

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME  
QUARTIER SAINTE-MARIE

Arrondissement  
de **Ville-Marie**



Janvier 2012



## Mot du maire



Chères Montréalaises,

Chers Montréalais,

C'est avec beaucoup de fierté que je vous présente dans sa version finale le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du quartier de Sainte-Marie. Ce programme rassembleur est le fruit d'une longue démarche de concertation qui s'est terminée au printemps dernier avec la tenue des consultations publiques pilotées par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM). La présente version du document prend en compte les conclusions et les recommandations de l'OCPM et reflète dans une plus grande mesure encore que la version préliminaire les souhaits et les besoins de la population résidente et des acteurs du milieu.

Situé aux portes du centre-ville, le quartier Sainte-Marie se distingue par la qualité de sa desserte en transports collectifs, sa diversité culturelle grandissante, son offre variée en équipements collectifs et institutionnels. Aujourd'hui, il est plus que jamais nécessaire d'exploiter ces attraits pour faire du secteur un milieu de vie recherché, attirer de nouveaux résidents et revitaliser harmonieusement ce quartier central de Montréal.

Pour en faire un milieu de vie convivial, sécuritaire et dynamique, le PPU mise sur le développement de plusieurs zones stratégiques possédant un grand potentiel pour la réalisation de projets structurants. Le développement de ces sites conjugué à l'amélioration de l'environnement urbain, incluant le réaménagement de la rue Ontario et du pôle Frontenac ainsi que l'élaboration d'un plan local de déplacement, sera l'élément catalyseur qui contribuera à la revitalisation du quartier.

La participation des citoyens et des acteurs du milieu s'avère essentielle à la réalisation de ce grand projet collectif. À ce titre, une collaboration étroite avec les milieux culturels, économiques et sociocommunautaires, représente une clé du succès pour la mise en œuvre rapide et efficace des moyens de revitalisation.

Je compte aujourd'hui sur l'engagement de tous pour faire reconnaître et rayonner ce quartier historique de Montréal qui demeure méconnu des Montréalais malgré ses nombreux attraits, ce qui en fait, sans équivoque, un quartier à découvrir!

A handwritten signature in blue ink, which appears to read "Gerald Tremblay". The signature is fluid and cursive, written over a white background.

Gérald Tremblay

Maire de Montréal





## Table des matières

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION</b>	<b>1</b>
1.1	Présentation de la démarche	1
1.2	Cohésion avec les politiques de la Ville	4
<b>2</b>	<b>CONTEXTE D'INTERVENTION</b>	<b>7</b>
2.1	Territoire d'application	7
2.2	Historique	9
2.3	Profil et évolution sociodémographiques	14
2.4	Diagnostic et enjeux	15
2.5	Vision d'aménagement	19
<b>3</b>	<b>CADRE D'AMÉNAGEMENT</b>	<b>25</b>
3.1	La qualité des milieux de vie	25
3.1.1	Consolider les milieux de vie du quartier en améliorant la qualité de l'habitat et des services de proximité	26
3.1.2	Répondre aux besoins de mobilité des personnes et des marchandises tout en atténuant les impacts de la circulation sur les milieux de vie	28
3.1.3	Adopter de bonnes pratiques de développement durable, notamment dans la réalisation des aménagements sur le domaine public	29
3.2	La mise en valeur du potentiel de développement du territoire	30
3.2.1	Favoriser le maintien et l'accroissement de la population résidente	31
3.2.2	Encourager une densification des terrains sous-utilisés et des abords des stations de métro	32
3.3	Le développement d'une économie diversifiée	34
3.3.1	Favoriser le développement des activités et des entreprises dans le secteur des arts et de la culture	35
3.3.2	Encourager le développement économique local en misant sur la vitalité des artères commerciales et sur l'économie sociale	37
3.4	<b>PLANIFICATION DÉTAILLÉE</b>	39
3.4.1	La rue Ontario	40
3.4.2	Le secteur du pôle Frontenac	42
3.4.3	Le secteur de la JTI-Macdonald	44
3.4.4	Le secteur Parthenais	46
3.4.6	Le secteur Pont-Jacques-Cartier	52
3.4.6	Le secteur de la cour de triage Hochelaga	54
3.4.7	Le secteur aux abords de la rue Notre-Dame	55
<b>4</b>	<b>MISE EN OEUVRE DU PPU</b>	<b>56</b>
4.1	Paramètres réglementaires	56
4.1.1	Modifications du Plan d'urbanisme	56
4.1.2	Abrogation du règlement autorisant le projet de développement les Portes Sainte-Marie	62
4.2	Interventions relatives au domaine public planifiées dans le cadre du PPU	64
4.3	Programme d'amélioration des logements	66
<b>5</b>	<b>ANNEXE</b>	<b>67</b>
5.1	Guide des Quartiers verts	67





## Introduction

# 1

### Présentation de la démarche

## 1.1

Le quartier Sainte-Marie est situé dans l'arrondissement du centre-ville. En plus de sa proximité au centre-ville, le quartier peut miser sur plusieurs attraits : des équipements collectifs de qualité, l'accessibilité au transport en commun, un milieu communautaire dynamique, une économie culturelle émergente, etc. L'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) offre l'occasion de développer une planification cohérente et détaillée qui tire parti de la combinaison des forces du quartier afin d'orienter sa mise en valeur.

Le PPU du quartier Sainte-Marie constitue l'aboutissement d'une démarche de planification et de revitalisation entamée en 2007. Cette démarche s'inscrit dans la continuité du Programme des quartiers sensibles (1999-2003), du Sommet de Montréal (2002), du Contrat de ville 2003-2007 et du Plan de revitalisation urbaine intégrée du quartier Sainte-Marie. De plus, ce PPU prend en compte les études sur le quartier Sainte-Marie qui ont été menées durant cette période.

La réalisation de ce projet urbain, soutenu par l'arrondissement, la Ville, les organismes de concertation, les milieux institutionnels et les organismes de développement économique et communautaire, vise à insuffler au quartier Sainte-Marie un nouveau dynamisme économique, social et urbain. Le document est divisé en trois sections :

- Le **contexte d'intervention** situe le territoire du quartier, en dresse l'historique et en trace le portrait sociodémographique. Il établit également un diagnostic des forces et des faiblesses du secteur, et précise les enjeux d'aménagement qui en découlent.
- Le **cadre d'aménagement** aborde les orientations, les objectifs et les moyens de mise en œuvre proposés en réponse au diagnostic établi dans la section précédente. Il précise des secteurs d'intervention où une planification détaillée est souhaitable en raison des enjeux d'aménagement.
- La **mise en œuvre** présente les stratégies d'aménagement à adopter pour réaliser le PPU.

Les atouts importants de ce quartier, notamment ses nombreux équipements publics, la variété de ses industries culturelles déjà établies ainsi que la qualité et l'échelle humaine de ses milieux de vie, demeurent peu connus du grand public. Le PPU vise, de pair avec des mesures de diffusions appropriées, à susciter l'intérêt de nouveaux résidents et de nouvelles entreprises.



### Présentation des outils utilisés

Il importe de définir brièvement quelques notions afin d'assurer une bonne compréhension des outils d'urbanisme dont il est question dans le présent document.

#### Plan d'urbanisme

Le plan d'urbanisme est un document de planification qui établit les grandes orientations d'aménagement pour l'ensemble du territoire montréalais. En plus de fournir des lignes directrices pour le développement urbain à grande échelle, il contient des orientations quant aux hauteurs, aux densités et aux affectations du sol. Ces dispositions n'étant pas directement opposables au citoyen lors d'une demande de permis, elles ne confèrent pas de droits de construction ; elles fournissent plutôt un cadre aux arrondissements, qui doivent moduler leur réglementation en fonction de celles-ci. Les règlements d'arrondissement doivent être conçus de façon à être conformes aux orientations du plan d'urbanisme.

#### Programme particulier d'urbanisme (PPU)

Le Programme particulier d'urbanisme (PPU) est une composante du Plan d'urbanisme qui permet d'apporter plus de précision à la planification de certains secteurs. L'adoption d'un PPU par le conseil municipal constitue une modification au Plan et est précédée d'un processus de consultation publique.

Un PPU porte sur une partie spécifique du territoire de la municipalité et peut comprendre :

- l'affectation détaillée du sol et la densité de son occupation;
- le tracé projeté et le type des voies de circulation;
- les équipements communautaires projetés;
- les règles de zonage, de lotissement et de construction;
- l'identification des travaux prévus et, le cas échéant, des propriétés à acquérir par la Ville;
- la séquence de construction et la durée approximative des travaux;
- les programmes particuliers de réaménagement, de restauration et de démolition.

En bref, le PPU se veut un outil privilégié pour intervenir sur la forme urbaine et sur les infrastructures qui y sont associées.

## Présentation des outils utilisés (suite)

### Règlement d'urbanisme

Le règlement d'urbanisme est l'outil utilisé par l'arrondissement pour contrôler plus finement l'usage des terrains et des bâtiments ainsi que l'implantation, la forme et l'apparence des constructions. Les orientations règlementaires du plan d'urbanisme s'y traduisent plus concrètement, parfois de façon plus restrictive en fonction d'un regard plus local porté sur le contexte urbain. Lors d'une demande de permis, ce sont les dispositions du règlement d'urbanisme qui sont directement opposables au citoyen.

### Plan local de déplacement (PLD)

Un PLD est un instrument de planification découlant d'une démarche participative. Il identifie et priorise les orientations et les grandes actions à poser dans le territoire d'un arrondissement, d'une ville ou d'un quartier, en matière de transport. Il découle hiérarchiquement du Plan de transport, instrument similaire de planification des transports, mais à l'échelle de l'agglomération de Montréal.

Un PLD traite des stratégies d'intervention pour l'amélioration des conditions de déplacement des personnes et des marchandises ainsi que des éléments directement liés, tels que le stationnement, l'aménagement urbain, la qualité de vie, etc. Il porte sur les déplacements dans un territoire, ce qui inclut les déplacements locaux et de transit. Finalement, il établit les échéanciers, les modes de financement ainsi que les investissements d'immobilisation et d'exploitation.

Un PLD est un document officiel qui devrait être adopté par le conseil d'un arrondissement ou d'une ville reconstituée. Il traduit la volonté politique des moyens à prendre pour répondre aux préoccupations, quant aux déplacements, tout en tenant compte des territoires environnants, suivant une approche méthodique et globale.

Un PLD ne constitue toutefois pas un plan d'action détaillé, une analyse de projet ou encore une ébauche de réglementation. Le montage de plans plus détaillés portant sur des secteurs urbains particuliers ou sur des modes de transport spécifiques, ainsi que l'analyse et l'élaboration des projets tels que les quartiers verts et la confection des règlements constituent plutôt des étapes de la mise en oeuvre d'un PLD. Les plans, les projets et les réglementations spécifiques peuvent néanmoins être enclenchés, adoptés et mis en place avant, pendant ou après l'adoption d'un PLD. Il est toutefois important qu'une cohérence soit assurée avec les objectifs et les orientations définis dans le cadre du Plan de transport, si ceux d'un PLD ne sont pas connus<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Extrait du Guide des plans locaux de déplacements réalisé par la Direction des transports

Un PLD est un document de planification adopté par un arrondissement ou une ville, couvrant son territoire, portant sur tous les modes de transport, en conformité avec la Vision et les objectifs du Plan de transport de Montréal.

## Cohésion avec les politiques de la Ville

# 1.2



Le programme particulier d'urbanisme du quartier Sainte-Marie est une démarche de planification qui s'inscrit dans la mise en œuvre de plusieurs politiques de la Ville de Montréal. La cohérence entre le PPU et les politiques de la Ville est démontrée dans la présente section.

### Le Plan d'urbanisme de Montréal

Le PPU du quartier Sainte-Marie met de l'avant un cadre d'aménagement inspiré des grands thèmes énoncés dans le Plan d'urbanisme de Montréal (orientations, objectifs, actions, moyens de mise en œuvre). Cependant, les interventions prévues dans le cadre du PPU ont une portée locale.

Les orientations du Plan d'urbanisme ayant guidé l'élaboration du PPU sont les suivantes :

- Des milieux de vie diversifiés et complets
- Des réseaux de transport structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain
- Des secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés
- Un paysage urbain et une architecture de qualité
- Un patrimoine bâti, archéologique et naturel valorisé

### La Stratégie de revitalisation urbaine intégrée

La Stratégie de revitalisation urbaine intégrée, issue des consensus du Sommet de Montréal tenu en juin 2002, vise l'amélioration des conditions de vie des résidents des secteurs à revitaliser. En 2003, l'arrondissement de Ville-Marie a été désigné pour la mise sur pied d'un projet-pilote de revitalisation urbaine intégrée (RIU) dans le quartier Sainte-Marie. C'est dans ce contexte que le Plan de revitalisation urbaine intégrée du quartier Sainte-Marie (PRIU) a été publié au mois d'août 2004. Issues d'un large exercice de consultation et de concertation des acteurs locaux, les orientations stratégiques mises de l'avant dans le PRIU ont guidé chaque étape de l'élaboration du présent PPU.

### La Charte des milieux de vie montréalais

La Charte des milieux de vie montréalais établit des critères pour améliorer la qualité des milieux de vie montréalais. Ces critères ont servi de guide aux orientations visant la bonification des milieux de vie du quartier Sainte-Marie. Par exemple, les mesures d'apaisement de la circulation mises de l'avant dans le PPU privilégient un cadre de vie et une qualité d'environnement urbain assurant la sécurité, le bien-être et la quiétude des résidents et favorisant l'épanouissement des citoyens et l'harmonie sociale.



### Le Plan de transport de Montréal

D'entrée de jeu, il faut souligner que le quartier Sainte-Marie se positionne avantageusement par rapport à l'énoncé de vision du Plan de transport, qui vise « une réduction de la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs ». La présence de deux stations de métro, de nombreux circuits d'autobus et de nombreuses stations de vélos libre-service a incité de nombreux résidents du quartier à adopter les modes de transport collectifs et actifs au détriment de l'automobile. Ainsi, le recensement de 2006 révélait que 32 % des résidents de Sainte-Marie utilisent l'automobile pour se rendre au travail, alors que cette proportion est de 49 % dans la population montréalaise. Les statistiques démontrent en fait que les résidents du quartier mettent déjà en application une grande partie des objectifs du Plan de transport. Le PPU accorde tout de même une place importante à l'atteinte de certains objectifs de ce plan, particulièrement en ce qui a trait aux déplacements actifs.

### Le Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015

Les orientations d'aménagement du PPU du quartier Sainte-Marie ont été élaborées dans l'optique du développement durable. À cet égard, plusieurs moyens de mise en œuvre mis de l'avant par le PPU reflètent les actions proposées dans le Plan de développement durable de la collectivité montréalaise. C'est le cas notamment des mesures d'apaisement de la circulation et de l'incitation à l'utilisation du transport actif, qui s'insèrent dans les objectifs poursuivis par le Plan.

### La Politique du développement culturel de Montréal 2005-2015

#### « Montréal, métropole culturelle »

L'accessibilité, le soutien aux arts et à la culture et l'impact de la culture sur le cadre de vie des Montréalais sont les trois principaux enjeux qui inspirent le contenu de la Politique du développement culturel de Montréal. Le PPU tend à favoriser le développement d'une économie culturelle dans le quartier Sainte-Marie, ce qui s'inscrit dans la vision de cette politique.



