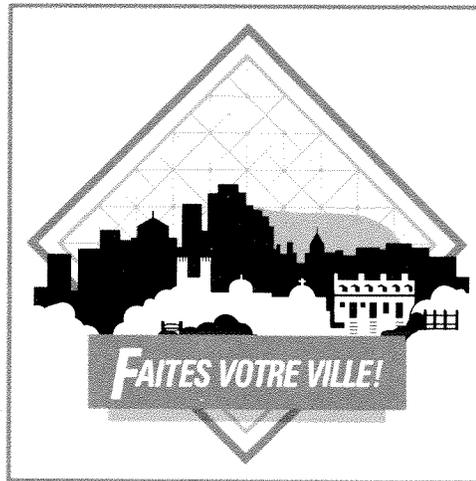


Quartiers du cœur de Montréal



Montréal

Quartiers du cœur de Montréal



ÉNONCÉ D'ORIENTATIONS SUR L'AMÉNAGEMENT DE L'ARRONDISSEMENT CENTRE

mars 88

Mars 1988
Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
1^{er} trimestre 1988
07-51-435-0 (03-88)

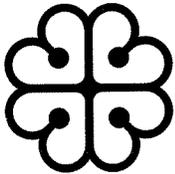
Service de l'habitation
et du développement urbain
Ville de Montréal
85, rue Notre-Dame Est
Montréal, Qc
H2Y 1B5

Ville de Montréal

Service de l'habitation et du développement urbain

85, rue Notre-Dame Est
Montréal H2Y 1B5

Le 30 mars 1988



La Ville de Montréal prépare un plan d'urbanisme du centre-ville et de ses quartiers adjacents et la publication de l' **Enoncé d'orientations sur l'aménagement de l'arrondissement Centre** correspond à la première étape en vue de l'adoption du plan.

Afin d'associer la population à cette entreprise importante, le processus de consultation mis en place vise à favoriser un dialogue et un échange d'idées sur les propositions avancées. L'opinion des résidents et de ceux qui fréquentent le centre-ville est un élément essentiel dans la préparation du plan d'urbanisme.

Nous invitons toutes les personnes et organismes intéressés à nous faire part de leurs réactions et suggestions au cours des assemblées de consultation et durant les prochaines étapes du processus d'élaboration du plan.

Le directeur,

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Pierre Ouellet'. The signature is fluid and cursive.

Pierre Ouellet

PRÉAMBULE

Montréal occupe une position clef aux plans de la gestion, de la finance, de la culture, du commerce et de l'industrie dans le nord-est du continent. La majeure partie des activités qui assurent cette position se trouvent concentrées dans les quartiers du Centre, véritable assise de la région métropolitaine. En ce sens, préparer le plan d'urbanisme de ce territoire, c'est bien *aménager le cœur de Montréal*.

Le plan d'urbanisme du Centre est le premier d'une série dont la Ville a entrepris la préparation. Cet exercice de planification constitue en quelque sorte une première à Montréal, puisque aucun plan d'urbanisme n'y a jamais encore été adopté, bien que plusieurs études aient déjà donné lieu à l'identification d'orientations d'aménagement.

La population est invitée à participer à l'élaboration du plan d'urbanisme en donnant son avis sur les propositions avancées. C'est une invitation à la prise en charge par la collectivité du développement de son environnement urbain.

Le plan d'urbanisme de la ville

Par souci de rationaliser son développement urbain, la Ville de Montréal a entrepris la préparation de politiques sectorielles et d'un plan d'urbanisme pour l'ensemble de son territoire. Ce plan s'harmonisera avec le schéma d'aménagement adopté par la Communauté urbaine de Montréal, dans l'esprit de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

La superficie de Montréal et la diversité de ses composantes sociales et économiques rendent complexe l'élaboration d'un tel plan. C'est pourquoi cet exercice de planification se fera selon un découpage territorial regroupant plusieurs quartiers (ou arrondissements). Cette façon de procéder permet de respecter les particularités des quartiers regroupés selon leurs affinités et de concentrer les énergies dans les secteurs où les besoins d'aménagement sont le plus ressentis.

Le plan d'urbanisme du Centre

Le centre-ville subit de fortes pressions de développement et connaît un rythme de changement très rapide. C'est pourquoi les premiers efforts de planification portent sur les quartiers du Centre.

Le Centre comprend le centre-ville et ses espaces périphériques: ceux qui le limitent et lui donnent son cadre géographique, comme la montagne et le fleuve; et ceux qui pourraient être affectés directement par l'expansion des fonctions centrales, comme les secteurs résidentiels situés à l'est et à l'ouest du centre-ville, de même que sur le flanc sud du mont Royal.

Le plan d'urbanisme sera un outil de gestion du développement et d'aménagement de cet arrondissement de quartiers. Il constituera le cadre de référence à partir duquel seront élaborées et appliquées les politiques municipales en matière d'aménagement et il établira l'ordre de priorité des interventions de la Ville dans ce domaine. Il servira aussi de cadre de référence pour les investissements privés.

Concrètement, le plan d'urbanisme précisera la localisation préférentielle des diverses fonctions urbaines (commerce, bureau, habitation, industrie). Il identifiera d'autre part les principaux enjeux en matière d'aménagement et proposera une série d'actions pour régler certains des problèmes jugés prioritaires.

La mise en œuvre du plan d'urbanisme reposera sur un ensemble de mesures incitatives, de programmes et de règlements (de zonage, de lotissement, de construction etc.), selon la nature des objectifs visés.

Le processus d'élaboration et de consultation

L'élaboration du plan d'urbanisme comprend deux étapes. L'étape préliminaire consiste à préciser les grandes orientations, à identifier les grands enjeux d'aménagement et à dégager des priorités d'action pour les prochaines années. Bien que relativement courte, cette phase est d'une importance déterminante pour la suite des opérations. Le présent énoncé d'orientations servira précisément à alimenter la discussion à cette étape, et fera l'objet d'une consultation publique au cours des prochaines semaines.

L'étape suivante permettra d'élaborer la version définitive du plan d'urbanisme où seront détaillées les options retenues à la suite de la consultation publique; elle sera accompagnée d'un projet complet de réglementation d'urbanisme. Le plan sera rendu public en 1989 et fera l'objet d'une autre consultation publique. Une fois les derniers ajustements apportés au plan et à la réglementation, ceux-ci seront soumis au Conseil municipal pour adoption .

Il est prévu de réviser le plan d'urbanisme tous les cinq ans, en consultant la population à chaque occasion. Des révisions partielles seront possibles dans l'intervalle, si cela s'avère nécessaire.

La nature et la structure du document

Le présent document est un ouvrage d'information préparé par le Service de l'habitation et du développement urbain pour servir de base à la consultation publique. Il commence par situer, en introduction, les éléments de contexte qui ont amené la Ville à élaborer un plan d'urbanisme. Puis, la première partie du document porte sur les principes et le concept d'aménagement, ainsi que sur les principales fonctions urbaines et l'affectation du sol.

La deuxième partie comprend une analyse de thèmes prioritaires, établis sur la base des discussions du Sommet économique de 1986 : le design urbain, le patrimoine, les espaces publics, l'accessibilité et les équipements collectifs.

La troisième partie du document présente une analyse préliminaire des divers secteurs compris dans le Centre. En annexe, se trouvent une description de la problématique de l'encadrement réglementaire et une présentation du processus de consultation publique qui est prévu.

Comment utiliser le présent document

L'énoncé d'orientations comporte trois parties, elles-mêmes contenant au total douze chapitres.

Une fois qu'il a pris connaissance de l'introduction (chapitre 1) et de la première partie (chapitres 2 et 3), le lecteur peut aborder chaque chapitre indépendamment des autres.

Les chapitres 4 à 12 inclusivement adoptent une même structure: courte introduction comportant un objectif et une problématique relatifs au sujet traité, suivi de sections portant sur un sous-thème ou un secteur particulier.

Les documents d'accompagnement

Divers documents d'accompagnement seront rendus disponibles à mesure que seront effectuées les études nécessaires à la préparation du plan d'urbanisme du Centre de Montréal. Les modalités de diffusion de ces études dépendront du sujet traité et des intervenants impliqués.

Les documents disponibles pourront être consultés durant toute la période de consultation publique à l'Atelier d'urbanisme de l'arrondissement Centre, situé au 65, rue Sainte-Catherine ouest. Toute personne ou organisme ayant effectué des études sur le Centre de Montréal est invité à y déposer une copie de ses réflexions, de ses mémoires ou autres documents. Une fois le processus de consultation complété, ces documents pourront être consultés au Service de l'habitation et du développement urbain de la Ville de Montréal.

TABLE DES MATIÈRES

Préambule			
1. INTRODUCTION	p. 1	PARTIE II L'ANALYSE DES THÈMES PRIORITAIRES	
1.1 Le contexte géographique et historique	p. 2	4. LE DESIGN URBAIN	p. 47
1.2 Le contexte de planification	p. 8	4.1 Introduction	p. 48
PARTIE I LE CONCEPT D'AMÉNAGEMENT ET L'AFFECTATION DU SOL		4.2 La silhouette et la forme urbaines	p. 49
2. LES PRINCIPES ET LE CONCEPT D'AMÉNAGEMENT	p. 11	4.3 Les perspectives visuelles	p. 50
2.1 Les principes	p. 12	4.4 La trame des rues	p. 54
2.1.1 Planifier avec une préoccupation humaine	p. 12	4.5 L'encadrement et l'aménagement de l'espace public	p. 55
2.1.2 Renforcer l'identité de Montréal	p. 13	4.6 Le milieu à caractère naturel	p. 60
2.1.3 Contribuer à l'essor économique de la ville	p. 14	4.7 Le design architectural	p. 61
2.2 Le concept d'aménagement	p. 15	4.8 Les plans détaillés de design urbain	p. 62
2.2.1 Les aires à consolider, à revitaliser et à développer	p. 16	5. LE PATRIMOINE	p. 63
2.2.2 La consolidation du noyau des édifices en hauteur et des activités centrales	p. 19	5.1 Introduction	p. 64
2.2.3 Les réseaux structurants	p. 20	5.2 Les zones d'intérêt patrimonial	p. 66
2.3 La stratégie de développement	p. 22	5.3 Les bâtiments et les éléments ponctuels	p. 69
3. L'ANALYSE FONCTIONNELLE ET L'AFFECTATION DU SOL	p. 23	6. LES ESPACES PUBLICS	p. 71
3.1 Introduction	p. 24	6.1 Introduction	p. 72
3.2 L'analyse fonctionnelle	p. 24	6.2 Le réseau des espaces publics	p. 73
3.2.1 Le bureau	p. 25	6.3 Les parcs, les places et les squares	p. 75
3.2.2 L'habitation	p. 28	6.4 Le réseau piéton intérieur	p. 79
3.2.3 Le commerce de détail	p. 31	7. L'ACCESSIBILITÉ	p. 81
3.2.4 L'industrie	p. 35	7.1 Introduction	p. 82
3.3 L'affectation du sol	p. 38	7.2 Le transport collectif	p. 83
3.3.1 Les affectations proposées	p. 38	7.3 La circulation des véhicules	p. 85
3.3.2 Les hauteurs et les densités	p. 40	7.4 Le stationnement	p. 87
		8. LES ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS	p. 89
		8.1 Introduction	p. 90
		8.2 Les équipements culturels	p. 92
		8.3 Les équipements d'enseignement, de santé et de services sociaux	p. 94
		8.4 Les équipements récréatifs	p. 95
		8.5 Les équipements de rassemblement	p. 96

PARTIE III L'ANALYSE DES SECTEURS	p. 97	ANNEXE 1 LA PROBLÉMATIQUE DE L'ENCADREMENT RÉGLEMENTAIRE	p. 153
9. LES SECTEURS CENTRAUX	p. 99	1. Rôle et définition	p. 154
9.1 Introduction	p. 100	2. Le cadre de contrôle existant	p. 154
9.2 Le Centre des affaires	p. 104	3. Les enjeux de la réforme du cadre de contrôle	p. 156
9.3 Le secteur Bishop-Crescent	p. 106	4. La révision du cadre de contrôle	p. 156
9.4 Le secteur Place des Arts	p. 108	5. Les procédures de révision des projets	p. 158
9.5 Le secteur Bonaventure	p. 110	6. La gestion des occupations du sol	p. 162
10. LES SECTEURS DU HAVRE JACQUES-CARTIER	p. 111	7. La révision des pouvoirs de la Ville	p. 164
10.1 Introduction	p. 112	8. Le raffinement du contrôle intérimaire	p. 164
10.2 Le Vieux Montréal	p. 116	ANNEXE 2 LE PROCESSUS DE CONSULTATION PUBLIQUE	p. 165
10.3 Le Vieux-Port	p. 118	Lexique	p. 168
10.4 Le faubourg Québec	p. 120	Bibliographie	p. 169
10.5 Le faubourg des Récollets	p. 122		
10.6 Les Îles	p. 124		
10.7 Le secteur Griffintown	p. 126		
10.8 Le secteur Bickerdike	p. 128		
11. LES SECTEURS DU NORD-OUEST	p. 129		
11.1 Introduction	p. 130		
11.2 Le secteur Lincoln-Tupper	p. 134		
11.3 Le flanc sud	p. 136		
11.4 Le secteur Milton-Parc	p. 138		
11.5 Le secteur mont Royal	p. 140		
12. LES SECTEURS DE L'EST	p. 141		
12.1 Introduction	p. 142		
12.2 Le faubourg Saint-Laurent	p. 146		
12.3 La Terrasse Ontario	p. 148		
12.4 Le Quartier latin	p. 150		

1. INTRODUCTION



1.1 LE CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE ET HISTORIQUE

Le Centre de Montréal est le berceau de la ville et son périmètre s'est longtemps confondu avec elle. Aussi, l'urbanisation de ce territoire est-elle intimement liée à son assise géographique.

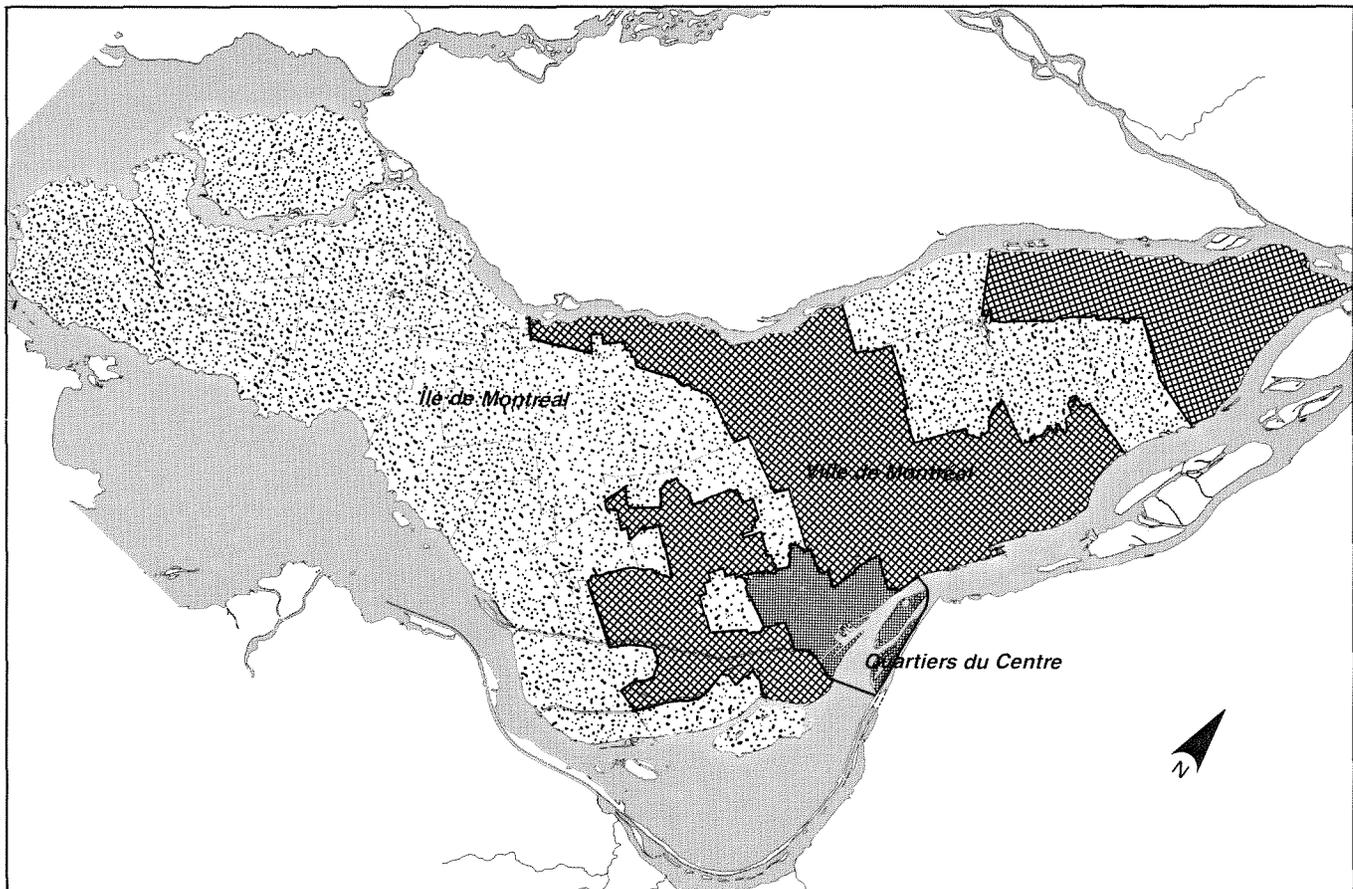


Le territoire

Le territoire des quartiers du Centre occupe une superficie de 1 570 hectares; ses limites apparaissent au plan 2. Il comprend le centre-ville (délimité par les rues Guy, Sherbrooke, Saint-Hubert et de la Commune et par le canal de Lachine), le flanc sud du mont Royal, le secteur Lincoln-Tupper, les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame, le Vieux-Port et la cité du Havre, ainsi que la partie du quartier Centre-sud comprise entre les rues Saint-Hubert et de Lorimier.

Pour les besoins de l'étude, le territoire du Centre a également été subdivisé en secteurs qui apparaissent au plan 3. Ces secteurs sont des entités assez homogènes en termes de composition sociale et physique. Ils sont identifiés par une désignation socialement reconnue, comme le Vieux Montréal, le centre des affaires ou la Terrasse Ontario. L'analyse de ces secteurs forme la partie III de l'énoncé d'orientations.

Plan 1 – Localisation de l'arrondissement Centre





Plan 3 – Les secteurs de l'arrondissement

SECTEURS CENTRAUX

- 1 Centre des affaires
- 2 Bishop-Crescent
- 3 Place-des-Arts
- 4 Bonaventure

SECTEURS DU HAVRE JACQUES-CARTIER

- 5 Le Vieux-Montréal
- 6 Le Vieux-Port
- 7 Faubourg Québec
- 8 Faubourg des Récóllets
- 9 Les îles
- 10 Griffintown
- 11 Bickerdike

SECTEURS DU NORD-OUEST

- 12 Lincoln-Tupper
- 13 Le flanc sud
- 14 Milton-Parc
- 15 Le mont Royal

SECTEURS DE L'EST

- 16 Faubourg Saint-Laurent
- 17 Quartier Latin
- 18 Terrasse Ontario

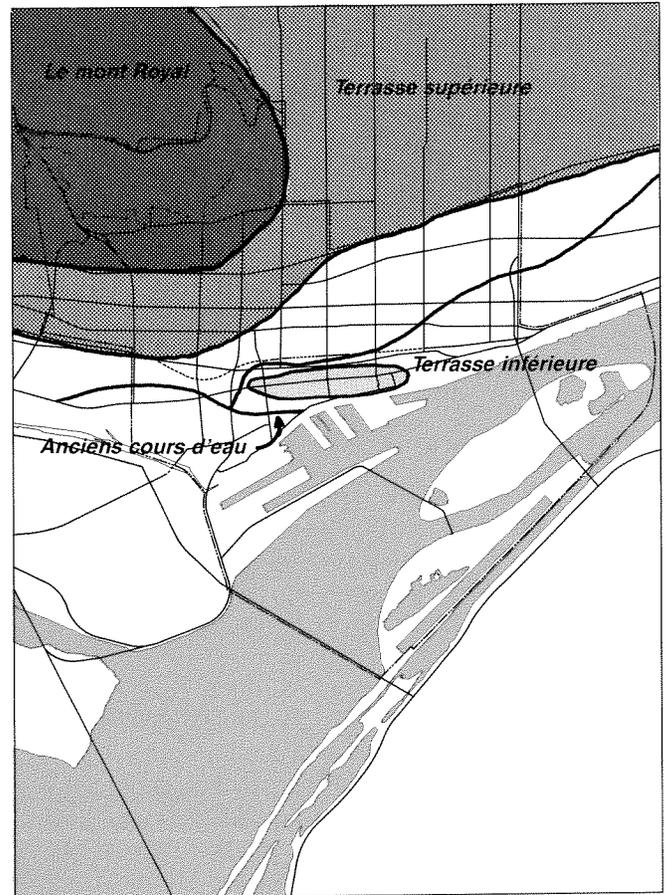
La situation géographique

Montréal s'est développée précisément à cause de sa situation géographique, au carrefour de quatre grandes routes naturelles: la route de l'Atlantique et la route des Grands Lacs par le fleuve Saint-Laurent, la route du sud par le Richelieu et l'Hudson et la route du nord-ouest par la rivière des Outaouais. Les rapides de Lachine, en amont sur le fleuve, constituent l'obstacle à la navigation qui, combiné à la topographie, a déterminé le choix du site de la ville.

Entre le fleuve, point le plus bas du territoire, et le mont Royal, point le plus élevé, l'altitude varie de 5,5 à 232,5 mètres au-dessus du niveau moyen de la mer. Toutefois, la topographie n'accuse pas une pente régulière mais comprend plutôt une succession de terrasses et de vallons.

La terrasse inférieure, située près du fleuve, est contournée par les rues de la Commune et Saint-Antoine, alors que les rues Notre-Dame et Saint-Jacques en suivent la crête. La terrasse supérieure constitue en quelque sorte le socle du mont Royal. Entre ces terrasses se trouvent deux vallons, creusés à l'origine par la rivière Saint-Pierre et son affluent, le ruisseau Saint-Martin. Ces caractéristiques topographiques ont joué un rôle déterminant dans la distribution spatiale des fonctions urbaines.

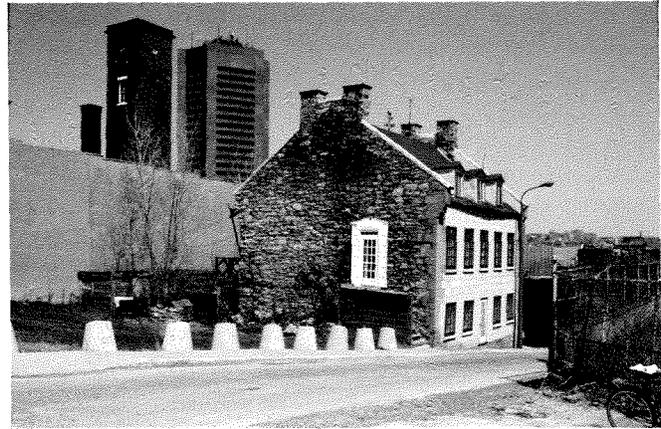
Le climat particulier de Montréal a toujours eu une influence sur son aménagement. Située dans une zone climatique tempérée, de type continental, Montréal se caractérise par de grands écarts de température (35°C en été à -30°C en hiver) et des chutes de neige abondantes (de 200 à 250 cm par année).



Plan 4 – Topographie de l'arrondissement

L'évolution de l'urbanisation

Situé près de l'ancienne bourgade iroquoise d'Hochelaga, le premier établissement permanent européen de Montréal a été construit en 1642 sur la terrasse inférieure, à l'abri des inondations. Les premières fortifications épousent d'ailleurs sensiblement son contour. Poste de traite des fourrures et point de départ de la découverte de l'intérieur du continent, la ville est demeurée à l'intérieur de ses murs jusqu'à la fin du XVIII^e siècle. Elle se développera alors le long de ses axes routiers, dans ses faubourgs: faubourg Québec à l'est, faubourg Saint-Laurent au nord et faubourg des Récollets à l'ouest.



La position géographique privilégiée, le dragage du fleuve qui permet la navigation des océaniques et l'ouverture du canal de Lachine au début du XIX^e siècle font du port de Montréal un lieu de transbordement et d'échanges important. Montréal devient, au cours de ce siècle, le plus grand centre industriel et la plaque tournante des transports maritime et ferroviaire au Canada. Sous l'effet de l'immigration, la ville repousse ses limites: l'habitation envahit la terrasse supérieure, alors que l'industrie se concentre près du port et le long du canal de Lachine; rue Saint-Jacques, le centre des affaires domine le secteur canadien de la finance.

Dès la fin du siècle dernier et au début du XX^e, les bourgeois quittent le Vieux Montréal pour s'établir sur le versant sud du mont Royal, créant le "Square Mile". Les commerçants, à la suite de MM. Morgan et Birks, s'implantent rue Sainte-Catherine, plus près de leur clientèle. La mise en place du tramway permet d'étendre l'urbanisation vers le nord (dans l'axe du boulevard St-Laurent) et vers l'est (dans Hochelaga) * Le centre des affaires, ne trouvant plus, rue Saint-Jacques, l'espace nécessaire à son expansion, gravit la côte du Beaver Hall pour s'approcher du square Dorchester (Dominion), sur la terrasse supérieure.

* Note :

La coutume qui a fait du boulevard Saint-Laurent l'axe nord-sud de la ville est maintenue dans le présent document, même si cette artère est orientée nord-ouest/sud-est selon la boussole.

Le déplacement définitif du centre des affaires fut cependant plus tardif. Au cours des années 1960, suite à l'aménagement du boulevard René-Lévesque (Dorchester) et à la construction du métro, l'expansion se produit avec la jonction des noyaux financier et commercial au détriment d'une fonction résidentielle jusqu'alors dominante.

Le nouveau centre des affaires, d'abord polarisé autour de la Place Ville-Marie, s'est étendu au nord jusqu'à la rue Sherbrooke. La fonction résidentielle s'en est trouvée disloquée; beaucoup d'anciennes résidences se sont trouvées reprises par des commerces ou détruites pour laisser place à des tours à bureaux et à des espaces de stationnement. Avec la domination croissante de la fonction bureau, le commerce dut s'adapter et on vit apparaître les galeries marchandes aux étages inférieurs des tours.

Le développement de la terrasse supérieure correspond à une profonde mutation de la vie urbaine, maintenant axée sur le développement en hauteur, l'importance donnée à l'automobile et la création d'un réseau piéton intérieur, qui concurrence, dans une certaine mesure, le rôle de la rue.

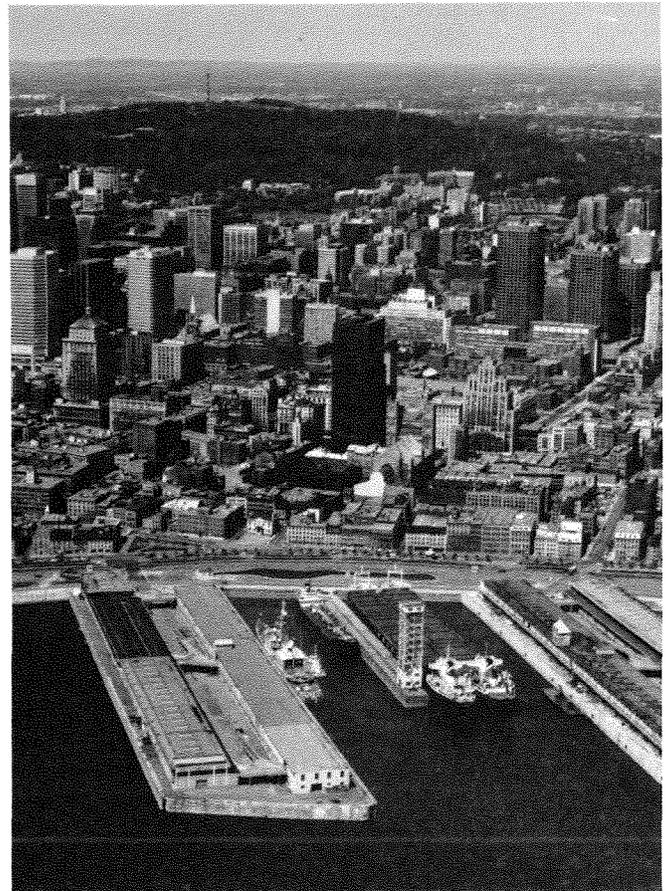
Au même moment, la forte croissance démographique, alliée aux interventions gouvernementales, favorise l'expansion des banlieues au détriment de la ville traditionnelle. Un renversement de tendance semble cependant s'amorcer avec les années 80. Malgré la stagnation démographique, les mutations sociales maintiennent la demande de nouveaux logements. Celle-ci s'oriente notamment vers les quartiers centraux créant un nouveau phénomène urbain que connaissent plusieurs grandes villes et que certains désignent parfois de "retour en ville" et d'autres de "gentrification".

Le rayonnement de Montréal

Montréal occupe une place importante dans la structure urbaine de l'Amérique du Nord. À l'époque de la colonisation, son rayonnement s'étendait jusqu'aux confins du continent. Aujourd'hui, même si Montréal ne jouit plus du titre de métropole du Canada, son influence demeure importante, parfois déterminante, dans le nord-est du continent.

Deuxième centre financier au Canada, Montréal, et plus particulièrement son centre-ville, concentre des activités de gestion et de finance dont le rayonnement s'étend sur l'ensemble du Québec et, à des degrés divers, sur certaines régions de l'Ontario, des provinces maritimes et des états de la Nouvelle-Angleterre. Les politiques gouvernementales ont d'ailleurs confirmé ce rôle de pôle de développement que joue Montréal dans l'est du Canada.

Montréal consolide cette position économique par son rôle de plaque tournante des transports. Le port de Montréal, par exemple, est l'un des plus actifs du continent, plus particulièrement dans le transport des marchandises par conteneurs (à ce titre, il est, avec Baltimore, le deuxième port en importance, sur la côte de l'Atlantique, après New York). Son réseau ferroviaire le relie aux deux océans et au nord-est américain. Ce réseau de transport est complété par l'infrastructure autoroutière et les aéroports de Dorval et de Mirabel. Les sièges sociaux d'Air Canada, du CN et du CP, de même que celui de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Association des Transporteurs aériens internationaux (ATAI ou IATA) sont situés à Montréal et confirment l'importance de son rôle en transport.



Le Centre de Montréal comprend aussi un nombre important d'institutions de santé, de recherche et d'enseignement supérieur. Le rayonnement international de certaines de ces institutions confère à Montréal une place enviable dans certains créneaux scientifiques, notamment ceux qui touchent la médecine, les biotechnologies, la botanique et l'ingénierie.

L'importance à accorder au potentiel économique de Montréal et à son rayonnement sur l'est du pays a été confirmée récemment par le "rapport Picard". Plus récemment, le "rapport L'Allier" suggérait une stratégie d'intervention en matière de relations internationales pour Montréal, sur la base des potentiels économique, touristique, culturel et financier de la région métropolitaine.

L'élaboration du plan d'urbanisme du Centre s'inscrit dans cette réflexion amorcée à Montréal depuis quelques années quant au renforcement de son dynamisme économique. L'énoncé d'orientations, par ses propositions d'aménagement, tente de contribuer au rayonnement de Montréal et de participer à son développement.

1.2 LE CONTEXTE DE PLANIFICATION

Plusieurs études d'urbanisme ont déjà été effectuées par la Ville de Montréal quant au territoire du Centre, notamment sur le centre-ville. Bien qu'elles n'aient pas donné lieu à l'adoption formelle d'un plan d'urbanisme, ces études constituaient cependant des efforts tangibles d'encadrement du développement et d'amélioration de la qualité de l'aménagement. Elles ouvraient la voie au présent travail.

Les études antérieures

Certaines de ces études étaient de nature ponctuelle. C'était notamment le cas du plan directeur du Vieux Montréal, des études de zonage du flanc sud du mont Royal à la fin des années 60 et du Quartier latin à la fin des années 70, et l'application de programmes d'intervention dans les quartiers anciens (PIQA), dans les années 80.

D'autres études présentaient une approche plus globale du centre-ville. L'étude du R.E.M. (réseau express métropolitain), entre 1975 et 1978, a donné lieu à la préparation d'un schéma d'intentions pour le centre-ville, dans le contexte d'un projet du gouvernement du Québec envisageant un lien ferroviaire avec l'aéroport de Mirabel. Une autre étude reprenait en 1980 les paramètres établis par l'étude du REM pour proposer une nouvelle approche au contrôle du développement par une réglementation de zonage et une série d'outils dynamiques, allant de la fiscalité aux mécanismes d'approbation de projets.

Cependant, l'absence d'un plan d'urbanisme et d'orientations d'aménagement se faisait toujours sentir. Il était difficile d'harmoniser les différents développements au centre-ville et d'encadrer les dossiers ponctuels. C'est pour cette raison qu'en 1985, le Service de l'urbanisme entreprenait une nouvelle étude devant conduire à la préparation d'un plan définissant les grandes orientations d'aménagement du centre-ville.

Le Sommet économique de 1986

Ce plan fut discuté lors du Sommet économique organisé par la Ville en juin 1986. Cet événement réunissait, pour la première fois, des intervenants de tous les secteurs de la société pour discuter entre autres de l'aménagement et du développement du centre-ville.

Les participants au Sommet se sont entendus sur la nécessité d'orienter le développement du centre-ville et de stimuler l'animation de celui-ci en augmentant la mixité des fonctions. La qualité de l'aménagement était vue comme un facteur déterminant du développement

économique du cœur de la métropole. Enfin, toutes les discussions ont fait ressortir la nécessité de consulter la population sur le plan d'urbanisme.

Plan d'urbanisme et consultation

En 1987, la nouvelle administration municipale a constitué, au sein du Service de l'habitation et du développement urbain, une équipe de travail chargée de préparer un plan d'urbanisme pour le centre-ville et ses espaces périphériques.

Un comité consultatif a également été créé, avec mandat de conseiller le Service de l'habitation et du développement urbain sur des questions relatives à l'aménagement et au développement du centre-ville.

Quinze tables rondes organisées en novembre 1987 ont permis de réunir plus de 200 participants pour discuter des grands enjeux dont devait tenir compte le plan d'urbanisme et pour formuler des orientations d'aménagement. Le résultat conjugué de ces efforts se retrouve dans le présent document.

Le schéma d'aménagement de la CUM

Montréal a participé à l'élaboration du schéma d'aménagement de la CUM et en partage les orientations qui confirment, pour une large part, la réglementation de zonage spécifique aux quartiers.

Selon la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, les municipalités de la CUM doivent adopter un plan et une réglementation d'urbanisme conformes au schéma d'aménagement, dans les deux ans suivant son entrée en vigueur (le 31 décembre 1987).

Toutefois, Montréal jouit d'un statut particulier dans le contexte municipal et urbain québécois. Elle possède, de par sa charte, ses propres pouvoirs d'aménagement et la loi prévoit, pour elle, des dispositions particulières. Dans ce contexte, la Ville pourrait n'avoir qu'à rendre sa réglementation d'urbanisme conforme aux dispositions du schéma.

Le présent document démontre l'intention de la Ville de Montréal de recourir au plan d'urbanisme pour encadrer la révision de sa réglementation.

PARTIE I

LE CONCEPT D'AMÉNAGEMENT ET L'AFFECTATION DU SOL

2. LES PRINCIPES ET LE CONCEPT D'AMÉNAGEMENT



2.1 LES PRINCIPES

Trois grands principes sous-tendent le plan d'urbanisme des quartiers du Centre. Ces principes, qui constituent les fondements de l'approche de planification et d'aménagement que la Ville entend poursuivre dans l'avenir, sont les suivants :

- 1) planifier avec une préoccupation humaine ;
- 2) renforcer l'identité de Montréal ;
- 3) contribuer à l'essor économique de la ville.

2.1.1 PLANIFIER AVEC UNE PRÉOCCUPATION HUMAINE

Chaque jour, quelques centaines de milliers de personnes viennent travailler, étudier, magasiner ou se divertir dans le centre de Montréal, qui abrite par ailleurs plus de 60 000 résidents. La planification et l'aménagement des quartiers du Centre doivent répondre aux besoins et aux attentes de l'ensemble de cette population. Dans cette perspective, il importe que Montréal soit en mesure de maîtriser certaines tendances qui ont fortement influencé, au cours des dernières décennies, le développement urbain des pays industrialisés.

En effet, au cours de cette période, le centre de plusieurs grandes villes s'est considérablement transformé tant au niveau fonctionnel qu'au niveau du bâti. Les centres-villes se sont spécialisés : la fonction bureau s'appropriant la majeure partie de l'espace disponible, les fonctions plus faibles et notamment l'habitation ont été repoussées vers les zones périphériques, ne laissant au centre que des logements destinés aux classes les plus riches et les plus pauvres.

Cette tendance à la spécialisation a eu pour conséquence une diminution significative de l'activité et de l'animation des centres-villes en dehors des heures d'affaires.



Cette époque a été associée, au niveau du bâti, à l'architecture moderne, école à laquelle on doit certains grands monuments d'architecture mais également une certaine banalisation de l'environnement urbain.

Le défi qui se présente aujourd'hui consiste à maîtriser ces tendances et à gérer le développement urbain de manière, d'une part, à ce qu'il contribue à un meilleur équilibre des fonctions urbaines et de leurs clientèles respectives et d'autre part, à ce que sa forme témoigne d'une sensibilité aux modes de vie et aux aspirations des citoyens. Déjà, des projets de développement réalisés à Montréal au cours des dernières années témoignent de cette nouvelle conception de l'aménagement caractérisée par la recherche d'une conciliation des intérêts en présence et d'une intégration au milieu urbain existant. Le défi est double puisqu'il recouvre à la fois des exigences en termes de qualité de vie et d'équité sociale.

Concrètement, ce principe implique que les types de logements qui seront situés dans les quartiers du Centre répondent à la demande et aux moyens des diverses couches sociales. Par ailleurs, les équipements publics, communautaires et culturels devront traduire la diversité socio-économique et culturelle de la population.

2.1.2 RENFORCER L'IDENTITÉ DE MONTRÉAL

Le Centre témoigne, peut-être plus que tout autre territoire, de l'identité de Montréal. Celle-ci est perceptible à plusieurs égards.

Au plan géographique, le mont Royal, le fleuve Saint-Laurent et les îles créent un décor naturel remarquable auquel Montréal est identifié.

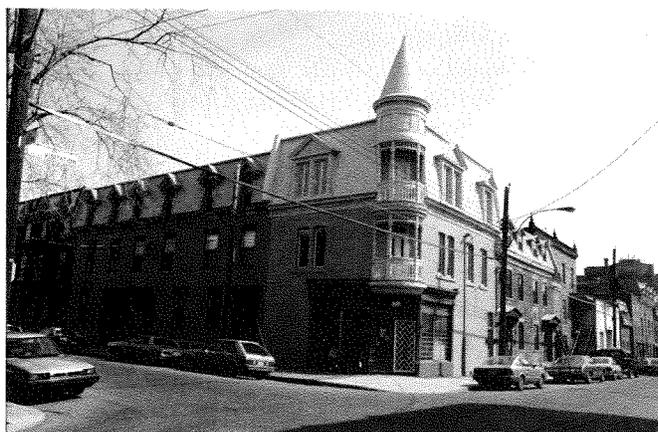
Au plan social, Montréal se distingue par une diversité culturelle et linguistique qui influence la ville dans son ensemble et teinte d'une manière particulière chacun de ses quartiers. Il importe également de souligner que Montréal jouit d'un climat de paix sociale et de sécurité qui suscite l'envie de plusieurs grandes villes.

Aux plans urbanistique et architectural, la ville se distingue par la complémentarité qu'elle a su établir entre les grandes influences historiques qu'elle a connues. Celles-ci se sont notamment traduites dans la configuration de la ville qui intégra par exemple les squares d'origine anglaise à une trame de rues associée au régime seigneurial français. Montréal se distingue encore par son ingénieuse capacité d'adaptation aux rigueurs du climat qui a conduit au développement du réseau intérieur greffé au métro. Montréal est riche des contrastes qui racontent son histoire : les ensembles de maisons en rangée traditionnelles des quartiers ouvriers, avec leurs escaliers extérieurs, leurs corniches et leurs fausses mansardes ; les somptueuses résidences du "Square Mile" ou les immeubles de pierre grise des vastes ensembles universitaires, religieux et conventuels. Ces ensembles urbains racontent l'histoire alors que celle-ci continue de s'inventer à travers des réalisations contemporaines telles l'avenue McGill College. Montréal se distingue aussi par ses ensembles et éléments architecturaux qui illustrent par leurs particularités ou par la qualité de leur interprétation des courants qui ont marqué l'architecture. Au chapitre des éléments qui ont marqué l'histoire de l'architecture à Montréal, il importe de souligner des réalisations telles



l'église Notre-Dame, l'édifice de la Sun Life, le pont Jacques-Cartier, la Place Ville-Marie, Habitat 67 etc.

Le plan d'urbanisme du Centre devra préserver et mettre en valeur ces éléments qui confèrent au coeur de la ville et à ses composantes une identité propre. Il devra en outre assurer que le développement à venir s'inscrive dans la continuité d'un art de vivre et de bâtir proprement montréalais.



2.1.3 CONTRIBUER À L'ESSOR ÉCONOMIQUE DE LA VILLE

La qualité de vie poursuivie à travers les deux premiers principes est liée à l'essor économique de la ville : à la fois, elle en dépend et elle peut y contribuer.

Le centre-ville de Montréal, le deuxième en importance au Canada, est l'assise du développement économique de Montréal et de sa région. Il se distingue de tous les autres secteurs de la ville par l'intensité et la multiplicité des fonctions qu'on y retrouve, chacune tirant parti de la présence des autres et contribuant à la vitalité de l'ensemble. Le poids économique du centre-ville est considérable: en 1984, on y retrouvait 40 % des emplois localisés dans la ville de Montréal et la moitié des 490 000 emplois tertiaires de l'ensemble de la ville.

L'essor économique du Centre passe non seulement par un renforcement des secteurs économiques qui lui sont traditionnellement associés, tels la gestion, la finance, le transport, mais aussi par l'ouverture de nouveaux créneaux complémentaires, tels la recherche et le développement dans les produits et les procédés liés à la santé, aux télécommunications, aux transports etc. De nouvelles formes organisationnelles, comme les incubateurs d'entreprises ou le partenariat public/privé,

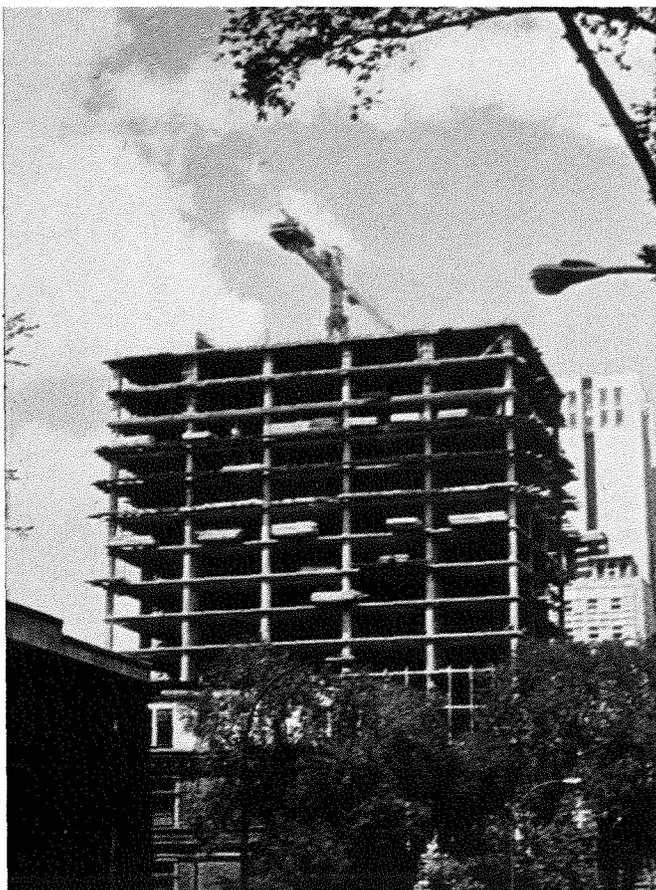


commencent à apparaître et pourront être encouragés. Il est donc primordial d'entretenir dans le Centre un climat favorable aux investissements.

L'importance de la fonction touristique doit également être soulignée, puisqu'on retrouve dans le Centre la majeure partie des équipements d'accueil et d'hôtellerie. Pour appuyer cette fonction, on devra continuer de susciter des activités exerçant un attrait en toutes saisons, et développer les structures d'accueil en fonction d'une clientèle diversifiée.

Les événements culturels sont aussi un élément moteur de l'économie, puisqu'ils contribuent à stimuler le développement des autres fonctions du Centre. Toutefois, il importe de souligner que c'est la qualité d'ensemble de la ville qui constitue la condition déterminante à son attrait touristique.

Le Centre de Montréal n'est pas, comme celui d'autres villes nord-américaines, menacé de surdéveloppement. Aussi n'est-il pas suggéré d'en restreindre le développement mais plutôt de l'orienter, dans sa forme et sa localisation.



2.2 LE CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

La planification et l'aménagement du Centre de Montréal requièrent une vision claire de ce qu'il deviendra. Cette vision globale du Centre constitue l'assise du plan d'urbanisme et est traduite en un concept d'aménagement. Celui-ci mène, pour sa part, à la définition d'une stratégie de développement. Le concept comprend trois grands principes structurants :

- 1) l'identification d'aires à consolider, à revitaliser et à développer ;
- 2) la consolidation du noyau des édifices en hauteur et des activités centrales ;
- 3) la structuration de la forme urbaine selon deux types de réseaux de rues présentant des images distinctes.



Ces éléments se rapportent à trois niveaux d'appréhension du territoire. Le premier couvre l'ensemble du Centre de Montréal et distingue les différentes parties du territoire en fonction de leur état de structuration et de leur vitalité économique. Le second porte particulièrement sur le noyau central en vue de le renforcer tout en assurant sa complémentarité avec les zones périphériques. Enfin, le troisième élément du concept porte sur la proposition de deux réseaux de rues dont les vocations en termes de développement et d'aménagement sont complémentaires.

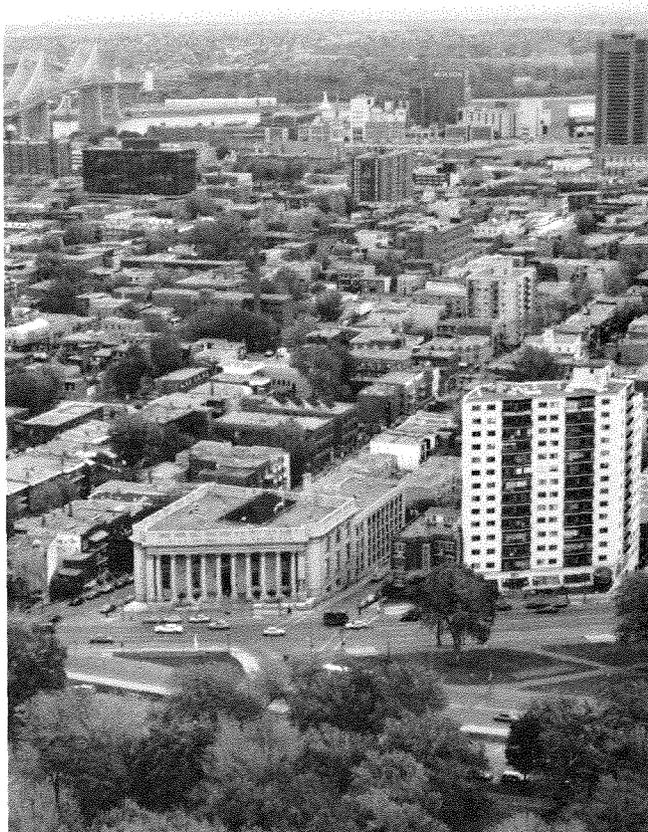
Cette section présente succinctement chacun des éléments du concept ; la section suivante mettra en relief les grandes orientations stratégiques qui y sont associées.

2.2.1 LES AIRES À CONSOLIDER, À REVITALISER ET À DÉVELOPPER

IDENTIFIER, POUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE DU CENTRE, LES AIRES À CONSOLIDER, À REVITALISER ET À DÉVELOPPER.

Le Centre de Montréal présente des degrés de structuration et de vitalité variables. Plusieurs parties du Centre, telles certains secteurs commerciaux animés et certains secteurs résidentiels stables présentent une saine vitalité. D'autres parties se trouvent anémiées par des terrains vacants, des terrains de stationnement et des édifices sous-utilisés ou désaffectés. Ce constat incite à distinguer les types d'aires que l'on retrouve au Centre en fonction de leurs problématiques de développement respectives et à déployer les moyens qui leur sont appropriés.

Suivant cette logique, il s'agit d'orienter et de soutenir le développement de manière à ce qu'il tire le meilleur parti possible des différentes composantes du Centre. En effet, sans orientation et support clairs, le développement tend à se réaliser à l'intérieur des parties les plus attrayantes du territoire, puisqu'il est assuré d'y trouver un environnement bien structuré à la fois en termes d'animation commerciale et culturelle et de qualité architecturale. Or, paradoxalement, le développement est souvent à l'origine de la disparition des activités et des édifices qui contribuaient à l'attrait de ces secteurs. C'est ce qui s'est produit notamment sur la rue Sherbrooke et qui risque de se produire à l'ouest du centre des affaires. Le développement de ces secteurs structurés doit être encouragé mais essentiellement dans la mesure où il participe et contribue à renforcer leurs caractéristiques distinctives. Parallèlement, d'autres aires de développement doivent être rendues attrayantes pour les investisseurs.



Les aires à consolider

Les aires à consolider sont des aires structurées, donc largement construites. Elles présentent globalement une saine vitalité économique. Correspondent à ce type d'aire :

- certains territoires récemment construits, tels l'avenue McGill College ;
- certains secteurs plus anciens qui sont stables, tels la majeure partie de la Terrasse Ontario ou menacés par la pression du développement, tels la partie nord du secteur Bishop-Crescent.

Ces aires ne doivent pas être l'objet de changements majeurs ; au contraire elles demandent à être consolidées. Des mesures de consolidation appropriées, telles qu'un zonage restrictif, conjuguées à des mesures de réorientation du développement vers d'autres secteurs, seront nécessaires pour assurer que la qualité de ces aires soit préservée.



Les aires à revitaliser

Les aires à revitaliser sont des aires qui présentent des problèmes de structuration, soit au niveau du bâti, soit au niveau de l'activité urbaine. En effet, plusieurs districts anciens comportent un nombre significatif de terrains vacants ou encore de bâtiments vacants ou sous-utilisés. Dans ces secteurs, le contexte de développement est plus ou moins favorable à l'investissement, le risque y demeure élevé, alors que le milieu recèle un intérêt qui demande à être mis en valeur. L'objectif, pour ces secteurs, consiste à revaloriser les éléments qui y existent déjà et à susciter de nouveaux projets qui viendront s'y insérer dans le respect de la forme urbaine et du caractère propres à ces aires. Ce qui importe avant tout, c'est de mettre au point une image claire de l'avenir de ces secteurs et de déployer les moyens qui en assureront la concrétisation. Le faubourg des Récollets et la partie sud du secteur Bishop-Crescent, notamment, appartiennent à cette catégorie.



Les aires à développer

Les aires à développer sont essentiellement caractérisées par la présence d'une superficie très importante de terrains vacants. Ces aires offrent un grand potentiel de développement, soit pour des édifices en hauteur à l'intérieur du noyau central, soit pour des ensembles de moyenne densité présentant une mixité fonctionnelle à l'intérieur des autres secteurs de développement majeur. Bien que la forme et l'échelle des bâtiments puissent varier, elles devraient s'harmoniser avec le caractère des quartiers environnants. Les abords de l'autoroute Ville-Marie et le faubourg Québec font partie des aires à développer.

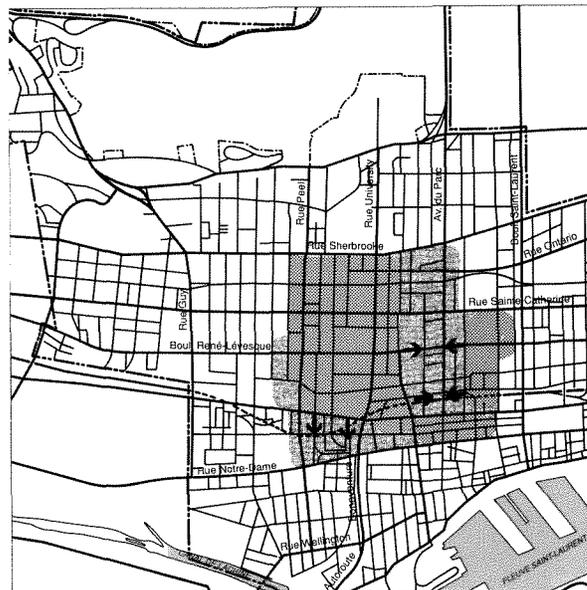
2.2.2 LA CONSOLIDATION DU NOYAU DES EDIFICES EN HAUTEUR ET DES ACTIVITÉS CENTRALES

ORIENTER L'EXPANSION DU CENTRE DES AFFAIRES VERS L'EST AFIN D'ASSURER SON ARTICULATION À L'ANCIEN CENTRE FINANCIER ET À L'AXE MULTIFONCTIONNEL DU COMPLEXE DESJARDINS.

Le centre des affaires est, dans toute ville, le secteur où s'exerce l'activité urbaine la plus intense. C'est là que se trouvent les activités centrales qui comprennent les bureaux, les magasins d'envergure régionale, les hôtels et les activités de soutien spécialisées (imprimerie, messagerie etc.). Ces activités étroitement interreliées profitent des effets de proximité ; en d'autres termes, plus le centre des affaires est dense, plus les échanges s'avèrent faciles et intenses. Les orientations d'aménagement affectant le centre des affaires doivent donc favoriser cette synergie.

Le centre des affaires actuel se concentre dans le quadrilatère délimité par les rues Stanley, Sherbrooke, Aylmer/Beaver Hall et Saint-Antoine. D'abord localisé aux abords de la rue Saint-Jacques, le centre des affaires s'est progressivement déplacé vers les squares Phillips et Dorchester. Son développement s'est poursuivi suivant deux axes principaux : au cours des années 60, le long du boulevard René-Lévesque, à proximité de la Place Ville-Marie, et au cours des années 70 et 80 le long du boulevard de Maisonneuve et de l'avenue McGill College. Au cours de cette période, un axe multifonctionnel constitué des complexes administratifs Desjardins et Guy-Favreau, de la Place des Arts et du Palais des congrès s'est développé à l'est du centre des affaires.

Présentement, l'ancien centre financier et l'axe multifonctionnel sont mal intégrés au centre des affaires. Il y a lieu de corriger cette situation afin d'augmenter l'efficacité des opérations qui s'y déroulent. Le second élément du concept d'aménagement vise donc à favoriser la consolidation du noyau central de manière à ce qu'il constitue un ensemble cohérent, à l'intérieur duquel la croissance des activités centrales sera encouragée. Il est proposé de favoriser un développement interstitiel permettant au centre des affaires de s'articuler à l'ancien centre financier et de rejoindre l'axe multifonctionnel. Ceci implique que les espaces qui séparent actuellement ces composantes seront occupés principalement par des activités centrales, et notamment par le bureau.



Plan 6 – Concept d'aménagement de la consolidation du noyau des édifices en hauteur et des activités centrales

La Ville propose de favoriser l'expansion du centre des affaires vers l'est et vers le sud.

Afin que le noyau central ne devienne pas une masse monolithique d'édifices en hauteur, le plan vise à assurer une modulation de sa forme en fonction d'exigences d'ensoleillement et d'échelle du développement sur certaines rues et autour de certains sites stratégiques, tels les squares et parcs. Par ailleurs, le traitement architectural du bâti devra exprimer la présence d'activités complémentaires au bureau.

2.2.3 LES RÉSEAUX STRUCTURANTS

ORIENTER LE DÉVELOPPEMENT SUIVANT DEUX RÉSEAUX DE RUES COMPLÉMENTAIRES MAIS DISTINCTS PAR LEUR ÉCHELLE ET LEUR VOCATION.

L'énoncé d'orientations propose une stratégie de développement qui s'appuie sur la reconnaissance, la mise en valeur et le développement de deux réseaux de rues complémentaires mais distincts. Ces réseaux correspondent à deux types d'environnement fortement différenciés qui concourent à la qualité d'ensemble du milieu urbain et qui sont désignés ici comme réseaux d'ambiance et de prestige.

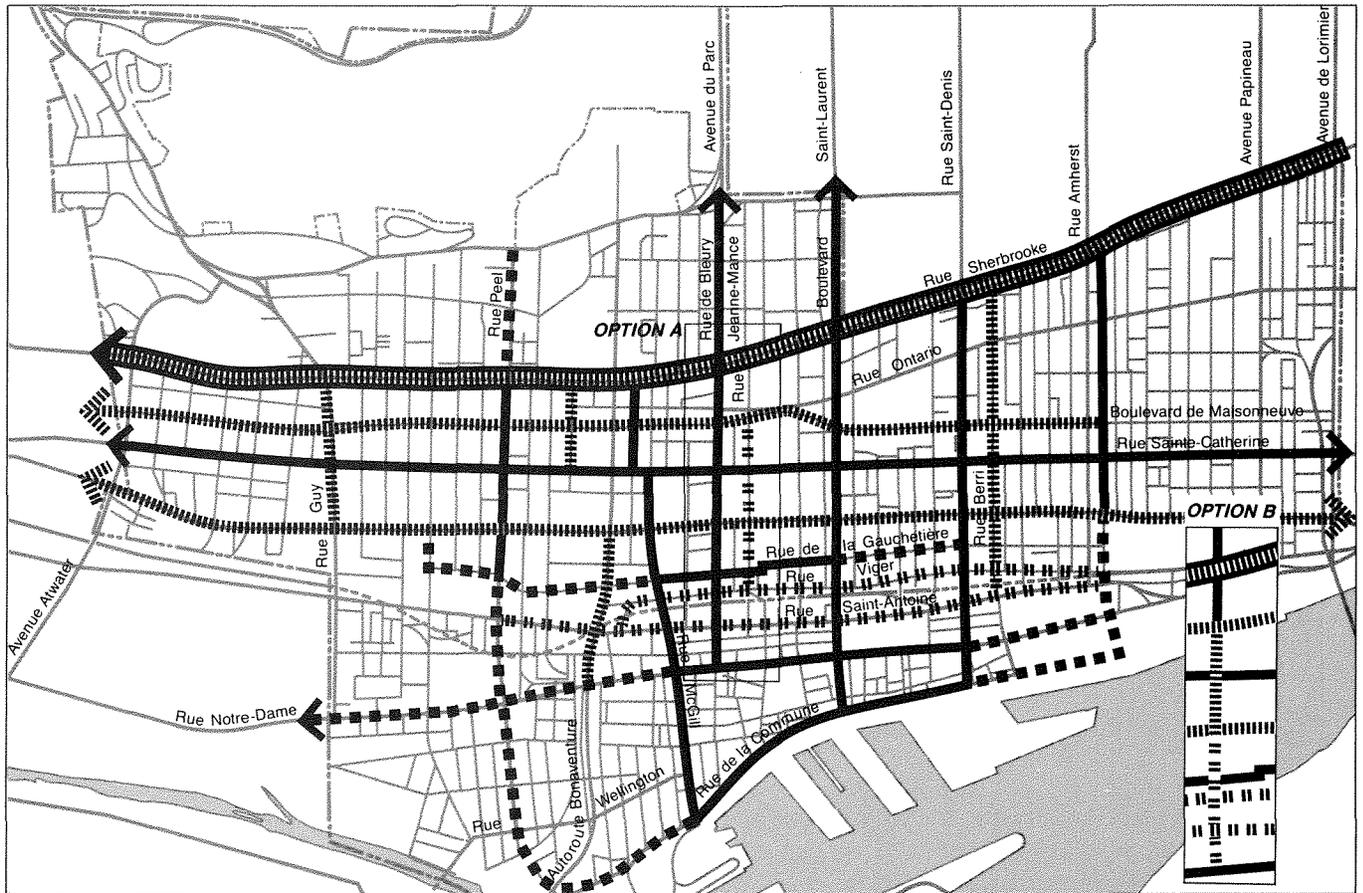


Le réseau d'ambiance

Le réseau d'ambiance est composé des rues qui se distinguent par l'intensité de leur animation, par la présence de commerces de détail et d'activités culturelles ainsi que par la présence d'un nombre souvent significatif d'édifices d'intérêt patrimonial. Les rues d'ambiance constituent un environnement particulièrement attrayant et stimulant pour le piéton : le rythme des commerces, l'échelle réduite des bâtiments et l'ensoleillement qui les caractérisent en font le parcours privilégié du piéton. Les rues Sainte-Catherine et Saint-Denis sont des rues d'ambiance, la rue de La Gauchetière pourrait prolonger cette vocation qui la caractérise déjà dans le quartier chinois.

Il importe de désigner les rues qui composeront le réseau d'ambiance en fonction de ces caractéristiques et de planifier leur aménagement de manière à affirmer leur vocation. Ceci implique qu'une attention particulière soit apportée au maintien et à la création d'un micro-climat confortable pour le piéton, ce qui se traduira notamment par des exigences relatives à l'échelle des bâtiments. La même attention devra être apportée à l'activité urbaine : les commerces de détail, les équipements culturels et les espaces publics seront prioritairement localisés sur les rues d'ambiance. À cet égard, il est proposé de reconnaître aux rues d'ambiance des vocations particulières qui permettront d'orienter le développement. Ainsi, la rue Sherbrooke peut être considérée comme un axe cérémonial et la rue Saint-Denis comme le cœur du Quartier latin. On trouvera à l'intérieur de cet énoncé d'orientations des propositions qui assureront la mise en valeur des multiples caractéristiques du réseau d'ambiance.

Il apparaît, par ailleurs, essentiel d'assurer la continuité du parcours piéton que constitue le réseau d'ambiance. Si, à l'intérieur des aires de consolidation, le réseau est déjà largement constitué, il en va autrement dans les aires de revitalisation et de développement. Il faudra donc assurer le développement du réseau, de concert avec les autres opérations qui seront réalisées à l'intérieur de ces aires.



Le réseau de prestige

Le réseau de prestige présente une toute autre image urbaine. Les rues de prestige se distinguent principalement par leurs larges emprises, par le caractère imposant et parfois monumental des bâtiments de haute densité qui les bordent. Ce sont les rues où sont localisées les édifices prestigieux, récemment construits, qui logent les sièges sociaux des grandes entreprises. L'avenue McGill College et le boulevard René-Lévesque appartiennent au réseau de prestige.

Plan 7 – Concept d'aménagement: les réseaux structurants
Les rues composant chacun des deux réseaux présentent des caractéristiques et des vocations distinctes. La Ville propose d'orienter le développement dans le sens d'un renforcement de ces caractéristiques. Certaines rues ne sont désignées qu'à titre préliminaire.

-  Réseau d'ambiance
-  Réseau de prestige
-  Rue Sherbrooke
-  Réseau existant à consolider
-  Réseau à créer
-  Continuité du réseau hors territoire



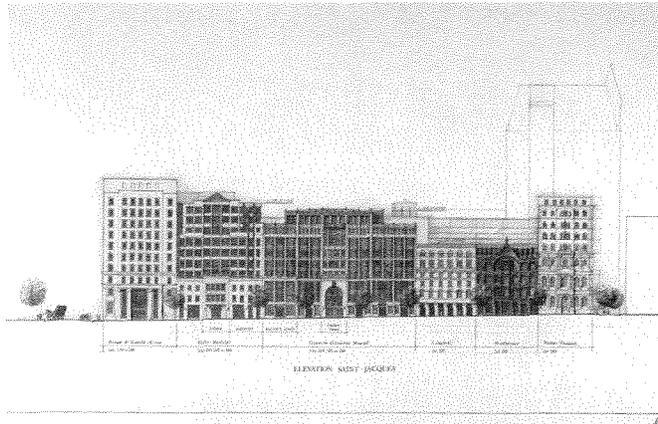
Il importe d'améliorer la qualité de ce réseau qui est, par ailleurs, conçu pour recevoir une circulation automobile plus importante, et de l'aménager en soulignant l'image urbaine qui le distingue. Ceci peut être réalisé à travers diverses actions qui viseraient à agrémenter le décor de prestige. On peut mentionner, par exemple, la plantation d'arbres et l'encouragement d'un certain degré d'activité et d'animation au niveau du trottoir.

2.3 LA STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT

Les trois éléments du concept d'aménagement conduisent à la définition d'une stratégie globale de développement du Centre de Montréal, à laquelle viennent se greffer les différentes propositions contenues dans cet énoncé d'orientations. La stratégie vise à orchestrer le choix et la mise en oeuvre des différents types d'intervention qui assureront la réalisation des divers objectifs du plan d'urbanisme. Il s'agit en quelque sorte d'un plan d'action qui présidera à la concrétisation des orientations et des propositions du plan d'urbanisme.

À cet égard, l'identification des aires à consolider, à revitaliser et à développer introduit une distinction cruciale qui déterminera le choix des mécanismes à favoriser ainsi que les rôles que joueront respectivement l'administration municipale et les autres acteurs du développement. En effet, la Ville pourra opter selon les circonstances en faveur de différentes approches de gestion du développement s'appuyant respectivement sur :

- le contrôle réglementaire et les procédures d'approbation de projets ;
- une implication directe dans la réalisation de projets catalyseurs du développement, suivie de la gestion de leurs effets d'entraînement (la Ville ayant déjà été partie à ce type d'opération, notamment, dans les cas du Centre de commerce mondial) ;
- la définition de certains grands projets de développement urbain tels le projet de développement du faubourg Québec.



Centre de commerce mondial

D'autre part, encore selon les caractéristiques des contextes de développement, la Ville pourra mettre de l'avant des programmes incitatifs destinés à encourager la réalisation des projets. Des mesures au niveau de la fiscalité municipale pourront alors être envisagées et des améliorations de la qualité du domaine public seront prévues.

Dans plusieurs secteurs, principalement, dans les aires de revitalisation et de développement, le défi consiste à rendre les conditions plus propices à l'investissement. À ce titre, il importe donc d'établir des priorités au niveau des secteurs à développer.

L'énoncé d'orientations et le plan d'urbanisme exprimeront une vision de ce que pourra devenir Montréal ; pour qu'elle se concrétise, il faudra faire preuve d'autant d'imagination quant au choix et à la mise au point des moyens qui seront employés.

3. L'ANALYSE FONCTIONNELLE ET L'AFFECTATION DU SOL



3.1 INTRODUCTION

Le présent chapitre expose des propositions préliminaires en ce qui a trait à l'affectation du sol. Les regroupements d'usages envisagés sont décrits de façon détaillée et accompagnés d'une discussion portant sur les hauteurs maximales qui pourraient être permises. Le tout est précédé d'une analyse des fonctions de bureau, d'habitation, de commerce de détail et d'industrie. Le plan d'affectation du sol est le produit de ces analyses ainsi que de celles portant sur les divers thèmes prioritaires (design urbain, patrimoine, espaces publics, accessibilité et équipements collectifs) qui sont présentées dans la deuxième partie du document (aux chapitres 4 à 8).

3.2 L'ANALYSE FONCTIONNELLE

Le Centre de Montréal renferme un ensemble de fonctions dont plusieurs jouent un rôle central et ont un rayonnement régional. La mixité des fonctions et la mixité d'utilisateurs qu'elle entraîne (travailleurs, consommateurs, résidents etc.) contribuent à l'intérêt du territoire en assurant une animation et une diversité propres à Montréal.

Les diverses fonctions présentes dans le Centre ne sont pas simplement juxtaposées sur le même territoire mais sont en interaction les unes avec les autres. Certaines sont en relation d'interdépendance comme par exemple le commerce de détail régional qui tire une partie importante de sa clientèle parmi les travailleurs des bureaux situés à proximité. Par ailleurs, certaines fonctions occasionnent des nuisances à d'autres, comme les activités de divertissement par rapport à l'habitation.

