intérieur et extérieur (éclairage, sonorisation, etc.) devront faire l'objet d'ententes avec les propriétaires des viaducs et des terrains attenants.






Vue d'un viaduc transformé et réaménagé (Cologne)

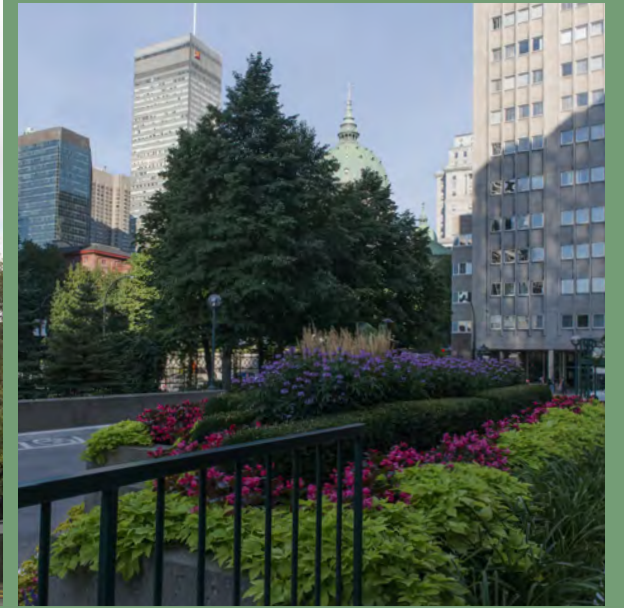
5. L'AMBIANCE ET L'ATTRACTIVITÉ



Légende

-  Bâtiments existants
-  Bâtiments autorisés ou en construction
-  Potentiel de construction

Les trois massifs : à l'arrière, le mont Royal ; au milieu, les édifices du centre-ville ; à l'avant-plan, le front d'édifices à construire dans le Quartier des gares et ses abords immédiats



6. **STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE**

6. STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

6.1 LA SÉQUENCE DES TRAVAUX

La séquence des travaux vise un échéancier rapide de cinq ans, qui requerra notamment :

- la conclusion d'ententes entre la Ville, la Commission des services électriques et autres entreprises d'infrastructures publiques, et le Ministère des Transports du Québec ;
- la conclusion d'ententes avec certains riverains du Quartier, par exemple pour le réaménagement des viaducs ferroviaires ou l'implantation d'un nouvel édicule donnant accès à la station de métro Lucien-L'Allier ;
- la prise de décision quant au trajet d'un système de transport guidé ;
- la disponibilité de la main-d'œuvre et les conditions climatiques permettant l'exécution de divers travaux.

Au-delà de ces conditions, il apparaît stratégiquement important que, dès le départ, des travaux soient réalisés en continu dans tous les secteurs du Quartier afin d'affirmer clairement la volonté municipale de susciter un intérêt nouveau pour le Quartier des gares.

Cette stratégie permettra en outre des économies d'échelle puisque plusieurs interventions de la Ville sont de même nature dans plus d'un secteur du Quartier :

- révision de la géométrie et de la largeur de la chaussée et élargissement des trottoirs ;
- amélioration des passages piétonniers aux principales intersections ;
- sécurisation des entrées charretières ;
- amélioration des accès au réseau piétonnier protégé ;
- plantation d'arbres le long des rues.

Pendant toute la durée des travaux requis, la Ville s'efforcera de minimiser les effets potentiellement négatifs de ses interventions, notamment sur la circulation et sur l'activité commerciale, en mettant sur pied un bureau de projet qui assurera la coordination entre les intervenants et les propriétaires riverains.

6.2 LES PARTENAIRES

Voici une liste des principaux partenaires avec qui une collaboration sera nécessaire afin de réaliser le PPU dans les meilleures conditions :