### La Stratégie de développement économique 2005-2010 de la Ville de Montréal

Comme la revitalisation de la rue Ontario constitue un élément clé de la relance économique du quartier Sainte-Marie, le présent PPU s'arrime aux priorités de la Stratégie de développement économique en annonçant des actions concrètes pour stimuler le dynamisme commercial de l'artère ainsi que l'accroissement de la population résidente de ce quartier central.

En proposant des interventions pour stimuler une économie basée sur la culture, le PPU contribue à « consolider et à développer Montréal comme métropole culturelle d'avant-garde », un des axes d'intervention de la Stratégie.

Enfin, les nombreuses interventions sur le domaine public répondent à un besoin que la Stratégie qualifie de prioritaire pour le développement économique, celui d'« améliorer la qualité de l'environnement urbain ».

### La Politique du patrimoine

La conservation du patrimoine bâti est un des enjeux soulevés par la Politique du patrimoine. La politique souligne l'incidence du patrimoine de proximité, formé notamment du bâti résidentiel, commercial et institutionnel local, sur le caractère des voisinages et la qualité des milieux. Cette relation entre la qualité des milieux de vie et la richesse du patrimoine de proximité est prise en compte dans le PPU du quartier Sainte-Marie.

Des édifices religieux du quartier Sainte-Marie changeront de vocation dans les prochaines années. En conformité avec la Politique du patrimoine, la transformation de ces propriétés religieuses devra assurer la préservation des bâtiments possédant une valeur patrimoniale.

### La Politique familiale de Montréal 2008

Le PPU du quartier Sainte-Marie tend à développer un cadre urbain propice à attirer plus de familles dans le secteur. La présence de nombreux équipements collectifs sur le territoire, tels que le centre Jean-Claude-Malépart et le parc Médéric-Martin, est un des attraits sur lequel mise le PPU. La présence de ces équipements conjuguée à l'amélioration de la qualité des milieux de vie et au développement d'une offre résidentielle diversifiée devrait encourager la venue de plus de familles dans le quartier.

### La Stratégie d'inclusion de logements abordables

La Stratégie d'inclusion de logements abordables précise deux cibles spécifiques : que 15 % des nouvelles unités d'habitation construites sur le territoire de Montréal soient des logements sociaux et communautaires et que 15 % soient des logements abordables résultant d'initiatives privées. Bien que le contexte particulier du centre-ville puisse compliquer l'atteinte de tels objectifs, le PPU souligne l'importance de trouver des solutions adaptées à la réalité du centre-ville. Cela permettra en fin de compte de mettre sur pied des initiatives visant à faciliter la réalisation de logements sociaux et communautaires et à stimuler la production de propriétés à prix abordable.





## Contexte d'intervention

# 2

### Territoire d'application

## 2.1

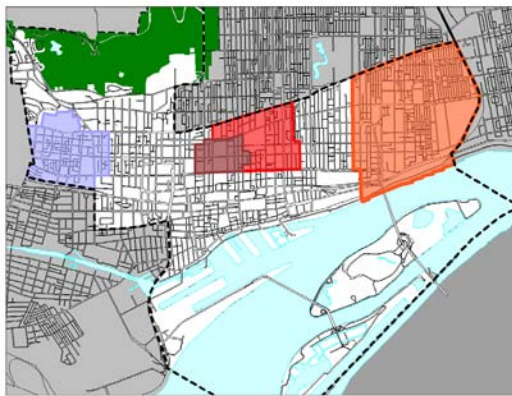
Le territoire d'application du PPU du quartier Sainte-Marie est délimité par la rue Sherbrooke au nord, la rue De Champlain à l'ouest, le chemin de fer du Canadien Pacifique (CP) à l'est, correspondant à la limite avec l'arrondissement Mercier - Hochelaga-Maisonneuve, et le fleuve Saint-Laurent au sud. Les limites du territoire d'application correspondent à celles du district électoral Sainte-Marie en excluant les îles Notre-Dame et Sainte-Hélène. L'arrondissement du Plateau-Mont-Royal est situé au nord du territoire d'application et l'arrondissement Mercier – Hochelaga-Maisonneuve à l'est. Outre celui du quartier Sainte-Marie, trois autres PPU sont en vigueur ou en cours d'élaboration sur le territoire de l'arrondissement.

À l'échelle de l'arrondissement, le territoire d'application du PPU représente la portion est du territoire de l'arrondissement de Ville-Marie associée communément au quartier Sainte-Marie. Il s'étend sur 2,7 km<sup>2</sup>, ce qui représente environ 16 % de la superficie de l'arrondissement. Le pont Jacques-Cartier marque physiquement l'entrée dans le quartier Sainte-Marie. Érigé en 1930, il est venu créer une coupure entre le quartier Centre-Sud, situé à l'ouest, et le quartier Sainte-Marie. Cette rupture est encore bien perceptible aujourd'hui et constitue un des enjeux reliés au développement de ce secteur.

Contrairement à l'ouest de l'arrondissement qui s'est développé par une urbanisation institutionnelle, le développement du quartier Sainte-Marie et de façon générale de l'est de l'arrondissement a été généré par l'implantation d'activités industrielles et manufacturières. Cette réalité est tangible dans le cadre urbain actuel, par la présence notamment de grands terrains vagues désaffectés et de bâtiments industriels sous-utilisés. Malheureusement, le quartier n'a pas connu de période de développement moderne contrairement à l'ouest de l'arrondissement qui poursuit une urbanisation institutionnelle autour de l'Université Concordia. Les grands projets de renouveau urbain réalisés dans les années soixante et soixante-dix comme celui de Radio-Canada ou des Tours d'habitation Frontenac n'ont pas eu l'effet structurant escompté par leur concepteur et ont au contraire déstructuré le tissu urbain.

Tout en considérant les problématiques propres au territoire, les orientations du PPU doivent s'appuyer sur les atouts du quartier Sainte-Marie pour en faire un milieu de vie recherché. La mise en valeur du territoire doit être articulée autour de la proximité du centre-ville, la présence de nombreux équipements civiques et la qualité des milieux de vie du quartier.

*Voir carte Délimitation du territoire d'application à la page suivante*



- Limite PPU du Quartier des Grands Jardins
- Limite PPU du Quartier des spectacles Pôle du Quartier Latin (en cours d'élaboration)
- Limite PPU du Quartier des spectacles secteur Place-des-Arts
- Limite PPU du quartier Sainte-Marie
- Limite de l'arrondissement Ville-Marie





### Délimitation du territoire d'application

-  Limite PPU Sainte-Marie
-  Terrains vacants ou sous-utilisés
-  Repères
  -  Site historique Prison des Patriotes-au-Pied-du-Courant (Site historique)
  -  École Pierre-Dupuy
  -  Sûreté du Québec
  -  Édifice JTI-Macdonald
-  Pôle Frontenac
-  Secteur à transformer



Décembre 2011



Sources des données: SIG, Ville de Montréal

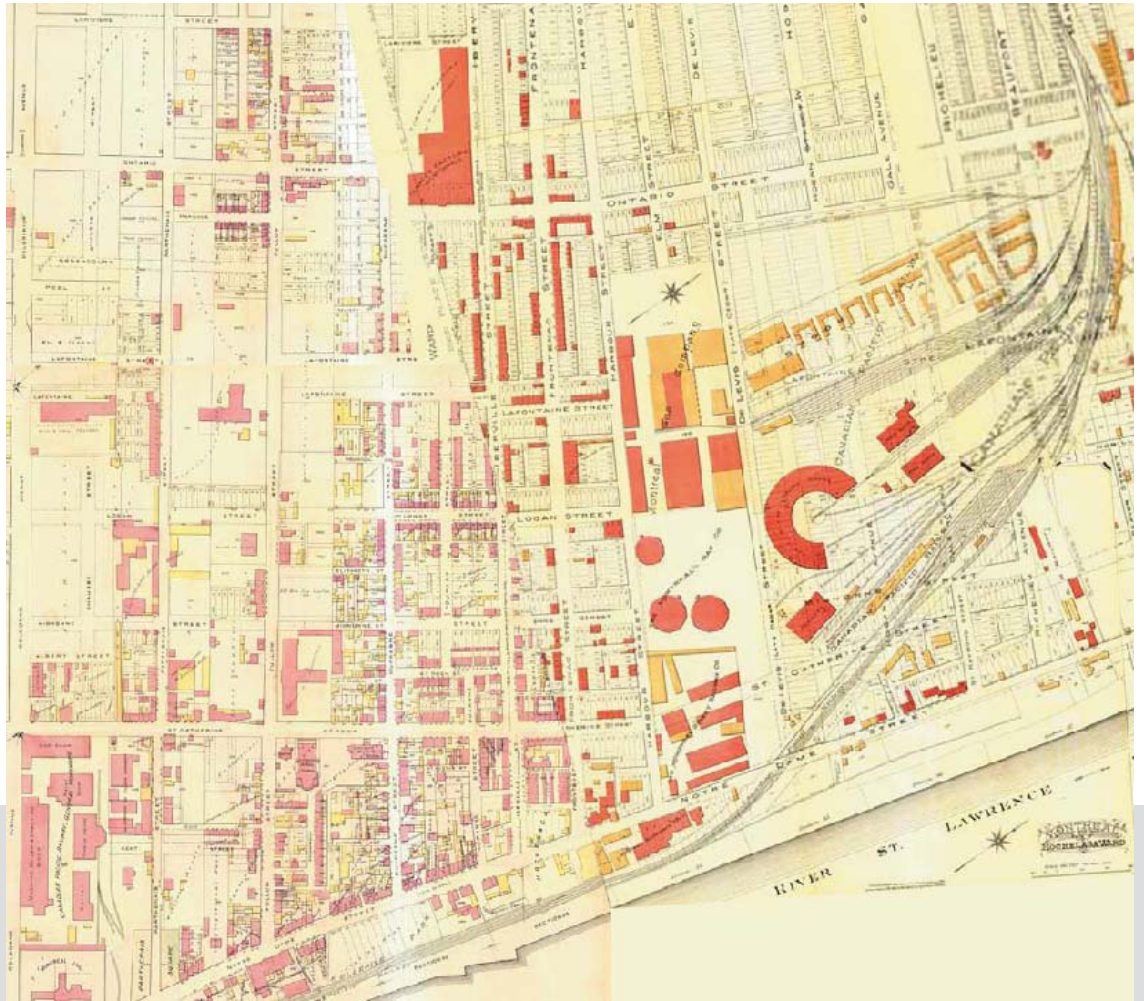


## Historique 2.2

1850-1880

### Naissance d'un quartier ouvrier

Le territoire du quartier Sainte-Marie s'urbanise dans la seconde partie du 19<sup>e</sup> siècle. Le quartier tient son nom de sa situation géographique au pied du courant Sainte-Marie provoqué par le rétrécissement du fleuve à cette hauteur. À l'époque, le courant est si fort à cet endroit que les voiliers ne parviennent pas à le franchir. Ce secteur représente alors la limite est de la ville de Montréal. Une paroisse se développe dans la partie sud du quartier, autour de l'église Saint-Vincent-de-Paul et du couvent des sœurs de la Providence, tous deux érigés en 1875. C'est dans cette partie de la ville que se trouvent les deux pénitenciers : la prison des Patriotes-au-Pied-du-Courant, réservée aux hommes (1836), et l'asile pour femmes (1875) à l'endroit où se trouve aujourd'hui le Grand quartier général de la Sûreté du Québec. On note sur le territoire la présence de plusieurs manufactures, petites échoppes et ateliers. À cette époque, bien qu'une bonne portion du quartier ait déjà fait l'objet d'un lotissement, l'urbanisation ne dépasse guère la rue Logan au nord. Toutefois, la densité de population y est élevée, le quartier abritant 16 000 personnes.



Le quartier Sainte-Marie en 1890

Source : Chas E. Goad, *Atlas of the City of Montreal*, Bibliothèque et archives du Québec [collection numérique], 1890.

1880-1910

**Intensification des activités manufacturières**

Intéressées par la proximité du fleuve, la présence de main-d'œuvre à bon marché et de vastes terrains propices à la construction de grands bâtiments à vocation industrielle, de grandes usines s'établissent dans le quartier. Au tournant du 20<sup>e</sup> siècle, l'occupation du territoire est dictée par le développement industriel :

- les usines de la Molson et de la Canadian Rubber en bordure du fleuve
- les ateliers De Lorimier du CP et la Dominion Oilcloth and Linoleum dans l'axe Parthenais
- la Montreal Light, Heat and Power, la rotonde du CP et la manufacture de tabac Macdonald à l'est du quartier

Dans la première partie du 20<sup>e</sup> siècle, les activités industrielles du quartier se diversifient. Une grande variété de secteurs manufacturiers est représentée : alimentation, cuir, textile, métallurgie, tabac, imprimerie, caoutchouc et produits chimiques. Un tel dynamisme économique favorise l'intensification des activités portuaires et ferroviaires. Le quartier prend à cette époque le surnom de « Faubourg à m'lasse » en raison de la forte odeur de mélasse qui y règne. Elle provient des réservoirs situés sur le quai Poupart dans lesquels des bateaux en provenance des États-Unis transvident la mélasse utilisée par l'industrie alimentaire.

À la fin des années 1910, l'urbanisation du quartier s'étend vers le nord et vers l'est dans ce qui est à l'époque le village Hochelaga, situé entre les rues D'Iberville et Dufresne. Le développement des îlots compris entre les rues du Havre, De Lorimier, Ontario et Notre-Dame forme un tissu urbain très dense; il n'est pas rare de trouver dans les arrière-cours de petits ateliers, souvent habités.





**1910-1950      Implantation du pont Jacques-Cartier au cœur du quartier**

Sur le plan de l'aménagement urbain, plusieurs événements transforment le quartier dans la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle. Parmi les plus importants, mentionnons l'inauguration du pont Jacques-Cartier en 1930. La construction de cet ouvrage monumental exige la démolition de plusieurs résidences et bâtiments industriels, ce qui aura pour effet de scinder en deux le quartier Centre-Sud. Avec les années, on constatera une hausse importante de la circulation automobile qui aura des conséquences néfastes sur la qualité de vie des résidents. Les avenues Papineau et De Lorimier et la rue Ontario deviendront des voies d'accès et de sorties pour le pont, ce qui provoque l'enclavement des îlots situés à l'intérieur de ce périmètre.



*Plan d'utilisation du sol en 1949*

*Source : Service de l'urbanisme de la Ville de Montréal,  
Plans d'utilisation du sol de la Ville de Montréal,  
Bibliothèque et archives du Québec [collection  
numérique], 1949.*

1950-1975

**Grandes campagnes de rénovation urbaine**

La deuxième moitié du 20<sup>e</sup> siècle est marquée par la réalisation de projets publics et urbains qui transforment le quartier, notamment :

- L'élargissement du boulevard René-Lévesque
- L'implantation du métro de Montréal (stations Papineau et Frontenac)
- La construction des tours et du centre commercial Place-Frontenac
- La construction du centre de détention Parthenais
- L'établissement de Télé-Québec sur l'ancien site du siège social de la Dominion Oilcloth and Linoleum (2200, rue Sainte-Catherine Est)
- La mise en place des voies rapides Notre-Dame et Ville-Marie

Plusieurs de ces aménagements nécessiteront des expropriations massives qui provoquent l'exode d'une partie de la population, phénomène qui se traduit par un affaiblissement du tissu social. De tels bouleversements auront par ailleurs un impact négatif sur la vitalité des artères commerciales du quartier.



### 1975-1995 Déclin de l'activité manufacturière

Dans les années 1970, la disparition progressive des activités industrielles traditionnelles associées au secteur secondaire provoque l'appauvrissement d'une population traditionnellement ouvrière, de quoi précipiter davantage le déclin de l'activité commerciale du quartier.

