

CADRE DE RÉVISION DES HAUTEURS ET DENSITÉS DU CENTRE-VILLE

JUIN 2011

MOT DU MAIRE



Chères Montréalaises,
Chers Montréalais,

Je suis heureux de vous présenter le Cadre de révision des hauteurs et densités du centre-ville. Ce document, élaboré par la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de l'arrondissement de Ville-Marie, propose une révision de certains paramètres du Plan d'urbanisme du territoire de l'arrondissement de Ville-Marie, notamment pour les secteurs centraux qui bordent le centre des affaires.

Dans la foulée des nombreux projets commerciaux, résidentiels et culturels qui propulsent actuellement le centre-ville vers un nouveau dynamisme, le Cadre de révision trace le bilan de l'évolution du centre-ville, réaffirme les grands principes qui guident le développement urbain, et finalement, propose une mise à jour de certains outils d'aménagement.

La Ville souhaite ainsi se donner les moyens de mieux planifier l'aménagement de certains secteurs du centre-ville en le considérant dans son ensemble, et ce, dans le respect des atouts patrimoniaux et paysagers existants.

Cette démarche de révision vient dans le même temps amorcer une réflexion sur le centre-ville en vue de la prochaine mise à jour du Plan d'urbanisme, prévue en 2013. À ce titre, il est primordial de rappeler le rôle important de notre centre-ville dans le développement durable de Montréal. Avec plus de 250 000 emplois, 12 000 places d'affaires, un réseau de transports en commun bien établi avec 16 stations de métro, une fréquentation quotidienne d'un demi-million de personnes, il est aussi un milieu de vie unique et inspirant, un lieu de résidence privilégié où s'épanouissent près de 80 000 Montréalais.

Je souhaite que ce projet de révision des paramètres de hauteur et de densité contribue à réaffirmer le statut de notre métropole comme un modèle en matière de développement urbain durable.

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

Gérald Tremblay
Maire de Montréal

TABLE DES MATIÈRES

3 MOT DU MAIRE

5 TABLE DES MATIÈRES

7 MISE EN CONTEXTE

8 Présentation de la démarche

Une démarche de révision
Le centre-ville
Structure du document

10 Contexte historique

1642-1800
1800-1900
1900-1945
1945-2005

13 BILAN

14 Retour sur les principes fondateurs

Activités et transport
Morphologie urbaine
Macro paysage
Approche réglementaire

18 Analyse du développement

Un centre fort
La clé du réseau de transport durable
Un centre en consolidation
Le renouveau de l'habitation

25 INTERVENTIONS

26 La stratégie d'intervention

Ajuster la stratégie en matière de hauteur et de densité
Une approche ciblée
Un examen systématique

28 Interventions proposées

Modification des catégories de hauteur
Abaissement des hauteurs dans la partie Nord du centre-ville
Impacts réglementaires des modifications
Secteur Ouest
Modifications proposées pour le secteur Ouest
Secteur Sud
Modifications proposées pour le secteur Sud
Secteur Est
Modifications proposées pour le secteur Est

45 ÉLÉMENTS D'ORIENTATION

46 Autres recommandations

Un plan directeur pour le centre-ville
La carte de densité et le document complémentaire
Exclusions dans le calcul de la densité
Processus d'approbation des projets
Types d'offre de stationnement
Vues sur le mont Royal
Inclusion de logement abordable au centre-ville
Autres modifications

51 APPENDICE

52 Concepts clés

La densité ou coefficient d'occupation du sol (COS)
La surhauteur
Le projet particulier
Le Plan d'urbanisme
Le document complémentaire

54 Notes, bibliographie, crédits et remerciements

Notes
Bibliographie
Crédits
Remerciements

Liste des cartes thématiques

- 9 Territoire d'intervention
- 11 Évolution morphologique
- 17 Projets autorisés et non construits
- 21 Évolution des terrains vacants
- 23 Bâti résidentiel selon la décennie de construction
- 29 Modifications apportées aux hauteurs
- 31 Modifications apportées aux densités
- 32 Ouest – Bâtiments d'intérêt patrimonial et terrains constructibles
- 35 Vue d'ensemble des modifications – Ouest du centre des affaires
- 36 Sud – Bâtiments d'intérêt patrimonial et terrains constructibles
- 39 Vue d'ensemble des modifications – Sud du centre des affaires
- 40 Est – Bâtiments d'intérêt patrimonial et terrains constructibles
- 43 Vue d'ensemble des modifications – Est du centre des affaires

**MISE EN
CONTEXTE**

PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE

Le Cadre de révision est consacré aux grands paramètres de design urbain du centre-ville.



Une démarche de révision

En 2011, l'arrondissement de Ville-Marie a entrepris de se doter de nouveaux outils de planification pour son territoire. Ainsi, deux Programmes particuliers d'urbanisme (PPU) ont été rendus publics au début de l'année, l'un pour le Quartier des grands jardins, l'autre pour le quartier Sainte-Marie.

Le Cadre de révision poursuit cet exercice en se basant sur une analyse de l'évolution du centre des affaires et de son pourtour immédiat et en proposant, pour ce territoire, une révision des hauteurs et des densités du Plan d'urbanisme.

Le Plan d'urbanisme de Montréal est actuellement dans une phase de mise à jour qui devrait s'achever après 2013. La présente révision jette les bases de cette mise à jour pour le centre-ville en proposant certaines modifications immédiates concernant les cartes de hauteurs et de densités et en soulevant, à propos des outils d'aménagement, quelques questionnements à considérer dans la suite de la démarche.

Cette révision des paramètres de hauteur et de densité est attendue depuis longtemps. En effet, le Plan d'urbanisme de 2004 a essentiellement repris les cartes de hauteurs et de densités en vigueur depuis 1992. Ces cartes devaient être modifiées à l'intérieur du chapitre d'arrondissement. Or l'arrondissement de Ville-Marie a élaboré plusieurs versions de ce chapitre, dont aucune n'a été

finalisée et adoptée, notamment en raison des difficultés inhérentes à l'obligation d'aborder de façon distincte les enjeux locaux et les enjeux métropolitains. Les paramètres de hauteur et de densité du Plan d'urbanisme sont donc demeurés à peu près inchangés depuis plus de vingt ans et, bien que le centre-ville se soit transformé depuis 1992, plusieurs ajustements nécessaires sont demeurés en suspens. Le Cadre de révision vise à apporter ces ajustements en se basant sur des principes clairs et en considérant le centre-ville dans son ensemble. Cette approche permet d'éviter le recours à des modifications à la pièce et fournit une occasion de se pencher plus spécifiquement sur les paramètres d'urbanisme qui influencent de manière concrète le paysage et l'architecture du centre-ville.

Le centre-ville

Selon la définition du Conseil d'agglomération, le centre-ville dépasse largement l'arrondissement de Ville-Marie et englobe entre autres le Havre et l'arrondissement historique du Mont-Royal.

Ce regard systématique évitera le recours à des modifications à la pièce du Plan d'urbanisme.

Le territoire visé par le présent document est plus restreint. Les interventions proposées visent pour l'essentiel le centre des affaires et son pourtour, compris dans l'arrondissement de Ville-Marie. Chacune des zones situées au sud, à l'est et à l'ouest du centre des affaires est considérée selon sa situation spécifique. Cependant, afin de mieux dégager les tendances qui touchent chacune de ces zones, le bilan présenté dans la première partie prend en compte un secteur plus vaste, correspondant au pourtour élargi du centre des affaires.

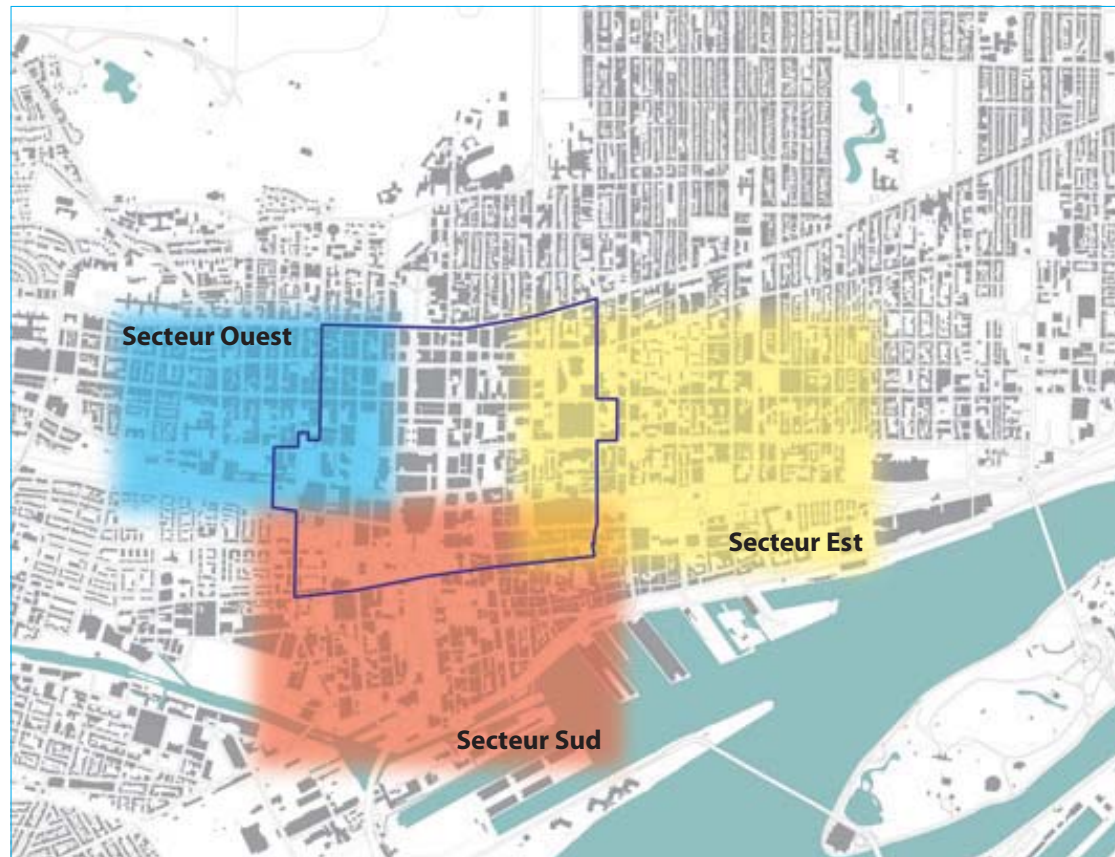
Territoire d'intervention

Structure du document

Le Cadre de révision est organisé en trois parties. La première présente une synthèse des orientations d'aménagement en vigueur au centre-ville depuis une vingtaine d'années, de même qu'un bilan de la mise en œuvre de ces orientations durant la même période.

À la lumière de ce bilan, la seconde partie formule une stratégie de mise en œuvre, puis détaille les interventions pour chacun des quatre secteurs d'étude. Les modifications proposées aux cartes de hauteur et de densité sont décrites et analysées dans cette section.

La troisième partie est consacrée à des propositions et à des enjeux qui devront être pris en considération lors de la mise à jour du Plan d'urbanisme, ainsi qu'à une série de fiches expliquant certains concepts clés utiles à la compréhension des interventions.



CONTEXTE HISTORIQUE

Le centre-ville est non seulement le cœur économique et culturel de la région métropolitaine, mais aussi le berceau de son urbanisation. Par conséquent, toute réflexion sur l'avenir de ce milieu requiert la prise en compte de son riche passé. Les rappels qui suivent permettront de mieux situer la présente démarche dans son contexte historique.

1642-1800

Avant l'arrivée des Européens, les Amérindiens campaient à la croisée du Fleuve et de la rivière Saint-Pierre, là où se trouve maintenant le musée Pointe-à-Callière. Le havre formé à l'embouchure

de la rivière constituait la dernière halte avant les rapides de Lachine, difficilement navigables, et marquait le début du chemin qui permettait de les contourner. Cela faisait de la pointe à Callière un lieu de passage et d'échange majeur. Maisonneuve et Jeanne Mance ont choisi cet endroit pour fonder Montréal. Grâce à sa position stratégique, Montréal a prospéré par la suite, servant de tête de pont entre l'Europe et le nord du continent. Aujourd'hui encore, le centre-ville garde l'empreinte du tracé des rues et des fortifications réalisés à cette époque.

1800-1900

Le centre-ville s'est véritablement constitué avec l'industrialisation, au cours du 19^e siècle. L'aménagement du port, l'arrivée du chemin de fer et la création du canal de Lachine ont renforcé le rôle de Montréal comme plaque tournante du commerce intercontinental. D'innombrables activités industrielles s'y sont installées, profitant de la proximité des réseaux de communication. Un centre financier s'est développé sur la rue Saint-Jacques. Les ouvriers se sont installés dans les faubourgs qui entouraient l'ancien Montréal intra-muros.

Pendant ce temps, la grande bourgeoisie s'installait sur le flanc du mont Royal, fuyant les désagréments des environnements industriels.

1900-1945

La croissance industrielle s'est poursuivie durant la première moitié du 20^e siècle, stimulée par l'aménagement du port. Sous la poussée du développement rapide de la métropole, le centre des affaires s'est déplacé, suivant le parcours initié par les grandes demeures bourgeoises. Ce nouveau centre-ville était constitué d'édifices plus costauds qui exprimaient l'envergure métropolitaine : c'était l'époque des grands hôtels, des gares et des grands magasins, des conciergeries et des premiers édifices à bureaux. Le centre-ville était alors un lieu particulièrement dense, vivant et diversifié. Cette période a donné naissance au centre des affaires actuel et marque encore fortement son paysage.