Le défi majeur du plan d'urbanisme est de permettre la multifonctionnalité en encourageant la synergie qui en résulte et de minimiser les antagonismes entre les fonctions. Le plan prévoit que la plus grande partie du territoire fera l'objet d'une affectation mixte. Selon les secteurs, cette affectation sera précisée et comprendra par exemple à certains endroits l'obligation d'inclure des résidences dans chaque projet important alors qu'ailleurs on ne fera que permettre la fonction résidentielle sans l'imposer.

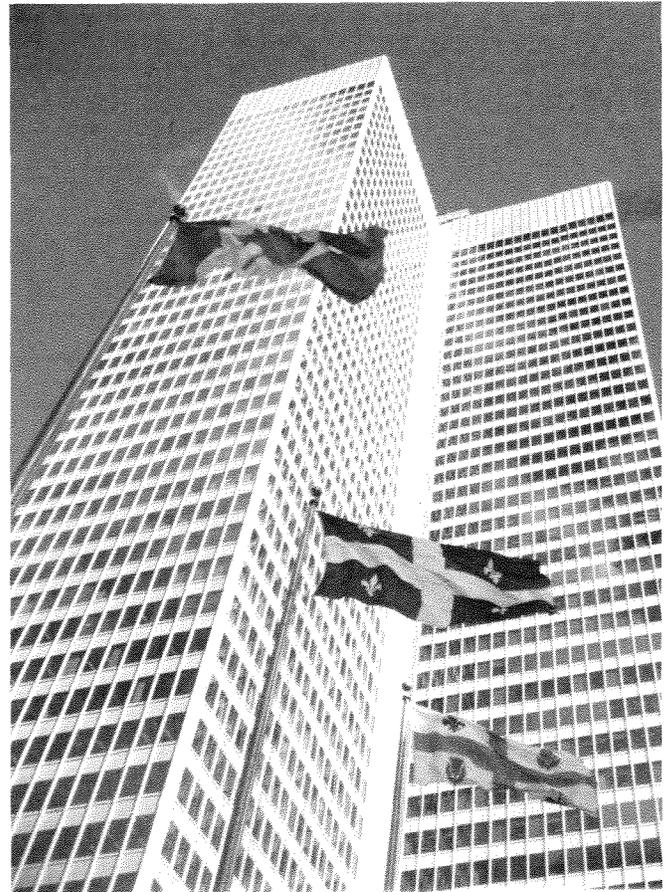
Même si le plan entend favoriser la mixité des fonctions, pour des raisons de clarté chacune des principales fonctions urbaines fait l'objet d'une étude distincte dans les sections qui suivent.

3.2.1 LE BUREAU

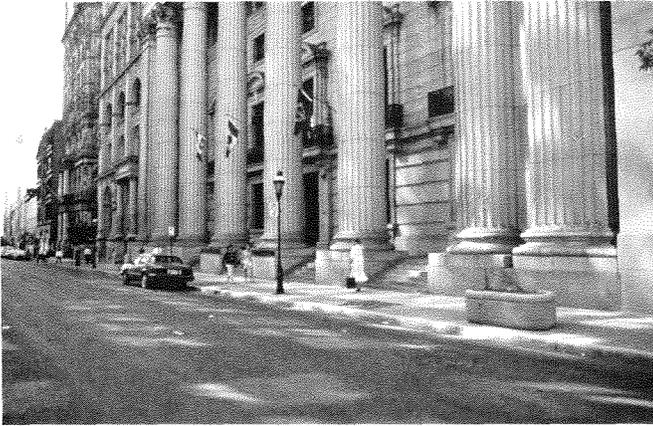
Le développement du secteur tertiaire est essentiel au maintien du dynamisme de Montréal comme métropole économique et financière. Malgré la croissance récente des superficies de bureau en banlieue et dans les quartiers périphériques, les fonctions administratives présentes dans la région métropolitaine sont largement concentrées au centre-ville. L'ensemble des bureaux couvre une superficie de plancher de quelque 3,5 millions de mètres carrés et, malgré la prépondérance des bureaux de classe A, on trouve des espaces de qualités diverses qui permettent de répondre à des clientèles variées. La croissance des superficies de bureau, caractérisée par des cycles prononcés, correspond en moyenne à quelque 100 000 mètres carrés de superficie de plancher par année.

En raison des facteurs de localisation déterminant le choix des sites (prestige, accessibilité, disponibilité de services complémentaires, proximité du métro et du réseau piétonnier intérieur), le centre des affaires exerce un attrait inégalé en ce qui concerne l'implantation des grands projets de bureau. Ce secteur, délimité par les rues Stanley à l'ouest, Sherbrooke au nord, Aylmer et Côte du Beaver Hall à l'est et St-Antoine au sud, a pris la relève, dans les années 60, de l'ancien quartier des affaires de la rue St-Jacques. On trouve encore, dans le centre des affaires, quelques sites vacants servant de terrains de stationnement mais il est prévisible qu'il sera complètement construit d'ici quelques années. Déjà, un intérêt accru se manifeste pour les zones de transition situées à son pourtour. Des orientations et des stratégies de mise en valeur précises sont donc requises pour guider le développement dans des zones d'expansion capables d'absorber une forte croissance mais présentement moins attrayantes en termes de prestige et de services de soutien.

Trois zones potentielles d'expansion du centre des affaires sont soumises pour discussion :



- 1) le territoire situé entre les rues Aylmer/Côte du Beaver Hall et la rue Jeanne-Mance dont le développement permettrait une continuité de fonctions et de gabarits entre le centre des affaires et l'axe Place des Arts/Palais des Congrès (cette continuité tenant compte du maintien de certaines activités particulières comme l'industrie de la fourrure) ;
- 2) la portion du secteur Bonaventure situé immédiatement au sud du centre des affaires et à l'ouest du Vieux Montréal qui pourrait constituer une charnière entre ces deux secteurs ;
- 3) le territoire au sud-ouest du centre des affaires de part et d'autre du boulevard René-Lévesque jusqu'à la rue de la Montagne.



Les abords des stations de métro Berri-UQAM et Guy-Concordia ainsi que la cité administrative de la rue Notre-Dame constituent des pôles secondaires de bureaux qui répondent à des clientèles différentes de celles s'installant dans le centre des affaires. Ces pôles présentent des potentiels de développement relativement importants, et il importe de les consolider.

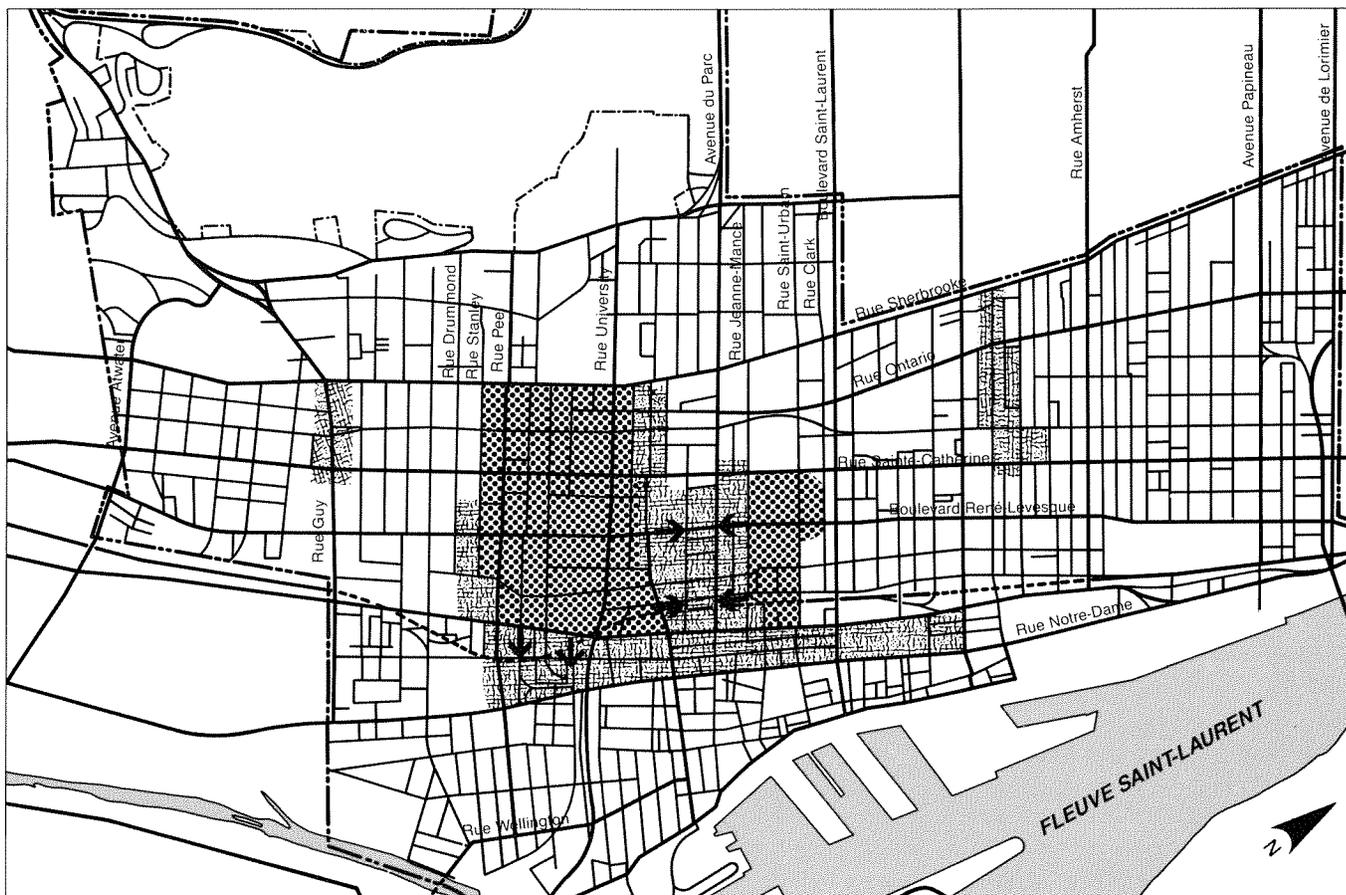
Les limites de ces pôles secondaires devront être clairement précisées et les densités d'occupation du sol autorisées devront être limitées, compte tenu de la vulnérabilité des occupations résidentielles environnantes et des nuisances que pourrait créer un tel développement, notamment au chapitre de la circulation.



Par ailleurs, il apparaît prioritaire de tirer parti des disponibilités importantes en espaces à bureaux qu'offre la rue St-Jacques dans le Vieux Montréal. Une telle volonté se heurte actuellement à des problèmes d'accessibilité qui devront être résolus au cours des prochaines années, et aux problèmes que soulève l'adaptation de vieux bâtiments, dont les petites superficies de plancher et les normes de sécurité ne répondent pas toujours aux exigences fonctionnelles requises par de nouveaux occupants.



Le plan propose de consolider et d'agrandir le centre des affaires actuel et de consolider les pôles secondaires de bureau, notamment ceux du Vieux Montréal. Ces mesures devraient permettre de répondre à la demande tout en diminuant la pression au développement ressentie dans certaines zones adjacentes au centre des affaires où des édifices à bureau en hauteur ne sont pas souhaitables (secteur Bishop-Crescent, district de la fourrure de la rue Mayor, secteur résidentiel et institutionnel au nord de la rue Sherbrooke).



Plan 8 – Aires de forte concentration de bureaux à consolider et à développer

La croissance de la fonction bureau permettra la consolidation du centre des affaires et son expansion dans les zones désignées. Les pôles secondaires de bureaux seront également développés et consolidés à une densité moindre.

**Proposition 1
CONSOLIDER LE CENTRE DES AFFAIRES.**

- définir les densités de bureaux dans le centre des affaires en considérant l'infrastructure de transport en place, les projets d'expansion du réseau piétonnier intérieur et les densités avoisinantes.

**Proposition 2
DÉSIGNER LES ZONES D'EXPANSION DU CENTRE DES AFFAIRES.**

- établir les priorités de développement parmi les zones suivantes :
 - 1) le territoire situé entre le centre des affaires et la rue Jeanne-Mance ;
 - 2) le quadrilatère Bonaventure compris entre les rues Peel, St-Antoine, McGill et Notre-Dame ;
 - 3) le territoire au sud-ouest du centre des affaires comprenant les abords du boulevard René-Lévesque jusqu'à la rue de la Montagne.

**Proposition 3
CONSOLIDER LES PÔLES SECONDAIRES DE BUREAU.**

- définir les limites et les densités à autoriser quant aux pôles d'espaces à bureaux des rues Berri et Guy et de la cité administrative municipale ;
- promouvoir activement la rue St-Jacques comme lieu de prestige pour l'implantation de bureaux, en collaboration avec les intervenants du milieu des affaires ;
- trouver des solutions architecturales et réglementaires aux contraintes posées par les vieux immeubles dont les superficies, configurations et équipements de sécurité ne répondent pas aux normes.

3.2.2 L'HABITATION

Au recensement de 1986, la population du Centre de Montréal se chiffrait à 63 600 personnes, pour un total de 36 800 ménages, ce qui représentait une augmentation de 4 % du nombre de ménages depuis 1981. Ce phénomène marque un renversement de la situation observée entre 1971 et 1981, alors que le nombre de ménages dans le Centre diminuait de 3 %.

Le stock de logements dans le Centre est caractérisé par une diversité marquée en termes de qualité et d'ancienneté. On continue d'y construire annuellement un bon nombre d'unités d'habitation mais la quantité de logements anciens est en décroissance constante. Cela est attribuable en partie à la démolition d'immeubles mais surtout à la conversion de logements à d'autres fonctions, notamment le bureau. La disparition de ces logements, souvent caractérisés par des loyers abordables, crée des difficultés pour les différentes catégories de personnes à faible revenu qui habitent dans le Centre (étudiants, personnes âgées etc.). Le nombre de maisons de chambres tend aussi à diminuer et, par exemple, entre janvier et juillet 1987, 96 permis (correspondant à 781 chambres) n'ont pas fait l'objet de renouvellement.

La composition sociale de certaines portions résidentielles du Centre s'est modifiée au cours des dernières années suite à l'arrivée de ménages à revenus moyens qui ont procédé à la rénovation de logis anciens. Ce phénomène a permis d'améliorer la qualité du bâti mais a aussi contribué à réduire le nombre de logements à loyer modéré.

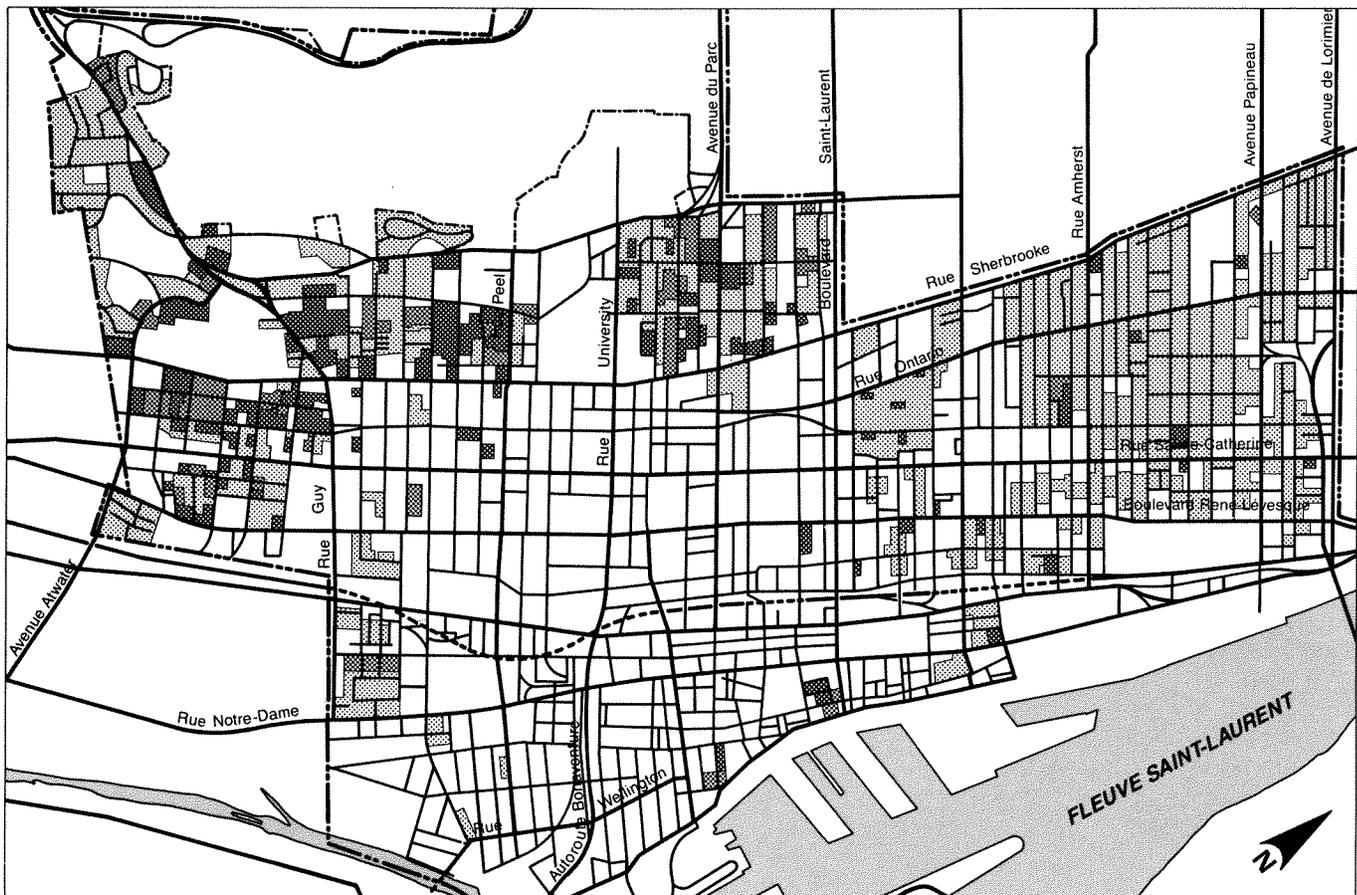
Dans certains secteurs résidentiels (tel Lincoln-Tupper) un développement rapide s'est réalisé il y a quelques années en rupture avec la morphologie urbaine traditionnelle. Cela a produit des voisinages d'une qualité discutable tant au niveau de l'esthétique que des contraintes physiques (vents, ensoleillement etc.). Dans d'autres secteurs comme le Vieux Montréal et les territoires adjacents, la population résidente n'a pas encore atteint un niveau qui permette de supporter une gamme complète de services et de commerces d'appoint ce qui ne contribue pas à accélérer le développement résidentiel souhaité.



Au centre-ville et dans certains autres secteurs, le niveau des valeurs foncières rend difficiles la rénovation et la mise en valeur du patrimoine résidentiel. De plus, pendant longtemps, le développement résidentiel n'était pas encouragé dans ces secteurs par la réglementation d'urbanisme puisqu'on permettait une densité de construction deux fois plus grande pour le bureau que pour l'habitation.

L'augmentation du stock de logements, dans une optique de multifonctionnalité, peut se traduire aussi bien par la réalisation de nouveaux projets entièrement voués à l'habitation que par celle de projets mixtes à composante résidentielle. De nouveaux développements résidentiels majeurs pourraient naître dans des secteurs proches du centre-ville, que ce soit par la création de nouveaux quartiers résidentiels (faubourg Québec), par la mise en valeur de terrains sous-utilisés, par la consolidation de noyaux résidentiels existants (faubourg Saint-Laurent) ou par des modifications aux règlements de zonage (par exemple dans le faubourg des Récollets). Ces développements résidentiels devraient s'accompagner de l'implantation à proximité de services connexes, tels que parcs, commerces d'appoint et garderies.

Le plan propose de préserver les logements existant dans le Centre, d'augmenter substantiellement la population résidente par la construction de nouvelles unités et d'assurer la qualité des voisinages résidentiels tout en maintenant une large diversité sociale.



Plan 9 – Concentrations résidentielles existantes



**Proposition 4
PROTÉGER ET MAINTENIR LES
LOGEMENTS EXISTANTS.**

- limiter les cas de démolition de logements par une révision de la réglementation municipale en tenant compte de l'impact de la démolition sur la population résidante ;
- restreindre la transformation de logements en bureaux par le biais de normes incluses au règlement de zonage (limites de superficie, exigences de places de stationnement etc.) ;
- exiger l'intégration des logements existants aux nouveaux projets ou, le cas échéant, leur remplacement dans un rayon acceptable et à un prix comparable.

**Proposition 5
FAVORISER UNE AUGMENTATION
SIGNIFICATIVE DU STOCK DE LOGEMENTS.**

- encourager l'implantation de nouveaux projets d'habitation :
 - en réservant certaines parties du territoire prioritairement à cette fin ;
 - par le biais d'opérations d'ensemble, créer un contexte qui fera démarrer le marché libre dans le domaine résidentiel pour certains secteurs à développer.
 - en exigeant une proportion minimale de logements (par exemple 50 %) dans les nouveaux projets devant s'implanter dans certaines zones spécifiques ;
 - en permettant la fonction résidentielle là où d'autres fonctions sont dominantes et en l'encourageant par des politiques ou programmes incitatifs (tel la bonification de "plein droit").
- encourager la transformation en habitation de certains édifices vacants ou sous-utilisés.



Plan 10 – Aires d'expansion résidentielle
 Il est proposé que les "aires d'habitation" indiquées soient exclusivement résidentielles. Dans les "aires mixtes à dominance habitation", l'habitation doit occuper une proportion dominante de l'espace. Dans les "aires mixtes d'habitation et de bureau", on encouragera le développement de l'habitation par des politiques ou programmes incitatifs.

-  Concentration résidentielle existante
-  Aire d'habitation
-  Aire mixte à dominance habitation
-  Aire mixte d'habitation et de bureau

**Proposition 6
 FAVORISER LE MAINTIEN ET LE DÉVELOPPEMENT DE VOISINAGES RÉSIDENTIELS DE QUALITÉ.**

- s'assurer que les nouvelles constructions s'inscrivent dans la morphologie existante du bâti ;
- encourager la création d'environnements résidentiels intégrés (tel celui du Complexe Guy Favreau) par exemple en facilitant le remembrement des terrains.

**Proposition 7
 ENCOURAGER LE DÉVELOPPEMENT DE LA MIXITÉ SOCIALE DANS LE CENTRE.**

- susciter la construction de logements à loyer abordable pour assurer le maintien de la population résidante et développer des types alternatifs d'habitation (comme le partage de logements) à l'intention des personnes seules à très faibles revenus et de la population itinérante ;
- faciliter le recours aux programmes de subvention qui visent la restauration des maisons de chambres et la transformation d'immeubles en maisons de chambres ;
- encourager, dans le cadre de la mise en valeur de terrains, la construction de logements familiaux, comprenant par exemple de grands logements et/ou des logements avec accès direct à l'extérieur.

3.2.3 LE COMMERCE DE DÉTAIL

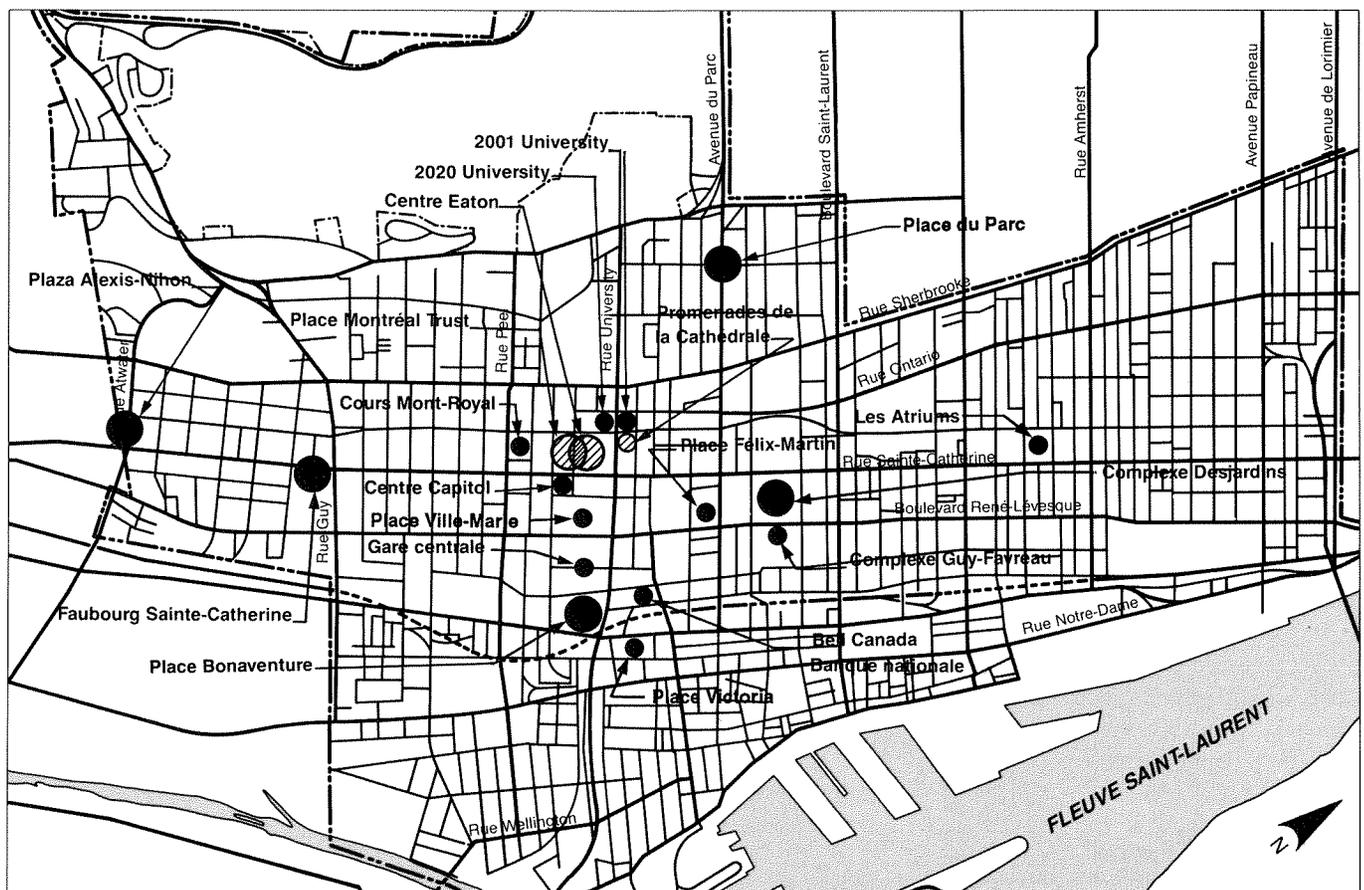
Bien que le nombre brut de commerces ne cesse de croître dans le Centre de Montréal, l'importance relative du Centre dans le marché régional a décliné depuis quelques décennies, en raison, notamment, de la construction des centres commerciaux de banlieue. D'ici la fin de 1989, on assistera au centre-ville à l'ouverture de quatre nouvelles galeries marchandes comptant au total plus de 550 boutiques (la Place Montréal Trust, les Cours Mont-Royal, le Centre Eaton et les Promenades de la Cathédrale), qui aideront le Centre à renforcer son rôle commercial à l'échelle régionale.

Depuis les années 60, la fonction commerciale régionale au centre-ville s'est largement concentrée dans un territoire relativement restreint, soit en façade sur la rue Sainte-Catherine et dans les galeries marchandes situées entre les rues Peel et Aylmer. Ce phénomène résulte de plusieurs facteurs: la concentration des édifices à bureaux, l'affaiblissement des fonctions résidentielle et de bureau dans d'autres parties du Centre, la présence de trois importants magasins à rayons (La Baie, Eaton et Simpson) ainsi que celle du métro et du réseau piéton intérieur.

Les galeries marchandes

Les commerces implantés sur rue de façon traditionnelle et les galeries marchandes où les commerces donnent sur un espace de circulation intérieur sont complémentaires, tant du point de vue des marchandises offertes que de l'ambiance qui les caractérise. Toutefois, le design des galeries marchandes est parfois discutable notamment en minimisant les ouvertures sur rue et en multipliant le nombre d'étages et de passages.

Plan 11 – Galeries marchandes
Plusieurs galeries marchandes (montrées en hachuré) s'ajouteront en 1988-89 à celles qui existaient déjà (montrées en noir).



Avec l'ouverture des galeries marchandes actuellement en construction, la proportion des commerces hors-rue dans la partie centrale du centre-ville deviendra supérieure à 50%. De plus, les nouvelles galeries marchandes créeront un axe commercial parallèle à la rue Sainte-Catherine, alors que jusqu'à présent les galeries marchandes étaient soit isolées soit reliées selon des axes nord-sud. L'ouverture d'un nombre important de commerces dans les complexes intérieurs pourrait provoquer d'importantes mutations au niveau des établissements commerciaux sur rue. L'impact précis de l'ouverture des galeries marchandes sur l'achalandage des rues et sur la structure commerciale fera l'objet d'observations qui se poursuivront au cours des années à venir.

Il est important qu'un équilibre s'instaure entre les commerces sur rue et ceux localisés dans les galeries marchandes. Dans cet esprit on peut envisager d'encadrer l'implantation de nouveaux commerces hors-rue, de mettre en valeur les voies commerçantes et de créer de nouvelles voies commerçantes dans les secteurs appelés à être redéveloppés. Ces propositions se conjuguent à celles relatives au réseau piéton intérieur (voir section 6.4) qui visent une extension planifiée de ce réseau.



Proposition 8
**INSTAURER UN ÉQUILIBRE ENTRE LES
 COMMERCE SUR RUE ET CEUX DES
 GALERIES MARCHANDES.**

- favoriser l'implantation de commerces donnant directement sur rue ;
- réglementer l'implantation de commerces autres que ceux donnant sur rue en termes de typologie, de superficie etc., en fonction notamment de leur localisation dans le Centre ;
- encourager l'ouverture sur la rue des galeries marchandes et réglementer le nombre de niveaux à réserver à cette fonction.

Les voies commerçantes

L'image d'une voie commerçante joue un rôle important dans son succès. L'amélioration de son cadre physique (design de la rue, des devantures, des affiches et des étalages) permet de la rendre plus attrayante, plus adaptée aux besoins de la clientèle et, donc, d'accroître son succès commercial. Certains marchands ont indiqué l'importance d'une bonne coordination entre la Ville et le milieu en ce qui touche aux projets de réaménagement et à l'amélioration de l'accessibilité (stationnement, lignes d'autobus etc.).



Les associations de marchands peuvent aider leurs membres à fonctionner ensemble dans le cadre d'une stratégie à long terme pour améliorer les opérations commerciales de leur secteur. À Montréal, sept associations de marchands se sont légalement constituées en SIDAC (société d'initiative et de développement des artères commerciales) mais aucune des zones commerciales du Centre ne disposent d'une telle association.

Les zones qui sont officiellement reconnues d'intérêt touristique bénéficient d'heures d'affaires prolongées en vertu de la loi québécoise à ce sujet. Cela peut être avantageux pour les commerçants qui s'y trouvent mais peut aussi mener à une modification de la structure des zones impliquées si de nouveaux types de commerces s'y établissent simplement pour bénéficier des heures d'affaires spéciales.

Enfin, l'animation des voies commerçantes pourrait être augmentée en élargissant les possibilités de vente sur les trottoirs. Jusqu'à présent, la Ville a régi les commerçants ambulants de façon assez stricte pour ne pas entraver la circulation et pour empêcher la concurrence avec les magasins. Bien organisé, le commerce de rue pourrait être apprécié de la clientèle et pourrait ajouter de l'atmosphère aux rues commerçantes.

Proposition 9

AUGMENTER LA VITALITÉ DES VOIES COMMERÇANTES

- établir, en collaboration avec les marchands, les résidents et les propriétaires d'immeubles, des programmes d'amélioration de l'aménagement public (éclairage, mobilier, plantations etc.) ;
- établir, en collaboration avec les marchands, des critères d'affichage et de rénovation ainsi que des programmes de mise en oeuvre ;
- encourager, par un appui technique et financier, la formation d'associations de marchands (selon des regroupements géographiques ou les types de biens vendus) ;
- déterminer les zones à reconnaître officiellement d'intérêt touristique ;
- permettre une expansion contrôlée du commerce ambulant après avoir établi des critères de typologie des biens vendus, de localisation et d'exploitation.

Plan 12 – Commerces sur rue existants

Les plus fortes concentrations se trouvent sur les rues Sainte-Catherine, Saint-Laurent et Ontario ainsi que dans le Vieux

Montréal et le secteur Bishop-Crescent. La continuité des voies commerçantes est affaiblie à plusieurs endroits.

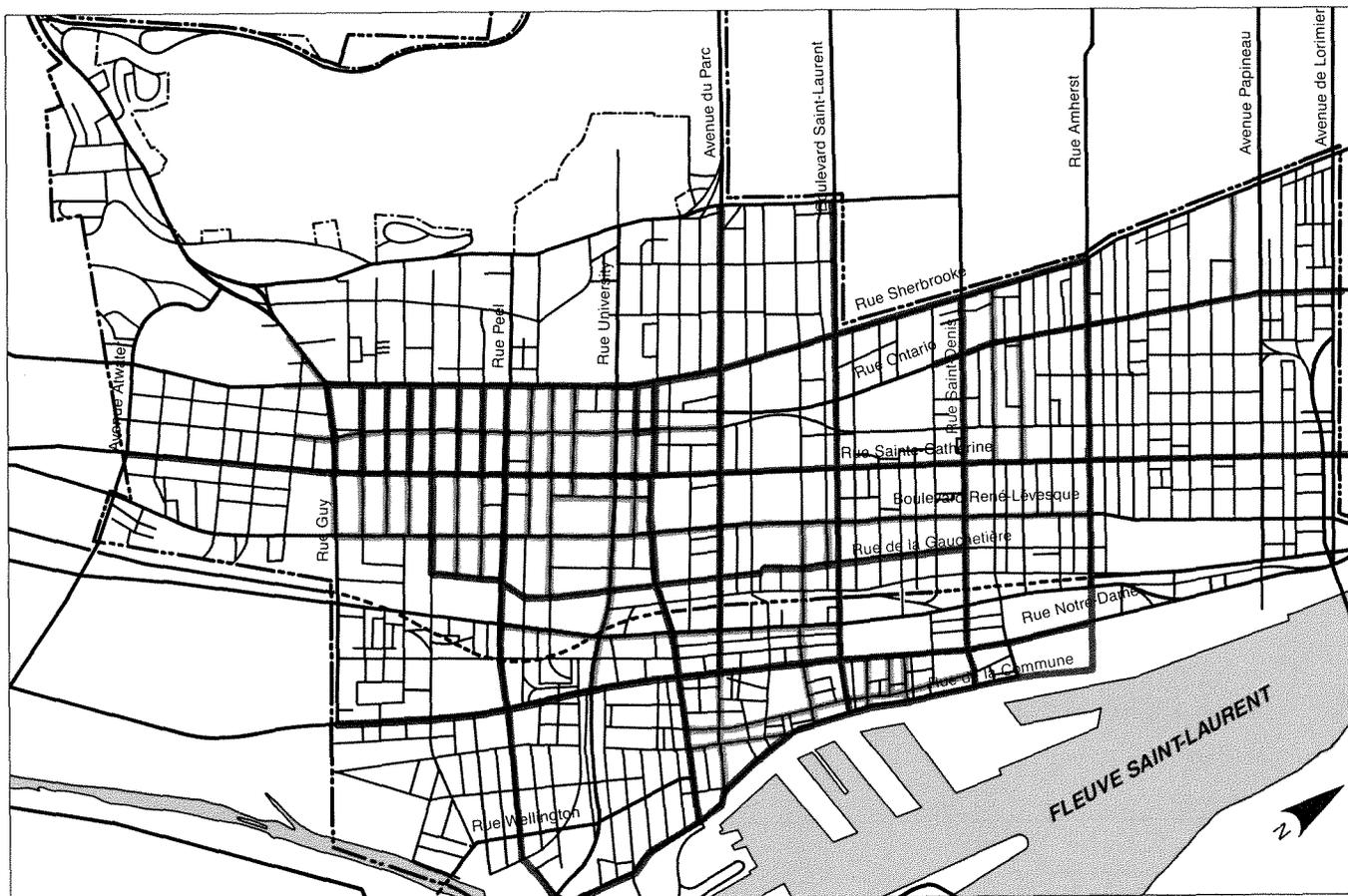


Les commerces spécialisés

La concentration de certains types de commerces de détail dans des secteurs particuliers contribue à l'originalité de Montréal au plan commercial. Pensons aux galeries d'art de la rue Sherbrooke ouest, aux bars des rues Saint-Denis et Crescent, aux restaurants du quartier chinois et aux antiquaires de la rue Notre-Dame. Ces ensembles exercent un attrait et ont un rayonnement qui excède de loin ceux de chacun des commerces qui les constituent.

Par ailleurs, le commerce de divertissement tend à se concentrer dans certains secteurs précis du Centre de Montréal: Quartier latin, secteur Bishop-Crescent, rue Sainte-Catherine et Vieux Montréal. Cette concentration assure l'animation de ces secteurs en soirée tout en limitant les effets incompatibles d'un tel type de commerce sur d'autres secteurs.

Enfin, les commerces de quartier, tels épiceries, nettoyeurs, salons de coiffure et ateliers de réparation, sont nécessaires aux résidents. Quand ces commerces sont éliminés au profit de commerces régionaux, la fonction résidentielle s'en trouve affectée.



Plan 13 – Commerce de détail: localisation proposée

En bordure des rues indiquées en gris foncé, seul le commerce de détail serait permis au rez-de-chaussée. En bordure des rues indiquées en gris pâle, le commerce et d'autres fonctions seraient autorisés au rez-de-chaussée.

**Proposition 10
FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DES COMMERCE SPÉCIALISÉS QUI CONTRIBUENT À L'ATTRAIT COMMERCIAL DU CENTRE DE MONTRÉAL.**

- favoriser le développement de certains secteurs de commerces spécialisés contribuant à l'attrait du Centre ;
- concentrer les commerces de divertissement dans les zones non résidentielles et en particulier le long du réseau des rues d'ambiance, à proximité des pôles culturels.

**Proposition 11
PROTÉGER ET DÉVELOPPER LE COMMERCE D'APPOINT ET LES SERVICES AUX RÉSIDANTS.**

- réserver, par le biais de la réglementation de zonage, des tronçons de rues pour les commerces de quartier.

3.2.4 L'INDUSTRIE

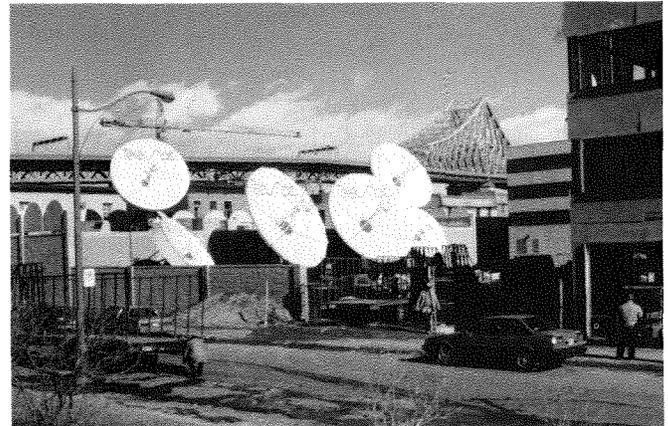
L'industrie, dans le cadre du plan d'urbanisme, dépasse la notion traditionnelle de production ou de transformation et inclut des activités telles le transport des marchandises, les radiotélécommunications et la recherche. En raison de l'évolution technologique, certains aspects de l'activité industrielle peuvent sembler difficiles à distinguer de certaines fonctions de bureau, par exemple dans les domaines de l'informatique et des centres de recherche institutionnels.

En 1983, le centre-ville comptait quelque 1 100 entreprises industrielles génératrices de 24 000 emplois. La taille de ces entreprises varie largement ainsi que leur niveau de spécialisation. Plusieurs sont situées dans des bâtiments anciens qui rendent difficile la modernisation de leurs opérations.

Certaines activités industrielles établies dans le territoire occupent une place très importante dans l'économie montréalaise mais pourraient être mises en danger par l'expansion des activités de bureau, de commerce ou de récréo-tourisme. On peut penser en particulier aux domaines de la fourrure et de la bijouterie et, dans un autre ordre, aux activités portuaires du bassin Bickerdike, à l'ouest du Vieux Port.

Certains usages industriels traditionnels comme l'entreposage et l'industrie du vêtement ont peu de liens avec les activités de bureau ou de commerce du Centre. D'autres, par contre, comme les imprimeries, les messageries et les laboratoires de photo jouent un rôle de soutien à la fonction bureau et s'avèrent essentielles, sinon dans le centre des affaires, du moins à proximité.

L'évolution technologique, particulièrement dans le domaine des télécommunications, ainsi que le développement de la haute technologie et du tertiaire moteur élargissent le potentiel industriel du Centre en offrant de nouveaux créneaux de développement et en modifiant les besoins des industries traditionnelles. La présence d'universités et de centres de recherche constitue une importante donnée de ces nouvelles perspectives industrielles.



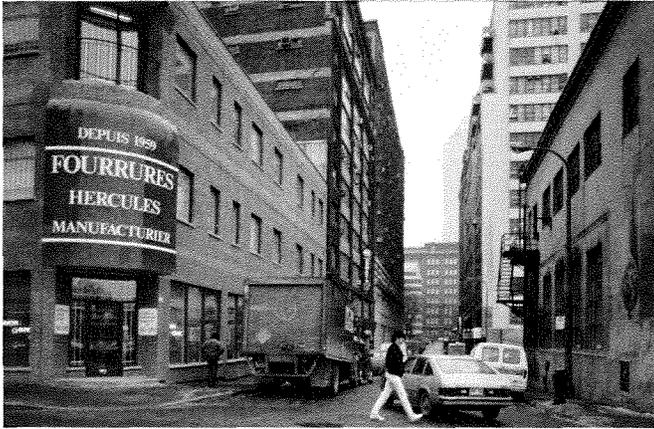
Le Centre à cause notamment de sa centralité et des fonctions qui y sont déjà établies est convoité pour une foule d'usages. Il importe que les entreprises industrielles qui y sont situées justifient leur localisation en fournissant un nombre d'emplois aussi élevé que possible et en occupant des bâtiments relativement denses.

Ainsi, le plan propose de maintenir et de développer dans le Centre les industries qui, à divers degrés :

- 1) jouent un rôle important dans l'économie régionale ;
- 2) sont complémentaires aux autres activités présentes dans l'arrondissement ;
- 3) sont fortement créatrices d'emplois ;
- 4) occupent un bâti dense.

Le Centre constitue un territoire multifonctionnel ; il importe que les nuisances générées par les activités industrielles n'empêchent pas le développement des autres fonctions. On visera donc à minimiser les nuisances environnementales causées par la fonction industrielle et les entreprises jugées particulièrement nuisibles pourraient faire l'objet d'interventions dans le cadre de programmes de relocalisation ou de redéveloppement industriel.





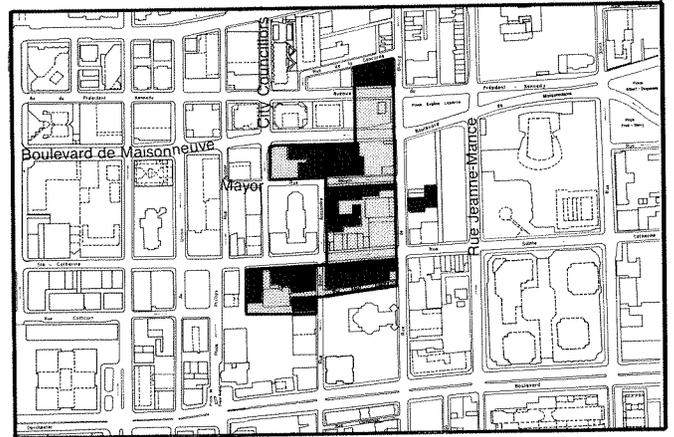
Plan 14 – Industrie:
situation existante
 Ce plan illustre les concentrations existantes d'activités industrielles dont plusieurs se trouvent dans la partie sud de l'arrondissement.



Proposition 12

MAINTENIR ET DÉVELOPPER LES INDUSTRIES JOUANT UN RÔLE IMPORTANT DANS L'ÉCONOMIE MÉTROPOLITAINE.

- créer un district particulier voué à la production de biens de luxe, tels la fourrure et la bijouterie, et favoriser l'implantation d'un centre de mise en marché de ces biens ;
- assurer le développement des activités portuaires du bassin Bickerdike en prévoyant notamment la présence de liens fonctionnels entre ce bassin et le reste du port ainsi qu'avec les abords du canal de Lachine.



Plan 15 – District de la fourrure

Il est proposé de créer, dans les limites indiquées, un district industriel voué au domaine de la fourrure. Les bâtiments abritant actuellement des fonctions industrielles reliées à l'industrie de la fourrure sont indiqués en noir.

Proposition 13

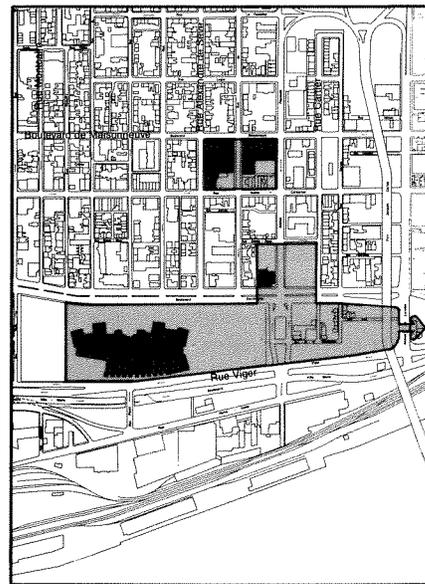
MAINTENIR ET DÉVELOPPER LES INDUSTRIES COMPLÉMENTAIRES AUX AUTRES ACTIVITÉS DU CENTRE.

- établir dans le Griffintown une zone préférentielle d'établissement d'entreprises de soutien aux activités tertiaires ;
- favoriser l'implantation d'entreprises de haute technologie reliées aux universités, aux centres hospitaliers et aux centres de recherche ;
- consolider les activités de télécommunication dans la zone appelée la "Cité des Ondes".

Proposition 14

MAINTENIR ET DÉVELOPPER LES INDUSTRIES INSTALLÉES DANS UN BÂTI DENSE ET QUI SONT FORTEMENT CRÉATRICES D'EMPLOIS.

- établir des normes de densité de construction pour les diverses portions du territoire affectées à l'industrie ;
- s'assurer que les programmes de revitalisation des aires industrielles anciennes (comme le Praimont Bonaventure) facilitent l'implantation d'entreprises générant un nombre élevé d'emplois.



Plan 16 – Cité des Ondes

Il est proposé de créer, dans les limites indiquées, un district industriel consacré aux activités de télécommunication. Les bâtiments abritant actuellement des activités de télécommunication sont indiqués en noir.

Proposition 15

MINIMISER LES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES CAUSÉES PAR LA FONCTION INDUSTRIELLE.

- créer des zones de transition permettant de concilier le fonctionnement des industries avec d'autres fonctions urbaines ;
- introduire des normes d'aménagement dans la réglementation pour exiger entre des fonctions incompatibles l'implantation de barrières physiques (clôtures, végétation etc.) ;
- réglementer les horaires et les parcours de desserte de camions.

3.3 L'AFFECTATION DU SOL

3.3.1 LES AFFECTATIONS PROPOSÉES

La répartition des affectations du sol proposée dans le cadre de l'énoncé d'orientations du plan d'urbanisme est fondée sur le concept d'aménagement présenté au chapitre 2 (voir le plan d'affectation du sol en pochette).

La mixité des fonctions est une caractéristique fondamentale du Centre de Montréal que le plan d'urbanisme entend reconnaître et renforcer. Afin de permettre à certaines fonctions de s'affirmer et afin de mitiger les incompatibilités entre certaines fonctions dans un même secteur, diverses catégories d'affectation mixte ont été élaborées et sont décrites au tableau de la page suivante. Quelques catégories d'affectation spécialisée (habitation, industrie etc.) sont également prévues pour répondre aux particularités de certaines portions du territoire et aux caractéristiques propres de certains usages.

Il est à noter que le plan entend promouvoir la fonction résidentielle dans le Centre afin, notamment, d'augmenter l'animation en dehors des heures d'affaires. À cette fin, il est prévu d'encourager dans certaines aires l'implantation d'habitations et de fonctions compatibles et d'exiger dans d'autres aires que l'habitation occupe une proportion dominante de l'espace.

L'affectation prévue au rez-de-chaussée des immeubles diffère parfois de celle prévue pour les étages, notamment en ce qui a trait à la fonction "commerce". En vue d'assurer que le développement se réalise en conformité avec les affectations proposées, la réglementation d'urbanisme comportera un découpage du territoire en zones pour lesquelles des dispositions plus précises seront définies en terme des usages permis et des densités autorisées.



LES AFFECTATIONS PROPOSÉES

Fonctions dominantes	Fonctions autorisées		Note
	Rez-de-chaussée	Étages	
AFFECTATIONS MIXTES			
Bureau	Bureau Commerce	Bureau Habitation	Sur certaines rues, seul le commerce sera permis au rez-de-chaussée.
Bureau et habitation	Bureau Habitation Commerce sur certaines rues	Bureau Habitation	Il est proposé qu'au moins 20 % des superficies de plancher soient affectées à des fins résidentielles ; la fonction habitation pourra être encouragée par des politiques ou programmes incitatifs comme la bonification "de plein droit".
Commerce et bureau	Commerce	Commerce Bureau	
Commerce, bureau et habitation	Commerce	Bureau Habitation	Certains usages commerciaux spécifiques pourraient être permis aux étages.
Bureau, industrie et habitation	Bureau Industrie Commerce sur certaines rues	Bureau Industrie Habitation	
Habitation et bureau	Habitation Bureau Commerce sur certaines rues	Habitation	L'habitation doit occuper une proportion prépondérante de l'espace.
AFFECTATIONS SPÉCIALISÉES			
Habitation	Habitation	Habitation	Des occupations connexes (commerces d'appoint, espaces publics, bureaux à domicile, établissements de "gîtes et couvert", garderies etc.) seront permises comme usages complémentaires (voir annexe 1).
Industrie	Industrie	Industrie	Des occupations complémentaires (bureaux, commerces d'appoint) seront permises.
Espace public et équipements récréatifs	Espace public Équipements récréatifs	Équipements récréatifs	
Équipements collectifs	Équipements collectifs	Équipements collectifs	Les équipements collectifs comprennent les établissements d'enseignement, de culte et de santé ainsi que les équipements communautaires, récréatifs et culturels.
Installations portuaires	Installations portuaires	Installations portuaires	

N.B. : Les équipements collectifs et communautaires ainsi que les espaces publics sont autorisés pour toutes les catégories d'affectation.

3.3.2 LES HAUTEURS ET LES DENSITÉS

Avant d'aborder la question de la détermination des hauteurs et des densités, il convient de procéder à une brève mise en perspective historique de la situation. Avant les années 40, les règlements de zonage de Montréal prescrivent les limites de taille des édifices en indiquant le volume, "l'enveloppe globale", à l'intérieur de laquelle ils peuvent être construits. Il n'existe à cette époque aucune limite maximale de hauteur ou de densité semblables à celles que nous connaissons actuellement.

À la prospérité d'après-guerre est associé un nouvel "imaginaire" du développement urbain. L'école moderne s'impose en architecture et, avec elle, s'amorce une transformation radicale du paysage urbain. Des édifices, parfois très élevés, aux lignes simples et épurées remplacent peu à peu les bâtiments anciens. À cette époque, la réglementation est modifiée : le contrôle de la hauteur se trouve alors assuré par le biais des limites de densité. À l'intérieur du quadrilatère délimité par les rues Guy, Sherbrooke, Papineau et par le fleuve, la densité maximale autorisée est fixée à un indice de superficie de plancher de 12. Concrètement, ceci signifie que pour chaque mètre carré de terrain, il est possible de construire 12 mètres carrés de superficie de plancher.

Au cours des années 70, il devient clair que la croissance de Montréal sera plus lente que prévue. À la même époque, se manifeste un intérêt croissant pour la préservation de bâtiments et de quartiers anciens. La réglementation de zonage est à nouveau modifiée ; des limites de hauteur sont introduites pour contrôler le développement dans la plupart des vieux quartiers situés en périphérie du centre-ville et dans certaines parties du centre-ville lui-même.

L'imposition de ces normes de hauteur, plus restrictives que les normes de densité et ayant préséance sur elles transformera la philosophie du contrôle à Montréal. À partir de ce moment, la hauteur maximale des édifices sera prescrite et ce n'est que dans les secteurs pour lesquels on n'aura pas adopté une telle norme que le développement continuera d'être régi par la densité d'occupation.

Ce survol historique met en évidence les relations étroites qui existent entre ces deux grands paramètres du développement que sont la hauteur et la densité d'occupation. Toute détermination de la hauteur doit être associée à une définition de la densité d'occupation, qui en est le corollaire.

La fixation des hauteurs et des densités doit également se faire simultanément à la définition des instruments qui en assureront le contrôle. Cette relation est abordée



dans l'annexe 1 qui porte sur la problématique de l'encadrement réglementaire. Il suffit de mentionner ici qu'il doit exister une complémentarité entre la norme qui détermine la densité d'occupation autorisée, soit l'indice de superficie de plancher (ISP) et les autres normes de zonage qui traitent notamment de la hauteur, des marges de recul et du pourcentage d'implantation au sol.

L'établissement des hauteurs et densités autorisées détermine en fait le potentiel de développement. À titre de principe général, il est essentiel de s'assurer que le potentiel de développement global du Centre de Montréal, qui résulte de la fixation des normes de hauteur et de densité, s'approche le plus possible du potentiel réel de développement déterminé par le marché. Des écarts trop importants, à la hausse comme à la baisse, sont sources de tensions qui se répercutent tant au niveau économique que physique. Une limite de densité trop élevée génère un contexte hautement spéculatif qui se traduit par des démolitions et par une surabondance d'espaces vacants en attente de preneurs. Une limite de densité trop faible entrave le dynamisme économique.

Par ailleurs, le sous-développement de certains quartiers peut jusqu'à un certain point s'avérer un problème aussi grave que le sur-développement d'autres quartiers. Il en résulte un étalement inapproprié, une perte d'espace urbain, un gaspillage de l'investissement public en infrastructures et une difficulté à atteindre la concentration d'activités nécessaire à un environnement urbain équilibré. Cet équilibre est, par ailleurs, un facteur qui contribue à la qualité du service de transport en commun. Le plan d'urbanisme proposera donc non seulement des limites maximales mais également des limites minimales de hauteur et de densité en conformité, d'ailleurs, avec le schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal.

L'établissement des hauteurs et des densités constitue donc une opération complexe qui repose sur la prise en compte d'un nombre important de considérations diverses. Il s'agit d'une opération dont la pertinence et l'efficacité sont tributaires de la conciliation d'un ensemble de facteurs qui sont tant socio-économiques que physiques. Les grands objectifs suivants influencent la fixation des hauteurs et des densités :

- la création d'un contexte de développement urbain favorisant la croissance économique de Montréal ; il importe, à cet égard, d'être en mesure de répondre à la demande du marché, notamment, en assurant une concentration optimale des fonctions centrales ;
- l'amélioration de la qualité physique de l'environnement urbain ; cet objectif se traduira par la formulation d'un certain nombre d'exigences relatives au design urbain ;
- la protection et la mise en valeur du patrimoine ; cet objectif se traduira par la proposition de mesures visant à assurer la préservation de l'échelle et du cachet des quartiers anciens et la protection d'édifices d'intérêt patrimonial ;
- la rentabilisation des infrastructures par leur utilisation optimale.

L'analyse de l'ensemble de ces considérations se poursuivra au cours de l'année, en vue de la proposition d'une synthèse optimale qui permettra d'établir les normes de hauteur et de densité appropriées. À ce stade-ci, l'objectif poursuivi est de rendre compte de la méthodologie qui sous-tend la détermination des hauteurs appropriées. Cette méthodologie soumet des options à la consultation publique afin de discuter des différentes avenues proposées et d'évaluer leurs impacts respectifs.

Les critères de limitation des hauteurs

La méthodologie consiste à appliquer concurremment plusieurs critères qui influencent directement les limites de hauteur des bâtiments. Pour chaque critère, sauf un, il existe deux options. La première option est associée au degré de contrainte maximale qui peut s'exercer sur le développement, la seconde, au degré de contrainte minimale. Ces contraintes pourraient être combinées de différentes manières selon la valeur relative qui leur sera accordée. Deux scénarios extrêmes de détermination de la hauteur sont présentés : le premier constitue un scénario restrictif, le second, un scénario permissif.

Les principes qui se dégagent du concept et qui concernent, notamment, le développement interstitiel du noyau des édifices en hauteur et des activités centrales (voir section 2.2), ont pour effet d'orienter la localisation des édifices en hauteur. Ces principes imposent donc une première contrainte de hauteur en fonction de la localisation des édifices dans le territoire du Centre. En plus de l'incidence des éléments du concept, les critères considérés sont les suivants :

- 1) Le maintien du rôle dominant du mont Royal dans la silhouette de Montréal.

Dès les premiers moments de l'histoire de Montréal, le mont Royal a été considéré comme le symbole de la ville. On discutera à la section 4.2 du rôle déterminant qu'a joué la montagne dans la définition de la silhouette de Montréal. La volonté d'assurer le maintien de ce rôle se traduit par l'imposition d'une limite maximale de hauteur, correspondant à un plafond ultime, qui ne pourra être dépassé. Deux options sont proposées en regard de ce premier critère :

- option restrictive : la hauteur maximale autorisée assure un dégagement du sommet. Suivant cette option, la hauteur maximale des édifices est inférieure à celle du sommet de la montagne.
- option permissive : la limite de hauteur est égale à la hauteur du sommet de la montagne.

2) Le respect du gabarit existant.

Le gabarit des ensembles urbains existants est donc un second critère qui influence l'établissement des limites de hauteur. Si le tissu urbain est très homogène et, particulièrement, s'il présente un intérêt patrimonial, il dicte en quelque sorte le gabarit à prescrire ; en ce cas, la hauteur qui sera déterminée devra respecter étroitement la hauteur de l'existant. Par contre, si le tissu urbain est caractérisé par une variation significative de la hauteur, alors, les limites qui seront établies devraient en principe autoriser cette possibilité de variation. Dans les secteurs où le bâti n'est pas assez fort pour imprimer une direction, ce critère ne s'applique pas, et ce sont d'autres considérations qui interviendront dans la détermination de la hauteur appropriée.

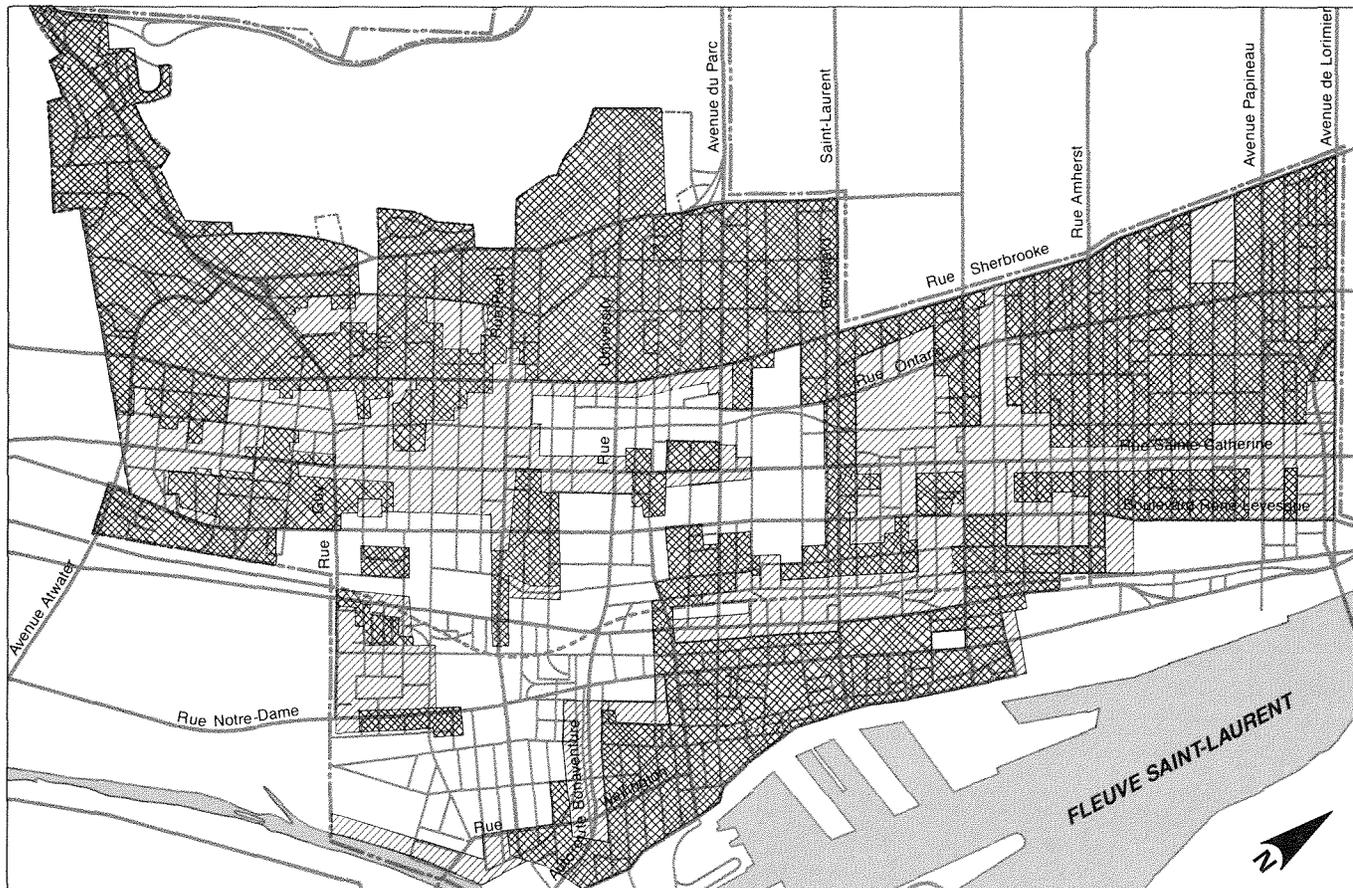


3) La protection des perspectives visuelles.

La protection des perspectives visuelles constitue un objectif qui sera présenté de manière plus exhaustive à la section 4.3. Il est proposé de protéger les perspectives visuelles en limitant la hauteur des édifices qui constitueraient des obstacles éventuels. Il existe quatre points de vue à partir du fleuve Saint-Laurent vers la montagne et quatre vues depuis la montagne, établies à partir du belvédère, vers le fleuve,

Plan 17 – Les limites de hauteur et le gabarit des bâtiments existants. Dans les zones indiquées en gris foncé, les limites de hauteur seront fixées de façon stricte en fonction du gabarit des édifices existants. Dans les zones indiquées en gris pâle, une

certaine latitude sera permise pour les constructions neuves en fonction de la variation existante. Dans les autres zones, les hauteurs permises seront calculées en fonction de critères autres que le gabarit actuel.



qui pourraient faire l'objet d'une protection. Deux options sont proposées :

- l'option restrictive : l'ensemble des perspectives visuelles sont protégées ;
- l'option permissive : seuls deux des quatre cônes de vision de la montagne vers le fleuve et deux des quatre cônes de vision du fleuve vers la montagne font l'objet d'une protection.

4) L'ensoleillement des lieux publics.

On référera à la section 4.5 pour une présentation de ce critère de design urbain. Le niveau d'ensoleillement exigé a une incidence directe sur la hauteur des édifices, particulièrement en ce qui concerne les édifices qui sont situés au sud-ouest de lieux publics. Pour les fins de la détermination des hauteurs, les lieux publics considérés sont les rues d'ambiance, les places publiques et les parcs. Encore une fois, ce critère comporte deux options :

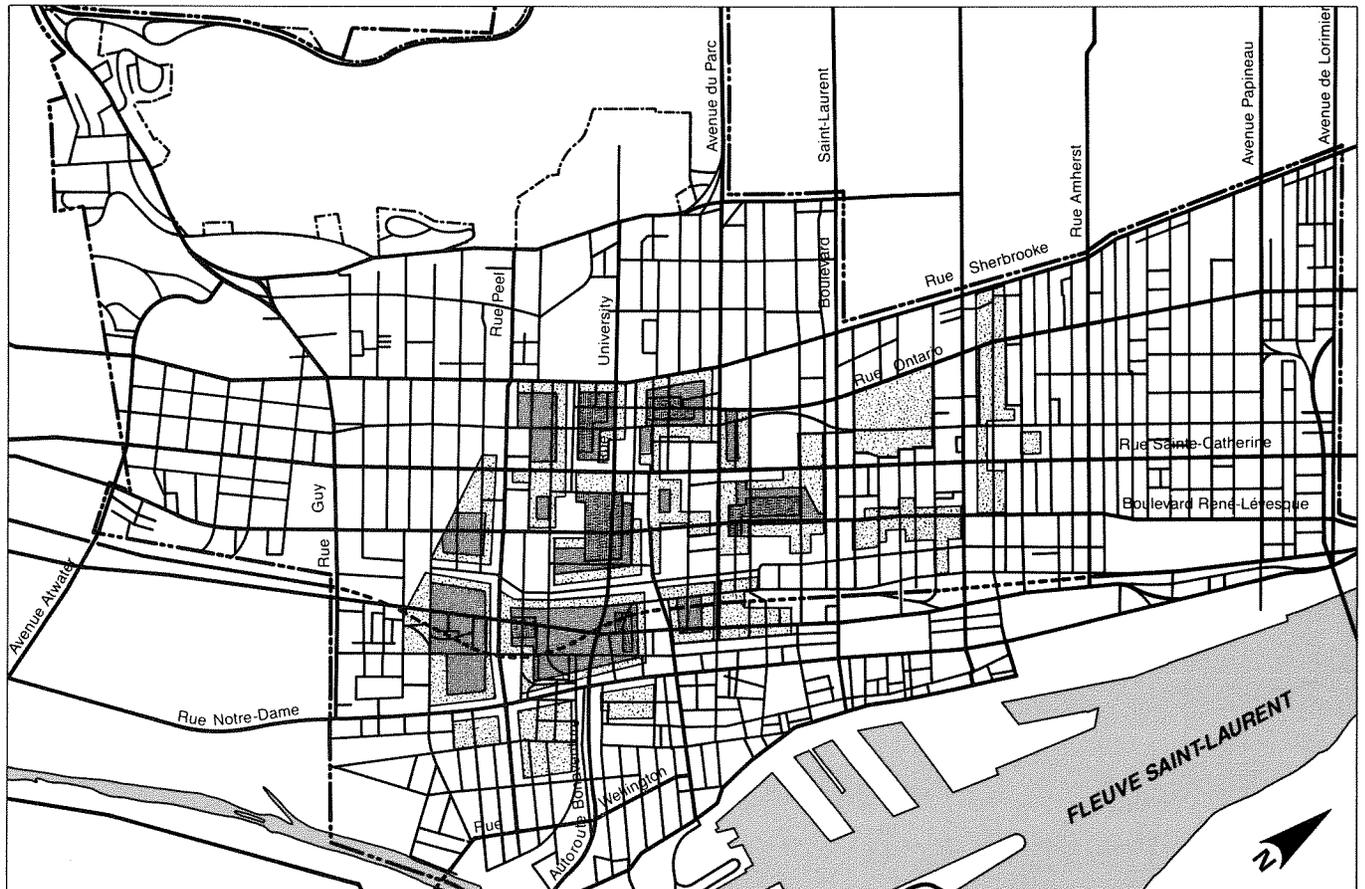
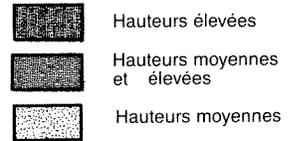
- l'option restrictive : le critère d'ensoleillement s'applique à toutes les rues d'ambiance et à l'ensemble des places publiques et parcs désignés.
- l'option permissive : le critère d'ensoleillement ne s'applique qu'aux rues d'ambiance situées dans l'axe est-ouest et qu'à certains parcs et places publiques jugés prioritaires.