La désaffectation industrielle s'accompagne également d'un ralentissement des activités portuaires et ferroviaires dans le secteur. Les activités s'étant concentrées plus à l'est au cours des décennies précédentes, les anciens quais sont de moins en moins utilisés et les voies ferrées situées dans le secteur compris entre la zone du Vieux-Port et la gare de triage du CP servent principalement à garer et trier les wagons. La présence de ces installations, couplée à l'intensité de la circulation sur la rue Notre-Dame, contribue à enclaver le quartier et à priver ses résidents d'un accès convenable au fleuve. Le parc Bellerive demeure difficilement accessible aux citoyens voulant profiter d'une fenêtre sur le fleuve.

### 1995-aujourd'hui Réappropriation du quartier par les artistes

Depuis un peu plus de 15 ans, la désaffectation des grands bâtiments industriels profite à de nouveaux occupants qui ont fait de ces vastes locaux des espaces de création artistique. Studios d'enregistrement et de photographie, ateliers de peinture, de sculpture et galeries d'art se côtoient maintenant dans ce quartier aux racines essentiellement ouvrières. La conversion de l'usine Grover en lofts d'artistes constitue un exemple de réappropriation salutaire du bâti industriel. Le secteur manufacturier demeure présent dans le quartier, mais cette vocation est appelée à disparaître au cours des prochaines années.

**Le quartier Sainte-Marie a fait l'objet de plusieurs études historiques. Voici les principaux ouvrages ayant guidé l'élaboration de la présente section :**

BENOÎT, Michèle et Roger GRATTON, *Pignons sur rue: les quartiers de Montréal*, Montréal, Guérin, 1991, 393 p.

BURGESS, Joanne, *Paysages industriels en mutation*, Montréal, Écomusée du fier monde, 1997, 88 p.

*Montréal par ponts et traverses*, Montréal, Nota bene, 1999, 96 p.

GIROUX, Éric, *Commerces du coin*, Montréal, Écomusée du fier monde, 2009, 38 p. (Quartier Sainte-Marie)

GIROUX, Éric, *Vue sur le pont*, Montréal, Écomusée du fier monde, 2005, 18 p. (Quartier Sainte-Marie)

GIROUX, Éric, *On se retrouve au parc*, Montréal, Écomusée du fier monde, 2007, 18 p. (Quartier Sainte-Marie)

LINTEAU, Paul-André, *Histoire de Montréal depuis la confédération*, Montréal, Boréal, 1992, 613 p.

## Profil et évolution sociodémographiques 2.3



Selon les données du recensement de 2006 de Statistique Canada, le quartier Sainte-Marie présente une population de 21 745 résidents, ce qui correspond à 28 % de la population de l'arrondissement de Ville-Marie. La densité de population est d'environ 8 199 habitants au km<sup>2</sup> comparativement à 12 140 habitants au km<sup>2</sup> pour l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal situé au nord du territoire de Sainte-Marie.

Voici quelques statistiques éclairantes sur la population du quartier :

- **Âge** : Environ 40 % des résidents sont âgés de 15 à 34 ans. Dans l'ensemble de la population montréalaise, cette proportion est de 29 %.
- **Scolarité** : La population du quartier présente une scolarité équivalant au profil de l'ensemble des Montréalais. Dans les deux cas, le pourcentage de la population titulaire d'un diplôme universitaire est de près de 30 %. Toutefois, cette donnée est plus élevée dans l'arrondissement de Ville-Marie, où 45 % des résidents sont des diplômés universitaires.
- **Revenu** : Près de 45 % des ménages du quartier sont considérés à faibles revenus. Le revenu moyen des ménages est de 35 850 \$, ce qui est nettement inférieur au revenu moyen montréalais, qui s'élève à 51 850 \$; 41 % des ménages du quartier consacrent plus de 30 % de leurs revenus au loyer, ce qui est légèrement plus élevé que dans l'ensemble de Montréal.
- **Citoyenneté** : La population immigrante est moins représentée dans le quartier, où elle compte pour 17,4 % des résidents, comparativement à 30,8 % pour Montréal. Les immigrants proviennent surtout de France, de Chine et du Vietnam.
- **Langue** : Le quartier Sainte-Marie est composé à 82 % de francophones. Cette proportion est de 57 % pour l'ensemble de la ville.
- **Mode d'occupation** : On constate que le secteur demeure un quartier de locataires puisqu'on y dénombre seulement 16 % de propriétaires occupants (34,4 % pour Montréal). Le coût moyen du loyer est de 590 \$ (646 \$ pour Montréal).
- **Mode de transport** : Moins du tiers des travailleurs de Sainte-Marie (32 %) utilisent l'automobile pour se rendre à leur lieu d'emploi, alors que cette proportion est de 49 % dans la ville de Montréal. Par ailleurs, 46 % des résidents du quartier utilisent le transport en commun et 20 % marchent ou utilisent le vélo. L'excellente desserte en transport collectif et actif ainsi que la proximité des pôles de transport en commun peuvent expliquer cette tendance : la distance maximale à parcourir pour rejoindre les stations de métro Papineau ou Frontenac est d'environ 1 km pour l'ensemble du territoire.



## Diagnostic et enjeux

## 2.4

**Vers des milieux de vie conviviaux et sécuritaires**

L'une des caractéristiques du quartier Sainte-Marie est la présence de milieux de vie qui correspondent à une portion de quartier organisée autour d'équipements locaux, de services de proximité et de lieux de rencontre accessibles à pied (voir plan 1). D'autres destinations se déploient sur une distance correspondant à environ 5 à 10 minutes de marche, donc à l'intérieur d'un rayon d'environ 600 m. La convivialité, la proximité et la qualité des aménagements et des services qui s'y trouvent contribuent à l'amélioration de la qualité de vie des résidents. Le concept des Quartiers verts (voir annexe 5.1), tel qu'il est décrit dans l'application locale du Plan de transport de Montréal (2008) et des Plans locaux de déplacements (PLD) des arrondissements, constitue une assise intéressante pour guider la consolidation de ces milieux de vie.

Le quartier Sainte-Marie offre à ses résidents une excellente desserte en transport en commun et deux stations de métro, Papineau et Frontenac. Presque la totalité du territoire est comprise dans un rayon de 800 m d'une station de métro, ce qui représente 10 minutes de marche. Le secteur est aussi desservi par de nombreuses lignes d'autobus ainsi que par 7 aires de stationnement du service de partage de voitures Communauto et par 19 stations de vélos libre-service Bixi (voir plan 2).

Le quartier Sainte-Marie se caractérise également par la présence de plusieurs voies de circulation importantes (pont, axe autoroutier, grandes artères) qui le rendent accessible de n'importe quel point de l'île et permettent un lien rapide au centre-ville de Montréal. Toutefois, ces infrastructures génèrent une importante circulation de transit et provoquent de multiples nuisances dans les milieux de vie. La présence de zones industrielles dans le quartier et en bordure de celui-ci entraîne un volume important de camionnage. Certaines rues qui traversent les secteurs résidentiels permettent le camionnage en tout temps : Frontenac et D'Iberville, René-Lévesque, Notre-Dame, De Lorimier, Mondelet, La Fontaine, Logan, Sainte-Catherine, Ontario et du Havre (voir plan 3). L'intensité de la circulation de transit dans les rues locales a des répercussions sur la sécurité routière. On relève un nombre significatif d'accidents impliquant des automobilistes, des piétons et des cyclistes.



### Un cadre urbain prometteur à proximité du centre-ville

Le quartier Sainte-Marie a connu un déclin économique et démographique au cours des dernières décennies. Il présente aujourd'hui une densité de population moyenne d'environ 8 199 personnes par km<sup>2</sup>, nettement inférieure à celle des quartiers adjacents. À titre de comparaison, l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal a une densité d'environ 12 140 habitants au km<sup>2</sup>. La densité de Sainte-Marie n'est pas représentative d'un quartier qui jouit d'une localisation avantageuse à proximité du centre-ville et qui présente plusieurs atouts militant en faveur de l'éclosion d'un milieu de vie recherché. Les stratégies mises en œuvre pour attirer davantage de résidants dans le secteur doivent tirer parti de ce milieu de vie urbain qui lui est propre.

L'un des obstacles à l'attractivité du secteur est son tissu urbain relâché. Toutefois, cet obstacle pourrait se transformer en une formidable occasion de développement. Il est vrai que les transformations qu'a connues le quartier au fil des ans se traduisent aujourd'hui par un paysage urbain déstructuré, parsemé de terrains vagues et de friches industrielles. À ce jour, en incluant la partie abandonnée de la cour de triage du CP, le quartier comporte plus de 200 000 m<sup>2</sup> de terrains vacants ou sous-utilisés, dont une bonne partie sert de stationnement de surface. Certains de ces terrains sont associés à des entreprises établies dans le quartier depuis plus d'un siècle : Gaz Métro (autrefois Montreal Gas Works), les ateliers de la Société de transports de Montréal (anciennement les ateliers Hochelaga de la Compagnie des tramways de Montréal, dans le quartier depuis plus de 150 ans) et le cigarettier Macdonald devenu la JTI-Macdonald (Japan Tobacco International) implanté depuis 1875. Au-delà de leur effet déstructurant, les terrains vacants et sous-utilisés constituent des occasions de développement, tout particulièrement aux abords des stations de métro Papineau et Frontenac, ainsi que sur les sites des édicules de ces stations. Dans ces derniers cas, le développement permettrait non seulement de maximiser l'utilisation de ces équipements de transport, mais aussi d'optimiser leur impact structurant sur le développement du quartier.





Sur le plan du cadre bâti, le quartier Sainte-Marie constitue l'un des secteurs les plus anciens de Montréal. En effet, 41 % des bâtiments ont été construits avant 1946, alors que cette proportion s'établit à 20 % pour l'ensemble de Montréal. Toutefois, en dépit de la disponibilité des programmes d'aide à la rénovation résidentielle, selon les données du recensement 2006, seulement 14 % des ménages estimaient que leur logement nécessitait des réparations majeures, comparativement à 10 % en 2001. En matière de patrimoine bâti, le quartier comporte de nombreux bâtiments reconnus pour leur intérêt patrimonial (voir plan « Patrimoine ») ainsi que des bâtiments résidentiels typiques des quartiers ouvriers du 19<sup>e</sup> siècle. Des ensembles de valeur patrimoniale exceptionnelle tels que le bâtiment principal de la JTI-Macdonald, l'école Gédéon-Ouimet, l'église Saint-Eusèbe-de-Verceil, l'ancienne prison des Patriotes au Pied-du-Courant et l'ensemble conventuel des Soeurs de la Providence pourraient changer de vocation dans les prochaines années. Une attention particulière devra être portée à ces changements de vocation afin d'assurer que le caractère patrimonial de ces sites soit préservé.

Les interventions sur le domaine public ont aussi un impact sur la perception de la forme urbaine. La station de métro Frontenac et ses abords constituent un pôle civique et de services à mettre en valeur. En plus d'être adjacent au centre commercial Place-Frontenac, principale destination commerciale du quartier, ce lieu de transit est jouté à la maison de la culture Frontenac ainsi qu'au centre Jean-Claude-Malépart et à sa piscine. De récents investissements de l'arrondissement et de la Ville ont permis de consolider ce pôle. Soulignons par exemple les travaux pour la construction de la piscine Jean-Claude-Malépart. Récemment, l'arrondissement a également consenti des investissements destinés au parc Médéric-Martin, notamment pour la décontamination du jardin communautaire et l'aménagement de nouveaux terrains de tennis. En outre, l'aménagement de la partie nord du parc comprenant les aires de détente est prévu à court terme. Un plan directeur des parcs et espaces verts est également en cours d'élaboration. Le quartier comprend près de 19,6 ha de parc. On dénombre une quinzaine de parcs et espaces verts de différentes tailles. La superficie de parc par tranche de 1 000 habitants est 0,9 ha. Cette proportion est supérieure à la moyenne montréalaise établie à 0,7 ha par millier d'habitants. Cependant, si l'on soustrait de ces parcs ceux qui sont enclavés et difficilement accessibles, cette proportion est en deçà de la moyenne montréalaise.



*Piscine Jean-Claude-Malépart*



### Un repositionnement économique axé sur la culture



L'activité industrielle n'a pas complètement disparu du quartier Sainte-Marie, où elle fait toujours sentir sa présence. Parallèlement, l'émergence de l'industrie culturelle donne un souffle nouveau au secteur. En 2006, la population active de Montréal comptait 5,7 % de travailleurs dans le secteur « art, culture, sports et loisirs », alors que celle de Ville-Marie et du quartier Sainte-Marie en comptait respectivement 9,7 % et 10,5 %. Actuellement, près de 7 % des entreprises de l'arrondissement de Ville-Marie sont « culturelles » et cette proportion grimpe à 15,4 % dans le cas du quartier Sainte-Marie. L'établissement de nombreux lieux de création et de diffusion a contribué à cette émergence culturelle : la bibliothèque et la maison de la culture Frontenac, la Grover (GroVArt), le Chat des artistes, la SPAG (bain Mathieu), PRIM, Espace Libre, les Éditions Hurtubise, la coopérative d'habitation Lezarts, pour n'en nommer que quelques-uns (voir plan « Immeuble important »).

En accord avec cette tendance et conformément à la Politique de développement culturel de la Ville de Montréal, l'arrondissement de Ville-Marie a reconnu et affirmé en 2009 l'existence du « pôle de création de Faubourgs » et la culture comme moteur de développement économique pour les quartiers Sainte-Marie et Saint-Jacques.

Le quartier pourrait aussi devenir un carrefour important de l'économie sociale dans l'arrondissement de Ville-Marie. Certains organismes ont commencé à s'implanter dans le secteur et l'arrivée de ce genre d'organismes pourrait favoriser l'embauche et l'employabilité locale.

**L'enjeu : conjuguer la réalisation des opportunités de développement du territoire et la consolidation de milieux de vie de qualité au sein d'une économie diversifiée.**

## Vision d'aménagement

# 2.5

L'élaboration du Programme particulier d'urbanisme (PPU) du quartier Sainte-Marie constitue une occasion unique de réfléchir collectivement à l'avenir du quartier. Les nombreux atouts du quartier dont sa riche histoire, sa localisation stratégique à proximité du centre-ville, sa desserte en transports collectifs, sa diversité culturelle grandissante, son offre en équipements collectifs et institutionnels, devraient en faire un milieu de vie recherché. Or, le quartier Sainte-Marie demeure méconnu des Montréalais et ne suscite pas le même intérêt que des quartiers semblables ne jouissant pas des mêmes attraits. Cet état de fait résulte de certaines problématiques, dont la qualité de l'environnement urbain, l'enclavement du quartier et la desserte en commerce de proximité. Actuellement, le quartier n'a pas connu de période de développement significative depuis la fin de son ère industrielle, son économie ne s'est pas diversifiée mis à part le récent essor du secteur culturel et les indices sociodémographiques démontrent que la population est défavorisée par rapport à la moyenne montréalaise, expliquant entre autres la forte demande de logements sociaux et communautaires sur le territoire.

Pour renverser la tendance, il faut revoir la vision d'aménagement du territoire en optant pour une approche équilibrée de vitalité économique, d'équité sociale, de préservation de l'environnement et de respect des besoins des générations futures. Dans l'esprit du développement durable, les interventions prévues dans le PPU visent l'émergence d'un environnement urbain plus sain, une gestion optimale des ressources, une utilisation accrue des transports alternatifs, l'atténuation des nuisances en milieu résidentiel et un aménagement cohérent des lieux publics assurant le confort et la sécurité des utilisateurs. Dans un horizon rapproché, Sainte-Marie sera un milieu de vie recherché où l'on trouve des logements de qualité pour tous et une offre diversifiée de services, le tout dans un environnement urbain sain et économiquement viable.