1945-2005

Le centre-ville s'est profondément transformé dans la deuxième moitié du 20^e siècle. Le passage à une économie de services s'est traduit par la multiplication de tours de bureaux à l'architecture moderniste. Pendant cette période, le centre-ville se développait sans plan

d'urbanisme et le règlement d'urbanisme qui s'y appliquait comportait de nombreuses lacunes. Les boulevards ont été élargis et des bâtiments ont été remplacés par des stationnements de surface pour répondre aux besoins créés par l'afflux massif d'automobiles. Ces interventions ont laissé un nombre important de terrains vacants qui n'ont toujours pas été comblés aujourd'hui. La prise de conscience de l'impact de ces destructions a entraîné l'élaboration de mesures de protection du patrimoine, particulièrement pour le Vieux-Montréal.

En 1986, la tenue du Sommet économique de Montréal a mis en évidence la nécessité de doter la métropole d'un véritable Plan d'urbanisme. Montréal a amorcé cette démarche en 1988 avec l'Énoncé d'orientations sur l'aménagement de l'arrondissement Centre. Après avoir fait l'objet de consultations, cet Énoncé a fourni la base du Plan directeur d'aménagement et de développement de l'arrondissement Ville-Marie, créé en 1990. En 1992, le travail a été étendu à l'ensemble de la ville avec l'adoption du premier Plan d'urbanisme. Le Plan a été révisé en 2004, à la suite de la création de la nouvelle Ville de Montréal.



Évolution morphologique

1912



1956



1990



Le cadre bâti est passé rapidement d'une trame régulière, compacte et continue, à une multiplicité de grandes structures autonomes et spatialement désolidarisées.

BILAN

RETOUR SUR LES PRINCIPES FONDATEURS

Le premier Plan directeur adopté par Montréal en 1990 avait pour objectif de revaloriser Montréal en misant sur le centre-ville, son moteur économique et culturel. L'approche retenue visait à dégager les grandes tendances de son développement et à définir les principes directeurs de sa croissance à venir.

Ces principes fondateurs éclairent depuis 20 ans les interventions de la Ville de Montréal au centre-ville. Ils ont été

réaffirmés dans le premier Plan d'urbanisme de Montréal en 1992, ainsi que dans le Plan d'urbanisme de la nouvelle ville en 2004.

Montréal mise sur un centre-ville fort offrant des espaces publics de qualité.

Activités et transport

Le parti pris en matière d'occupation du sol consiste à favoriser la concentration des activités motrices au centre-ville, notamment le bureau, l'hôtellerie et la culture. Cette concentration des projets structurants vise à renforcer la vocation nationale et internationale du centre-ville de façon à améliorer la position économique de Montréal vis-à-vis des autres métropoles nord-américaines. Il s'agit donc d'un enjeu déterminant pour l'économie montréalaise.

Le dynamisme du centre-ville dépend également de la présence d'une vaste gamme d'activités, incluant l'habitation. La diversité des activités favorise un environnement vivant et animé, qui contribue à l'attrait du milieu. Montréal a donc mis de l'avant le principe de la mixité des activités et a ainsi favorisé, sur une bonne partie du territoire, la cohabitation de l'habitation, du commerce, du bureau et des institutions.

En ce qui a trait au transport, Montréal privilégie depuis 20 ans le transport en commun comme mode d'accès au centre-ville. Cette priorité demeure à l'ordre du jour puisque la croissance et le dynamisme du centre-ville sont directement liés à la qualité du transport en commun.

Plusieurs projets récents s'illustrent par la qualité de leur intégration architecturale et par leur contribution à l'encadrement de l'espace public.

À gauche
L'édifice Unity 2, avenue Viger.

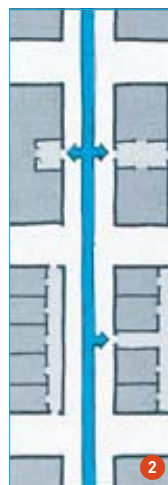
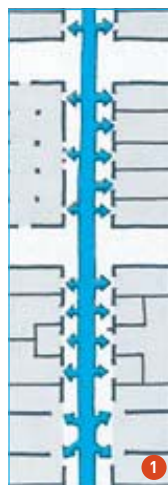
À droite
Le pavillon de génie, informatique et beaux-arts de l'Université Concordia.



Morphologie urbaine

En ce qui concerne la forme urbaine, Montréal met l'accent sur la contribution des bâtiments à l'espace public. L'approche consiste à orienter la conception des nouvelles constructions afin qu'elles tirent parti du riche héritage bâti existant tout en contribuant au confort des usagers, à la cohérence de la forme urbaine et à la qualité du paysage. En somme, il s'agit de mettre en valeur l'identité intrinsèque de la ville (par exemple son bâti patrimonial, son paysage urbain, sa diversité morphologique et son tracé de voirie caractéristique) et

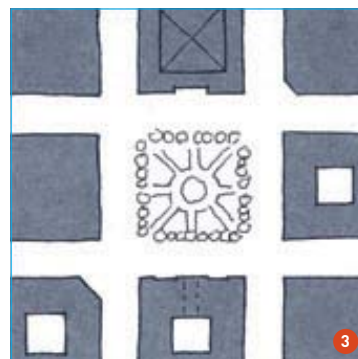
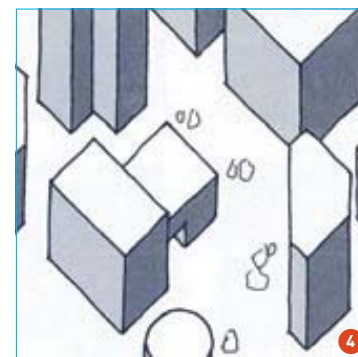
d'améliorer la qualité de l'espace public (soit l'implantation, la volumétrie, le traitement architectural et les activités au rez-de-chaussée des bâtiments qui le bordent). La qualité de l'environnement piétonnier et la richesse de l'expérience qu'il procure se trouvent donc au centre des préoccupations qui guident l'encadrement des projets de construction.



Macro paysage

Le paysage du centre-ville est caractérisé par la présence d'un massif naturel, le mont Royal, et d'un massif artificiel,

formé par les grands édifices du centre des affaires. Ces deux massifs confèrent à Montréal une silhouette caractéristique.



De gauche à droite
Afin de contribuer à la qualité de l'espace public, les bâtiments doivent être ponctués d'ouvertures fréquentes (1) plutôt que d'être fermés sur eux-mêmes (2) et offrir des hauteurs sur rues et des alignements réguliers (3) plutôt que de s'implanter librement dans l'espace (4).

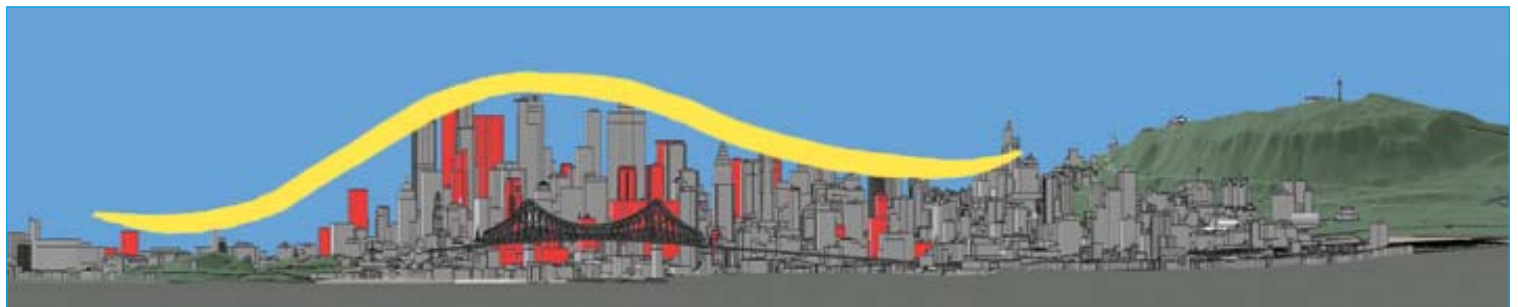
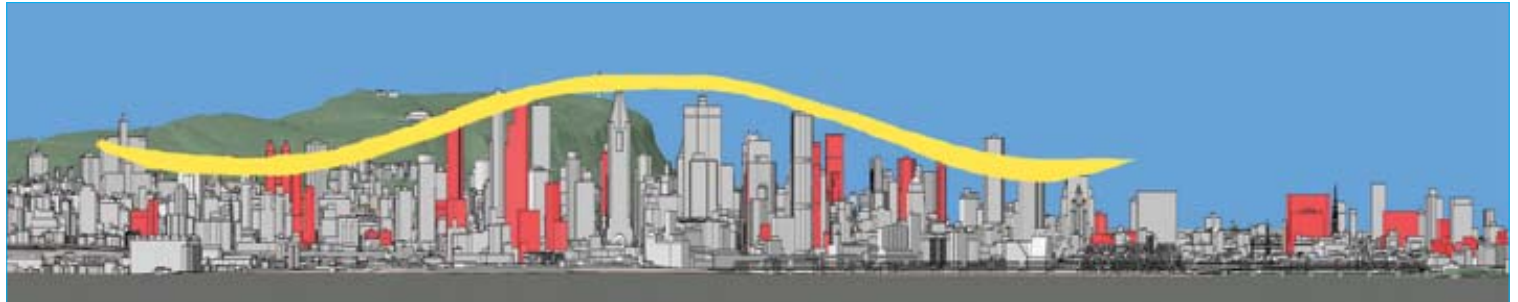
L'approche retenue depuis 20 ans consiste à renforcer cette silhouette en modulant les hauteurs permises selon l'éloignement du cœur du centre-ville, et en les restreignant à proximité de la montagne, de manière à maintenir la lisibilité des deux massifs. De plus, la hauteur de construction maximale est limitée à approximativement 210 m, soit la hauteur du sommet du mont Royal.

Approche réglementaire

Pour mettre ces principes en œuvre, Montréal mise en grande partie sur les outils d'urbanisme qualitatifs. Le centre-ville est un milieu complexe, dense et riche en patrimoines, où le zonage traditionnel s'avère insuffisant pour

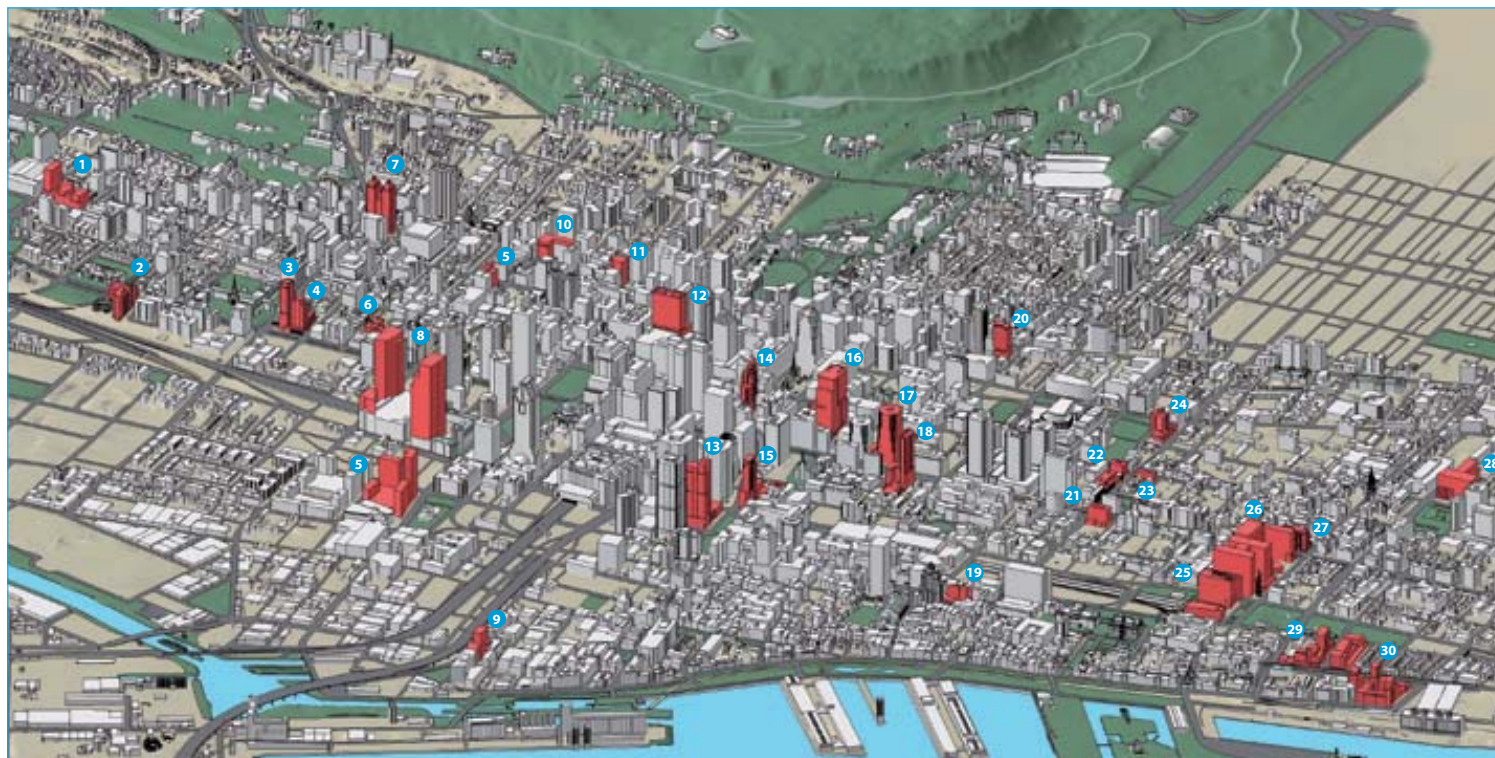
assurer la bonne intégration des projets. De plus, diverses contraintes, comme la présence de sites archéologiques et d'infrastructures souterraines, y rendent la réalisation des projets plus complexe qu'ailleurs. Le recours aux outils d'urbanisme qualitatif comme l'approbation de projets particuliers offre plus de flexibilité que le zonage traditionnel tout

en permettant de mieux respecter les orientations du Plan d'urbanisme. Une gamme d'outils qualitatifs a été créée et raffinée au cours des années et se trouve, aujourd'hui encore, au cœur du travail quotidien d'encadrement des projets.