Les scénarios

Les scénarios reflètent l'application combinée des différents critères qui influencent la détermination de la hauteur : le scénario restrictif représente l'application combinée des options restrictives tandis que le scénario permissif représente l'application combinée des options permissives.

Plan 18 – Hauteurs: scénario restrictif
Ce plan illustre, d'une façon très générale, le scénario de limites de hauteur correspondant aux options restrictives des critères discutés ici. Dans les zones de "faible hauteur", les limites seront généralement inférieures à 8 étages. Dans les zones de "hauteur moyenne", les limites varieront généralement entre 8 et 15 étages. Dans les zones de "hauteurs moyenne et élevée", les limites se situeront généralement entre

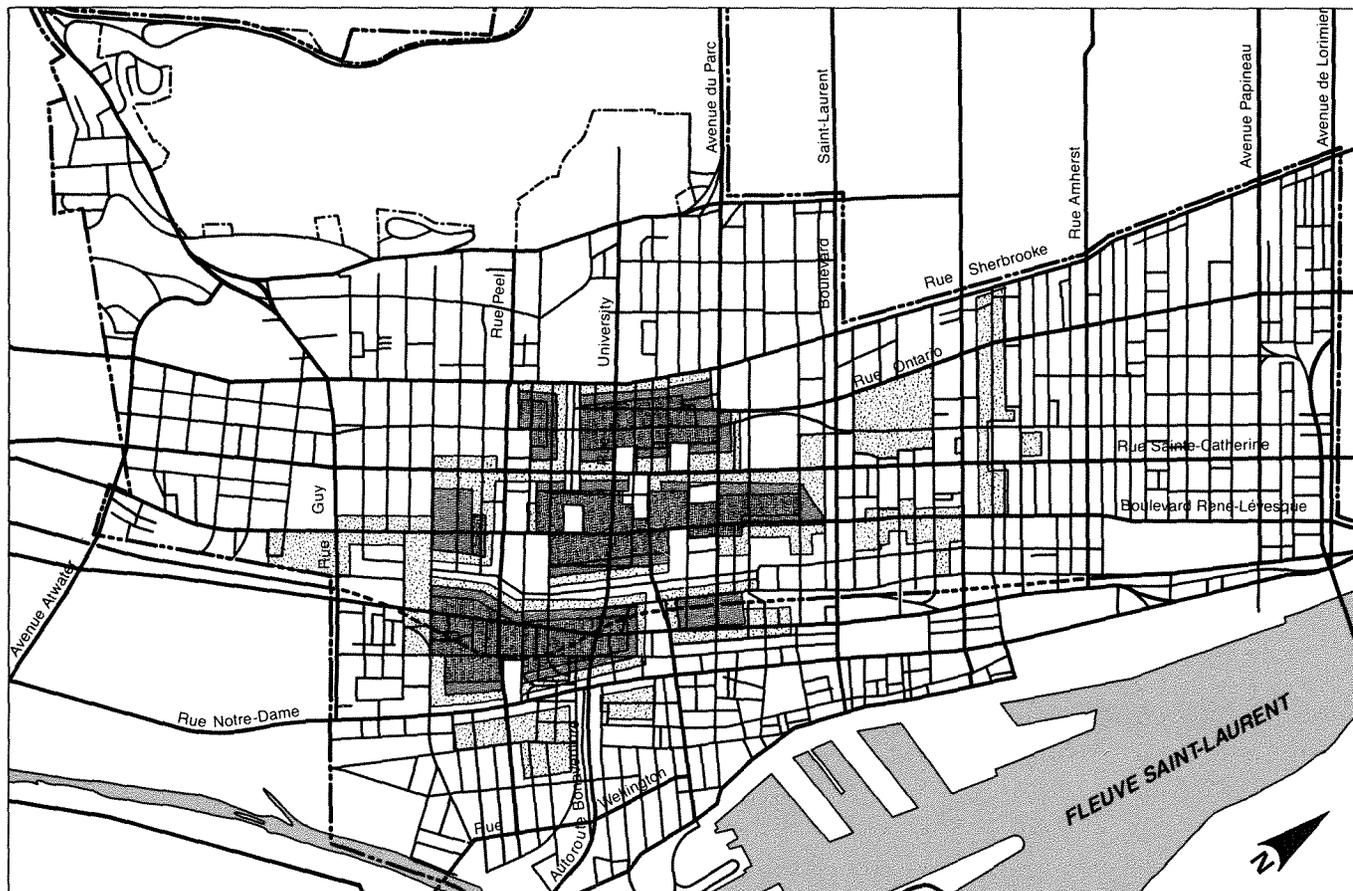
16 et 30 étages alors que dans les zones de "hauteur élevée", les limites seront généralement supérieures à 30 étages. Ces catégories n'ont qu'une valeur indicative et la limite de hauteur dans un secteur précis sera établie en fonction de ses caractéristiques propres.



Une première évaluation, encore approximative, de l'impact de ces deux scénarios sur le potentiel de développement a été effectuée pour les secteurs qui seraient vraisemblablement les plus affectés par l'application de ces critères. Ces secteurs, qui sont situés au centre-ville, sont le centre des affaires et les secteurs de la Place des Arts, Bishop-Crescent et Bonaventure. Selon cet estimé, le potentiel dégagé permettrait de répondre à la demande d'espaces de bureau et d'habitation des prochaines décennies. Le tableau — fait état des résultats obtenus.

Plan 19 – Hauteurs:
scénario permissif
On illustre ici le scénario de limites de hauteur correspondant aux options permissives des critères.

-  Hauteurs élevées
-  Hauteurs moyennes et élevées
-  Hauteurs moyennes



PARTIE II

L'ANALYSE DES THÈMES PRIORITAIRES

4. LE DESIGN URBAIN



*AMÉLIORER LE CADRE DE VIE ET
L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE
DANS LE CENTRE.*

4.1 INTRODUCTION

Le design urbain établit les principes permettant d'harmoniser les constructions, les rues et les espaces publics dans un contexte urbain. Sans avoir conscience des qualités spécifiques qui orienteront sa préférence, l'usager sera incité par cette harmonie à privilégier certains lieux urbains.

Les quartiers du Centre de Montréal sont établis selon une structure d'aménagement viable et forte ; l'équilibre harmonieux des bâtiments, des rues et des places s'est cependant considérablement altéré au cours des dernières décennies, alors que certains immeubles et quartiers anciens disparaissaient pour laisser place à un développement d'une autre forme et d'une autre échelle. Les immeubles se succédaient alors comme autant d'interventions ponctuelles, dissociés de leur voisinage et de leur environnement, entourés d'espaces souvent mal définis, et masquaient graduellement les vues du fleuve et du mont Royal.

Il devient donc primordial d'associer à la croissance future du Centre de Montréal une amélioration significative de la qualité de son environnement urbain et d'orienter l'évolution de la forme de la ville pour répondre à ses besoins contemporains tout en respectant ses caractéristiques traditionnelles.

Deux principes fondent donc l'approche de design urbain énoncée au présent chapitre. Premièrement, cette approche privilégie une structure d'aménagement plus claire, apte à favoriser le développement d'une forme urbaine harmonieuse. La croissance urbaine des dernières décennies a été caractérisée par la construction de bâtiments conçus et traités comme des objets distincts, contribuant peu à une vision d'ensemble du milieu urbain nécessaire au confort de ses usagers. Il importe donc que l'évolution de la forme urbaine se poursuive selon une structure d'aménagement claire, encadrant l'insertion d'interventions novatrices dans un ensemble cohérent.



Le second principe fondant la présente approche de design vise à assurer la continuité de la structure traditionnelle d'aménagement du Centre de Montréal. Les alignements continus de bâtiments traditionnellement caractéristiques du Centre définissent clairement l'espace public et forment un réseau de lieux urbains agréables aux piétons. Il importe donc qu'une attention particulière soit portée à l'encadrement et à l'aménagement de l'espace public.

Les principaux enjeux de design urbain décrits au présent chapitre découlent de ces deux principes, et se détaillent par des propositions d'ordre général et particulier.

Il est d'abord proposé de maintenir au mont Royal son rôle dominant dans la silhouette de Montréal. De façon corollaire, les perspectives, tant vers la montagne que depuis son belvédère, vers le fleuve, devront être protégées.

Des propositions inspirées de la tradition d'aménagement montréalaise, portant sur la trame des rues, ainsi que sur l'encadrement, le confort et l'aménagement de l'espace public, seront ensuite énoncées.

Il est également proposé de renforcer la présence d'espaces à caractère naturel dans les quartiers du Centre. Finalement, des suggestions concernant l'encadrement des projets sont faites en fin de chapitre.

Il est à noter que plusieurs de ces propositions ont un impact sur la limitation des hauteurs de construction et sur le potentiel de développement qui en découle ; la méthodologie relative à la détermination des hauteurs est exposée plus longuement à la section 3.3.2 du présent document.

4.2 LA SILHOUETTE ET LA FORME URBAINES

CONCEVOIR UNE FORME URBAINE GLOBALE QUI RENFORCE L'IMAGE ET L'IDENTITÉ DE LA VILLE.

L'identité et l'image de Montréal sont caractérisées par la silhouette du centre-ville entre la montagne et le fleuve. Avec la croissance de la ville, l'évolution de la forme et de la silhouette de la ville sont appelées à se poursuivre ; l'un des enjeux du plan d'urbanisme est donc de définir la vision d'une forme urbaine qui orientera cette évolution.

Tel qu'exposé dans les sections du présent document consacrées au concept d'aménagement (2.2) et au bureau (3.2.1), il est proposé que le coeur du centre-ville soit occupé par une concentration dense d'édifices affectés aux activités du centre des affaires, entourés de secteurs mixtes à plus faible densité.

Outre ses avantages fonctionnels, ce concept permet de maintenir la visibilité de la silhouette distinctive du mont Royal, qui tend déjà par endroits à disparaître derrière la masse des édifices en hauteur du centre-ville. La forme urbaine à prévoir devra donc être établie en fonction de la préservation de l'intégrité visuelle de la montagne, qui doit continuer à dominer les édifices en hauteur du centre des affaires. Ceux-ci demeureront regroupés en un deuxième massif dégagé et distinct du mont Royal.

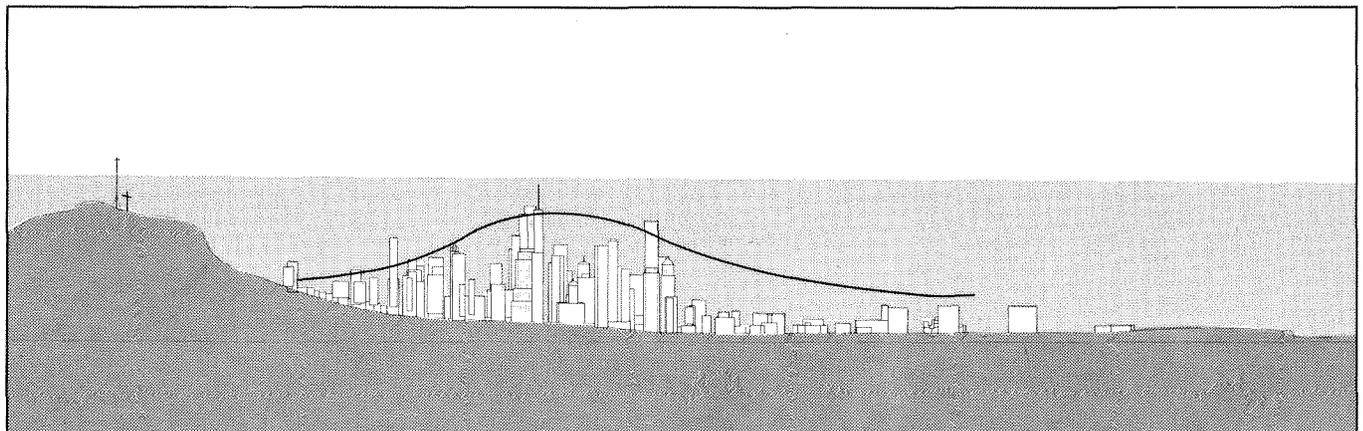
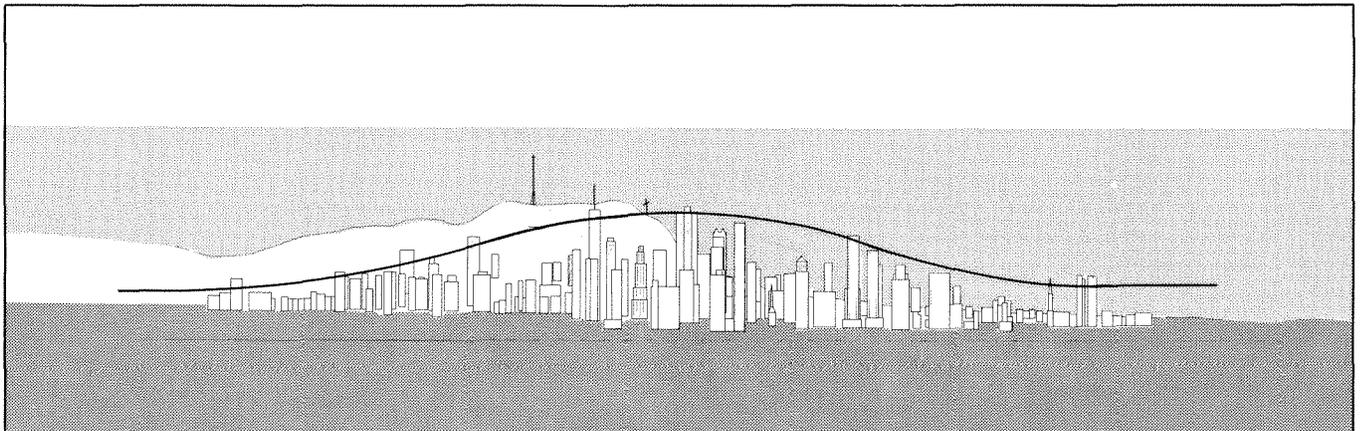
Proposition 16

GARDER AU MONT ROYAL SON RÔLE DOMINANT DANS LA SILHOUETTE DE MONTRÉAL.

- établir une limite maximale de hauteur pour les nouvelles constructions, en fonction de la hauteur du mont Royal (à cet égard, deux options sont envisagées : dans le cas de l'option permissive, les constructions pourraient atteindre la hauteur du sommet du mont Royal, alors qu'une option plus restrictive limiterait la construction à une hauteur inférieure d'environ 20 mètres au sommet de la montagne) ;
- établir les limites de hauteur permettant le dégagement visuel des flancs du mont Royal.

Dessins 1 et 2 – Forme urbaine:

L'application des critères de design urbain et de respect de gabarits existants résulteront dans la formation d'un massif artificiel devant la montagne (vues depuis le sud et l'ouest).



4.3 LES PERSPECTIVES VISUELLES

PRÉSERVER LES PERSPECTIVES ET LES POINTS DE VUE CARACTÉRISTIQUES DE L'IDENTITÉ DE MONTRÉAL.

Le relief du Centre de Montréal permet le dégagement de nombreuses perspectives tant sur le fleuve et la montagne que sur des bâtiments en hauteur du centre-ville. Plusieurs de ces points de vue sont cependant graduellement obstrués par de nouvelles constructions ; Montréal risque de perdre plusieurs des perspectives caractéristiques de son identité.

Les plus importantes des perspectives donnent sur le fleuve et la montagne, dont la mise en valeur et la protection constituent des facteurs déterminants pour le renforcement de l'identité de Montréal.

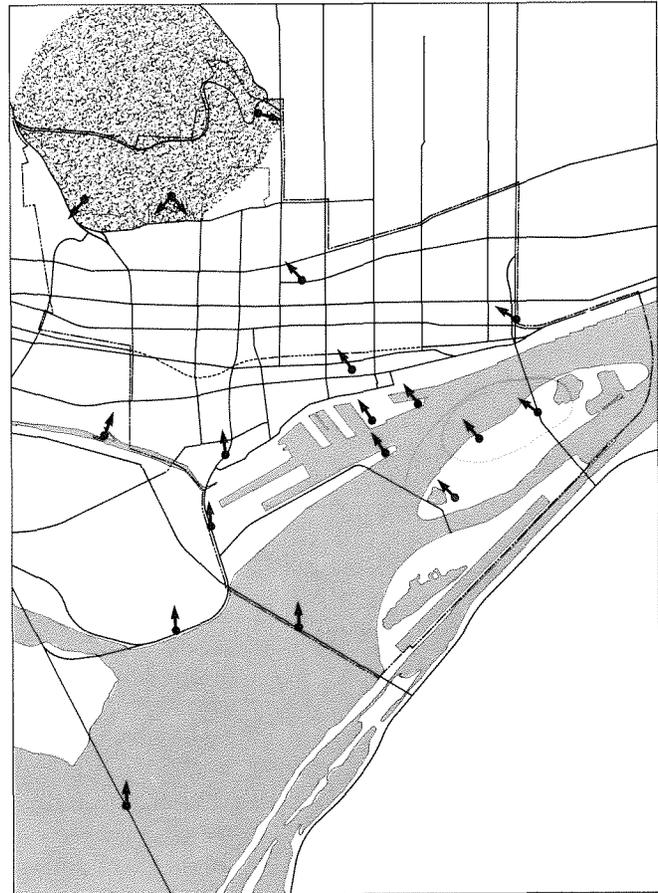
Il s'avère donc prioritaire d'assurer la protection des points de vue que l'on peut avoir de ces éléments à partir des principaux espaces publics (parcs et squares), à partir des lieux les plus fréquentés (belvédère, Vieux Montréal, Place des Arts), à partir de secteurs d'intérêt patrimonial ou symbolique ou depuis les entrées de la ville (ponts).

Parmi les perspectives donnant sur la montagne, les vues depuis les points suivants pourraient être protégées :

1. le futur parc du Champ de Mars ;
2. le pont Jacques-Cartier ;
3. le futur parc du Quai de l'Horloge ;
4. le parc du canal de Lachine, à l'est de la rue des Seigneurs.

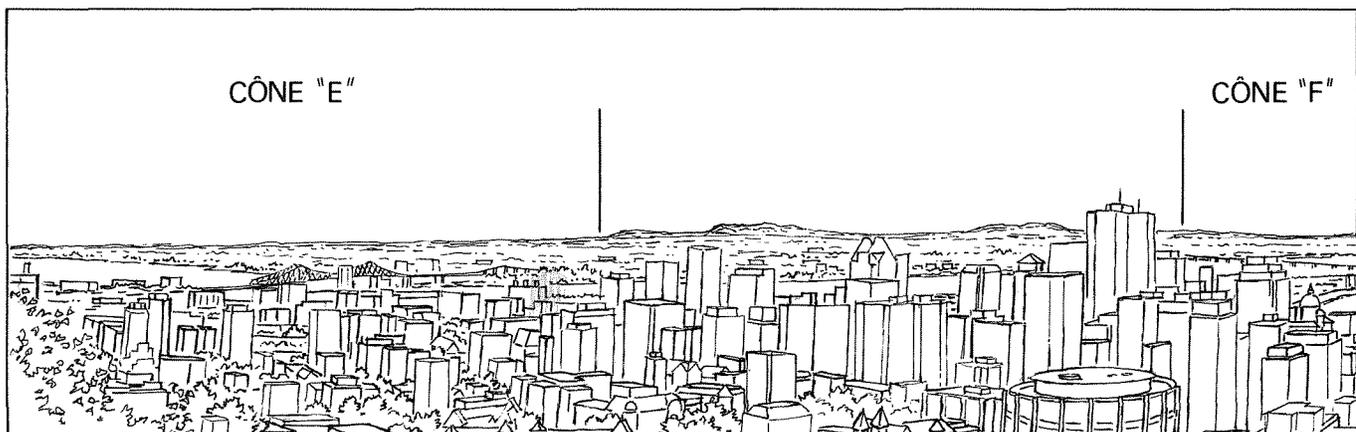
En protégeant ces points de vue, relativement rapprochés de la montagne, on assure également la protection de vues du mont Royal à partir de points plus éloignés.

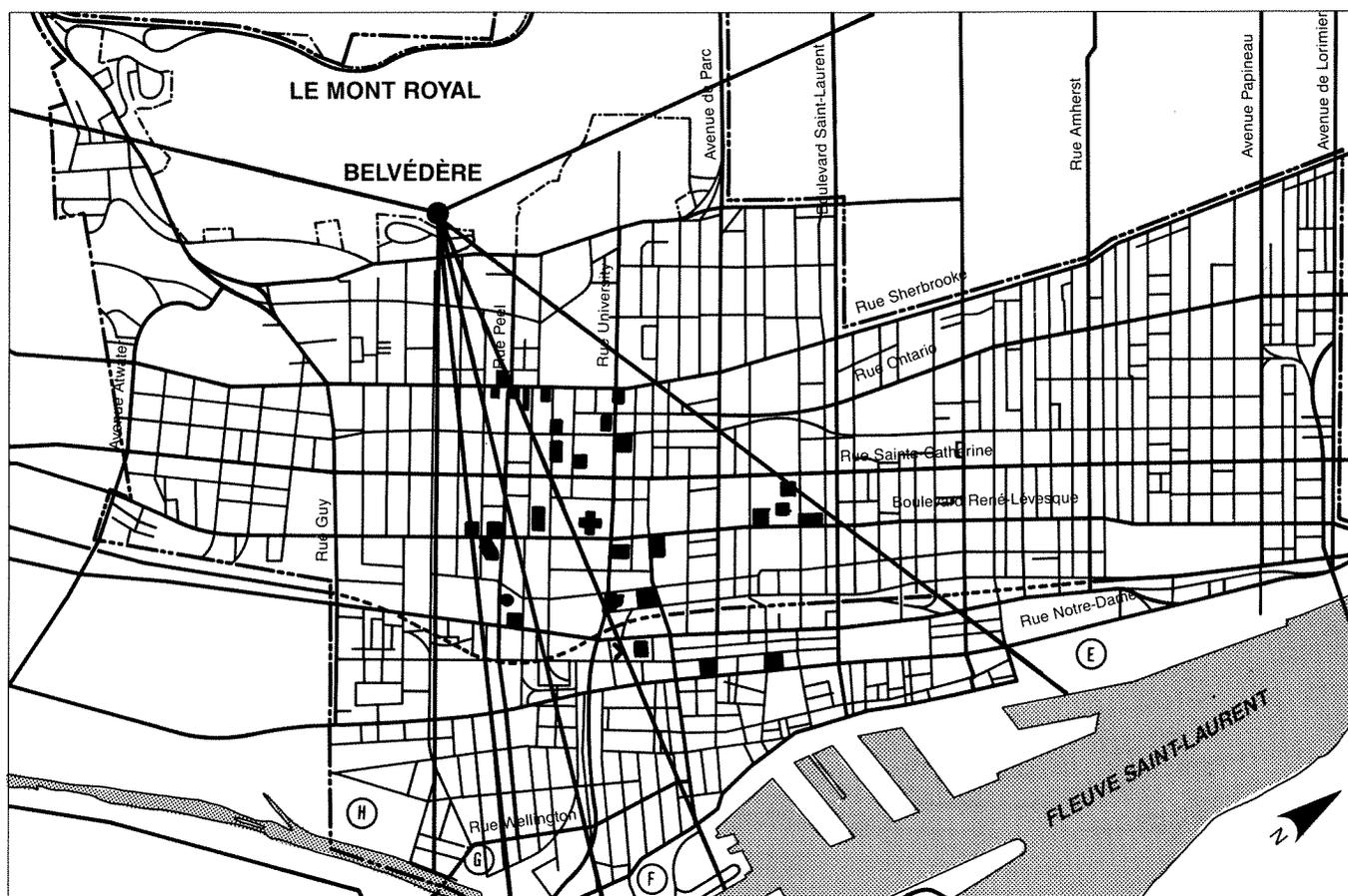
Les perspectives à partir du belvédère de la montagne, donnant vers le fleuve, les Montérégiennes et l'horizon, doivent aussi être protégées.



Plan 20 – Perspectives
Il existe plusieurs points de vue vers la montagne.
Quatre sont privilégiés.

Dessin 3 – Perspective depuis le belvédère

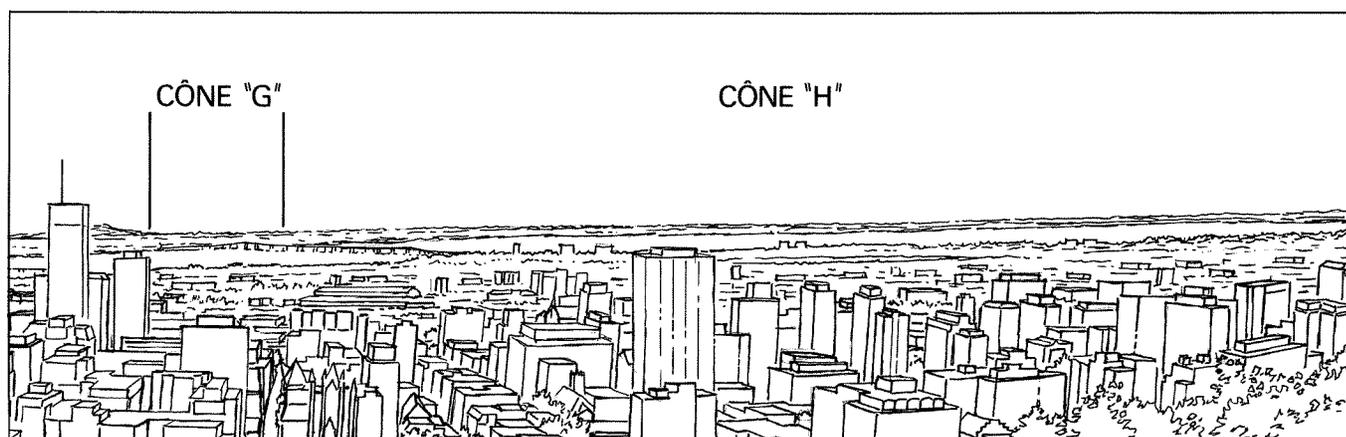


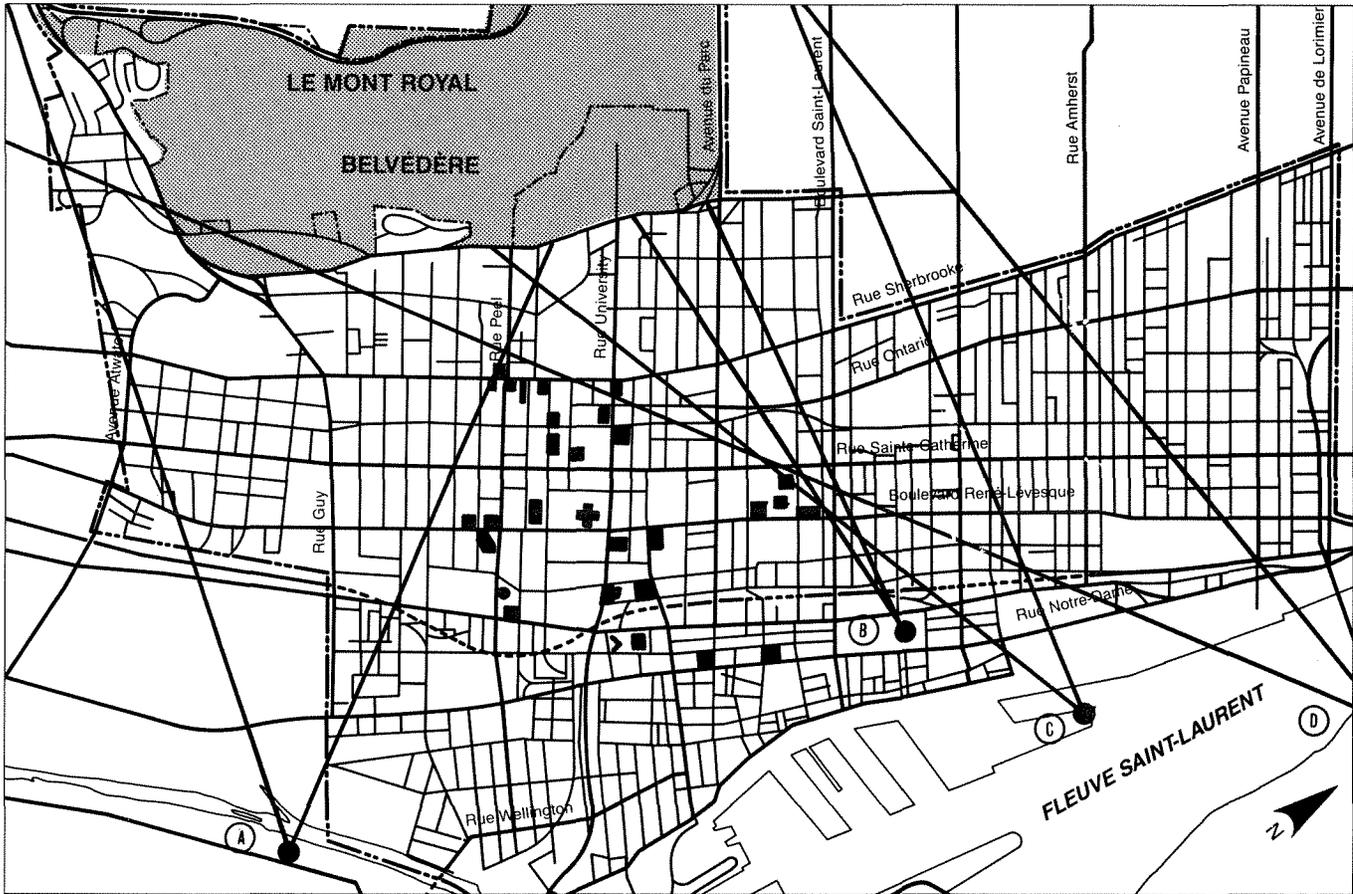


Proposition 17
PROTÉGER LES GRANDES PERSPECTIVES
SUR LE MONT ROYAL ET LE FLEUVE.

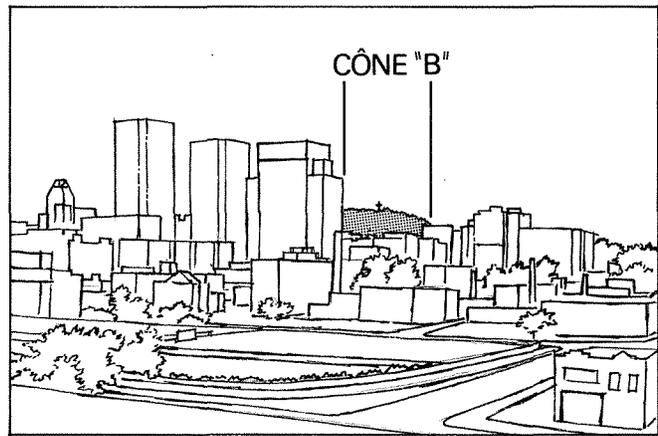
- déterminer la localisation et l'ampleur des grandes perspectives à protéger ;
- établir une limite maximale de hauteur pour les nouvelles constructions localisées dans l'axe des perspectives identifiées (à cet égard, deux options sont envisagées : l'option restrictive privilégierait la protection de l'ensemble des perspectives identifiées ci-haut, alors que l'option permissive n'assurerait la protection que de certains de ces points de vue).

Plan 21 – Vues depuis le belvédère de la montagne
Le fleuve et l'horizon sont cachés par les édifices en hauteur à certains endroits.



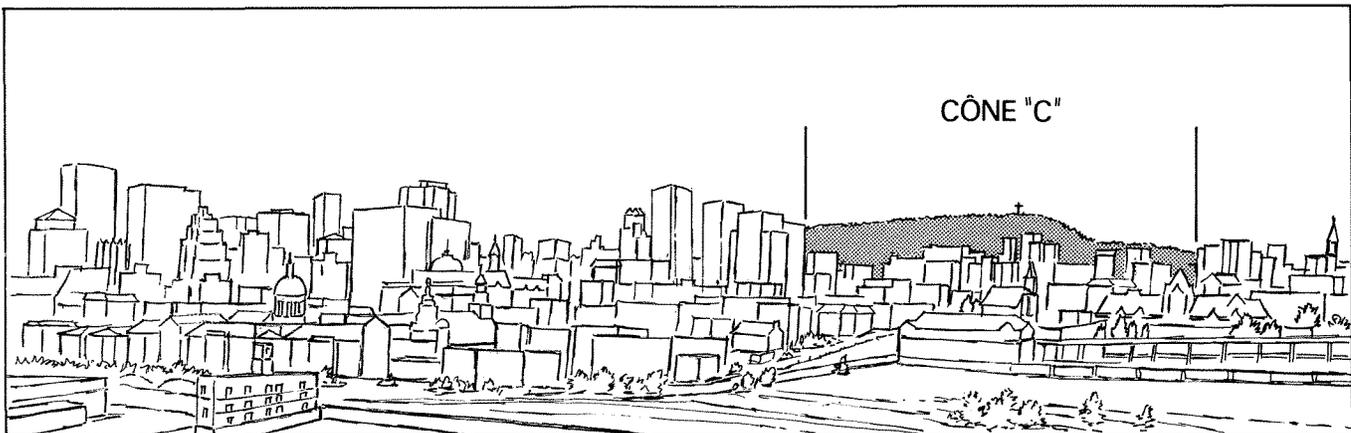


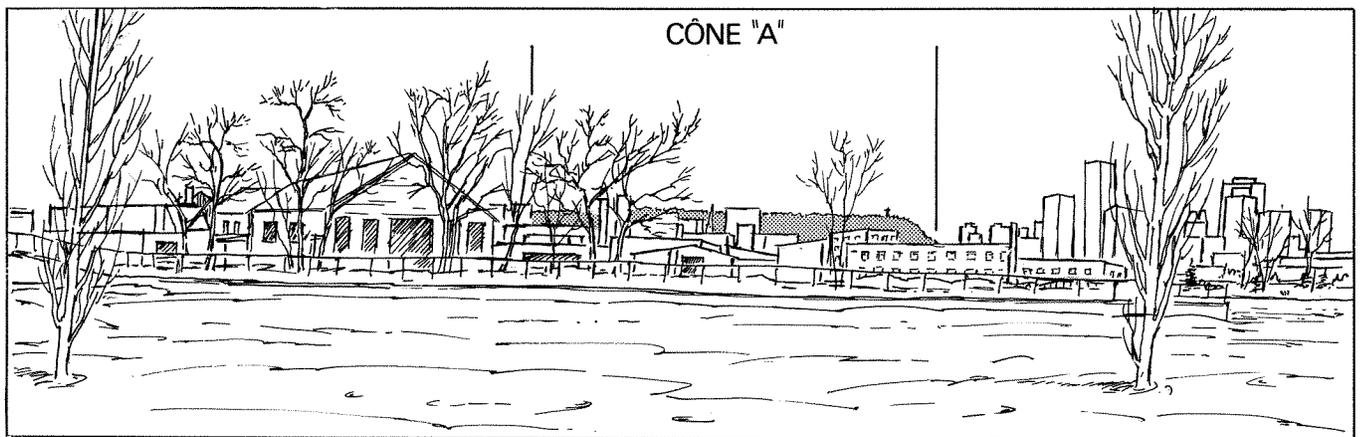
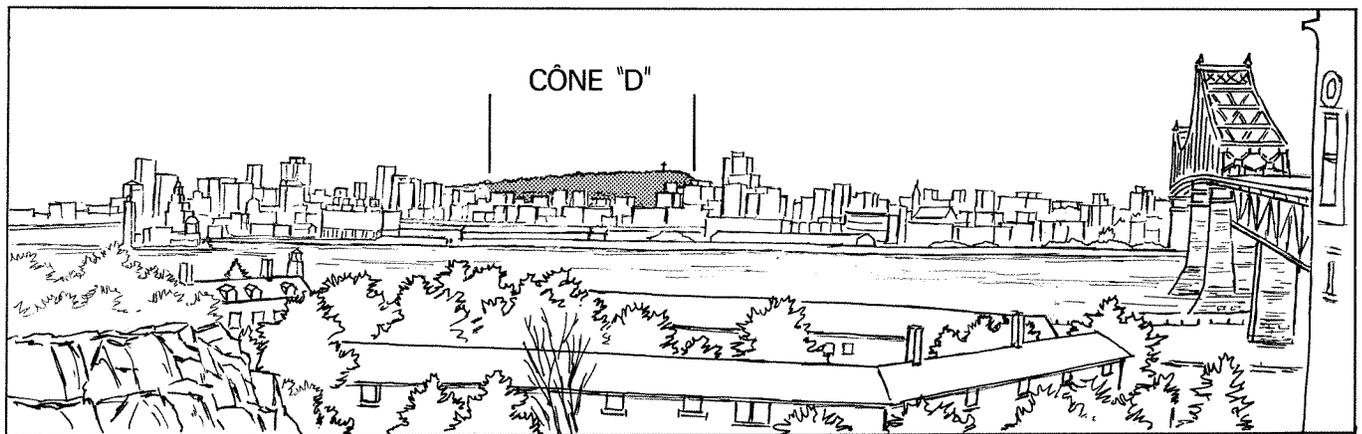
Plan 22 – Perspectives vers la montagne
 Les principales perspectives vers la montagne sont depuis le sud-ouest et le sud-est de part et d'autre du Centre des affaires.



Dessin 4 – Perspective depuis le quai de l'Horloge
 La protection de la perspective vers la montagne depuis le futur parc du quai de l'Horloge permettrait de protéger la perspective depuis l'île Sainte-Hélène.

Dessin 5 – Perspective depuis le Champ-de-Mars
 Il est possible de voir la montagne à partir du futur parc du Champ-de-Mars, adjacent à l'Hôtel de Ville.

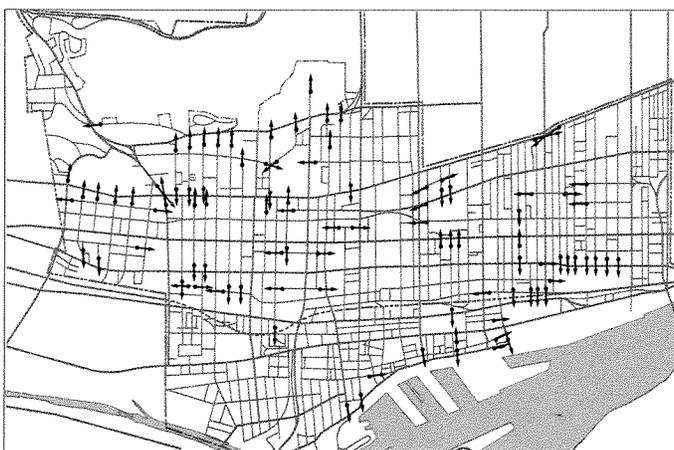




Dessin 6 – Perspective depuis le pont Jacques-Cartier
 Les entrées de Montréal sont marquées par l'image de la masse des gratte-ciel dégageée de la montagne.

Dessin 7 – Perspective depuis le canal de Lachine
 La perspective depuis le parc du canal de Lachine, près de la rue des Seigneurs.

Outre ces points de vue importants sur le fleuve et la montagne, certaines perspectives plus étroites créées par la trame des rues et l'alignement des bâtiments méritent une attention particulière. Certaines rues d'orientation nord-sud, entre la rue Guy et l'avenue du Parc, permettent des percées visuelles sur les flancs de la montagne et sur le fleuve ; d'autres rues offrent des points de vue sur des sites bâtis servant de points de repère, comme l'église St-Pierre-Apôtre vue du boulevard René-Lévesque. Ces perspectives contribuent à la lisibilité du centre de Montréal et à l'orientation des usagers. Ces perspectives ont été inventoriées, et les mesures requises pour assurer leur protection seront précisées dans le plan d'urbanisme.



Plan 23 – Perspectives étroites
 Certaines perspectives étroites encadrées par des alignements de bâtiments devraient être protégées.

4.4 LA TRAME DES RUES

RENFORCER LA TRAME ACTUELLE DES RUES.

Inscrit dans la mémoire collective, le tracé des rues est le reflet de l'histoire et de l'évolution de la ville. La trame des rues, des ruelles et des squares forme le cadre de référence sur lequel s'organisent l'agencement des édifices, le déroulement des activités urbaines ainsi que les déplacements. Cette trame constitue le plus important réseau d'espaces publics de la ville ; elle permet la circulation de l'air et la pénétration de la lumière, rythme les espaces bâtis et sert à la circulation des véhicules et des piétons. Les ruelles permettent, dans certains cas, une circulation de desserte qui autrement encombrerait les rues. La clarté et la régularité de la trame facilitent l'orientation des usagers.

Semblable, à certains égards, à celle d'autres villes nord-américaines, la trame des rues de Montréal présente cependant des caractéristiques distinctives. Elle est pour une grande part issue des contraintes naturelles imposées par la montagne, le fleuve, les pentes et les anciens ruisseaux ; elle porte la trace des sentiers et routes d'autrefois, de la division graduelle des lots suivant les exigences formelles et fonctionnelles du développement urbain. Il en résulte de subtiles variations, courbes et changements d'axe qui lui confèrent sa variété et ouvrent les percées visuelles évoquées à la précédente section.

La plupart des îlots du Centre sont orientés selon l'axe nord-sud conventionnel. Ils mesurent habituellement quelque 60 mètres (200 pieds) de large et entre 180 et 300 mètres (600 et 1 000 pieds) de long. Les rues est-ouest sont traditionnellement les artères les plus importantes tandis que les rues nord-sud sont généralement des voies secondaires. La plupart des îlots de la partie ouest du territoire sont traversés d'une ruelle en forme de I, alors que ceux de la partie est n'en ont généralement pas. La trame du Vieux Montréal, plus ancienne, est sensiblement différente, alors que dans le port, sur la montagne et dans les îles, la trame répond à la configuration et aux usages propres à ces sites.



La trame de base connaît quelques irrégularités qui s'expliquent par la préservation ou la construction d'ensembles particuliers, tels le domaine des Sulpiciens, l'Hôtel de ville et la Place des Arts. Par ailleurs, ces dernières années, plusieurs rues ont été fermées pour permettre le développement de projets privés (comme les Terrasses) ; les grands îlots qui en résultent affectent l'intégrité de la trame des rues et restreignent la quantité de passages et d'espaces accessibles au public.

Il importe donc de reconnaître les qualités structurantes de la trame des rues du Centre de Montréal et de prendre des mesures nécessaires à son maintien et son renforcement.

Proposition 18 CONSERVER LA TRAME ACTUELLE DES VOIES PUBLIQUES ET AMÉNAGER DES ZONES DE DÉVELOPPEMENT EN CONTINUITÉ AVEC CETTE TRAME.

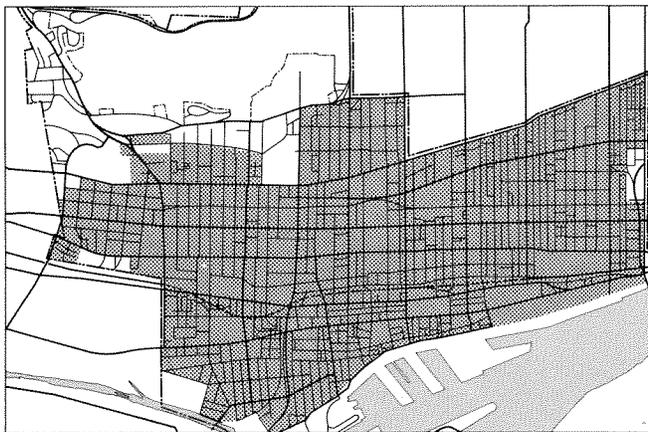
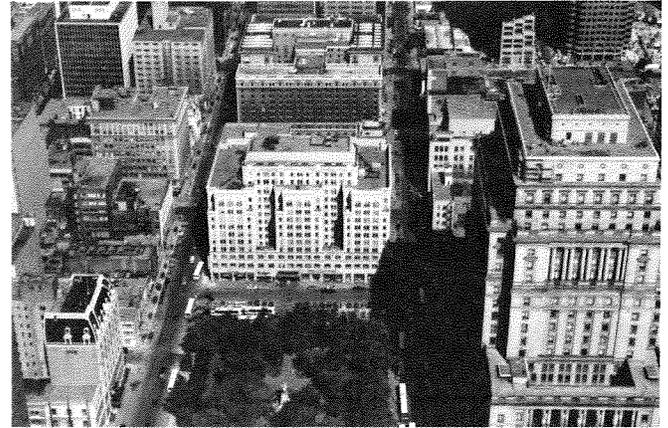
- maintenir le réseau des rues existantes accessibles à la circulation piétonne et véhiculaire ;
 - identifier des conditions et critères permettant la conversion temporaire ou permanente d'une rue secondaire ou d'une ruelle en passage piéton, ou la fermeture d'une rue au profit d'édifices publics (ces transformations seraient notamment conditionnées par leur impact sur la circulation) ;
 - planifier le développement du faubourg Québec et du secteur Bonaventure suivant une trame de rues s'inspirant du tracé et de l'échelle existant dans les secteurs avoisinants.
-

4.5 L'ENCADREMENT ET L'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC

RENFORCER L'ESPACE PUBLIC ET AMÉLIORER LA QUALITÉ DE SON AMÉNAGEMENT.

Les espaces publics du Centre constituent les lieux privilégiés de l'expression de la vie urbaine montréalaise. La configuration de ces espaces résulte à la fois de la trame des rues et des dégagements entre les constructions qui les bordent.

Les espaces publics sont caractérisés tant par l'alignement, le gabarit et l'animation des façades des bâtiments, que par leur propre aménagement (trottoir, mobilier, accès au bâtiment etc.).



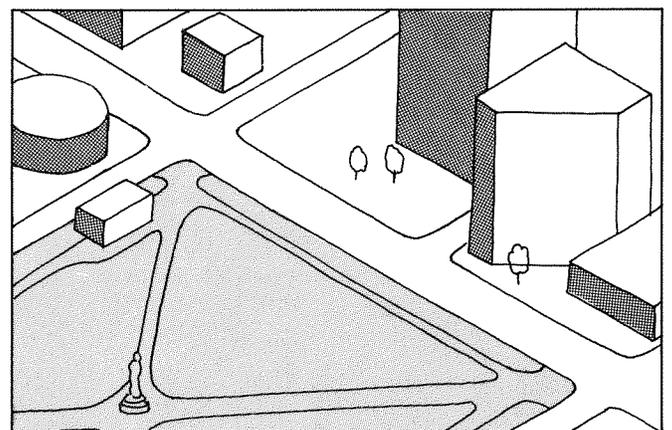
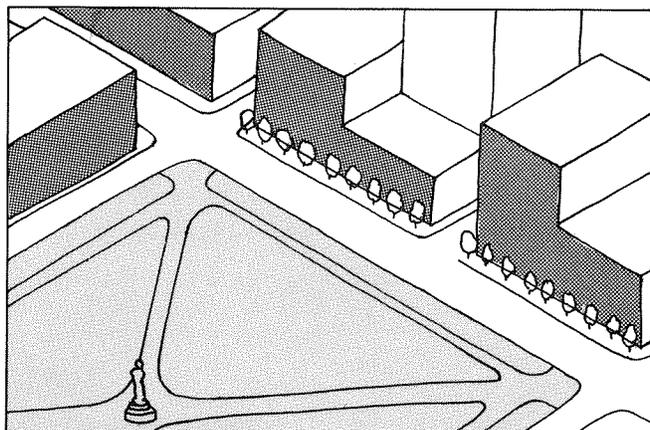
Plan 24
– Zone du bâti continu
Dans la zone indiquée ici, les bâtiments étaient traditionnellement construits d'une façon à créer des alignements continus. Il est proposé que les constructions futures respectent aussi cette caractéristique.

Dessins 8 et 9
– Encadrement de l'espace
L'espace public est bien encadré lorsque des édifices aux gabarits harmonieux sont alignés de façon continue le long des rues et des squares. L'espace est moins bien structuré lorsqu'il y a trop d'espaces vacants et mal définis ainsi qu'une trop grande variété dans la forme des bâtiments.

La qualité de l'espace public dépend donc de :

- **son encadrement** : l'alignement et le gabarit des bâtiments qui bordent l'espace public forment en quelque sorte les "murs" de l'espace public et contribuent à sa définition et à sa caractérisation ;
- **l'animation de ses façades** : l'occupation des rez-de-chaussée des immeubles par des commerces, ou par d'autres occupations perceptibles de l'extérieur, suscitent la fréquentation et l'animation de l'espace public ;
- **son confort** : la présence de l'ensoleillement et la réduction des effets du vent et de la neige accroissent l'agrément de l'espace public ;
- **son aménagement physique** : la configuration des trottoirs ainsi que le choix et la disposition du mobilier (éclairage, bancs, plantations etc.), contribuent à la commodité et à l'identité de l'espace public.

Il importe donc de définir les mesures nécessaires au renforcement de ces qualités.



L'encadrement de l'espace public

Le Centre de Montréal s'est traditionnellement développé suivant un modèle serré, comportant des rangées continues de maisons et de commerces. Les espaces publics y étaient peu nombreux, mais bien définis et bien aménagés.

À l'heure actuelle, la présence de stationnements à ciel ouvert et de terrains vacants ainsi que d'espaces résiduels autour de plusieurs édifices nuit à la définition de l'espace public et crée une rupture dans la continuité des bâtiments et de l'activité urbaine. Aussi, certains terrains aménagés en façade de grands bâtiments sont souvent trop ombragés, exposés aux vents, inconfortables et peu fréquentés.

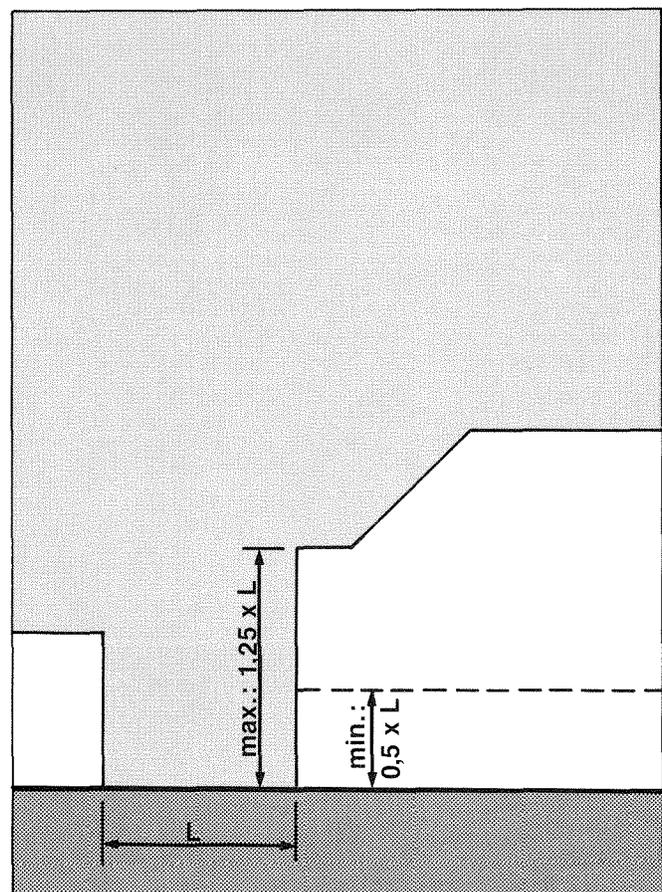
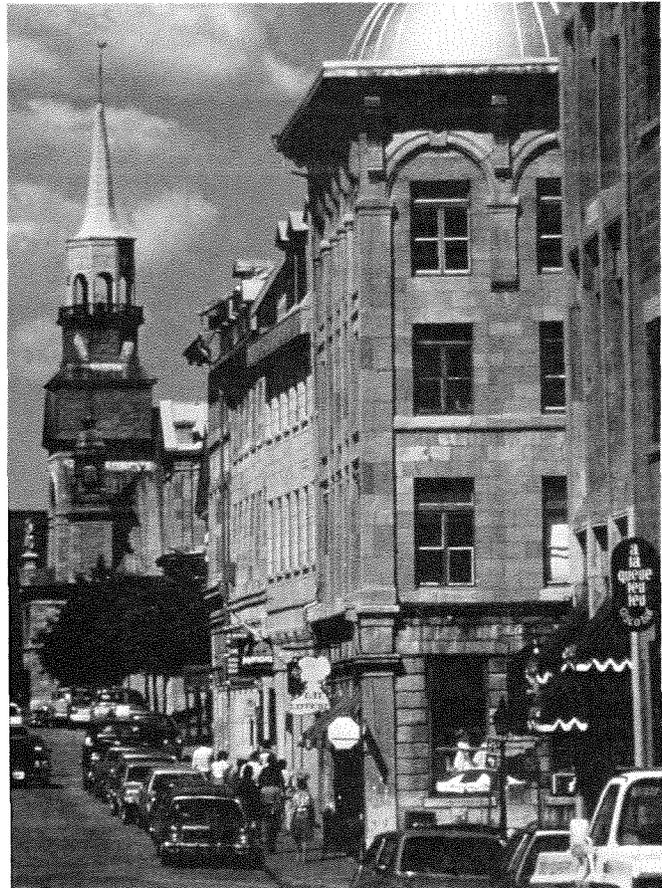
La continuité des rangées de bâtiments est également interrompue par un alignement irrégulier des constructions, ou par des édifices dont la hauteur ne s'harmonise pas avec l'espace qu'ils bordent. Ainsi, alors que de petits bâtiments, s'ils bordent une large avenue, ne la définissent pas adéquatement, des édifices en hauteur, érigés en bordure immédiate du trottoir, écrasent l'espace de la rue.

Les propositions relatives à la forme et la hauteur des bâtiments doivent donc être élaborées en relation avec le concept des réseaux de rues d'ambiance et de prestige : les constructions implantées sur le réseau d'ambiance auront une échelle plus faible, un ensoleillement accru et une meilleure protection contre le vent, de manière à favoriser une circulation piétonne intense.

Les normes requises pour assurer un encadrement adéquat de l'espace public restent à préciser, en tenant compte du potentiel de développement, des formes architecturales et de la proximité de bâtiments d'intérêt patrimonial dans chaque secteur. Il pourra être prévu, notamment, que le caractère distinctif de certains édifices publics importants soit marqué par une rupture de la continuité et de l'échelle.

Dessins 10 et 11 – Gabarit: rues d'ambiance et de prestige

Le gabarit permis sur les rues d'ambiance serait restreint et calculé en fonction de la hauteur des édifices avoisinants ou de la largeur de la rue (à droite). Sur les rues de prestige, hors des quartiers anciens et particulièrement dans les aires à développer, le gabarit pourrait être plus élevé (à l'extrême droite).



Proposition 19

ÉTABLIR LES MODALITÉS D'ENCADREMENT DES ESPACES PUBLICS ET D'ALIGNEMENT DES BÂTIMENTS.

- intégrer à la réglementation des critères qui prévoient :
 - que la façade principale de tout bâtiment respecte l'alignement de construction existant ;
 - que chaque bâtiment localisé dans une zone de bâti continu soit rattaché aux bâtiments voisins ;
 - que les gabarits des bâtiments respectent les hauteurs minimales et maximales des édifices avoisinants, et qu'ils s'adaptent à la largeur des rues et au caractère du réseau (d'ambiance ou de prestige) auquel elles appartiennent.
-

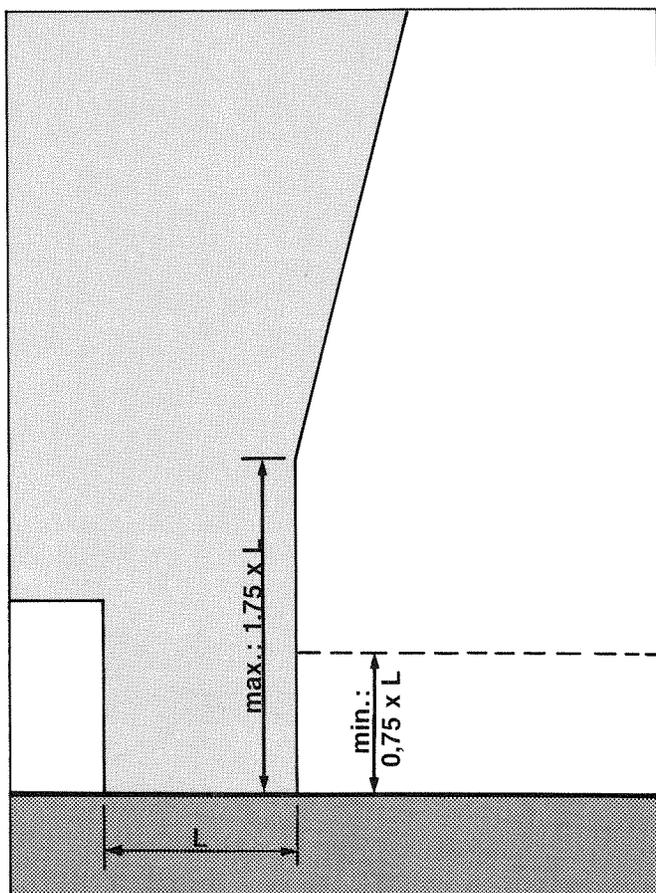
L'animation des façades

L'animation d'une rue incite à s'y promener. La continuité de l'activité commerciale et culturelle d'axes comme les rues Sainte-Catherine, Saint-Denis et le boulevard Saint-Laurent contribue largement à leur vitalité caractéristique. Les boutiques, les restaurants, les galeries et les cinémas s'y succèdent, tout en laissant place aux entrées étroites des bâtiments.

Cette animation est déficiente sur nombre d'artères du Centre ; la suite des bâtiments est interrompue par des terrains vacants, les activités intérieures ne sont pas perceptibles du trottoir ou encore les façades sont aveugles.

Si une animation intense n'est pas à prévoir sur des rues à vocation résidentielle ou industrielle, il est souhaitable que la plupart des rues du centre-ville et particulièrement les rues du réseau d'ambiance connaissent une continuité d'activité, commerciale ou autre.

Il s'avère donc opportun d'assurer la continuité de l'animation des rues du Centre par l'occupation des rez-de-chaussée par des commerces et services aisément visibles et accessibles.



Proposition 20

ASSURER LA CONTINUITÉ DE L'ANIMATION SUR LA PLUPART DES RUES.

- identifier la nature des occupations susceptibles de contribuer à l'animation des rues par leur implantation au rez-de-chaussée de bâtiments ;
 - élaborer des critères de design pour les nouveaux projets afin d'assurer la visibilité et l'accessibilité de ces occupations ;
 - inciter les propriétaires, y compris ceux des secteurs publics et para-publics, à rénover leurs édifices en fonction de ces critères.
-

Le confort des espaces publics

Les conditions climatiques résultant de l'ensoleillement, des précipitations et du vent ont une influence déterminante sur le confort et l'ambiance des espaces publics. L'hiver montréalais étant particulièrement rigoureux, il est important de tenir compte de l'effet du soleil, du vent, de la pluie et de la neige sur l'usage et l'attrait des rues et espaces publics.

Le réseau piétonnier intérieur a été développé en réponse aux rigueurs du climat ; isolant ses usagers de la vie urbaine extérieure, il leur procure un environnement protégé. Il importe toutefois aussi d'améliorer la performance à cet égard des réseaux piétonniers extérieurs et de minimiser les effets négatifs des conditions climatiques ; le design des bâtiments, par exemple, peut contribuer à la réduction de l'effet du vent et des intempéries.

Les effets positifs du climat peuvent également être exploités, et l'ensoleillement constitue en ce sens un facteur clé pour la qualité des espaces publics. Sa présence sur les squares, les parcs et les rues les plus fréquentées du réseau d'ambiance est primordiale.

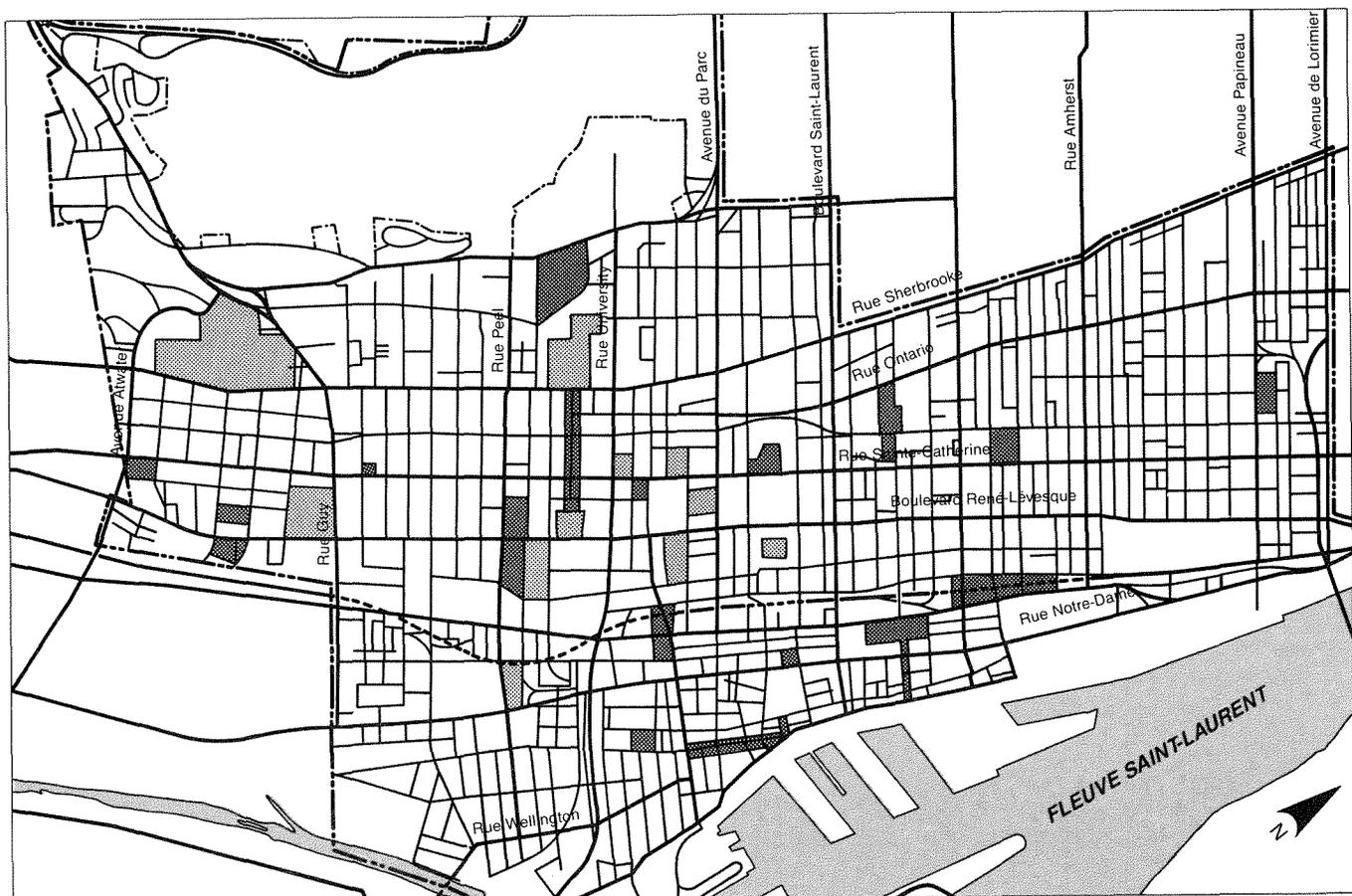
Proposition 21

TENIR COMPTE DES CONDITIONS D'ENSOLEILLEMENT, DE VENT, DE PLUIE ET DE NEIGE LORS DE LA PLANIFICATION ET DE L'APPROBATION DE PROJETS.

- élaborer des critères relatifs à l'impact climatologique des grands projets privés et publics ;
- assurer l'ensoleillement des parcs, squares et des rues du réseau d'ambiance pendant les heures clés de la journée en établissant une limite maximale de hauteur pour les édifices qui les bordent. (À cet égard, deux options sont envisagées : l'option permissive ne limite la hauteur des édifices, en fonction de l'ensoleillement, que sur une dizaine de parcs et squares, et sur les rues est-ouest du réseau d'ambiance ; l'option restrictive y ajoute près d'une dizaine d'autres espaces à caractère public ainsi que les autres rues du réseau d'ambiance.)

Plan 25 – Ensoleillement

L'ensoleillement devrait être protégé, soit sur les rues d'ambiance est-ouest et les parcs indiqués en noir (option A), ou sur toutes les rues d'ambiance et tous les espaces à caractère public indiqués sur ce plan (option B).



L'aménagement physique des espaces publics

La qualité des espaces publics résulte non seulement des bâtiments qui les délimitent, mais également d'éléments de détail qui les meublent : trottoirs, lampadaires, bancs, plantations etc. Ces éléments sont aisément perçus et reconnus par la plupart des usagers et contribuent à la caractérisation des parcs, des squares et des rues. Le mobilier urbain est généralement localisé sur le domaine public, et son intégration aux espaces publics est du ressort municipal.

L'aménagement du domaine public montréalais requiert des améliorations. L'expérience des récentes années a permis de constater que certains éléments de mobilier urbain sont mieux adaptés aux rigueurs du climat, et que certains types d'aménagement s'intègrent mieux au contexte montréalais, permettant une plus grande fluidité de la circulation piétonne et véhiculaire.

L'approche actuelle de l'aménagement de l'emprise publique préconise des designs simples et fonctionnels, réalisés avec une gamme de matériaux limitée.

Les éléments d'aménagement de surface et de mobilier seront choisis et agencés non seulement en fonction du rôle décoratif qui leur est généralement associé, mais également en fonction de leur participation à la définition et au renforcement du caractère particulier des rues et des espaces urbains. Ces aménagements permettront, par exemple, à l'usager d'identifier les réseaux d'ambiance et de prestige, et de les distinguer des voies résidentielles.

Lampadaire récent de design traditionnel



Proposition 22

ÉLABORER UNE POLITIQUE D'AMÉNAGEMENT DE SURFACE DU DOMAINE PUBLIC.

- élaborer des critères d'aménagement des parcs et des rues, en fonction des caractères distinctifs à renforcer ;
- identifier les éléments de mobilier urbain nécessaires à la réalisation de ces aménagements, ainsi que leur mode d'agencement ;
- établir un programme d'intervention identifiant les réseaux et les espaces à aménager prioritairement.

4.6 LE MILIEU À CARACTÈRE NATUREL

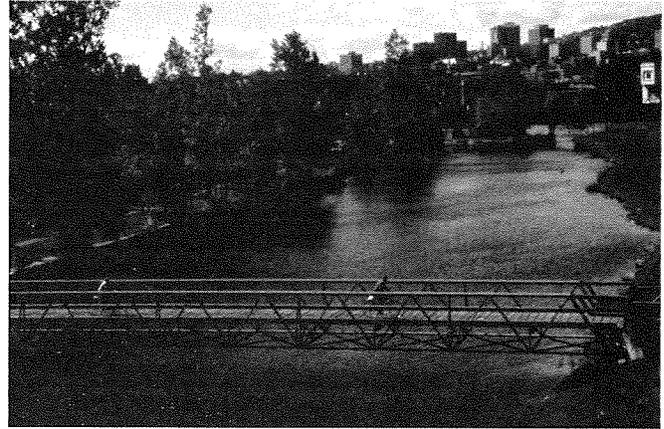
ACCROÎTRE LA PRÉSENCE D'ÉLÉMENTS NATURELS DANS LE CENTRE.

L'environnement du Centre est profondément marqué par les interventions humaines : les surfaces d'asphalte, de béton, de pierre, de brique, de verre et de métal y sont dominantes. Les éléments naturels, ignorés par le développement des dernières décennies, sont appelés à reprendre place partout sur le territoire : dans les rues, les parcs et autour des édifices.