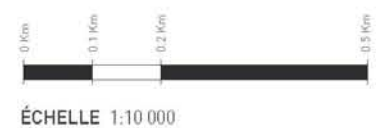
La mise en œuvre de la vision en quelques points :

- Insuffler un nouveau dynamisme économique et social afin d'améliorer la qualité de vie des citoyens et d'attirer de nouveaux résidents
- Mettre en valeur la qualité et l'offre en équipements collectifs pour optimiser leur utilisation et faire du quartier Sainte-Marie un milieu de vie recherché
- Miser sur l'économie culturelle émergente pour dynamiser l'économie du quartier



**Légende**

- - - Limite du secteur d'étude
- Destination principale  
500 emplois ou plus
- Unités de voisinage
- Noeuds d'activités importants
- Secteur à vocation commerciale
- Circuit d'autobus, fréquence faible, moyenne et haute
- Équipement métropolitain  
rayon d'attraction de plus de 1500 m
- Équipement de voisinage  
rayon d'attraction de moins de 600 m
- Équipement de quartier  
rayon d'attraction de 800 à 1500 m
- Parc de voisinage (moins de 1 ha)
- Parc de quartier (1 à 2 ha)
- Parc municipal (plus de 2 ha)
- Parc linéaire (MTQ)
- Lieu de culte

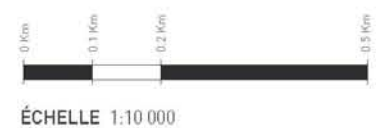






### Légende

- - - Limite du secteur d'étude
- ⬇ Stations de métro
- ⬇ Sorties de métro
- Autobus**
- 33 Circuits réguliers
- 169 Circuits saisonniers
- 410 Circuits aux heures de pointe
- 33 Circuits de nuit
- P Stationnement incitatif
- T Terminus métropolitain de l'AMT
- 400 mètres = 5 min. marche
- 800 mètres = 10 min. marche
- Stations Bixi
- Actuel**
- Réseau cyclable
- Réseau blanc (hiver)
- Projeté**
- Réseau cyclable Plan de transport 2008
- Réseau blanc (hiver)
- Autopartage**
- ☁ Stations Communauto
- 🚗 Stations taxis
- ★ Destinations principales 500 emplois ou plus
- Équipement métropolitain rayon d'attraction de plus de 1500 m
- Équipement de quartier rayon d'attraction de 800 à 1500 m
- Équipement de voisinage rayon d'attraction de moins de 600 m
- Parc de voisinage (moins de 1 ha)
- Parc de quartier (1 à 2 ha)
- Parc municipal (plus de 2 ha)
- Parc linéaire (MTQ)
- Lieu de culte

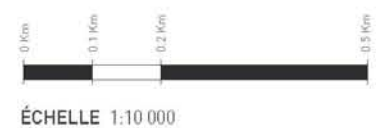




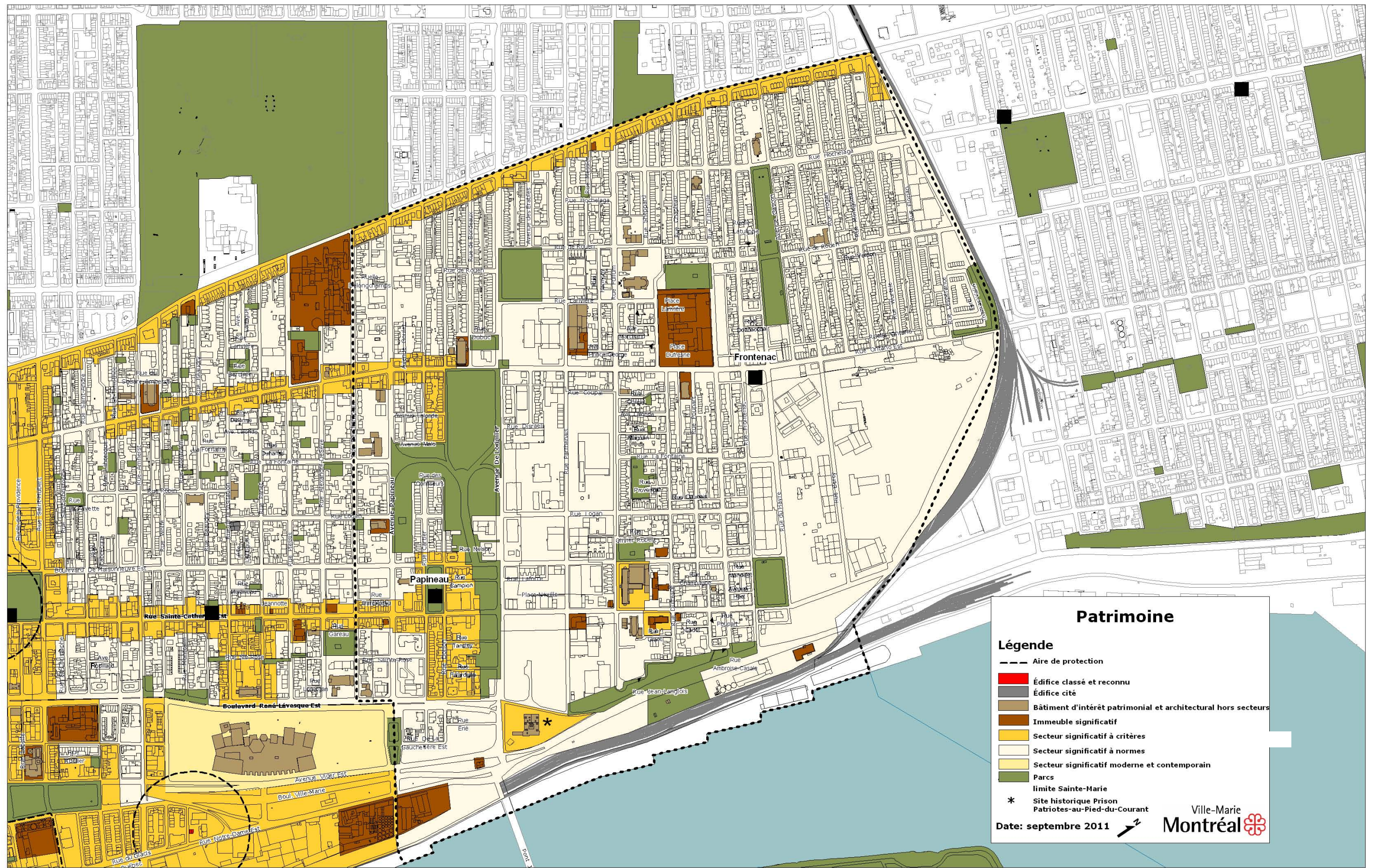


### Légende

- - - Limite du secteur d'étude
- Route permise en tout temps aux camions et véhicules outils
- Route interdite de 19h à 7h aux camions et véhicules outils excepté pour effectuer une livraison locale dans cette route ou dans une zone interdite limitrophe à cette route
- ZONE INTERDITE EN TOUT TEMPS aux camions et véhicules-outils excepté pour effectuer une livraison locale dans cette zone
- ⬆  
⬆  
⬆ Structure sous laquelle la hauteur libre est inférieure à 4,15 mètres
- Pôles générateurs de camionnage







## Patrimoine

### Légende

- Aire de protection
- Édifice classé et reconnu
- Édifice cité
- Bâtiment d'intérêt patrimonial et architectural hors secteurs
- Immeuble significatif
- Secteur significatif à critères
- Secteur significatif à normes
- Secteur significatif moderne et contemporain
- Parcs
- limite Sainte-Marie
- \* Site historique Prison Patriotes-au-Pied-du-Courant

Date: septembre 2011







**Immeuble important**

1. Centre Lartigue
2. École Garneau et CPE Idée Fixe
3. Sette Postproduction
4. Station de métro Papineau
5. F.I.Q.
6. Église orthodoxe russo-grecque Saint-Pierre et Saint-Paul
7. Astral
8. CFCF, CTV, MétéoMédia, RDS, TV5
9. Cité 2000
10. Site historique au Pied-du-Courant / Siège social S.A.Q.
11. Télé-Québec
12. Église Saint-Vincent-de-Paul
13. Ancien couvent des Soeurs de la Providence
14. Confédération des syndicats nationaux (C.S.N)
15. École Champlain
16. Église de Jésus-Christ des Saints des Derniers Jours
17. CPE du Carrefour
18. Sûreté du Québec
19. L'Espace Libre
20. École Pierre-Dupuy
21. Immeuble Grover
22. Le Chat des artistes (ateliers d'artiste)
23. CLSC des Faubourgs (CSSS Jeanne-Mance)
24. CPE Topinambour
25. CPE Ki-Ri et organismes communautaires
26. École Jean-Baptiste-Meilleur
27. Église Saint-Eusèbe-de-Verceil
28. CPE du Carrefour
29. JTI-Macdonald
30. Centre Gédéon-Ouimet
31. Station de métro Frontenac
32. Centre Jean-Claude-Malépart
33. Centre commercial Place-Frontenac
34. Maison de la culture et bibliothèque Frontenac
35. Centre de transport Frontenac (STM)
36. Gaz Métro
37. Courchesnes, Larose Ltée
38. Cour de voirie de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal
39. Hector Larivée
40. Les Aliments Wong Wing
41. Bain Mathieu – SPAG
42. Maisons Adrianna
43. École Saint-Anselme
44. Spectra
45. Collège Ville-Marie
46. Église Notre-Dame-de-Czestochowa
47. Église catholique ukrainienne de Saint-Michel

**Espace vert et place publique**

1. Parc des Pompiers
2. Parc des Faubourgs
3. Parc des Vétérans
4. Abords du pont Jacques-Cartier
5. Parc p.a.q. Ontario no 38
6. Parc Papineau
7. Parc des Royaux
8. Parc Walter-Stewart
9. Parc Messier
10. Place des Royaux
11. Parc Coupal
12. Parc Magnan
13. Jardin communautaire Sainte-Marie
14. Parc Olivier-Robert
15. Parc Jos-Montferrand
16. Parc Bellerive
17. Parc Médéric-Martin
18. Jardin communautaire Médéric-Martin
19. Parc Thomas-Valin



## Cadre d'aménagement

# 3

La présente section traite des orientations, des objectifs et des moyens de mise en œuvre proposés en réponse au diagnostic tracé dans la section précédente. Ce diagnostic a aussi pris en considération les travaux effectués dans le cadre de l'élaboration du Plan de revitalisation urbaine intégrée (PRIU) du quartier Sainte-Marie, publié en 2004. Les enjeux qui ressortent de ces travaux touchent notamment l'amélioration de la qualité de vie des résidents par l'entremise, entre autres, d'une offre convenable de logements, de la restructuration du cadre urbain et du développement d'une économie diversifiée. L'élaboration du PPU s'inscrit dans cette démarche.

Le PPU s'articule autour de **trois grandes orientations** :

- **La qualité des milieux de vie**
- **La mise en valeur du potentiel de développement du territoire**
- **Le développement d'une économie diversifiée**

Un quatrième objet d'étude est abordé par la suite : la **planification détaillée des secteurs d'intervention**.

## La qualité des milieux de vie

### 3.1

Le quartier Sainte-Marie présente plusieurs avantages pour ceux qui décident de s'y établir : il est très bien desservi par les transports en commun et il se situe à proximité d'équipements éducatifs et culturels. Toutefois, pour faire du quartier un milieu de vie de grande qualité, certains aspects doivent être améliorés. À cet égard, la consolidation de la fonction résidentielle et la création d'un environnement sain constituent des enjeux clés.

Trois objectifs ont été retenus pour mettre en œuvre cette orientation :

- Consolider les milieux de vie du quartier en améliorant la qualité de l'habitat et l'offre en services de proximité
- Répondre aux besoins de mobilité des personnes et des marchandises tout en atténuant les impacts de la circulation sur les milieux de vie
- Adopter de bonnes pratiques de développement durable, notamment dans la réalisation des aménagements sur le domaine public

### 3.1.1 Consolider les milieux de vie du quartier en améliorant la qualité de l'habitat et des services de proximité

Le maintien d'une population résidente stable dans le quartier représente un enjeu important. À cet égard, il importe de bonifier les milieux de vie existants et de maintenir la qualité du stock de logements. La grande majorité des résidents étant locataires, soit 84 %, il importe également de conserver le parc de logements locatifs et de favoriser l'augmentation du nombre de propriétaires occupants dans la réalisation de projets d'habitation. Parallèlement, des discussions doivent être entamées afin de revoir les paramètres des programmes de subvention à l'habitation afin de mieux répondre à la réalité particulière de l'arrondissement.

À ce titre, des discussions sont entamées afin de revoir les paramètres des programmes de subvention à l'habitation, dans l'optique de mieux répondre à la réalité particulière de l'arrondissement. En effet, le coût des terrains, les typologies d'habitation et les normes architecturales minimales ne sont actuellement pas compatibles avec les montants consentis dans le cadre des programmes existants. Un comité de travail qui inclut des représentants de l'arrondissement et de la Direction de l'habitation a été mis sur pied pour entamer une réflexion sur cette problématique. Il aura pour mandat d'évaluer la possibilité de modifier les programmes d'habitation existants afin de mieux les adapter à la réalité immobilière du centre-ville. Selon le même objectif, il sera également chargé d'évaluer l'opportunité de revoir les mécanismes d'application de la Stratégie d'inclusion de logements abordables.

Le renouvellement du stock de logements est relativement modeste dans le quartier Sainte-Marie puisqu'il s'est construit en moyenne 100 logements par année entre 2003 et 2009. L'accent doit être mis sur les atouts du quartier, dont sa proximité au centre-ville et la présence de deux stations de métro, afin d'améliorer son attractivité. Une intensification de la construction résidentielle participerait à la consolidation des milieux de vie existants.

Le dynamisme d'un milieu de vie repose notamment sur les services de proximité. Il est donc nécessaire d'assurer une offre répondant aux besoins des résidents, et ce, à proximité de leur lieu de résidence. Une attention particulière devra être portée sur l'amélioration de la sécurité alimentaire du quartier Sainte-Marie.



**MOYENS DE MISE EN ŒUVRE**

- Attirer davantage de résidants dans le quartier en intensifiant le développement résidentiel sur les nombreux terrains vacants et sous-utilisés du secteur
- Soutenir le développement d'une offre diversifiée de logements afin de répondre aux besoins des jeunes familles
- Inciter les propriétaires à amorcer un cycle de rénovation du parc immobilier résidentiel
- Adapter les milieux de vie à leurs clientèles, entre autres en offrant aux familles et aux personnes âgées des services et des équipements adaptés
- Rendre plus conviviaux les déplacements vers les services de proximité en réalisant des aménagements sur le domaine public misant sur l'encadrement des modes de transport actif



### 3.1.2 Répondre aux besoins de mobilité des personnes et des marchandises tout en atténuant les impacts de la circulation sur les milieux de vie



Le quartier Sainte-Marie présente plusieurs milieux de vie qui posent des défis sur les plans de la mobilité et de la sécurité. L'existence de milieux de vie urbains mixtes, combinée à la présence d'importants enjeux de circulation, a suscité une mobilisation importante de la population sur les enjeux de transport et d'aménagement. Le présent objectif s'inscrit en cohérence avec la vision des Quartiers verts qui encourage la marche et le vélo comme mode de déplacement de proximité et favorise l'utilisation du transport collectif. La bonification du réseau cyclable prévue dans le Plan de transport est essentielle pour améliorer la convivialité des déplacements et assurer la sécurité des usagers. À cet égard, la poursuite du réseau dans l'axe de la rue Fullum et du boulevard De Maisonneuve, telle qu'elle est prévue dans le Plan de transport, devrait constituer une priorité.