- Commission des services électriques de Montréal, Service de l'eau (Ville de Montréal) et entreprises d'infrastructures publiques pour les travaux de voirie ;
- Gouvernement du Québec – Caisse de dépôt – AMT pour le trajet du système de transport guidé ;
- CN et CP, propriétaires des viaducs, pour réaliser les mesures d'aménagement et d'éclairage de ces ouvrages ;
- MTQ pour l'aménagement des terrains au-dessus de l'autoroute Ville-Marie, et pour la reconfiguration de l'entrée à l'autoroute, rue de la Cathédrale ;
- CP et STM pour l'implantation d'un édicule du métro Lucien-L'Allier rue Saint-Antoine ;
- CSDM, propriétaire de l'édifice Bourget, pour l'ouverture d'une nouvelle école ;
- École de technologie supérieure et True North Properties Ltd, pour l'aménagement de la Promenade Albert ;
- Fonds de placement immobilier Cominar, pour la mise en valeur de la gare Centrale ;
- Corporation Cadillac Fairview limitée, pour des échanges de terrains aux abords des rues Saint-Antoine et Peel ;
- propriétaires riverains du Quartier, pour offrir des places de stationnement intérieur dont certaines réservées pour l'auto-partage, des supports à vélo, des garderies ;
- promoteurs immobiliers, pour contribuer à créer un encadrement bâti intégré au milieu et qui participe à l'animation et à l'attrait du domaine public.

6. STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

6.3 LES RETOMBÉES

6.3.1 Les revenus fiscaux

L'évaluation des retombées fiscales directes du PPU révèle que les projets en construction et autorisés vont générer des revenus additionnels de 20M \$ à 26M \$ d'ici 2020. Par ailleurs, l'évaluation du potentiel immobilier du PPU pour l'horizon 2030 révèle que les revenus pourraient doubler (atteignant 207M \$ en 2030). Sur la base des revenus et dépenses de l'arrondissement en 2011, on estime que le potentiel de revenus nets du PPU pour la Ville de Montréal dépassera 93M \$ en 2030 (après déduction des dépenses locales de fonctionnement).

Le présent portrait des revenus anticipés ne tient pas compte des investissements requis à la suite de l'adoption du PPU en matière d'aménagement urbain et de modernisation des infrastructures.

Deux scénarios de développement immobilier²² du territoire se dessinent. Le premier est optimiste, reposant sur l'implantation d'un nouveau système de transport vers la Rive-Sud, qui aura pour effet de réduire la congestion des autobus et des automobiles. Dans ce scénario, le développement immobilier atteint son plein potentiel.

Le deuxième scénario, moins optimiste, exclut la présence d'un nouveau système de transport vers la Rive-Sud, ce qui vient accentuer la congestion véhiculaire dans le secteur. En raison de cette congestion, plusieurs projets immobiliers seraient reportés ou tout simplement abandonnés, notamment dans les secteurs 3 et 4 du PPU.

Scénario avec système de transport guidé

Dans le scénario avec système de transport guidé, les nouveaux projets généreront des retombées de taxes de 26,5M \$ à l'horizon 2020 et de 104,6M \$ à l'horizon 2030. À terme, ces recettes fiscales représentent une augmentation de plus de 100 %.

Scénario sans système de transport guidé

Dans le scénario sans système de transport guidé, les nouveaux projets généreront des retombées de taxes de 20,5M \$ à l'horizon 2020 et de 50,8M \$ à l'horizon 2030. À terme, ces recettes fiscales représentent une augmentation de 50 %.

6.3.2 Autres retombées

La réalisation du PPU du Quartier des gares aura pour principales retombées (autres que fiscales) :

- de consolider le territoire du Centre des affaires de Montréal ;
- de faire, d'un secteur en partie délabré, un quartier urbain de grande qualité, attractant pour les familles, les travailleurs, les étudiants, les entreprises et les promoteurs ;
- de susciter, sur un horizon de quinze ans, la construction d'immeubles en hauteur de grande qualité sur les terrains vagues constructibles ;
- de créer des liens piétonniers et cyclables entre les principaux pôles d'attraction du centre-ville ;
- de favoriser les déplacements actifs (marche et vélo) et collectifs (métro, système de transport guidé, train) ;
- d'utiliser les terrains inconstructibles au-dessus de l'autoroute Ville-Marie pour doter le sud du Centre des affaires d'un vaste espace public permanent de grande qualité (parc Ville-Marie) ;
- d'offrir, à un quartier qui en manque, une verdure abondante et durable, à la fois dans les espaces verts existants ou à créer, et le long des rues partout où les plantations sont possibles ;
- d'atténuer les barrières physiques et psychologiques dans le Quartier, notamment par la mise en valeur des viaducs ferroviaires et par l'amélioration des accès au réseau piétonnier protégé.