D'autre part, le Centre de Montréal comprend plusieurs sites où les éléments naturels sont appelés à jouer un rôle accru :

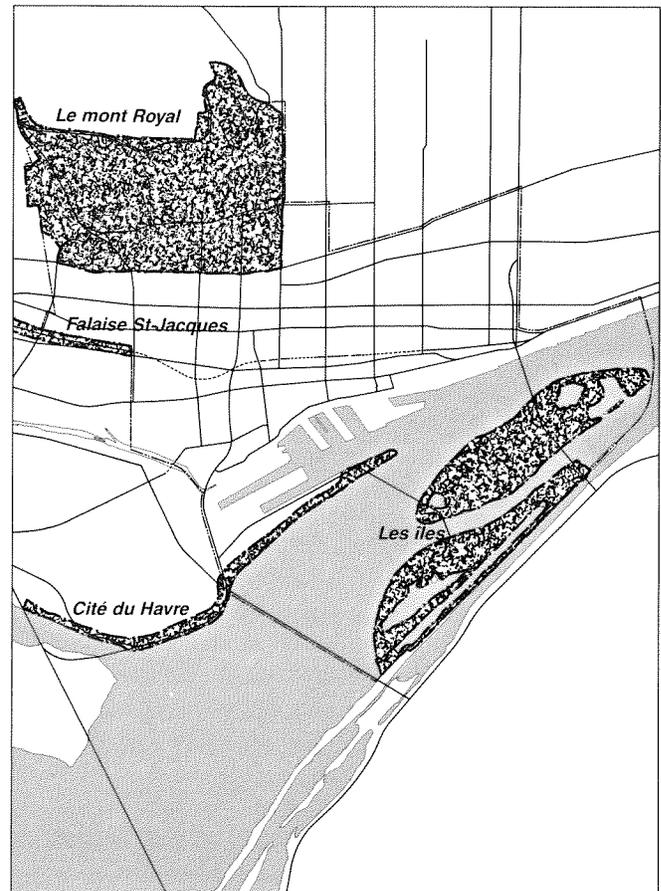
- le mont Royal et les îles, dont le caractère naturel pourrait être encore renforcé ;
- les zones non portuaires du bord du fleuve, où pourrait être développé un important ensemble à caractère naturel ;
- la partie est de la falaise Saint-Jacques, longeant l'autoroute Ville-Marie, qui pourrait être paysagée de manière à mettre en valeur ses caractéristiques naturelles ;
- les abords du canal de Lachine et le Vieux Port, qui pourraient être aménagés en fonction de leur caractère maritime traditionnel.

Proposition 23 NATURALISER LA MONTAGNE, LES ÎLES ET LEURS RIVES, LA FALAISE SAINT-JACQUES, LES ABORDS DU CANAL DE LACHINE ET LE VIEUX PORT.



Proposition 24 ACCÉLÉRER LA PLANTATION D'ARBRES DANS LE CENTRE.

- soutenir la mise en oeuvre de programmes de plantation et d'entretien des arbres, en priorité le long des réseaux d'ambiance et de prestige et sur le flanc sud de la montagne ;
- mettre sur pied un programme de sensibilisation et d'incitation à la plantation sur les propriétés privées.



*Plan 26 – Zones à caractère naturel
Dans ces zones, il est proposé de redonner un caractère plus naturel avec des programmes d'aménagement et de plantation d'arbres.*

4.7 LE DESIGN ARCHITECTURAL

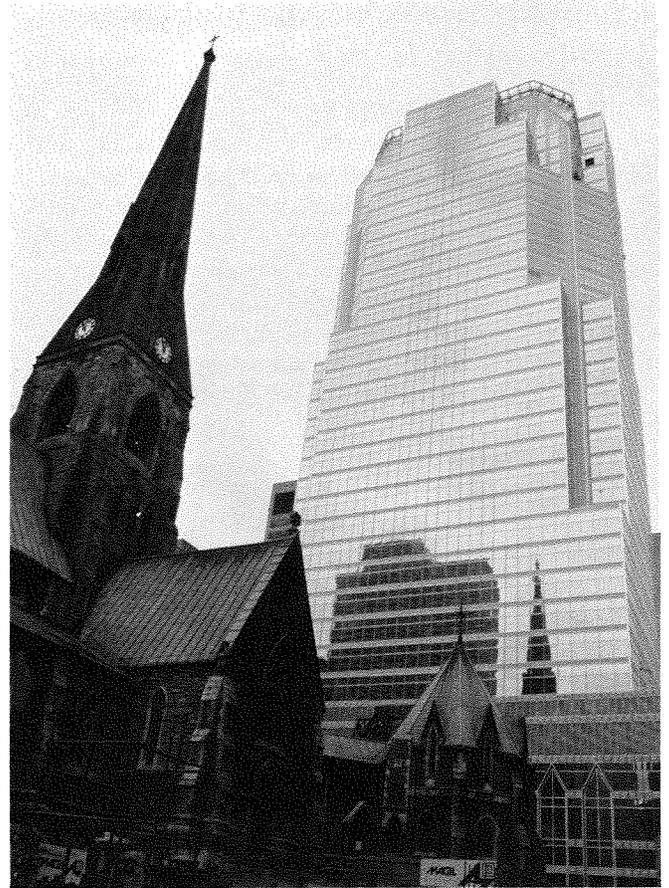
AMÉLIORER LA QUALITÉ DU DESIGN ARCHITECTURAL.

Les propositions de design urbain précédemment exposées contribueront à l'insertion harmonieuse de nouveaux bâtiments à des ensembles urbains cohérents ; leur mise en oeuvre permettra l'équilibre des implantations et des gabarits. Il serait également opportun que les nouveaux bâtiments, les rénovations et l'affichage présentent un design de qualité, adapté aux caractéristiques de l'environnement.

Actuellement, outre les exigences d'implantation et de gabarit prescrites par la réglementation de zonage et les normes de construction, la réglementation applicable au centre de Montréal ne contient pas d'exigences relatives au design architectural. Le développement urbain se compose donc d'interventions de qualité variable, plus ou moins bien intégrées à l'ensemble urbain qu'elles complètent ; l'affichage commercial tend parfois à placarder les façades, masquant les caractéristiques du bâti.

Certains secteurs anciens du Centre de Montréal comportent des caractéristiques architecturales particulières, telles la forme des toits, des portes et des fenêtres, les matériaux utilisés ou le design de l'affichage, qui pourront orienter les projets d'insertion. Lorsque le bâti existant est moins homogène, les interventions projetées pourront respecter des principes de design plus généraux, reliés à l'échelle et à la tradition montréalaises.

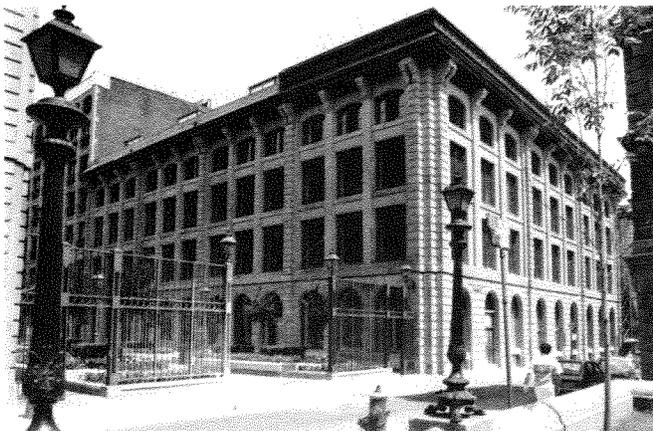
D'autre part, certains projets risquant, par leur dimension ou leur localisation, d'avoir un impact critique sur leur environnement pourront être examinés dans le cadre d'un processus de révision de design, permettant d'évaluer le respect des principes de design établis. Les interventions localisées dans certaines aires de consolidation, ou en bordure des squares, pourraient notamment faire l'objet d'un tel examen.



Proposition 25

ÉTABLIR UN PROCESSUS DE RÉVISION DU DESIGN DES PROJETS AYANT UN IMPACT CRITIQUE SUR L'ENVIRONNEMENT.

- identifier les types d'intervention ayant un impact significatif sur l'environnement ;
- élaborer les critères et objectifs de design devant guider l'analyse de ces interventions ;
- établir les modalités du processus de révision des projets.



4.8 LES PLANS DÉTAILLÉS DE DESIGN URBAIN

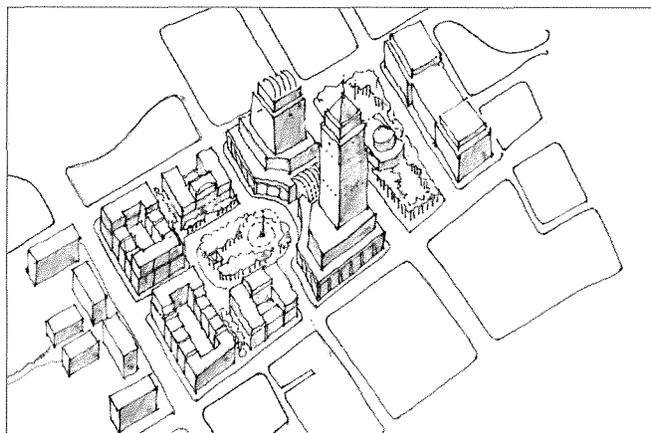
ENCADRER LE DÉVELOPPEMENT FUTUR DE CHAQUE SECTEUR EN VOIE DE TRANSFORMATION AU MOYEN D'UN PLAN DÉTAILLÉ DE DESIGN URBAIN.

La plupart des aires de développement majeur et certaines aires de revitalisation du Centre apparaissent déstructurées. Il s'agit de secteurs où les édifices et les rues d'origine ont été détruits pour laisser place à des cours de triage ou à des autoroutes, comme par exemple, les zones situées le long de l'autoroute Ville-Marie, le faubourg Québec, les zones situées à l'est et à l'ouest du square Chaboillez. Par ailleurs, la présence importante de terrains vacants dans la partie nord du faubourg des Récollets, à l'ouest des complexes Guy-Favreau et Desjardins, à proximité de la Place des Arts et à l'angle des rues Berri et Ontario, souligne la nécessité d'un développement majeur de ces zones, qui doit être encadré et orienté en fonction de visions définies.

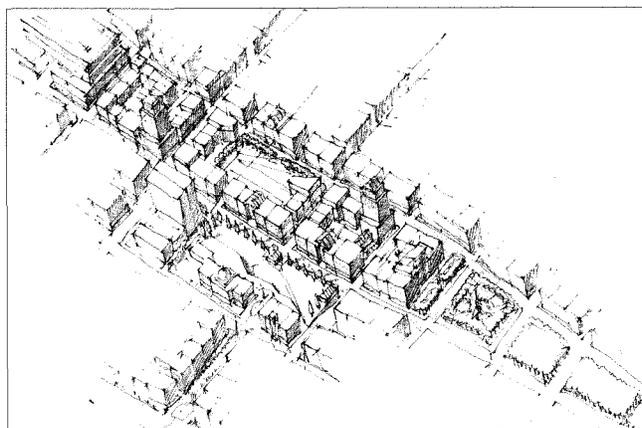
L'élaboration d'un plan de design urbain pour chacune de ces aires ne vise pas uniquement à assurer la coordination du développement privé et public mais surtout à traduire une vision claire qui peut jouer un rôle incitatif dans leur développement.

Proposition 26

ÉLABORER UN PLAN DE DESIGN URBAIN POUR CHAQUE AIRE DE DÉVELOPPEMENT ET CERTAINES AIRES DE REVITALISATION INDIQUANT LA MORPHOLOGIE DES RUES, DES SQUARES, DES PARCS ET DES BÂTIMENTS.



Dessin 12 – Esquisse de l'aménagement d'une "aire à développer" Ce dessin illustre le développement autour du Planétarium qui pourrait résulter de l'application des critères de design urbain proposés.



Dessin 13 – Mise en valeur des abords de l'autoroute Ville-Marie

Diverses possibilités d'aménagement devront être examinées concernant l'emprise de l'autoroute et ses abords. Cette esquisse illustre la possibilité d'une couverture partielle de l'autoroute par des constructions, les vides servant à sa ventilation. La pertinence d'aménager un ou des espaces verts à l'est ou à l'ouest du Palais des Congrès sera également évaluée.

5. LE PATRIMOINE



*SAUVEGARDER ET METTRE EN
VALEUR LE PATRIMOINE ET VEILLER
À L'INSERTION HARMONIEUSE DES
NOUVELLES CONSTRUCTIONS.*

5.1 INTRODUCTION

Jadis d'une portée limitée à un nombre restreint d'édifices exceptionnels, la notion de patrimoine englobe aujourd'hui la problématique générale de l'évolution d'un territoire, de la continuité du bâti et de l'intégration des nouveaux modes de vie avec ceux du passé.

Le Centre de Montréal comprend l'une des plus grandes concentrations d'éléments patrimoniaux au Canada. Berceau de la ville, ce territoire a compris à l'intérieur de ses limites l'ensemble de celle-ci jusqu'à la fin du XIXe siècle. C'est de là que sont partis les grands explorateurs de l'Amérique du Nord et c'est là que se concentraient les décideurs économiques qui ont permis au Canada de passer du statut de colonie à celui de puissance industrielle.

Le déplacement du centre des affaires vers la terrasse supérieure dans l'axe du boulevard René-Lévesque a permis de conserver les développements précédents, témoins de trois siècles d'architecture et d'un développement urbain unique en Amérique. Le Centre de Montréal a la chance de disposer non seulement de bâtiments patrimoniaux isolés mais aussi de plusieurs zones patrimoniales d'échelles diverses telles le Vieux Montréal, les domaines conventuels et les maisons en rangée de pierres grises ou de briques.

L'apport du patrimoine à la collectivité est aujourd'hui reconnu. Les édifices patrimoniaux enrichissent le milieu urbain par leur diversité de styles et de détails. Jalons de l'histoire, les édifices, paysages et secteurs patrimoniaux témoignent du talent et des efforts des Montréalais d'antan. Le patrimoine reflète la culture de la ville, contribue de façon importante à son identité et stimule le sentiment d'appartenance de ses citoyens. Enfin les éléments patrimoniaux constituent des attraits touristiques et génèrent divers investissements.

Conscient du potentiel de prestige offert par les bâtiments ou les zones patrimoniales, les investisseurs privés perçoivent le patrimoine de moins en moins comme une contrainte. La croissance des investissements dans le Vieux Montréal et des projets tels la Maison Alcan, le Windsor et les Cours Mont-Royal constituent des exemples probants à cet égard. Toutefois, les rénovations malhabiles et les constructions inappropriées ainsi que la négligence et les incendies demeurent des facteurs pouvant nuire à la conservation et à la mise en valeur du patrimoine.



Jusqu'en 1986, les pouvoirs municipaux relatifs à la conservation du patrimoine étaient limités. La Ville de Montréal a utilisé des mesures de zonage spécifiques pour protéger certains quartiers anciens et s'est prévaluée de ses pouvoirs réglementaires pour sauvegarder le patrimoine résidentiel. Le gouvernement du Québec, pour sa part, a pris des mesures pour protéger certaines composantes d'intérêt national telles la partie sud du Vieux Montréal et la cinquantaine de bâtiments classés situés dans le Centre. Depuis 1979, la Ville et le gouvernement québécois ont collaboré dans le cadre de l'entente sur la mise en valeur du Vieux Montréal et du patrimoine montréalais notamment pour réaliser le macro-inventaire patrimonial de la ville et mettre sur pied des programmes de sensibilisation du public et des programmes d'assistance financière à la restauration des bâtiments du Vieux Montréal et de bâtiments d'intérêt patrimonial appartenant à la Ville. De plus, l'entente a mené à la création de la Société immobilière du patrimoine architectural de Montréal (SIMPA).

En 1987, la Ville a créé le Comité consultatif sur la protection des biens culturels et s'est prévaluée de nouvelles dispositions de la Loi sur les biens culturels pour constituer le site du patrimoine du mont Royal. Par ailleurs, un comité du Conseil municipal sur la préservation du patrimoine immobilier montréalais a été mis sur pied afin d'élaborer une politique cadre pour l'ensemble du territoire et touchant tous les pouvoirs municipaux. Les consultations publiques à ce sujet sont prévues pour 1988.

5.2 LES ZONES D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

METTRE EN VALEUR LES ZONES D'UN FORT INTÉRÊT PATRIMONIAL.

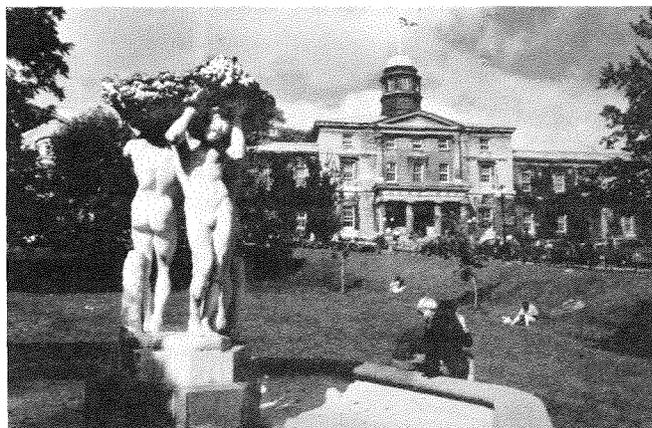
L'orientation principale de la politique de protection et de mise en valeur du patrimoine du Centre est de conserver des milieux cohérents. Cela permettra la conservation de la plupart des éléments exceptionnels (édifices, paysages etc.) dans leur contexte plutôt que comme objets isolés.

Pour fins d'analyse, soixante-dix sous-zones ont été identifiées sur la base de l'homogénéité de leurs composantes. Chaque sous-zone a été évaluée en fonction de critères architecturaux, urbanistiques et historiques. Les résultats de cette analyse combinés aux diverses orientations du plan permettent d'identifier de façon préliminaire les zones où divers types d'intervention sont souhaitables.

Une reconnaissance officielle pourrait être accordée à certaines de ces zones. Cela permettrait de mieux encadrer les interventions et de sensibiliser les propriétaires et la population en général relativement à leur importance.

Dans les zones à caractère patrimonial, on vise la préservation et mise en valeur soignée des édifices et des autres éléments ponctuels qui contribuent au génie du lieu ainsi qu'une intégration harmonieuse des nouvelles constructions. Ainsi, pour certaines zones, le gabarit autorisé dans le règlement de zonage devrait s'apparenter le plus possible au bâti actuel. Cela permettrait d'assurer une bonne intégration des nouveaux bâtiments tout en décourageant la démolition à des fins de redéveloppement.

D'autres mesures incitatives et réglementaires pourront être utilisées afin d'assurer le maintien du cachet des zones patrimoniales. Certaines, comme l'interdiction d'utiliser des matériaux inappropriés, pourront être incluses au règlement de zonage. Néanmoins, les questions de design et de restauration variant d'un édifice à un autre, un processus de révision de certains projets permettra d'adapter les exigences aux cas particuliers (voir l'annexe 1 pour plus de détails sur ce processus de révision).



Exemple de zone patrimoniale exceptionnelle (en haut) et de zone patrimoniale remarquable (en bas).



Le patrimoine présent sur le territoire offre un potentiel culturel et touristique considérable qui pourrait être exploité en respectant et en enrichissant la vie urbaine. L'ajout d'éléments d'interprétation jumelé à un programme innovateur de sensibilisation contribuerait à l'animation du Centre de Montréal. Cette mise en valeur pourrait toucher les sites historiques ou archéologiques, les édifices et les paysages architecturaux exceptionnels ainsi que certaines activités traditionnelles toujours présentes, telles le brassage de la bière et les activités maritimes.



Un tel programme d'interprétation et de mise en valeur permettrait de diffuser une connaissance historique auprès des résidents et des usagers et d'améliorer l'image des zones d'intérêt patrimonial. De plus, le rôle d'accueil du Centre de Montréal s'en trouverait renforcé, de même que le potentiel de la ville comme destination touristique. Bien que la mise en oeuvre du programme envisagé intervient en parallèle du plan d'urbanisme, certains aspects menant ou appuyant sa réalisation sont reliés au domaine de l'urbanisme et sont inclus dans le plan.

Plan 28- Zones d'intérêt patrimonial

Les zones de qualité patrimoniale exceptionnelle sont montrées en gris foncé alors que le gris moyen indique les zones remarquables. La teinte pâle identifie des zones associées aux quartiers anciens ou au paysage de la montagne (délimitation approximative).



Proposition 27

REGROUPER LES ZONES PATRIMONIALES EN DIFFÉRENTES CATÉGORIES SELON LEUR NIVEAU D'INTÉRÊT.

- fixer les limites préliminaires des zones de chaque type (exceptionnel, remarquable etc.) ;
- reconnaître officiellement certaines zones.

Proposition 28

OFFICIALISER UNE STRATÉGIE DE MISE EN VALEUR POUR LES ZONES D'INTÉRÊT EXCEPTIONNEL OU REMARQUABLE.

- promouvoir, par le biais de programmes spécifiques, la connaissance de ces zones et les investissements privés de mise en valeur, particulièrement dans les aires à revitaliser.

Proposition 29

S'ASSURER D'UNE INTÉGRATION HARMONIEUSE DES NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

- pour les zones patrimoniales où on veut protéger le gabarit existant, établir le gabarit autorisé par le règlement de zonage en conséquence ;
- inscrire au règlement de zonage des exigences de base pour s'assurer que les nouvelles constructions ou les travaux de rénovation n'altèrent pas le cachet de la zone (par exemple en termes de matériaux autorisés) ;
- adopter des critères d'insertion devant s'appliquer dans les zones d'intérêt patrimonial.



Proposition 30

ÉTABLIR DES PARCOURS CULTURELS ET PATRIMONIAUX EN RELATION AVEC LE RÉSEAU D'AMBIANCE.

- développer en collaboration avec divers intervenants une stratégie de mise en oeuvre d'un concept intégré d'interprétation ;
- réaliser un plan directeur des aménagements d'appui à l'interprétation tels que :
 - des réseaux de promenade (relié au réseau d'ambiance) ;
 - des circuits de transport spéciaux pour les visiteurs ;
 - des panneaux d'interprétation et de signalisation ;
 - des programmes visant l'ouverture de petits centres d'interprétation dans des édifices ou sites privés et publics ;
 - l'illumination de certains bâtiments qui jouent un rôle de point de repère ;
 - l'utilisation d'artifices architecturaux pour évoquer la présence passée d'éléments d'intérêt historique.

5.3 LES BÂTIMENTS ET LES ÉLÉMENTS PONCTUELS

CONSERVER ET METTRE EN VALEUR LES BÂTIMENTS ET AUTRES ÉLÉMENTS PONCTUELS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL.

Bien que la plupart des éléments ponctuels d'intérêt patrimonial se situent dans les zones identifiées à la section précédente, quelques-uns se trouvent à l'extérieur de celles-ci.

Les critères d'évaluation des éléments ponctuels sont semblables à ceux utilisés pour les zones, c'est-à-dire d'ordre architectural, urbanistique et historique.

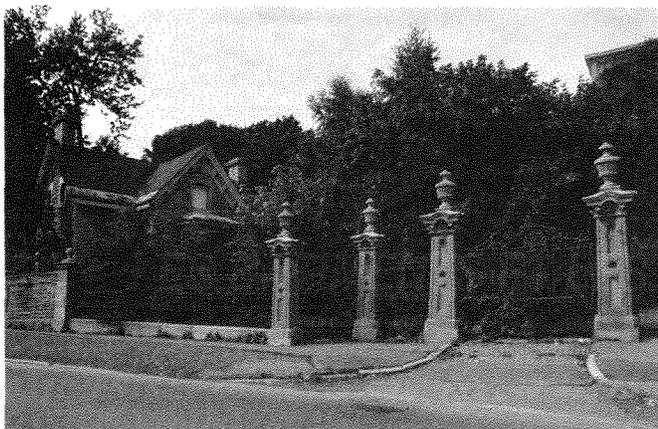
Les éléments ponctuels comprennent :

- les *bâtiments* remarquables par leur apparence extérieure, leur intérieur ou par les fonctions qu'ils abritent ;
- les *ensembles architecturaux* caractérisés par une certaine homogénéité (par exemple une série de maisons en rangée) ;
- les *paysages* (squares, parcs publics et aménagements paysagers autour de certains immeubles) ;
- les *grands ensembles institutionnels* constitués d'immeubles à caractère public intégrés à des aménagements paysagés (tels la maison-mère des Soeurs Grises, l'université McGill et l'église St-Patrick) ;
- les *oeuvres d'ingénierie* comme le pont Jacques-Cartier et les écluses du canal de Lachine ;
- les *monuments et éléments décoratifs isolés* comme les grilles sur l'avenue des Pins ainsi que les statues et les monuments dans les parcs ;
- les *vestiges archéologiques*.



Un objectif important du plan est la préservation et la mise en valeur des éléments ponctuels d'intérêt patrimonial. Il est devenu rare à Montréal que des éléments patrimoniaux exceptionnels soient menacés. Le défi actuel est plutôt de trouver un mécanisme qui permette de guider les décisions relativement à la conservation d'éléments patrimoniaux d'intérêt secondaire lorsque d'autres objectifs entrent en concurrence avec cette orientation. Par ailleurs, il faut s'assurer que les éléments patrimoniaux, même s'ils ne sont pas carrément détruits, ne sont pas transformés au point de perdre tout intérêt.

Le coeur de Montréal est riche en édifices à caractère public (églises, gares, cinémas etc.) qui représentent un intérêt symbolique collectif mais dont pour certains la fonction première est en transition. Il est souhaitable de maintenir ces édifices à l'usage du public, du moins en ce qui concerne les espaces intérieurs les plus importants qui offrent un potentiel intéressant de recyclage pour de nouveaux équipements culturels ou collectifs.



Proposition 31

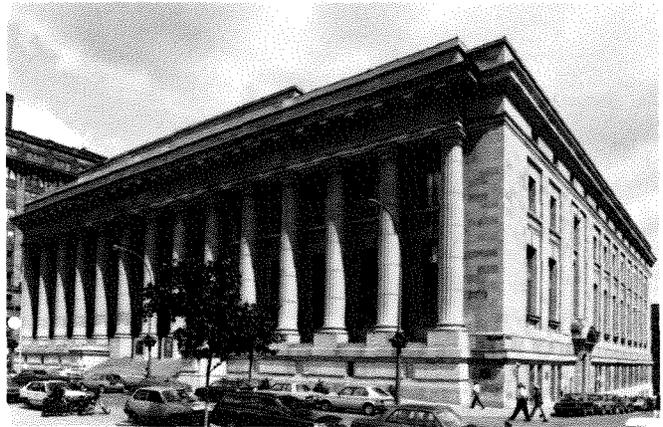
**CITER DES IMMEUBLES EXCEPTIONNELS ET
CONSTITUER DES SITES DU PATRIMOINE
DANS LES LIEUX OPPORTUNS.**

- établir et tenir à jour une liste des bâtiments susceptibles d'une reconnaissance officielle et des autres éléments ponctuels d'intérêt patrimonial d'une valeur intrinsèque ou contribuant au cachet d'une zone identifiée à la section précédente ;
 - contrôler la transformation des édifices et des éléments exceptionnels.
-

Proposition 32

**ENCOURAGER LA PRÉSERVATION DES
ÉLÉMENTS PONCTUELS D'INTÉRÊT
PATRIMONIAL.**

- identifier et instaurer des mesures d'incitation à la préservation des éléments ponctuels d'intérêt patrimonial ;
 - étendre aux grands ensembles institutionnels l'application du règlement sur la protection et la plantation des arbres.
-



Proposition 33

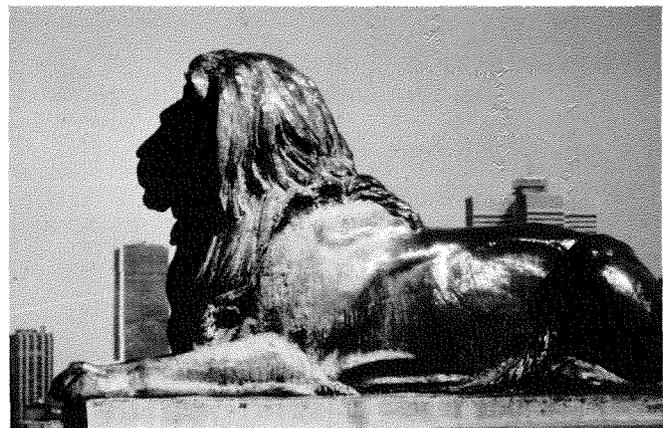
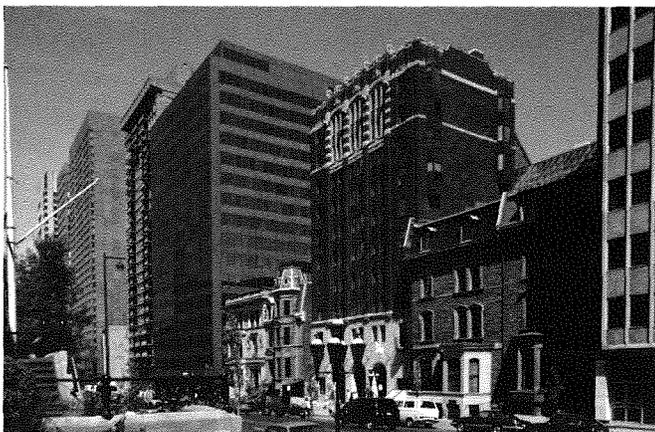
**ENCOURAGER LA RÉNOVATION
D'IMMEUBLES ET ASSURER LA QUALITÉ DE
CELLE-CI.**

- instaurer un programme d'incitation à la rénovation d'immeubles adapté aux types de bâtiments, aux secteurs, aux catégories de propriétaires ainsi qu'aux types de travaux ;
 - offrir une aide technique aux propriétaires (documentation, cours, clinique architecturale).
-

Proposition 34

**PROTÉGER ET METTRE EN VALEUR LES
SITES ET LES VESTIGES ARCHÉOLOGIQUES.**

- identifier les lieux à potentiel archéologique ;
 - s'assurer d'une surveillance adéquate lors de l'excavation de ces sites ;
 - mettre en valeur les vestiges archéologiques présents dans les espaces publics.
-



6. LES ESPACES PUBLICS



*METTRE EN VALEUR LES ESPACES
PUBLICS EN TANT QU'ÉLÉMENTS
STRUCTURANTS DU TERRITOIRE.*

6.1 INTRODUCTION

Les espaces publics comprennent les rues, les squares et les parcs locaux ou régionaux, de même que certains espaces à usage public de propriété privée (comme l'esplanade de la Place Ville-Marie) et les composantes du réseau piéton intérieur (corridors du métro, place du Complexe Desjardins etc.).

Lieux de repos, de rencontre et de rassemblement, les espaces publics jouent un rôle essentiel dans la vie urbaine. En tant que points de repère, ils contribuent à structurer la ville en plus de l'agrémenter par les éléments naturels et décoratifs qu'ils comprennent. Souvent, ils contribuent à l'image et au prestige d'un secteur ainsi qu'à la mise en valeur d'immeubles d'intérêt comme c'est le cas par exemple pour le square Dorchester. De plus, les espaces de grande envergure comme le parc du mont Royal et les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame contribuent fortement au caractère et à l'image de l'ensemble de la ville.

Malgré l'augmentation considérable du nombre d'usagers du Centre, peu d'espaces publics d'envergure ont été créés par les pouvoirs municipaux depuis un siècle. Les plus récents aménagements ont été réalisés sur des résidus de terrains ou à même l'emprise publique (par exemple rue de La Gauchetière ou au Cours Le Royer). Par ailleurs, quelques nouveaux espaces ont été intégrés à des projets privés tels le complexe La Cité ; l'accès et l'usage de ces espaces sont souvent limités et la qualité de leur aménagement n'est soumise à aucun critère. Enfin, les nombreuses églises et institutions religieuses ou d'enseignement présentes sur le territoire du Centre comportent des espaces verts d'intérêt. Plusieurs de ces espaces ne sont pas accessibles au public et certains sont même en partie occupés par des terrains de stationnement. Dans les aires à revitaliser et à développer, l'aménagement de nouveaux espaces verts pourra servir d'élément catalyseur à la mise en valeur.



Pour l'ensemble du territoire, il est prioritaire de préciser les besoins des usagers en matière d'espace public. Dans cette perspective, des sites potentiels sont identifiés dans le présent document. Les modalités de financement de ces espaces et les critères d'aménagement à appliquer sont à examiner.



6.2 LE RÉSEAU DES ESPACES PUBLICS

RELIER LES ESPACES PUBLICS PAR UN RÉSEAU DISTINCTIF.

On songe depuis longtemps à la création à Montréal d'un réseau d'espaces publics ; la question fut évoquée notamment lors du Sommet économique de 1986.

Dans le contexte montréalais, seuls les abords du canal de Lachine et du fleuve (au Vieux Port et dans les îles) se prêtent à l'aménagement d'un véritable corridor de verdure. Sur le reste du territoire, la régularité de la trame urbaine et la densité du bâti font en sorte que la création d'un réseau d'espaces publics s'appuie plutôt sur les squares et les parcs reliés les uns aux autres par le réseau de rues existant. Les rues à privilégier comme liens entre les espaces verts seront celles du réseau d'ambiance, caractérisées par une intense animation urbaine. Des liens avec le réseau piéton intérieur pourront aussi être développés.

Un réseau de parcours panoramiques sera établi à même les voies les plus pittoresques de Montréal. Il comprendra la rue Sherbrooke et les voies qui ceinturent le mont Royal et qui longent les berges du canal de Lachine et du fleuve Saint-Laurent. Les composantes du réseau se distingueront par des aménagements particuliers en termes de mobilier urbain et de signalisation. Dans la mesure du possible, ce réseau d'un grand intérêt touristique sera accessible à pied, à bicyclette, en calèche et en automobile.

Proposition 35

ÉTABLIR UN RÉSEAU D'ESPACES PUBLICS EN RELATION AVEC LE RÉSEAU DES RUES D'AMBIANCE.

- mettre sur pied un programme d'aménagement des rues d'ambiance et des espaces publics qui s'y rattachent ;
- développer un lien entre les éléments clés du Havre Jacques-Cartier par l'aménagement d'une bande verte continue.

Proposition 36

ÉTABLIR UN RÉSEAU DE PARCOURS PANORAMIQUES.

- identifier des parcours panoramiques :
 - ceinturant le mont Royal ;
 - longeant la rue Sherbrooke ;
 - en bordure du canal de Lachine et du fleuve (notamment dans le Vieux Montréal à la Cité du Havre et dans les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame) ;
- aménager de façon distinctive les voies concernées (qui seront carrossables, cyclables et piétonnes dans la mesure du possible).



Plan 29 – Parcours panoramiques proposés

	Circuit panoramique de la Montagne
	Voie du bord de l'eau
	Rue Sherbrooke
	Lien nord-sud





Plan 30 – Le réseau

d'espaces publics

Les espaces publics majeurs (tramés en gris) et les nouveaux espaces publics proposés (indiqués par des points) sont reliés entre eux par le réseau de rues d'ambiance (en noir).

Les principaux espaces du Havre Jacques-Cartier seraient reliés par un lien vert (en gris).

6.3 LES PARCS, LES PLACES ET LES SQUARES

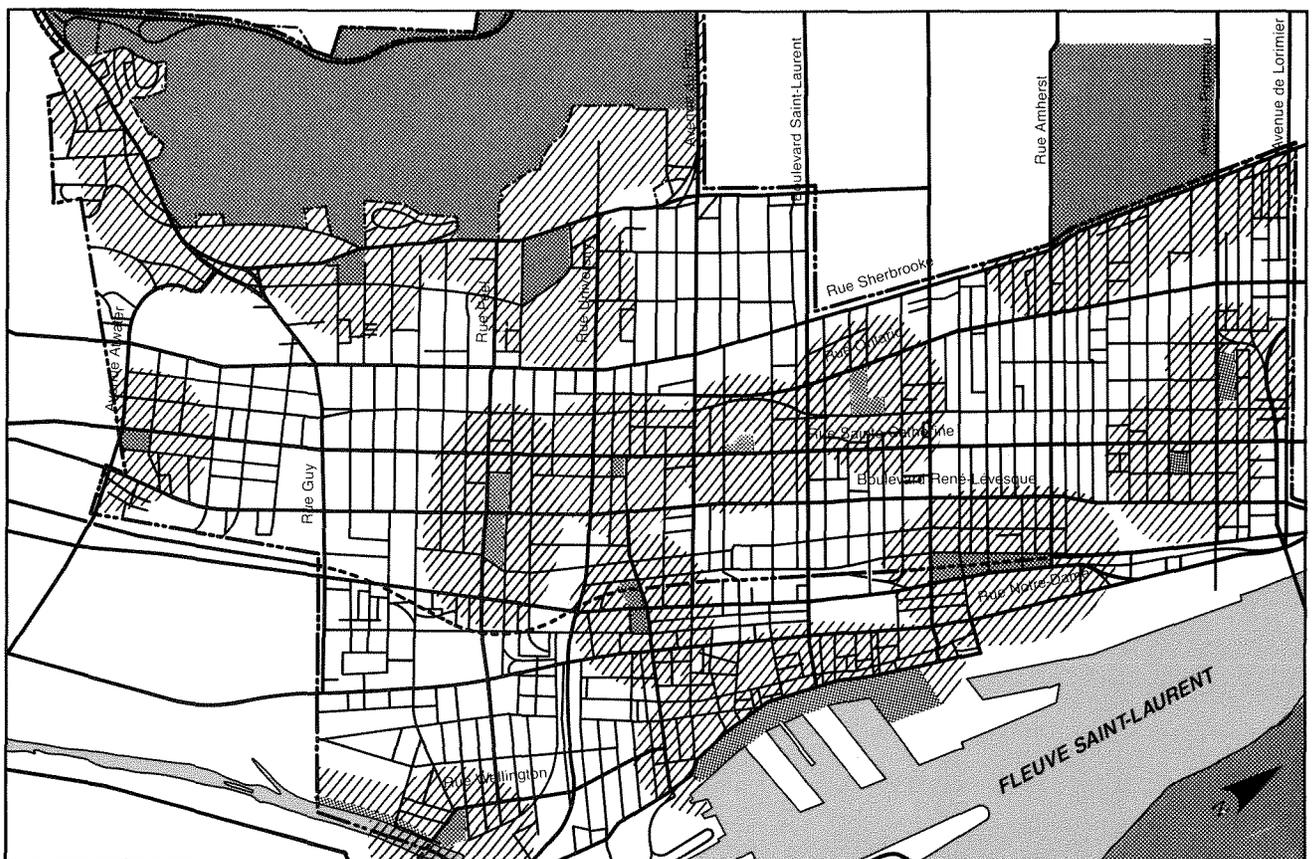
ACCROÎTRE LE NOMBRE ET LA SUPERFICIE TOTALE DES ESPACES PUBLICS ET ASSURER LA QUALITÉ DE LEUR AMÉNAGEMENT.

Les besoins des résidents, des travailleurs et des autres usagers du Centre en matière d'espaces publics sont diversifiés. Ainsi, le type d'espace à privilégier varie dans les diverses portions du territoire selon les fonctions dominantes. Dans le centre des affaires, par exemple, on doit prévoir avant tout la présence de zones de détente ensoleillées attrayantes à un travailleur cherchant un endroit où manger son casse-croûte. Dans les secteurs résidentiels, la demande se situe plus au niveau des espaces de repos et des terrains de jeux et de sport qui peuvent répondre aux besoins des enfants, des adolescents et des adultes.

Au total, les parcs, les places et les squares municipaux localisés dans le Centre occupent une superficie d'environ 500 hectares. Toutefois, le parc du mont Royal et les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame, qui sont relativement éloignés des noyaux d'activités du Centre et répondent avant tout à des besoins régionaux, correspondent à 93 % de cette superficie. Les autres espaces publics sont insuffisants pour répondre à la demande et surtout mal répartis.

Les portions du territoire déficientes en espaces publics ont été identifiées en traçant autour de chaque espace majeur un périmètre de desserte fondé sur un rayon de 300 mètres (correspondant à cinq minutes de marche).

Plan 31 – Rayon de desserte des espaces publics majeurs
Les secteurs bien desservis sont situés à l'intérieur d'un rayon de 5 minutes de marche (en gris pâle) d'un espace public majeur (en gris foncé).



La création et le réaménagement des espaces publics municipaux

La Ville envisage la création de onze nouveaux parcs et squares sur la base des critères suivants :

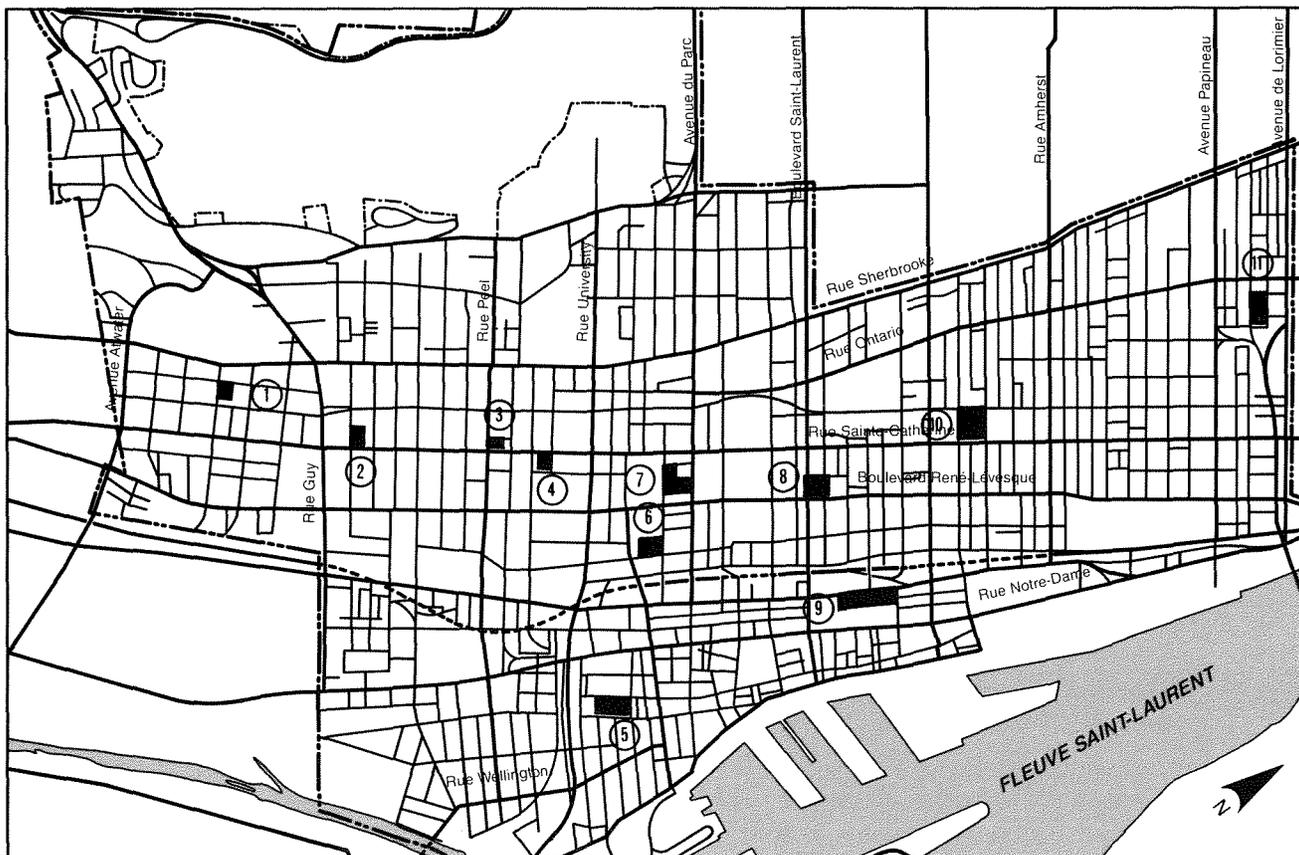
- la mise en valeur de bâtiments patrimoniaux comme les églises Saint-Patrick, du Gesù et Saint-James The Apostle et comme le Dominion Square Building ;
- le besoin d'aires de repos le long des axes piétons achalandés, comme la rue Sainte-Catherine ;
- la densité de population de résidents et de travailleurs comme dans le secteur Lincoln-Tupper et au centre-ville ;
- les effets d'entraînement sur le développement des secteurs à proximité.

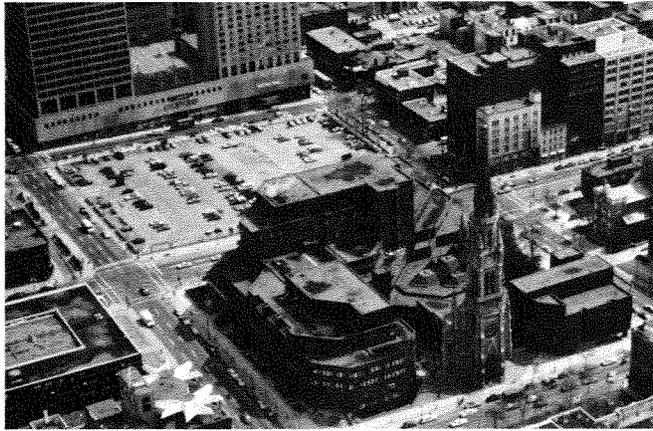
À cet effet, et sauf pour les terrains qu'elle possède déjà, la Ville de Montréal a procédé à la création de réserves foncières sur les terrains touchés par la création de ces nouveaux espaces. Cette mesure temporaire a été adoptée pour la durée de l'élaboration du plan d'urbanisme afin de les protéger de la surenchère spéculative. Cette mesure pourra être levée si la consultation publique ne permet pas de confirmer la pertinence des sites proposés.

Par ailleurs, la création de nouveaux espaces publics doit s'accompagner de la mise en valeur des espaces existants. Avec le temps, certains espaces se sont détériorés ou répondent moins bien aux besoins des usagers. La Ville prévoit par exemple la mise en valeur du parc du mont Royal et des îles Sainte-Hélène et Notre-Dame. Ces réaménagements tiendront compte des besoins actuels des usagers, des caractéristiques climatiques de Montréal (en visant en particulier à accroître l'utilisation des parcs en hiver), de l'importance historique et symbolique des espaces et des caractéristiques architecturales des bâtiments environnants.

Plan 32 – Nouveaux espaces proposés

- 1 Lincoln — du Fort
- 2 Mackay — Ste-Catherine
- 3 Peel — Ste-Catherine — Metcalfe
- 4 McGill College
- 5 Îlot St-Paul — St-Henri — William
- 6 Abords de l'église St-Patrick
- 7 Abords de l'église du Gesù
- 8 Place du marché St-Laurent
- 9 Champ-de-Mars
- 10 Îlot Berri — de Maisonneuve — St-Hubert — Ste-Catherine
- 11 Abords de l'église Marguerite-Marie





Square proposé à l'angle des rues Berri et Sainte-Catherine

Localisation du parc proposé dans le faubourg des Récollets

Proposition 37

CRÉER DE NOUVEAUX ESPACES PUBLICS MUNICIPAUX.

- établir onze espaces publics aux endroits suivants :
 - 1) le terrain à l'angle des rues Lincoln et du Fort ;
 - 2) l'angle nord-est des rues Sainte-Catherine et Mackay ;
 - 3) le terrain au centre de l'îlot, du côté nord de la rue Sainte-Catherine, entre les rues Peel et Metcalfe ;
 - 4) l'avenue McGill College entre les rues Sainte-Catherine et Cathcart ;
 - 5) le stationnement à l'angle des rues Saint-Paul et Saint-Henri dans le faubourg des Récollets ;
 - 6) les terrains situés au sud de l'église Saint-Patrick ;
 - 7) les terrains situés autour du Gesù, rue de Bleury ;
 - 8) le stationnement à l'angle des boulevards Saint-Laurent et René-Lévesque ;
 - 9) le Champ de Mars ;
 - 10) le stationnement à l'angle des rues Berri et Sainte-Catherine ;
 - 11) les terrains devant l'église Sainte-Marguerite-Marie.

Proposition 38

METTRE SUR PIED UN PROGRAMME DE MISE EN VALEUR DES ESPACES PUBLICS MUNICIPAUX EXISTANTS.

- analyser l'état et la vocation des espaces publics existants en vue de déterminer les interventions prioritaires.

Les espaces à usage public de propriété privée.

Les espaces de ce type sont principalement de deux types :

- les espaces compris dans un important projet privé (devant un édifice à bureaux par exemple) ;
- les espaces compris dans un ensemble institutionnel religieux ou d'enseignement.



Les immeubles importants génèrent une demande appréciable en matière d'espaces publics et il serait souvent souhaitable que de tels espaces soient intégrés à même les sites des nouvelles constructions d'envergure. La Ville pourrait formuler une telle exigence dans le cas des grands projets. S'il s'avérait qu'un espace public ne puisse être aménagé sur place, la participation à un fonds de compensation pourrait être envisagée.

Par ailleurs, l'aménagement des espaces à usage public de propriété privée devrait respecter certaines normes relatives à leur localisation, à l'ensoleillement, au mobilier, à l'entretien, aux heures d'ouverture etc. Un processus d'approbation municipale pourrait être établi à cet effet.

On trouve au centre-ville plusieurs églises ou édifices institutionnels entourés d'espaces libres. Avec le temps, la qualité de ces espaces a diminué et certains sont occupés en tout ou en partie par des stationnements. De plus, certains de ces espaces verts sont menacés par le développement immobilier. Certains espaces institutionnels comme ceux de la maison-mère des Soeurs Grises et du collège Marianopolis pourraient faire l'objet de négociations entre la Ville et leur propriétaire afin de les rendre accessibles au public.

Proposition 39

ASSOCIER À LA RÉALISATION DE CHAQUE GRAND PROJET LA PARTICIPATION À L'AMÉNAGEMENT D'UN ESPACE PUBLIC EXTÉRIEUR.

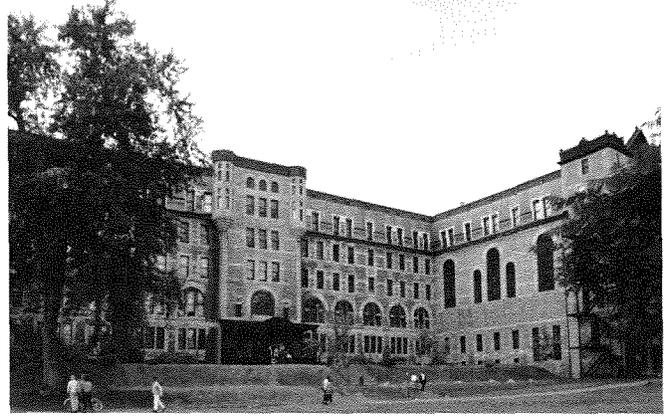
- établir les types de projets auxquels la participation à l'aménagement d'un espace extérieur devrait être associée ;
- établir les normes d'aménagement relatives aux espaces intégrés aux projets privés ;
- évaluer la pertinence de l'établissement d'un fonds de compensation financé par les grands projets ne pouvant intégrer un espace public à même le site et servant à la création de nouveaux espaces ou à la mise en valeur d'espaces existants.

*Jardin du collège
Marianopolis*

Proposition 40

PROTÉGER L'INTÉGRITÉ DES ESPACES LIBRES ENTOURANT CERTAINES ÉGLISES ET INSTITUTIONS RELIGIEUSES ET D'ENSEIGNEMENT ET PERMETTRE L'ACCÈS PUBLIC À CERTAINS D'ENTRE EUX.

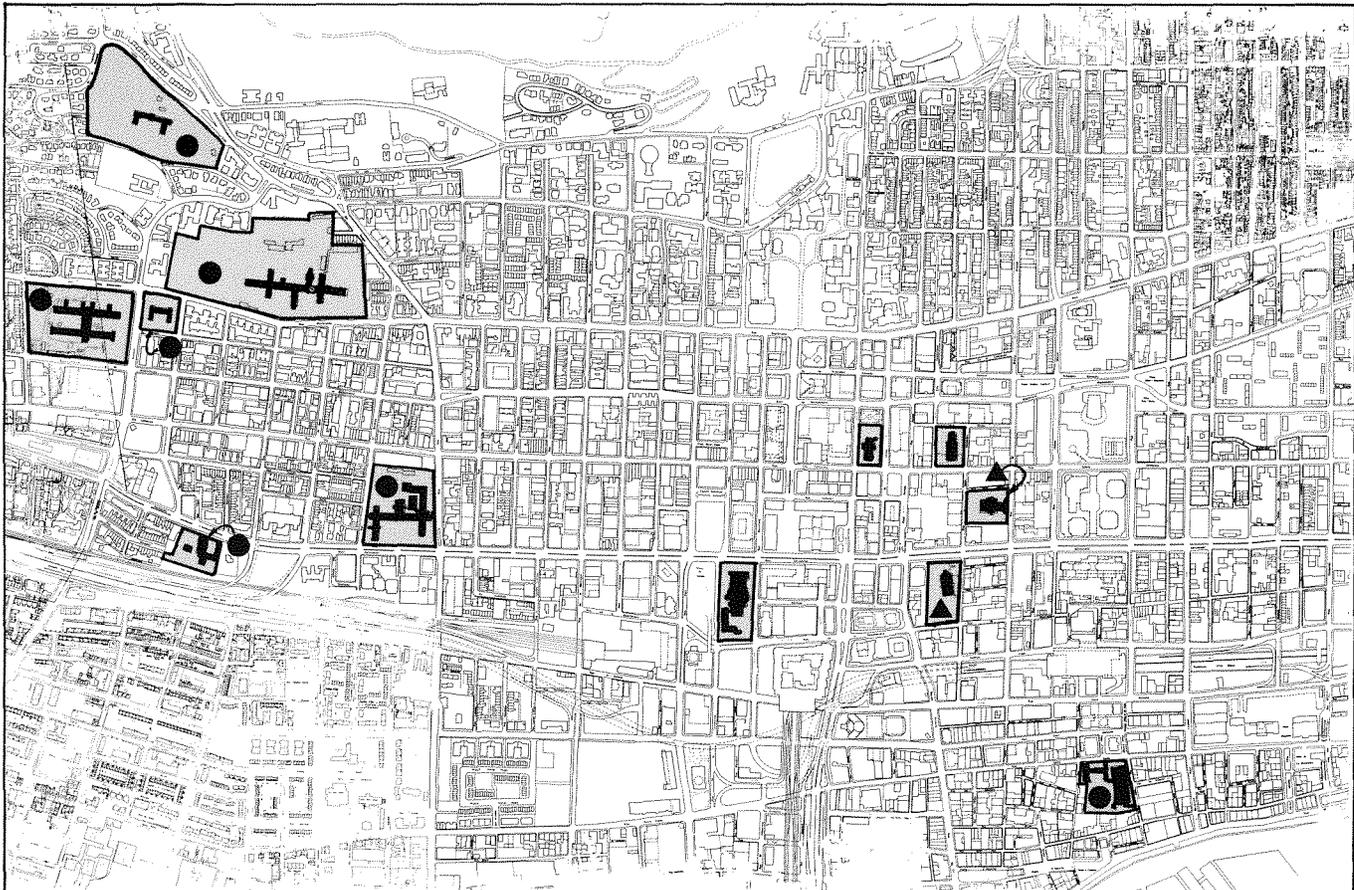
- identifier les espaces libres qui répondent aux critères de localisation des espaces publics et négocier avec les propriétaires de ces espaces pour les rendre accessibles au public ;
- étendre l'application du règlement sur la protection et la plantation des arbres à ces espaces libres.



Plan 33 – Espaces autour des institutions

Les grandes institutions sont entourées d'espaces verts (en gris) qui devraient être protégés et être rendus accessibles au public. On projette

l'aménagement d'un parc municipal sur certains de ceux-ci (indiqués par un triangle) alors que d'autres (indiqués par un point) pourraient être rendus accessibles par la voie de négociations.



6.4 LE RÉSEAU PIÉTON INTÉRIEUR

INTÉGRER LE RÉSEAU PIÉTON INTÉRIEUR À L'ENSEMBLE DU RÉSEAU DES ESPACES PUBLICS ET RENFORCER LE LIEN ENTRE LE RÉSEAU INTÉRIEUR ET LE MÉTRO.

Le réseau piéton intérieur est constitué d'une série de liens entre diverses composantes urbaines : stations de métro, galeries marchandes, gares etc. Long d'une douzaine de kilomètres, le réseau intérieur est utilisé quotidiennement par plus de 200 000 personnes et dessert quelque 3 millions de mètres carrés de bureaux, de commerces, d'équipements collectifs et d'habitations.

Les galeries marchandes de la Place Ville-Marie ont constitué la première composante du réseau intérieur. Leur succès commercial et l'ouverture du métro en 1966 ont suscité un développement important du réseau. Celui-ci présente plusieurs avantages dont notamment :

- la protection des piétons contre les intempéries ;
- l'amoindrissement des conflits entre les piétons et les véhicules ;
- une plus grande visibilité du métro et une meilleure accessibilité à celui-ci.

La qualité et l'originalité du réseau en ont fait un des attraits touristiques de Montréal.

Le développement d'activités commerciales le long du réseau intérieur a contribué à son animation et à la sécurité des usagers. Toutefois, l'étendue de ses ramifications fait maintenant en sorte qu'il concurrence dans une certaine mesure les cheminements de surface et qu'il risque d'affaiblir le commerce sur rue (voir la section 3.2.3).

Le design et la gestion du réseau intérieur posent certains problèmes, dont :

- un manque de cohérence dans sa signalisation, un entretien inégal et une surveillance effectuée sans coordination provenant du fait qu'il relève d'une vingtaine d'intervenants différents ;
- l'absence de statut juridique précis pour certains tronçons ;
- son effet incitatif quant à l'intériorisation de certains complexes, au détriment de l'animation des rues.

L'extension future du réseau

Avec le développement soutenu de grands projets immobiliers, la demande pour prolonger le réseau intérieur se poursuit. Afin d'assurer la qualité d'aménagement du réseau, il est proposé que toute extension éventuelle respecte des normes précises et qu'un processus d'approbation municipale soit établi à cet effet.



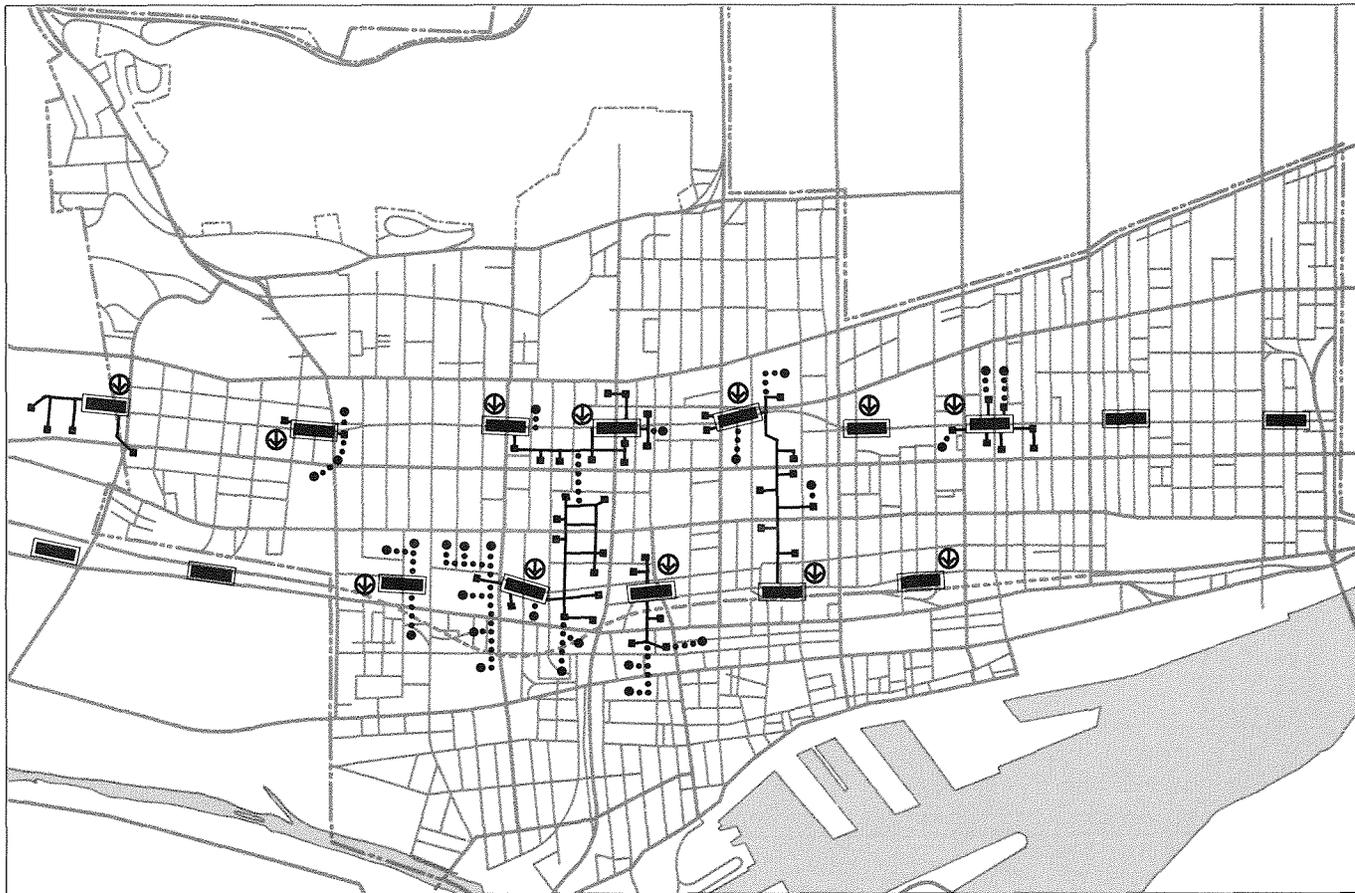
Trois options d'extension du réseau sont soumises à la consultation publique. Selon la première option, il n'y aurait aucune limite imposée à l'extension du réseau ou à l'implantation d'activités commerciales le long de celui-ci. De plus, la Ville encouragerait la création de liens fonctionnels identifiés par un plan directeur élaboré sur la base des principes suivants :

- relier les grands projets immobiliers au métro ;
- améliorer l'accessibilité au métro ;
- éviter les liens pouvant concurrencer les rues les plus fréquentées par les piétons ;
- éviter d'implanter le réseau piéton intérieur dans les zones d'intérêt patrimonial.

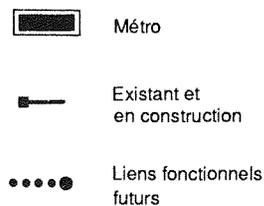
Cette option augmenterait l'accessibilité du métro mais pourrait avoir un impact négatif sur les commerces sur rue.

La seconde option prévoirait que les extensions du réseau se limitent aux liens fonctionnels identifiés par le plan directeur. L'implantation de commerces serait permise le long des extensions autorisées.

Enfin, la troisième option consisterait à stopper complètement l'extension du réseau tout en mettant en valeur le réseau existant.



Plan 34 – Plan directeur
préliminaire du réseau
piétonnier intérieur



Proposition 42

ÉTABLIR DES NORMES RELATIVES À L'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU PIÉTON INTÉRIEUR.

- adopter des critères et des normes d'aménagement concernant :
 - les liens avec le réseau extérieur et particulièrement avec les rues d'ambiance ;
 - les dimensions minimales des passages ;
 - la signalisation ;
 - les matériaux ;
 - l'éclairage naturel et artificiel ;
 - les heures d'ouverture.

Proposition 41

PLANIFIER L'EXTENSION DU RÉSEAU PIÉTON INTÉRIEUR SELON UNE DES OPTIONS SUIVANTES :

- option 1 : permettre toute extension du réseau proposée et financée par le secteur privé et encourager la création des liens fonctionnels identifiés au plan directeur ;
- option 2 : limiter les extensions du réseau aux liens fonctionnels identifiés au plan directeur ;
- option 3 : stopper toute extension du réseau intérieur.

Proposition 43

AMÉLIORER LA GESTION DU RÉSEAU INTÉRIEUR.

- définir les responsabilités des divers intervenants quant à la planification, à la gestion et au financement du réseau intérieur ;
- coordonner la gestion du réseau par le biais d'un comité comprenant des représentants de la Ville et du secteur privé.

7. L'ACCESSIBILITÉ



*RÉDUIRE LE TEMPS DE
DÉPLACEMENT DES PERSONNES
ET DES MARCHANDISES DANS LES
QUARTIERS DU CENTRE ET À
LEUR PÉRIPHÉRIE.*

7.1 INTRODUCTION

Le Centre de Montréal, de par les diverses fonctions qui y sont concentrées, génère un nombre considérable de déplacements.

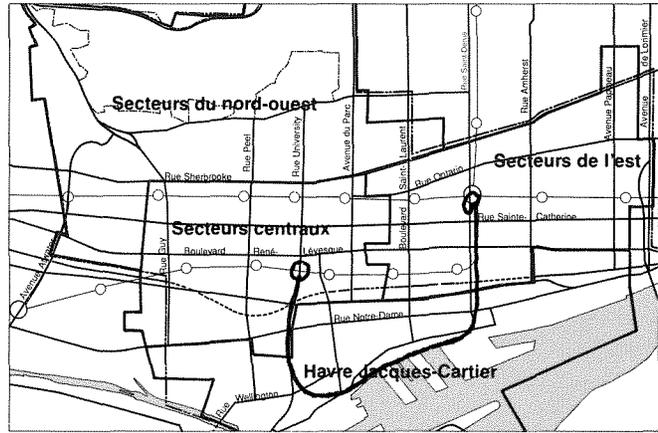
Actuellement, les déplacements de personnes vers le centre-ville se font, dans une proportion de 59%, par transport collectif (autobus, métro, train, taxi), alors que l'utilisation de la voiture particulière représente 34% des déplacements. À l'intérieur du centre-ville, un nombre important de déplacements se font à pied. Par ailleurs, le transport des marchandises reliées aux activités du Centre se fait presque exclusivement par camion et les livraisons sont souvent effectuées à partir de la rue.

Depuis plusieurs années, le nombre de générateurs d'emplois dans le Centre ne cesse de se multiplier. Si cette tendance se maintient, le réseau de rues pourrait bientôt offrir un niveau de service inacceptable. Les activités commerciales et de bureau en souffriraient ainsi que la qualité de vie et même la sécurité des résidents et des travailleurs. En effet, les véhicules d'urgence doivent pouvoir se déplacer rapidement pour s'acquitter de leur tâche.

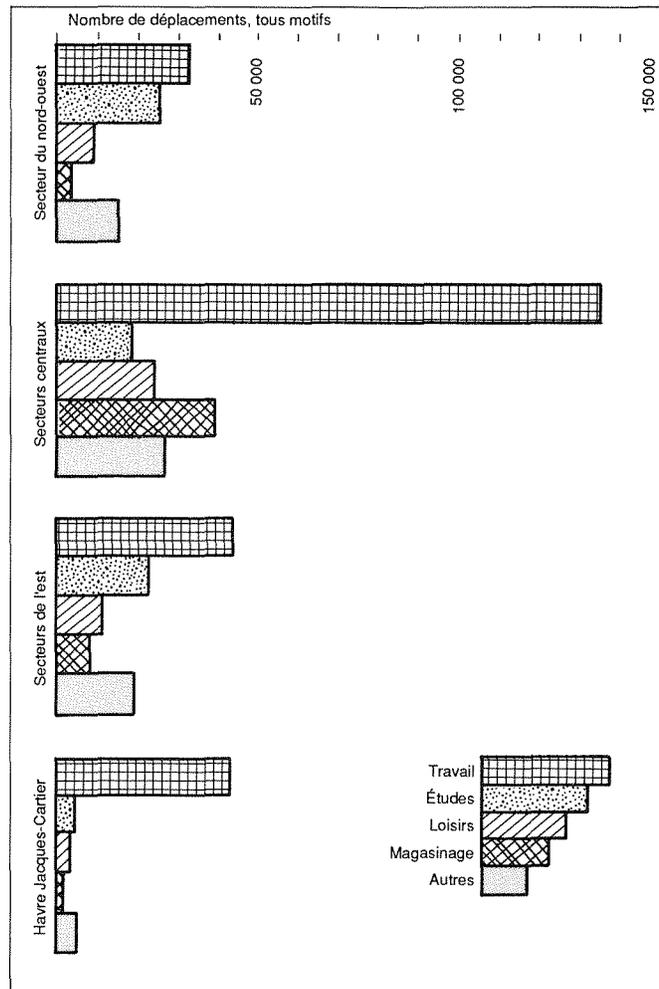
On doit donc, à court terme, s'appliquer à réduire le nombre de véhicules circulant au centre-ville aux heures de pointe. Pour y arriver, il faudra encourager l'usage du transport collectif, améliorer la fluidité de la circulation et instaurer les politiques de stationnement appropriées. Ce faisant, on s'assurera que le niveau futur de la circulation automobile ne dépassera pas les volumes que l'on connaît présentement même une fois complétée la construction de l'actuel centre des affaires.

Enfin, on doit mentionner que théoriquement la mixité des fonctions est censée limiter les besoins et les pointes de déplacements en rapprochant les origines des destinations. C'est là le meilleur moyen d'éviter la congestion des réseaux de transport, particulièrement à la périphérie du territoire. Dans cette optique, le développement de la fonction résidentielle dans le Centre de Montréal aiderait, dans une certaine mesure, à restreindre les besoins d'accès au secteur.