Différentes mesures d'apaisement de la circulation peuvent être mises en place à court comme à moyen terme, notamment afin de réduire la circulation de transit des automobiles et des véhicules lourds, ainsi que leur impact dans le quartier. Des solutions novatrices, élaborées conjointement avec les services municipaux, les instances gouvernementales concernées, les acteurs locaux et les citoyens, doivent être mises de l'avant pour répondre à cet objectif.

#### MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Réaliser un plan local de déplacements qui devra répondre aux objectifs suivants :
  - Améliorer la sécurité routière, en particulier celle des piétons et des cyclistes
  - Rendre les lieux publics et les rues universellement accessibles
  - Réaliser des aménagements publics favorisant des modes de déplacement durables
- Aménager un Quartier vert (voir annexe 5.1).

### 3.1.3 Adopter de bonnes pratiques de développement durable, notamment dans la réalisation des aménagements sur le domaine public



La qualité des aménagements réalisés dans une ville a un impact direct sur la qualité de vie de ses habitants. Dans cette optique, la recherche du développement durable, qui vise notamment l'utilisation optimale des ressources, l'amélioration de la qualité de l'air, la réduction des îlots de chaleur, devient une préoccupation incontournable de la planification urbaine moderne.

Les grands chantiers de revitalisation urbaine offrent une opportunité de réaliser des aménagements favorisant le développement durable. Par exemple, le réaménagement de la rue Ontario sera l'occasion d'adopter des pratiques innovantes sur le plan écologique dans la réalisation des travaux sur le domaine public. Des investissements de l'ordre de 11,2 M\$ sont déjà prévus dans le Programme triennal d'immobilisations 2011-2013 pour le réaménagement de cette artère. D'autres interventions plus fines peuvent avoir des effets positifs sur le bilan écologique du quartier. Par exemple, afin d'assurer le maintien d'une desserte adéquate en espaces verts, il serait opportun d'explorer la possibilité d'exiger une contribution au fonds de parc lors de la délivrance d'un permis de construction pour un immeuble faisant l'objet d'un projet de redéveloppement.

#### MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Procéder à l'imposition d'une réserve à des fins de parc afin d'aménager un nouvel espace vert public sur le terrain situé en face de l'école Gédéon-Ouimet
- Élaborer un plan d'aménagement du domaine public qui préconise une approche de gestion écologique pour la rue Ontario entre l'avenue De Lorimier et la rue Lespérance
- Encourager les propriétaires de terrains vagues ou sous-utilisés à réaliser des aménagements temporaires pour réduire l'impact de ces terrains sur les îlots de chaleur d'ici leur développement (ex. : verdissement)
- Prévoir l'aménagement d'espaces verts dans la mise en valeur des grands terrains vacants ou sous-utilisés dans une perspective de réduction des îlots de chaleur
- Prévoir l'intégration d'un couvert végétal important dans l'aménagement de lieux publics conviviaux et sécuritaires
- Développer des stratégies d'aménagement pour les abords de la station de métro Frontenac afin d'optimiser l'utilisation des transports en commun





La mise en valeur  
du potentiel de  
développement du  
territoire

## 3.2

Le quartier Sainte-Marie jouit d'une situation stratégique et présente plusieurs attraits susceptibles de le positionner avantageusement sur l'échiquier immobilier montréalais. Cependant, on constate une stagnation du développement immobilier dans le secteur. Le présent PPU propose des pistes d'intervention pour renverser cette tendance.

Deux objectifs ont été retenus pour mettre en œuvre cette orientation :

- Favoriser le maintien et l'accroissement de la population résidente
- Encourager une densification des terrains sous-utilisés et des abords des stations de métro Papineau et Frontenac





### 3.2.1 Favoriser le maintien et l'accroissement de la population résidente

Le quartier Sainte-Marie a connu un déclin démographique au cours des dernières décennies. Pourtant, ce quartier central possède de nombreux attraits susceptibles d'attirer de nouveaux résidents. Mentionnons notamment sa proximité au centre-ville, pôle d'emplois majeur, ainsi que la qualité et la diversité de sa desserte en transport.

Par ailleurs, de nombreux terrains vacants ou sous-utilisés sont propices à la construction résidentielle, étant situés dans un environnement adéquat pour une clientèle mixte. Dans cette optique, le redéveloppement des anciens sites industriels représente une occasion de développement résidentiel à saisir. Considérant les superficies de terrains vacants ou sous-utilisés propices à la construction résidentielle, le potentiel de développement est majeur.

Le taux de propriétaires dans le quartier (16 %) est inférieur à la moyenne montréalaise (34 %). Ce constat est synonyme d'une grande mobilité de la population. L'augmentation du nombre de propriétaires résidents favoriserait l'appropriation du secteur par ses résidents et le développement d'une identité forte.

Parallèlement, des discussions doivent être entamées afin de revoir les paramètres des programmes de subvention à l'habitation, dans l'optique de mieux répondre à la réalité particulière de l'arrondissement. À ce titre, des discussions sont entamées afin de revoir les paramètres des programmes de subvention à l'habitation, dans l'optique de mieux répondre à la réalité particulière de l'arrondissement. Un comité de travail qui inclut des représentants de l'arrondissement et de la Direction de l'habitation a été mis sur pied à cet effet. Il aura pour mandat d'évaluer la possibilité de modifier les programmes d'habitation existants afin de mieux les adapter à la réalité immobilière du centre-ville. Selon le même objectif, il sera également chargé d'évaluer l'opportunité de revoir les mécanismes d'application de la Stratégie d'inclusion de logements abordables.

#### MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Favoriser le développement immobilier résidentiel par la mise en place d'un cadre réglementaire adéquat
- Élaborer, avec les instances concernées, des stratégies de mise en valeur des grands terrains vacants propices à la construction résidentielle
- Favoriser la diversité des typologies de logements dans les projets résidentiels
- Concevoir des outils promotionnels pour améliorer la reconnaissance et la visibilité du quartier

### 3.2.2 Encourager une densification des terrains sous-utilisés et des abords des stations de métro Papineau et Frontenac

Le territoire du quartier Sainte-Marie comporte une quantité importante de grandes parcelles à redévelopper. Certains de ces terrains sont associés à des activités industrielles ou commerciales aujourd'hui incompatibles avec leur milieu d'insertion. La mise en valeur de ces sites permettrait de restructurer le tissu urbain par la réalisation de développements immobiliers majeurs. La valorisation de ces terrains nécessite cependant une approche concertée avec les propriétaires concernés.

Par ailleurs, les stations de métro ont joué historiquement un rôle de catalyseur en favorisant la constitution de pôles denses et multifonctionnels regroupant commerces, habitations et services. La présence de ces équipements de transport collectif constitue un atout indéniable du secteur. Il importe d'assurer que le développement aux abords des stations de métro soit de forte densité, non seulement pour optimiser l'utilisation de ces équipements de transport, mais aussi pour optimiser leur impact structurant sur le développement du quartier. La mise en œuvre du développement des édifices des stations de métro et le réaménagement du domaine public devraient être coordonnés par un comité de travail, et ce, en particulier pour le pôle Frontenac où des investissements de 11,2 M\$ ont été prévus au Programme triennal d'immobilisations 2011-2013.



**MOYENS DE MISE EN ŒUVRE**

- Adapter la réglementation et mobiliser les grands propriétaires fonciers dans le but de favoriser le développement des terrains vacants et sous-utilisés
- Mettre en place un cadre réglementaire adéquat pour favoriser la densification aux abords des stations de métro
- Assurer une interface entre les secteurs industriels établis et les milieux de vie
- Modifier la réglementation afin de restreindre le stationnement en surface
- Créer un comité de travail afin de coordonner le développement du pôle Frontenac



*Les terrains vacants ou sous-utilisés*

## Le développement d'une économie diversifiée

### 3.3

On assiste depuis les années 1970 à un ralentissement important des activités manufacturières dans le quartier Sainte-Marie. Le dynamisme des artères commerciales a souffert de ce déclin. Toutefois, l'établissement de nouvelles activités, notamment celles associées à l'industrie culturelle, permet de rehausser le profil économique du quartier. Le présent PPU encourage le développement d'une économie diversifiée. Les objectifs suivants guideront la mise en œuvre de cette orientation :

- Favoriser le développement des activités et des entreprises dans le secteur des arts et de la culture
- Encourager le développement économique local en misant sur la vitalité des artères commerciales et sur l'économie sociale





### 3.3.1 Favoriser le développement des activités et des entreprises dans le secteur des arts et de la culture



Dans sa Politique de développement culturel, la Ville de Montréal s'engage à mettre en valeur les pôles culturels existants et à en développer de nouveaux. Conformément à cette politique et au large consensus des acteurs culturels du secteur, le conseil d'arrondissement de Ville-Marie a reconnu l'existence du Pôle de création des Faubourgs, organisme qui se consacre au développement culturel et dont le territoire chevauche les quartiers Sainte-Marie et Saint-Jacques. Cette reconnaissance s'appuie sur la présence, sur ce territoire, d'une multitude d'organismes à vocation culturelle employant des milliers de personnes.

L'émergence de l'industrie culturelle donne un souffle nouveau au quartier Sainte-Marie, qui comprend des lieux de diffusion de petite échelle permettant de compléter l'offre du Quartier des spectacles. Les stratégies de développement économique du quartier Sainte-Marie doivent favoriser les activités culturelles comme un des principaux moteurs économiques. Dans cette optique, il serait opportun d'explorer la possibilité de mettre sur pied un programme de subvention pour soutenir les entreprises culturelles du secteur.

**LES  
FAU—  
BOURGS**

D'autre part, la collaboration étroite avec les acteurs locaux devra être poursuivie afin d'assurer la consolidation des emplois dans le secteur des arts et de la culture et favoriser l'embauche et l'employabilité locales. Les acteurs suivants ont été identifiés :

- Centre local de développement (CLD)
- Corporation de développement économique communautaire (CDEC)
- Société d'investissement de Sainte-Marie (SISM)
- Regroupement des commerçants et des propriétaires de la rue Ontario (RCPRO)
- Les voies culturelles du faubourg



**MOYENS DE MISE EN ŒUVRE**

- Afin d'assurer une mixité de fonctions, créer deux nouveaux secteurs d'emplois pour consolider la vocation économique des terrains visés (voir section 4.1 « Paramètres réglementaires »)
- Permettre les usages reliés aux arts et à la culture
- Promouvoir l'existence du pôle de création des Faubourgs
- Favoriser l'insertion d'art public sur le territoire du quartier Sainte-Marie, notamment dans les aménagements sur le domaine public
- Dans le cadre de la négociation d'accords de développement, assurer la réalisation de projets de développement à valeur ajoutée, notamment en assurant l'intégration d'espaces dédiés aux arts et à la culture



### 3.3.2 Encourager le développement économique local en misant sur la vitalité des artères commerciales et sur l'économie sociale



La rue Ontario, principale artère commerciale du quartier Sainte-Marie, constitue l'un des pôles économiques du secteur. Représentant l'axe est-ouest central du territoire, cette artère regroupe l'offre commerciale la plus importante du quartier, constituée de commerces au rez-de-chaussée des bâtiments et, à l'angle de la rue du Havre, de l'unique centre commercial du secteur, la Place-Frontenac.

Le tissu commercial de la rue Ontario est cependant morcelé par la présence de nombreux terrains vacants ou sous-utilisés, de locaux vacants et de bâtiments industriels à l'est de son parcours. La requalification de ces sites permettrait de consolider le tissu commercial de la rue. La densification de ces sites et, en général, des abords de la rue Ontario pourrait susciter une augmentation de la clientèle commerciale, ce qui serait bénéfique pour la vitalité de la rue. Bonifier l'environnement urbain de l'artère pourrait aussi favoriser l'achalandage des commerces. Le programme Réussir à Montréal (PR@M) qui est actuellement en vigueur sur la rue Ontario est un outil privilégié pour encourager le développement commercial de l'artère.

L'implantation d'organismes constitués selon les principes de l'économie sociale dynamise l'économie du quartier et permet l'embauche et l'employabilité locales. À ce titre, une collaboration étroite doit être poursuivie avec les acteurs locaux identifiés à la section précédente pour favoriser ce type de développement.

#### MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Soutenir la revitalisation de la rue Ontario en investissant dans le réaménagement du domaine public (investissement de 11,2 M\$ prévu au Programme triennal d'immobilisations 2011-2013 – voir section 3.4.1)
- Mettre en place un comité de travail avec les principaux partenaires pour favoriser dans le cadre des aménagements urbains le développement de l'économie locale et sociale
- Dans le cadre de la négociation d'accords de développement, assurer la réalisation de projets de développement à valeur ajoutée, notamment en assurant que des espaces soient dédiés à des entreprises et des organismes d'économie sociale







## Planification détaillée

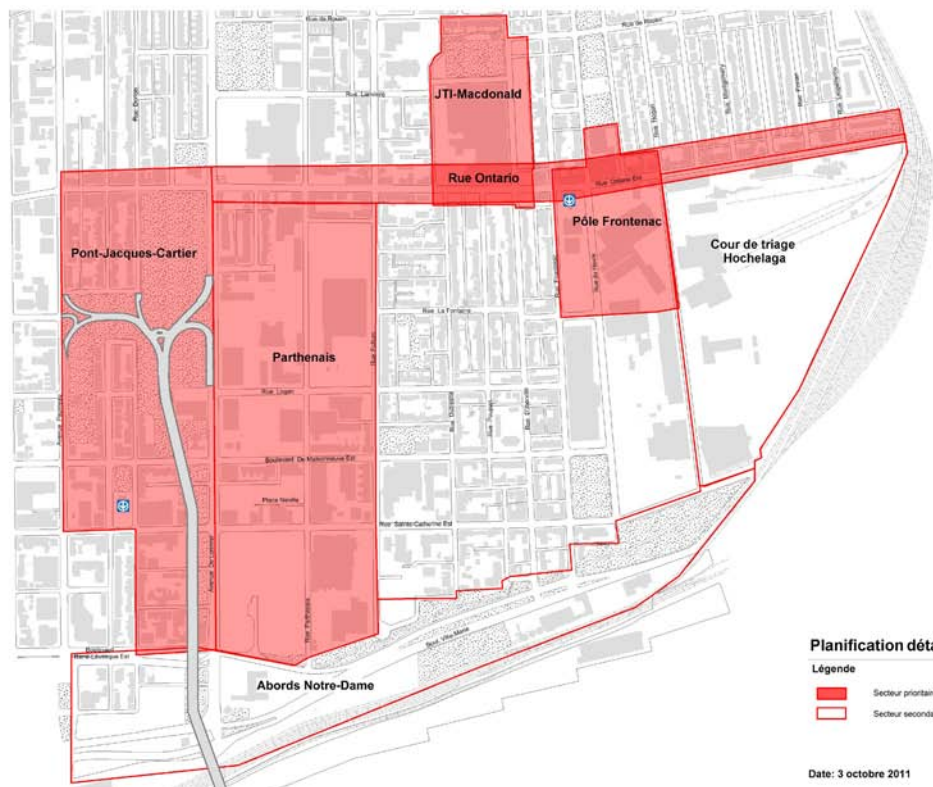
## 3.4

Dans le cadre de l'élaboration du PPU du quartier Sainte-Marie, cinq secteurs d'intervention prioritaire ont été définis. Ces secteurs ont été sélectionnés en raison de leur grand potentiel de développement et des enjeux liés à leur planification. Ces cinq secteurs d'intervention prioritaire sont :

- La rue Ontario
- Le pôle Frontenac
- Le secteur de la JTI-Macdonald
- Le secteur Parthenais
- Le secteur Pont-Jacques-Cartier

Afin d'assurer une planification intégrée du territoire du quartier Sainte-Marie, des stratégies d'aménagement ciblées ont été mises au point pour les secteurs d'intervention prioritaire. Des balises d'aménagement ont été définies en fonction des enjeux associés à chacun des secteurs. Ces balises guideront les intervenants municipaux et les promoteurs privés dans les interventions réalisées dans chacun des secteurs.