La hauteur des bâtiments augmente progressivement à mesure que l'on approche du centre des affaires, tout en respectant des hauteurs semblables à celles du mont Royal.

Projets autorisés et non construits



Principaux projets en construction ou à construire

- 1) Le Séville
- 2) 1800, boulevard René-Lévesque Ouest
- 3) Hôtel Maritime Plaza
- 4) 1475, rue René-Lévesque Ouest
- 5) Jardins Windsor, phase 5
- 6) 1179, rue Bishop
- 7) Waldorf-Astoria
- 8) Centre Bell, phases 2 et 3
- 9) M9, phase 4
- 10) Agrandissement du Ritz-Carlton
- 11) Tour Triomphe
- 12) Tour Millenium
- 13) Westcliff – OACI, phase 2
- 14) Tour Altitude
- 15) Tour Altoria
- 16) Tour Canderel Square Phillips
- 17) Complexe Félix-Martin, phase 2
- 18) Tour Canvar De Bleury/René-Lévesque
- 19) Projet Aldred/Saint-Jacques
- 20) 2144, rue De Bleury
- 21) 1111, boulevard Saint-Laurent
- 22) Quadrilatère Saint-Laurent
- 23) 2-22
- 24) Lofts des Arts, phase 2
- 25) Centre de recherche du CHUM
- 26) CHUM
- 27) Le Metropol Condominiums
- 28) Îlot Voyageur
- 29) Gare-hôtel Viger
- 30) Faubourg Québec, îlot G

ANALYSE DU DÉVELOPPEMENT

Vingt ans après que ces principes aient été formulés, un bilan s'impose. Ces orientations qui ont guidé depuis 20 ans l'évolution du centre-ville ont-elles permis des progrès tangibles sur le terrain ? Ce bilan permettra de revoir les manières d'agir et d'ajuster, au besoin, les pratiques et les outils.

Le bilan qui suit concerne en premier lieu le développement immobilier du centre-ville et l'utilisation du transport en commun qui lui est intimement liée. Afin de mesurer les progrès accomplis, certaines cibles quantitatives formulées dans les deux plans d'urbanisme ont été retenues et comparées aux données disponibles.

Pour la période de 1990 à 2000, ces cibles étaient les suivantes :

- Construire plus d'un million de mètres carrés de bureau ;
- Augmenter la part des transports en commun dans les déplacements vers le centre-ville durant la pointe du matin de 61 % à 70 % ;
- Construire 10 000 logements.

Pour sa part, le plan d'urbanisme de 2004 prévoyait la possibilité de construire 15 000 logements sur une période de dix ans. Le bilan couvre ces objectifs de même que l'évolution plus générale du bureau, de l'habitation et du transport en commun.

Un centre fort

La plupart des centres-villes nord-américains ont vu leur importance diminuer considérablement au cours des dernières décennies. Pour profiter de locaux moins chers, offrir du stationnement à leurs employés et se rapprocher des bassins de main-d'œuvre, beaucoup d'entreprises ont déménagé leurs bureaux en banlieue, au bord de grands boulevards ou à l'intérieur de campus d'affaires. Cette tendance a toutefois épargné certaines villes, dont Montréal.

À l'encontre des tendances nord-américaines, le centre-ville a résisté à l'étalement du bureau.

Ainsi, on trouve 14,6 millions de mètres carrés de surface de bureau au centre-ville de Montréal, ce qui correspond à 58 % de toute la surface de bureau de la région métropolitaine. Une telle concentration est assez exceptionnelle en Amérique du Nord. Seul le centre-ville de New York est plus attractif à l'intérieur de sa région.

À la fin des années 1980, le centre-ville était durement marqué par les impacts de l'automobile.

À gauche
Le site de la Caisse de dépôt et de placement.

À droite
Le pourtour de la Place des Arts.



Durant la dernière décennie, le centre-ville de Montréal a conservé sa position dans la région métropolitaine. 48 000 emplois s'y sont ajoutés entre 1996 et 2006, ce qui correspond à une croissance de 20 %. Le centre-ville regroupe approximativement 16,7 % des emplois de la région métropolitaine^[1]. Cette part de l'emploi semble stable depuis au moins deux décennies, selon les résultats du recensement et de l'enquête origine-destination^[2]. On comptait dans l'arrondissement de Ville-Marie plus de 300 000 emplois en 2006.

En plus de maintenir sa part des emplois dans la région, le centre-ville a raffermi son rôle de centre de décision et

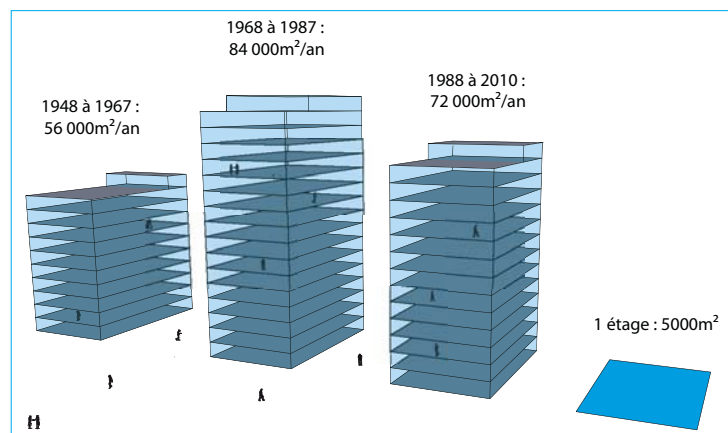
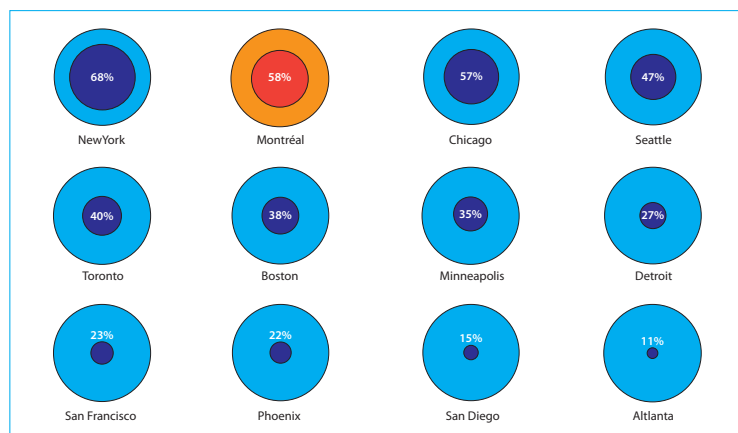
d'administration entre 1996 et 2006. Les deux tiers des emplois créés pendant cette période appartenaient au secteur des services à la production (finance, assurances, services aux entreprises, etc.) et le quart au secteur public (enseignement, santé, services publics)^[3]. L'abondance des emplois, la concentration des bureaux et le prestige des fonctions qu'on y trouve témoignent de l'attractivité du centre-ville.

La construction de bureaux s'est maintenue à des niveaux comparables aux moyennes historiques.

La construction d'espaces de bureau est toutefois restée en deçà des attentes formulées en 1992. Alors que le Plan visait la construction de 100 000 m² de bureau par année, la moyenne annuelle des 22 dernières années s'établit à quelque 72 000 m². En revanche, ces résultats se situent dans la continuité de la croissance des surfaces de bureau que Montréal a connue depuis plus de 60 ans. En effet, il s'est construit 56 000 m² de bureau par année entre 1948 et 1967, puis 84 000 m² entre 1968 et 1987^[4].

Cette consolidation est d'autant plus significative qu'elle s'est produite dans un contexte globalement peu favorable, avec les récessions de 1990 puis de 2007, et le mouvement général de déplacement des sièges sociaux vers d'autres centres économiques canadiens. La région de Montréal comptait 92 sièges sociaux en 2000; en 2010, il n'y en avait plus que 76^[5].

Au surplus, comme celui des autres métropoles nord-américaines, le centre-ville de Montréal a été confronté à la pression de l'étalement urbain. Montréal ne compte plus que 46 % des habitants de la région métropolitaine. Les travailleurs du centre-ville proviennent de



À gauche
Part du centre-ville dans les surfaces de bureau des principales agglomérations nord-américaines. Montréal se distingue à l'échelle du continent par l'attractivité de son centre-ville pour le bureau.

À droite
Moyenne annuelle de construction de surfaces de bureau. La construction de bureaux s'est maintenue dans les 20 dernières années à des niveaux comparables aux moyennes historiques.

Le centre-ville est la destination principale des déplacements en transport en commun.

À gauche
Provenance des déplacements vers le centre-ville en pointe du matin. Les travailleurs du centre-ville proviennent maintenant à part égale des banlieues et des quartiers centraux.

À droite
Métro Square-Victoria. Les deux tiers des déplacements en pointe du matin vers le centre-ville se font en transport en commun.

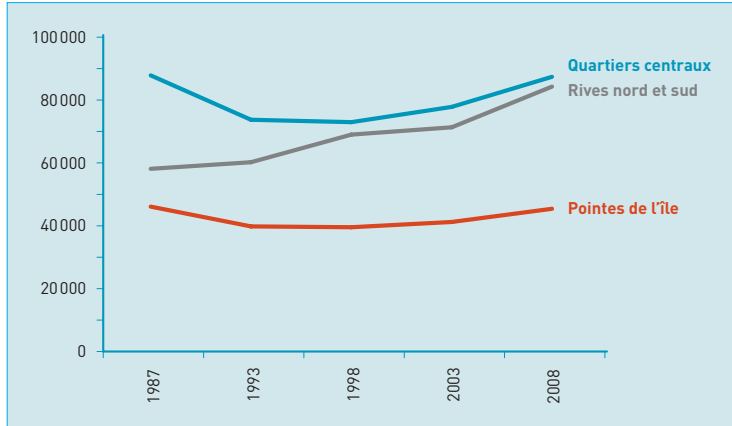
plus en plus de municipalités éloignées : entre 1987 et 2008, les déplacements matinaux provenant de la Rive-Sud et de la Rive-Nord ont augmenté de 45 % alors que ceux provenant des quartiers centraux sont restés stables. De plus, le taux de possession de voiture a affiché une forte croissance depuis le début des années 1990, le nombre de voitures augmentant deux fois plus rapidement que le nombre de personnes dans la région métropolitaine.

Durant les vingt dernières années, le centre-ville a donc maintenu son attractivité pour les activités de bureau alors

que la part des travailleurs qui habitent en banlieue et possèdent une voiture continuait d'augmenter. Cette force du centre-ville est un atout pour Montréal, notamment lorsqu'il s'agit d'augmenter la part du transport en commun dans les déplacements.

La clé du réseau de transport durable

Le matin, 66 % des déplacements en direction du centre-ville se font en transport en commun. Plus de 40 % des déplacements matinaux en transport en commun dans la région de Montréal se dirigent vers le centre-ville. Près de 60 % des déplacements à l'intérieur du centre-ville se font à pied ou en vélo. Il est clair que dans l'ensemble, le transport



en commun, la marche et le vélo sont les moyens de transport les plus populaires pour les déplacements quotidiens vers le centre-ville.

La force du centre-ville et l'offre de transport en commun sont des atouts majeurs pour Montréal. 22 % des déplacements domicile-travail se font en transport en commun à Montréal, ce qui la situe en deuxième place derrière New York (30 %) et *ex aequo* avec Toronto. À titre de comparaison, dans la plupart des agglomérations nord-américaines, ce pourcentage se situe sous la barre des 10 %.

L'objectif fixé en 1992, soit 70 % de déplacements en transport en commun vers le centre-ville, a donc presque été atteint. Bien que la part du transport en commun ait diminué à partir de 1993, se maintenant pendant plusieurs années autour de 55 %, elle est finalement remontée en 2008, pour atteindre 66 %.

La part des déplacements en voiture vers le centre-ville a diminué, passant de 41,1 % à 34,5 %. Même le nombre total de voitures entrant au centre-ville a diminué en 2008, alors que le nombre de déplacements vers le centre-ville augmentait. L'augmentation de l'offre de trains de banlieue et l'extension du réseau de métro vers Laval ont pu avoir, à ce titre, un effet déterminant.



Durant la même période, la part du transport en commun a aussi augmenté dans l'ensemble de la région montréalaise, mais beaucoup moins rapidement, passant en dix ans de 21 % à 24 %. Visiblement, l'augmentation de l'offre de transport en commun a un impact plus direct sur le centre-ville que sur les autres destinations.

Un centre en consolidation

Après avoir augmenté de manière constante à partir des années 1950, la surface de terrains vacants se résorbe depuis le début des années 1990.

Plusieurs initiatives municipales ont contribué à ce succès. Des projets comme Nouveau Montréal (qui a relancé la construction résidentielle dans le Vieux-Montréal), la Cité du Multimédia, le Quartier international et, plus récemment, le Quartier des spectacles ont tous favorisé la conversion de terrains vacants

au cours des 20 dernières années. Plus récemment, les efforts déployés pour éliminer les stationnements de surface illégaux au centre-ville ont aussi contribué à ce résultat.

Il reste néanmoins une quantité importante de terrains constructibles sur le pourtour du centre des affaires. Ces terrains sont principalement exploités à des fins de stationnement commercial à ciel ouvert, le plus souvent pour du

stationnement de longue durée en période diurne, et contribuent ainsi à favoriser l'utilisation de la voiture individuelle pour les déplacements travail-domicile.

La quantité de terrains vacants excède largement les besoins à venir pour la construction de bureaux. Une large part de ces espaces pourra donc être allouée à d'autres usages dans les années à venir, comme l'habitation.



La construction résidentielle a redémarré depuis 10 ans et le centre-ville de Montréal est maintenant l'un des plus habités en Amérique du Nord.