Déplacements vers le Centre
Ce graphique illustre les motifs des déplacements à destination du Centre pour une journée moyenne de la semaine.



Plan 35 – Secteurs d'analyse de déplacements
Les limites du regroupement des secteurs d'analyse des déplacements (plan ci-haut) diffèrent quelque peu de celles des secteurs de l'énoncé d'orientations.



La ligne de Rigaud longe l'autoroute 20 et constitue une alternative à cette voie d'accès souvent congestionnée aux heures de pointe. De plus, elle correspond directement avec la station de métro Vendôme. Au cours des dernières années, d'importants investissements ont permis de la moderniser et de construire des stationnements incitatifs gratuits aux abords de certaines gares.

La ligne de Deux-Montagnes est le seul lien nord-sud traversant directement le mont Royal. Elle permet d'accéder à l'arrondissement sans conflit avec un autre mode de transport; un lien entre cette ligne et la station de métro McGill est planifié et les développements immobiliers doivent en tenir compte. Toutefois, l'équipement désuet de cette ligne de train et sa visibilité limitée n'encouragent pas les usagers à l'utiliser.



Proposition 44

AMÉLIORER LA QUALITÉ GÉNÉRALE DU SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF.

- apporter des améliorations au service de transport collectif relevant de la juridiction municipale (comme par exemple la mise en place de voies réservées, l'installation de feux de signalisation donnant priorité aux véhicules de transport collectif et l'implantation d'abribus) et identifier les sources de financement les plus appropriées à ces fins ;
- sensibiliser les employeurs publics et privés à l'implantation d'horaires variables pour leurs employés, afin de réduire la demande de déplacements aux heures de pointe ;
- assurer la desserte de quartiers peu ou mal desservis par le transport collectif, tel le Vieux Montréal.

Proposition 45

AMÉLIORER LA QUALITÉ DU SERVICE DE SURFACE EN FAVORISANT L'AUGMENTATION DE LA VITESSE D'EXPLOITATION.

- identifier les artères particulièrement utilisées par la clientèle du transport collectif et y améliorer, prioritairement, la synchronisation des feux de circulation;
- éviter sur ces artères les aménagements, qui entrent en conflit avec la circulation des autobus (stationnement sur rue, pistes cyclables etc.) ;
- identifier les tronçons d'artères où seraient justifiées des mesures préférentielles exclusives au transport collectif (telles voies réservées, feu vert avancé etc.).

Proposition 46

INCITER LES TRAVAILLEURS À UTILISER LE TRANSPORT COLLECTIF POUR SE RENDRE AU TRAVAIL.

- en collaboration avec d'autres municipalités et le ministère des Transports du Québec, maintenir ou créer des parcs de stationnement aux abords des stations de métro en tête de ligne et en périphérie du centre-ville ;
 - implanter un service de navette reliant certains de ces parcs de stationnement incitatifs à différents points stratégiques du centre-ville non directement desservis par le métro ;
 - en collaboration avec la CUM, les grands employeurs du centre-ville et diverses associations, identifier et mettre en place des moyens d'incitation à l'utilisation du transport en commun tel la tarification de groupe.
-

7.3 LA CIRCULATION DES VÉHICULES

RÉDUIRE LA DURÉE DES DÉPLACEMENTS VÉHICULAIRES

Les autoroutes Ville-Marie et Métropolitaine sont encombrées de camions en transit entre l'est et l'ouest du pays. En effet, la Transcanadienne traverse Montréal et aucune autre alternative directe n'est disponible. Le débordement de trafic occasionne une congestion des rues périphériques. Le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal poursuivent des études quant à la gestion des corridors autoroutiers constituant des voies d'accès privilégiées au centre de la ville (tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, autoroutes Ville-Marie, Métropolitaine et Décarie).

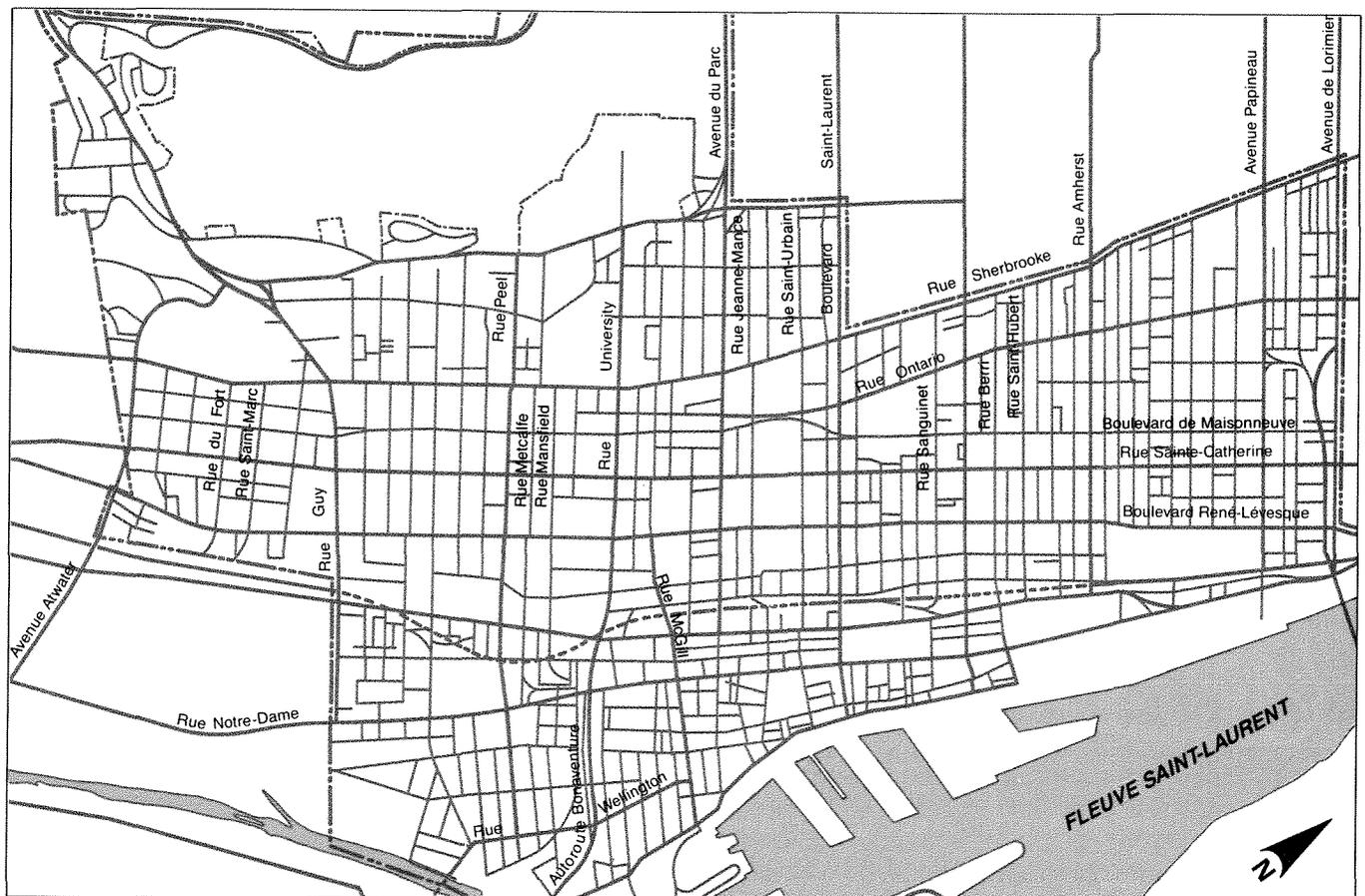
Plusieurs artères du Centre comme les rues Papineau et Sherbrooke ont une fonction de desserte métropolitaine et les propositions d'aménagement touchant ces voies de circulation devront respecter leur vocation.

Les camions empruntent actuellement des trajets conçus à leur intention et le transport des matières dangereuses est limité à certaines rues sur le territoire du Centre. Un plan de transport de ces matières, à l'échelle de la Ville, est en voie de réalisation.

Le milieu bâti ne permet pas de modifications importantes au réseau routier. Il faut tendre à exploiter le plus efficacement possible les infrastructures routières existantes. Un nombre limité de nouveaux liens de circulation sont cependant à l'étude: le raccordement de la rue Guy à la rue Bridge, de la rue Peel à la rue de la Commune et de cette dernière à la rue Amherst. Les réaménagements de l'échangeur des avenues du Parc et des Pins et du tunnel de la rue Wellington sont également à l'étude.

La grille de rues actuelle est fonctionnelle et la circulation est généralement fluide sur l'ensemble du réseau. Des problèmes de congestion sont cependant observés sur certains tronçons aux heures de pointe et lorsque des tronçons de rue sont fermés à cause des travaux de construction.

*Plan 37 – Réseau des artères principales
Les artères ont pour fonction de canaliser la circulation de transit et d'assurer une desserte efficace aux édifices qui les bordent.*



Les particularités physiques du territoire contribuent également à empêcher un bon écoulement de la circulation. Borné au sud par le fleuve et au nord par la montagne, le Centre compte moins d'une dizaine d'axes est-ouest capables d'accomoder les déplacements véhiculaires importants. De plus, le mont Royal constitue un obstacle aux déplacements nord-sud; son contournement concentre les véhicules sur quelques axes. En outre, les ponts reliant Montréal à ses banlieues sont une autre source de concentration de la circulation dont les effets se font sentir au-delà de leurs approches.

À une autre échelle, les saillies de trottoirs construites dans les artères, le stationnement en double et le stationnement sur rue enlèvent des voies de circulation. Enfin, la synchronisation des feux de circulation est actuellement effectuée par des équipements désuets.

La congestion observable aux heures de pointe pourrait être réglée par une meilleure gestion des infrastructures existantes. Le nombre de véhicules au centre-ville ne doit toutefois pas augmenter au cours des prochaines années.

La bicyclette peut constituer un mode intéressant d'accès aux quartiers du Centre s'il s'appuie sur un réseau bien structuré. Le réseau de voies cyclables dans le territoire comprend un axe nord-sud traversant l'île d'une rive à l'autre, et deux tronçons est-ouest: le premier est localisé sur le boulevard René-Lévesque et le second longe la rue de la Commune. Toutefois, les conflits importants que la bicyclette suscite avec les piétons, les autobus et l'ensemble des véhicules, la faible disponibilité des infrastructures routières, ainsi que les limites à son utilisation imposées par les conditions climatiques, limitent l'implantation de voies cyclables sur le territoire du Centre.

Proposition 47

AMÉNAGER CERTAINES ARTÈRES PRINCIPALES, TELLES LA RUE SHERBROOKE ET LE BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE, EN FONCTION D'UN RÔLE DE CANALISATION DE LA CIRCULATION EN TRANSIT.

- déterminer les carrefours et les artères où on donnera priorité à la circulation de transit et les équiper prioritairement de contrôleurs électroniques de circulation ;
 - éliminer le plus possible, sur ces artères, les occasions de conflits dangereux avec d'autres activités, telles les aires de chargement et les voies cyclables ;
 - proscrire les nouvelles saillies de trottoir dans ces artères ;
 - restreindre le stationnement sur rue durant les heures de pointe dans la ou les directions critiques ;
 - renforcer la surveillance exercée par les policiers et les préposés au stationnement.
-

Proposition 48

PERMETTRE AUX CAMIONS DE FAIRE LEUR LIVRAISON AUX COMMERCES ET AUX BUREAUX NON POURVUS DE QUAI À CETTE FIN SANS NUIRE À LA CIRCULATION.

- interdire le stationnement sur rue pendant une certaine période de la journée à des endroits stratégiques afin de les réserver à la livraison.
-

Proposition 49

STRUCTURER UN RÉSEAU DE VOIES CYCLABLES PERMETTANT DE RELIER LES POINTS PRIVILÉGIÉS DE DESTINATION SELON L'IMPORTANCE DE LA DEMANDE.

- identifier les besoins actuels et potentiels de voies cyclables sur le territoire, en termes de destinations privilégiées, en complémentarité avec le transport collectif ;
 - réaliser des aménagement à la mesure de ces besoins, en privilégiant la sécurité des piétons et des cyclistes.
-



7.4 LE STATIONNEMENT

PRIVILÉGIER LE STATIONNEMENT À COURT TERME.

Le stationnement joue un rôle important dans l'économie du centre-ville, où il constitue un soutien indispensable aux activités commerciales.

Au centre-ville, on estime la demande de stationnement hors rue à 43 000 places alors que l'offre s'établit à 59 000 places. Le stationnement hors rue, qui sert principalement à des fins de longue durée, possède donc un surplus de capacité pouvant avantageusement desservir la clientèle de stationnement de courte durée. (Ces chiffres devront être réévalués à la lumière des développements immobiliers en cours et projetés.)

Le surplus global de places de stationnement au centre-ville ne signifie pas que tous les secteurs disposent de places suffisantes pour répondre à la demande : les places disponibles ne sont pas uniformément réparties sur l'ensemble du territoire. Ainsi, les secteurs du Nord-ouest et de l'Est affichent un déficit de places de stationnement hors rue. De façon plus précise, le secteur de l'UQAM et de l'Hôpital Saint-Luc connaît des problèmes de stationnement reliés à la nature des déplacements engendrés par ces deux institutions.

Au cours des dernières années, le stationnement sur rue a été libéralisé de telle façon qu'il constitue aujourd'hui un obstacle à l'écoulement de la circulation. Sur certains tronçons, des milliers d'automobilistes doivent subir des délais importants parce qu'une partie de la chaussée est bloquée par quelques véhicules stationnés. De plus, la recherche de places sur rue et les manœuvres de stationnement nuisent souvent à la fluidité de la circulation; elles sont sources de conflits et d'accidents. Les autobus sont particulièrement affectés par ces conflits puisqu'ils roulent toujours sur la voie adjacente aux véhicules stationnés et doivent sortir et entrer dans cette voie plutôt que rouler en ligne droite.



Quant au stationnement hors rue, le manque d'information sur la localisation des stationnements souterrains et sur le nombre de places qu'ils offrent n'incite pas les automobilistes à les utiliser. La gestion actuelle des stationnements desservant des immeubles à bureau ne favorise pas non plus leur utilisation par une clientèle autre que les usagers de ces immeubles. Ces stationnements se trouvent souvent vides après les heures de bureau alors qu'à ce moment les automobilistes venus magasiner ou se divertir au centre-ville cherchent une place où se garer.

Les quelques stationnements municipaux du Centre n'ont que peu d'influence sur le marché du stationnement, tant en ce qui concerne l'offre que la tarification en vigueur dans le secteur.

La politique de stationnement peut grandement servir la gestion de l'accessibilité au Centre. Un plafonnement de l'offre de places de stationnement de longue durée, combinées à une tarification à la hausse de ces places, peuvent orienter l'utilisateur dans le choix de son mode de transport.



Proposition 50

S'ASSURER QUE LE NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT DANS UN SECTEUR SOIT SUFFISANT POUR RÉPONDRE AUX BESOINS, PARTICULIÈREMENT DE COURTE DURÉE, TOUT EN RESPECTANT LA PRIORITÉ D'ACCESSIBILITÉ PAR TRANSPORT COLLECTIF.

- réviser le règlement régissant le nombre de places de stationnement à fournir pour un projet particulier, afin qu'il tienne compte davantage de la nature du projet et de sa localisation par rapport aux infrastructures de transport;
- exiger moins de places de longue durée pour les projets localisés à proximité des stations de métro ;
- sensibiliser les propriétaires d'immeubles à l'utilisation de leur stationnement par une clientèle autre que leurs locataires hors des heures de bureau;
- augmenter le prix des permis mensuels des stationnements municipaux non identifiés comme incitatifs, pour inciter les usagers à emprunter le transport en commun;
- inciter les employeurs à réserver des espaces de stationnement préférentiels aux employés faisant du covoiturage;
- fournir aux résidents du territoire les espaces de stationnement requis.

Proposition 51

ÉLARGIR L'UTILISATION DU FONDS DE COMPENSATION DE STATIONNEMENT

- augmenter à leur valeur réelle les compensations versées en lieu des places de stationnement exigées mais non construites et les utiliser à des fins de construction de stationnements non seulement dans le centre de la ville mais aussi près des stations de métro en tête de ligne (voir proposition 46) et pour desservir des équipements collectifs.

Proposition 52

IMPLANTER DES AMÉNAGEMENTS ET UNE RÉGLEMENTATION FAVORISANT LE STATIONNEMENT SUR RUE DE COURTE DURÉE.

- remplacer progressivement les parcomètres existants et projetés, ainsi que les emplacements marqués sur la chaussée, par des distributrices de billets de façon à accommoder un plus grand nombre de véhicules le long de la rue;
- instaurer un système de zones de stationnement, par lequel un billet de stationnement sur rue payé à une distributrice donnerait droit de stationner sur rue n'importe où à l'intérieur de la zone, ce qui permettrait plusieurs déplacements pour un même billet;
- réglementer et tarifier toute place de stationnement sur rue dans le centre-ville, durant les périodes ouvrables de la journée, afin de favoriser le stationnement de courte durée.

Proposition 53

MIEUX RENSEIGNER L'AUTOMOBILISTE SUR LA DISPONIBILITÉ DE PLACES DE STATIONNEMENT HORS RUE.

- élaborer une campagne d'information indiquant l'emplacement et les tarifs des stationnements disponibles au public;
 - implanter un système interactif de panneaux à messages variables informant l'usager de la disponibilité de places de stationnement dans le secteur où il se trouve.
-

8. *LES ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS*



*DÉVELOPPER LE RÉSEAU DES
DIVERS ÉQUIPEMENTS EN
MAXIMISANT LES RETOMBÉES
POSITIVES SUR LE MILIEU URBAIN.*

8.1 INTRODUCTION

Les quartiers du Centre de Montréal regroupent une concentration importante d'équipements collectifs desservant à la fois une clientèle métropolitaine et une clientèle de résidents. Les équipements traités ici comprennent ceux reliés aux domaines culturels, d'enseignement, de santé et de services sociaux, de sport et de loisir ainsi que les équipements dits de rassemblement.

Plan 38 – Localisation des équipements collectifs

-  Equipements culturels
-  Equipements métropolitains d'enseignement et de santé
-  Equipements locaux d'enseignement, de santé et de services
-  Equipements récréatifs
-  Equipements de rassemblement et d'accueil
-  Réseau de rues d'ambiance





La nature et la répartition spatiale de ces équipements ont une incidence marquée sur l'aménagement et la vie urbaine. La présence d'un équipement entraîne souvent l'implantation d'activités connexes dans son voisinage et mène ainsi au développement de pôles fonctionnels ; ces regroupements créent un achalandage qui contribue à l'animation des rues. D'autre part, la coexistence d'équipements diversifiés sur le territoire accentue son caractère multifonctionnel.

Il importe donc que la Ville assure la coordination et le suivi des interventions relatives à l'implantation d'équipements dans le Centre.

Plan 39 – Équipements collectifs: potentiel d'implantation sur le réseau d'ambiance
Il existe plusieurs emplacements disponibles près des rues d'ambiance, ou près des pôles existants ou à créer, qui pourront servir à recevoir les équipements. Ceux-ci pourront être intégrés aux rues ou pôles qui ont une vocation comparable.

-  Réseau d'ambiance à consolider
-  Réseau d'ambiance à créer
-  Emplacements disponibles
-  Pôles à vocation
-  Pôles à créer

8.2 LES ÉQUIPEMENTS CULTURELS

SOUTENIR LE DYNAMISME DU MILIEU ARTISTIQUE ET ACCENTUER LE RAYONNEMENT DE MONTRÉAL.

Les équipements culturels constituent des lieux privilégiés de manifestation des diverses formes de l'expression humaine. À cet égard, la présence de tels équipements dans le Centre permet à ce dernier de refléter intensément les diverses facettes de l'identité de Montréal.

Les nombreux besoins en équipements culturels traduisent les transformations importantes survenues au cours des dernières années dans le domaine des "industries culturelles". En effet, ces industries ont acquis une importance économique considérable, tant en soi que par leurs effets d'entraînement du fait qu'elles constituent un important générateur d'emplois, de produits et de services. À Montréal, leur chiffre d'affaires s'élève à plus d'un milliard et demi de dollars et elles fournissent directement de l'emploi à plus de 33 500 personnes.

Les activités artistiques et culturelles apportent une contribution importante à l'attrait touristique de Montréal; elles constituent un indice du niveau de qualité de vie qu'on y trouve et un facteur d'implantation d'entreprises. À ce titre, elles peuvent être considérées comme des activités tertiaires motrices, capables de soutenir la croissance de la ville.

À l'heure actuelle, les moyens dont disposent les milieux artistiques apparaissent généralement trop limités. Le sous-financement des industries et équipements culturels entraîne des carences et un vieillissement de certains équipements majeurs, notamment dans le domaine des arts de la scène de plus, le réseau des équipements culturels apparaît incomplet tant en ce qui a trait aux infrastructures majeures de diffusion, telles les musées, qu'à celles destinées aux secteurs sans but lucratif, à la relève et aux communautés culturelles.



Les parcours culturels

Les équipements culturels majeurs actuellement présents sur le territoire ont souvent été implantés de façon ponctuelle sans effort particulier pour maximiser leurs retombées positives sur leur milieu d'insertion, notamment en termes d'animation urbaine. Toutefois, certains équipements majeurs ou regroupements d'équipements fournissent une vocation plus ou moins spécialisée à certaines zones ou à certains axes:

- l'ensemble du Musée des Beaux-Arts et des galeries d'art qui l'entourent ;
- la rue Ste-Catherine, axe du divertissement et du spectacle ;
- l'ensemble de la Place des Arts qui domine par sa capacité le domaine des arts d'interprétation ;
- le Quartier latin qui constitue un foyer d'expérimentation et de création ;
- les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame en tant que lieux de concentration du loisir de plein-air.

Ces pôles d'activité permettent un regroupement tant des équipements collectifs que des services qui leur sont associés ; ils participent donc à la structuration du Centre, et à la génération de l'animation urbaine caractéristique du coeur de Montréal. Il est donc proposé de les renforcer en y regroupant les équipements analogues ou complémentaires et de créer des pôles additionnels autour des nouveaux équipements majeurs. Certains de ces pôles pourraient être reliés les uns aux autres par un réseau de rues animées, véritables corridors culturels qui pourraient s'inscrire dans le réseau des rues d'ambiance.

Proposition 54

DÉVELOPPER UN RÉSEAU DE PARCOURS CULTURELS RELIANT LES PRINCIPAUX ÉQUIPEMENTS URBAINS ET S'INSCRIVANT DANS LE RÉSEAU DES RUES D'AMBIANCE.

- orienter la localisation des nouveaux équipements dans le sens du renforcement du réseau de parcours culturels ;
 - soutenir le développement distinctif du réseau de parcours culturels par le biais de la réglementation d'urbanisme (contrôle des usages, des gabarits etc.) ;
 - développer une image physique distincte pour les rues composant le réseau de parcours culturels en termes de mobilier urbain, de traitement du sol, d'affichage public et privé, d'intégration d'oeuvres d'art etc.
-

Les grands équipements culturels

L'importance des équipements culturels présents au centre-ville en termes de nombre, de prestige et de capacité d'accueil (plus de 60 000 places) met en évidence le rôle primordial de ce territoire au plan métropolitain. Le poids relatif de la partie est du centre-ville est à signaler, tant en ce qui a trait à l'importance des équipements qu'en ce qui touche la densité des liens entre les différents volets de l'activité culturelle: création, production, diffusion.

Le Centre constitue le lieu de prédilection pour l'implantation de nouveaux équipements culturels. Les projets suivants sont déjà à l'étape de la planification détaillée ou en voie de réalisation :

- l'agrandissement du Musée des Beaux-Arts ;
- la construction du Centre canadien d'Architecture ;
- l'implantation du musée d'Art contemporain dans le quadrilatère où est situé la Place des Arts ;
- l'agrandissement du musée McCord ;
- la mise sur pied du Centre d'interprétation de l'archéologie et de l'histoire de Montréal ;
- la construction d'une salle de concerts.

Dans le cadre de la prise en charge par la Ville de l'aménagement de son territoire, celle-ci pourrait jouer le rôle de catalyseur auprès des paliers supérieurs de gouvernement et des investisseurs privés afin de susciter l'implantation de nouveaux équipements culturels tels la Maison des sciences et des techniques, le Musée ferroviaire, un centre des grandes expositions ainsi que divers musées thématiques. La Commission d'initiative et de développement culturels (CIDEC) étudie présentement ces questions et ses recommandations seront intégrées au plan d'urbanisme.

Proposition 55

APPUYER LA RÉALISATION DE NOUVEAUX ÉQUIPEMENTS CULTURELS MAJEURS.

- affirmer le rôle de catalyseur de la Ville quant à l'implantation d'équipements culturels d'envergure régionale comme la Maison des sciences et des techniques et le Musée ferroviaire.
-

Les équipements municipaux

La Ville de Montréal possède et gère plusieurs équipements de nature scientifique et culturelle localisés sur le territoire du Centre. Ces équipements, construits il y a un certain temps, nécessitent des améliorations importantes pour répondre aux nouvelles exigences d'espace, pour étendre leur rayonnement et pour offrir de meilleurs services à leurs clientèles. Les projets suivants sont à l'étude et pourront faire l'objet d'investissements municipaux dans les prochaines années:

- 1) l'amélioration du planétarium Dow ;
- 2) l'amélioration de l'Aquarium de Montréal ;
- 3) l'amélioration de l'actuelle Bibliothèque municipale centrale, et la construction éventuelle d'une nouvelle Bibliothèque centrale
- 4) l'amélioration des installations culturelles et récréatives des îles Ste-Hélène et Notre-Dame.

Proposition 56

MODERNISER LE RÉSEAU DES ÉQUIPEMENTS MUNICIPAUX.

Les salles de petite ou moyenne envergure

Les besoins en termes de salles de spectacles de petite et moyenne envergures (250 à 400 places) et d'espaces multidisciplinaires revêt une importance capitale. Ces besoins, largement documentés par des études spécialisées, sont particulièrement marqués dans les domaines du théâtre et de la danse.

Dans cette optique, il existe de nombreuses possibilités de mise en valeur de bâtiments existants. On peut penser à redonner vie à des salles désaffectées, à des églises ou des chapelles, en y logeant des groupes de créateurs ou pour y produire des spectacles. Il serait particulièrement intéressant d'explorer ce potentiel dans la perspective d'un partenariat entre les secteurs privé et public.

Proposition 57

FAVORISER LA CRÉATION DE NOUVELLES SALLES DE PETITE ET MOYENNE ENVERGURES, AINSI QUE DE PETITS ÉQUIPEMENTS SPÉCIALISÉS.

- Mettre en valeur des bâtiments désaffectés (entrepôts, églises, chapelles, écoles, casernes de pompier etc.) en y logeant des groupes de créateurs ou des salles de spectacles.
-

8.3 LES ÉQUIPEMENTS D'ENSEIGNEMENT, DE SANTÉ ET DE SERVICES SOCIAUX

DÉVELOPPER LES ÉQUIPEMENTS D'ENSEIGNEMENT, DE SANTÉ ET DE SERVICES SOCIAUX DANS LE RESPECT DE L'ÉQUILIBRE DES QUARTIERS CONCERNÉS.

Les équipements d'enseignement, de santé et de services sociaux ne relèvent pas du palier municipal mais celui-ci a un rôle important à jouer quant à leur localisation et leur intégration aux quartiers adjacents.

Les institutions d'enseignement localisées dans le Centre desservent plus de 100 000 personnes qui étudient à temps plein ou à temps partiel. On y retrouve trois des quatre universités montréalaises en plus de trois cégeps et de divers établissements post-secondaires publics ou privés.

Par ailleurs, le Centre comprend un nombre important d'équipements sociaux et de santé d'envergure métropolitaine dont sept hôpitaux majeurs et plusieurs centres d'accueil ou de réadaptation ainsi que divers centres de recherche. Certains de ces équipements ont une affiliation universitaire et contribuent au rayonnement de l'agglomération montréalaise.

À l'échelle locale, les besoins d'équipements de santé et de services sociaux sont considérables, d'une part, en raison du fait que le tiers des travailleurs du centre-ville consomment ces services sur place et d'autre part qu'on retrouve sur le territoire une concentration de personnes à très faibles revenus qui requièrent des services particuliers. En plus des grands centres hospitaliers, deux CLSC et un grand nombre de cliniques privées répondent à la demande.



Fortement touché par la diminution du nombre d'enfants dans le Centre, le réseau d'enseignement primaire et secondaire a connu des modifications profondes au cours des dernières décennies. En fait, plusieurs bâtiments scolaires ont été démolis alors que d'autres ont vu leur vocation éducative changer en raison de l'émergence de nouveaux besoins de formation des adultes. Les équipements qui demeurent desservent adéquatement la population actuelle mais l'expansion prévue de la fonction résidentielle pourrait exiger une augmentation de la capacité d'accueil. D'autre part, les changements sociaux et culturels des dernières décennies ont mené à un accroissement important de la demande de services de garderie, particulièrement en ce qui concerne la population travaillant au centre-ville.

Les équipements d'enseignement, de santé et de services sociaux sont appelés à se développer au cours des années à venir et d'ailleurs plusieurs projets à cet effet ont déjà été rendus publics. Dans les limites de ses juridictions, la Ville entend encourager ces développements tout en s'assurant du respect de l'équilibre des quartiers concernés.

Proposition 58
ÉTABLIR DES ENTENTES ENTRE LA VILLE ET LES UNIVERSITÉS, LES CÉGEPS, LES HOPITAUX ET LES AUTRES GRANDES INSTITUTIONS SUR LA BASE DE LEURS PLANS DE DÉVELOPPEMENT QUINQUENNAUX.

8.4 LES ÉQUIPEMENTS RÉCRÉATIFS

AMÉLIORER LA DESSERTE EN ÉQUIPEMENTS SPORTIFS ET DE LOISIR POUR LES RÉSIDENTS ET LES TRAVAILLEURS DU CENTRE.

La disponibilité en équipements et en services sportifs et de loisirs dans le Centre contribue de façon importante à la qualité de vie des résidents et des travailleurs.

Le réseau existant des équipements sportifs municipaux (arénas, piscines, centres sportifs etc.) dessert adéquatement les résidents du Centre. De nouveaux équipements devront cependant être prévus en fonction de la croissance attendue de la fonction résidentielle. De plus, une demande grandissante se manifeste au niveau des travailleurs comme en témoigne la croissance des équipements privés sur le territoire.

Les universités, cégeps, commissions scolaires et centres privés (comme le YMCA) offrent d'importantes ressources en équipements et en services sportifs et de loisirs. Déjà la Ville a conclu des ententes avec plusieurs institutions quant à l'utilisation de leurs ressources dans le but de mieux répondre aux besoins des utilisateurs locaux et régionaux. Ces ententes pourraient être élargies dans une optique d'amélioration de la desserte.

Le potentiel particulièrement important, à l'échelle métropolitaine, des îles Sainte-Hélène et Notre-Dame et du mont Royal est à signaler. Ces sites seront traités de façon spécifique pendant l'année en cours.



Proposition 59

MAXIMISER L'UTILISATION DES ÉQUIPEMENTS DE SPORTS ET DE LOISIRS EXISTANTS ET FOURNIR LES NOUVEAUX ÉQUIPEMENTS REQUIS PAR LES RÉSIDENTS ET LES TRAVAILLEURS DU CENTRE.

- mettre au point une méthode d'analyse des besoins en équipements sportifs et de loisirs en tenant compte de la diversité des clientèles du Centre (résidents, travailleurs, étudiants, visiteurs etc.) ;
 - doter en équipements sportifs et de loisirs municipaux les zones appelées à connaître une augmentation de leur population résidente (faubourg Québec, Vieux Montréal etc.).
-



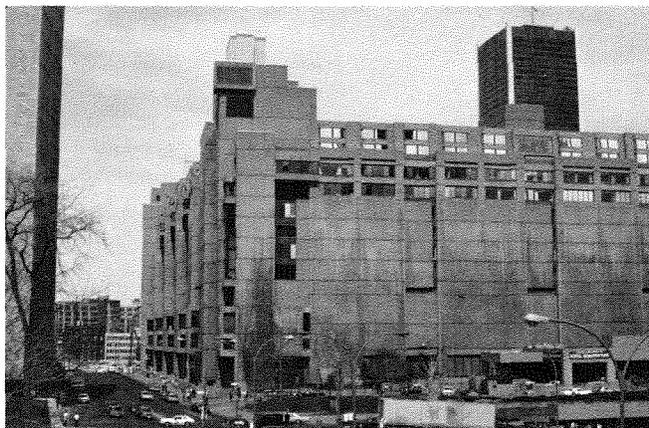
8.5 LES ÉQUIPEMENTS DE RASSEMBLEMENT

COMPLÉTER LE RÉSEAU DES ÉQUIPEMENTS DE RASSEMBLEMENT.

Le Centre comprend divers équipements de rassemblement servant à la tenue de congrès d'envergure et de foires commerciales et culturelles qui s'adressent à des clientèles spécialisées ou au grand public.

Ces équipements comprennent notamment la Place Bonaventure et le Palais des Congrès auxquels viendra s'ajouter dans quelques années le Centre de commerce mondial. Le stade et le vélodrome olympiques, situés à l'extérieur du territoire, ainsi que le Forum et le Vieux Port, jouent un rôle complémentaire lorsqu'ils sont utilisés pour des expositions ou des manifestations particulières.

Certains intervenants des milieux d'affaires ont exprimé récemment le souhait que Montréal se dote d'un nouvel équipement de rassemblement voué, non pas à des événements commerciaux ou culturels destinés au grand public local, mais plutôt à la promotion industrielle de la métropole. Un tel équipement contribuerait à stimuler le tourisme d'affaires vers Montréal et à affirmer le rôle international de la ville.



Proposition 60
COMPLÉTER LE RÉSEAU DES ÉQUIPEMENTS DE RASSEMBLEMENT EN FAVORISANT L'IMPLANTATION D'UN CENTRE DE PROMOTION INDUSTRIELLE ET D'UN CENTRE DE CONFÉRENCES INTERNATIONALES.



PARTIE III

L'ANALYSE DES SECTEURS

À des fins d'analyse et de gestion, la Ville de Montréal a procédé il y a plusieurs années à un découpage de son territoire en quartiers de planification. Ceux-ci constituent des entités territoriales relativement homogènes au plan socio-économique.

Pour les fins de la présente étude, les quatre quartiers de planification composant le Centre ont été découpés en secteurs plus petits qui permettent une analyse plus raffinée du territoire. Ces dix-huit secteurs sont désignés par des noms d'usage courant comme le Vieux-Montréal, la Terrasse Ontario et le faubourg des Récollets.

L'analyse des secteurs permet de dégager les principaux enjeux d'aménagement qui les concernent. Les actions prioritaires à poser dans ces secteurs sont identifiées de façon préliminaire.

Les résultats de cette première analyse sont présentés par regroupement géographique de secteurs dans les chapitres qui suivent. Ceux-ci abordent respectivement :

- le regroupement des secteurs centraux : Bishop-Crescent, Centre des affaires, Place des Arts et Bonaventure ;
- le Havre Jacques-Cartier composé du Vieux Montréal, du Vieux Port, du faubourg des Récollets, du faubourg Québec, du Griffintown, du secteur Bickerdile et des îles Notre-Dame et Sainte-Hélène;
- le regroupement des secteurs du nord-ouest : le parc du mont Royal, son flanc sud, les secteurs Lincoln-Tupper et Milton-Parc ;
- le regroupement des secteurs de l'est : le faubourg Saint-Laurent, le Quartier latin et la Terrasse Ontario.



9. LES SECTEURS CENTRAUX



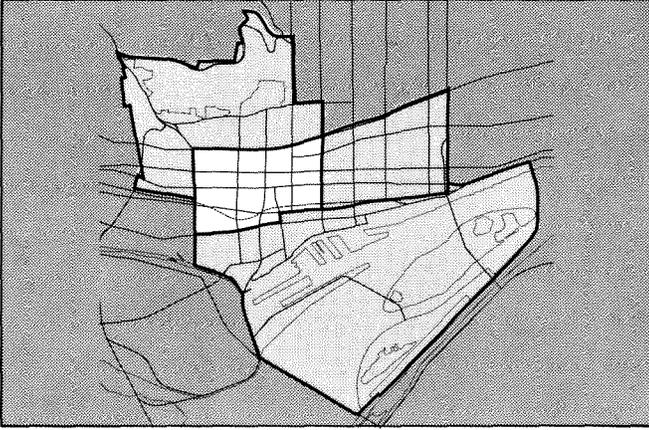
*CONSOLIDER ET DÉVELOPPER
LES FONCTIONS DU CENTRE DES
AFFAIRES DANS DES ZONES
SPÉCIFIQUES ;*

*CONFIRMER LA VOCATION
D'ACCUEIL ET RENFORCER LA
FONCTION D'ÉQUIPEMENTS DE
RASSEMBLEMENT ;*

*CONSOLIDER LA FONCTION
COMMERCIALE D'ENVERGURE
RÉGIONALE DANS L'AXE DE LA
RUE SAINTE-CATHERINE ;*

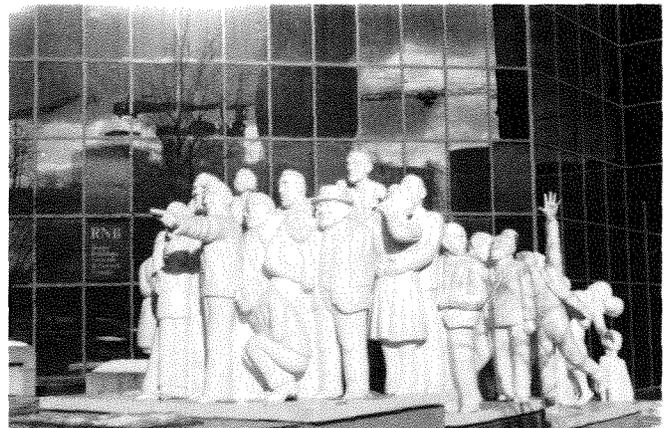
*PROMOUVOIR LA FONCTION
RÉSIDENTIELLE.*

9.1 INTRODUCTION



Les secteurs centraux correspondent au centre-ville de Montréal. Initialement développé à des fins résidentielles, à la suite du morcellement des grands domaines situés sur la pente sud du mont Royal, ce territoire a d'abord logé, à partir des années 1830, les grandes demeures de la bourgeoisie anglophone commerçante. La partie sud de ce riche quartier résidentiel du "Square Mile" se transforme progressivement en quartier commercial à partir de 1890, au moment où les activités commerciales, jusque là concentrées dans le Vieux Montréal, commencent à s'implanter sur la terrasse supérieure. Ces transformations ont modifié la physionomie du quartier, qui a continué de se développer jusqu'à constituer le centre-ville de Montréal.

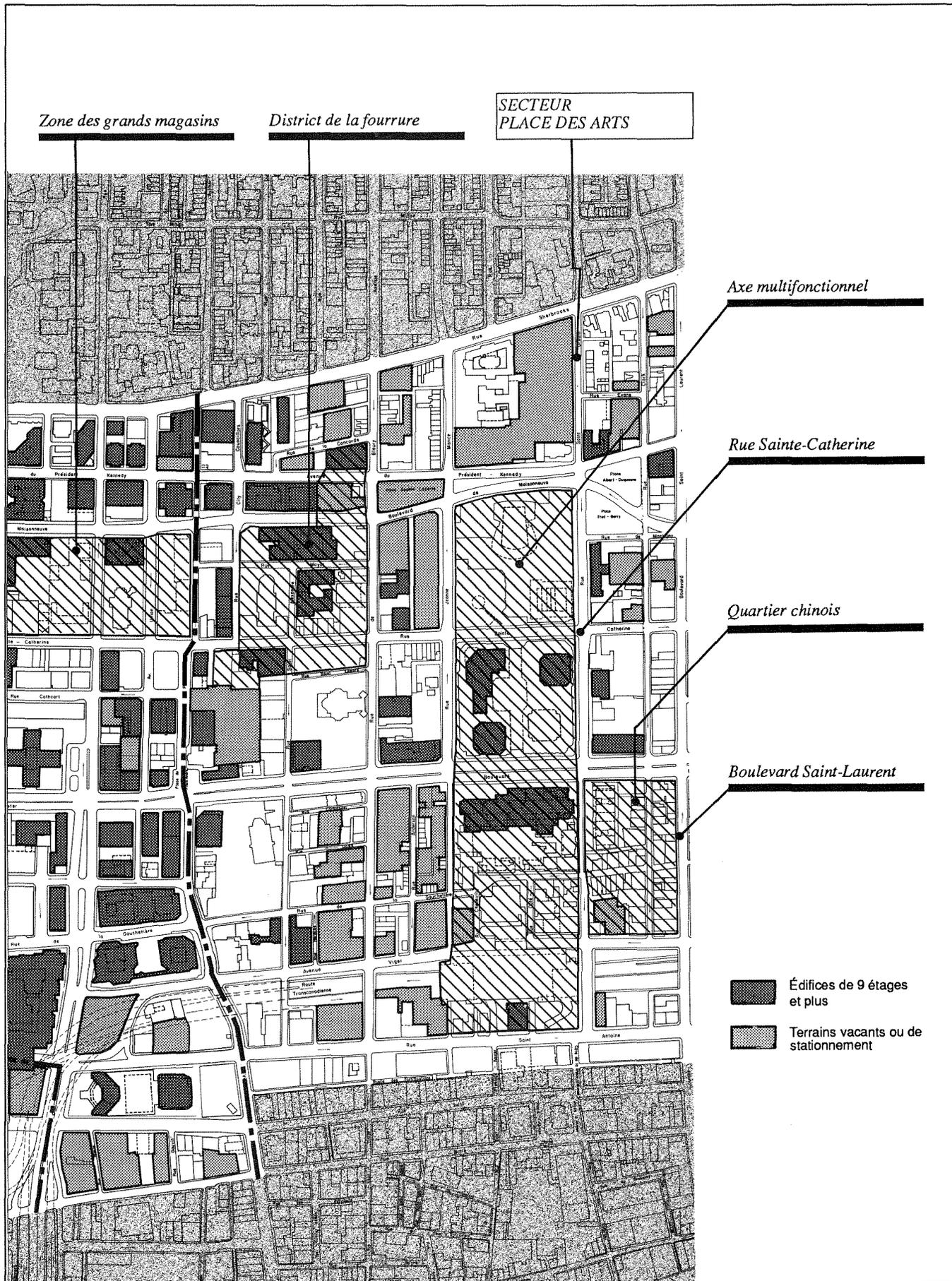
De façon continue, on y observe depuis vingt ans la construction de projets immobiliers d'envergure qui totalisent, en moyenne chaque année, 100 000 m² de bureaux, en plus de commerces, d'hôtels et de divers équipements. Il est clair que la concentration, dans ces secteurs, des activités centrales de gestion, de finance et de commerce, complétées par l'activité hôtelière et de transport, en fait un lieu dynamique et à fort développement. Le concept d'aménagement préconisé par cet énoncé d'orientations vise à consolider le Centre des affaires tout en assurant une multifonctionnalité de l'ensemble des secteurs en renforçant notamment la fonction résidentielle.





L'analyse des données démographiques des secteurs centraux témoigne du déclin marqué de la vocation résidentielle. Les données relatives à la population totale pour 1986 illustrent cependant un renversement des tendances observées entre 1961 et 1981. Alors que le nombre de résidents chutait de 77 % entre 1961 et 1981 (15 600 à 3 600), ce nombre augmentait de 14 % en 1986 (4 000). L'évolution du nombre de ménages a suivi la même tendance à la baisse entre 1961 et 1981 (de 5 100 à 2 100). Depuis 1981, ce nombre a augmenté de 12 % (soit 2 300 ménages), principalement grâce à l'intégration de logements dans le complexe Guy-Favreau.

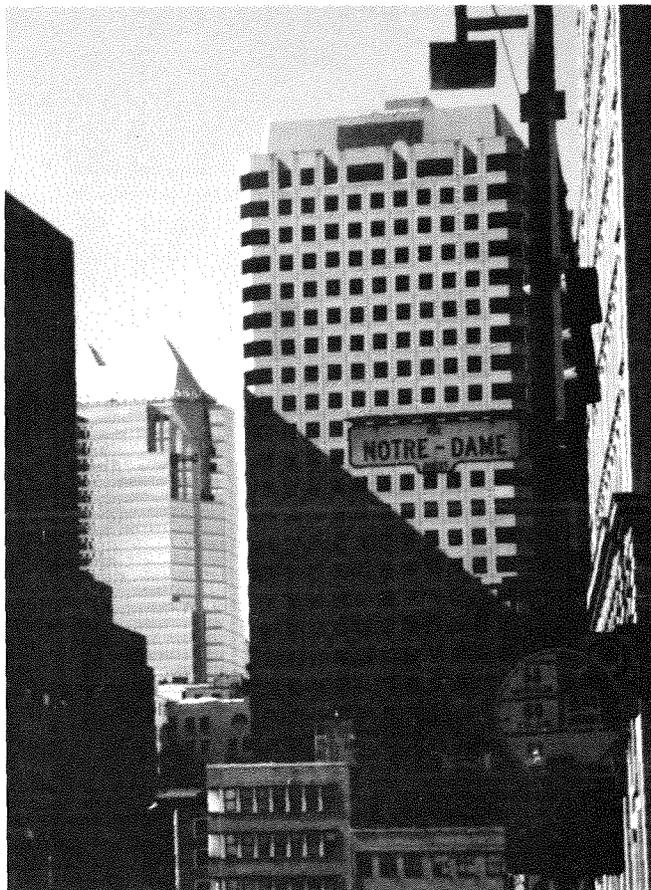




9.2 LE CENTRE DES AFFAIRES

Le Centre des affaires regroupe la plus grande concentration et la plus forte densité de bureaux dans l'agglomération montréalaise. On y trouve également les grands hôtels et les fonctions d'accueil complémentaires à ces activités de gestion et d'échanges économiques. Il comprend aussi les grands magasins et un réseau de galeries marchandes en plus de nombreuses boutiques sur rue. Le regroupement de ces activités en font le centre nerveux de l'agglomération. Par le fait même, le centre des affaires est le lieu de rencontre des principaux agents économiques et la vitrine de Montréal, tant aux yeux des Montréalais que des visiteurs.

En majeure partie développé à des fins de projets commerciaux et de bureaux de grande densité, le Centre des affaires connaît actuellement une période de construction importante qui permet la consolidation de sa vocation. Plusieurs grands projets de tours à bureaux et de rénovation d'immeubles seront bientôt achevés; on fait maintenant face à une certaine saturation, marquée par la rareté des sites aptes à loger de nouveaux projets. À l'heure actuelle, l'aménagement de ce secteur reste à améliorer par un certain nombre d'interventions ponctuelles au niveau des rues et des espaces publics.

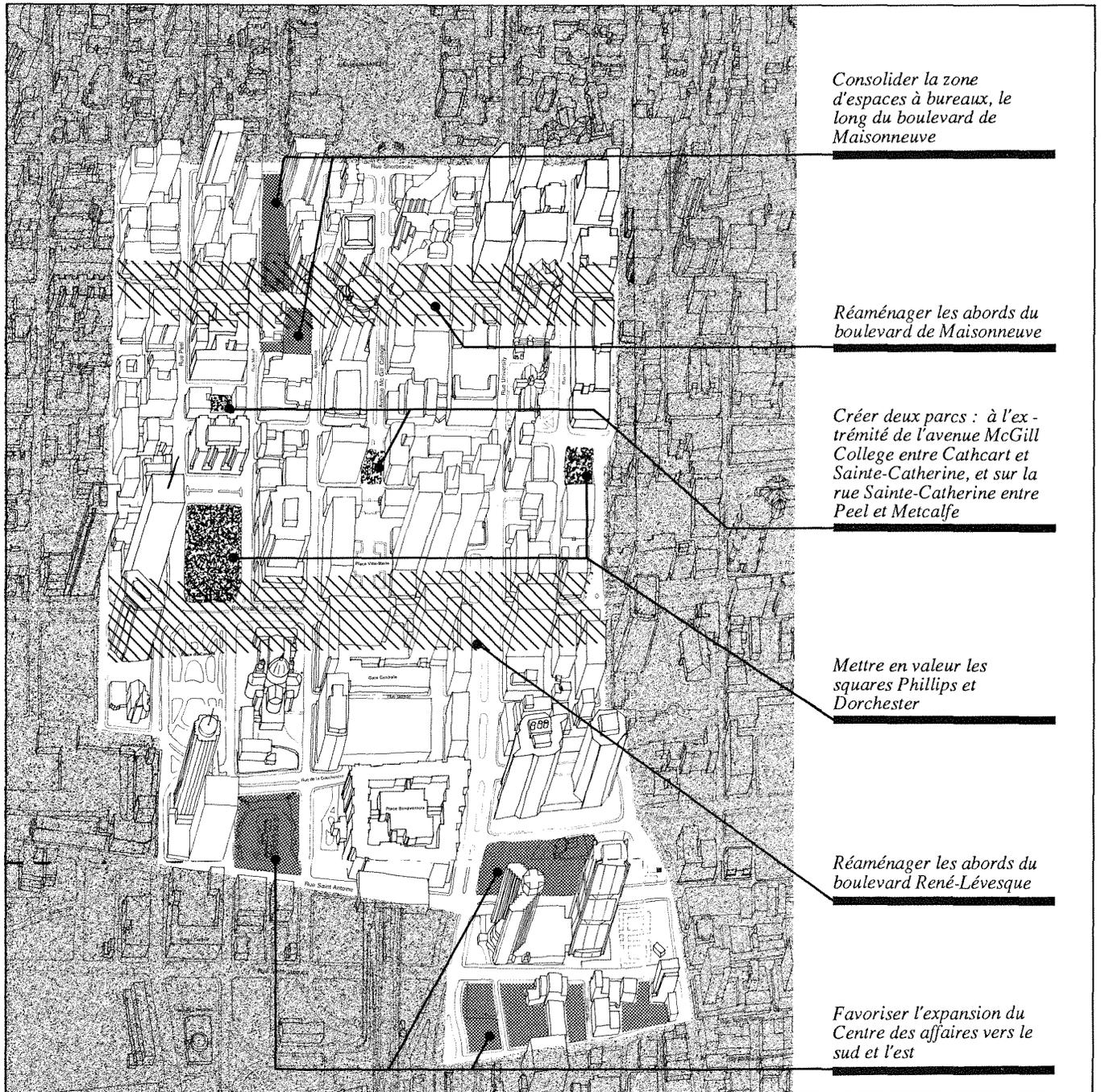


Orientations d'aménagement

- consolider la zone d'espaces à bureaux, le long du boulevard de Maisonneuve ouest ;
- consolider la vocation régionale de l'activité commerciale de la rue Sainte-Catherine.

Actions prioritaires

- mettre en valeur les espaces publics existants : squares Phillips et Dorchester ;
- créer deux espaces publics : l'un face au Dominion Square Building, rue Sainte-Catherine, et l'autre dans l'axe de l'avenue McGill College entre les rues Cathcart et Sainte-Catherine ;
- réaménager et paysager les abords des boulevards de Maisonneuve et René-Lévesque.



Consolider la zone d'espaces à bureaux, le long du boulevard de Maisonneuve

Réaménager les abords du boulevard de Maisonneuve

Créer deux parcs : à l'extrémité de l'avenue McGill College entre Cathcart et Sainte-Catherine, et sur la rue Sainte-Catherine entre Peel et Metcalfe

Mettre en valeur les squares Phillips et Dorchester

Réaménager les abords du boulevard René-Lévesque

Favoriser l'expansion du Centre des affaires vers le sud et l'est

Plan 41 – Le Centre des affaires – Orientations d'aménagement et actions prioritaires

9.3 LE SECTEUR BISHOP-CRESCENT

Le secteur accueille des fonctions de divertissement (bars, restaurants), des galeries d'art et des boutiques de luxe. On y trouve aussi des équipements d'envergure régionale comme le Musée des beaux-arts et l'Université Concordia appelés à se consolider au cours des prochaines années. Il se caractérise également, sur certaines rues, par la cohérence et la qualité du patrimoine bâti.

Par ailleurs, le secteur, en raison de son prestige, de son accessibilité et des services qu'il offre, subit les pressions du développement du Centre des affaires. C'est en raison de ces pressions et de la qualité du patrimoine bâti que la Ville a élaboré un règlement de zonage restrictif au milieu des années 70 afin de préserver le caractère patrimonial de ce secteur.

La partie nord de ce secteur est relativement bien structurée avec ses rues de commerces de divertissement et de boutiques de luxe. Des investissements importants y ont aussi été faits récemment ou sont sur le point de l'être : l'aménagement du siège social de la société Alcan, l'agrandissement du Musée des beaux-arts et la construction de la bibliothèque de l'Université Concordia.

La partie sud-est du secteur est largement déstructurée et caractérisée par la présence de nombreux terrains de stationnement. Un projet d'envergure y est prévu, soit la construction des tours d'habitation Galleria Dorchester, au nord de la rue Overdale. L'orientation d'aménagement des terrains de la gare Windsor sera déterminante pour cette partie du secteur. Il faudra affirmer la vocation de rue d'ambiance de la rue de La Gauchetière tout en permettant le développement des terrains adjacents à des fins de bureaux. De plus, le pôle inter-modal composé de la gare Windsor, de la station de métro Bonaventure et du terminus de la STRSM devra être renforcé. Des efforts devront aussi être consacrés à l'intégration de la station de métro Lucien-L'Allier aux secteurs avoisinants.

Le développement du secteur Bishop-Crescent devra se réaliser en respectant le tissu urbain existant. Dans la perspective de multifonctionnalité de cet énoncé d'orientations, on favorisera notamment le développement de la fonction résidentielle. La partie sud du secteur apparaît comme une zone prioritaire d'intervention.

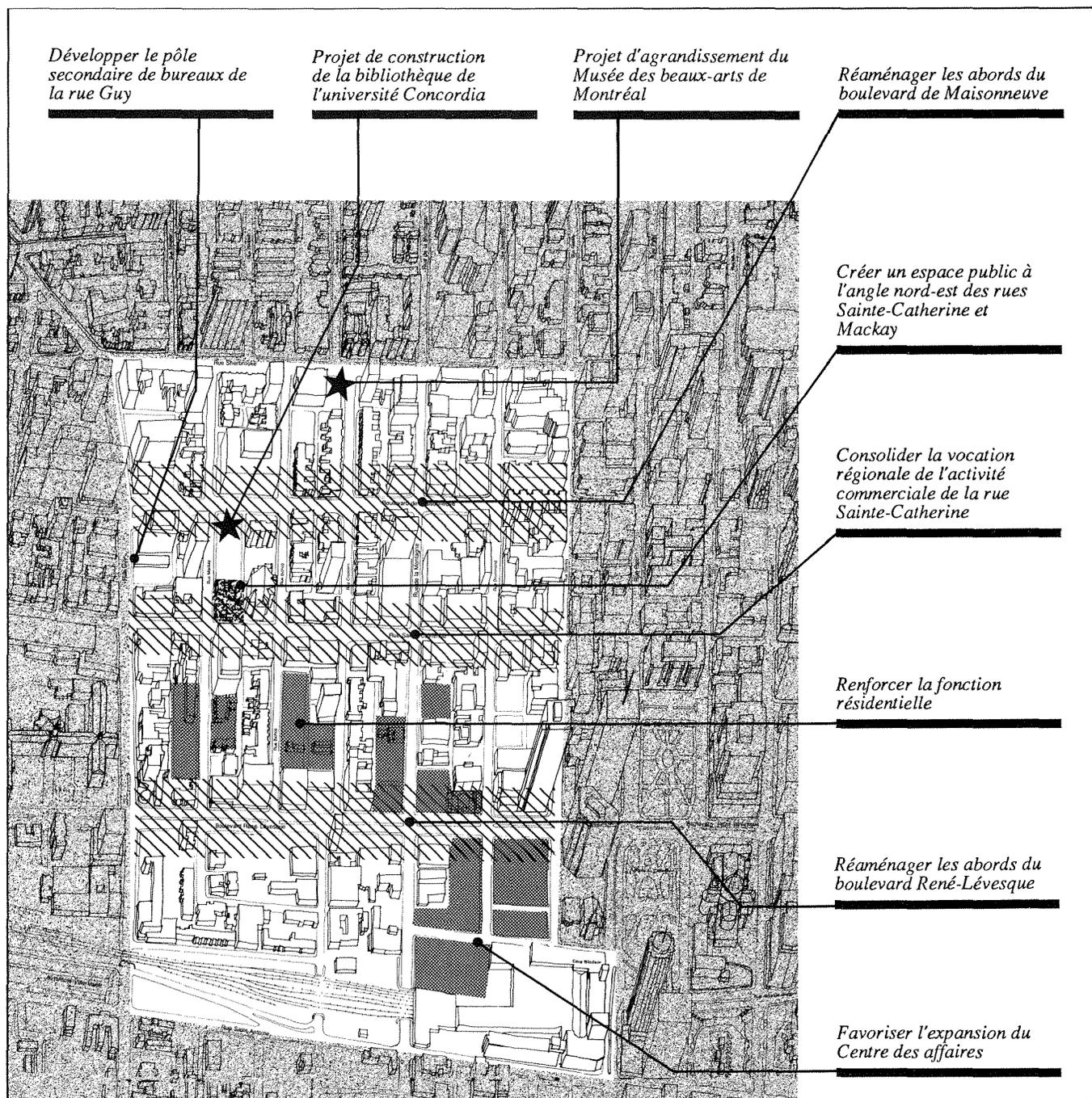


Orientations d'aménagement

- renforcer la fonction résidentielle ;
- consolider la rue Sainte-Catherine comme rue commerciale d'envergure métropolitaine ;
- développer le pôle secondaire de bureaux de la rue Guy, selon le gabarit actuel (8-12 étages) dans un esprit de mixité de fonctions (bureaux, commerces, habitation) ;
- mettre en valeur le patrimoine architectural et plus particulièrement les ensembles des rues Mackay, Bishop et Crescent, par un raffinement du zonage.

Actions prioritaires

- réaménager et paysager les abords des boulevards de Maisonneuve et René-Lévesque ;
- créer un espace public à l'angle nord-est des rues Sainte-Catherine et Mackay ;
- réaménager le boulevard de Maisonneuve à l'ouest de la rue Stanley, et encourager la construction de façades donnant sur celui-ci ;
- encourager les développements mixtes comprenant une composante résidentielle importante, tout en s'assurant du respect du gabarit et de la forme des bâtiments environnants.



Plan 42 – Le secteur Bishop-Crescent – Orientations d'aménagement et actions prioritaires

9.4 LE SECTEUR PLACE DES ARTS

Les orientations d'aménagement préconisées par le concept d'aménagement pour ce secteur sont essentiellement axées sur sa situation de zone de transition entre le Centre des affaires et la zone résidentielle située à l'est. La partie de ce secteur située entre les rues Jeanne-Mance et Aylmer, de même que les abords de l'autoroute Ville-Marie sont identifiés comme zone d'expansion du Centre des affaires.

Le secteur est caractérisé par l'axe multifonctionnel formé de la Place des Arts, du Complexe Desjardins, du Complexe Guy-Favreau et du Palais des congrès construits par les pouvoirs publics au cours des vingt dernières années. Il comprend aussi le district de la fourrure, le boulevard Saint-Laurent et le quartier chinois. Ces trois composantes devront être consolidées, même dans la perspective d'expansion du Centre des affaires.

Les projets de la Place Félix-Martin, du nouveau siège social d'Hydro-Québec et de la mise en valeur des abords de la Place des Arts, de même que la création de trois nouveaux espaces publics d'envergure (Gesù, église Saint-Patrick et Place du Marché) sont caractéristiques du développement qui s'amorce dans le secteur.

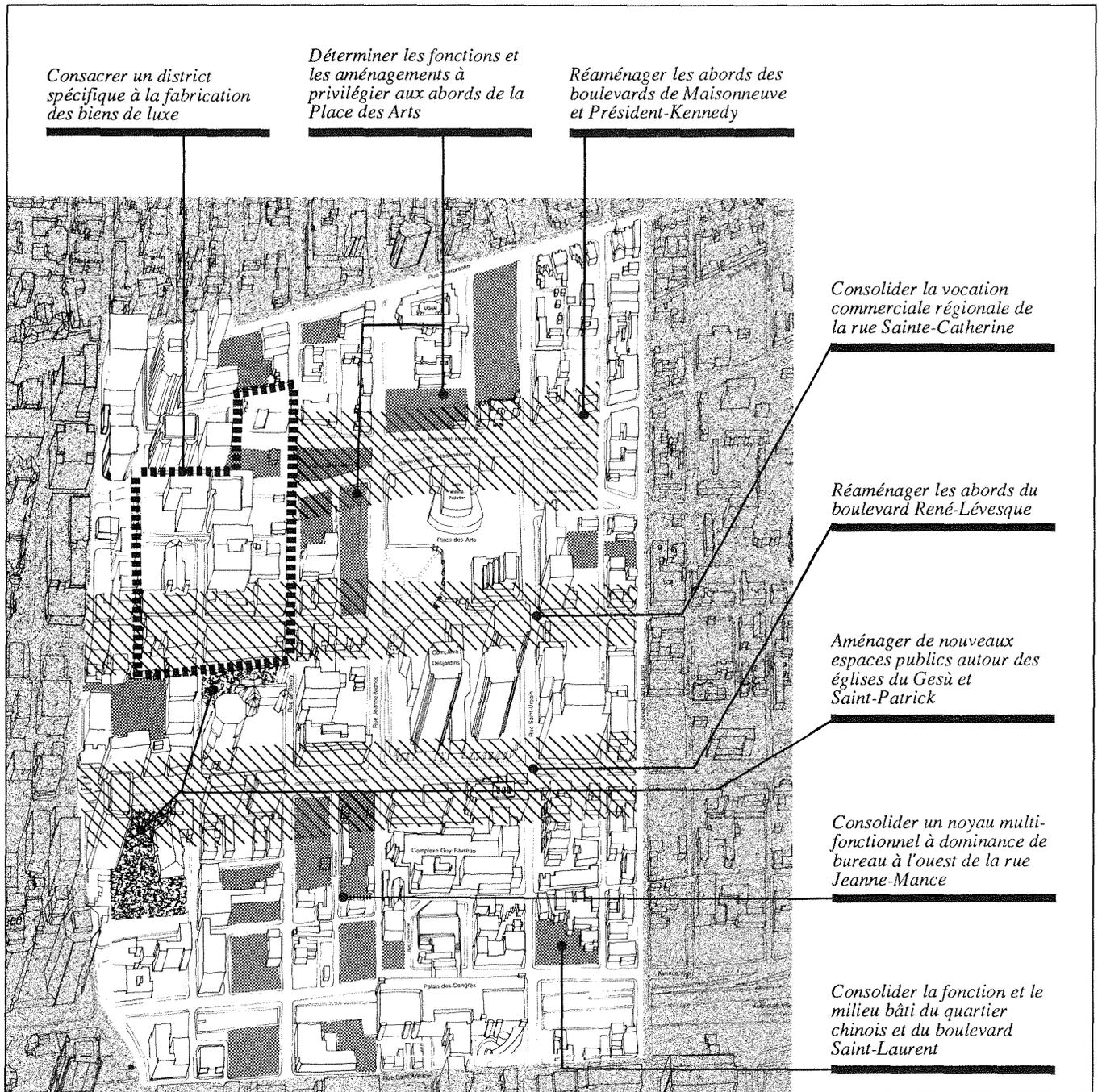


Orientations d'aménagement

- consolider un noyau multifonctionnel à dominante de bureaux à l'ouest de la rue Jeanne-Mance ;
- consolider la vocation commerciale régionale de la rue Sainte-Catherine ;
- consacrer un district spécifique à la fabrication de biens de luxe (fourrure, bijoux, mode) ;
- implanter des occupations mixtes rue de la Gauchetière, selon le gabarit des bâtiments existants, dans une perspective de consolidation du quartier chinois ;
- déterminer les fonctions et les aménagements à privilégier aux abords de la Place des Arts.

Actions prioritaires

- créer des espaces publics autour des églises du Gesù et Saint-Patrick et à l'angle nord-est des boulevards Saint-Laurent et René-Lévesque ;
- réaménager et paysager les abords des boulevards de Maisonneuve et René-Lévesque et de l'avenue Président Kennedy.



Plan 43 – Le secteur Place des Arts – Orientations d'aménagement et actions prioritaires

9.5 LE SECTEUR BONAVENTURE

Ce secteur est situé en bordure sud du Centre des affaires et du secteur Bishop-Crescent. Il en est coupé psychologiquement par une dénivellation appréciable et physiquement (à l'ouest de la rue Peel) par les voies ferrées de la gare Windsor. Dans sa partie est, entre les rues Peel et McGill, le secteur correspond à une zone d'expansion du centre des affaires. Cette zone est, aujourd'hui, particulièrement déstructurée et est traversée du nord au sud par les voies ferrées surélevées qui se rendent à la gare Centrale. Par ailleurs, cette zone jouit d'une accessibilité enviable grâce au métro, aux gares Windsor et Centrale et à la proximité des autoroutes Ville-Marie et Bonaventure. Son développement comme zone d'expansion du Centre des affaires permettra de jouer le rôle de charnière entre ce dernier et le Vieux Montréal.

La partie ouest du secteur est caractérisée par une vocation résidentielle qu'il faut chercher à consolider. Une occupation résidentielle est prévue pour les flots à l'ouest du Square Chaboillez, qui comprennent

notamment le site vacant de l'ancienne gare Bonaventure d'une superficie de 5,5 hectares.

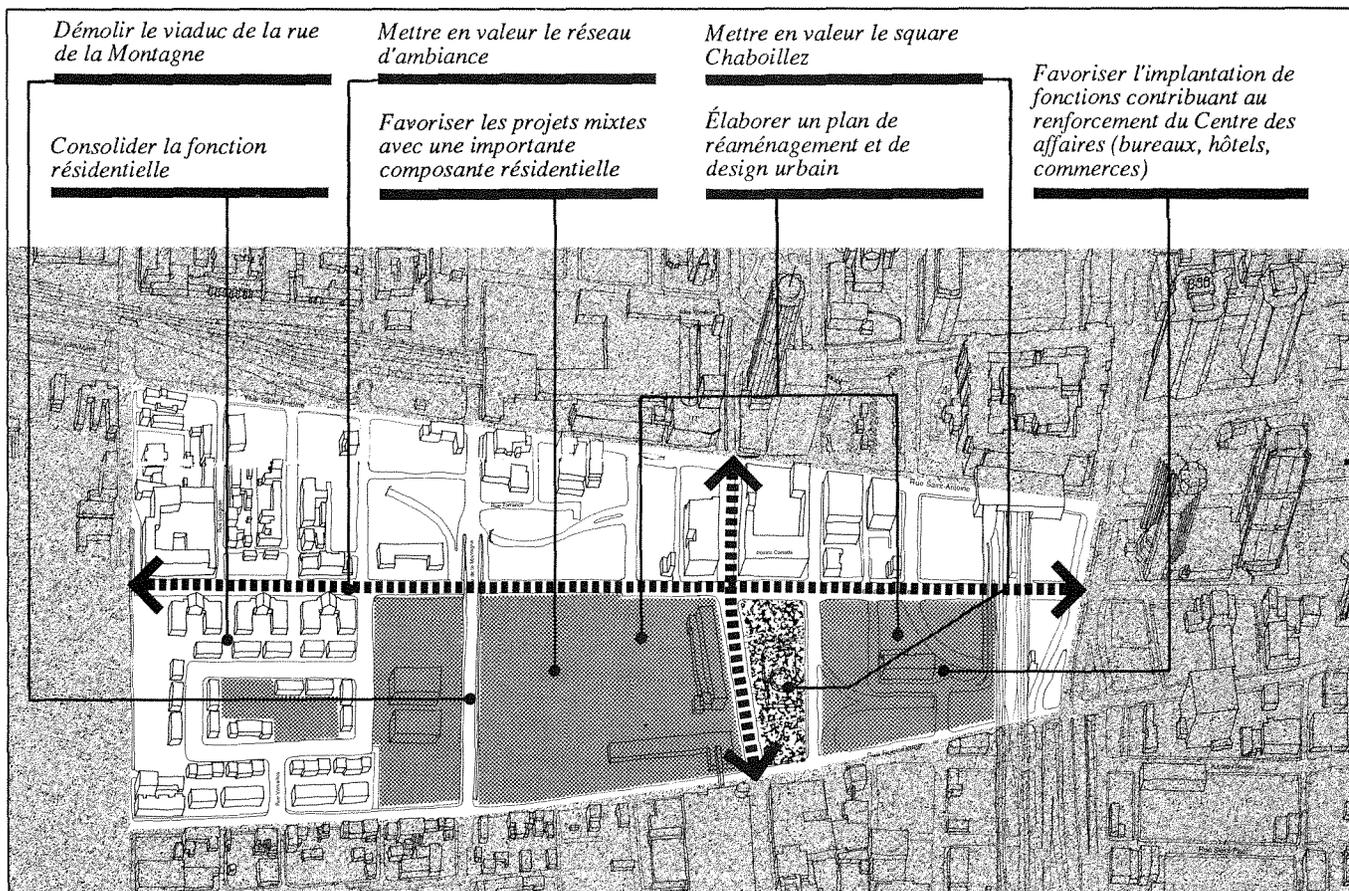
Orientations d'aménagement

- dans la partie est du secteur, implanter prioritairement des fonctions contribuant au renforcement du Centre des affaires (bureaux, hôtels, commerces) ;
- dans la partie ouest du secteur, favoriser le développement des projets mixtes avec une composante résidentielle importante.