En plus des cinq secteurs d'intervention prioritaire, deux secteurs d'intervention secondaire ont été définis, soit les abords de la rue Notre-Dame et la cour de triage Hochelaga propriété du CP. Le développement de ces deux secteurs étant reliés à des enjeux métropolitains (modernisation de la rue Notre-Dame, expansion des activités portuaires), ils ne peuvent faire l'objet d'une planification locale. Cependant, les interventions d'aménagement prévues à proximité de ces secteurs dans le cadre de la mise en œuvre du PPU ne devront pas limiter leur potentiel de développement.



## La rue Ontario

### 3.4.1

#### Orientations générales

- Réaménager le domaine public pour améliorer la convivialité de l'artère
- Privilégier un cadre bâti qui favorise l'encadrement de la rue
- Consolider la vocation commerciale de la rue Ontario en maintenant l'obligation de continuité commerciale sur certains tronçons



Photo aérienne – Rue Ontario, tronçon De Lorimier et Fullum



Photo aérienne – Rue Ontario, tronçon Bercy et Lespérance



## Contexte d'intervention

La rue Ontario est le principal axe commercial et le lieu de convergence du quartier Sainte-Marie. Cette artère doit être réaménagée de façon à améliorer l'ambiance de son parcours et l'aisance des déplacements piétonniers. L'intégration de mesures d'apaisement de la circulation et la bonification du domaine public ont pour objectif de définir un lieu attractif et sécuritaire pour tous. Les interventions proposées visent à prolonger la configuration de la rue Ontario entre les avenues Papineau et De Lorimier, en réduisant la chaussée au profit des trottoirs, en s'inspirant de la promenade Ontario, située plus à l'est.

### Balises d'aménagement

- 1 Prioriser l'apaisement de la circulation
- 2 Sécuriser les intersections névralgiques
- 3 Réaliser des aménagements axés sur le confort des piétons
- 4 Verdir les abords de l'artère
- 5 Intégrer du mobilier urbain (bancs, poubelles, supports à vélos, lampadaires, etc.)
- 6 Adopter de bonnes pratiques de développement durable dans la réalisation des aménagements sur le domaine public
- 7 Favoriser le développement des terrains sous-utilisés bordant l'artère
- 8 Consolider la trame commerciale
- 9 Créer un nouveau secteur significatif à critères dans l'axe de la rue Ontario pour mieux encadrer les interventions sur le cadre bâti et les insertions de nouveaux bâtiments

Le secteur du  
pôle Frontenac  
**3.4.2**

### Orientations générales

- Adopter une approche de design urbain favorisant l'animation des espaces publics et la convivialité des déplacements
- Consolider le pôle civique en misant sur la mixité des usages et la densification des abords de la station de métro Frontenac



*Photo aérienne – Pôle Frontenac*

## Balises d'aménagement

- 1 Favoriser une exploitation plus intensive des terrains sous-utilisés aux abords de la station de métro Frontenac en implantant de nouvelles constructions ayant front sur la rue Ontario
- 2 Permettre l'implantation d'un nouveau bâtiment au-dessus de l'édicule du métro permettant de reconfigurer les accès au métro ainsi qu'à la maison de la culture Frontenac (créant un accès direct à partir de la rue Ontario)
- 3 Favoriser le stationnement en sous-sol pour l'ensemble des futurs bâtiments
- 4 Restructurer la fonction commerciale de Place-Frontenac par la définition d'un front bâti rue Ontario et l'aménagement d'une place publique centrale ouverte sur la station de métro Frontenac
- 5 Favoriser la continuité du domaine public entre la station de métro, la maison de la culture, la Place-Frontenac et l'intersection des rues du Havre et Ontario vers le centre Jean-Claude-Malépart et le parc Médéric-Martin
- 6 Concevoir un traitement distinct de l'emprise de la rue du Havre permettant d'agrandir l'espace appropriable entre la rue Ontario et la maison de la culture lors d'événements spéciaux
- 7 Aménager des placettes donnant sur la rue Ontario et y prévoir des usages qui participent à l'animation de l'espace public (cafés-terrasses, commerces, etc.)
- 8 Accroître la convivialité des trottoirs de la rue du Havre
- 9 Accentuer le marquage ou l'expression des traverses piétonnières à l'intersection des rues du Havre et Ontario, afin d'assurer le confort et la sécurité des usagers
- 10 Rendre plus accueillantes les aires d'attente des autobus autour de la station de métro Frontenac
- 11 Introduire un mobilier urbain convivial pour les piétons et facilitant le stationnement des vélos



Le secteur de la  
JTI-Macdonald

### 3.4.3

#### Orientations générales

- Favoriser le développement intégré de l'ensemble du secteur en exigeant le dépôt d'un plan directeur
- Assurer la mise en valeur des bâtiments patrimoniaux
- Accueillir une mixité d'usages pouvant contribuer à la revitalisation du quartier (habitation, bureaux, usages publics, etc.)



Photo aérienne – Secteur de la JTI-Macdonald



### Balises d'aménagement

- 1 Dans le cadre du redéveloppement du site, assurer la conservation du parc Walter-Stewart, notamment par l'entremise d'une contribution au fonds de parc
- 2 La hauteur des nouvelles constructions sur l'ensemble du site devra être inférieure à celle du bâtiment principal de l'usine
- 3 Articuler les nouvelles constructions autour du parc Walter-Stewart
- 4 Assurer la continuité commerciale au rez-de-chaussée sur la rue Ontario
- 5 Renforcer le caractère structurant du parc Walter-Stewart, de l'église Saint-Eusèbe-de-Verceil (jardin communautaire) et de l'école Jean-Baptiste-Meilleur par la redéfinition du domaine public aux abords du parc
- 6 Aménager sur le terrain situé en face de l'école Gédéon-Ouimet une nouvelle place publique afin de bonifier les aménagements publics de la rue Ontario et de conserver une percée visuelle sur la façade principale de l'école

## Le secteur Parthenais

## 3.4.4

## Orientations générales

- Profiter des opportunités de développement dans ce secteur pour resserrer le tissu urbain
- Offrir des parcours conviviaux et des aménagements de qualité en appui à la densification du secteur

## Contexte d'intervention

Le secteur Parthenais présente un fort potentiel de développement en raison de la présence de nombreux espaces de stationnement et de vastes terrains vacants ou sous-utilisés. Le redéveloppement de ces sites par l'insertion d'ensembles immobiliers aura pour effet de densifier le tissu urbain. L'ensemble des interventions proposées repose sur l'aménagement cohérent du domaine public, notamment à l'égard de la hiérarchie de la circulation et des usages prévus. Il est proposé de favoriser une approche innovatrice de l'aménagement des rues misant sur le verdissement, le cheminement piéton et sur l'apaisement de la circulation dans les milieux de vie.

Pour mieux saisir les interventions privilégiées, le secteur Parthenais est divisé en trois ensembles distincts, tels qu'illustrés sur les plans de référence suivants.



Plans de référence – Secteur Parthenais



## Secteur 1 : Quadrilatère formé par les rues Ontario, Parthenais, Sainte-Catherine et De Lorimier

Cet ensemble comprend une série d'îlots de grands gabarits longeant l'artère importante qu'est l'avenue De Lorimier.



Photo aérienne– Quadrilatère formé par les rues Ontario, Parthenais, Sainte-Catherine et De Lorimier

### Balises d'aménagement

- 1 Resserrer le tissu urbain par l'insertion de nouvelles constructions sur les terrains vacants ou sous-utilisés
- 2 Maintenir une certaine mixité des usages
- 3 Développer un réseau interne de voies locales en continuité avec la trame de rues existante
- 4 Concevoir ces voies locales selon le modèle de « rue partagée » à l'image de la rue Magnan où le piéton est mis à l'avant-plan et où véhicules, piétons et cyclistes circulent librement suivant le principe du respect mutuel
- 5 Créer une trame piétonne interne favorisant la perméabilité des îlots et la mobilité active
- 6 Assurer l'apaisement de la circulation dans ces rues
- 7 Favoriser l'intégration du stationnement en sous-sol

## Secteur 2 : Îlot occupé par le Grand Quartier général de la Sûreté du Québec et ses abords

À l'est de la rue Parthenais, l'îlot occupé par le Grand Quartier général de la Sûreté du Québec (ancien centre de détention Parthenais) demeure sous-utilisé. La présence de nombreux espaces de stationnement et le faible encadrement du domaine public en font un ensemble déstructuré et peu convivial pour les piétons.



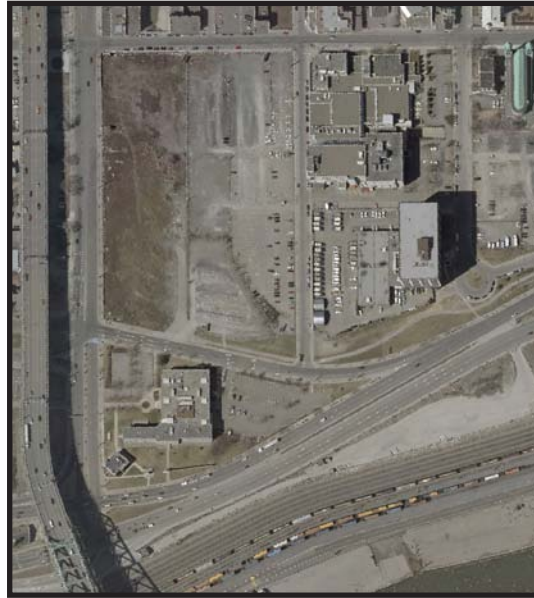
Photo aérienne – Îlot occupé par le Grand Quartier général de la Sûreté du Québec et ses abords

### Balises d'aménagement

- 1 Autoriser la densification de l'îlot
- 2 Favoriser la concentration des espaces de stationnement en sous-sol ou dans un bâtiment étagé au nord de l'îlot
- 3 Favoriser l'aménagement d'un parc ou d'un jardin dans la portion sud de l'îlot
- 4 Contribuer à l'encadrement de l'espace de verdure proposé par l'ajout possible d'une nouvelle aile au bâtiment existant
- 5 Proposer la création de liens est-ouest traversant l'îlot afin de faciliter les déplacements piétons de part et d'autre, dans l'axe de la rue Magnan par exemple
- 6 Mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation dans le contexte du redéveloppement du secteur, notamment dans les rues Parthenais et Fullum
- 7 Améliorer le couvert végétal de ce secteur fortement minéralisé du quartier Sainte-Marie lors de la redéfinition des emprises de rue

### Secteur 3 : Complexe De Lorimier au Pied-du-Courant

Situé à l'intersection des grandes voies de circulation que sont l'avenue De Lorimier et la rue Notre-Dame, le vaste îlot vacant au pied du pont Jacques-Cartier présente une possibilité de développement structurant. Le développement de cet ensemble doit assurer la mise en valeur d'un lieu historique, le site historique du Pied-du-Courant, constituant une véritable porte d'entrée au sud du quartier Sainte-Marie.



*Photo aérienne – Complexe De Lorimier au Pied-du-Courant*

#### Balises d'aménagement

- 1 Privilégier un développement mixte
- 2 Proposer l'implantation de bâtiments en pourtour d'îlot afin de permettre l'encadrement du domaine public des rues Parthenais, Sainte-Catherine, Notre-Dame et de l'avenue De Lorimier
- 3 Favoriser la mise en valeur du site historique du Pied-du-Courant et de la station de pompage Craig
- 4 Encourager l'animation de la rue Sainte-Catherine en intégrant des commerces au rez-de-chaussée des bâtiments ayant façade sur rue
- 5 Prévoir la création de placettes et d'éléments repères en appui à l'activité commerciale de la rue Sainte-Catherine
- 6 Préserver les vues vers le pont Jacques-Cartier





*Vue à vol d'oiseau des propositions liées au secteur Parthenais*



## Le secteur Pont-Jacques-Cartier

### 3.4.5



Photo aérienne – Secteur Pont-Jacques-Cartier

## Orientations générales

- Améliorer l'intégration du pont Jacques-Cartier dans son environnement urbain
- Poursuivre les efforts entrepris pour embellir l'entrée de ville
- Améliorer les interfaces entre les différents modes de transport afin d'assurer une cohabitation harmonieuse des utilisateurs

## Contexte d'intervention

Le pont Jacques-Cartier est une construction emblématique de Montréal. Érigé à la fin des années vingt, l'ouvrage monumental fait partie intégrante du paysage montréalais et constitue la principale porte d'entrée sur l'est de Montréal. À l'échelle du quartier, il domine le paysage urbain et marque l'entrée dans Sainte-Marie. Dans cette optique, le développement des terrains ainsi que les aménagements réalisés aux abords du pont doivent prendre en compte la valeur symbolique de cette structure et favoriser sa mise en valeur, notamment en accentuant son rôle de porte d'entrée.

Plus de 35,8 millions de véhicules empruntent le pont Jacques-Cartier par année pour entrer sur l'Île de Montréal ou rejoindre la rive Sud. Cet achalandage a des répercussions directes sur les quartiers adjacents aux accès du pont. Effectivement, l'intense circulation lors des heures de pointe génère des embouteillages et des problèmes de sécurité sur l'ensemble de la voirie locale sans compter l'incidence sur la qualité de l'air. Une attention particulière doit être portée sur cette problématique afin d'améliorer la qualité des milieux de vie dans le secteur du pont Jacques-Cartier en privilégiant les transports actifs, notamment lors de l'élaboration du plan local de déplacement.

Par ailleurs, le pont crée une rupture entre l'ouest et l'est de l'arrondissement. Le manque de convivialité des passages sous le pont et des intersections dans l'axe des avenues Papineau et De Lorimier, principaux accès, accentue cette coupure. La sécurisation des artères névralgiques et la réalisation d'aménagements améliorant les transitions sous le pont sont des éléments prioritaires dans la revitalisation de ce secteur.