Évolution des terrains vacants

De gauche à droite
De nombreux terrains vacants (marqués en rouge) ont été comblés au cours des dernières décennies.

Le renouveau de l'habitation

Avec la consolidation des activités de bureau et le renforcement du transport en commun, le renouveau de l'habitation est une des tendances les plus marquantes des 20 dernières années au centre-ville.

De plus en plus de ménages souhaitent habiter dans les quartiers centraux. Il s'agit d'un renversement de tendance

majeur. Entre 1941 et 1991, le centre-ville a perdu près de 100 000 habitants. Pendant cette période, de nombreux logements ont été détruits pour faire place à des infrastructures (métro, autoroutes Ville-Marie et Bonaventure, etc.), des bureaux et des hôtels.

Le mouvement de retour au centre-ville a commencé timidement au début des années 1990. À ce moment, Montréal encourageait les promoteurs à construire des logements autour du Vieux-Montréal

où les nombreux terrains vacants nuisaient fortement à la qualité du paysage. À la suite de ces initiatives, les projets au centre-ville se sont tranquillement multipliés jusqu'à atteindre, à partir de 2001, un rythme moyen de 1 000 nouveaux logements par année. Plus de 14 000 unités ont été autorisées depuis 1990 et 10 000 nouveaux habitants se sont ajoutés entre 1991 et 2006, dont 4 000 dans la seule période 2001-2006. Depuis 2000,

c'est principalement dans le centre des affaires et sur son pourtour immédiat que s'installent les nouveaux projets. L'objectif de construction de logements formulé en 1992 a été atteint en 2006.

L'augmentation du nombre de résidents dans le centre-ville est tout à fait souhaitable et ne menace aucunement le développement des autres activités comme le bureau. Au contraire, l'habitation contribue à valoriser le centre-ville et à augmenter son attractivité pour les autres activités.

Le regain de l'habitation contribue à l'attractivité du centre-ville comme lieu de travail et d'achat et comme destination touristique.

De gauche à droite
Le projet U, rue De la Gauchetière (construction autorisée) et l'édifice Louis-Bohème.



En effet, le centre-ville s'anime en partie grâce à ses résidents : en marge des artères, les soirs de semaine, en dehors des jours de grande activité, ce sont eux qui font du centre-ville un lieu vivant. L'arrondissement de Ville-Marie compte 80 000 résidents, ce qui fait du centre-ville de Montréal l'un des plus habités en Amérique du Nord, avec ceux de Boston, Chicago et Vancouver. Un centre-ville habité est plus accueillant et sécuritaire, ce qui contribue à l'attrait des commerces, places d'affaires et destinations touristiques qui s'y trouvent. Les résidents du centre-ville représentent donc un atout déterminant pour son développement.

De plus, la construction résidentielle représente actuellement le meilleur potentiel de développement immobilier du centre-ville. Les terrains vacants sont encore très nombreux et en projetant dans l'avenir les tendances récentes de construction, il est évident que les besoins en commerces, bureaux et institutions ne suffiront pas à combler ces friches urbaines. Comme nous le verrons dans la section suivante, il est possible de construire un nombre important de logements au centre-ville sans compromettre sa capacité de répondre à la demande future pour d'autres fonctions.

L'afflux de nouveaux résidents est aussi bénéfique pour les résidents actuels dans la mesure où il contribue à atteindre la masse critique nécessaire pour attirer des équipements, services et commerces de proximité. Par exemple, les commerces alimentaires ont augmenté en nombre ces dernières années au centre-ville et sur son pourtour, et la poursuite de la croissance résidentielle devrait renforcer cette tendance.

Enfin, l'augmentation du nombre de résidents favorise la transition vers les modes de transport durables. Près des deux tiers des résidents du centre-ville qui ont un emploi y travaillent également. Parmi tous les résidents de la région métropolitaine,

ceux du centre ville sont les plus fidèles adeptes de la marche et du vélo, ceux qui utilisent le plus le transport en commun et ceux qui utilisent le moins l'automobile pour se déplacer le matin.



Bâti résidentiel selon la décennie de construction

Légende

- Avant 1990
- 1990 à 1999
- 2000 à 2010

La croissance de l'habitation s'est accélérée au cours de la dernière décennie, avec de nombreux projets autour du Vieux-Montréal et dans l'est du centre-ville.

INTERVENTIONS

LA STRATÉGIE D'INTERVENTION

Ajuster la stratégie en matière de hauteur et de densité

Ce bilan permet de dresser un constat encourageant de l'évolution du centre-ville. Celui-ci a réussi à consolider son rôle dans les activités de bureau, l'habitation y connaît un regain manifeste, les terrains vacants y deviennent plus rares et l'utilisation du transport en commun affiche des résultats en hausse pour la première fois depuis des décennies. Les données du bilan rappellent l'importance du centre-ville, notamment pour la viabilité du réseau de transport durable. De plus, elles confirment que les orientations et principes d'aménagement adoptés il y a vingt ans demeurent pertinents.

La révision des paramètres de hauteur et de densité s'inscrit dans la continuité de ces orientations et principes et joue, à ce titre, un rôle bien précis. Son objectif est de mieux canaliser le dynamisme que connaît le centre-ville, en mettant à jour certains paramètres de mise en œuvre du Plan d'urbanisme.

Les cartes de hauteur et de densité sont restées à peu de choses près inchangées depuis 1992, bien que le centre-ville ait connu depuis des transformations considérables. Le Cadre de révision adopte le parti d'agir maintenant sur ces paramètres clés pour le développement du centre-ville en s'appuyant sur un examen systématique des formes et du paysage de ce territoire. Cette approche permettra de réaliser une révision depuis longtemps attendue, tout en la fondant sur des principes clairs et en considérant le centre-ville dans son ensemble plutôt que morceau par morceau.

Cette stratégie est essentiellement consacrée au cadre bâti et à son inscription dans l'espace urbain existant. Toutefois, le Cadre de révision amorce aussi une réflexion plus large sur le centre-ville en ouvrant quelques pistes de réflexion en amont de la mise à jour du plan d'urbanisme, prévue en 2013. On trouvera à ce titre des éléments d'orientation dans la troisième partie de ce document.

Une approche ciblée

Les terrains vacants représentent toujours un défi important pour le centre-ville. Ils nuisent à son dynamisme, dégradent le paysage, diminuent l'animation sur la rue et créent une offre massive de stationnement de longue durée en période diurne qui encourage les travailleurs et les étudiants à se déplacer en voiture. La construction des terrains vacants est une condition nécessaire pour que le rôle du centre-ville comme cœur économique et culturel de la métropole se confirme dans les années à venir. En remplaçant ces espaces vides par des constructions adaptées aux caractéristiques du milieu, on rehaussera l'attractivité du centre-ville pour toutes les activités, dont le commerce, les institutions, le bureau et le tourisme.

Le dynamisme du marché de l'habitation offre une opportunité de combler beaucoup de terrains vacants. Toutefois, certaines parties du centre-ville n'ont pas bénéficié de cette vague de construction. Des concentrations massives de terrains vacants subsistent sur le pourtour du centre des affaires et continuent de nuire à son dynamisme. Dans certains cas, les limites de hauteur et de densité ou l'incongruité de leur découpage représentent des obstacles à la consolidation du cadre bâti.

En 1992, dans certaines parties du territoire à l'étude, les plafonds de hauteur et de densité du Plan d'urbanisme ont été rabaisés pour mettre fin à plusieurs décennies d'érosion du bâti patrimonial et de densification désordonnée. Cette approche de « downzoning » n'a pas toujours porté fruit. En effet, malgré le mouvement de consolidation des quartiers centraux des dernières années, les secteurs qui étaient les plus déstructurés en 1992 le sont toujours aujourd'hui. La présente démarche de révision est l'occasion de revoir cette approche, particulièrement dans le cas du secteur Ouest.

Cette démarche offre aussi l'occasion d'adapter les paramètres d'aménagement au nouveau marché immobilier du centre-ville. Les cartes existantes ont été conçues en fonction du développement d'espaces de bureau, et non de l'habitation. Alors que le bureau exige de grandes surfaces de plancher, les édifices résidentiels doivent être suffisamment étroits pour assurer à chaque logement une fenêtre sur l'extérieur. Un rehaussement de la hauteur, sans modification de la densité, favorisera donc des typologies de bâtiments plus compatibles avec l'habitation.

Rue Sainte-Catherine, chantiers de La Maison du développement durable et du 2-22.



Par ailleurs, au cours des années, certains paramètres de hauteur et de densité se sont révélés inadéquats quant à la mise en valeur du patrimoine et d'éléments clés du paysage. Le pourtour du centre des affaires doit être modelé avec soin, puisqu'il assure la transition entre le cœur du massif bâti et certaines zones particulièrement sensibles, dont le flanc sud du mont Royal et l'arrondissement historique du Vieux-Montréal. Le traitement des hauteurs sur ce territoire est également déterminant afin de préserver certaines fenêtres significatives sur la montagne.

Un examen systématique

Ce document propose donc des modifications aux cartes de hauteur et de densité de manière à consolider le cadre bâti et à renforcer la protection des principales qualités spatiales et paysagères du centre des affaires et de son pourtour.

Un examen systématique des hauteurs et densités permises au Plan d'urbanisme a été effectué dans les trois secteurs situés au sud, à l'est et à l'ouest du centre des affaires. Cet examen s'est appuyé sur une analyse des tendances de développement, du cadre bâti existant et des composantes significatives du paysage. On trouvera une présentation détaillée de cette approche dans la section suivante.

Ce travail a permis d'identifier :

- Les sites où un rehaussement des plafonds de hauteur ou de densité contribuerait à l'arrivée de nouveaux projets sans compromettre la cohérence du cadre bâti ;
- Les sites où une réduction des plafonds de hauteur ou de densité permettrait de mieux protéger des composantes patrimoniales ou paysagères significatives.

Tenant compte des modifications apportées aux paramètres de hauteur et de densité, on estime à près de 13 500 logements et 750 000 m² de bureau le potentiel constructible du centre des affaires et de son pourtour et ce, en excluant les projets déjà approuvés.

Le développement de ces trois secteurs et la consolidation de leurs caractéristiques paysagères et patrimoniales devraient donc jouer un rôle particulièrement stratégique en rehaussant l'apparence, le confort et l'animation de l'espace public du centre-ville.



Le Cadre de révision vise à mieux protéger le patrimoine et le paysage et à combler les terrains vacants situés dans les zones stratégiques.

Les immeubles à bureaux présentent des volumes plus massifs que les immeubles résidentiels.

À gauche
Bureaux de Quebecor au Square Victoria.

Au centre
Tour à bureaux de la CGI.

À droite
Tour mixte résidentielle Hilton Garden Hill.

INTERVENTIONS PROPOSÉES

Les classes de hauteur du Plan d'urbanisme ont été déterminées en fonction des types bâtis recensés sur le territoire.

En plus des interventions touchant des secteurs spécifiques, le Cadre de révision propose des interventions d'ordre général concernant les catégories de hauteur du Plan d'urbanisme, les hauteurs dans la partie Nord du territoire et les impacts réglementaires des modifications

proposées. Ces précisions viennent éclairer la compréhension des modifications aux cartes des hauteurs et densités présentées ci-contre.

Modification des catégories de hauteur

Les classes de hauteur du Plan d'urbanisme ont été déterminées à partir d'une typologie du bâti montréalais. Cependant, elles sont généralement plus élevées que celles du règlement d'urbanisme car, contrairement à ce dernier, elles ne tiennent pas compte des constructions hors toit.

À ce titre, des difficultés d'application ont été observées à plusieurs reprises, particulièrement avec la classe de 60 m. Cette typologie, qui correspond à un édifice résidentiel de 20 étages, est assez répandue. Elle pose souvent problème en raison des constructions hors toit qui dépassent la hauteur permise. Il s'agit d'une situation particulière à cette typologie, qui résulte de contraintes architecturales qui lui sont propres. La modification consiste donc à majorer cette catégorie de hauteur à 65 m.

La catégorie de 44 m est également rehaussée à 45 m afin d'harmoniser l'intervalle entre les classes de hauteur.

Une nouvelle classe de 35 m, qui correspond à un édifice de 10 étages, est également introduite dans le Plan d'urbanisme. Cette catégorie s'avère utile, entre autres, dans le secteur Ouest. On trouvera dans la partie du document consacrée à ce secteur plus de détails sur la portée de cette classe.