Actions prioritaires

- élaborer un plan de réaménagement et de design urbain pour le territoire défini par les rues Saint-Jacques, Guy, Notre-Dame et University ; ce plan devrait prévoir la mise en valeur du square Chaboillez, celle de la rue Peel comme composante du réseau d'ambiance et le réaménagement des accès à l'autoroute Bonaventure ;
- aménager les abords de la rue Peel dans la perspective du concept de réseau de rues d'ambiances ; en reliant la mont Royal au Vieux-Port, cet axe réaménagé fera aussi le lien entre des espaces verts et des équipements existants ou à venir, tels les squares Dorchester et Chaboillez, le Planétarium et le futur Musée ferroviaire.
- démolir le viaduc de la rue de la Montagne.

Plan 44 – Le secteur Bonaventure – Orientations d'aménagement et actions prioritaires



10. LES SECTEURS DU HAVRE JACQUES-CARTIER

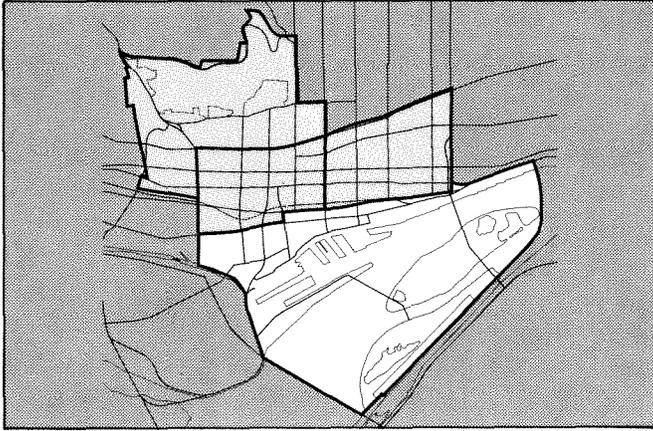


*RENFORCER LE CARACTÈRE
PARTICULIER DE L'ENSEMBLE DU
HAVRE ET CELUI DE CHACUN DE SES
SECTEURS ;*

*EN FAIRE UN LIEU FAMILIER POUR
LES MONTRÉALAIS ET ACCUEILLANT
POUR LES VISITEURS;*

*AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ AU
FLEUVE ET AUX BERGES.*

10.1 INTRODUCTION



Le nom du Havre Jacques-Cartier évoque un lieu d'arrêt et un carrefour de voies navigables, un port d'entrée de l'immigration et un centre de commerce pour les biens en provenance ou à destination du reste du continent.

Le Havre comprend l'ancien quartier des affaires de la rue St-Jacques et la cité administrative municipale, mais la vocation première du territoire est située sous le signe du loisir, de la culture et de l'accueil. En effet, le Havre Jacques-Cartier est avant tout un ensemble socio-culturel et récréatif dont le rayonnement déborde très largement ses frontières: les Îles présentent des événements récréo-touristiques d'envergure régionale et internationale, le Vieux Montréal possède une richesse patrimoniale comme on en retrouve très peu en Amérique ; la Cité du Havre est réputée pour l'originalité de son expérimentation résidentielle. La vocation et les aménagements futurs du Vieux-Port doivent confirmer ce caractère d'ensemble tout à fait unique.

Les secteurs du Havre Jacques-Cartier ont connu une baisse de population importante entre 1961 et 1981 avec un déclin de 68 % du nombre de personnes (de 4 200 à 1 370) et de 27 % du nombre de ménages (890 à 650). De 1981 à 1986, le nombre de ménages a toutefois augmenté de 89 % (à 1 240) et la population totale de 60 % (à 2 200).

Le Havre vu comme un ensemble

Jusqu'à maintenant, chacune des composantes du Havre Jacques-Cartier était considérée séparément, et plusieurs d'entre elles se trouvaient sous des juridictions différentes (Société du Vieux-Port, Parcs Canada, SCHL, AMARC, Port de Montréal etc.). Cette multiplicité des juridictions a souvent mené à une planification sans coordination entre les différents intervenants. On a aussi eu tendance à vouloir faire de chaque composante une entité complète et

auto-suffisante, comportant toute la gamme des fonctions urbaines.

C'est en considérant le territoire comme un tout que l'on peut revitaliser et redévelopper le Havre Jacques-Cartier de façon coordonnée, et lui donner une valeur supérieure à celle de toutes ses composantes. Cette approche permet d'aborder des problèmes qui touchent l'ensemble du territoire, comme l'amélioration de son accessibilité et l'accès au fleuve.

Considérant le grand nombre d'intervenants impliqués dans la planification et le développement de ce territoire, il apparaît essentiel qu'une entité administrative se voit attribuer la responsabilité première de la planification urbaine et la coordination des projets d'aménagement. Or il s'agit là de responsabilités municipales. Cependant, la participation active des divers paliers de gouvernement demeure essentielle en termes de planification, de développement et de soutien financier.

L'accessibilité

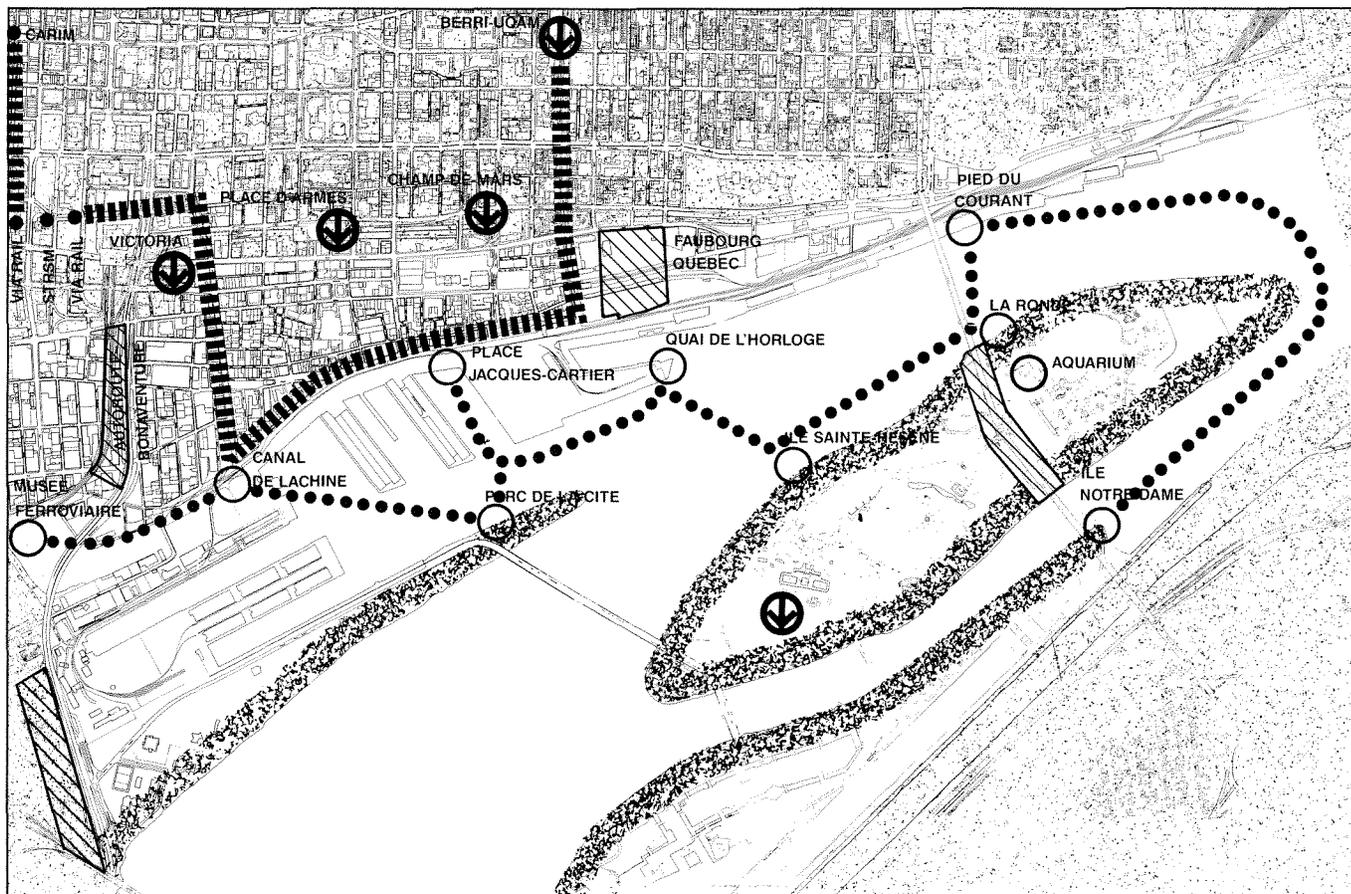
Le rayonnement des Îles, du Vieux-Port et du Vieux Montréal commande une accessibilité et une infrastructure d'accueil adéquates et adaptées au tourisme de groupe.

Également, le lien entre les secteurs du Havre et avec ceux qui l'entourent doit être efficace. L'établissement d'un réseau piéton, intégré au réseau d'ambiance, devrait accentuer l'intérêt pour ce mode de déplacement. Par ailleurs, la gestion du système de livraison est aussi importante et devra faire l'objet d'attentions particulières dans certains secteurs.

Le fleuve et ses berges

Si en principe l'eau occupe une position centrale dans le Havre Jacques-Cartier, le fleuve, en pratique, demeure difficile d'accès. Les berges originales ont toutes été remblayées ou aménagées en quais. Les besoins générés par la révolution industrielle et les grands projets du passé ont fondamentalement modifié le contact avec l'eau.

Comme à Montréal le bord de l'eau se trouve déjà largement soustrait à l'accès public par les activités portuaires ou le développement privé, ce sont les berges situées dans le Havre Jacques-Cartier qui offrent la possibilité la plus évidente de rétablir le contact entre les Montréalais et le fleuve.



Orientations d'aménagement

- planifier et développer le Havre Jacques-Cartier comme un ensemble ;
- améliorer l'accessibilité du Havre Jacques-Cartier depuis les secteurs périphériques et entre les secteurs qui le composent ;
- restaurer la relation étroite entre la ville et l'eau.

Actions prioritaires

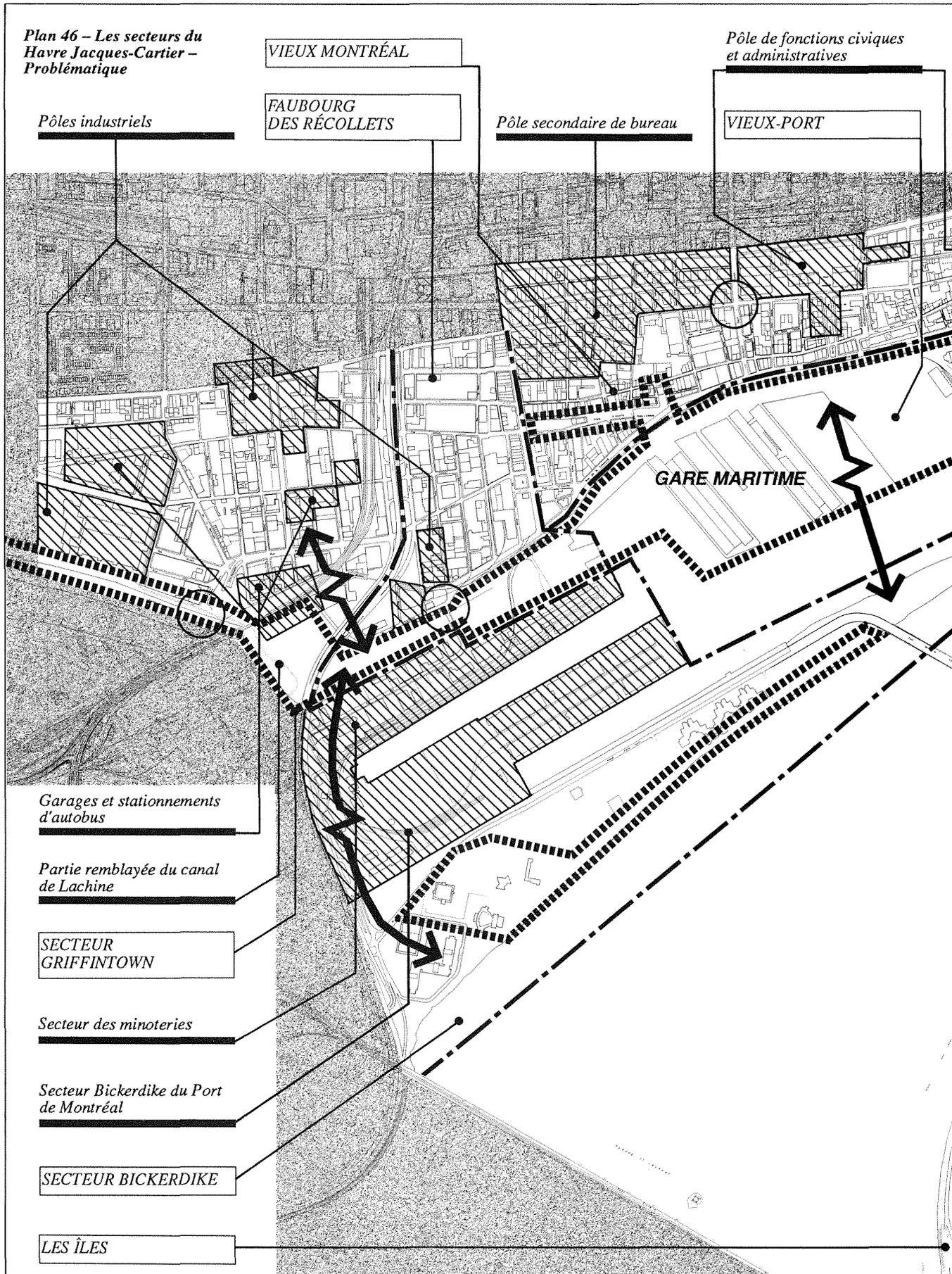
- mettre sur pied un comité multipartite de planification, de développement et de mise en oeuvre ;
- renforcer le caractère propre de chaque partie du territoire (arrondissement historique, port, zone naturelle des Îles etc.) ;
- élaborer un plan directeur d'aménagement des espaces publics du Vieux Montréal et des faubourgs, en relation avec des études complémentaires sur les besoins en stationnement ;
- rationaliser le transport en commun de surface dans les secteurs ;
- instaurer un service de navettes maritimes reliant le Vieux Montréal aux Îles ;
- implanter, à certaines entrées stratégiques du Havre, des stationnements combinés à un système d'accueil et de prise en charge des visiteurs, de leurs autos et des autocars touristiques ;

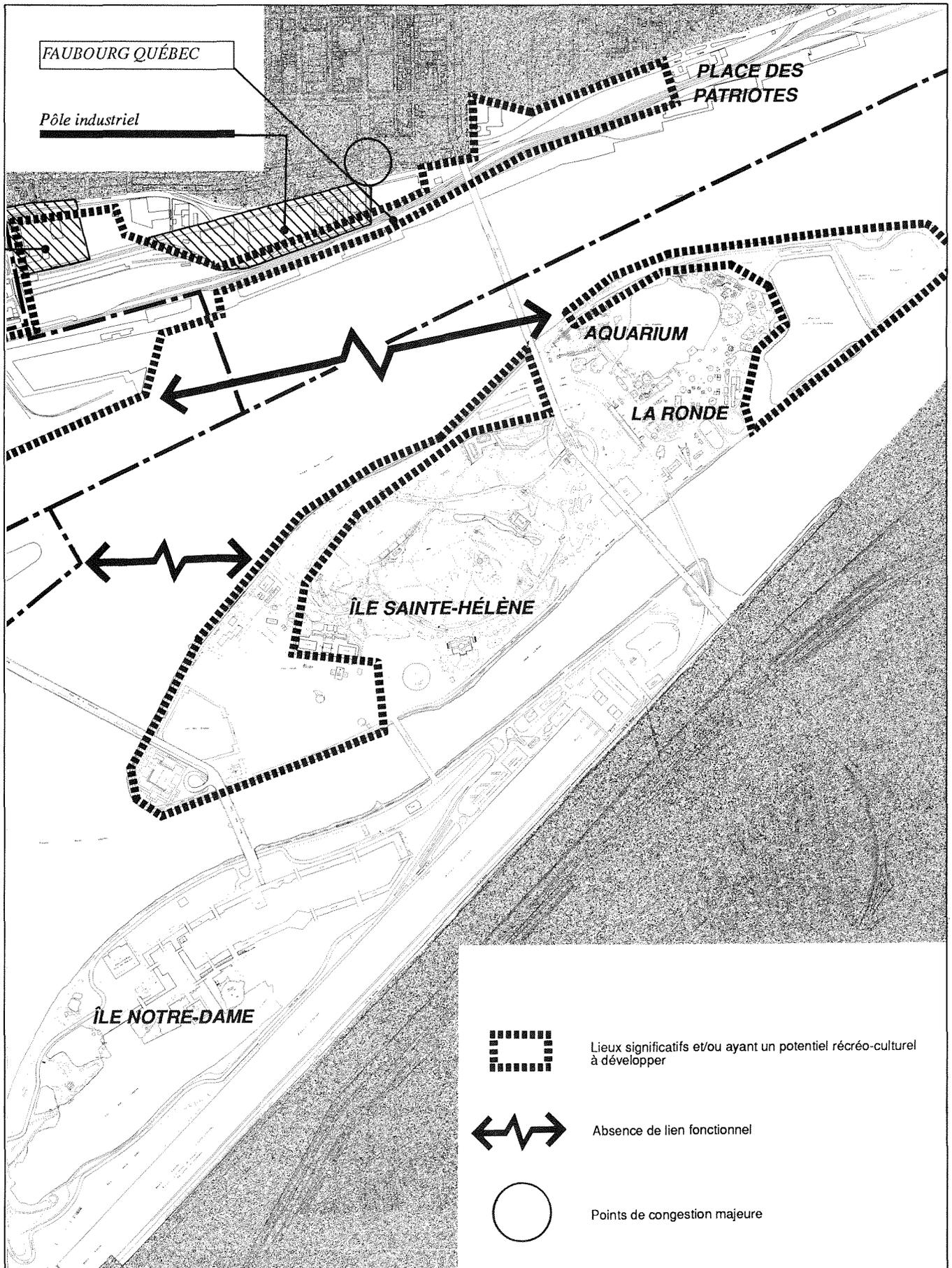
Plan 45 – Les secteurs du Havre Jacques-Cartier – Propositions générales

-  Berges à repaysager et à rendre accessibles au public
-  Emplacements potentiels pour stationnement et accueil
-  Circuit STCUM à l'étude
-  Navette maritime proposée

- restaurer les abords de l'entrée du canal de Lachine et aménager un bassin face au Marché Bonsecours ;
- implanter des activités piétonnes près du bord de l'eau, et donner priorité aux activités aquatiques ;
- repaysager et ouvrir au public les berges où n'ont pas été construits des quais.

**Plan 46 – Les secteurs du
Havre Jacques-Cartier –
Problématique**





10.2 LE VIEUX MONTRÉAL

Dans le cadre du plan d'urbanisme, le Vieux Montréal est compris dans le quadrilatère formé des rues McGill, Berri, de la Commune et Saint-Antoine. La partie de ce territoire située au sud de la rue Notre-Dame est constituée en arrondissement historique et, depuis 1979, des protocoles d'entente entre la Ville de Montréal et le ministère des Affaires culturelles prévoient sa mise en valeur.

Malgré une carence en services de base, l'isolement relatif du secteur et les contraintes imposées par certaines activités de divertissement, près de 30 000 personnes travaillent dans le Vieux Montréal et quelque 1 500 personnes y vivent.

Presque entièrement construit, le Vieux Montréal actuel résulte de la superposition d'un bâti de la dernière moitié du XIX^e siècle sur un cadastre et une grille de rues datant du XVIII^e siècle. Ce bâti comprend des industries et des entrepôts dans les parties sud et ouest, des bureaux d'affaires et des services dans la partie nord, et peu de logements, si ce n'est dans la partie est.

Les caractéristiques du bâti rendent difficiles les rénovations de bâtiments et leur mise aux normes (type de charpente, épaisseur des murs, entre-colonnements, absence d'ascenseurs etc.). La trame de rues ancienne ne facilite pas l'accessibilité et le stationnement. Ces mêmes éléments font le charme de ce lieu exceptionnel en Amérique et rendent souvent nécessaire une certaine mixité fonctionnelle dans un même bâtiment.

Pour éviter de perpétuer l'éparpillement des investissements publics, il est proposé qu'un cadre stratégique de développement soit maintenant établi par l'ensemble des intervenants publics et privés.

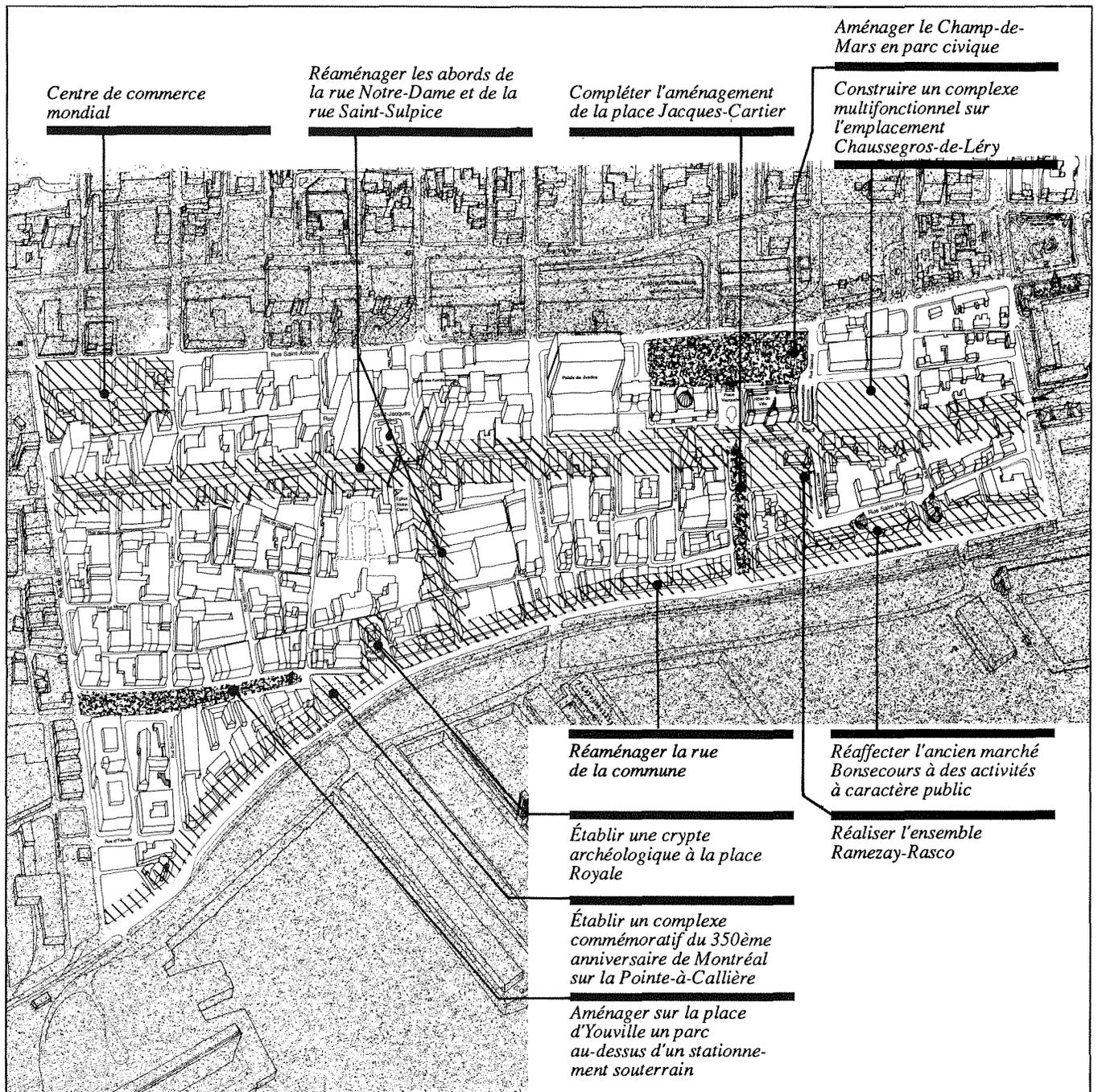


Orientations d'aménagement

- aménager un lien piéton entre le Vieux-Port et la Place d'Armes par la rue St-Sulpice ;
- établir un cadre stratégique de développement en consultation avec l'ensemble des intervenants publics et privés ;
- faire de la rue de la Commune une voie collectrice de communication avec le Centre, par le biais du raccordement avec la rue Peel et éventuellement avec la rue Amherst ;
- viser à ce que le Centre de commerce mondial devienne un catalyseur et suscite des investissements privés dans le voisinage ;
- favoriser l'implantation de commerces au rez-de-chaussée et des occupations mixtes, à prédominance de bureau et d'habitation aux étages supérieurs sur les rues Notre-Dame et Saint-Sulpice.

Actions prioritaires

- élargir les trottoirs de la rue de la Commune pour permettre l'aménagement de terrasses extérieures ; y établir une voie spécifique réservée aux calèches et si possible aux traîneaux ;
- y implanter une ligne d'autobus reliant les stations Berri-UQAM et Square Victoria ;
- faire de la Place Royale le site du futur Centre d'interprétation de l'archéologie et de l'histoire de Montréal et y établir une crypte archéologique ;
- aménager un parc sur la Place d'Youville et un stationnement souterrain pour remplacer le stationnement de surface situé sur la partie ouest de la Place ;
- établir un centre d'accueil et un complexe commémoratif du 350^e anniversaire de Montréal sur la Pointe-à-Callière ;
- construire sur l'emplacement Chaussegros-de-Léry un complexe multifonctionnel comprenant des bureaux municipaux, des commerces, un ensemble résidentiel et un important stationnement intérieur ;
- réaliser l'ensemble Ramezay-Rasco en remplacement de l'actuelle structure de stationnement qui fait face à l'Hôtel de ville ;



- convertir le Champ-de-Mars en parc civique remettant en valeur les vestiges des fortifications ;
- réaffecter l'ancien Marché Bonsecours à des activités à caractère public ;
- compléter l'aménagement de la Place Jacques-Cartier en fonction notamment d'activités extérieures en toutes saisons ;
- élargir les trottoirs et réaménager les abords de la rue St-Sulpice ;
- procéder au réaménagement physique de la rue Notre-Dame (éclairage, signalisation, politique d'affichage, mobilier urbain) ;

Plan 47 – Le Vieux Montréal – Orientations d'aménagement et actions prioritaires

- étudier la possibilité d'établir la circulation à deux sens sur la rue Notre-Dame, à l'est de la rue Bonsecours, pour faire le lien entre le faubourg Québec et le Vieux-Montréal.

10.3 LE VIEUX-PORT

Tout le territoire du Vieux-Port, à l'exception du quai Alexandra, est sous la juridiction de la Société immobilière du Canada Limitée (Le Vieux-Port de Montréal) qui relève du gouvernement fédéral.

Les consultations publiques sur le Vieux-Port organisées par la Société du Vieux-Port en 1985 et 1986 ont permis de dégager trois grands principes d'aménagement :

- reconnaître la vocation d'espace public de ce territoire, et ce à des fins récréatives et culturelles ;
- assurer la complémentarité des équipements et des activités situés dans le Vieux-Port avec ceux des secteurs limitrophes ;
- sauvegarder les activités portuaires et maritimes existantes dans la zone limitrophe au Vieux-Port.

Au début de 1987, la Société du Vieux-Port déposait son plan budgétaire d'aménagement prévoyant un ensemble de mesures et de projets nécessitant des investissements, répartis entre les trois paliers de gouvernement et le secteur privé.

La Ville de Montréal et le gouvernement du Québec ont tôt fait de s'associer en vue d'établir une base de négociation avec les autorités fédérales, tant au plan de la participation financière que de l'harmonisation des rôles respectifs des divers intervenants.

Si, dans l'ensemble, ce plan budgétaire a été jugé conforme à l'esprit des recommandations issues des consultations publiques, il soulève encore des interrogations et avance des propositions qui nécessiteront l'assentiment des intervenants :

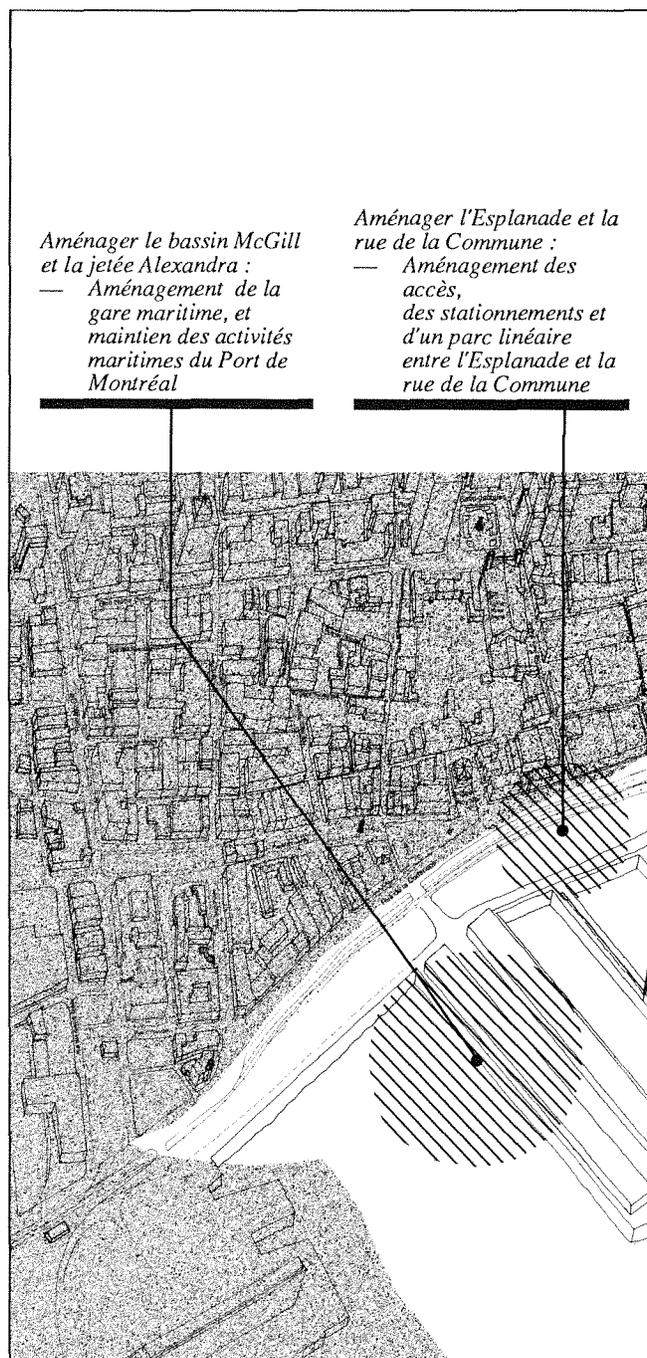
- la présence d'habitations entre la rue de la Commune et le bassin du Marché ;
- l'affectation de l'entrepôt frigorifique ;
- l'accès aux bassins ;
- la présence de bâtiments ou d'équipements flottants permanents dans les plans d'eau ;
- l'importance d'une plus grande accessibilité du fleuve depuis la rue de la Commune ;
- les équipements proposés ;
- les stationnements souterrains.

Orientations d'aménagement

- endosser les principes d'aménagement résultant de la consultation publique sur le Vieux-Port ;
- favoriser l'implantation d'équipements permettant l'accès aux plans d'eau.

Action prioritaire

- mettre en place les infrastructures de stationnement et d'accueil dans les plus brefs délais.



Plan 48 – Le Vieux Port – Orientations d'aménagement et actions prioritaires (propositions de la Société immobilière du Vieux-Port)

Aménager le bassin et la jetée King Edward, et la jetée no 1 :

- aménagement d'un ensemble muséologique de sciences et techniques
- implantation d'un hôtel, de stationnements et d'une tour d'observation

Aménager le bassin et le quai Jacques-Cartier :

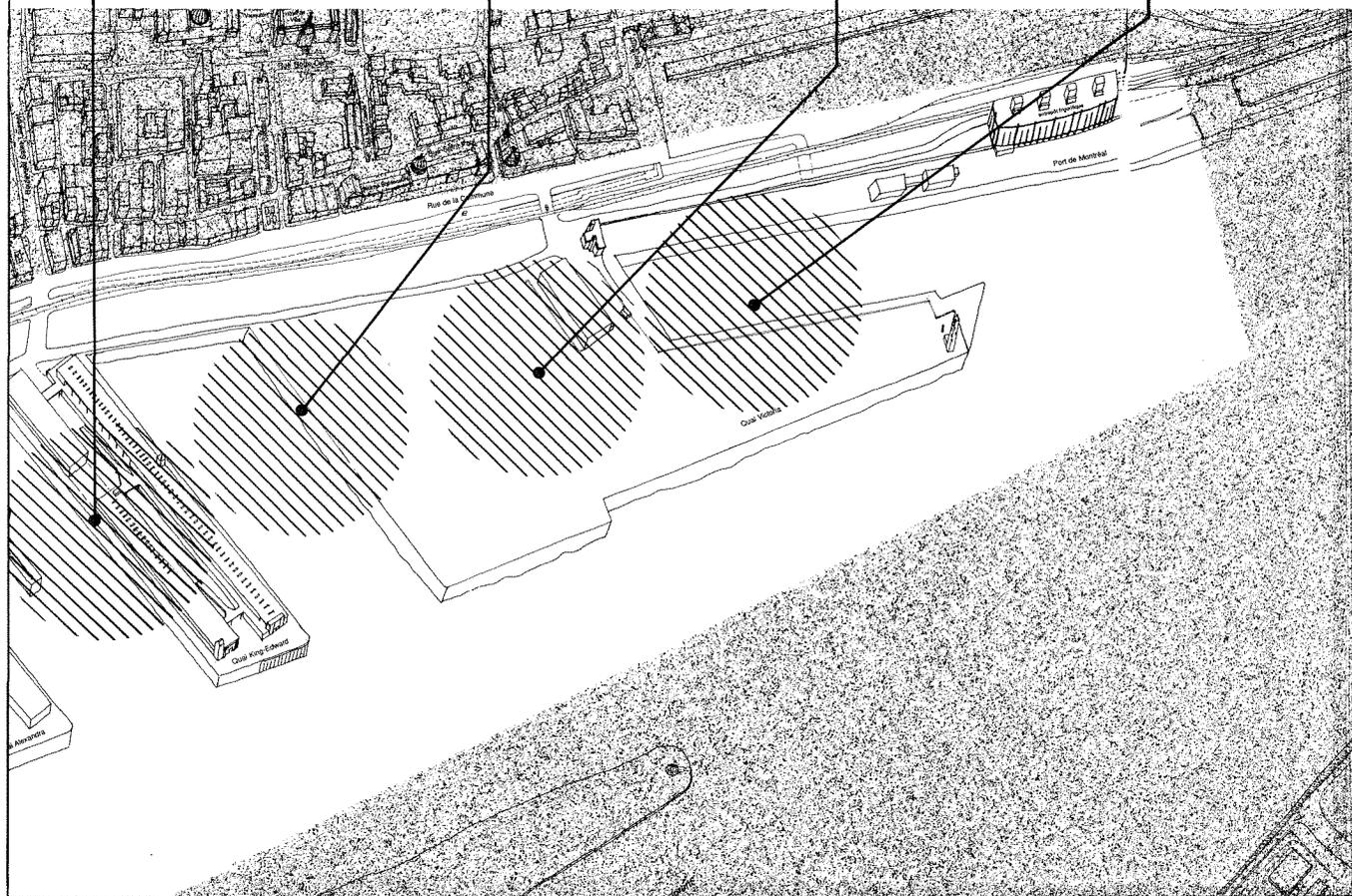
- aménagement d'une marina et de débarcadères
- aménagement de jardins sur les quais

Aménager le bassin Bonsecours et le quai Victoria :

- aménagement d'un plan d'eau et de jardins
- proposition de localisation de l'Aquarium de Montréal et de stationnements

Aménager le bassin et le quai de l'Horloge :

- aménagement d'une marina
- aménagement de jardins sur les quais
- réaffectation de l'ancien poste de police



10.4 LE FAUBOURG QUÉBEC

Du lieu originellement appelé côteau Saint-Louis, il ne reste aujourd'hui qu'une cour de triage désaffectée, l'ancienne gare Dalhousie, l'ancien Hôtel Viger, la brasserie Molson et quelques vestiges.

Après avoir acquis du Canadien Pacifique l'ancienne cour de triage Viger, la Ville de Montréal propose d'implanter sur ce site un développement à forte prédominance résidentielle.

Une étude de marché portant sur le développement du Faubourg Québec sera déposée durant la première moitié de 1988.

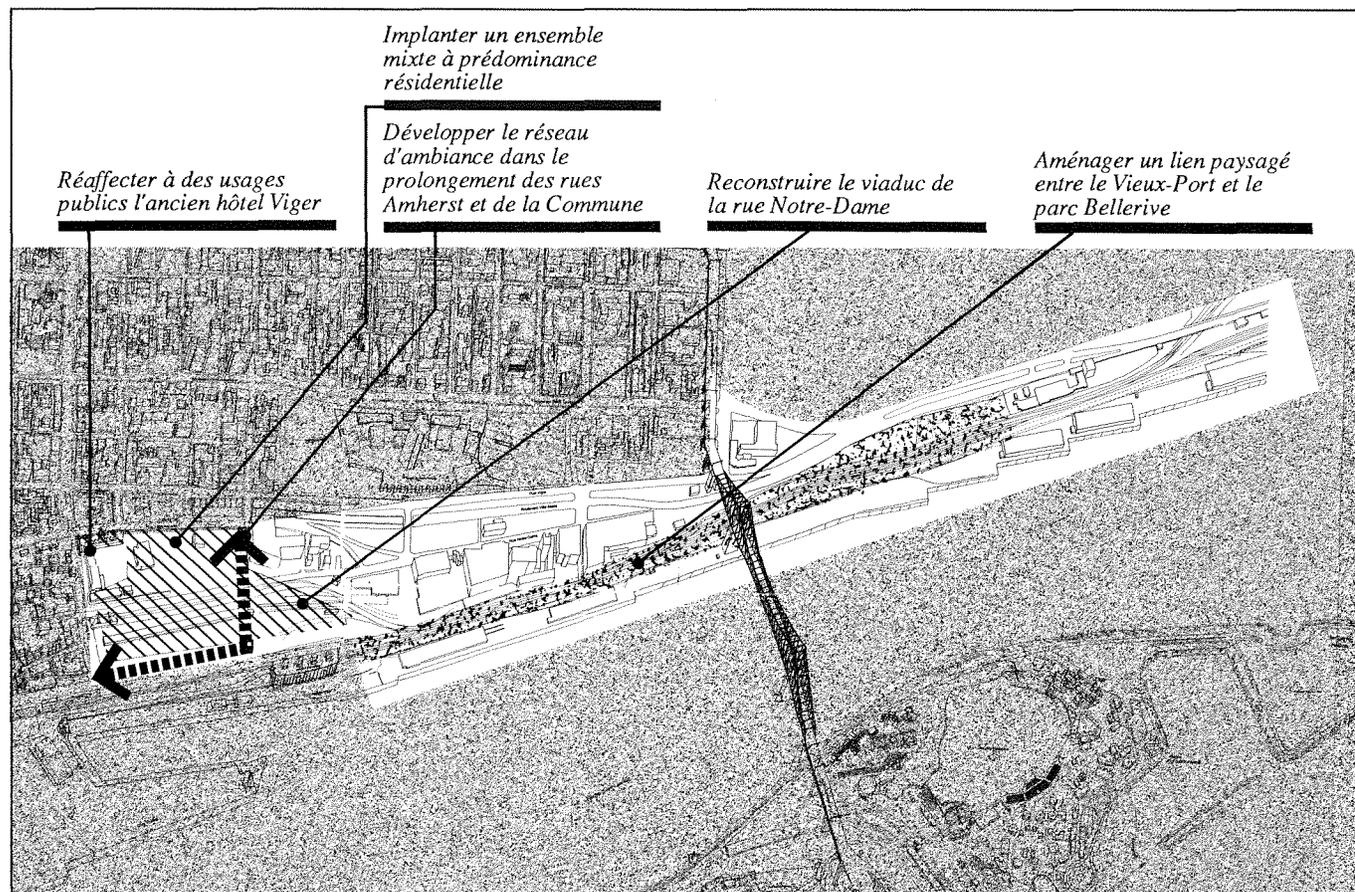
Orientations d'aménagement

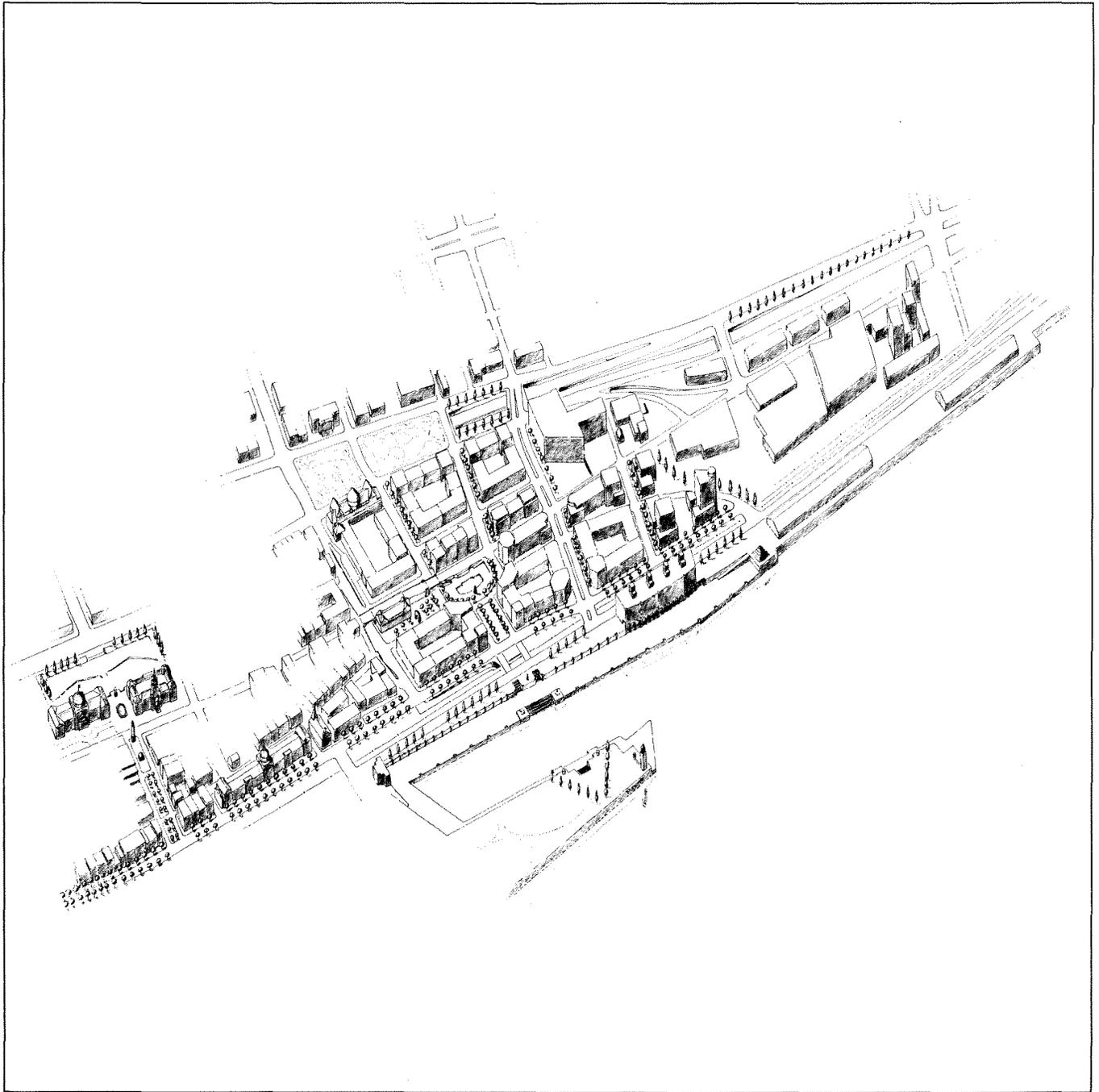
- faire le lien entre les fonctions du Vieux Montréal et les quartiers résidentiels situés à l'ouest et au nord du faubourg ;
- implanter un ensemble mixte à forte prédominance résidentielle, de moyenne densité, dont le type de bâti s'apparentera à celui du Vieux Montréal, et dont une partie importante sera destinée aux ménages familiaux ;
- développer une mixité de fonctions sur la rue Notre-Dame, et sur le prolongement des rues de la Commune et Amherst: commerces au rez-de-chaussée, bureaux et services aux étages supérieurs.

Actions prioritaires

- élaborer un plan de design urbain pour le site de l'ancienne cour de triage Viger ;
- raccorder les rues de la Commune et Amherst ;
- reconstruire le viaduc de la rue Notre-Dame présentement désuet ;
- réaffecter à des usages publics l'ancien Hôtel Viger qui abrite actuellement le Service des travaux publics de la Ville ;
- aménager la bande de terrain en bordure du port en prolongement du parc Bellerive.

Plan 49 – Le faubourg Québec – Orientations d'aménagement et actions prioritaires





**Dessin 14 – Le faubourg
Québec**
Illustration du type de
développement proposé
pour le site de l'ancienne
cour de triage Viger (à l'est
du Vieux Montréal).

10.5 LE FAUBOURG DES RÉCOLLETS

À l'origine, le secteur était un faubourg résidentiel situé immédiatement à l'ouest de la porte des Récollets de la ville fortifiée; il est aujourd'hui une zone industrielle en déclin, mais à fort potentiel pour diverses fonctions. On y compte bon nombre d'édifices très intéressants du point de vue architectural, et aussi beaucoup de terrains de stationnement, en particulier dans la partie nord.

L'implantation de bureaux et d'habitations, fonctions actuellement interdites par la réglementation de zonage, nécessiterait des améliorations à l'environnement urbain. Le bruit des voies rapides et la présence de certaines industries limitent pour l'instant l'implantation de tels usages.

Le secteur peut à la fois continuer à répondre aux besoins industriels et de services du centre des affaires et accueillir de l'habitation, pour devenir une zone mixte faisant le lien entre le Centre des affaires et le Vieux Montréal.

La Ville doit évaluer son niveau de participation dans le redéveloppement du secteur dans le cadre de projets conjoints entre les secteurs privé et public.



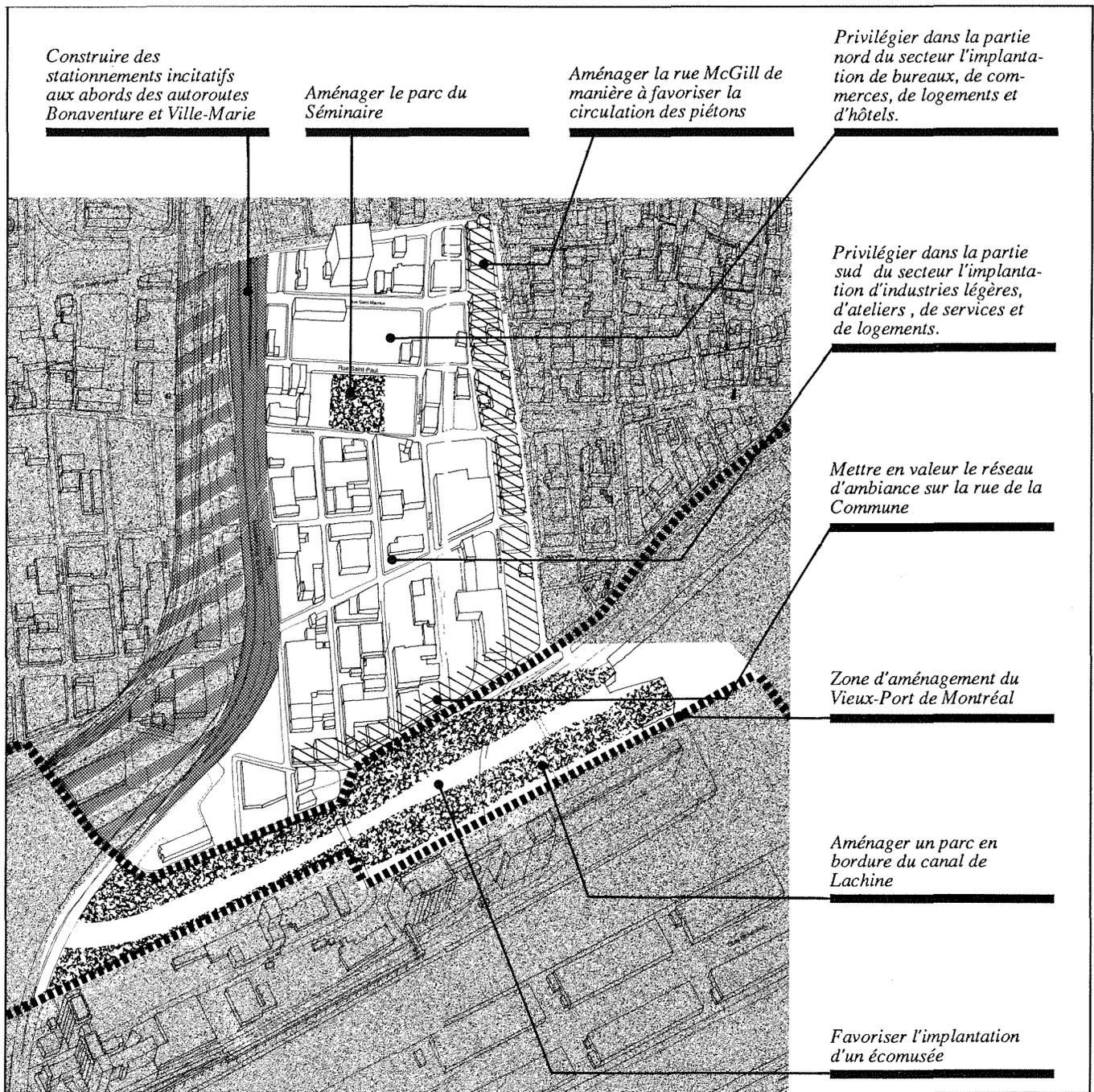
Orientations d'aménagement

- le long de la rue de la Commune, implanter de l'habitation et des bureaux, et au rez-de-chaussée, des cafés, galeries et autres commerces de détail ;
- rue McGill, localiser dans les édifices d'intérêt architectural, aujourd'hui partiellement désaffectés, des activités commerciales au rez-de-chaussée, et des bureaux, hôtels et logements aux étages supérieurs, avec une dominante d'habitation aux abords de la rue de la Commune;
- dans la partie sud du secteur, privilégier un mélange d'industries (incubateurs, bureautique, mise au point de produits de haut de gamme, services, ateliers de design et d'art, industries traditionnelles) et d'habitation (lofts, habitation non familiale) ;
- préserver et restaurer les bâtiments intéressants et faire respecter le caractère et l'échelle des bâtiments existants aux nouveaux édifices; des édifices plus élevés pourraient être érigés dans la partie nord du sous-secteur ;
- aménager au centre du secteur le parc du Séminaire et faire de l'axe de la rue McGill, l'axe principal de circulation piétonne ;
- aménager en périphérie du secteur des infrastructures d'accueil pour intercepter la circulation automobile se dirigeant au centre-ville.

Actions prioritaires

- préparer pour chacune des zones mentionnées ci-dessus un plan d'action comprenant un plan de design urbain ;
- procéder à des améliorations de l'équipement public (design des rues, plantation d'arbres) ;
- construire des stationnements incitatifs aux abords des autoroutes Bonaventure et Ville-Marie ;
- explorer les possibilités de participation municipale dans des projets conjoints entre les secteurs privé et public.





Plan 50 – Le faubourg des Récollets – Orientations d'aménagement et actions prioritaires

10.6 LES ÎLES

Après avoir été un fort militaire, l'île Sainte-Hélène est devenue le terrain de jeux des Montréalais. Avec l'Expo 67, elle a été étendue vers l'est et l'ouest, tandis que l'île Notre-Dame était entièrement créée. L'Association montréalaise d'activités récréatives et culturelles (AMARC), organisme para-municipal, en assure l'administration. Depuis quelques années, le Club nautique et de plein air, association sans but lucratif, organise une foule d'activités, principalement sur l'île Notre-Dame.

Aujourd'hui, la partie centrale de l'île Sainte-Hélène demeure un parc boisé qui abrite le Musée David Stewart, un restaurant et des piscines. La berge nord est maintenant occupée par un vaste terrain de stationnement. Sur la partie est de l'île, on trouve les sites de La Ronde, de l'Aquaparc et de l'Aquarium; sur la partie ouest se trouvent la station de métro, la structure géodésique de l'ancien pavillon américain, et d'autres vestiges de l'Expo 67. Cette partie de l'île est actuellement déstructurée.

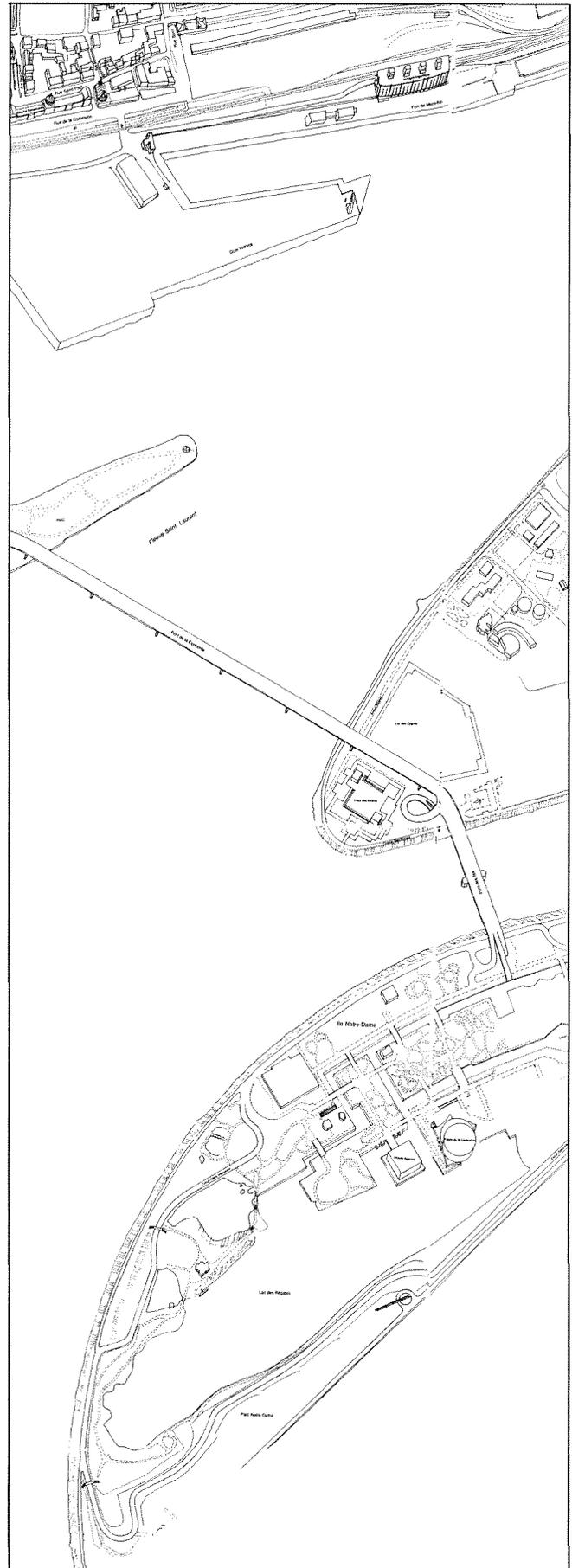
Sur l'île Notre-Dame se trouvent les vestiges du réseau de canaux de l'Expo 67, le bassin d'aviron olympique, le Palais de la civilisation, l'ancien pavillon du Québec, quelques jardins des Floralties, ainsi que le circuit Gilles-Villeneuve. En 1987, le Club nautique et de plein air soumettait un plan de développement de l'île Notre-Dame au Comité exécutif de la Ville.

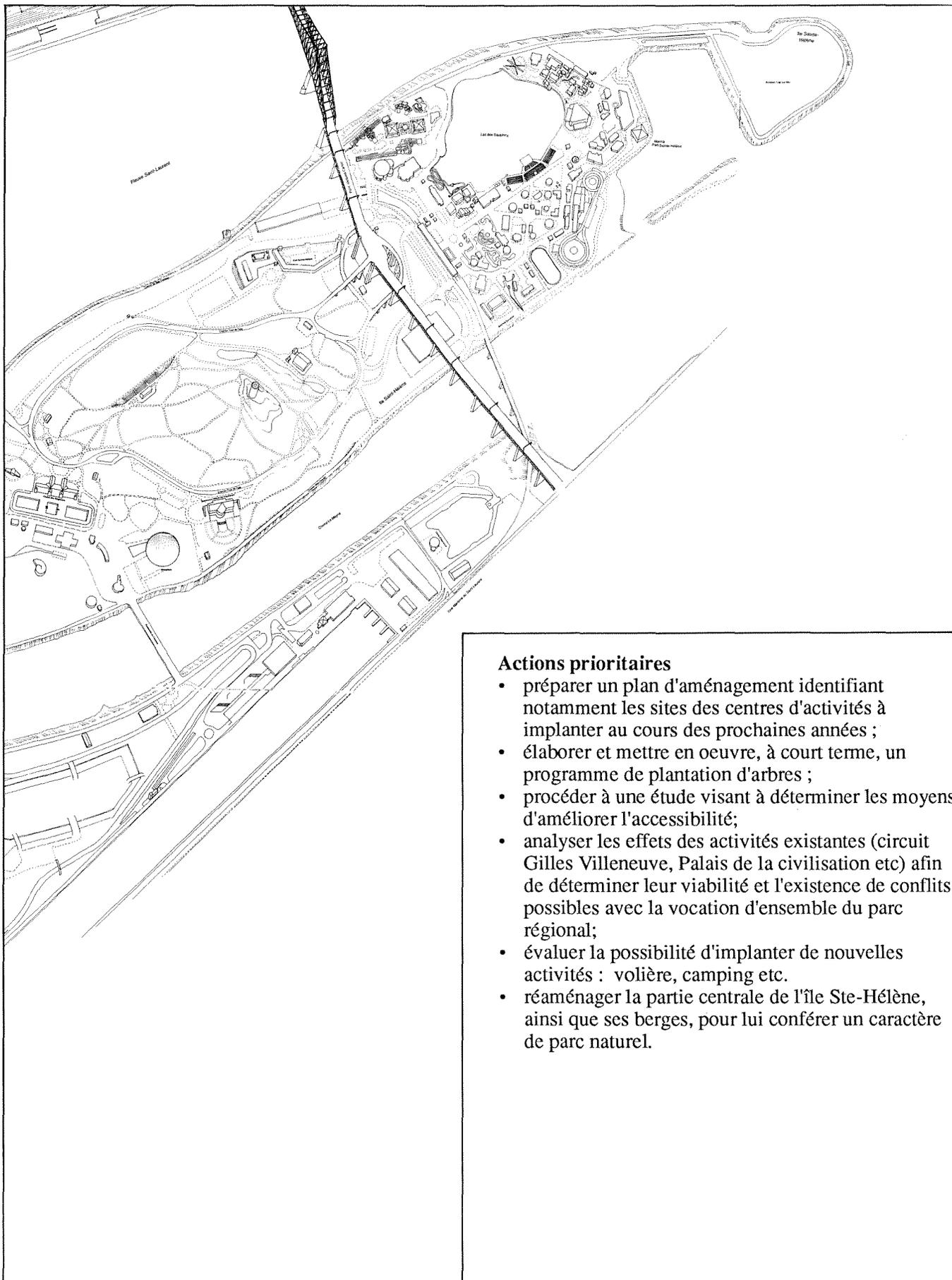
Connues et aimées des Montréalais, les Îles, de par leur localisation exceptionnelle, présentent tout le potentiel requis pour jouer un rôle majeur dans l'avenir de la ville. Tandis que certaines parties sont magnifiques et utilisées intensément, d'autres ne sont plus qu'un amalgame des vestiges des différents événements internationaux qu'elles ont accueillis. Le réseau des services est compliqué et le stationnement est mal intégré au site. La route de ceinture rend notamment l'accès à l'eau difficile.

Orientations d'aménagement

- confirmer les Îles dans leur rôle de parc régional répondant aux besoins récréatifs des Montréalais et constituant un attrait touristique majeur ;
- orienter les aménagements à des fins sportives et récréatives de plein air tels le cyclisme, le patinage, la natation etc ;
- améliorer l'accès aux Îles et les liens entre ses différentes parties pour favoriser une meilleure circulation et minimiser les effets des routes et des stationnements sur l'environnement naturel du site.

*Plan 51 – Les îles –
Orientations d'aménagement et actions
prioritaires*





Actions prioritaires

- préparer un plan d'aménagement identifiant notamment les sites des centres d'activités à implanter au cours des prochaines années ;
- élaborer et mettre en oeuvre, à court terme, un programme de plantation d'arbres ;
- procéder à une étude visant à déterminer les moyens d'améliorer l'accessibilité;
- analyser les effets des activités existantes (circuit Gilles Villeneuve, Palais de la civilisation etc) afin de déterminer leur viabilité et l'existence de conflits possibles avec la vocation d'ensemble du parc régional;
- évaluer la possibilité d'implanter de nouvelles activités : volière, camping etc.
- réaménager la partie centrale de l'île Ste-Hélène, ainsi que ses berges, pour lui conférer un caractère de parc naturel.

10.7 LE SECTEUR GRIFFINTOWN

Ce secteur avait autrefois une vocation industrielle et résidentielle, les familles ouvrières vivant tout près des lieux de travail. Aujourd'hui, la fonction résidentielle est presque disparue et les usages qui demeurent dans ce secteur très largement déstructuré sont essentiellement de nature industrielle.

Les immigrants irlandais, attirés par les perspectives d'emplois reliés à la construction du pont Victoria et du chemin de fer, ont donné son nom au secteur. La proximité du port, du canal de Lachine et des voies ferrées ont fait du Griffintown une zone de choix pour l'industrie. Le cœur du quartier se trouvait autour de l'église Sainte-Anne, aujourd'hui démolie, qui se dressait face au square Gallery. Ce terrain pourrait constituer un élément stratégique de développement du secteur.

Aujourd'hui, la fonction industrielle se caractérise de la façon suivante:

- une série d'activités industrielles de soutien aux activités du centre-ville (imprimerie, laboratoires de photo, messageries etc.) ;
- deux pôles industriels majeurs: le centre de tri postal et la brasserie O'Keefe, qui offrent plus de 2 500 emplois ;
- des entreprises occupant parfois de grandes surfaces, et qui n'ont pas de lien avec les activités du centre-ville; ces entreprises restent dans le secteur parce que le coût du terrain y est bas, ou parce qu'elles étaient reliées aux activités industrielles du canal de Lachine (entrepôts et grossistes, fonderies, entreprises de camionnage etc.) ;
- des garages et stationnements d'autobus et des ateliers de mécanique.



Le nombre élevé de terrains de stationnement et de terrains et de bâtiments vacants témoigne de la baisse du niveau d'activité dans le secteur et de la stagnation de celui-ci. Cependant, le secteur bénéficie d'une bonne accessibilité (accès aux autoroutes Bonaventure et Ville-Marie), quoique la circulation de véhicules lourds et le transport de matières dangereuses présentent certains problèmes. Le secteur jouit, d'autre part, de la proximité du corridor récréatif situé le long du canal de Lachine, et de certains éléments d'intérêt patrimonial (édifice New City Gas, chalet du square Gallery et quelques bâtiments résidentiels).

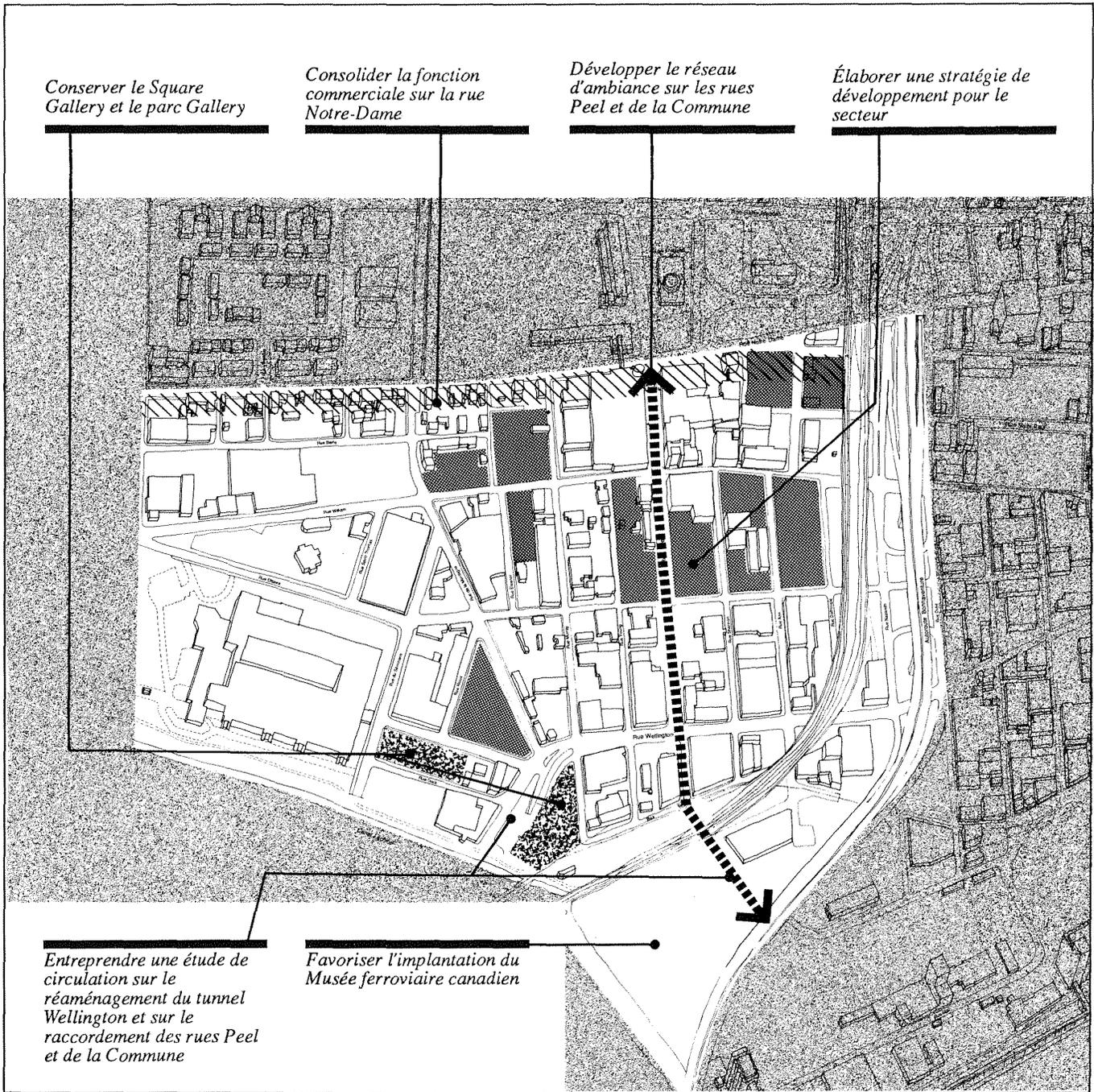
Le secteur apparaît isolé des autres secteurs, mais par ses caractéristiques et son potentiel de développement Griffintown peut être lié au développement du Centre des affaires et du faubourg des Récollets.