## Balises d'aménagement

- 1 Favoriser le développement des stationnements de surface sur les terrains dans l'emprise du pont
- 2 Poursuivre l'aménagement d'un parc linéaire incluant un parcours historique dans l'emprise du pont Jacques-Cartier reliant, le parc Bellerive, le site historique du Pied-du-Courant et le parc des Faubourgs en collaboration avec les acteurs concernés
- 3 Favoriser le retrait des panneaux publicitaires aux abords du pont Jacques-Cartier
- 4 Prolonger la piste cyclable du boul. De Maisonneuve à l'est du pont
- 5 Réaménager l'avenue De Lorimier en priorisant la sécurisation des intersections pour les piétons et les cyclistes ainsi que le verdissement de l'artère
- 6 Sécuriser les traverses piétonnes dans l'axe de l'avenue Papineau et aux abords de l'école Garneau
- 7 Favoriser l'utilisation des artères principales pour accéder au pont (ex. : rue Sherbrooke)
- 8 Densifier aux abords de la station de métro Papineau
- 9 Lancer un concours de design pour réaliser une oeuvre monumentale dans le parc des Faubourgs qui marquerait l'entrée de ville
- 10 Promouvoir le parc des Faubourgs comme plateforme de diffusion culturelle

## Le secteur de la cour de triage Hochelaga

### 3.4.6

La cour de triage Hochelaga chevauche la limite entre les arrondissements de Ville-Marie et de Mercier - Hochelaga-Maisonneuve. Le site est délimité par les rues Sainte-Catherine, Bercy et Ontario. La portion de la cour de triage située dans l'arrondissement de Ville-Marie est en friche depuis plusieurs années et était anciennement occupée par des ateliers du CP. Deux rotondes occupaient le site et étaient utilisées pour effectuer des réparations mineures aux locomotives, mais surtout utilisées pour la construction et l'entretien des wagons. Ce terrain constitue aujourd'hui une réserve ferroviaire pour le CP qui serait nécessaire pour une éventuelle intensification des activités de triage. Dans le contexte actuel de l'expansion du port de Montréal, le trafic de conteneur ayant augmenté de 6,7 % en 2010, il ne serait pas opportun de prévoir un développement à court ou moyen terme de ce terrain. Cependant, nous considérons qu'il serait souhaitable que des mesures temporaires soient prises pour mettre en valeur le site d'ici son développement.

La gestion des nuisances engendrées par les activités industrielles est un enjeu majeur dans ce secteur de Sainte-Marie. La frange industrielle aux abords de la rue Ontario présente des gabarits, des implantations au sol et des murs aveugles qui rendent difficile l'intégration au quartier et créant une rupture dans le cadre bâti de l'artère. Ces occupations sont appelées à disparaître au profit de nouveaux bâtiments ayant d'autres vocations et s'intégrant plus adéquatement à l'environnement de la rue Ontario. Une attention particulière devra cependant être portée afin d'assurer une cohabitation harmonieuse entre les usages résidentiels et les activités industrielles à proximité. L'intégration de zones tampons et la mise en place de mesures d'atténuation de la propagation du bruit permettront de diminuer les risques de nuisances.

Les bâtiments implantés sur la rue Bercy (entrepôt de transbordement, transformation alimentaire, cour de voirie municipale) s'intègrent davantage au milieu bâti limitrophe. À cet égard, la cour de voirie de l'arrondissement Ville-Marie, localisée actuellement dans l'emprise de l'autoroute Bonaventure, déménagera dans cette zone industrielle à l'angle des rues Bercy et Sainte-Catherine. Une portion importante de l'îlot à l'ouest de la rue Bercy est occupée par les installations de Gaz Métro. La consolidation des activités industrielles est souhaitable pour ce secteur, celui-ci constituant un des pôles économiques du quartier. Une gestion diligente des parcours de camionnage permettra d'éviter des nuisances dans les milieux de vie.



Le secteur aux  
abords de la rue  
Notre-Dame

## 3.4.7

Le secteur concerné suit l'axe de la rue Notre-Dame, entre l'avenue Papineau à l'ouest et la limite de l'arrondissement à l'est. Plusieurs des terrains situés dans cette bande appartiennent au ministère des Transports du Québec pour permettre l'élargissement de l'artère prévu dans le cadre du projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Aucune fonction précise n'est associée à ces terrains et, mis à part la présence d'une piste cyclable, il n'y existe aucun autre aménagement. De ce fait, bien que ces espaces résiduels soient gazonnés, ils ne peuvent être considérés comme de véritables parcs de quartier. Par contre, ces terrains peuvent être mis en valeur par le développement de projets immobiliers. Le bouclage des rues du quartier peut contribuer à viabiliser certains sites profitant de vues exceptionnelles sur le fleuve. Le redéveloppement peut également assurer un meilleur encadrement du boulevard par la création d'un front bâti riverain régulier. Ces immeubles ne devront en aucun cas nuire aux percées visuelles nord-sud vers le fleuve.

D'autre part, le port de Montréal constitue un équipement essentiel à l'économie montréalaise. Effectivement, sa localisation stratégique fait en sorte qu'il constitue la liaison intermodale la plus directe entre le cœur industriel de l'Amérique du Nord et les marchés de l'Europe du Nord et de la Méditerranée. Contrairement à la croyance populaire, la portion du port à la hauteur du quartier Sainte-Marie est essentielle aux activités portuaires. En effet, les voies ferrées aménagées sur ces terrains riverains sont utilisées pour le triage des wagons. Dans cette optique, l'accès au fleuve n'est pas envisageable dans un avenir rapproché. Cependant, la modernisation de la rue Notre-Dame est une opportunité d'améliorer l'interface entre le port et le quartier Sainte-Marie. Par exemple, il serait opportun d'améliorer l'accessibilité au parc Bellerive.



## Mise en œuvre du PPU

# 4

### Paramètres réglementaires

## 4.1

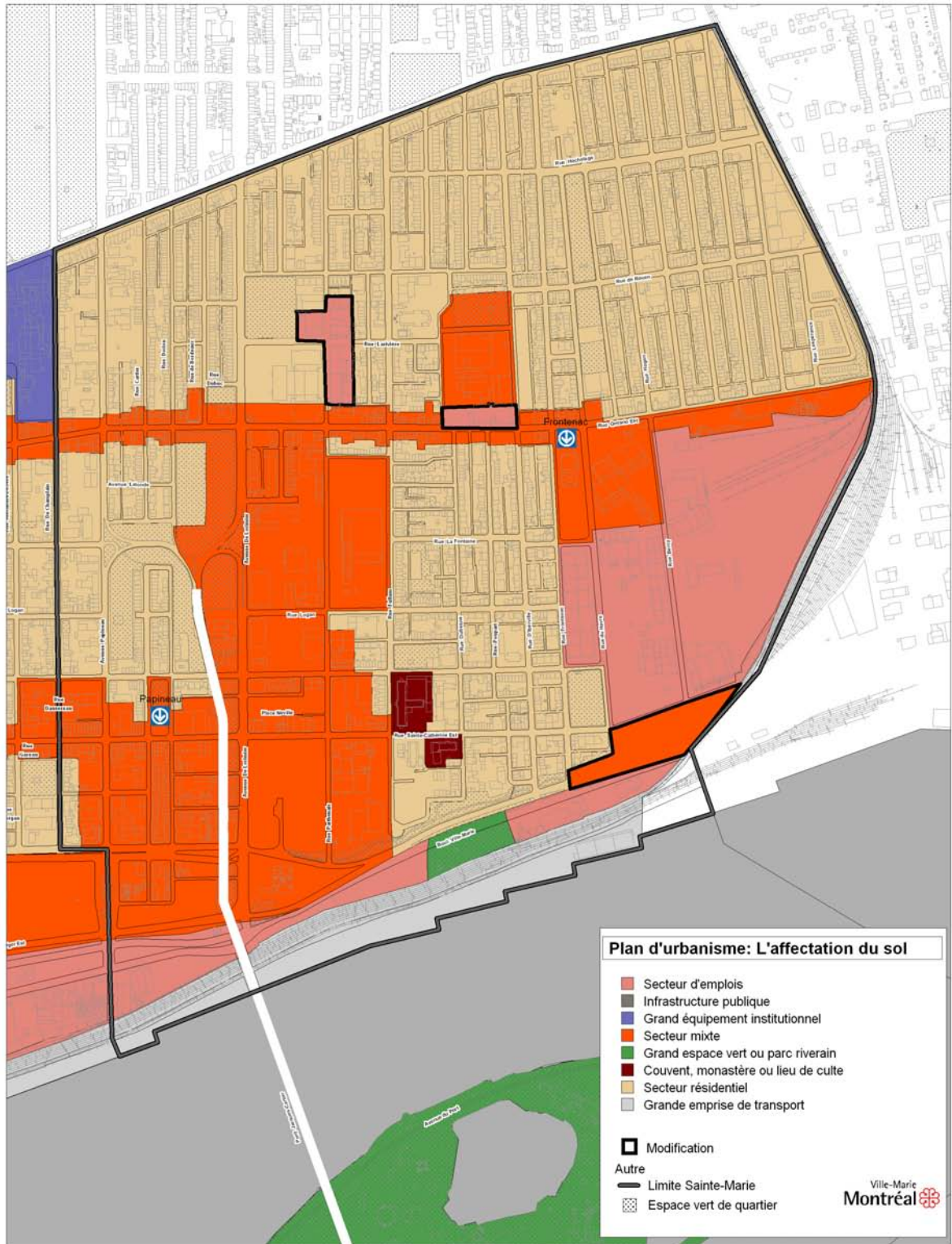
### 4.1.1 Modifications du Plan d'urbanisme

#### L'affectation du sol

La majorité du territoire étudié est vouée à une affectation résidentielle. Les secteurs mixtes sont situés aux abords du pont Jacques-Cartier, incluant le secteur d'intervention prioritaire Parthenais, et le long de l'axe de la rue Ontario. En outre, une partie importante du territoire dans l'axe de la rue Notre-Dame (excluant le parc Bellerive) est définie comme un secteur propice à la création d'emplois.

Dans la démarche du PPU, en tenant compte des objectifs d'aménagement déjà précisés, il paraît pertinent de modifier l'affectation du sol de certains secteurs. Dans le secteur de la Grover, soit dans l'axe de la rue Parthenais au nord de la rue Ontario, l'affectation résidentielle est remplacée par l'affectation secteur d'emplois, qui reflète mieux l'occupation actuelle du sol caractérisée par la vocation culturelle et, de façon générale, par la vocation économique. Sur le plan de la réglementation d'urbanisme, cette affectation permettra d'autoriser des usages commerciaux plus intenses, en conformité avec l'orientation visant la restructuration de l'économie du quartier en se basant sur les activités culturelles.

En outre, la JTI-Macdonald est historiquement un acteur économique majeur dans le quartier de Sainte-Marie. Cette usine est un des derniers témoins de l'ère industrielle du quartier. Bien que sa fermeture ne soit pas prévue, une réflexion s'impose sur la vocation future du site suite au départ hypothétique de l'entreprise. Le bâtiment principal de l'usine bordant la rue Ontario est actuellement dans une zone d'affectation mixte et pourrait être transformé éventuellement en habitation. Sa transformation à des fins résidentielles ne mettrait pas en valeur le plein potentiel de ce bâtiment emblématique et ne serait pas fidèle à la vision collective. Au contraire, ce bâtiment pourrait, comme l'immeuble de la Grover, devenir un incubateur économique et favoriser le développement d'une économie diversifiée. L'affectation secteur d'emplois est donc attribuée à la tête de l'îlot occupée par le bâtiment principal.



Modifications à la carte d'affectation du sol du Plan d'urbanisme

Enfin, l'affectation secteur d'emplois est actuellement attribuée à l'îlot localisé au nord de la rue Notre-Dame à l'extrême est de l'arrondissement. Or, l'occupation de ces terrains par des composantes prévues pour cette affectation (par exemple, des bâtiments industriels) n'assurerait pas une interface adéquate avec le secteur résidentiel adjacent, à l'ouest. Afin d'assurer une transition harmonieuse, l'affectation mixte est donc attribuée à cet îlot.

### **La densité de construction**

La densité de construction est exprimée par le coefficient d'occupation du sol (C.O.S) qui correspond au rapport entre la superficie de plancher d'un bâtiment et la superficie du terrain sur lequel il est construit.

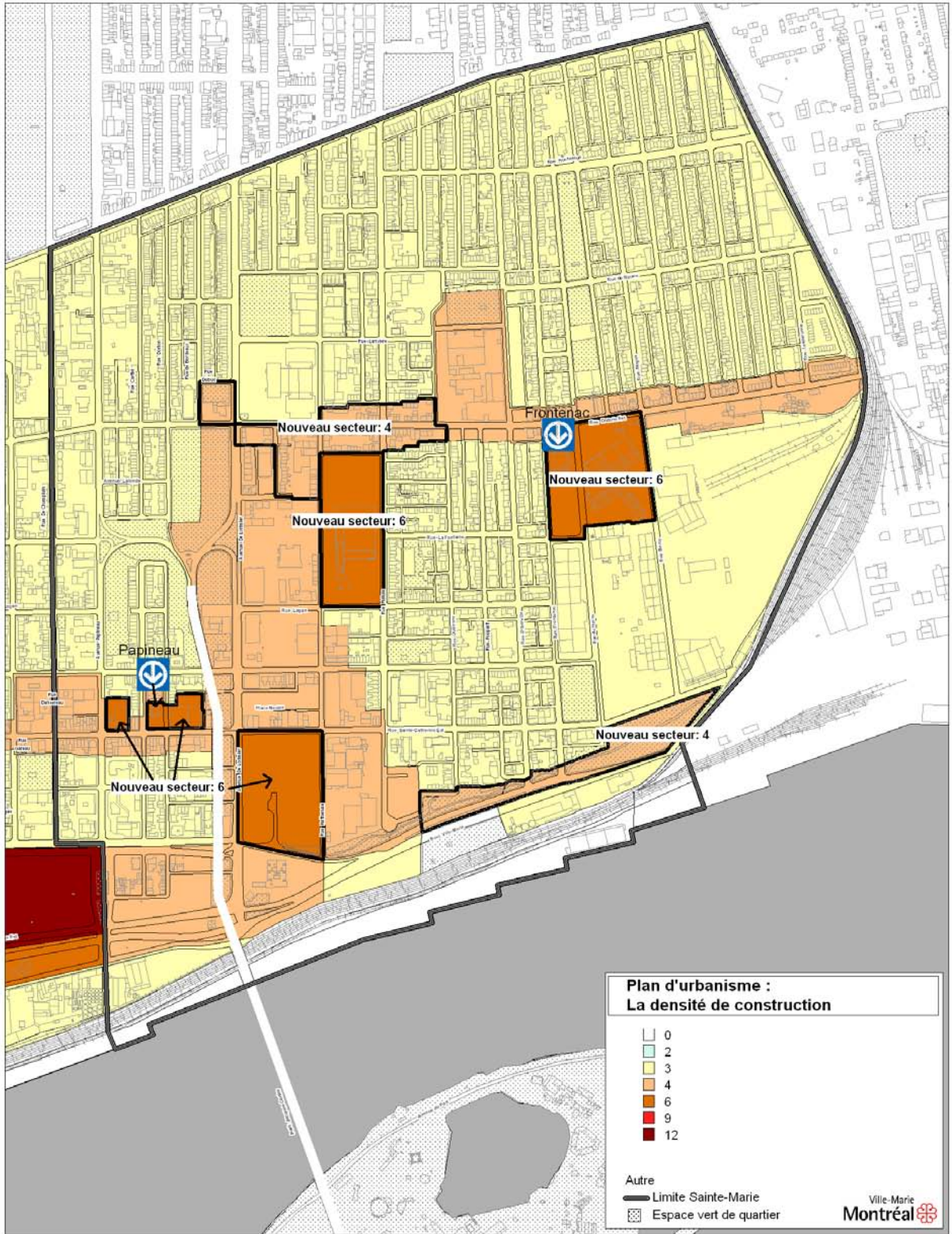
Afin d'assurer une densification aux abords des stations de métro Papineau et Frontenac, le C.O.S. maximal est majoré à 6, un maximum de 4 étant actuellement autorisé. Les terrains présentant un potentiel de développement et situés aux abords des stations de métro sont visés ainsi que les édicules des stations.

Dans l'axe de la rue Ontario, le C.O.S. maximal actuellement autorisé de 3 est majoré à 4 afin de l'harmoniser sur l'ensemble du parcours, un C.O.S. maximal de 4 étant déjà en vigueur sur la portion est de l'artère.