Abaissement des hauteurs dans la partie Nord du centre-ville

Un abaissement général des plafonds de hauteur est proposé pour la partie Nord du centre-ville. La zone visée ici s'étend principalement entre les rues Drummond, City Councillors, Sainte-Catherine et Sherbrooke et comprend une partie du flanc sud du mont Royal, au nord de la rue Sherbrooke. Il s'agit d'un territoire consolidé où se trouvent très peu de terrains à développer, mais où les bâtiments d'intérêt patrimonial sont très nombreux, particulièrement aux abords et au nord de la rue Sherbrooke. Les interventions proposées visent à confirmer les hauteurs du bâti existant et à éviter des

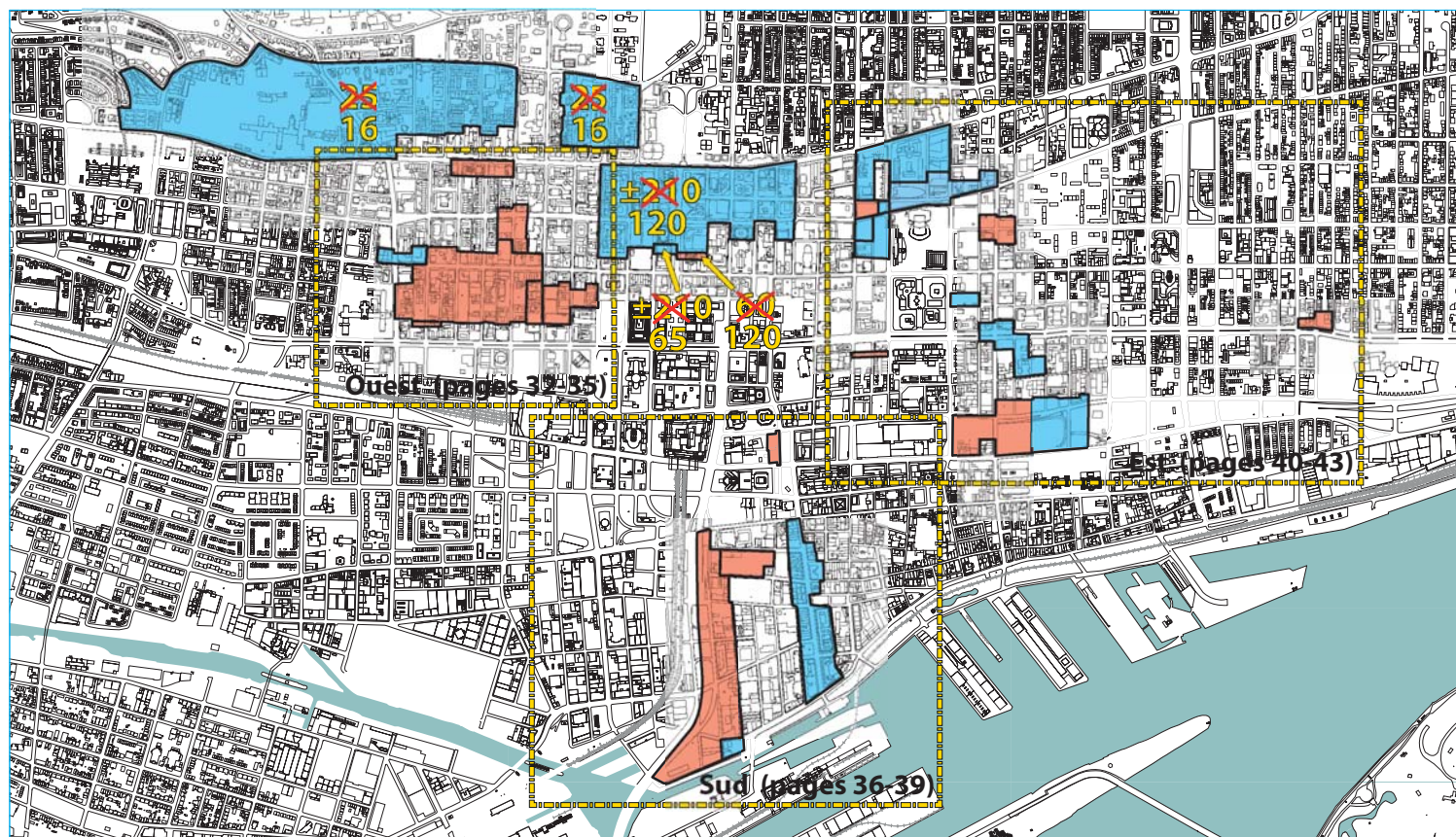
rehaussements qui pourraient réduire la présence de la montagne dans le paysage du centre-ville.

La modification consiste donc à diminuer la hauteur permise dans le nord du centre des affaires de 210 m à 120 m. Cette limite correspond à la hauteur réelle du bâti le plus élevé dans cette partie du centre-ville. De plus, cette modification traduit plus adéquatement le concept des deux massifs que le Plan d'urbanisme met de l'avant.

La hauteur est également abaissée dans le nord-ouest du centre-ville, passant de 25 m à 16 m. Cet abaissement ramène la hauteur au Plan à la même limite que la hauteur au règlement. Ceci confirme la volonté de Montréal de maintenir l'échelle actuelle du bâti dans cette partie du centre-ville où les enjeux patrimoniaux et paysagers sont particulièrement présents.



Modifications apportées aux hauteurs



Impacts réglementaires des modifications

Le Plan d'urbanisme fixe les balises générales et minimales auxquelles doit se conformer le règlement d'urbanisme. Aussi, la diminution des plafonds de hauteur ou de densité du Plan d'urbanisme entraîne l'obligation de modifier la réglementation de zonage, mais le rehaussement de ces paramètres ne requiert aucune modification.

Les rehaussements de hauteur et de densité proposés ne confèrent pas de nouveaux droits de construction.

Dans les cas où les hauteurs du Plan sont rehaussées, les dispositions du règlement d'urbanisme seront maintenues et les promoteurs qui souhaiteront se prévaloir de limites supérieures à celles du règlement (mais inférieures à celles du Plan) pourront soumettre leurs propositions dans le cadre de la procédure des projets particuliers.

Cette procédure permet un encadrement qualitatif qui est en fait plus serré que celui des paramètres inscrits dans un règlement de zonage. Elle permet de tenir compte de la qualité du projet, de son insertion, de ses impacts et de sa contribution aux aspects culturels, patrimoniaux et sociaux du milieu.

Cette procédure implique, par ailleurs, une série de mécanismes de validation, dont un avis du comité consultatif d'urbanisme (CCU) et une consultation publique.

L'approbation d'un projet particulier dépend du conseil d'arrondissement et peut faire l'objet d'un référendum.

Les rehaussements de plafonds de hauteur ou de densité présentés dans ce document ne correspondent donc pas à l'octroi de nouveaux droits de construction. L'encadrement individuel des projets demeure l'approche privilégiée par l'arrondissement.

À gauche

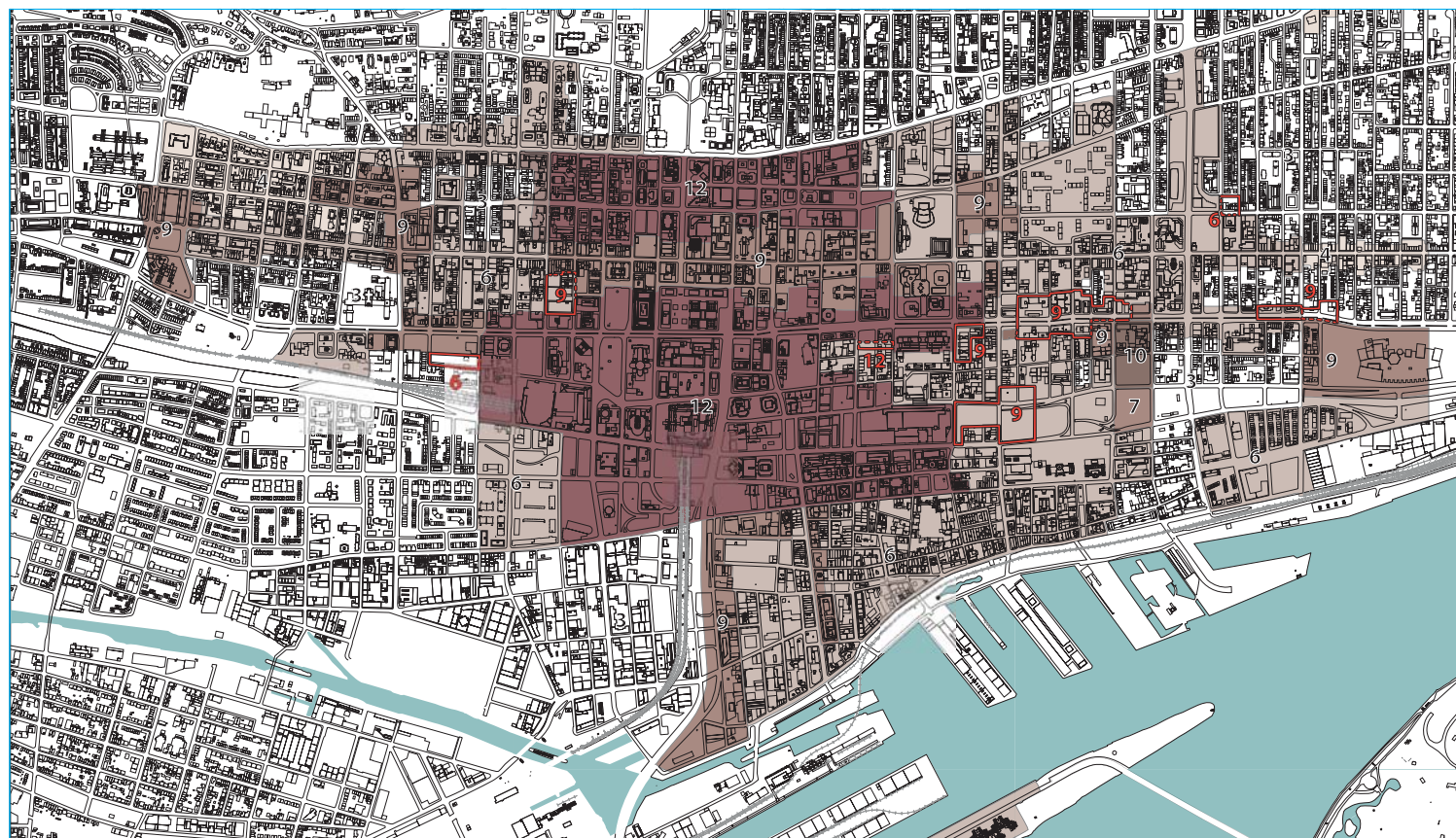
Le rabaissement du plafond de hauteur permettra de mieux protéger le bâti victorien du flanc sud et les vues sur le mont Royal.

À droite







Les hauteurs plus faibles au nord de la rue Sainte-Catherine assurent la transition vers le mont Royal.



Modifications apportées aux densités

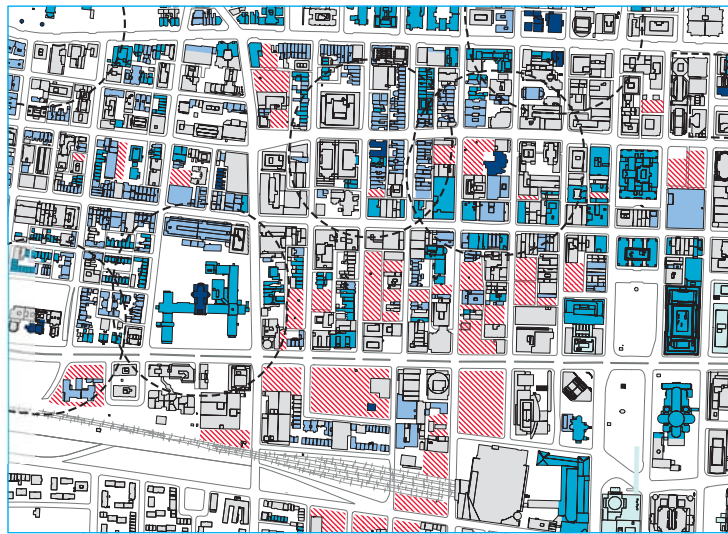


Légende

-  Édifice classé ou reconnu (MCCCF)
 -  Aire de protection (MCCCF)
 -  Bâtiment exceptionnel (*)
 -  Bâtiment intéressant (*)
 -  Patrimoine moderne (R. 01-282)
 -  Terrain constructible
- (* Beupré et Michaud architectes, 1988)



Ouest – Bâtiments d'intérêt patrimonial et terrains constructibles



Secteur Ouest

Ce secteur correspond au quartier Bishop-Crescent. Celui-ci s'est principalement développé au milieu du 19^e siècle, avec l'arrivée d'une population fortunée qui cherchait à éviter la promiscuité de la vieille ville.

Ce quartier se distingue aujourd'hui par un tissu urbain relativement bigarré où des groupes homogènes de bâtiments

victoriens côtoient des édifices de grande hauteur et d'immenses complexes immobiliers contemporains, comme les pavillons de l'Université Concordia ou le Musée des beaux-arts. Dans l'ensemble, l'échelle du bâti est plus modeste qu'à l'est de la rue Drummond. Avec ses maisons victoriennes transformées en commerces ou en bureaux, les rues Bishop, Crescent et de la Montagne se démarquent par une intense activité commerciale, particulièrement entre les rues Sainte-Catherine et Sherbrooke.

Les transformations survenues dans la seconde moitié du 20^e siècle ont fortement marqué ce quartier. Des bâtiments modernistes de forte densité se juxtaposent aux constructions plus anciennes. Au sud de la rue Sainte-Catherine, près de la moitié des propriétés sont occupées par des terrains vacants exploités depuis plusieurs décennies à des fins de stationnement commercial à ciel ouvert. Ces nombreux terrains vacants agissent comme un repoussoir qui dépare le quartier et décourage toute forme de réappropriation collective.



En haut, à gauche
Rue Bishop. Le patrimoine bâti du secteur Ouest est peu mis en valeur par la proximité des stationnements de surface.

En haut, à droite
Îlot Overdale. Ce vaste terrain est vacant depuis plusieurs décennies

En bas, à gauche
Rue Sherbrooke, près de la rue Crescent. L'échelle de la rue permet d'accueillir des bâtiments avec des gabarits forts.

En bas, à droite
Boulevard De Maisonneuve, près de la rue Stanley. L'échelle de la rue appelle à cet endroit des constructions avec des hauteurs importantes.



Secteur Ouest – potentiel constructible. Avec la présente révision du Plan d'urbanisme, le secteur Ouest comporte un potentiel de construction (en rouge) de 5 700 logements et 63 000 m² de bureau, sans compter les projets déjà approuvés (en bleu).

Modifications proposées pour le secteur Ouest

Les modifications dans le secteur Ouest visent principalement à stimuler la construction des nombreux terrains constructibles qui s'y trouvent, tout en respectant les principes d'aménagement du Plan d'urbanisme.

Les plafonds de hauteur sont rehaussés aux abords du centre des affaires, de manière à créer une transition graduelle qui s'inscrit dans le massif bâti du centre-ville. La zone existante de 25 m qui s'étend de la rue Sainte-Catherine au

boulevard René-Lévesque est ainsi subdivisée en trois zones de 80 m, 65 m et 35 m. De plus, la zone de densité (COS) de 9 de la rue Sainte-Catherine est étendue pour englober le corps de l'îlot compris entre les rues Drummond et Peel, où le plafond de hauteur a été relevé à 80 m. Ce nouveau découpage permet de réaliser une transition progressive entre les zones de plus basses hauteurs et la zone de hauteur maximale.