Sur la base des revenus et dépenses de l'arrondissement en 2011, on estime que le potentiel de revenus nets du PPU pour la Ville de Montréal dépassera 93M \$ en 2030 (après déduction des dépenses locales de fonctionnement).

22. Les projets immobiliers anticipés présentent un mélange de condos résidentiels, de bureaux, d'hôtels et d'une petite part de commerces de détail.

6. STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

6.4 LA RÉGLEMENTATION

Bien que le présent programme particulier vise principalement l'aménagement du domaine public, il comportait, au moment de son adoption, une vision relative à l'encadrement des constructions, mais celle-ci est désormais intégrée à l'approche d'intensification du PUM. Le PPU comporte aussi des orientations concernant le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie (01-282), notamment en matière d'usages, de qualité environnementale et de critères d'intégration architecturale pour les nouvelles constructions et les transformations d'édifices.

6.4.1 -RETIRÉ-

-Le texte a été retiré dans le cadre de l'adoption du PUM-

6.4.2 -RETIRÉ-

-Le texte a été retiré dans le cadre de l'adoption du PUM-

6. STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

6.4.3 Parcs et espaces verts

Afin de confirmer la création et l'implantation du nouveau parc, la carte du Plan d'urbanisme et de mobilité «Espace vert local» identifie les parcs et espaces verts du PPU.

6.4.4 Usages

Le nouveau parc, situé entre les rues Lucien-L'Allier et Jean-D'Estrées, requiert une animation particulière étant donné qu'il se déploie partiellement en interface avec l'arrière des édifices projetés à son pourtour. À cette fin, le règlement d'urbanisme doit permettre l'occupation, dans ce parc ou aux abords immédiats (en contiguïté) de ce parc, de l'usage café-terrasse sans limitation de superficie.

6.4.5 Unité de paysage du Quartier des gares

Afin d'assurer que les nouvelles constructions et les transformations d'édifices offrent un niveau de qualité adéquat, de nouvelles dispositions d'unité de paysage spécifiques au Quartier doivent être introduites dans le règlement d'urbanisme. Des critères doivent être prévus afin de contribuer à l'enrichissement du domaine public, à l'amélioration du paysage urbain, à la mise en valeur du patrimoine bâti et à la réduction des impacts environnementaux.



Carte du Plan d'urbanisme et de mobilité - Espace vert local

Réalisé par la Division de l'urbanisme et du
développement économique de l'Arrondissement
de Ville-Marie, en collaboration avec :

Affleck de la Riva

Atelier Christian Thiffault

Bernard LaMothe, rédacteur et recherchiste

Bureau de projets du centre-ville, Arrondissement
de Ville-Marie

Denise Caron, historienne

Division de la géomatique, Ville de Montréal

Roche

Service des affaires juridiques, Ville de Montréal

Service des finances, Ville de Montréal

Photos

Denise Caron, à l'exception de :

Musée McCord, p. 17

Ville de Montréal, p. 18-19 et 53

Lebendige Stadt Foundation, p. 59

Conception graphique

Primeau Barey

Composition typographique en Cooper Hewitt,
une police contemporaine conçue par Chester Jenkins
pour le Cooper Hewitt Smithsonian Design Museum
de New York

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales
du Québec, 2015

ISBN 978-2-9810236-3-6 (Imprimé)

ISBN 978-2-9810236-4-3 (PDF)