Orientations d'aménagement

- le caractère industriel devrait être encouragé pour l'ensemble du secteur ; cependant, une stratégie doit être élaborée afin de déterminer le potentiel de développement de l'habitation près du canal de Lachine, à moyen et long termes, et le type d'industries à développer, en relation ou non avec les activités du centre-ville et avec celles de l'Adacport ;
- réaménager les abords des rues Peel et de la Commune en vue d'en faire des liens privilégiés entre le mont Royal, le centre-ville et le Vieux-Port ;
- conserver le square Gallery et le parc Gallery comme espaces publics.

Actions prioritaires

- préparer une stratégie de développement pour le secteur ;
- favoriser l'implantation du Musée ferroviaire canadien ;
- entreprendre une étude de circulation du secteur portant sur les trajets de camionnage, le transport des matières dangereuses, le réaménagement du tunnel Wellington et le raccordement des rues Peel et de la Commune.



Plan 52 – Le secteur Griffintown – Orientations d'aménagement et actions prioritaires

10.8 LE SECTEUR BICKERDIKE

Ce secteur du Havre Jaques-Cartier est formé de parties très fortement structurées :

- les minoteries qui sont des éléments très dynamiques sur le plan industriel ;
- le quai Bickerdike du Port de Montréal, où celui-ci compte améliorer ses opérations;
- la Cité du Havre caractérisée par des fonctions résidentielle (Habitat 67 et Tropiques Nord), institutionnelle (Musée d'Art contemporain), industrielle et de bureau (studios de cinéma et siège social du Port de Montréal) et récréative (parcs) ;
- le pont de la Concorde, en plus de permettre l'accès aux Îles, sert de quai de déchargement de la neige dans le fleuve;
- l'embouchure du canal de Lachine qui se trouve sous la responsabilité de la Société du Vieux-Port, tandis que le canal, dans sa partie ouest, est sous la juridiction de Parcs Canada; l'embouchure est en majeure partie remblayée et la remise en état du canal est prévue dans le cadre du plan d'aménagement du Vieux-Port.

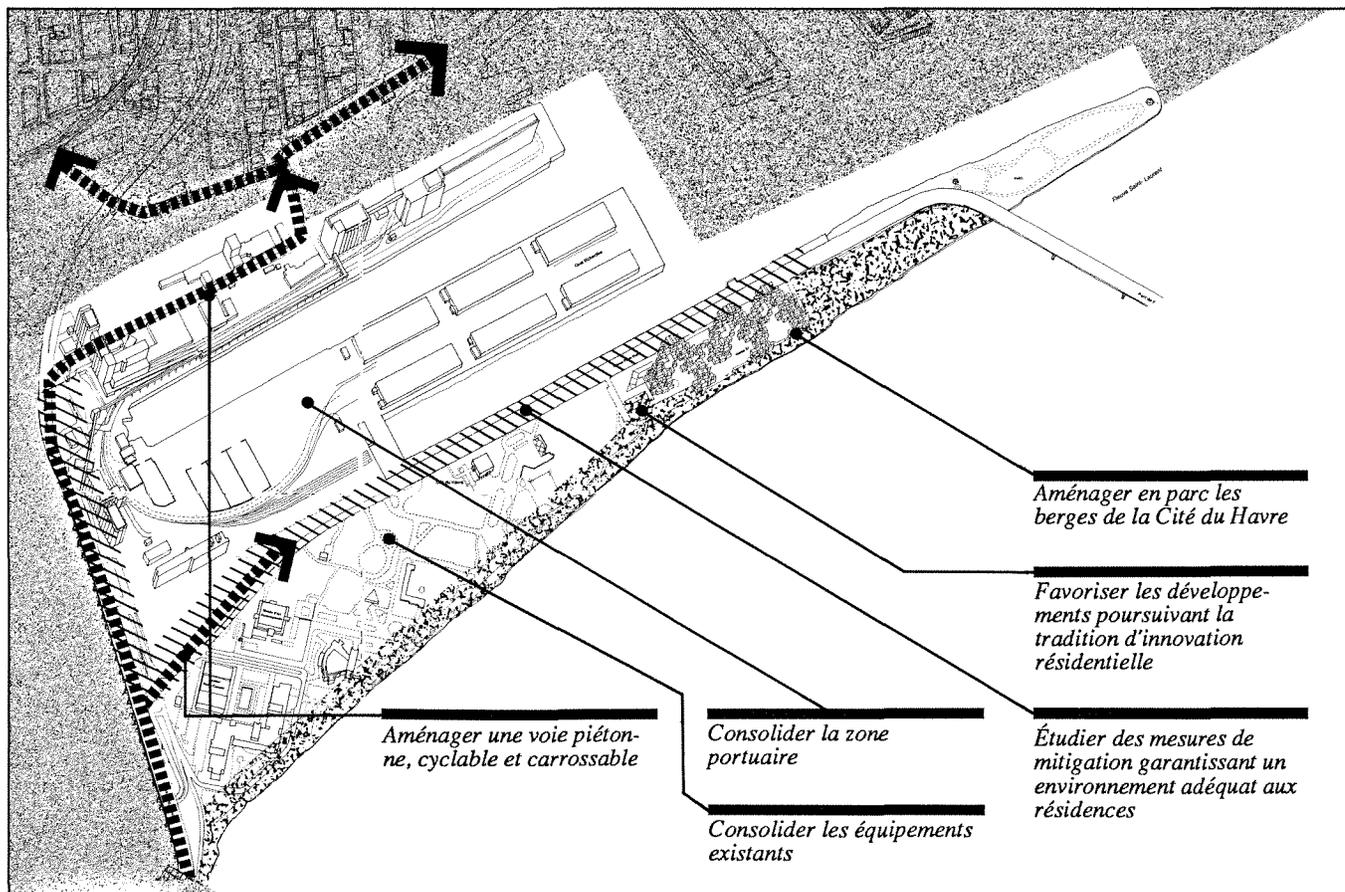
Orientations d'aménagement

- outre la fonction industrielle, laisser place au loisir collectif et à l'interprétation historique et industrielle ;
- dans la partie centrale de la Cité du Havre, poursuivre la tradition d'innovation résidentielle ;
- améliorer l'accessibilité entre le secteur et le Vieux Montréal.

Actions prioritaires

- aménager une voie piétonne, cyclable et carrossable, pour favoriser les échanges entre le secteur, le Vieux Montréal et le centre-ville;
- naturaliser les berges de la Cité du Havre et les aménager en parc;
- étudier des mesures de mitigation permettant de garantir un environnement adéquat aux résidences situées au sud des installations portuaires.

Plan 53 – Le secteur Bickerdike – Orientations d'aménagement et actions prioritaires



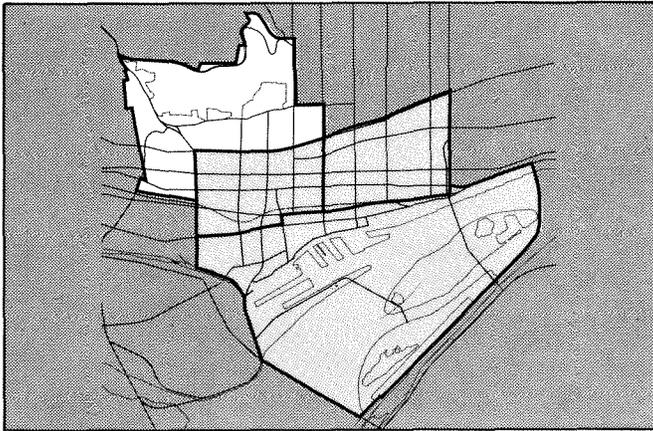
11 LES SECTEURS DU NORD-OUEST



*CONSOLIDER LES FONCTIONS
RÉSIDENTIELLE ET
INSTITUTIONNELLE;*

*METTRE EN VALEUR LES
COMPOSANTES PATRIMONIALES,
PRINCIPALEMENT LE MONT ROYAL
ET LES ENSEMBLES
INSTITUTIONNELS.*

11.1 INTRODUCTION



Les secteurs du nord-ouest regroupent le parc du mont Royal, son flanc sud ainsi que les secteurs Lincoln-Tupper et Milton-Parc. Ils ceinturent le mont Royal, élément topographique marqué, qui a été considéré comme le symbole de Montréal dès les premiers moments de l'histoire de la Ville. En conséquence de cette localisation, une partie des secteurs du nord-ouest accuse une topographie particulièrement accidentée qui offre, par endroits, d'intéressants points de vue sur le centre-ville et le fleuve Saint-Laurent.

Le parc du mont Royal occupe presque la moitié du territoire du nord-ouest. Aménagé en 1875 selon les plans du réputé architecte paysagiste Frederick Law Olmsted, à qui l'on doit d'autres réalisations remarquables telles le "Central Park" de New York, le parc du mont Royal a joué un rôle prépondérant dans la définition du type de développement que l'on retrouve aujourd'hui sur ces flancs. Le mont Royal, à l'instar d'autres sommets urbains, a attiré un développement prestigieux. Les grandes institutions universitaires, hospitalières et religieuses, d'une part, et les puissants financiers de l'époque, d'autre part, s'y sont implantés. Leurs réalisations ont marqué le paysage urbain que nous connaissons aujourd'hui, puisque ce regroupement de secteurs se distingue notamment par la présence de domaines institutionnels, souvent imposants, tels l'université McGill, le Grand séminaire, l'hôpital royal Victoria et l'Hôtel-Dieu, en même temps que par la présence de demeures bourgeoises datant pour la plupart du siècle dernier. C'est dans ce regroupement de secteurs que l'on retrouve les principaux témoins de ce qu'a été, à la fin du siècle dernier et au début du XXe siècle, le "Square Mile", le mille carré où se concentraient les somptueuses résidences des grands financiers.

Les secteurs du nord-ouest sont également situés à la périphérie immédiate du centre-ville de Montréal et du noyau d'affaires de Westmount, constitué du Westmount Square et de la Plaza Alexis-Nihon. Ces ensembles à forte densité ont exercé une pression de développement considérable sur le territoire du nord-ouest, qui s'est traduite par la construction de conciergeries à forte densité. Cette pression, qui existe encore aujourd'hui, cherche à tirer parti de la localisation de ces secteurs qui s'avère stratégique, tant au plan géographique qu'économique.

Mis à part le mont Royal, ces secteurs se caractérisent par une prédominance des fonctions résidentielle et institutionnelle. C'est en effet à l'intérieur de certaines portions de ces secteurs que l'on retrouve la plus forte densité résidentielle à Montréal. C'est également dans ces secteurs que se trouvent les institutions qui comptent parmi les plus importantes à Montréal. Il importe donc de reconnaître cette vocation particulière et de la consolider tout en assurant la conciliation des besoins distincts qui sont associés à ces deux grandes fonctions.

Les fonctions institutionnelle et résidentielle

La fonction institutionnelle s'y caractérise par la présence d'institutions universitaires, hospitalières et religieuses. Les grandes institutions enseignantes et hospitalières contribuent au rayonnement régional, national, et même dans certaines disciplines et spécialités, au rayonnement international de Montréal. Ce dynamisme au niveau de la recherche fondamentale et appliquée doit être soutenue par la gestion du territoire dans la mesure où elle peut y contribuer. De même, la gestion du territoire peut favoriser l'accessibilité aux soins de santé. Les institutions religieuses et conventuelles, quant à elles, ont légué des domaines qui constituent des événements dans le paysage urbain. Ceux-ci s'illustrent par la qualité de leur architecture et de leurs aménagements paysagers. La diminution de leur influence et de leur rôle social pose d'autres types de problèmes qui concernent notamment leur éventuelle réaffectation à d'autres usages ou fonctions et la préservation d'un bâti d'une qualité souvent remarquable. La question des institutions religieuses et conventuelles est donc avant tout associée à la question de la préservation du patrimoine.

La fonction résidentielle est très importante dans l'ensemble des secteurs du nord-ouest. Elle se caractérise par une très grande diversité qui se manifeste tant au niveau des types de logement et des modes de tenure qu'au niveau de sa clientèle. En effet, le stock de logements de ce regroupement de secteurs

se compose de maisons unifamiliales, d'appartements situés dans les grandes conciergeries ou à l'intérieur de grandes demeures bourgeoises ainsi que de chambres. Quant à la clientèle résidante, elle est tout aussi variée ; le nord-ouest se caractérise, en effet, par sa forte mixité tant sociale que culturelle. Par ailleurs, certains secteurs se caractérisent par une grande mobilité de la population, ce dont témoigne la formule récemment développée des appartements-hôtels.

D'autre part, la transformation qui s'est opérée au niveau des modes de vie depuis l'époque des grands bourgeois montréalais a eu des répercussions au niveau de l'occupation de leurs demeures. Un certain nombre d'entre elles ont été modifiées et subdivisées en appartements. D'autres ont connu des mutations de fonction et abritent aujourd'hui des bureaux, des consulats ainsi que des fonctions institutionnelles.

Les autres fonctions

La fonction commerciale se caractérise par sa double desserte; les mêmes tronçons de rue desservent souvent à la fois une clientèle régionale et une clientèle locale. La rue Sherbrooke, qui se distingue par son commerce haut de gamme et par sa grande qualité architecturale, fait exception ; elle est sans contredit une grande artère régionale. Les commerces de desserte locale du nord-ouest sont essentiellement localisés à l'intérieur de trois centres principaux situés rue Sainte-Catherine et avenue du Parc : le Faubourg Sainte-Catherine, les complexes Alexis-Nihon/Westmount Square et la Cité. Les commerces d'appoint, alimentation et services courants, sont pratiquement inexistantes.

Sur le plan culturel, les secteurs du nord-ouest comptent notamment deux grands équipements fort distincts que sont le Musée des Beaux-Arts et le Forum.

Sur le plan du transport, la circulation automobile doit emprunter les voies de contournement de la montagne; il en résulte un débit appréciable, surtout aux heures de pointe. En effet, d'importantes voies de transit et d'accès au centre-ville desservent et traversent les secteurs du nord-ouest: le chemin de la Côte-des-Neiges, les avenues du Parc et des Pins, l'autoroute Ville-Marie ainsi que les rues Guy et Atwater. Les secteurs du nord-ouest, en plus d'accueillir une circulation parfois intense, connaissent des problèmes de stationnement. En effet, la très forte densité de population conjuguée à la proximité du Centre des affaires et à la présence des grands équipements générateurs de déplacements, tels les centres hospitaliers et universitaires et le Forum, occasionnent des problèmes, parfois aigus, de stationnement. Au

chapitre du transport en commun, certaines parties des secteurs du nord-ouest profitent notamment de la présence du métro, à proximité duquel se sont implantés les conciergeries à haute densité. Il importe, d'autre part, de souligner que plusieurs grands équipements, et notamment l'université McGill, génèrent un nombre important de piétons.

Le bâti

Par ailleurs, le nord-ouest se distingue par la grande qualité de son architecture traditionnelle. Cette remarquable valeur patrimoniale a motivé la mise en place de mesures qui visent à assurer la protection de cet héritage. Aujourd'hui la presque totalité de ces secteurs fait l'objet d'un contrôle en vertu de la Loi sur les biens culturels. Ce contrôle s'exerce sur:

- le site du patrimoine du mont Royal, constitué par la Ville de Montréal en 1987, qui s'étend au-delà des limites du territoire couvert par cet énoncé;
- des sites historiques et des monuments classés avec leurs aires de protection ainsi que les monuments reconnus par le ministère des Affaires culturelles.

Il importe également de souligner que la Ville a adopté un règlement assurant la protection des arbres qui s'applique dans le territoire du site du patrimoine du mont Royal, reconnaissant, de ce fait, la contribution des aménagements paysagers à la qualité d'ensemble du paysage urbain.

L'évolution démographique

Il convient de présenter quelques données démographiques concernant la population des secteurs du nord-ouest qui permettront d'en apprécier l'importance relative par rapport à l'ensemble des quartiers du Centre. La population est de 34 485 résidents et représente plus de 50% de la population des quartiers du Centre. Contrairement au reste du territoire, les secteurs du nord-ouest ont connu, depuis les années 60, une augmentation de leur population, alors que plusieurs conciergeries étaient construites. De plus, au cours de la même période, le nombre de ménages n'a cessé de croître. Depuis le début de la décennie, on constate une stabilisation de la population et du nombre de ménages. Ce nombre est maintenant de 22 165, ce qui correspond à une taille des ménages très inférieure à la moyenne métropolitaine.

Plan 54 – Les secteurs du nord-ouest – Problématique

 Bâtiments institutionnels et équipements régionaux

 Espaces verts privés

 Circulation de transit importante

SECTEUR MONT ROYAL

Redéfinition de la vocation du mont Royal

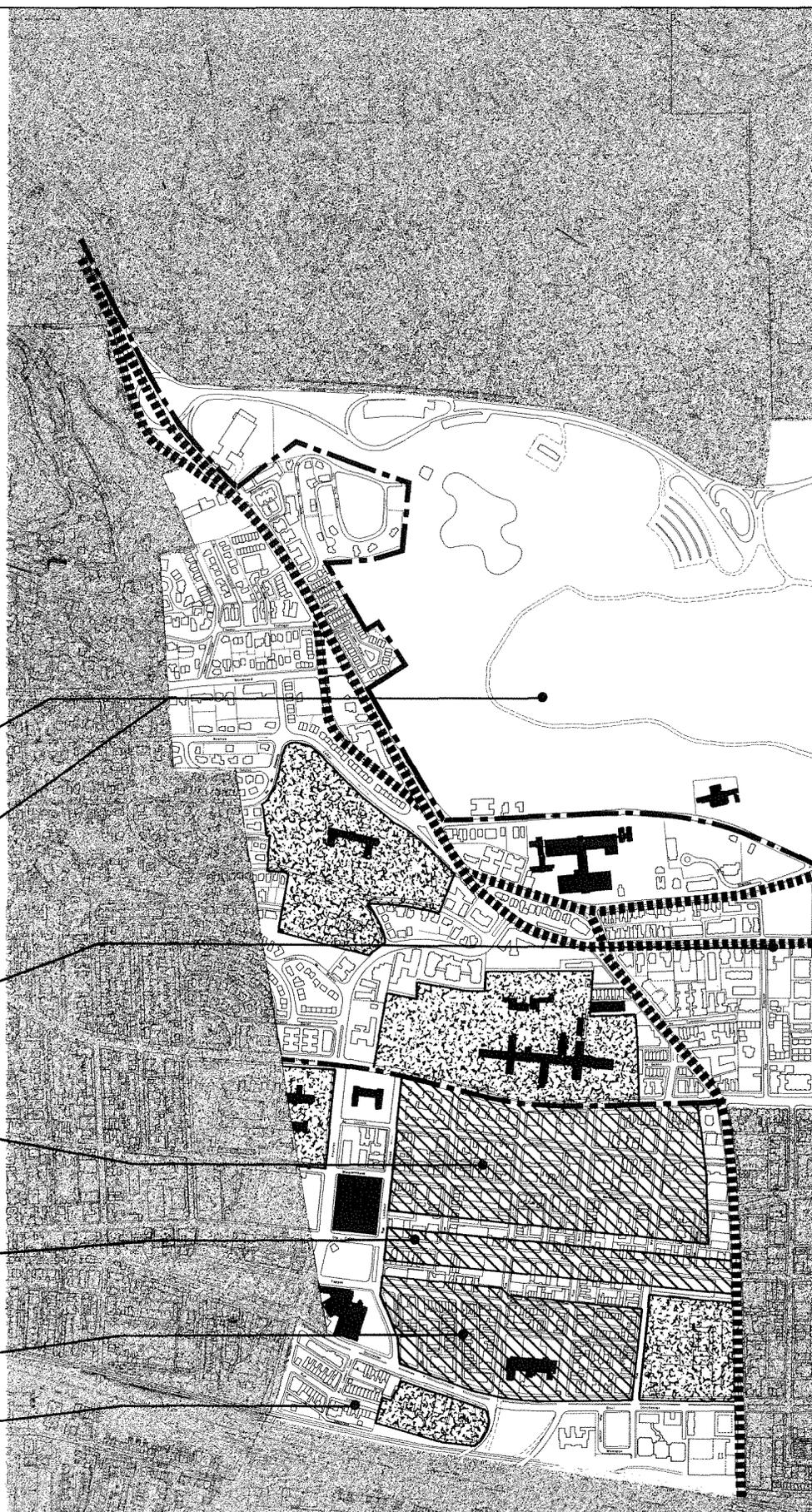
Tendance à la transformation des demeures bourgeoises en bureaux et consulats

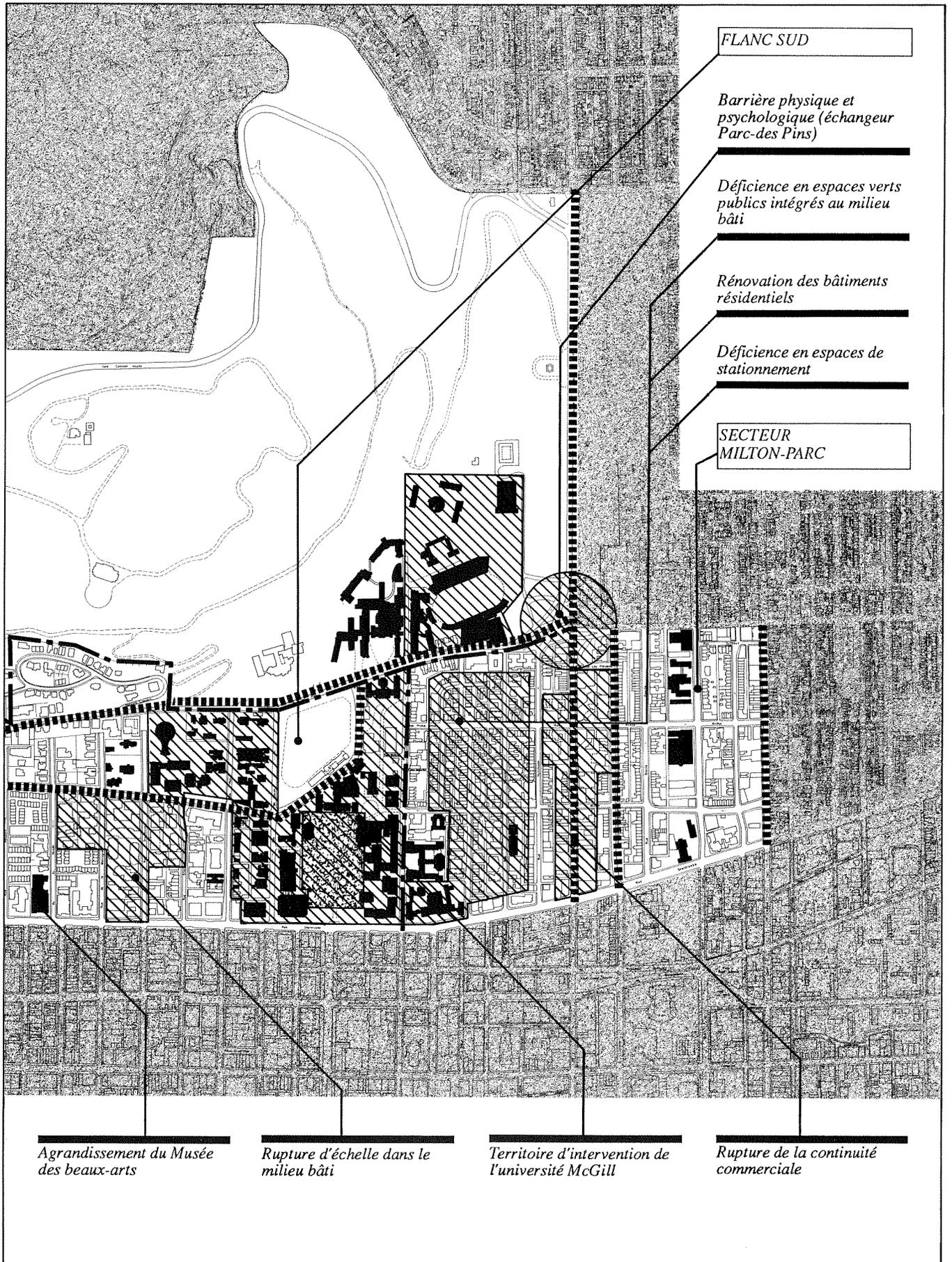
Déficiences en espaces verts publics intégrés au milieu bâti

Vocation commerciale en évolution

Rénovation des bâtiments résidentiels

SECTEUR LINCOLN-TUPPER





11.2 LE SECTEUR LINCOLN-TUPPER

Ce secteur constitue la zone la plus densément peuplée de Montréal. Il est formé de plusieurs ensembles distincts ayant chacun leur identité propre. Il se caractérise par la très grande diversité de types de logement que l'on y retrouve ainsi que par sa mixité prononcée, tant sociale que culturelle.

Les centres Alexis-Nihon et Westmount-Square, en bordure du secteur, y ont suscité de fortes pressions économiques qui se sont notamment traduites par la construction de conciergeries à haute densité. Historiquement, ce secteur était de moyenne densité tel qu'en témoigne encore le bâti traditionnel ; les pressions de développement des années 60 et 70 ont entraîné le remplacement des bâtiments plus anciens par des édifices en hauteur. Il est à noter que plusieurs de ces bâtiments présentent des murs aveugles imposants qui déparent significativement le paysage urbain. Globalement, au niveau de la forme urbaine, il en a résulté une diminution de la cohérence du milieu urbain caractérisée notamment par des ruptures d'échelle fortement marquées. La Ville est intervenue dans les années 70 pour freiner ce mouvement en abaissant la hauteur autorisée. La pression continue néanmoins de s'exercer et une direction claire doit être imprimée au développement qui se réalisera à l'avenir dans ce secteur. Il importe de souligner que nombre de propriétaires du quartier ont pris l'initiative de rénover leur résidence ; ce phénomène, qui se traduit par le retour de la classe moyenne vers les bâtiments traditionnels du secteur, est nettement perceptible dans la partie sud du secteur.



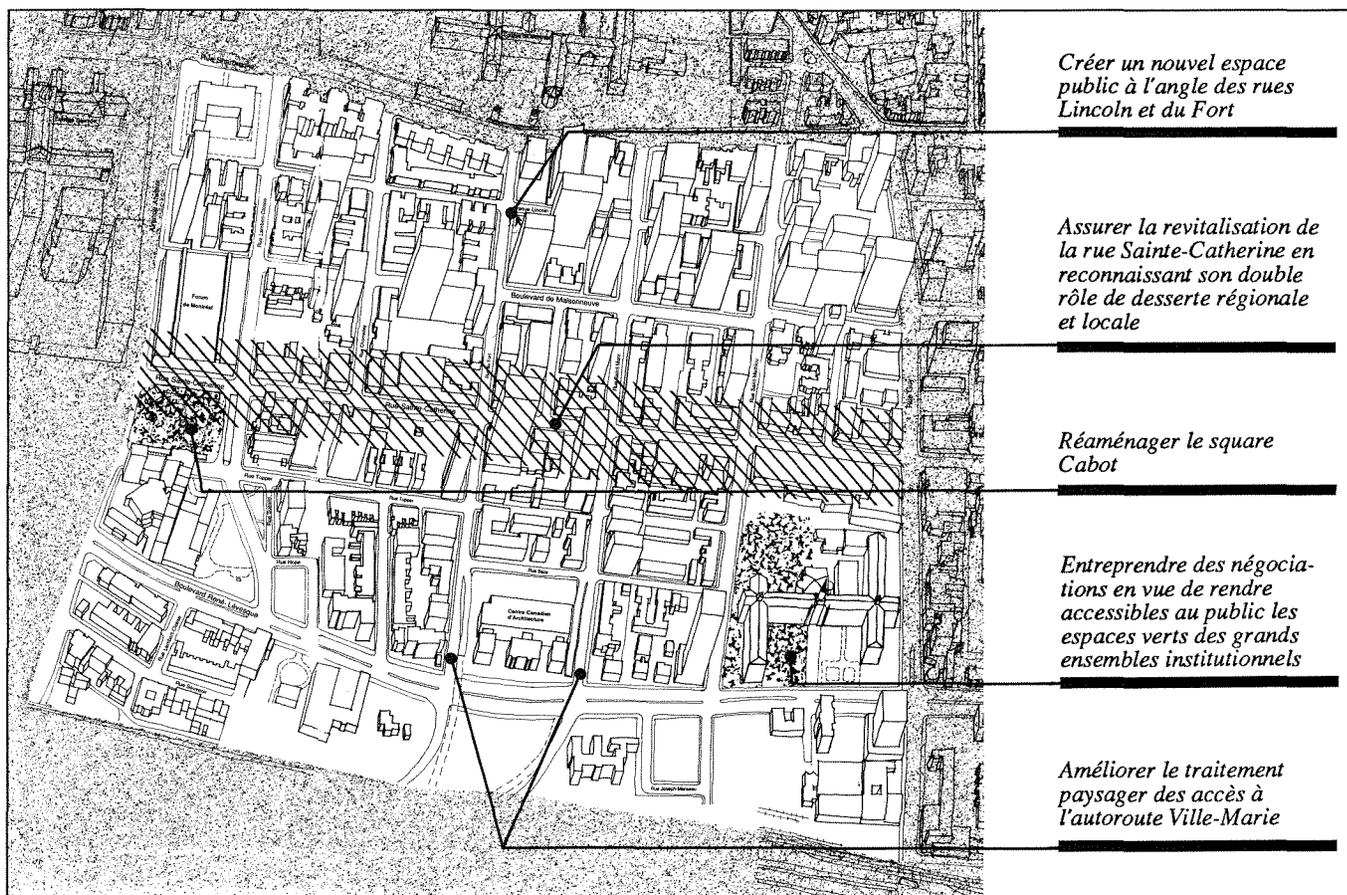
Le secteur joue également un rôle au plan régional puisque s'y trouve un certain nombre de grands équipements et institutions : le Forum, l'Hôpital de Montréal pour enfants et bientôt le Centre canadien d'architecture.

Le secteur Lincoln-Tupper est traversé par une intense circulation automobile qui accède notamment à l'autoroute Ville-Marie par les entrées des rues Guy et Atwater. Par ailleurs, la présence du Forum et l'ouverture récente du Faubourg Sainte-Catherine génèrent une demande considérable en places de stationnement, particulièrement en soirée et durant les fins de semaine. Il en résulte un déficit pour les résidents du secteur.

La rue Sainte-Catherine est la principale rue commerciale qui dessert le secteur Lincoln-Tupper. Le tronçon de la rue Sainte-Catherine situé entre les rues Atwater et Guy est présentement en voie de redéfinition et se cherche une vocation qui tente de concilier les commerces de desserte régionale et de desserte locale. Il demeure nécessaire néanmoins de réaffirmer le rôle local que joue la rue Sainte-Catherine tout en reconnaissant son rôle régional, et de s'assurer que la desserte locale y soit suffisamment présente pour répondre aux besoins de l'importante population qui réside dans le secteur.

Il importe de souligner la présence d'un pôle secondaire de bureaux situé le long de la rue Guy qui a profité de la présence du métro.

Malgré la présence d'ensembles institutionnels (la Congrégation Notre-Dame, la maison-mère des Franciscains et la maison-mère des Soeurs grises) et du square Cabot, le secteur manque d'espaces verts. L'aménagement du parc du Centre canadien d'architecture et du parc Ernest Cormier pourra en partie pallier à cette carence.



Créer un nouvel espace public à l'angle des rues Lincoln et du Fort

Assurer la revitalisation de la rue Sainte-Catherine en reconnaissant son double rôle de desserte régionale et locale

Réaménager le square Cabot

Entreprendre des négociations en vue de rendre accessibles au public les espaces verts des grands ensembles institutionnels

Améliorer le traitement paysager des accès à l'autoroute Ville-Marie

Orientations d'aménagement

- confirmer et consolider la vocation résidentielle du secteur ;
- assurer la revitalisation de la rue Sainte-Catherine entre les rues Guy et Atwater en reconnaissant son double rôle de desserte régionale et locale.

Plan 55 – Le secteur Lincoln-Tupper – Orientations d'aménagement et actions prioritaires

Actions prioritaires

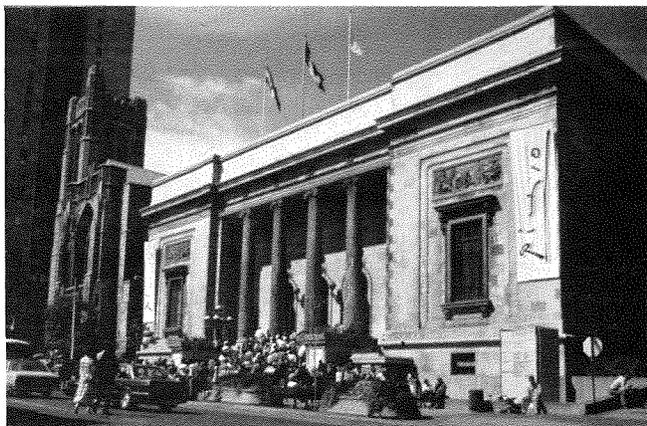
- prévoir des mécanismes de protection et de mise en valeur des ensembles institutionnels en vue de préserver leur intégrité physique et architecturale ;
- entreprendre des négociations en vue de rendre accessibles au public les espaces verts des grands ensembles institutionnels (voir section 6.3) ;
- établir des ententes avec les institutions religieuses et conventuelles afin de favoriser, le cas échéant, leur transformation éventuelle à des fins résidentielles ou à d'autres fins publiques ;
- mettre au point un programme de gestion intégrée des places de stationnement en mettant notamment à profit les stationnements intérieurs privés selon la complémentarité des demandes et des horaires d'utilisation ;
- mettre au point une politique de vignettes assurant une priorité de stationnement aux résidents ;
- créer un nouvel espace public à l'angle des rues Lincoln et du Fort ;
- réaménager le square Cabot ;
- améliorer le traitement paysager des accès à l'autoroute Ville-Marie.

11.3 LE FLANC SUD

Ce secteur est caractérisé par une topographie accidentée. On y retrouve la presque totalité des demeures bourgeoises qui composaient le "Square Mile". Historiquement, il s'agit d'un des secteurs les plus prestigieux de Montréal. Le flanc sud a connu des transformations significatives au cours des dernières décennies qui ont affecté tant sa forme que sa fonction.

En effet, certaines parties de ce secteur ont été largement altérées dans les années 70 par la construction de conciergeries particulièrement le long du chemin de la Côte-des-Neiges, de l'avenue des Pins et des rues de la Montagne, Peel et Atwater.

Par ailleurs, la fonction consulaire s'est largement implantée dans le secteur où elle occupe plusieurs des grandes demeures bourgeoises, principalement sur l'avenue Docteur Penfield. La fonction bureau s'est également implantée dans certaines de ces demeures et continue d'exercer des pressions en faveur d'une transformation des immeubles résidentiels en bureau. Ce phénomène, jusqu'à maintenant relativement limité, soulève néanmoins la question du maintien de la vocation de ces immeubles résidentiels et de l'acceptabilité de cette mutation de fonction. Ce type de transformation n'altère pas l'apparence extérieure du bâti, mais entraîne une perte de logements en plus de générer certaines nuisances à la fonction résidentielle environnante, notamment au niveau de la circulation et du stationnement.

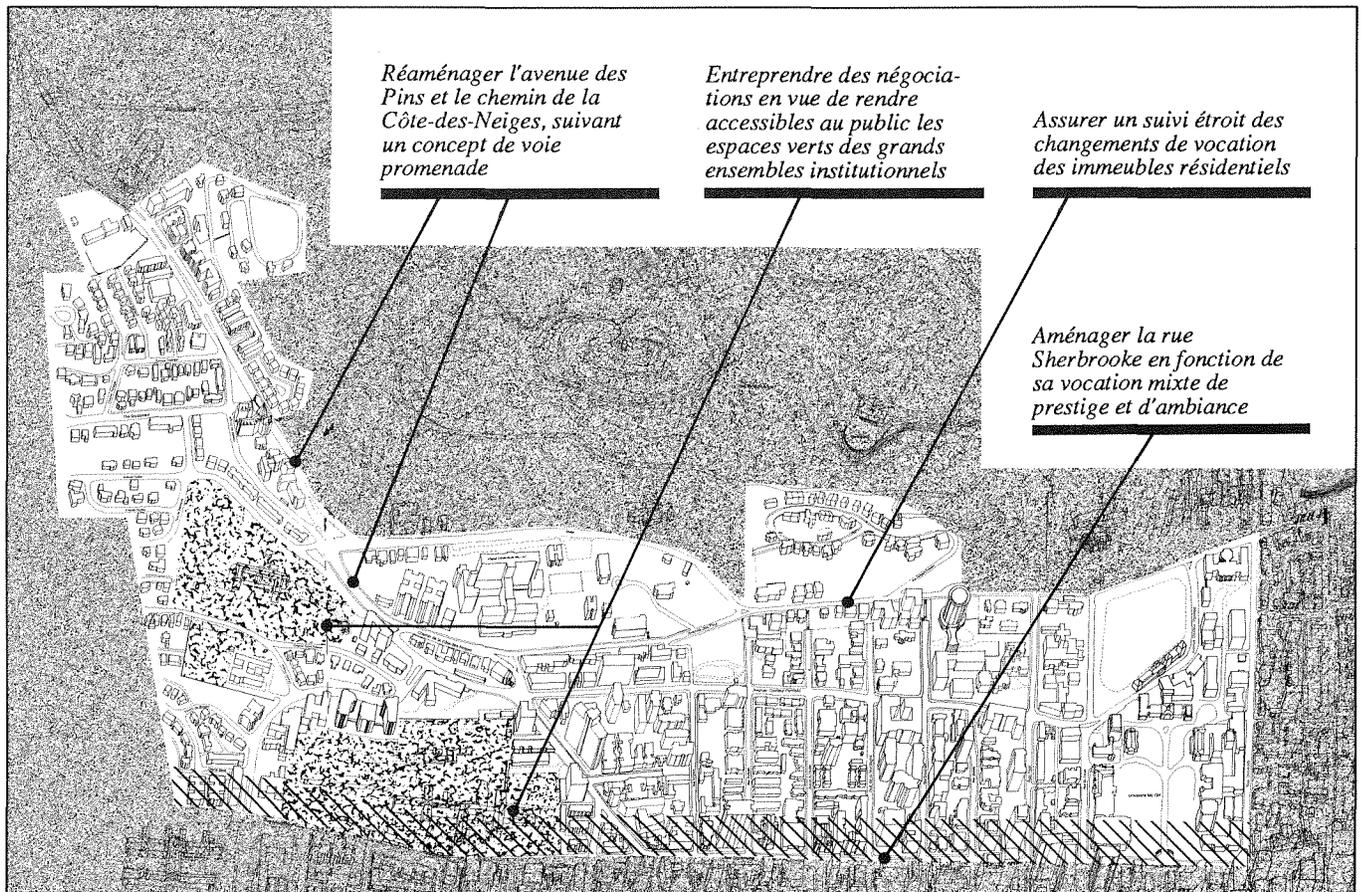


D'autre part, à l'intérieur même de la fonction résidentielle, des transformations ont eu lieu; plusieurs grandes résidences ont été subdivisées en appartements afin de les adapter aux modes de vie contemporains. Ces transformations contribuent à consolider la vocation résidentielle du secteur.

Le secteur du flanc sud comprend des institutions universitaire et hospitalière d'importance, l'université McGill et l'Hôpital général de Montréal. Ces institutions ont connu une expansion au cours des dernières décennies, qui se poursuivra vraisemblablement dans l'avenir. Il importe de tirer le meilleur parti possible des espaces dont ils disposeront.

On note également dans ce secteur la présence d'autres ensembles institutionnels importants soit, notamment, le Collège des Sulpiciens et le collège Marianopolis. Ces domaines comprennent des espaces verts intéressants qui pourraient éventuellement être accessibles au public selon des modalités qui restent à préciser.

Enfin, le secteur comprend une institution qui participe activement à la vocation prestigieuse de la rue Sherbrooke, le Musée des beaux-arts de Montréal, dont le projet d'expansion est en voie de réalisation.



Réaménager l'avenue des Pins et le chemin de la Côte-des-Neiges, suivant un concept de voie promenade

Entreprendre des négociations en vue de rendre accessibles au public les espaces verts des grands ensembles institutionnels

Assurer un suivi étroit des changements de vocation des immeubles résidentiels

Aménager la rue Sherbrooke en fonction de sa vocation mixte de prestige et d'ambiance

Orientations d'aménagement

- confirmer et consolider les fonctions résidentielle et institutionnelle du secteur ;
- assurer un suivi étroit des changements de vocation des immeubles résidentiels, en ne les autorisant que sur certaines rues et qu'à certaines conditions.

*Plan 56 – Le flanc sud –
Orientations
d'aménagement et actions
prioritaires*

Actions prioritaires

- assurer la participation de la Ville à l'élaboration de plans quinquennaux de développement des grandes institutions hospitalières et enseignantes ;
- entreprendre des négociations en vue de rendre accessibles au public les espaces verts des grands ensembles institutionnels (voir section 6.3) ;
- établir des ententes avec les institutions religieuses et conventuelles afin de favoriser, le cas échéant, leur transformation éventuelle à des fins résidentielles ou à d'autres fins publiques ;
- permettre, selon des normes à préciser, l'établissement d'activités hôtelières d'un type léger (pensions, hôtel-appartement ou "gîte et couvert") sur certaines rues ;
- réaménager l'avenue des Pins et le chemin de la Côte-des-Neiges suivant un concept de voie promenade prévoyant la plantation d'arbres et l'élargissement des trottoirs, et les intégrer au réseau des parcours panoramiques.

11.4 LE SECTEUR MILTON-PARC

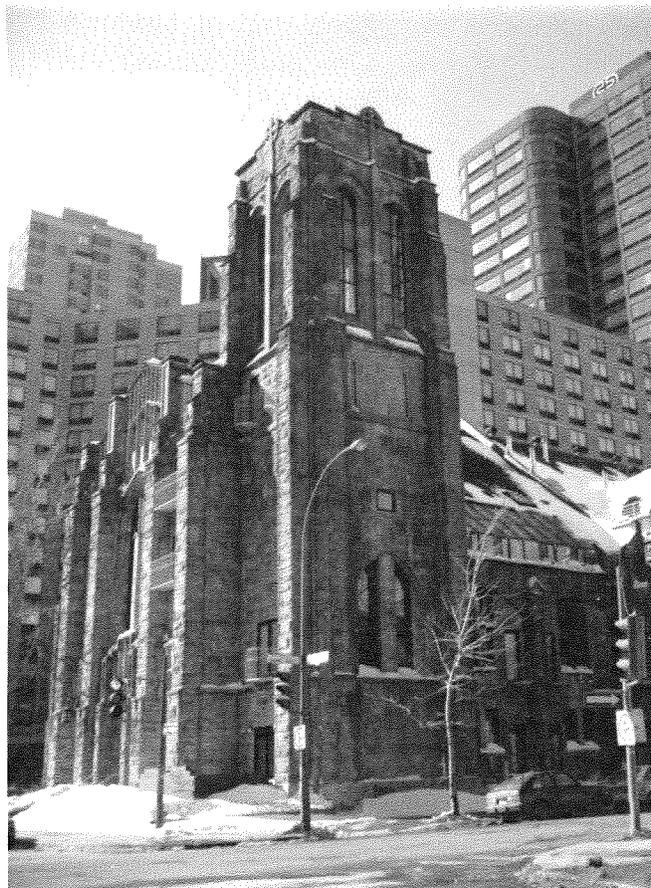
De manière générale, le secteur Milton-Parc se présente comme un ensemble résidentiel homogène, de gabarit uniforme, qu'il importe de préserver et de mettre en valeur. En dépit de ce constat général, il y a lieu de souligner les événements qui ont présidé ou qui président encore à sa transformation.

Ce secteur a connu une profonde transformation, au début des années 70, avec la construction du complexe multifonctionnel La Cité. Ce projet, qui a nécessité la démolition d'un nombre important de résidences victoriennes, a mobilisé la population d'alors en faveur de la protection du stock de logements traditionnels du quartier. Le complexe La Cité a donc indirectement été l'événement déclencheur du plus grand projet de rénovation de type coopératif au Canada. Ce projet, situé dans le quadrilatère formé des rues Hutchison, Sainte-Famille, Sherbrooke et l'avenue des Pins, a permis le maintien de logements à prix abordable tout en assurant leur restauration.

Plus récemment, à l'ouest de la rue Hutchison, la zone connue sous le nom de "Ghetto McGill" a vu se multiplier les projets de rénovation. En conséquence, les logements à prix abordable, traditionnellement occupés par les étudiants, se font plus rares.

La planification du secteur implique la prise en compte de l'impact des institutions qui oeuvrent dans le domaine de la santé et qui sont situées à la limite du secteur. En effet, l'Hôtel-Dieu et l'ensemble médical et hospitalier situé rue Saint-Urbain devra faire l'objet d'un suivi étroit qui permettra d'en gérer adéquatement l'expansion. Par ailleurs, ce regroupement d'activités spécialisées nécessite des services connexes, notamment au chapitre de l'hôtellerie, dont il importe de tenir compte au niveau de la planification du secteur Milton-Parc.

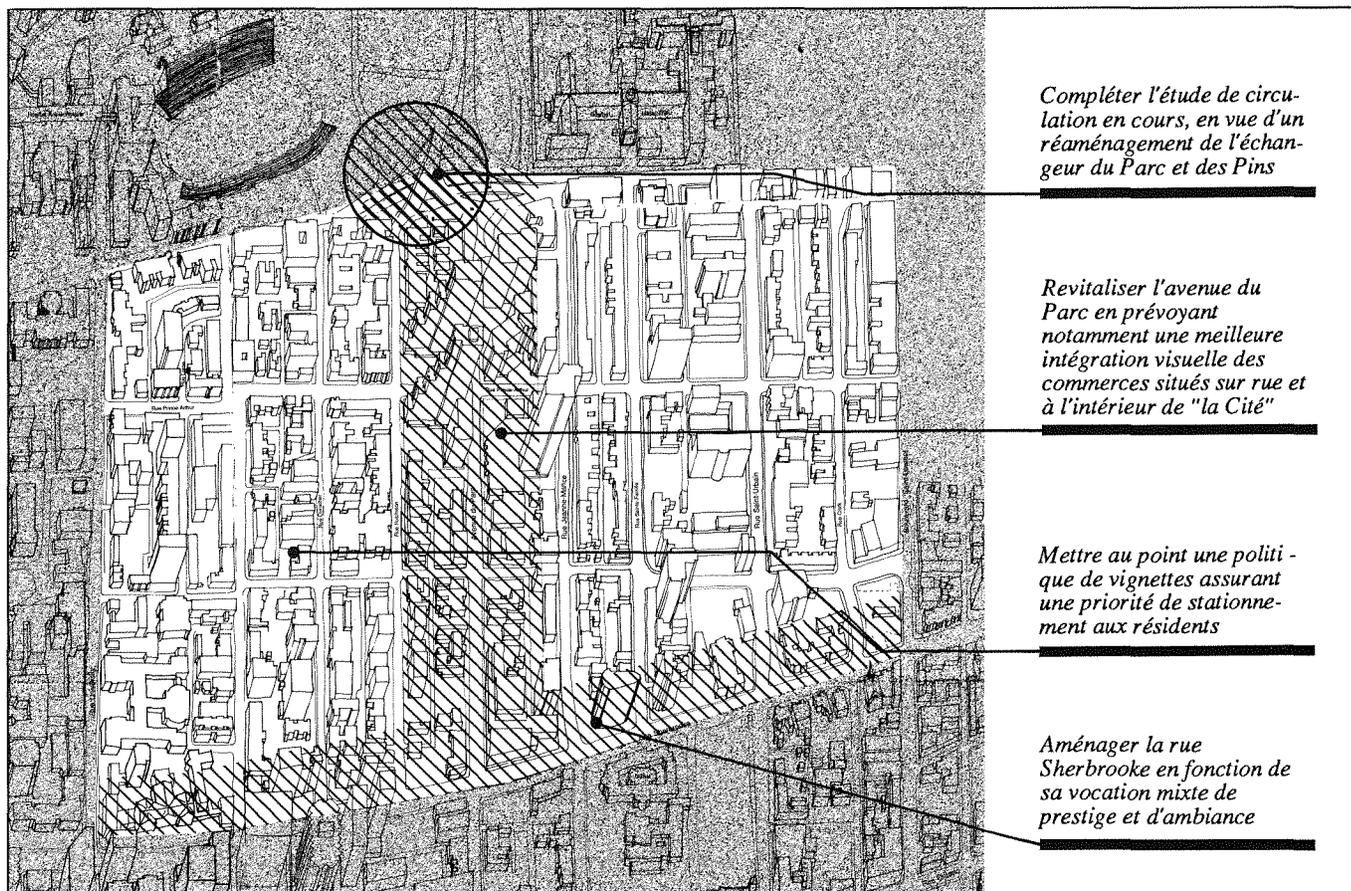
L'avenue du Parc constitue la rue commerciale du secteur ; elle ne doit toutefois pas être traitée isolément mais plutôt dans sa relation de complémentarité avec le



boulevard Saint-Laurent qui dessert la majeure partie de la population du secteur. Les commerces de l'avenue du Parc sont surtout régionaux ; la rue compte en effet plusieurs restaurants et boutiques qui s'adressent à une clientèle régionale, les commerces d'alimentation et certains services courants étant principalement situés soit boulevard Saint-Laurent, soit à l'intérieur du complexe de La Cité. À cet égard, il importe d'établir une relation plus étroite entre les commerces que l'on retrouve sur la rue et ceux du complexe, notamment en améliorant la visibilité de ces derniers. Par ailleurs, l'avenue du Parc devra faire l'objet d'un réaménagement physique.

L'avenue du Parc qui longe la montagne constitue une grande voie d'accès reliant le centre-ville au nord de la ville. Cette vocation entraîne une intense circulation automobile qui fait l'objet d'une expérience-pilote et dont l'évaluation reste encore à faire. Le carrefour des avenues du Parc et des Pins assure un lien nord-sud essentiel de ce côté de la montagne. L'échangeur qui s'y trouve, bien qu'efficace au niveau du transport, constitue néanmoins une barrière physique et psychologique importante entre les quartiers du Centre et la montagne. Des correctifs et améliorations devront y être apportés de manière à le rendre plus compatible avec la circulation des piétons tout en permettant d'accommoder le trafic automobile.





Compléter l'étude de circulation en cours, en vue d'un réaménagement de l'échangeur du Parc et des Pins

Revitaliser l'avenue du Parc en prévoyant notamment une meilleure intégration visuelle des commerces situés sur rue et à l'intérieur de "la Cité"

Mettre au point une politique de vignettes assurant une priorité de stationnement aux résidents

Aménager la rue Sherbrooke en fonction de sa vocation mixte de prestige et d'ambiance

Orientations d'aménagement

- confirmer et consolider la vocation résidentielle du secteur tout en s'assurant du respect du gabarit existant ;
- revitaliser l'avenue du Parc en prévoyant notamment une meilleure intégration visuelle des commerces situés sur rue et à l'intérieur du complexe La Cité.

Plan 57 – Le secteur Milton-Parc – Orientations d'aménagement et actions prioritaires

Actions prioritaires

- compléter l'étude de circulation en cours, en vue d'un réaménagement de l'échangeur des avenues du Parc et des Pins ;
- considérer une politique de vignettes assurant une priorité de stationnement aux résidents.

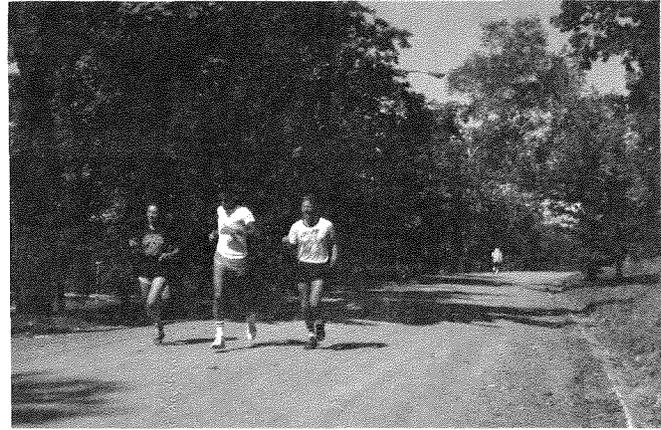
11.5 LE SECTEUR MONT ROYAL

Le secteur mont Royal correspond au territoire du parc du mont Royal tel que décrit dans la charte de la Ville. Il comprend donc le territoire de propriété municipale ainsi que l'hôpital royal Victoria et les équipements sportifs et les résidences étudiantes de l'université McGill.

Le parc a subi au cours des années 50 plusieurs transformations majeures, dont la construction du chemin Camilien-Houde, l'implantation de grands parcs de stationnement et l'érection d'équipements de télécommunications, qui affectent son intégrité en tant que lieu de verdure et de détente.

Le mont Royal fait actuellement l'objet d'études spécifiques, dans le cadre d'un programme de mise en valeur du site du patrimoine du mont Royal. Une consultation publique sur les orientations d'aménagement se tiendra en septembre 1988 dans le but de préciser:

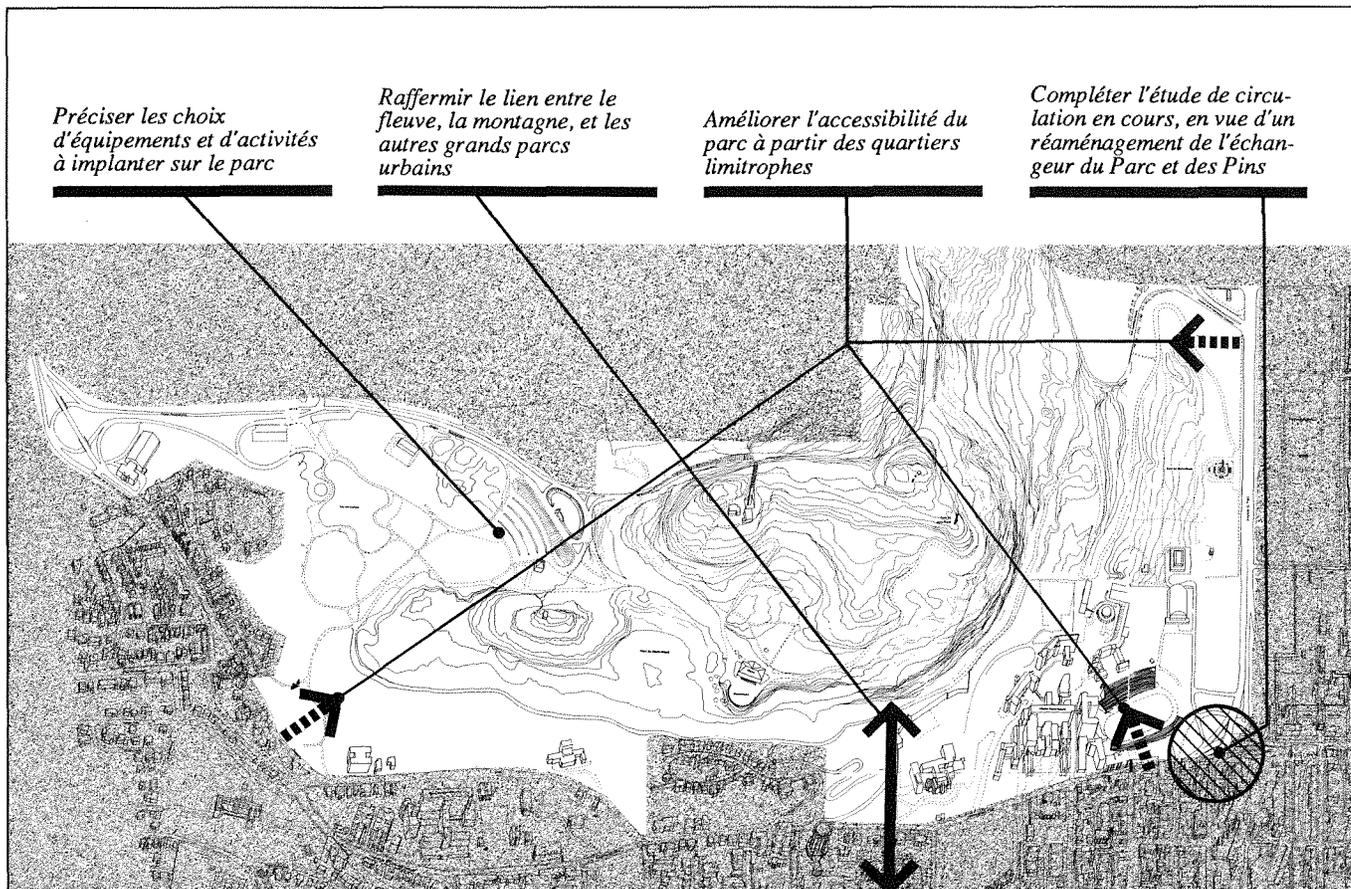
- la vocation du parc, en termes d'équipement récréatif naturel, dans le cadre d'un lien entre la montagne, le fleuve et les autres grands parcs urbains;
- son extension possible, dans le cadre d'ententes particulières avec les institutions et les municipalités limitrophes;



- l'amélioration de son accessibilité à partir des quartiers limitrophes, et les modes de transport à privilégier (auto, autobus ou autres);
- le programme de mise en valeur de ses paysages, en tenant compte de la vocation de chacune des parties du parc, et dans la perspective d'activités en toute saison;
- les choix à faire en termes d'équipements (présence ou non d'équipements lourds) et d'activités (sportives ou de promenade);
- l'amélioration de la signalisation permettant d'y accéder, à partir du centre-ville et des quartiers limitrophes.

Plan 58
- Le secteur mont Royal

Orientations d'aménagement et
actions prioritaires



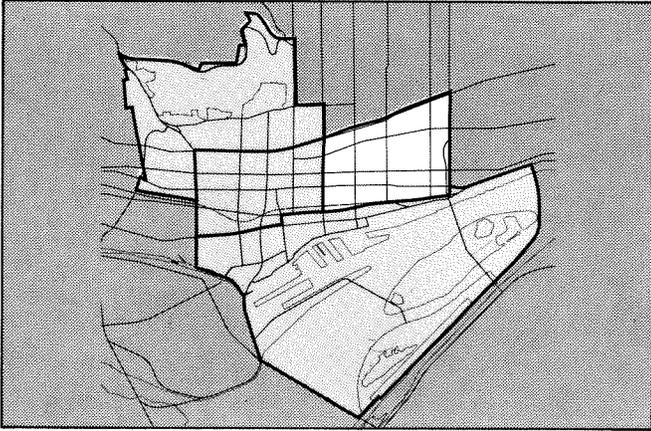
12. LES SECTEURS DE L'EST



*AUGMENTER LE NOMBRE DE
RÉSIDENTS DANS LES SECTEURS
DE L'EST TOUT EN ASSURANT LE
MAINTIEN DE LA POPULATION
RÉSIDANTE ACTUELLE;*

*CONSOLIDER LA VOCATION
CULTURELLE DU QUARTIER LATIN.*

12.1 INTRODUCTION

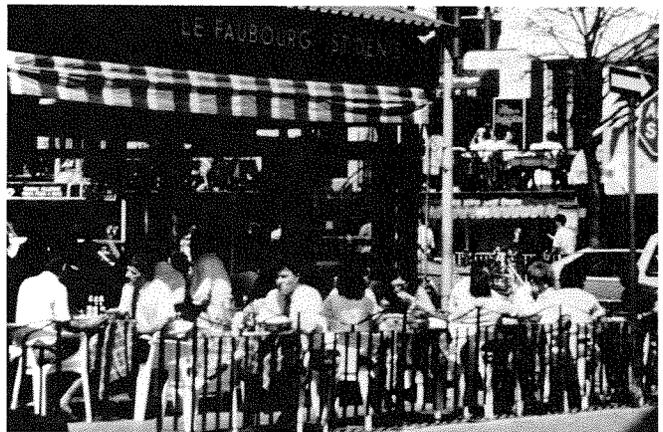


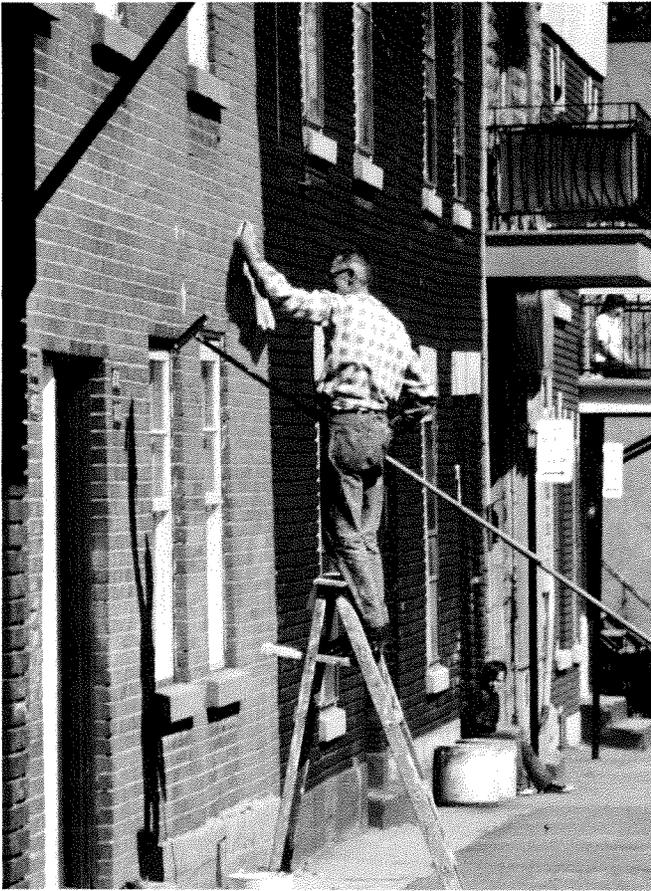
L'urbanisation des secteurs de l'est remonte à la première moitié du XIX^e siècle avec le développement du faubourg Saint-Laurent et des premiers quartiers industriels de l'est de Montréal, reliés aux opérations portuaires et aux industries de l'alimentation et de la chaussure.

Au début du XX^e siècle, l'axe de la rue Saint-Denis a vu sa vocation d'avenue bourgeoise faire place à l'Université de Montréal et à ses étudiants, ce qui lui a donné son nom de Quartier Latin. L'Université déménagea sur le flanc nord du mont Royal en 1943.

Le développement du Centre des affaires au milieu des années 50 a provoqué des changements importants dans le secteur: ouverture en 1958 du boulevard de Maisonneuve, puis construction en 1960-61 des Habitations Jeanne-Mance, dans la vague de rénovation urbaine de l'époque. La construction du métro, la transformation de la rue Berri en artère de grande circulation et l'aménagement de terrains de stationnement ont entraîné d'autres démolitions de logements au cours des années 60.

Dans les années 70, la construction de la Maison de Radio-Canada, de l'autoroute Ville-Marie, de la Place Dupuis, du terminus Voyageur et de l'UQAM achèvent de transformer ces secteurs.





En 1961, 60 000 personnes résidaient dans les secteurs de l'est. Il en restait 37 000 en 1971 et 24 000 en 1981; en vingt ans, la population a donc diminué de 60%. La situation semble toutefois s'être stabilisée puisqu'en 1986, on comptait 23 000 résidents.



Orientations d'aménagement

L'ensemble des secteurs de l'est doit être principalement développé à des fins résidentielles, et plus particulièrement certains îlots situés dans un axe reliant les Habitations Jeanne-Mance à la rue de La Gauchetière.

Le Quartier Latin constitue un pôle culturel qu'il faut chercher à consolider.

La Terrasse Ontario, située à l'est de la rue Saint-Hubert et au nord du boulevard René-Lévesque doit voir confirmée sa vocation résidentielle.