Cette modification devrait avoir un impact déterminant sur la partie sud du secteur Bishop-Crescent. La limite actuelle de 25 m ne permet pas d'atteindre des hauteurs suffisantes pour rentabiliser les coûts de base d'une construction en béton⁽⁶⁾. Un minimum de 10 étages est généralement requis pour qu'une construction de béton soit rentable, ce qui correspond à la limite de 35 m mise de l'avant dans le Cadre de révision.

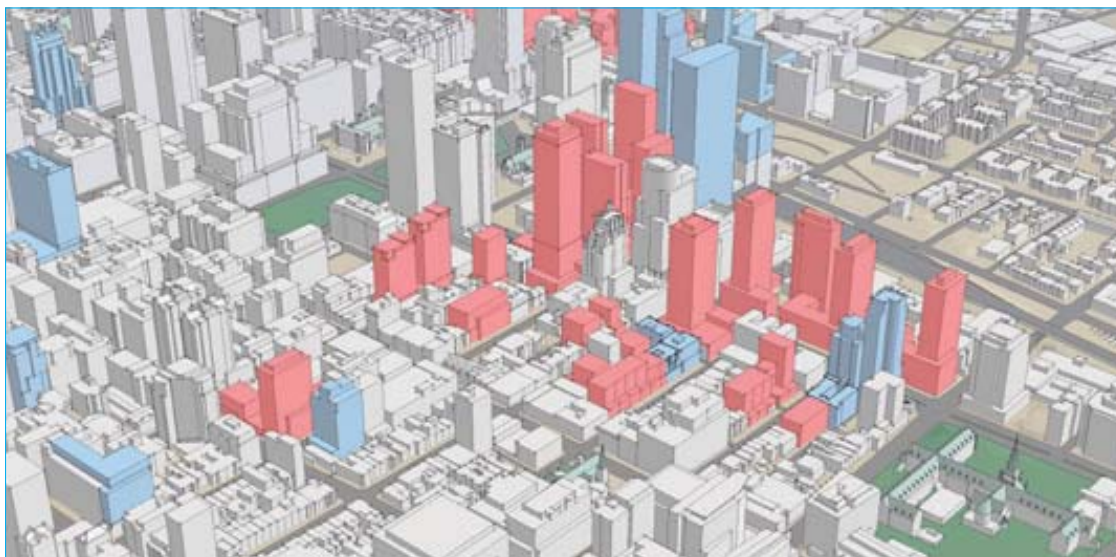
La création d'une zone de 35 m s'accompagnera éventuellement d'un règlement sur les surhauteurs. Ce règlement permettra de construire un volume de 35 m, à condition que celui-ci soit en retrait de la rue et que sa contribution à la qualité de l'environnement urbain soit jugée positive dans le cadre d'une procédure d'approbation qualitative du projet. Les

limites actuelles de hauteurs sur rue, qui varient de 16 m à 23 m, seront maintenues dans le règlement d'urbanisme afin de préserver l'échelle du bâti patrimonial.

La zone de 65 m dans l'axe du boulevard De Maisonneuve est étendue pour englober les terrains vacants le long de la rue de la Montagne. Cette hauteur s'inscrit également dans le massif du centre-ville et elle permettra des constructions à l'échelle du boulevard De Maisonneuve. Le plafond de densité pour cette zone est maintenu à une densité (COS) de 6, de sorte que les volumes résultants puissent s'articuler harmonieusement avec le bâti patrimonial qui subsiste dans le secteur, dont le Mount Stephen Club sur la rue Drummond.

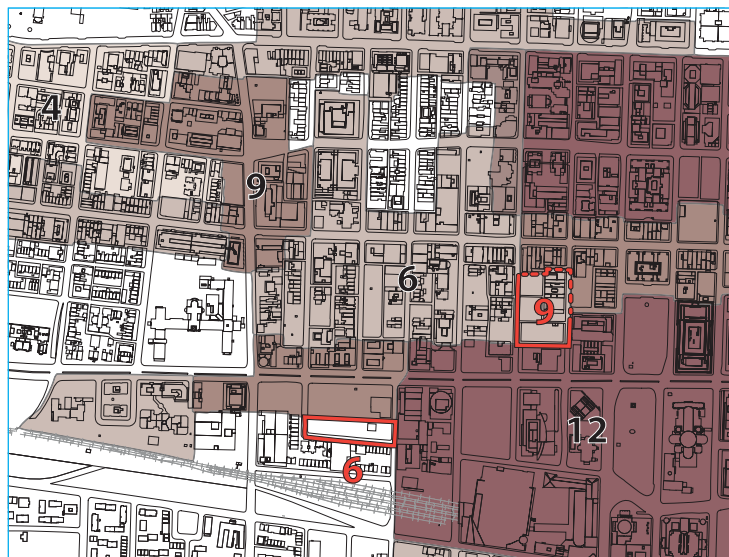
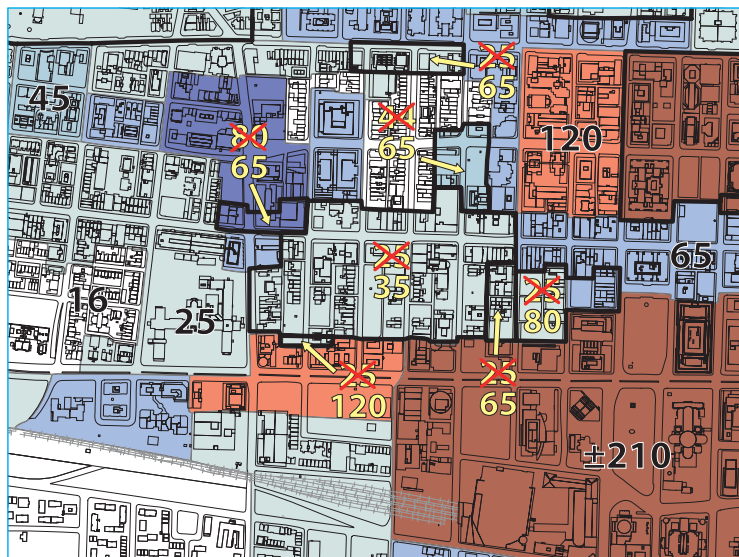
L'extension de la zone de 65 m dans l'axe de la rue Sherbrooke vise à équilibrer la répartition des hauteurs de part et d'autre de celle-ci. Elle vient également reconnaître la hauteur du bâti existant.

Quant à l'extension de la zone de 120 m dans l'axe de la rue Mackay, elle vise à permettre une profondeur suffisante pour l'implantation d'un projet à l'échelle du boulevard René-Lévesque.



Le rabaissement de hauteur dans la zone située au coin des rues Guy et Sainte-Catherine vise à fixer des limites cohérentes par rapport à la rue Sainte-Catherine. En effet, les hauteurs dans cet axe sont systématiquement inférieures à celles qui prévalent au nord et au sud de celle-ci, de manière à en préserver le caractère typique.

Enfin, la partie sud de l'îlot Overdale est portée à un COS de 6 afin d'atténuer la transition entre l'antenne de forte densité du boulevard René-Lévesque et le bâti d'implantation traditionnelle situé plus au sud.



Vue d'ensemble des modifications – Ouest du centre des affaires

Hauteur au Plan et modifications proposées

- Plus ou moins 210 m
- 120 mètres
- 80 mètres
- 65 mètres
- 45 mètres
- 25 mètres
- 16 mètres
- Zone sujette à modification
- 65 Nature de la modification

Densité au Plan et modifications proposées

- 12
- 9
- 6
- 4
- 3
- Zone sujette à modification
- 6 Nature de la modification

Sud – Bâtiments d'intérêt patrimonial et terrains constructibles

Secteur Sud

À l'origine, ce secteur a été l'un des premiers débordements de la ville fortifiée. C'est un faubourg qui comptait le premier séminaire des Sulpiciens, plusieurs églises et une diversité d'occupations dont, principalement, de l'habitation. Dans la deuxième moitié du 19^e siècle, le faubourg des Récollets a accueilli les

premiers développements de l'ère industrielle au pays. La fonction résidentielle a ainsi cédé la place à ce que l'on pourrait qualifier de premier parc industriel canadien, qui s'étendait à l'ensemble des abords du canal de Lachine.

La présence industrielle y a été incessante durant plus d'un siècle. Les années 1950 ont marqué à la fois l'apogée et le début du déclin de cette fonction industrielle. L'ouverture de la voie maritime, qui a entraîné la fermeture du canal, l'explosion périurbaine et le redéploiement industriel sont autant de causes qui ont concouru au déclin du quartier.







Ce n'est qu'après plusieurs décennies, à la fin des années 1990, qu'il a repris vie grâce au projet de la Cité du Multimédia dans la partie sud. À la suite de ce projet, de nombreuses constructions à caractère résidentiel sont venues enrichir le milieu. Néanmoins, la plus grande partie du territoire, qui s'étend entre les rues Ottawa et

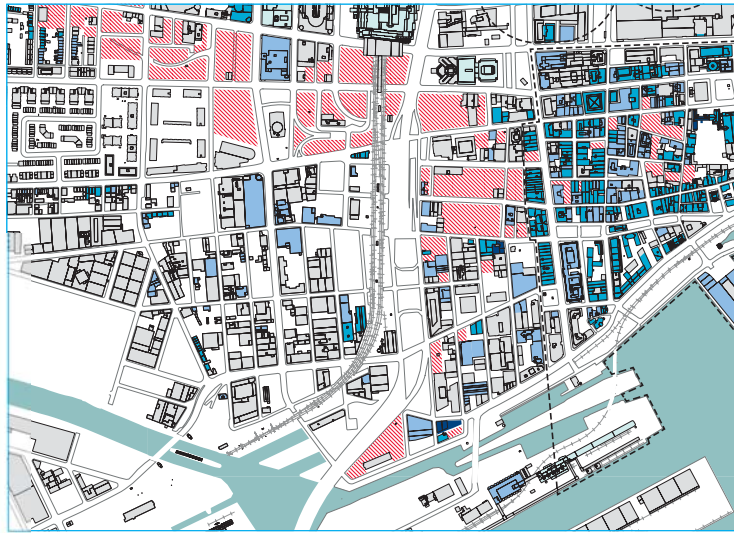
Saint-Jacques, demeure occupée par des terrains vacants utilisés à des fins de stationnement commercial à ciel ouvert.

Ce secteur présente un mélange notable d'architecture commerciale et industrielle d'époques variées, mais c'est l'é étroitesse des îlots et l'alignement de construction à la limite de propriété qui constituent les facteurs les plus caractéristiques de son identité urbaine. Par son échelle, le faubourg des Récollets assure une transition harmonieuse entre le centre des affaires et le Vieux-Montréal.

Par ailleurs, ce secteur bénéficiera dans les années à venir du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure, dont la mise en œuvre a été confiée à la Société du Havre. La partie surélevée de l'autoroute au nord du bassin Peel sera ramenée au sol pour former deux boulevards entre lesquels pourront s'ajouter des tours de bureau et d'habitation. Cette opération permettra de créer de meilleurs liens vers l'ouest, en plus d'améliorer la qualité de l'espace public^[7].

Légende

-  Édifice classé ou reconnu (MCCCF)
 -  Aire de protection (MCCCF)
 -  Bâtiment exceptionnel (*)
 -  Bâtiment intéressant (*)
 -  Patrimoine moderne (R. 01-282)
 -  Terrain constructible
- (* Beupré et Michaud architectes, 1988)





À gauche
Rue Duke. La réalisation du projet Bonaventure sera l'occasion de reconstruire cet axe avec un bâti à l'échelle du nouveau boulevard.

En haut, au centre
Rue Saint-Paul. Des terrains vacants importants subsistent à la rencontre du Vieux-Montréal et du centre des affaires.

En bas, au centre
L'entrepôt Buchanan, rue de la Commune. L'abaissement du plafond de hauteur contribuera à la mise en valeur de ce monument historique classé.

À droite
Rue McGill. Le bâti le long de cette rue entre à l'intérieur de la limite de 45 mètres.

Secteur Sud – potentiel constructible. Avec la présente révision du Plan d'urbanisme, le secteur Sud comporte un potentiel de construction (en rouge) de 3300 logements et 410 000 m² de bureau, sans compter les projets déjà approuvés (en bleu).



Modifications proposées pour le secteur Sud

Les hauteurs permises au sud du centre des affaires ont été révisées afin de renforcer la transition entre la zone de très grande hauteur du centre-ville et le bâti plus modeste du faubourg des Récollets et du Vieux-Montréal. Dans l'axe de la rue McGill, en bordure du Vieux-Montréal, de même qu'au coin des rues de la Commune et Brennan, les hauteurs maximales sont diminuées de 60 m à 45 m. Ce nouveau plafond de hauteur correspond davantage à l'échelle du bâti existant.

À l'ouest de la rue McGill, certains rehaussements de hauteurs sont proposés afin de favoriser le comblement des terrains vacants. Ainsi, une zone de 65 m est étendue au sud de la rue Saint-Maurice. De plus, la zone de 60 m située dans l'axe de l'autoroute Bonaventure est rehaussée à 80 m. Cette dernière modification s'inscrit dans l'esprit du projet Bonaventure élaboré par la Société du Havre, qui vise à donner des gabarits plus forts aux bâtiments situés en bordure du réaménagement de l'autoroute Bonaventure.

Par ailleurs, la zone de 210 m située le long du square Victoria est étendue pour suivre le nouveau tracé de la rue. Le contour de cette zone n'avait pas été mis à jour après la réfection du square en 2002.