Décembre 2015

ANNEXE

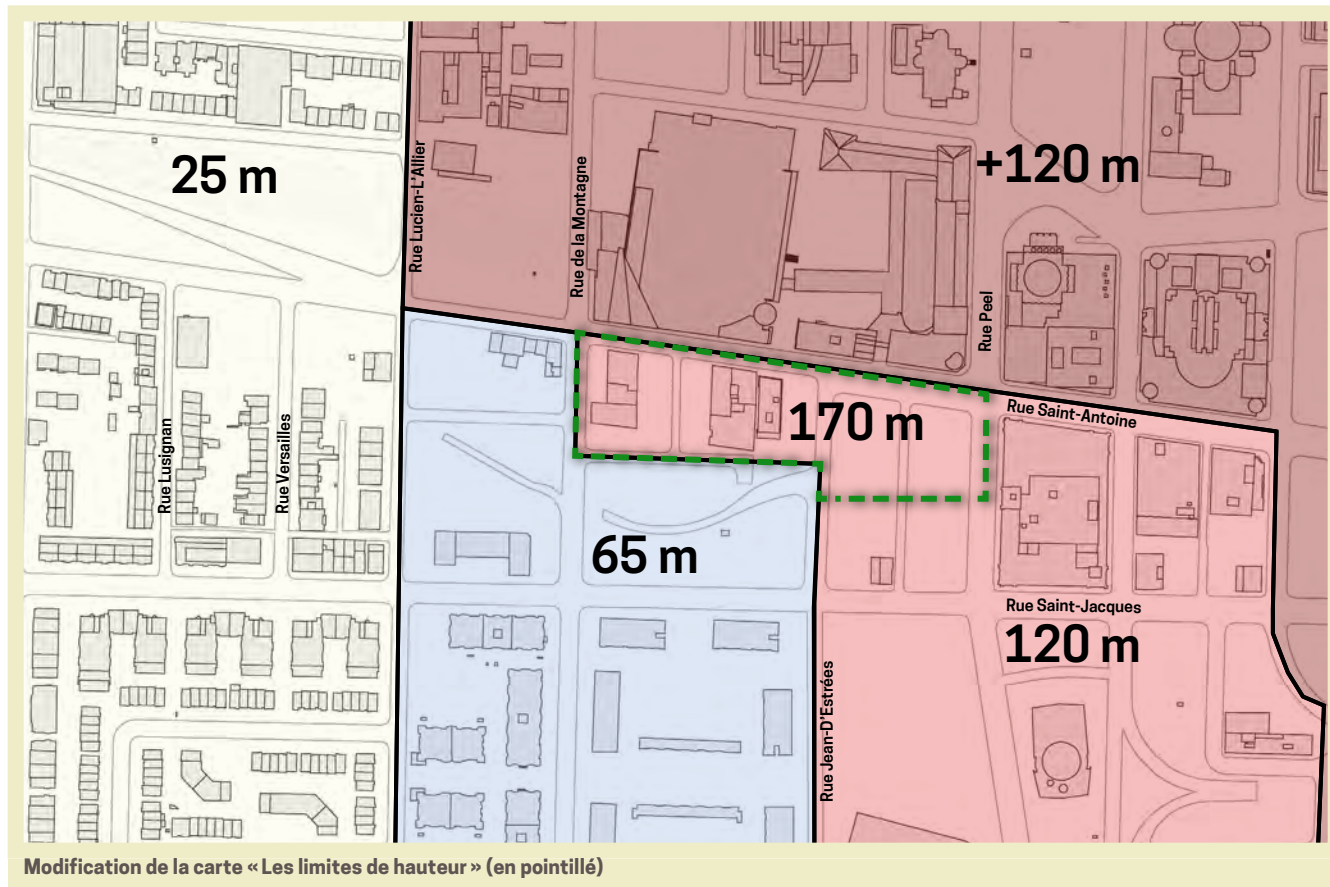
Cette annexe comprend certains éléments du PPU qui ont été conservés à des fins d'historique. Ils sont à titre informatif et sont donc sans effet

6.4 LA RÉGLEMENTATION

Bien que le présent programme particulier vise principalement l'aménagement du domaine public, il comporte néanmoins certaines modifications aux cartes des hauteurs et densités du Plan d'urbanisme, ainsi que des orientations concernant le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie (O1-282), notamment en matière d'usages, de qualité environnementale et de critères d'intégration architecturale pour les nouvelles constructions et les transformations d'édifices.

Il est préconisé de maintenir les normes de hauteur et de densité du règlement d'urbanisme, existantes à la date d'entrée en vigueur du PPU, de façon à ce qu'il soit nécessaire, pour se prévaloir des modifications apportées aux cartes des hauteurs et densités du Plan d'urbanisme, de recourir à la procédure des projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI).

Rue Saint-Antoine 25 m Rue Lucien-L'Allier Rue de la Montagne +120 m Rue Peel Rue Guy Cette approche est généralement privilégiée au centre-ville, car elle offre un encadrement qualitatif plus serré, qui permet de tenir compte de la qualité du projet, de son insertion, de ses impacts et de sa contribution aux aspects culturels, patrimoniaux et sociaux du milieu.