Plan 59 – Les secteurs de l'est – Problématique

QUARTIER LATIN

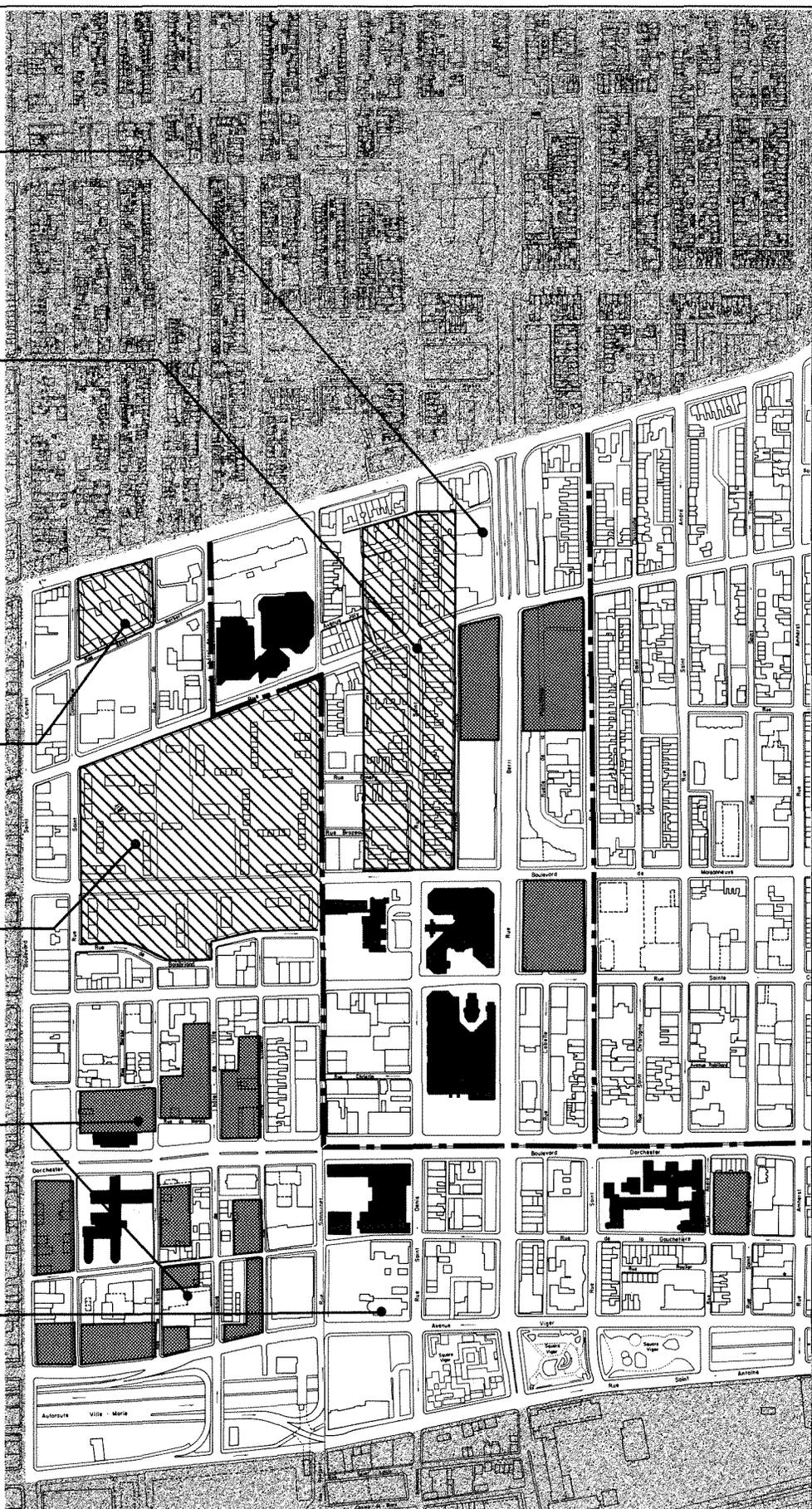
Concentration d'activités de divertissement (rue St-Denis)

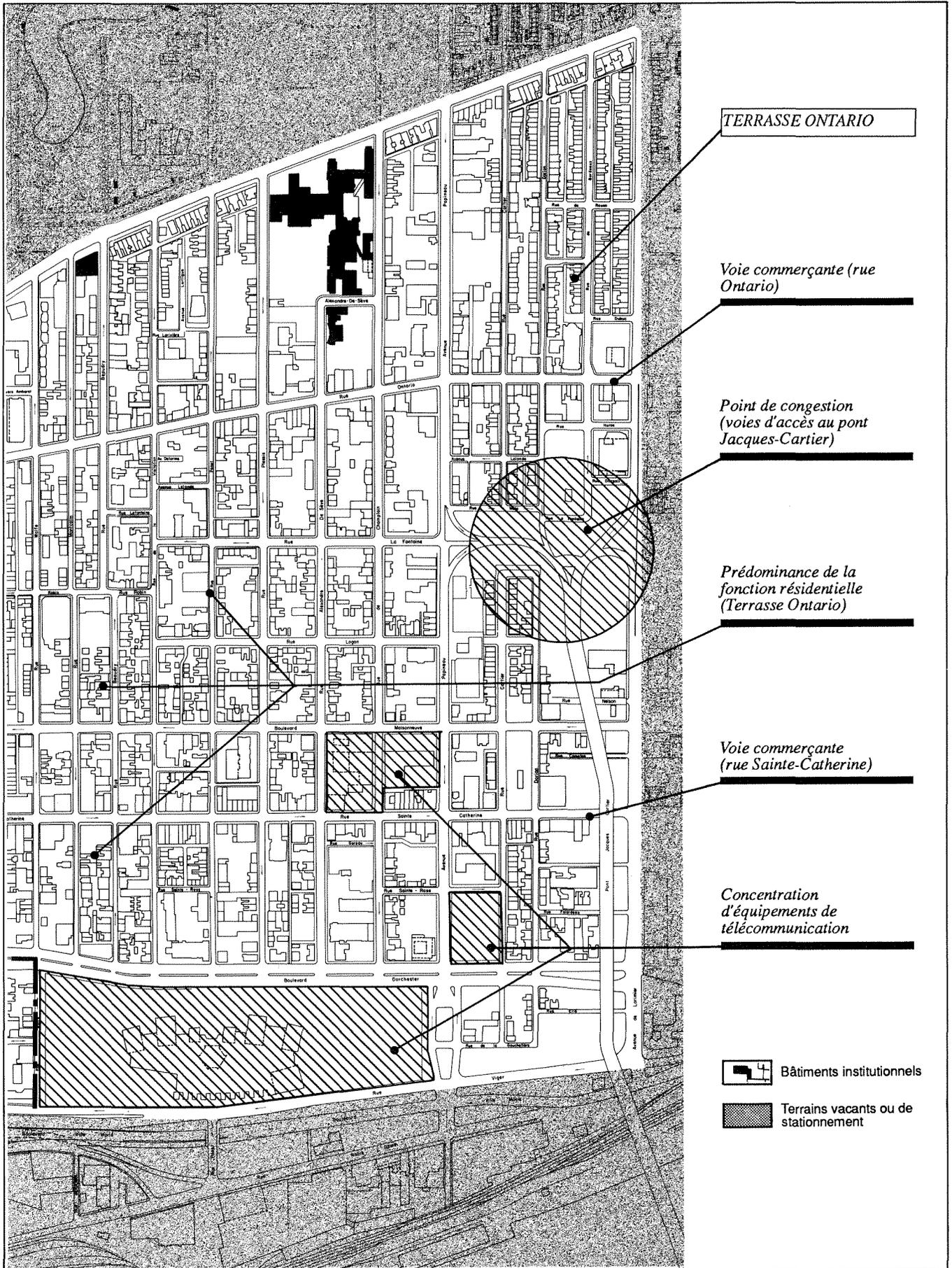
Habitations du monastère du Bon Pasteur

Habitations Jeanne-Mance

Terrains vacants de la zone du "Red Light"

FAUBOURG ST-LAURENT

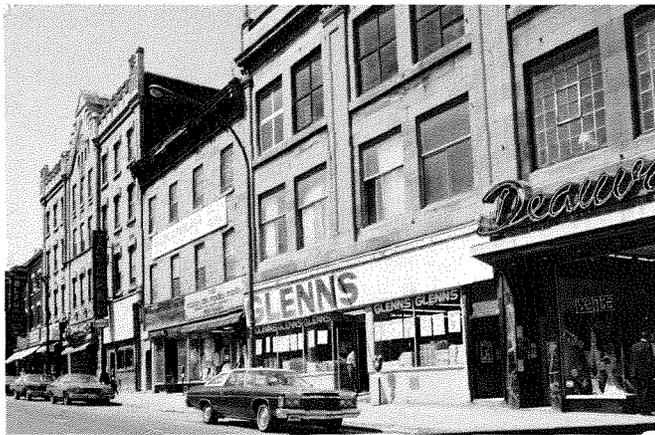
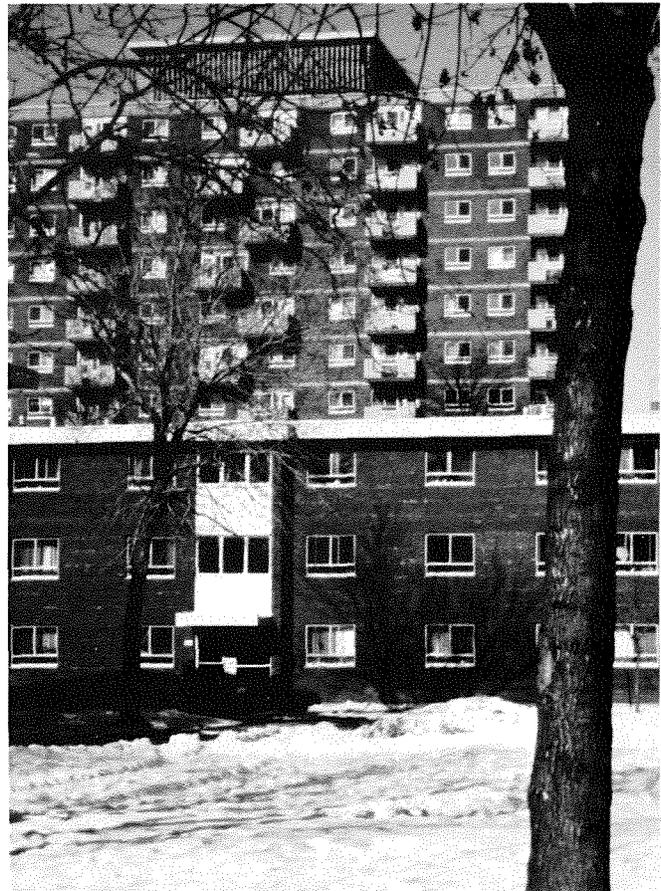




12.2 LE FAUBOURG SAINT-LAURENT

Ce secteur est formé d'ensembles isolés les uns des autres et distincts par leurs fonctions et leurs caractéristiques, ce qui en fait un secteur particulièrement désarticulé:

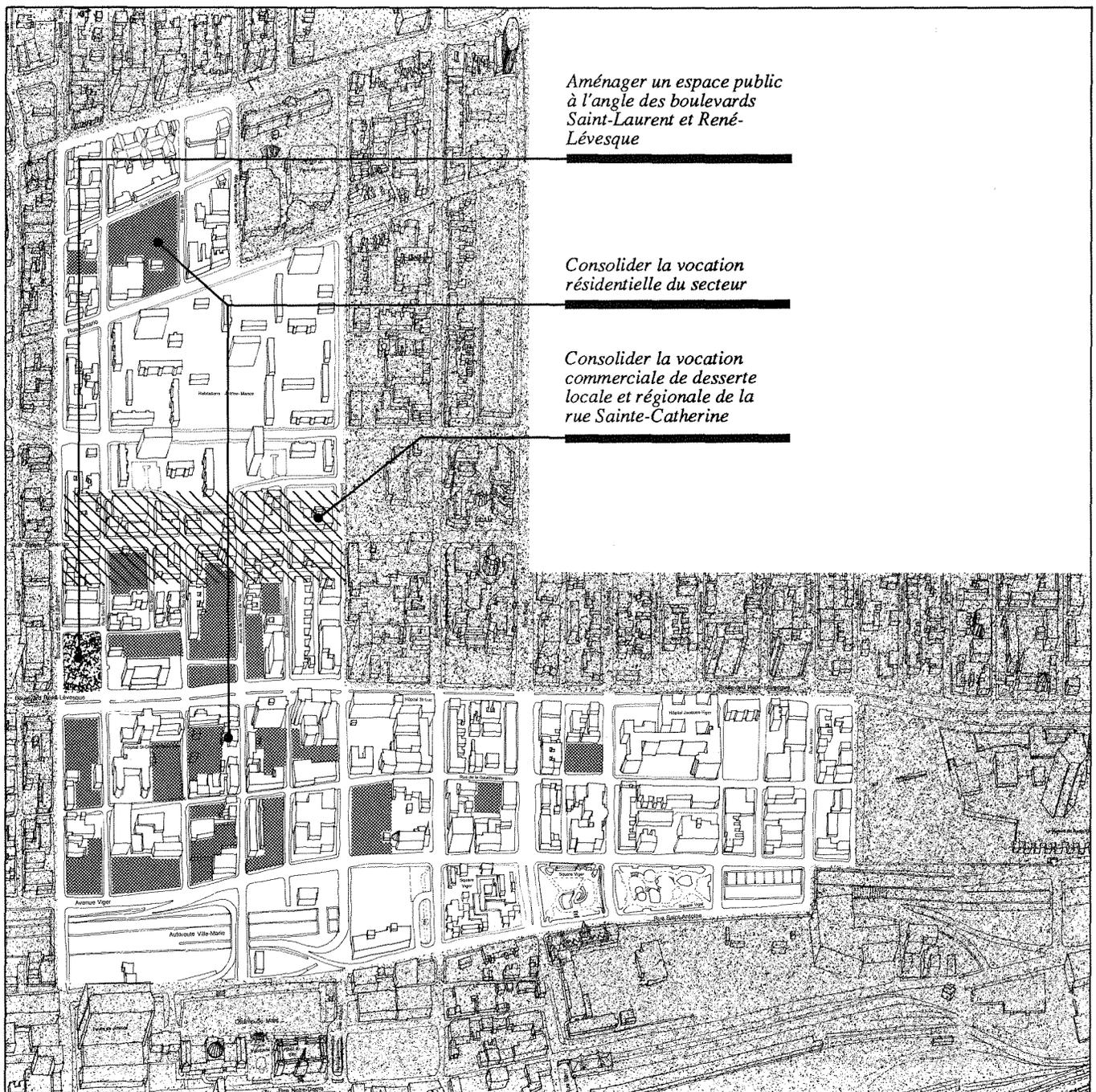
- l'ensemble le plus homogène et structuré est constitué par le complexe résidentiel des Habitations Jeanne-Mance et le monastère du Bon Pasteur, dans l'axe des rues Saint-Dominique et Sanguinet;
- dans le même axe, plus au sud, on retrouve une concentration de terrains de stationnement entre les rues Sainte-Catherine et Viger, qui correspondent à la zone du "Red Light";
- la rue Sainte-Catherine, en dépit de la présence de certains commerces de rayonnement régional, est particulièrement désarticulée entre le boulevard Saint-Laurent et la rue Saint-Denis;
- dans l'axe de la rue de La Gauchetière, l'expansion du quartier chinois a imprimé un certain regain de vie aux abords du boulevard Saint-Laurent;
- plus à l'est, un ancien quartier résidentiel reprend vie peu à peu, dans le voisinage des institutions de santé et d'accueil, telles les hôpitaux Saint-Luc et Saint-Charles Borromée, et le centre hospitalier Jacques-Viger.



Dans la perspective d'une consolidation de la fonction résidentielle dans le Centre, le secteur présente un potentiel intéressant pour la construction de logements à moyenne densité. En plus de répondre à une demande réelle de logements près du centre-ville, ce type d'intervention devrait permettre de consolider le noyau résidentiel des Habitations Jeanne-Mance et constituer un bassin de population suffisant pour justifier une desserte commerciale d'appoint.

Orientations d'aménagement

- consolider la vocation résidentielle du secteur par la construction de logements à moyenne densité ;
- consolider et rentabiliser la vocation commerciale de desserte locale et régionale de la rue Sainte-Catherine, à l'usage des résidents actuels et à venir ;
- inciter les institutions à construire des terrains de stationnement souterrains.



Actions prioritaires

- inciter la construction de logements, dans le quadrilatère formé des rues Saint-Dominique, Sainte-Catherine, Sanguinet et Viger ;
- établir un programme de revitalisation commerciale de la rue Sainte-Catherine afin de renforcer son rôle d'artère commerciale régionale et d'y implanter des commerces de desserte locale à l'usage des résidents actuels et à venir ;
- aménager un espace public à l'angle des boulevards Saint-Laurent et René-Lévesque.

*Plan 60 – Le faubourg
Saint-Laurent –
Orientations d'amé-
nagement et actions
prioritaires*

12.3 LA TERRASSE ONTARIO

La Terrasse Ontario est généralement associée, par son territoire et la composition de sa population, au quartier du Centre-Sud, qui s'étend vers l'est jusqu'à la voie ferrée du CP. Vu la proximité du centre-ville, la Terrasse Ontario a connu une transformation sociale et physique importante depuis une dizaine d'années.

Quartier traditionnellement familial et ouvrier, ce secteur abrite maintenant une population plus hétérogène quant aux revenus et à la structure des ménages. De récentes enquêtes démontrent en effet qu'on y trouve concentrées un grand nombre de personnes seules (célibataires, personnes âgées, itinérants, chambreurs etc.), qui constituent 44% des ménages. D'autre part, les familles ne représentent plus que 29 % des ménages dont près de la moitié sont des familles monoparentales : c'est la mère qui assure la garde des enfants dans 85 % de ces derniers cas. Par ailleurs, depuis les années 80, la communauté "gaie" et certaines communautés culturelles (originaires du sud-est asiatique et de l'Amérique latine) y sont fortement implantées.

On note des disparités marquées au plan des revenus occasionnées par l'arrivée, au cours des dernières années, d'une population mieux nantie, attirée par la possibilité de vivre dans un quartier adjacent au centre-ville. La mixité sociale est donc un trait marquant du secteur.

Au plan physique, les transformations des deux dernières décennies ont été importantes. Le secteur est maintenant encadré par de grandes artères routières comme l'autoroute Ville-Marie, le boulevard René-Lévesque, le pont Jacques-Cartier et les rues Papineau et de Lorimier. Les rues résidentielles servent souvent, par ailleurs, à la circulation de transit entre ces grandes artères.

La structure industrielle traditionnelle a périclité, pour être remplacée par l'industrie des télécommunications (Télé-Métropole, Radio-Canada, TéléSAT, développement de la Cité des ondes); certains de ces



établissements sont implantés dans la zone résidentielle.

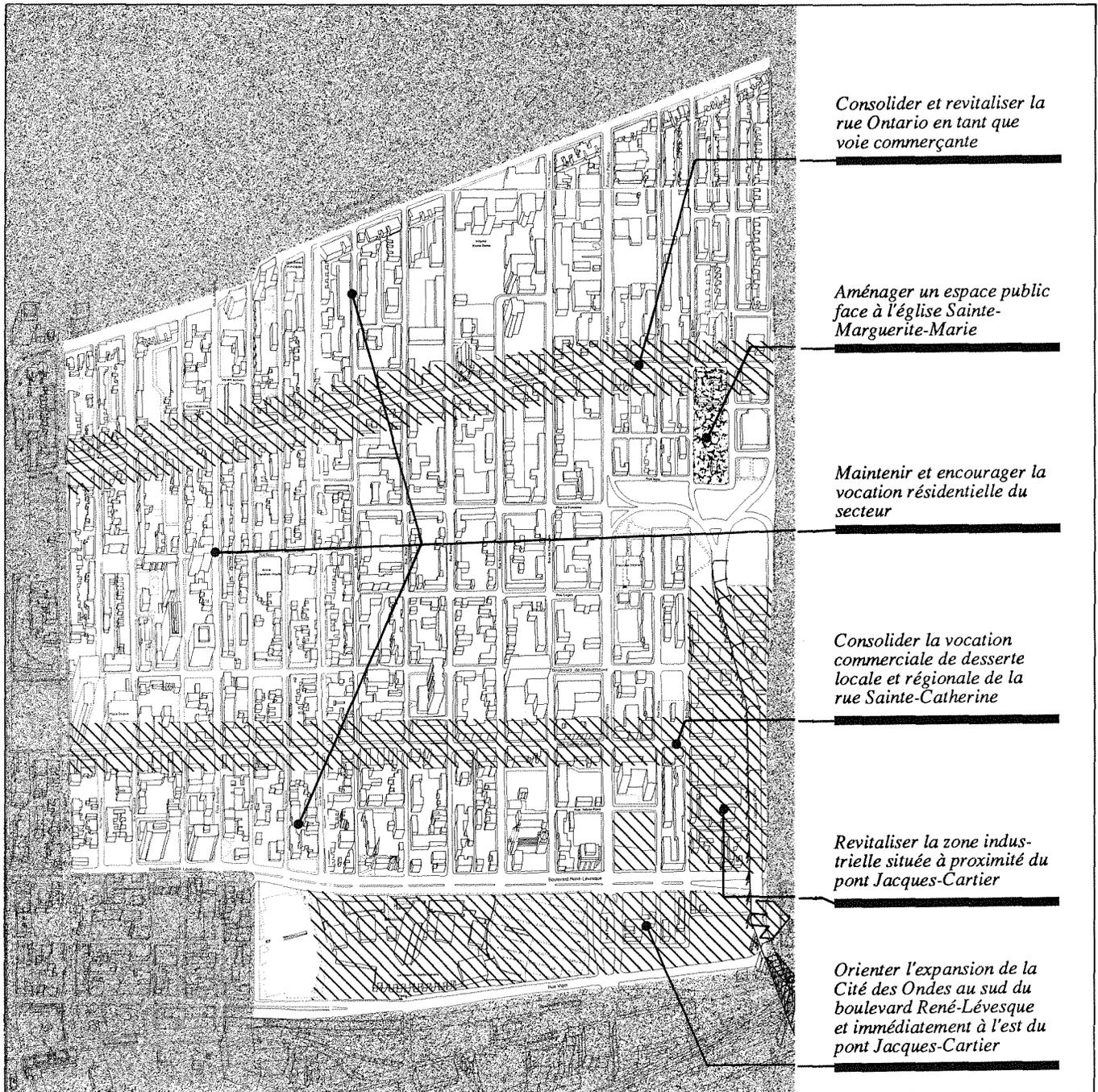
Longtemps laissées à l'abandon, l'habitation et la rénovation domiciliaire connaissent un regain de vie depuis les dernières années, à la fois grâce à des interventions de l'État, des coopératives et autres organismes communautaires, et grâce à l'initiative privée.

Le secteur est aussi caractérisé par la présence de mini-parcs municipaux dont la pertinence devra être réévaluée dans certains cas. Le secteur possède en outre certains éléments architecturaux intéressants, notamment l'église Sainte-Marguerite-Marie, la seule conçue par l'architecte Ernest Cormier.

Orientations d'aménagement

- maintenir et encourager la vocation résidentielle de la Terrasse Ontario dans une perspective de mixité sociale, tout en favorisant le maintien des ménages à faibles revenus;
- limiter l'expansion des activités du centre-ville à la rue Saint-Hubert à l'est, et au boulevard René-Lévesque (Dorchester) au sud;
- consolider et revitaliser la rue Ontario en tant que voie commerçante ;
- revitaliser la zone industrielle située à proximité du pont Jacques-Cartier.





Actions prioritaires

- encourager la construction de logements sur les terrains vacants, dont les têtes d'îlots, et sur le site de certains mini-parcs, afin de resserrer la trame résidentielle ;
- revoir la circulation d'accès et de sortie du pont Jacques-Cartier ;
- aménager un espace public face à l'église Sainte Marguerite-Marie et relocaliser le dépôt municipal de véhicules lourds lorsqu'une alternative aura été retenue ;

Plan 61 – La Terrasse Ontario – Orientations d'aménagement et actions prioritaires

- réaménager les abords du pont Jacques-Cartier ;
- orienter l'expansion de la Cité des ondes au sud du boulevard René-Lévesque et immédiatement à l'est du pont Jacques-Cartier.

12.4 LE QUARTIER LATIN

Le Quartier Latin regroupe un nombre important d'équipements culturels et est identifié comme un pôle de développement culturel ; on y retrouve en effet, outre des salles de spectacles (UQAM, théâtre Saint-Denis, Tritorium), des institutions comme la Cinémathèque québécoise et la Bibliothèque nationale, et le siège d'organismes culturels. Le terminus Voyageur constitue un pôle important d'activités intermodales (métro, autobus, taxis etc.) et contribue à promouvoir l'accessibilité au Centre par le transport collectif.

Il s'y trouve également un certain nombre de petits hôtels, répartis rues Sherbrooke et Saint-Denis, et les commerces de divertissement de la rue Saint-Denis contribuent à l'animation du quartier. Cependant, certains édifices comme l'UQAM, rues Saint-Denis et Berri, et le terminus Voyageur rue Berri, ont une activité intérieure qui ajoute peu à l'animation de la rue.

Dans cet ordre d'idées, la rue Berri présente, sur toute sa longueur, un manque d'équilibre et d'harmonie : elle est ponctuée de terrains de stationnement et d'édifices importants. La consolidation de ce secteur se fera principalement autour du réaménagement de la rue Berri. La construction récente d'un hôtel et l'implantation prévue de la phase II de l'UQAM, combinées à l'aménagement d'un espace public à

l'angle de la rue Sainte-Catherine, sont des éléments qui incitent au réaménagement de cette rue.

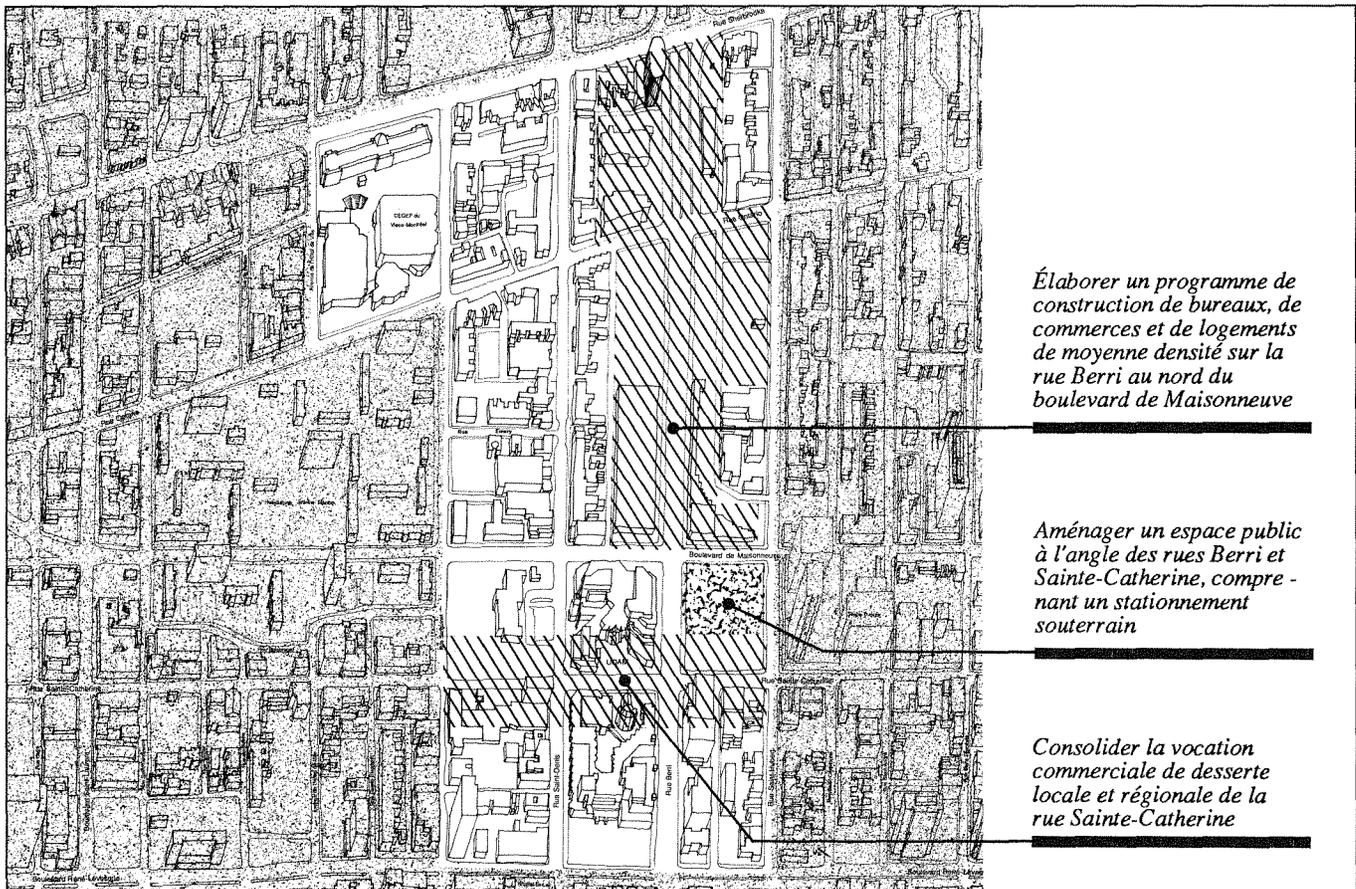
Orientations d'aménagement

- consolider la vocation de pôle culturel du secteur par la mise en valeur des éléments existants ;
- développer une vocation mixte (bureaux, commerce et logement) le long de la rue Berri.

Actions prioritaires

- aménager un espace public à l'angle des rues Berri et Sainte-Catherine, comprenant un stationnement souterrain ;
- élaborer des critères de design pour l'aménagement des façades, rues Berri et St-Denis et autour de l'espace public proposé ;
- refaire l'aménagement paysager de la rue Berri ;
- élaborer un programme de construction de bureaux, de commerces et de logements de moyenne densité, rue Berri au nord du boulevard de Maisonneuve.

Plan 62 – Le Quartier latin – Orientations d'aménagement et actions prioritaires



ANNEXES

ANNEXE 1

LA PROBLÉMATIQUE DE L'ENCADREMENT RÉGLEMENTAIRE

*METTRE SUR PIED UN CADRE
RÉGLEMENTAIRE FLEXIBLE ET
COHÉRENT QUI RECONNAISSE LA
DIVERSITÉ MORPHOLOGIQUE ET
FONCTIONNELLE DU TERRITOIRE.*

1. LE CADRE DE CONTRÔLE DE L'UTILISATION DU SOL: RÔLE ET DÉFINITION

Les orientations du plan d'urbanisme ne peuvent se concrétiser qu'en orchestrant de façon cohérente les interventions d'une multitude d'acteurs sur le territoire urbain. Certaines de ces interventions sont du ressort de la municipalité, mais la plupart relèvent du secteur privé.

Ces interventions doivent s'harmoniser afin de permettre une organisation du territoire qui réponde aux orientations municipales d'aménagement. On devra par conséquent les encadrer d'un ensemble de règles à l'intention de tous les intervenants. Ces règles prennent la forme d'instruments et de mécanismes divers, selon la taille, l'impact et la localisation des interventions. L'articulation de ces instruments et de ces mécanismes constitue le cadre de contrôle de l'utilisation du sol.

Les contrôles réglementaires n'ont par ailleurs d'effet direct que sur les caractéristiques fonctionnelles et formelles des interventions; ni le rythme de réalisation des projets ni leurs promoteurs, concepteurs et usagers ne peuvent être prédéterminés par des instruments ou des mécanismes.

L'effet de ces contrôles sur la forme et la fonction d'un projet est en outre limité, et les normes de zonage les plus strictes et les plus détaillées ne produiront jamais qu'un encadrement général et objectif des projets.

La mise en œuvre d'un cadre de contrôle de l'utilisation du sol ne peut donc garantir intégralement la qualité des interventions dont il encadrera la production; il ne constitue qu'un processus susceptible d'encourager la réalisation d'un milieu de qualité.

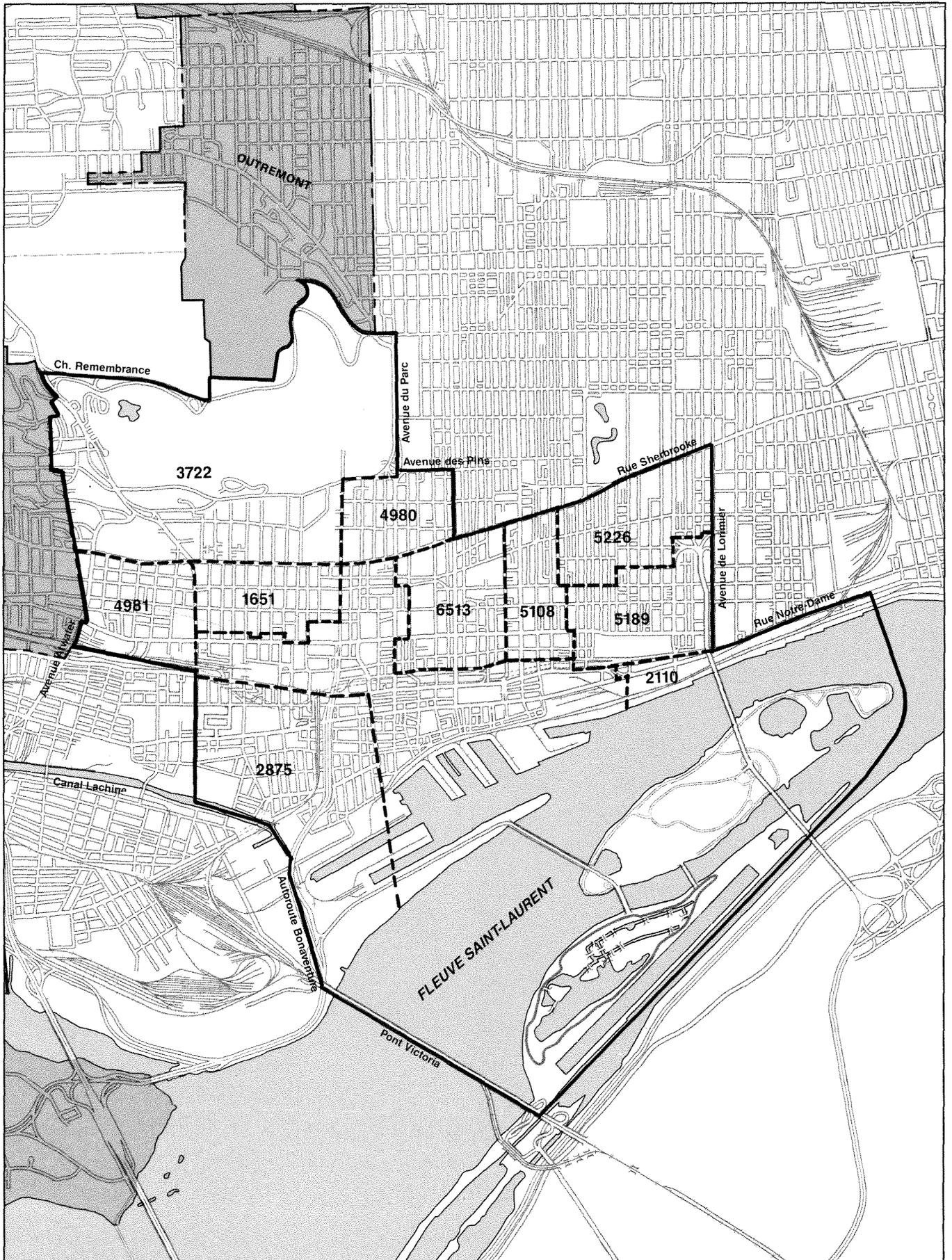
2. LE CADRE DE CONTRÔLE EXISTANT

Le cadre de contrôle de l'utilisation du sol actuellement en vigueur au Centre de Montréal s'est constitué progressivement au cours des dernières décennies, par l'adoption successive de règlements de zonage, auxquels se superposent certains pouvoirs d'exception contenus dans la charte municipale.

La réglementation applicable aux quartiers du Centre comprend une dizaine de règlements de zonage, gérant des portions distinctes du territoire. À ceux-ci s'ajoutent une série de règlements régissant des objectifs spécifiques (densité d'occupation, alignements de construction, stationnement, lotissement, affichage etc.).

Parallèlement à ces règlements s'appliquent une série de régimes d'autorisations exceptionnelles. Par le biais de ses pouvoirs sur les plans de construction et d'occupation (plans d'ensemble), la municipalité peut autoriser, dans des conditions précises, la construction de certains projets qui dérogent aux exigences des règlements d'urbanisme. La municipalité gère, en outre, certains autres pouvoirs d'exception, tels que dérogations mineures, autorisations spéciales, contrôle des démolitions etc.

Issus d'époques diverses, répondant à des problématiques souvent ponctuelles ou sectorielles, les mécanismes qui constituent le cadre actuel de contrôle de l'utilisation du sol traduisent des orientations d'aménagement disparates, de plus en plus dissociées de l'actualité du territoire. La variété de leur facture, de leur contenu et de leur mode de mise en œuvre finit par créer une grande confusion.



3. LES ENJEUX DE LA RÉFORME DU CADRE DE CONTRÔLE

Parallèlement à l'élaboration du plan d'urbanisme du Centre, s'amorce une révision du contrôle de l'utilisation du sol, apte à assurer la réalisation des orientations municipales en matière d'aménagement.

Cette révision vise à établir des règles claires, en mettant au point un cadre réglementaire flexible et cohérent, qui articule entre eux les mécanismes et instruments de contrôle retenus et qui reconnaisse les diverses composantes morphologiques et fonctionnelles du territoire. On peut détailler cet objectif général en trois points:

- 1) *des règles claires*: il est indispensable que le cadre de contrôle proposé permette aux promoteurs, aux concepteurs et aux citoyens de connaître les règles qui encadreront les interventions effectuées sur le milieu urbain;
- 2) *des instruments et mécanismes adéquats*: les instruments et mécanismes retenus devront être choisis et développés en fonction de leur aptitude à traduire efficacement les orientations du plan d'urbanisme, en fonction de leur complémentarité et de leur applicabilité dans le contexte montréalais;
- 3) *un cadre de contrôle flexible et cohérent*: il importe que le cadre de contrôle proposé puisse s'adapter de façon cohérente à la spécificité des sites et des milieux d'insertion, ainsi qu'aux caractéristiques des interventions.

4. LA RÉVISION DU CADRE DE CONTRÔLE

Propositions générales

- 1• réviser et actualiser les instruments de contrôle existants (réglementation de zonage, procédure de plan d'ensemble, permissions spéciales etc.) et introduire de nouveaux mécanismes de gestion de l'utilisation du sol;
- 2• tenir compte des trois variables suivantes dans la mise au point du cadre de contrôle afin de permettre une gestion différenciée des différentes portions du territoire en fonction de leurs problématiques spécifiques :

i) *Le niveau de structuration actuelle des différentes portions du territoire*

Les aires à consolider sont fortement structurées: la trame urbaine, la morphologie et les occupations y sont clairement définies et lisibles. La vocation de ces secteurs demande à être consolidée.

Les aires à revitaliser présentent des problèmes de structuration. Bien que la trame, la morphologie et les occupations y soient partiellement définies, ces secteurs manquent de cohésion et une attention particulière doit être portée aux interventions qui contribueront à leur composition.

Enfin, les aires à développer sont déstructurées et le milieu urbain y apparaît éclaté. Ces secteurs sont souvent aux prises avec des changements de vocation; le bâti se dégrade. Ces secteurs demandent une nouvelle cohérence et nécessitent un traitement particulier, susceptible de contribuer à leur restructuration.

Le Centre n'est pas homogène. Un cadre uniforme, insensible à la complexité du territoire et à la diversité de ses problématiques n'est donc pas à favoriser. Au contraire, on doit chercher à déployer des mécanismes de gestion de l'utilisation du sol adaptés aux conditions dans lesquelles ils s'appliqueront et aux objectifs poursuivis à travers leur application.

ii) *Les orientations d'aménagement à mettre en œuvre*

La nature des orientations et des propositions d'aménagement émanant du plan détermine également le choix des instruments. Pour maintenir et renforcer la vocation de certains secteurs, il importe par exemple de gérer étroitement l'implantation des occupations. On peut ainsi encadrer les projets qui s'implanteront dans certains secteurs de façon à ce qu'ils contribuent à réaliser la mixité souhaitée.

iii) *Les types d'interventions faisant l'objet d'un contrôle*

Les nouvelles constructions, les insertions, les rénovations, les démolitions, les modifications, les usages et les mutations d'usages demandent à être gérés selon les contextes particuliers dans lesquels ces interventions s'incrivent.

Il importe de s'assurer que ces diverses interventions contribuent à la mise en œuvre des orientations d'aménagement.

De cette "équation à trois variables" résultera un cadre de gestion de l'utilisation du sol qui, régissant l'ensemble du territoire, sera global mais, respectant les vocations et les caractéristiques de chaque secteur, sera aussi différencié.

Les mécanismes de contrôle et de gestion

Un ensemble d'instruments et de mécanismes de contrôle et de gestion de l'utilisation du sol ont été mis au point au cours des dernières décennies dans d'autres grandes villes nord-américaines. Ces instruments ont progressivement transformé la nature et la portée des contrôles plus traditionnels de type normatif.

Les normes générales et objectives ont été complétées par des procédures de nature discrétionnaire qui permettent d'évaluer les projets individuellement.

Le cadre de contrôle se composera de ces deux types d'instruments: normatifs et discrétionnaires.

1) Les instruments normatifs

Les normes de zonage traditionnelles sont nécessaires pour encadrer le développement en ce qui a trait à certains paramètres importants (hauteur, densité, recul, alignement des constructions, occupations autorisées).

Les normes servent de balises à certains paramètres, elles ne peuvent en aucun cas garantir la qualité des projets. Elles constituent un encadrement de base, une indication du type d'intervention qu'il est possible de réaliser. Elles définissent un espace de liberté à l'intérieur duquel le projet pourra être composé.

Au-delà des exigences normatives, on doit recourir à des mécanismes d'appréciation plus raffinés qui permettent d'évaluer la recevabilité de certains projets particuliers, tant en termes de fonctionnement que de qualité.

2) Les mécanismes discrétionnaires

Des exigences autres que normatives permettent l'évaluation qualitative d'une intervention. Il importe d'encadrer le processus de conception d'un projet de manière flexible mais rigoureuse, sans que la flexibilité nécessaire ne laisse place à l'arbitraire. La procédure doit prévoir les critères d'évaluation des projets, de même que le cheminement administratif des dossiers.

Les procédures discrétionnaires constituent une large part des mécanismes récemment développés dans le domaine de la gestion de l'utilisation du sol. À plusieurs égards, elles constituent un complément essentiel aux normes de zonage. Cette tendance est également confirmée au Québec par les modifications apportées à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme qui légalise la procédure d'approbation des plans d'ensemble. Le champ d'application des mécanismes discrétionnaires est important puisque ceux-ci permettent d'encadrer un ensemble d'interventions, allant de l'appréciation de la qualité d'une insertion à l'autorisation d'une occupation.

5. LES PROCÉDURES DE RÉVISION DES PROJETS

Les procédures de révision des projets constituent dans bien des cas un complément essentiel aux normes de zonage qui ne peuvent qu'assurer un encadrement général et objectif du développement. Dans nombre de situations urbaines, un examen individuel des projets s'impose.

Ces procédures de révision confèrent la flexibilité nécessaire à une intégration optimale des projets dans leur environnement en permettant la gestion des impacts urbanistiques (vent, ensoleillement, animation de la rue, changement de vocation, volumétrie etc.). De plus, elles donnent la possibilité de contrôler plus étroitement la composition architecturale, notamment dans les secteurs où l'on aura décidé de préserver l'intégrité des caractéristiques architecturales du bâti existant.

Il importe de souligner que ces procédures n'ont pas pour effet de priver les concepteurs de leurs possibilités d'expression et de création, mais bien d'évaluer leurs propositions dans la perspective d'une logique de composition d'ensembles urbains.

Propositions générales

- 1) établir clairement la nature et la portée des différents types de procédure de révision des projets de développement, selon la nature et l'importance des projets et l'étendue du contrôle requis ;
- 2) rendre ces procédures obligatoires et prévoir clairement les types de projets qui y seront soumis (grands projets, insertions significatives dans les zones de conservation, projets comportant la démolition de bâtiments etc.) ;
- 3) définir clairement, outre les exigences de zonage, les critères auxquels les projets devront se conformer. Les procédures s'ajouteront au zonage qu'elles viendront compléter; les dérogations aux normes de zonage auront de ce fait un caractère exceptionnel ;
- 4) prévoir l'encadrement administratif approprié. À cet égard, prévoir les instances administratives responsables, les étapes du cheminement administratif et les délais de traitement des dossiers. Il est important de ne pas multiplier les instances responsables de l'application des différentes procédures afin de maintenir une cohérence d'ensemble en matière de gestion du développement.

Les différentes procédures

En fonction des procédures à développer trois champs de révision sont déjà envisagés :

- a) la réalisation de grands projets de développement;
- b) la réalisation d'insertions dans les zones comportant un caractère particulier;
- c) les démolitions.

Le processus d'approbation pourra être complété par :

- d) l'application de bonis et de transferts de droits de développement ;
- e) la création de fonds de compensation.

a) Les grands projets

Les normes de zonage ne peuvent, à elles seules, constituer un mécanisme de contrôle suffisant. Les projets importants doivent faire l'objet d'un examen plus poussé dans le but d'assurer leur intégration optimale au tissu urbain environnant. La gestion de l'impact des grands projets constitue donc une composante essentielle du cadre de contrôle de l'utilisation du sol.

Pour certains projets particuliers, les promoteurs peuvent présentement se prévaloir de l'article 612.a de la charte, qui traite des plans de construction et d'occupation (plans d'ensemble). Cette disposition permet d'adapter la réglementation dans le cas de projets complexes ou de sites particuliers ainsi que de contribuer à une meilleure intégration des nouvelles constructions à leur contexte. Le recours à ce processus est généralement facultatif.

À l'instar d'autres villes, Montréal devrait cependant disposer d'un droit de regard sur tout projet susceptible d'avoir un impact significatif sur le milieu urbain. La procédure de révision devrait donc être obligatoire pour certains projets. Ceux-ci pourront être identifiés en fonction de plusieurs paramètres: superficie de plancher, hauteur, pourcentage d'un îlot, impact critique sur le milieu environnant.

Outre les normes de base prescrites par la réglementation, les projets devront respecter des critères d'aménagement qui serviront de référence lors de leur examen et de leur évaluation. Les critères seront dégagés des principes d'aménagement mis de l'avant par le plan d'urbanisme.

b) Les insertions dans les zones comportant un caractère particulier

Un contrôle architectural pourra être requis dans certains secteurs présentant un caractère particulier, pour assurer que les projets de développement soient réalisés dans le respect des caractéristiques architecturales de ces secteurs. Une telle procédure vise une insertion harmonieuse du développement dans le tissu urbain sans nécessairement préconiser l'imitation. Ici encore, des critères d'aménagement prendront le relais des normes de zonage.

c) Le contrôle des démolitions

Le développement peut parfois nécessiter la démolition de structures existantes. Cependant, jusqu'à présent, nombre d'éléments de valeur ont été détruits sans évaluation préalable de leur intérêt. La Ville de Montréal exerce pourtant déjà un contrôle sur certains projets de démolition. Le règlement 5241, adopté en 1978, habilite l'administration municipale à statuer sur toute demande de démolition d'un bâtiment résidentiel afin de déterminer s'il doit être conservé ou s'il peut être démoli. En l'absence d'orientations claires en matière de protection du patrimoine immobilier, l'application de ce règlement jusqu'à ce jour a essentiellement visé un maintien quantitatif du stock de logements.

D'autre part, si les dispositions de la Loi sur les biens culturels peuvent assurer, par le biais du classement ou de la citation, la préservation d'éléments exceptionnels, elles contribuent peu à la gestion courante des demandes de démolition.

Il importe donc d'étendre la procédure de révision des projets de démolition à l'ensemble du bâti montréalais, et d'identifier les critères d'évaluation de ces projets, parmi lesquels : la valeur architecturale et économique des structures visées, leur compatibilité avec les orientations définies pour le secteur, l'intérêt du projet de réaménagement en termes d'amélioration du fonctionnement urbain, ou d'intégration des structures existantes, et, s'il y a lieu, l'impact du changement d'usage.

Ces critères devront être pondérés de manière à évaluer si la réalisation optimale des orientations municipales d'aménagement se traduit plus efficacement, sur un site donné, par la conservation ou le remplacement des structures existantes.

d) Les bonis et les transferts des droits de développement

Parallèlement à la révision des procédures d'approbation des divers types de projets, il est possible d'envisager l'introduction de deux techniques complémentaires fréquemment employées dans le domaine de la gestion de l'utilisation du sol : les bonis et les transferts de droits de développement. Chacune de ces techniques comporte des avantages et des inconvénients qu'il importe d'évaluer attentivement.

Les bonis doivent être considérés comme des outils incitatifs qui concourent à la réalisation des objectifs et orientations d'aménagement mis de l'avant par le plan d'urbanisme. Suivant cette technique, un projet peut se voir octroyer un boni en termes de superficie de plancher additionnelle s'il comporte des éléments qui bénéficient à la collectivité. Ces éléments peuvent être de diverses natures : espaces publics, mise en valeur du patrimoine, composante résidentielle, espaces de stationnement, garderies, etc.

L'expérience étrangère en cette matière révèle l'existence de deux principaux modes d'attribution des bonis : les bonis "de plein droit" et les bonis discrétionnaires. Les bonis "de plein droit", comme l'expression l'indique, sont octroyés dès que le projet comporte un élément déterminé. Une politique d'octroi de bonis de plein droit implique la détermination rigoureuse des éléments qui donnent droit à un boni ainsi que la valeur du boni correspondant. Par exemple, 1 mètre carré d'un espace public conforme aux normes prescrites pourrait donner droit à 5 mètres carrés de superficie de plancher additionnelle.

Les bonis discrétionnaires ne sont pas préétablis et sont négociés selon les circonstances particulières de chaque projet. Ce dernier mode d'attribution peut, en principe, présenter une plus grande flexibilité, ce qui constitue un avantage au niveau du processus de conception du développement. En contrepartie, la gestion des bonis discrétionnaires est plus difficile et son application peut s'opposer à la clarté des règles du jeu qui encadrent le développement.

La technique des transferts de droits de développement a été mise au point à New York et elle a été, plus récemment, appliquée par quelques autres villes, (Vancouver, San Francisco etc.). Les transferts de droits de développement ont été et sont encore aujourd'hui très controversés. Cette technique a été élaborée pour corriger les inégalités en termes de potentiel de développement qui résultent de l'application d'une politique municipale. Ainsi, de deux lots voisins, l'un peut être construit suivant un indice de superficie de plancher de 12, l'autre ne peut être construit ou redéveloppé puisque s'y trouve un bâtiment désigné d'intérêt patrimonial. Le propriétaire du lot sur lequel se trouve le bâtiment désigné, le lot émetteur, pourra transférer au propriétaire du lot voisin, le lot récepteur, la portion de superficie de plancher qu'il ne peut développer et à laquelle il aurait théoriquement droit si son bâtiment n'avait pas été désigné.

La mise au point d'une politique de transfert de droits de développement constitue une opération délicate qui implique la détermination rigoureuse des éléments suivants :

- i) les objectifs poursuivis qui peuvent être : la conservation et la mise en valeur du patrimoine, la création d'espaces publics, le soutien à la réalisation de projets dans des zones d'usages mixtes, l'amélioration du design urbain etc. Quels que soient ces objectifs, ils doivent être clairement définis.
- ii) les conditions à respecter pour qu'un transfert soit autorisé. Ces conditions ont trait à la localisation des lots émetteur et récepteur qui doivent, par exemple, être situés dans la même zone, être contigus etc. Elles peuvent limiter le nombre de lots admissibles à une opération etc. Autant de conditions qui doivent être judicieusement définies à partir d'une évaluation de l'impact potentiel des transferts, impact qui doit être évalué tant au niveau du marché foncier qu'au niveau de la forme urbaine.
- iii) la procédure d'autorisation des transferts de droits de développement.

e) *Les fonds de compensation*

Les procédures d'encadrement du développement du Centre pourraient être complétées par la création de fonds de compensation. L'établissement de tels fonds permettrait de dégager un promoteur de son obligation de réaliser concrètement certains éléments requis par des dispositions réglementaires, par le versement d'une contribution financière déterminée à un fonds municipal. Ce fond serait consacré à la réalisations d'interventions connexes à l'objet des règlements concernés.

Par exemple, un promoteur pourrait se soustraire à l'obligation d'intégrer des espaces de stationnement à un projet de construction en cotisant à un fonds utilisé par la Ville pour l'aménagement de stationnements municipaux. De la même façon, la démolition de logements pourrait être compensée par la contribution à un fonds municipal d'habitation.

Les modalités d'établissement de fonds de compensation peuvent prendre diverses formes. Il peut s'agir d'un fonds général où sont versées des contributions de toutes natures, ou de fonds spécifiques à des objets particuliers : habitation, stationnement, espaces publics etc. Les circonstances où une contribution au fonds de compensation pourra remplacer l'application d'une exigence réglementaire peuvent être prédéterminées en fonction de la taille, de la nature, de la localisation d'une intervention, ou peuvent faire l'objet d'une évaluation particulière à chaque projet.

À certains égards, l'intégration de fonds de compensation au cadre de contrôle de l'utilisation du sol pourrait contribuer avantageusement à la réalisation d'orientations municipales d'aménagement. Par la flexibilité apportée à l'application des exigences réglementaires, la contribution à un fonds de compensation pourrait favoriser en certains cas la concrétisation d'interventions autrement difficilement réalisables.

D'autre part, l'établissement de fonds de compensation requiert un examen préalable de toutes leurs conséquences. Leur impact fiscal réel et leurs implications au niveau du fonctionnement de l'administration doivent être attentivement évalués. Leur effet probable sur le développement doit être soigneusement étudié : incitative en certaines circonstances, lorsqu'il est particulièrement difficile de réaliser concrètement l'objet d'exigences réglementaires, la cotisation à un fonds de compensation peut devenir dissuasive en ce qu'elle augmente les coûts du projet. Par ailleurs, elle doit demeurer cohérente à l'égard des dispositions réglementaires autrement applicables.

Il importe donc que la municipalité évolue la pertinence de l'intégration de fonds de compensation au cadre de contrôle de l'utilisation du sol.

6. LA GESTION DES OCCUPATIONS DU SOL

La mise en œuvre des orientations du plan d'urbanisme repose en grande partie sur une gestion de l'équilibre des occupations. La structuration des secteurs à développer, le maintien et la promotion des secteurs structurés et les caractéristiques d'animation et de dynamisme des quartiers du Centre sont tributaires de sa composition fonctionnelle.

Le rôle central du territoire l'amène à accueillir une diversité d'occupations qui commandent une gestion articulée de leur implantation individuelle et de leur mixité. De plus, la réalisation des orientations municipales d'aménagement requiert un mode de gestion des occupations permettant d'encourager l'implantation d'occupations structurantes et d'accélérer la disparition d'occupations déstructurantes.

À cet égard, il y a lieu de formuler trois propositions susceptibles d'orienter la gestion des occupations.

- 1) raffiner la gestion de l'implantation des occupations, en distinguant:
 - a) *les occupations autorisées de plein droit*, dont l'implantation dans un secteur n'est soumise à aucune restriction particulière, et qui établissent la vocation dominante d'un secteur.
 - b) *les occupations complémentaires*, dont l'implantation dans un secteur n'est permise que lorsqu'elle accompagne spécifiquement une occupation dominante, dont elle augmente la commodité ou l'agrément (par exemple, le travail à domicile, l'entreposage relié à un commerce, l'établissement d'un dépanneur dans une conciergerie).
 - c) *les occupations conditionnelles*, dont l'implantation dans un secteur est assujettie au respect de conditions et de restrictions (par exemple, l'implantation d'un bar pourrait être subordonnée à une évaluation des nuisances qu'elle cause à un site spécifique).

- 2) gérer la mixité des occupations, en établissant des mesures qui imposent ou favorisent l'implantation d'une occupation, ou qui prescrivent la répartition des occupations dans un immeuble. On distingue par exemple :
- a) *les mesures d'obligation*, qui imposent l'implantation d'une occupation dans un secteur donné. Ainsi, dans un secteur résidentiel, une proportion déterminée de chaque immeuble devrait obligatoirement être consacrée à l'habitation; sur une artère commerciale, le rez-de-chaussée d'un immeuble serait obligatoirement commercial.
 - b) *les mesures d'incitation*, qui encouragent l'implantation d'occupations pour assurer la mise en oeuvre d'une orientation municipale. Par exemple, dans un secteur mixte où le plan d'urbanisme favorise le développement de la fonction résidentielle, on pourrait prévoir un boni de plein droit, en établissant une limite de densité plus élevée pour les projets comportant une composante résidentielle.
 - c) *les mesures de répartition des occupations*, qui déterminent, pour un secteur donné, la localisation des occupations à l'intérieur d'un immeuble. Ainsi, sur une voie commerçante, les commerces seraient autorisés au rez-de-chaussée et les logements et bureaux, aux étages.
- 3) gérer la mutation des occupations, en recourant à des mécanismes particuliers encadrant:
- a) *la transformation de certaines occupations*. La transformation d'une occupation particulièrement structurante dans un secteur peut être assujettie à son remplacement par une autre occupation aussi structurante. À titre d'exemple, un cinéma ne pourrait être remplacé que par un usage maintenant le caractère de lieu de rassemblement de l'immeuble.
 - b) *la disparition de certaines occupations*. La disparition d'une occupation dans un secteur donné pourrait être assujettie à sa relocalisation dans les environs immédiats, ou à une contribution du promoteur à un fonds de compensation. Ainsi, dans un secteur à dominance résidentielle, la démolition de logements pourrait être conditionnelle à leur relocalisation ou à une contribution du promoteur à un fonds municipal d'habitation.
 - c) *l'extinction des droits acquis*. La disparition d'une occupation particulièrement destructurante ou nuisible à un secteur peut être favorisée par l'introduction de mécanismes accélérant l'extinction des droits acquis à l'usage. Ainsi, un délai limité d'occupation pourrait être imposé aux terrains de stationnement en surface situés au centre-ville. Les mécanismes d'extinction des droits acquis permettent d'accélérer la structuration de certains secteurs.
 - d) *le recyclage des immeubles*. Lorsque spécifiquement souhaité, il peut être favorisé par un allègement de certaines dispositions réglementaires. On pourrait ainsi favoriser la conservation d'immeubles intéressants tout en y introduisant des occupations qui contribuent à la réalisation des orientations municipales d'aménagement.

7. LA RÉVISION DES POUVOIRS DE LA VILLE

La Ville de Montréal est régie par une charte particulière. Les dispositions de cette charte déterminent l'étendue des pouvoirs de la Ville en matière de contrôle de l'utilisation du sol.

Plusieurs des propositions présentées précédemment ne peuvent être adoptées et mises en œuvre sans que des pouvoirs additionnels ne soient prévus. Une révision de l'ensemble des pouvoirs d'aménagement devra donc être effectuée. Le raffinement des contrôles et leur articulation militent en faveur d'une telle solution.

Il faudra prévoir des pouvoirs additionnels en matière de zonage, afin de permettre l'introduction des différents types d'usage: permis de plein droit, conditionnels et complémentaires; il faudra également revoir les procédures de révision des projets, en précisant la nature et la portée des pouvoirs discrétionnaires proposés, ainsi que le cheminement administratif approprié.

L'introduction de ces nouvelles dispositions habilitantes constitue la pierre d'assise de l'ensemble de la structure de contrôle proposée. Il est essentiel d'associer le gouvernement du Québec à cette révision.

8. LE RAFFINEMENT DU CONTRÔLE INTERIMAIRE

Alors que le plan d'urbanisme et les mesures de mise en œuvre sont en bonne voie de définition, le Centre continue de faire l'objet d'une multitude d'interventions.

Parallèlement à l'élaboration des premières étapes de l'opération de planification du territoire, la Ville adoptait en septembre 1987 une réglementation de zonage transitoire. Celle-ci permet d'éviter que des altérations du milieu urbain, résultant d'interventions non contrôlées, rendent inapplicables les orientations municipales d'aménagement à venir.

Au moment où s'énoncent ces orientations sous une forme préliminaire, il devient possible et opportun non seulement de limiter la réalisation de certaines interventions déstructurantes, mais aussi d'orienter les projets dans le sens des consensus qui se dégageront suite à la consultation portant sur l'énoncé d'orientations du plan d'urbanisme.

Cette seconde étape de contrôle transitoire sera constituée d'un règlement de zonage plus raffiné, apte à traduire certaines orientations préliminaires d'aménagement. Ce règlement permettra de mettre en œuvre les orientations qui auront fait l'objet des consensus les plus évidents. Les assouplissements apportés pourraient toucher notamment certaines limites de hauteur et de densité.

Parallèlement à l'adoption de ces mesures normatives, on établira une liste de critères assurant que les interventions approuvées par le processus des "plans de construction et d'occupation" respectent les consensus établis.

ANNEXE 2

LE PROCESSUS DE CONSULTATION PUBLIQUE

Le plan d'urbanisme traduit, en premier lieu, une vision de l'environnement urbain que la collectivité veut se donner. Il statue sur les enjeux d'aménagement et sur les interventions prioritaires des secteurs privé et public. Le plan d'urbanisme est en quelque sorte un outil de gestion du territoire de la Ville; il offre un cadre de référence à l'élaboration et à la mise en œuvre des politiques et des priorités d'intervention municipales.

Il est clair, dans ces conditions, que le plan doit être soumis à un processus de consultation publique, afin que la population se prononce sur son contenu. De fait, la consultation publique est un élément essentiel dans l'élaboration et l'adoption du plan.

À cet égard, deux types de consultation sont privilégiés : d'abord, une consultation informelle, puis un processus formel de consultation publique. La consultation informelle s'est faite préalablement sous forme de tables rondes et de rencontres avec les principaux intervenants et organismes en novembre 1987. Le processus formel de consultation publique est dirigé par un comité consultatif de cinq membres mandaté de tenir des audiences publiques afin de recueillir l'opinion de la population sur le contenu et les propositions de l'énoncé d'orientations (avril-juin 1988).

Échéancier de consultation - énoncé d'orientations

La consultation tenue par le Comité consultatif se fera en deux temps. D'abord, pour faire suite au dépôt de l'énoncé d'orientations du plan d'urbanisme à la séance de mars 1988 du Conseil municipal, le Comité consultatif tiendra une assemblée officielle d'information dans la semaine du 18 avril 1988. Le dépôt et la présentation orale de mémoires auront lieu dans la semaine du 6 au 10 juin 1988 et le Comité devrait rendre public son rapport au cours du mois d'août. Un échéancier détaillé se trouve à la fin de la présente annexe.

Les moyens d'information

L'énoncé d'orientations du plan d'urbanisme est le *document officiel* soumis au processus de consultation. Il contient l'analyse des fonctions, des thèmes prioritaires et des secteurs de l'arrondissement ; il soulève des enjeux et propose différentes orientations d'aménagement et d'affectation du sol.

Ce document est publié à 10 000 exemplaires et distribué aux organismes et personnes intéressés. Il est disponible au bureau d'Accès Montréal du Centre, 275 rue Notre-Dame est ; il peut aussi être consulté dans toute bibliothèque municipale.

Un résumé de cet énoncé est distribué à toutes les adresses civiques des quartiers du Centre, ainsi que dans les galeries marchandes et les halls de grands édifices, hôpitaux, universités etc.

Parallèlement, une *exposition permanente* se tient à l'Atelier d'urbanisme, situé au 65, rue Sainte-Catherine ouest. Cette exposition comprend notamment une maquette du centre et des plans illustrant les principales propositions.

Dans la semaine du 18 avril 1988, soit au début du processus de consultation, une *assemblée officielle d'information* aura lieu, en présence du Comité consultatif.

Enfin, l'équipe chargée de l'élaboration du plan d'urbanisme du Centre tiendra, du 25 avril au 13 mai 1988, une *quinzaine d'assemblées d'information thématique* auprès des groupes organisés et des citoyens, dans les différents secteurs de l'arrondissement.

Ces assemblées publiques informelles seront l'occasion de présenter plus en détail le contenu et les propositions d'un thème spécifique de l'énoncé d'orientations, et d'engager un échange entre les professionnels et la population.

Échéancier détaillé de la consultation

- A- Énoncé d'orientations
 - dépôt au Conseil municipal de l'énoncé d'orientations : 30 mars 1988 ;
 - publication et diffusion du document officiel et du résumé: 30 mars 1988;
 - assemblées officielles d'information : du 18 au 20 avril 1988;
 - assemblées thématiques : du 25 avril au 13 mai 1988 ;
 - assemblée officielle de consultation : du 6 au 10 juin 1988;
 - dépôt du rapport de la consultation au Comité exécutif: août 1988.

- B- Plan d'urbanisme
 - dépôt au Conseil municipal du projet du plan d'urbanisme et du projet de règlement de zonage: fin 1988;
 - consultation publique formelle sur le projet de version définitive et sur le projet de règlement de zonage: janvier-février 1989;
 - dépôt au Comité exécutif du rapport de la consultation: fin mars 1989.

- C- Adoption du plan
 - dépôt pour première étude au Conseil municipal du plan d'urbanisme et du règlement de zonage révisés: fin juin 1989;
 - adoption par le Conseil municipal du plan d'urbanisme et du règlement de zonage: août 1989.

LEXIQUE

affectation du sol :

fonctions prévues pour les différents secteurs et bâtiments d'un territoire.

aires :

ce terme désigne soit les aires à consolider, à revitaliser ou à développer définies par le concept d'aménagement (chap 2.2) soit les aires d'affectations du sol (chap 3.3).

arrondissement :

territoire constitué de plusieurs quartiers de planification. L'arrondissement Centre comprend les quartiers de planification Saint-Jacques, Ville-Marie, McGill et de la Montagne.

Centre :

territoire de l'arrondissement Centre, couvert par cet énoncé d'orientations.

centre-ville :

territoire, compris dans le Centre, où se trouvent localisées les fonctions centrales de la ville soient, notamment, le bureau, le commerce d'envergure régionale et l'hôtellerie. Le territoire du centre-ville est délimité pour des fins administratives par les rues Guy, Sherbrooke, Saint-Hubert et de la Commune ainsi que par le canal de Lachine.

centre des affaires :

territoire, compris dans le centre-ville, où sont concentrés les édifices en hauteur et la majeure partie des fonctions centrales. Le centre des affaires actuel est délimité par les rues Stanley, Sherbrooke, Aylmer et Saint-Antoine.

cité administrative :

concentration d'édifices utilisés à des fins d'administration municipale et provinciale qui sont situés de part et d'autre de la rue Notre-Dame, entre la rue Berri et le boulevard Saint-Laurent, dans le Vieux Montréal.

c.o.s. (coefficient d'occupation du sol) :

nombre correspondant au rapport entre la superficie de plancher brute d'un bâtiment (superficie totale, calculée entre la face externe des murs) et la superficie de terrain qu'il occupe.

densité d'occupation du sol :

rapport entre un volume construit et la superficie de terrain qu'il occupe. La densité d'occupation se mesure par un indice de superficie de plancher (I.S.P.).

équipement collectif :

ce terme désigne un ou plusieurs bâtiments divers destinés à un usage public. Sont des équipements collectifs les équipements culturels, de santé, d'enseignement, de services sociaux, de rassemblement, sportifs, récréatifs, de loisir et communautaires.

fonction (urbaine) :

ce terme désigne les différents usages qui participent à la vie urbaine. Les principales fonctions urbaines sont l'habitation le commerce, le bureau, l'industrie et les usages publics (institutions publiques, parcs etc...).

gabarit :

dimension, forme d'un bâtiment.

galerie marchande :

concentration de commerces de détail auxquels l'on accède à partir d'un mail intérieur. L'ensemble des boutiques de la Place Ville-Marie est la première galerie marchande implantée au centre-ville de Montréal.

i.s.p. (indice de superficie de plancher) :

nombre représentant le rapport entre la superficie de plancher nette d'un bâtiment (superficie utilisable, excluant l'espace occupé par les cages d'escalier et d'ascenseurs, les conduits de ventilation etc.) et la superficie de terrain qu'il occupe. Un i.s.p. de 12 indique que 12 mètres carrés de plancher peuvent être construits pour chaque mètre carré de terrain.

mixité fonctionnelle :

présence à l'intérieur d'un secteur ou sur un site de plus d'une fonction urbaine.

mixité sociale :

présence en un même lieu d'individus appartenant à différentes catégories socio-économiques.

pôles :

concentration en un lieu d'une fonction dominante. Pour les fins de l'énoncé d'orientations, ce terme désigne soit les pôles secondaires de bureau soit les pôles culturels tels le Quartier latin.

PRAIMONT :

programme de rénovation des aires industrielles de Montréal.

réseau piéton intérieur :

ensemble constitué des différents corridors et passages intérieurs qui relient les édifices entre eux et au métro. C'est à ce réseau que se greffent les galeries marchandes du centre-ville. Il est fréquemment désigné comme le "Montréal souterrain".

tertiaire (secteur ou activité) :

ensemble des activités économiques reliées à l'administration et aux services.

tertiaire moteur :

activités du secteur tertiaire exerçant un effet d'entraînement sur le développement économique d'une ville, d'une région ou d'un pays.

utilisation du sol :

indique l'usage (ou la combinaison d'usages) pour lequel un terrain ou un bâtiment est utilisé.

zones :

désigne, pour les fins de l'énoncé d'orientations, les zones d'expansion du centre des affaires et les zones d'intérêt patrimonial.

BIBLIOGRAPHIE

Beaupré et Michaud, architectes; Étude sur la mise en valeur du patrimoine de l'arrondissement Centre, Montréal, mars 1988.

Choko, Marc et Dansereau, Francine; Restauration résidentielle et co-propriété au centre-ville de Montréal. INRS – Urbanisation, Montréal 1987, 184 p.

Communauté urbaine de Montréal; Schéma d'aménagement. Montréal, août 1986, 126 p.

Demers, Clément; Le Montréal souterrain, Modèle de gestion du réseau piétonnier protégé de Montréal (extraits d'un document préparé en novembre 1984). Service de l'urbanisme, Ville de Montréal, 212 p.

Germain, Annick et Marsan, Jean-Claude; Aménager l'urbain de Montréal à San Francisco, Politiques et design urbains, Édition du Méridien, Montréal, 1987, 191 p.

Goulet, François; Problématique des maisons de chambres à Montréal, novembre 1987.

Groupe d'intervention urbaine de Montréal; Les actes de desseins sur Montréal, Montréal, 1987.

Jean-Paul L'Allier et associés; Montréal: pour une stratégie d'intervention en matière de relations internationales. (Rapport L'Allier) Montréal, novembre 1987, 116 p.

Martin, Nicole – SECOR; Plan d'action – Stratégie PME culturelles et milieu des affaires, Montréal.

Pluram Inc.; Étude des besoins/planification des équipements en arts d'interprétation (CACUM-MAC) Montréal, Mars 1986.

Rapport du comité consultatif au comité ministériel sur le développement de la région de Montréal (Rapport Picard) (chapitre 8), Montréal, novembre 1986.

Rapport du groupe de travail sur les industries, L'industrie culturelle et le rayonnement international de Montréal, La Chambre de commerce de Montréal.

Sirard, Guylaine et autres; Des mères seules, seules, seules, Montréal, 1986, 153 p.

Ville de Montréal, Comité sur la préservation du patrimoine immobilier montréalais; Éléments d'une politique de valorisation du patrimoine immobilier montréalais, Montréal, mai 1987, 108 p.

Ville de Montréal; Commission d'initiative et de développement économiques de Montréal (CIDEM); Une stratégie: l'excellence Montréal. Sommet économique, du 17 au 19 juin 1986, Cahier des propositions d'action. Ville de Montréal, 495 p.

Ville de Montréal; Commission d'initiative et de développement économiques de Montréal (CIDEM); Une stratégie: l'excellence Montréal. Sommet économique, du 17 au 19 juin 1986, État de la situation. Ville de Montréal, 179 p.