Vue d'ensemble des modifications – Sud du centre des affaires

Hauteur au Plan et modifications proposées

- Plus ou moins 210 m
- 120 mètres
- 80 mètres
- 65 mètres
- 45 mètres
- 25 mètres
- 16 mètres
- Zone sujette à modification
- X 65 Nature de la modification

Densité au Plan







- 12
- 9
- 6
- 3

Secteur Est

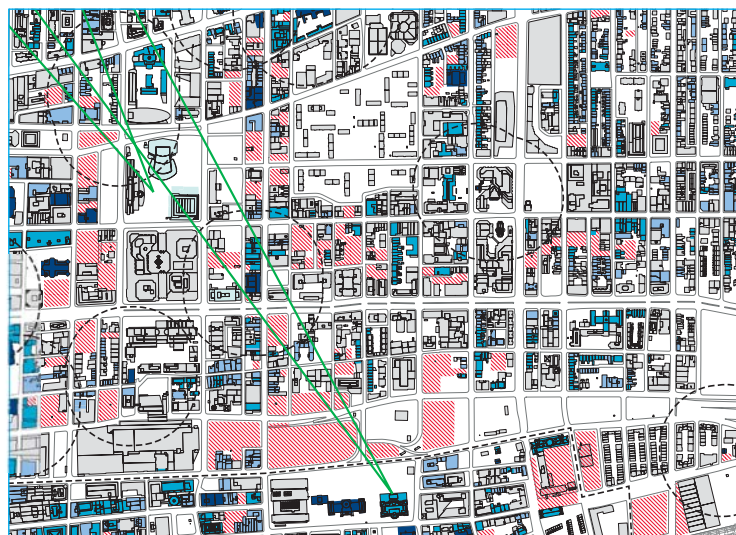
Ce secteur correspond à l'ancien faubourg Saint-Laurent qui se trouve au nord du Vieux-Montréal et à l'est du centre des affaires.

Est – Bâtiments d'intérêt patrimonial et terrains constructibles

Légende

-  Édifice classé ou reconnu (MCCCF)
-  Aire de protection (MCCCF)
-  Bâtiment exceptionnel (*)
-  Bâtiment intéressant (*)
-  Patrimoine moderne [R. 01-282]
-  Terrain constructible

(* Beupré et Michaud architectes, 1988)



Visé par les premières grandes opérations de rénovation urbaine de l'après-guerre, ce quartier a été profondément transformé par une série de projets publics, dont les Habitations Jeanne-Mance, la Place des Arts, le complexe Desjardins, le complexe Guy-Favreau, le Palais des congrès et l'aménagement en tranchée de l'autoroute Ville-Marie. Tout comme pour les deux secteurs précédents, la présence de nombreux terrains vacants mine fortement son attractivité.

Le renouveau de l'habitation, la construction du Quartier international de Montréal et la création du Quartier des spectacles ont permis la requalification de plusieurs terrains vacants. La construction du CHUM, qui va également entraîner de nombreuses constructions complémentaires, offre une autre occasion de consolider ce secteur. La tranchée de l'autoroute Ville-Marie et la

déstructuration du bâti le long du boulevard Saint-Laurent continuent toutefois de nuire au secteur en affaiblissant le lien qui l'unit au Vieux-Montréal.

Par ailleurs, les aspects patrimoniaux et paysagers de ce secteur constituent des atouts majeurs qui méritent d'être mieux protégés. Ce territoire présente notamment deux fenêtres particulièrement significatives sur le mont Royal qui méritent de faire l'objet d'une protection accrue. Il s'agit de la vue depuis la place Vauquelin et la terrasse de l'hôtel de ville et de la vue à partir de l'esplanade de la Place des Arts. Ces deux vues jouent un rôle marquant pour l'image de Montréal puisqu'elles sont accessibles à partir de lieux symboliques majeurs où convergent les touristes, les dignitaires, et tous les visiteurs de Montréal. Les perspectives qu'elles offrent sur le mont Royal sont, avec celle de l'avenue McGill College à partir de la rue Sainte-Catherine, les plus spectaculaires du centre-ville.



En haut, à gauche
L'autoroute Ville-Marie crée une coupure majeure entre le Vieux-Montréal et le Quartier des spectacles.

En haut, à droite
Le bâti le long de René-Lévesque se distingue par son gabarit plus imposant.

En bas
Les vues sur le mont Royal à partir de l'esplanade de la Place des Arts (à gauche) et de la terrasse de l'hôtel de ville (à droite) ont une valeur symbolique particulière.

Secteur Est – potentiel constructible.
Avec la présente révision du Plan d'urbanisme, le secteur Est comporte un potentiel de construction (en rouge) de 4 400 logements et 275 000 m² de bureau, sans compter les projets déjà approuvés (en bleu).

Modifications proposées pour le secteur Est

Afin de protéger la vue à partir de la terrasse de l'hôtel de ville, certains plafonds de hauteur doivent être baissés. Une zone de 60 m dans l'axe du boulevard Saint-Laurent est ramenée à 35 m. De même, une zone de 210 m est réduite à 65 m au sud de la rue Sainte-Catherine,

entre les rues Clark et Saint-Urbain, et la hauteur au-dessus de l'autoroute Ville-Marie est réduite de 44 m à 25 m devant l'hôtel de ville.

En vue de conserver une fenêtre sur la montagne à partir de l'esplanade de la Place des Arts et de reconnaître le bâti existant, le plafond de hauteur est baissé de 60 m à 25 m au nord de l'avenue du Président-Kennedy et de la rue Ontario. La hauteur maximale de l'îlot Eugène-Lapierre, situé au nord du boulevard De Maisonneuve, entre les rues De Bleury et Jeanne-Mance, est augmentée de 60 m à 80 m, à l'exclusion de la tête d'îlot située en bordure de la rue Jeanne-Mance. Pour leur part, les hauteurs maximales de l'îlot Balmoral sont réduites de 120 m à 80 m dans la partie nord, et à 65 m dans la partie sud. Cette nouvelle répartition des hauteurs est plus cohérente avec le bâti existant et les zones de hauteurs avoisinantes et permettra d'assurer la qualité de l'encadrement spatial et de l'ensoleillement de la Place des festivals.

Des rehaussements de plafond de hauteur sont par ailleurs prévus pour faciliter le

développement de certains secteurs difficiles à développer. Ainsi, une zone de 80 m avec une densité (COS) de 9 est créée dans l'axe de l'autoroute Ville-Marie. Ces nouveaux paramètres visent à faciliter la construction au-dessus et aux abords de l'autoroute afin d'améliorer la continuité entre le Vieux-Montréal et le Quartier des spectacles.

À l'intersection des boulevards Saint-Laurent et De Maisonneuve, la limite de hauteur est relevée de 60 m à 80 m. Les quatre terrains qui bordent cette intersection ont une importance stratégique pour marquer à la fois l'axe du boulevard De Maisonneuve et l'entrée dans le secteur de la Place des Arts.

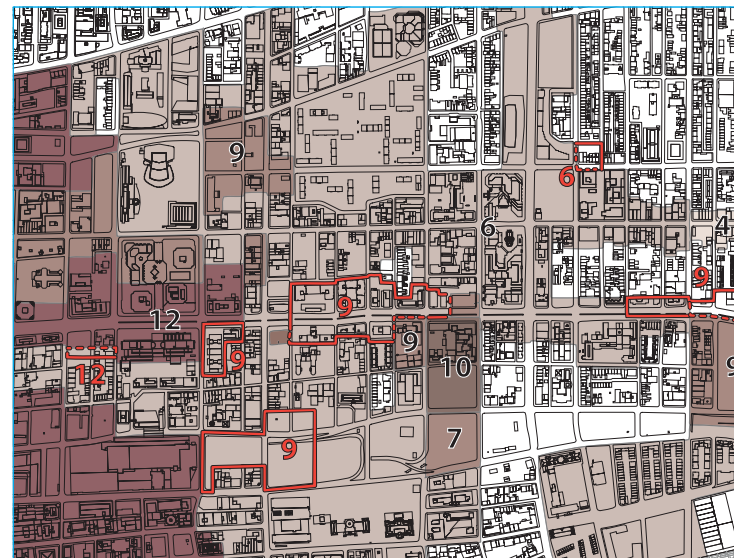
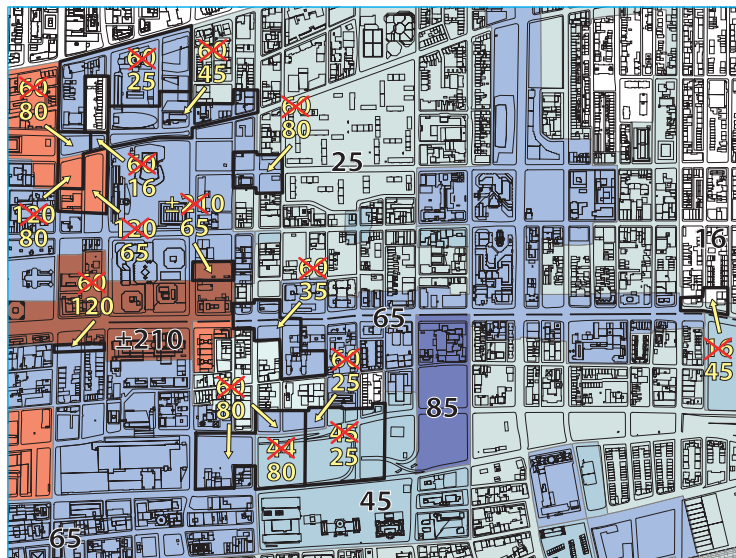
L'augmentation de la densité à l'intersection de la rue Saint-Hubert et du boulevard De Maisonneuve vise à uniformiser la densité pour l'ensemble du pourtour de la place Émilie-Gamelin.

Sur le boulevard René-Lévesque, la densité est rehaussée de manière à faire un pendant équilibré à l'antenne ouest du même boulevard située du côté opposé du centre des affaires. Cette plus grande densité permettra de souligner l'importance du boulevard dans le quartier.



Deux têtes d'îlot du boulevard René-Lévesque, face au site de la Maison de Radio-Canada, voient leur zonage augmenté à 45 m. Cette dernière modification permet d'assurer une échelle similaire pour le bâti de part et d'autre du boulevard. Pour la même raison, la densité est également rehaussée sur une partie du boulevard René-Lévesque, à proximité du site de la Maison de Radio-Canada.

Enfin, une limite de hauteur et de densité est ajustée sur la tête d'îlot du boulevard René-Lévesque située au sud, entre les rues De Bleury et Jeanne-Mance. Cette modification vise à corriger une erreur graphique du Plan d'urbanisme de 2004.



Vue d'ensemble des modifications – Est du centre des affaires

Hauteur au Plan et modifications proposées

- Plus ou moins 210 m
- 120 mètres
- 80 mètres
- 65 mètres
- 45 mètres
- 25 mètres
- 16 mètres
- Zone sujette à modification
- 65 Nature de la modification

Densité au Plan et modifications proposées

- 12
- 9
- 6
- 4
- 3
- Zone sujette à modification
- 6 Nature de la modification

ÉLÉMENTS D'ORIENTATION

AUTRES RECOMMANDATIONS

La construction du Centre de recherche du CHUM (à gauche) et du Pavillon Erskine du MBA (à droite) témoignent des transformations en cours au centre-ville.

La Ville de Montréal amorcera en 2013 la révision de son Plan d'urbanisme. Cet exercice sera l'occasion de faire le point sur plusieurs aspects du centre-ville, incluant le rôle qu'il joue dans la région métropolitaine, de même que sur les outils d'urbanisme qui en orientent le développement. À ce titre, l'expérience accumulée dans l'arrondissement de Ville-Marie, de même que les résultats du bilan présenté au début de ce document, permettent de lancer plusieurs réflexions pertinentes. La présente démarche

propose donc une première contribution à cet exercice qui vise à souligner le caractère distinct du centre-ville.

Cette démarche soulève également certaines problématiques relatives à l'utilisation des outils de planification au centre-ville. Ces propositions seront examinées plus attentivement dans le cadre de la mise à jour du Plan d'urbanisme.



Un plan directeur pour le centre-ville

Montréal se distingue par la force de son centre-ville et par l'arrimage de celui-ci au réseau de transport en commun. Cet important atout de la métropole contribue significativement à son dynamisme et à ses performances comme ville durable.

La force du centre-ville dépend de plusieurs facteurs. Le rassemblement des fonctions administratives et des équipements collectifs majeurs sur son territoire joue un rôle-clé, de même que l'offre de transport en commun qui s'y destine. La fonction commerciale est également primordiale et devrait être consolidée, par exemple dans le cas de l'axe de la rue Sainte-Catherine, qui reste encore aujourd'hui le premier pôle commercial de la région.

Par conséquent, il est proposé que le prochain Plan d'urbanisme comprenne un Plan directeur dédié au territoire du centre-ville afin de faciliter une approche de planification unifiée et adaptée à son statut exceptionnel. Ce Plan directeur pourra explicitement identifier le centre-ville comme le cœur de la métropole et définir ses orientations de manière à ce que ce rôle se confirme à l'avenir. Il pourra également offrir des outils d'urbanisme adaptés au contexte très particulier du centre-ville.

La carte de densité et le document complémentaire

Conformément à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, le Plan d'urbanisme comprend un document complémentaire qui vise à fixer le contenu obligatoire des règlements d'urbanisme. En raison d'une particularité de la Charte de la Ville de Montréal, les modifications de ce document complémentaire doivent être soumises à une consultation menée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), ce qui n'est pas le cas des autres modifications au Plan d'urbanisme. Parmi les cartes thématiques du Plan d'urbanisme (usages, densités, etc.), seule la carte des hauteurs de l'arrondissement de Ville-Marie figure dans le document complémentaire. Ainsi, dans l'arrondissement de Ville-Marie, il y a présentement moins de flexibilité face aux enjeux de hauteur que face aux enjeux de densité, ce qui n'est pas représentatif de l'importance relative de ces deux paramètres.