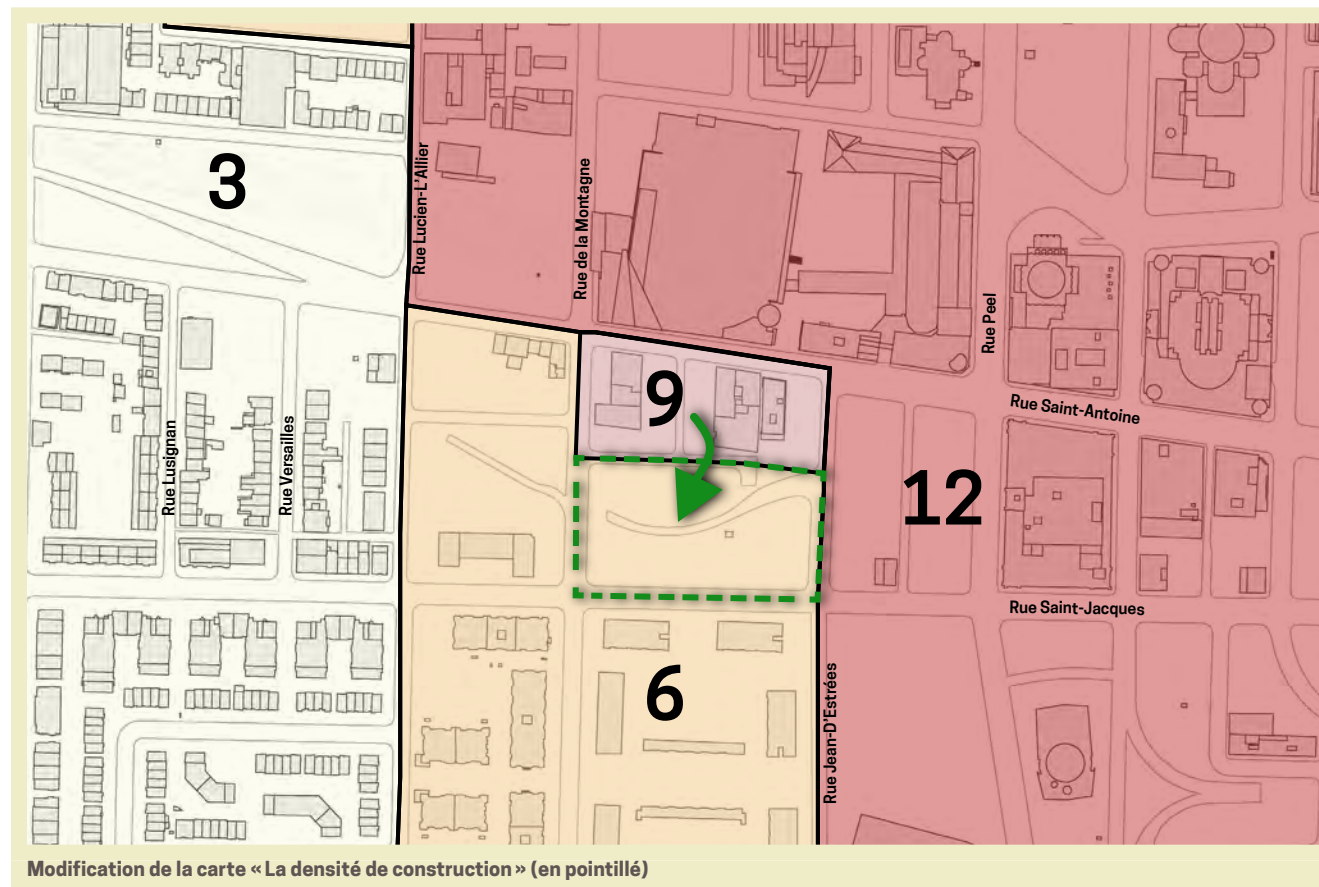
ANNEXE

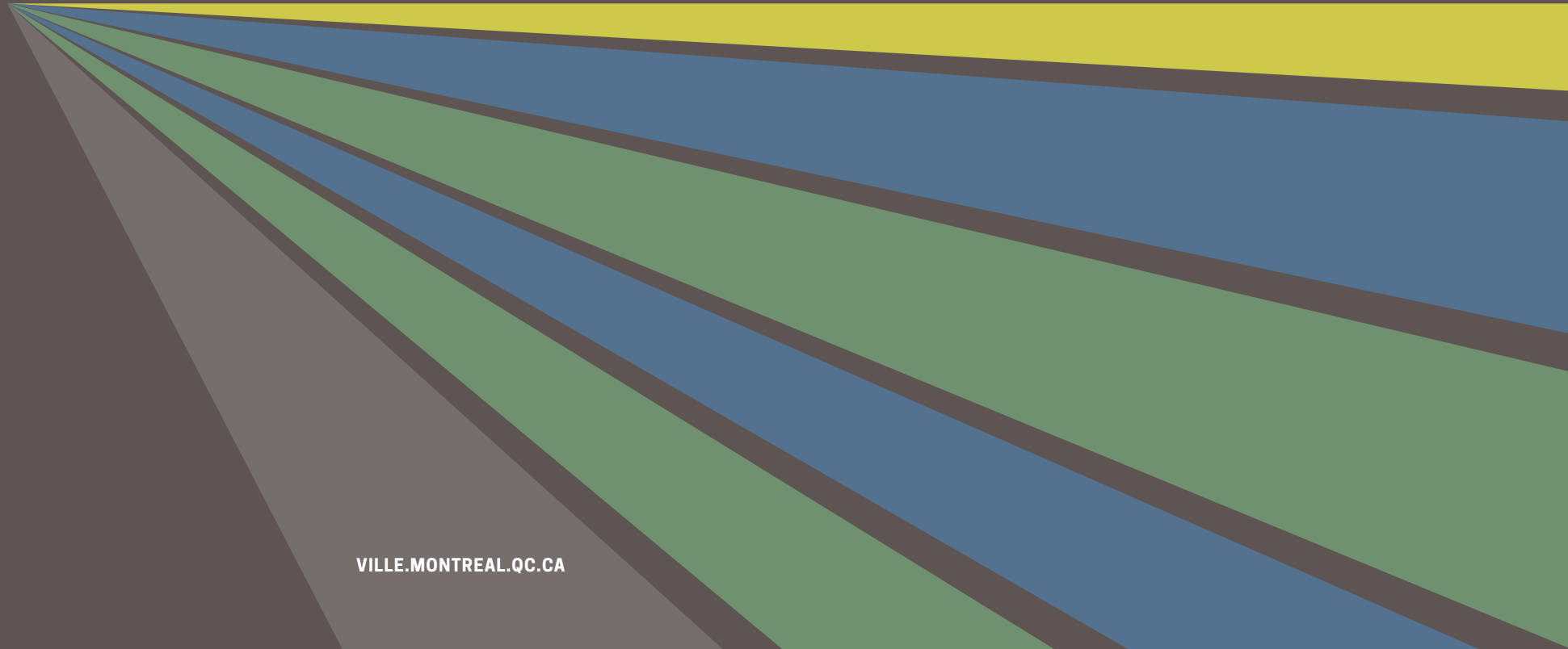
6.4.1 Hauteurs

Une nouvelle zone de hauteur intermédiaire (170 m) est introduite entre les rues de la Montagne, Saint-Antoine, Peel et Torrance, soit entre la zone de + 120 m située au nord de la rue Saint-Antoine et les zones de 65 et 120 m situées au sud de cette même rue et ce, afin de favoriser une gradation plus fine des édifices en hauteur, en harmonie avec la silhouette distinctive de Montréal et en cohérence avec le concept des deux massifs (le mont Royal et le centre-ville), retenu par la Ville depuis plus de vingt-cinq ans. Cette nouvelle zone intermédiaire permet en outre de diversifier les types de construction en hauteur pouvant s'implanter dans le Quartier des gares.

6.4.2 Densité

En matière de densité, le PPU rehausse le coefficient d'occupation du sol (COS) de 6 à 9 entre l'actuelle rue Torrance et les rues Jean-D'Estrées, Saint-Jacques et de la Montagne. Cette modification vise à assurer la réalisation d'un projet de coopérative d'habitation dont l'emplacement, en bordure de la rue Saint-Jacques, a récemment été modifié en raison de la présence d'infrastructures souterraines liées à l'autoroute Ville-Marie. La densité de construction étant calculée à partir de la superficie du terrain, la nouvelle densité permettra ainsi de réaliser le même nombre de logements qu'initialement projeté, malgré la réduction de la superficie du site.





VILLE.MONTREAL.QC.CA