Dans le secteur d'intervention prioritaire Parthenais, un C.O.S. maximal de 4 est actuellement autorisé pour l'îlot De Lorimier. Considérant les enjeux reliés au développement de ce site, ainsi que la hauteur maximale fixée à 44 m au Plan d'urbanisme, un C.O.S. maximal de 6 est justifié. Il est également proposé d'augmenter le C.O.S. maximal autorisé pour l'îlot occupé par le Grand Quartier général de la Sûreté du Québec à 6 pour favoriser le développement du site.

Enfin, les terrains résiduels situés au nord de la rue Notre-Dame offrent des possibilités de développement. Un cadre bâti plus structurant est souhaitable. Le C.O.S. maximal de 3 actuellement autorisé est donc augmenté à 4.





Modifications à la carte de densité de construction du Plan d'urbanisme

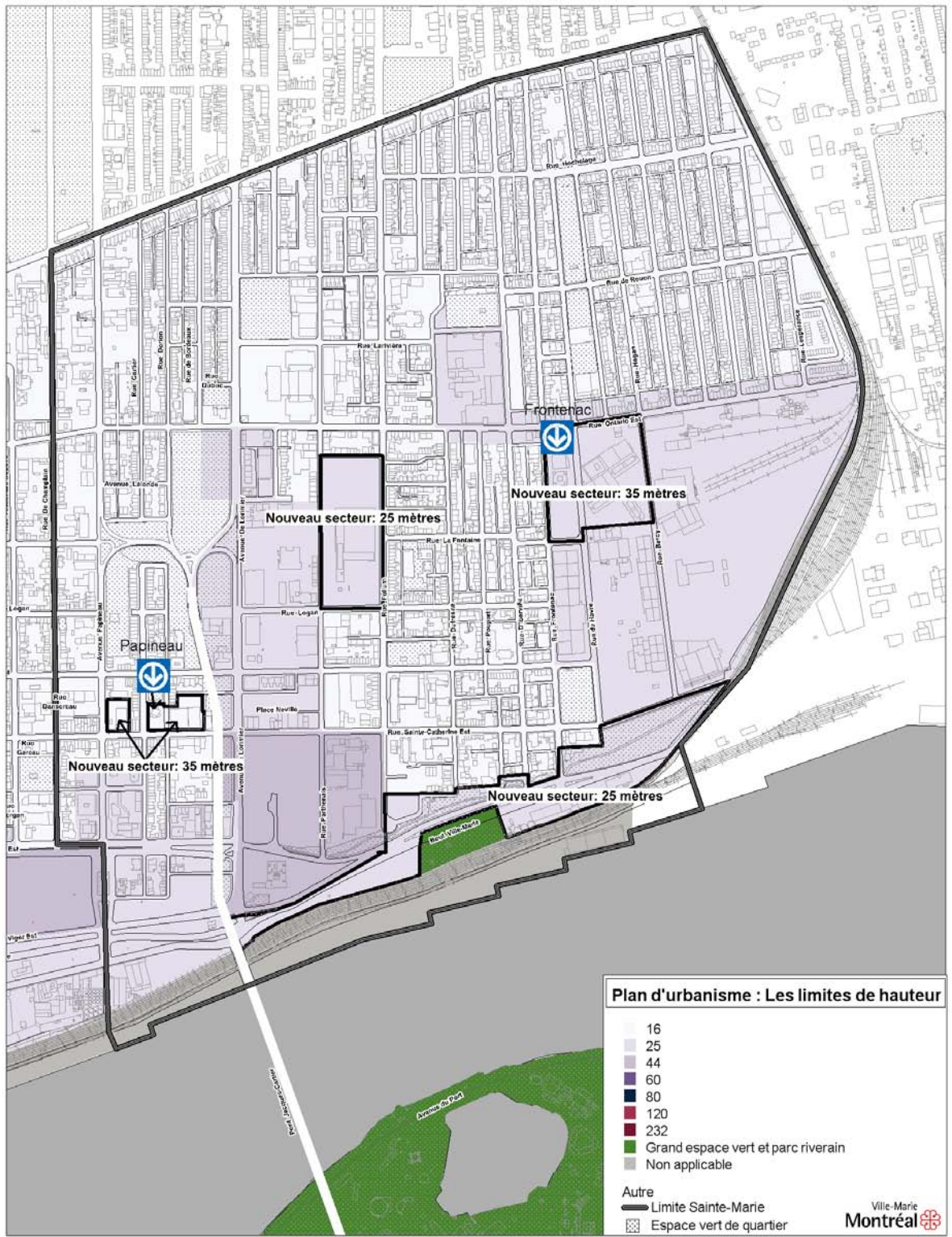
## Les hauteurs de construction

Le PPU prévoit le rehaussement des hauteurs aux abords des stations de métro. Actuellement, les hauteurs sont limitées à 16 m pour la station Papineau et à 25 m pour la station Frontenac. En cohérence avec les modifications de densité proposées, le plafond de hauteur est augmenté à 35 m dans ces secteurs. Ce nouveau plafond permettra l'érection de bâtiments structurants.

L'îlot occupé par le Grand Quartier général de la Sûreté du Québec est sous-utilisé et le redéveloppement du site est souhaitable. Étant donné la hauteur actuelle de l'édifice Wilfrid-Derome, le cadre bâti environnant et le potentiel de développement de l'îlot, il est proposé que la hauteur maximale prévue au Plan d'urbanisme passe de 16 à 25 m.

Enfin, le plafond de hauteur est augmenté à 25 m pour les terrains résiduels situés au nord de la rue Notre-Dame en conformité avec la modification de densité proposée.





Modifications à la carte des limites de hauteur du Plan d'urbanisme



#### 4.1.2 Abrogation du règlement autorisant le projet de développement les Portes Sainte-Marie

Un règlement adopté en 2003 en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal est en vigueur sur l'îlot délimité par l'avenue De Lorimier, les rues Sainte-Catherine et Parthenais et le boulevard René-Lévesque. Ce règlement autorise la réalisation d'un projet piloté par la SAQ, les Portes Sainte-Marie et permet de déroger notamment à l'usage et à la hauteur. La forme du projet étant cristallisée par l'annexion des plans au règlement l'autorisant, un projet révisé cadrerait mal avec les paramètres réglementaires alors établis. Afin de faciliter le redéveloppement de ce terrain vacant, l'abrogation du Règlement n° 03-152 est requise.



Interventions relatives  
au domaine public  
planifiées dans le cadre  
du PPU

## 4.2

Le tableau ci-dessous rassemble les interventions devant être prises en charge par la Ville pour mettre en œuvre les orientations du programme particulier d'urbanisme. Il est important de souligner que les interventions proposées sont assujetties à des études spécifiques évaluant leur faisabilité technique et leur implication financière.

Nature des interventions	Interventions proposées
Réaménagement et création de places publiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Création d'une place publique en face de l'école Gédéon-Ouimet</li> <li>• Réaménagement du parc Médéric-Martin, Magnan, Coupal, Jos-Montferrand, des Royaux (<i>Médéric-Martin, Magnan et Coupal réalisé à l'été 2011</i>)</li> <li>• Renouvellement des équipements du parc Walter-Stewart</li> </ul>
Réaménagement du domaine public	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réaménagement de la rue Ontario (réfection de la chaussée et des trottoirs, verdissement, installation de mobilier urbain, etc.)</li> <li>• Réaménagement du pôle Frontenac</li> <li>• Plantation d'arbres</li> </ul>
Modifications au réseau de transport	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réaliser un plan local de déplacement qui devra répondre aux objectifs suivants :             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer la sécurité routière, en particulier celle des piétons et des cyclistes</li> <li>• Rendre les lieux publics et les rues universellement accessibles</li> <li>• Réaliser des aménagements publics favorisant des modes de déplacement durables</li> </ul> </li> </ul>



Les aménagements réalisés dans les parcs Médéric-Martin, Coupal et Magnan à l'été 2011



### **Aménagement d'une place publique sur la rue Ontario devant l'école Gédéon-Ouimet**

L'aménagement du lot n° 1 424 211 situé en face de l'école Gédéon-Ouimet permettrait de répondre à plusieurs enjeux mis en lumière par le PPU du quartier Sainte-Marie. En premier lieu, ce terrain de 573 m<sup>2</sup> est sous-utilisé, puisqu'il sert actuellement de stationnement aux employés de la JTI-Macdonald. Or, comme le nombre d'employés est en diminution constante, les autres terrains situés aux abords de l'usine répondent adéquatement aux besoins de stationnement de l'entreprise. Par ailleurs, l'aménagement d'une place publique sur ce terrain améliorerait l'offre d'espaces publics et aurait des effets bénéfiques sur l'encadrement de la rue Ontario par le domaine public (voir section 3.4.1, Planification détaillée du secteur de la rue Ontario). En plus de répondre à une volonté commune des acteurs du milieu, le choix de ce terrain est stratégique. En outre, l'école Gédéon-Ouimet est définie comme un immeuble significatif par le Règlement d'urbanisme et est considérée comme un bâtiment d'intérêt patrimonial et architectural hors secteur de valeur exceptionnelle au Plan d'urbanisme (édifices scolaires). Comme sa façade principale donne sur le terrain visé, la construction d'un bâtiment à cet endroit bloquerait toute vue sur l'école et constituerait une intervention contradictoire à la dénomination patrimoniale qui lui a été attribuée.



*Terrain de stationnement (lot n° 1 424 211) visé pour la création d'une place publique / rue Ontario entre les rues Dufresne et Poupart*

Programme  
d'amélioration des  
logements

## 4.3

Le programme d'amélioration des logements est élaboré en réaction à un constat de délabrement croissant du parc immobilier résidentiel. Le phénomène n'est pas généralisé, mais plusieurs bâtiments résidentiels du quartier Sainte-Marie nécessitent des travaux de rénovation, 41 % de ceux-ci ayant été construits avant 1946. Il faut donc inciter les propriétaires à amorcer un cycle de rénovation du stock de logements. Les ressources de la Ville sont mises à contribution dans le cadre des programmes d'intervention en matière d'habitation.

## Annexe

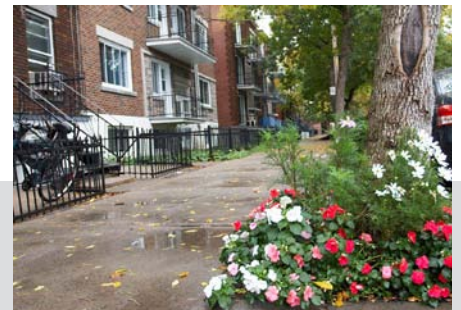
## 5

Guide des  
Quartiers verts

## 5.1

La notion de Quartier vert s'applique à un milieu de vie choisi et délimité par les acteurs locaux. Elle encourage la marche et le vélo comme modes de déplacement de proximité et favorise l'utilisation du transport en commun. Un ensemble de mesures d'apaisement de la circulation et de réaménagement du domaine public s'appliquent à l'intérieur des périmètres désignés pour améliorer la sécurité et réduire le volume de circulation et la vitesse dans les rues locales. Leur mise en application vise notamment à :

- améliorer la sécurité routière, particulièrement celle des piétons et des cyclistes
- rendre les lieux publics et les rues universellement accessibles
- mieux répartir l'espace public au profit des modes de déplacement durables, actifs et collectifs
- embellir et verdier les aménagements urbains dans une vision écologique
- améliorer l'aménagement des rues comme lieux privilégiés de rencontre





Les Quartiers verts constituent l'application locale du Plan de transport de Montréal (2008) et des Plans locaux de déplacements (PLD) des arrondissements. Ces derniers, qui constituent le 10<sup>e</sup> chantier du Plan de transport, doivent déterminer les actions prioritaires en matière de sécurité des déplacements. Cette planification locale, réalisée en collaboration avec les principaux acteurs du domaine du transport et de l'aménagement et les citoyens, est une étape préalable à la création des Quartiers verts.

La réalisation d'un Quartier vert nécessite de prendre en compte et d'analyser le territoire selon deux perspectives distinctes afin de déterminer un milieu de vie propice à sa mise en place. D'une part, l'étude de la situation actuelle et anticipée doit permettre d'établir un diagnostic rationnel concernant les aménagements, les réseaux et le contexte socio-économique du milieu. Cette étude doit être réalisée par l'entremise du PLD de l'arrondissement. D'autre part, la connaissance de la communauté doit permettre de mieux saisir le territoire tel que le perçoivent ses résidents, commerçants, travailleurs, etc., qui ont une expérience concrète de la vie dans le quartier.

La désignation d'un secteur propice à l'établissement d'un Quartier vert s'appuie sur la présence d'un milieu de vie (voisinage et cœur d'activités) jumelé à des défis de mobilité et de sécurité diagnostiqués dans un PLD (voir le diagramme du diagnostic à la désignation d'un secteur d'intervention prioritaire). Il s'agit de repérer les milieux où la communauté est plus exposée aux conflits entre piétons et automobilistes, qui ont une superficie qui permet d'atteindre facilement à pied la plupart des services de proximité et où la communauté souhaite augmenter le transport actif et collectif.

## PLD Plan local de déplacement

- 1- Diagnostic local
- 2- Caractéristiques du secteur et des habitants
- 3- Identification des problématiques et attentes

### Milieu de vie potentiel 7 critères

1. Un cœur d'équipements
2. Rue commerciale
3. Superficie « marchable »
4. Densité d'occupation favorisant transport actif
5. Réseau rues locales
6. Accès au transport en commun
7. Nœuds d'activités régionales (s'il y a lieu)

+

### Défis mobilité - sécurité 6 critères

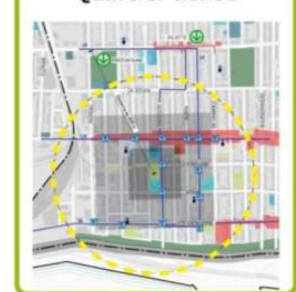
1. Débits véhicules
2. Vitesse
3. Sentiment de sécurité
4. Accidentologie
5. Diversité intermodale
6. Desserte transport en commun

=

### Quartier moins dense



### Quartier dense



Pour favoriser l'adhésion de la communauté et contribuer à la définition d'un milieu de vie, un Quartier vert doit idéalement comprendre les éléments suivants :

- Un cœur d'équipements civiques (scolaire, communautaire ou des services de voisinage) organisés autour d'un lieu de rencontre public (accessible à tous)
- Des commerces de voisinage (boulangerie, pharmacie, dépanneur, etc.)
- Une superficie facile à parcourir à pied (10 à 50 ha), et un cœur situé dans un rayon d'environ cinq minutes de marche de la périphérie
- Une densité d'occupation favorisant les modes de transport actifs et collectifs
- Un réseau de rues locales relié à un réseau supérieur assurant la connectivité du quartier avec les autres lieux de la ville
- Un accès facile au transport en commun à partir des habitations
- Des nœuds d'activités à caractère régional (s'il y a lieu)

Afin de favoriser l'émergence de Quartiers verts, l'arrondissement doit intervenir simultanément dans les trois champs d'action que sont le transport (mobilité et déplacements), l'aménagement et la vie de quartier. Il doit agir à titre d'instigateur et de facilitateur pour susciter la participation des acteurs et des citoyens à l'exercice de planification et de mise en œuvre.

**Crédits photographiques :**

Arrondissement de Ville-Marie

Écomusée du fier monde

Société d'investissement de Sainte-Marie

Hugo-Sébastien Aubert

Christine Bourgier

Frank Desgagnés