La densité est sans doute le paramètre le plus structurant du cadre d'aménagement du centre-ville. En effet, c'est elle qui conditionne le plus fortement la valeur d'un terrain, puisqu'elle indique la superficie de plancher qui peut y être

construite. La densité a aussi un impact direct sur l'utilisation des infrastructures et sur la spéculation foncière. De plus, elle représente probablement le paramètre le plus marquant pour la forme bâtie puisqu'elle en détermine la dimension ultime. Pour ces raisons, elle devrait être moins flexible que la hauteur, qui relève principalement d'un enjeu d'intégration architecturale.

Afin de mieux refléter l'importance respective des paramètres de hauteur et de densité, il est proposé, lors de la mise à jour du Plan d'urbanisme, de remplacer la carte des hauteurs par celle des densités dans le document complémentaire.

Exclusions dans le calcul de la densité

Depuis le premier Plan d'urbanisme de Montréal en 1992, on prévoit de favoriser la vocation culturelle du centre-ville en offrant la possibilité d'exclure un équipement culturel du calcul de la densité. Cette disposition du Plan d'urbanisme n'a jamais été utilisée, notamment en raison des difficultés liées à la définition d'un tel équipement. Il est donc nécessaire de faire le point sur cette disposition pour étudier la possibilité de la rendre opérationnelle.

Il est également proposé d'ajouter à la liste des éléments pouvant être exclus du calcul de la densité les quais de chargement situés en sous-sol ou en demi-sous-sol ainsi que les cages d'ascenseurs et d'escaliers.

De même, il est proposé que les exclusions de densité liées à la superficie de plancher des commerces directement accessibles depuis la rue Sainte-Catherine, entre les avenues Atwater et Papineau, soient appliquées à l'ensemble des rez-de-chaussée des édifices bordant la rue Sainte-Catherine. Selon la définition actuelle, seuls les commerces ayant un accès direct depuis la rue peuvent être exclus. Or il arrive fréquemment qu'un édifice conçu dans un but commercial soit par la suite utilisé à des fins communautaires ou institutionnelles. En d'autres termes, le coefficient d'occupation du sol (COS) s'applique à une construction et non à un usage. En outre, le but de cette disposition est de préserver l'animation de la rue, or celle-ci peut être assurée autrement que par des occupations strictement commerciales. Cet éclaircissement permettrait de faciliter le suivi et l'application de cette exclusion.

Enfin, le Plan d'urbanisme de 1992 prévoyait que les bâtiments d'intérêt patrimonial sauvegardés par un projet de construction pourraient être partiellement

ou totalement exclus du calcul de la densité du projet (sauf s'ils se trouvaient dans l'arrondissement historique du Vieux-Montréal ou sur un site du patrimoine). Ce principe n'était applicable que dans le cas où le volume du bâtiment patrimonial, et non seulement sa façade, était préservé et uniquement si la nouvelle construction mettait en valeur l'immeuble conservé, par exemple en étant en retrait de ce dernier. Enfin, lorsque cette mesure était applicable, la limite de hauteur fixée par le Plan d'urbanisme pouvait également être dépassée, si cela s'avérait nécessaire à la réalisation de la densité autorisée. Cette disposition n'a pas été reprise dans le Plan d'urbanisme de 2004. Compte tenu des enjeux de densification et de patrimoine bâti du centre-ville, il est proposé de l'introduire à nouveau et ce, à même le document complémentaire.

Processus d'approbation des projets

Le centre-ville de Montréal et certains de ses quartiers adjacents constituent un environnement urbain particulièrement complexe. Pour cette raison, les procédures d'étude et d'approbation de projets doivent offrir plus de souplesse, afin de faciliter la réalisation des projets tout en assurant un niveau suffisant d'intégration urbaine et architecturale.

Or le nombre d'intervenants qui doivent se prononcer sur un projet est souvent très élevé. Par exemple, les projets dont l'emplacement concerne un Bien culturel au sens de la Loi (c'est-à-dire plus du tiers du territoire du centre-ville), doivent être soumis au ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, de même qu'au Conseil du patrimoine de Montréal. Les mêmes projets doivent ensuite être évalués par le Comité d'architecture et d'urbanisme et par le Comité consultatif d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie. Ce dernier est composé de résidents de l'arrondissement, même si dans le cas de Ville-Marie, les projets ont souvent une envergure foncièrement métropolitaine.

Le projet Beaux-Arts a été réalisé en utilisant l'exclusion du patrimoine du calcul de densité.



De plus, une partie des projets immobiliers sont autorisés par le biais de la procédure de l'article 89 de la Charte. Cette procédure offre très peu de flexibilité. Par exemple, si un projet doit être modifié après l'autorisation, ou s'il est abandonné, toute modification ou tout nouveau projet doivent être soumis à nouveau à la même démarche d'approbation et ce même s'ils sont conformes au règlement de zonage courant. Ainsi, l'existence d'autorisations en vertu de l'article 89 sur un site peut nuire à la réalisation de nouveaux projets.

En conséquence, il est nécessaire d'explorer la possibilité d'alléger cette procédure d'approbation, notamment dans le cas d'éventuelles modifications, et d'améliorer les procédures d'approbation en ce qui a trait aux comités consultatifs.

Il est également proposé que les processus d'approbation soient examinés dans la cadre de la mise à jour du Plan d'urbanisme pour en augmenter l'efficacité et, le cas échéant, qu'une démarche soit entamée afin de modifier leur cadre légal.

Types d'offre de stationnement

L'impact de l'offre de stationnement au centre-ville est très différent selon le type d'usagers auquel elle s'adresse. Le stationnement de longue durée offert pendant la période diurne contribue à la saturation du réseau routier, particulièrement dans les quartiers centraux, car il encourage les étudiants et les travailleurs à faire leurs déplacements quotidiens en voiture. En revanche, le stationnement pour résidents n'a pas le même impact puisqu'il permet de libérer les places de stationnement sur rue et offre plus de flexibilité aux résidents qui, ayant un endroit pour laisser leur véhicule, peuvent choisir de se déplacer autrement. De même, le stationnement de courte durée

est vital pour les commerces, services, entreprises et équipements culturels du centre-ville. Les orientations d'urbanisme concernant le stationnement devraient tenir compte de ces nuances.

Enfin, il est proposé que le prochain Plan d'urbanisme précise et différencie plus clairement les enjeux liés aux différents types de stationnement, particulièrement le stationnement pour les résidents et le stationnement complémentaires aux autres usages.

Vues sur le mont Royal

Le Plan d'urbanisme prévoit la protection de plusieurs grandes perspectives et vues encadrées sur le mont Royal. Si on superpose les 25 vues vers le mont Royal et les quelque 10 vues à partir du mont Royal qui affectent le centre-ville, celui-ci est entièrement couvert.

Les vues ne sont pas pour autant protégées, au sens où il serait interdit de construire un bâtiment qui les obstruerait. Elles font plutôt partie des critères à considérer dans l'évaluation des projets, au même titre que les impacts microclimatiques, l'inscription dans la silhouette du massif bâti, l'apport à l'espace public ou la mise en valeur des bâtiments significatifs. Parmi les vues identifiées, certaines ont un intérêt plus déterminant que d'autres, mais les outils actuels les traitent sur le même pied.

Le présent document a commencé à hiérarchiser leur importance en identifiant deux vues particulièrement significatives, l'une à partir de la terrasse de l'hôtel de ville et l'autre à partir de l'esplanade de la Place des Arts, et en proposant d'abaisser les plafonds de hauteur dans le cône de vision de manière à en assurer une protection effective. Il est proposé qu'une révision soit effectuée dans le cadre de la mise à jour du Plan d'urbanisme afin de hiérarchiser également l'importance des autres vues protégées.

Inclusion de logement abordable au centre-ville

Les subventions destinées au logement social et communautaire sont gérées à l'échelle provinciale et n'ont pas été conçues pour le contexte spécifique du centre-ville. Le coût des terrains, les typologies d'habitation et les normes architecturales minimales ne sont pas compatibles avec les montants consentis dans le cadre des programmes existants. Historiquement, le centre-ville est pourtant le lieu d'où les populations vulnérables ont le plus souvent été expulsées, notamment lors des grandes opérations de rénovation urbaine des années 1960 et 1970.

Le Cercle carré est l'un des quelques projets de coopératives d'habitation réalisés dernièrement dans le pourtour du centre des affaires.



Au chapitre du logement social et communautaire, le centre-ville ne peut être traité de la même manière que le reste de Montréal. Les fonds disponibles doivent être adaptés aux réalités du milieu afin d'y maintenir une offre suffisante de logement pour la classe moyenne et pour les moins nantis.

L'application de la Stratégie d'inclusion de logement abordable au centre-ville s'avère aussi problématique. Celle-ci fixe comme cible que les projets de 200 unités et plus intègrent 15 % de logement social et 15 % de logement abordable privé. Cette cible n'est pas obligatoire, mais peut être prise en compte lors de l'évaluation d'un projet qui déroge au Plan ou au règlement d'urbanisme.

Or au centre-ville cette contrainte s'ajoute à plusieurs autres concernant par exemple l'archéologie, le patrimoine bâti, l'intégration architecturale et les infrastructures vieillissantes. Elle contribue ainsi à alourdir une procédure déjà très complexe. Dans de nombreux cas, les dérogations requises pour un projet visent justement à faciliter sa réalisation dans un contexte plus difficile qu'ailleurs.

Pour ces raisons, toujours dans le cadre de la mise à jour du Plan d'urbanisme, il est suggéré de mettre au point une approche d'inclusion spécifique au centre-ville et tenant compte de son contexte spécifique.

Autres modifications

De façon générale, les affectations du Plan d'urbanisme sont souvent trop rigides et s'apparentent à du zonage, ce qui présente diverses difficultés d'application. Par exemple, selon le document complémentaire, plusieurs édifices patrimoniaux à caractère religieux doivent être affectés exclusivement à des fins de lieux de culte alors que dans les faits, leur usage est mixte, comme la cathédrale Christ Church sur la rue Sainte-Catherine, ou ils ont déjà été transformés à d'autres fins depuis de nombreuses années. L'application du document complémentaire requiert que ces édifices soient mis en droits acquis.

Dans le cas des espaces verts, selon les dispositions actuelles du Plan d'urbanisme, il faudrait procéder à plusieurs expropriations déguisées en attribuant la fonction parc à des propriétés privées sur lesquelles il n'y a jamais eu de réserve foncière à cet effet.

Concernant les commerces de détail de 1 000 m² et plus, l'application du document complémentaire requiert une

évaluation discrétionnaire pour toute nouvelle occupation de ce type même si elle correspond aux commerces typiques de la rue Sainte-Catherine. Or les édifices qui comportent plus d'un établissement commercial de 1 000 m² sont monnaie courante au centre-ville et il n'y a pas lieu, comme c'est le cas dans un arrondissement périphérique, d'imposer des critères particuliers pour leur implantation.

Il est donc proposé de revoir l'ensemble de ces usages afin de redonner au Plan d'urbanisme son rôle d'orientation et de laisser au règlement d'urbanisme celui du zonage précis des fonctions.

Enfin, les dispositions existantes du règlement d'urbanisme concernant l'évaluation des impacts éoliens exigent qu'une étude d'impacts soit faite lorsqu'un édifice projeté présente une hauteur supérieure à la moyenne des bâtiments voisins. Or, selon le document complémentaire, les édifices existants qui dérogent au zonage doivent être exclus de cette moyenne. Nous estimons plutôt que la réalité du contexte bâti devrait être prise en compte dans son intégralité pour déterminer si le projet a des impacts sur le microclimat. Le fait qu'un édifice soit ou non en droits acquis ne change rien aux conditions

microclimatiques de l'emplacement. Ce qui importe est plutôt l'état réel des lieux. C'est pourquoi il est proposé que le document complémentaire soit modifié en ce sens lors de la mise à jour du Plan d'urbanisme .

L'avenue McGill College offre l'une des vues les plus significatives sur le mont Royal, au même titre que l'esplanade de la Place des Arts et la terrasse de l'hôtel de ville.



APPENDICE

CONCEPTS CLÉS

La densité ou coefficient d'occupation du sol (COS)

Dans le contexte du Plan ou du règlement d'urbanisme, le concept de densité renvoie à la densité de construction. Plus spécifiquement, il fait référence au rapport entre la surface de plancher construite et la surface du terrain, lequel est aussi désigné par l'expression

Coefficient d'occupation du sol (COS). Le COS a un impact direct sur la valeur monétaire d'un terrain parce qu'il détermine la superficie de plancher qui pourra être construite sur un emplacement donné.

Un même COS peut donner des résultats très différents en termes de formes de bâtiment. Il doit donc être accompagné d'autres outils dans le règlement afin d'encadrer correctement le développement.

Par ailleurs, la densité est plus qu'un instrument de mesure : c'est un principe universel de l'urbanisation. Dans le cas de la région de Montréal, densifier le territoire signifie augmenter les activités urbaines (dont l'habitation) à l'intérieur des secteurs déjà construits, plutôt que d'urbaniser les milieux naturels et agricoles qui subsistent dans la région. En somme, la densité est l'une des principales clés du développement urbain durable.

La surhauteur

La surhauteur est un concept propre aux règlements d'urbanisme des arrondissements provenant de l'ancienne Ville de Montréal. En effet, plusieurs de ces règlements comportent des cartes thématiques de hauteurs sur rue et de surhauteurs. Le territoire est entièrement couvert par des paramètres de hauteurs sur rue, lesquels comprennent autant des minimums que des maximums. La carte des surhauteurs indique pour sa part les zones où de grandes hauteurs sont permises. Pour se prévaloir du droit de construire un édifice comportant une surhauteur, il faut suivre une procédure de révision architecturale spécifique qui requiert, entre autres, un avis du comité consultatif d'urbanisme.

L'évaluation d'un projet de surhauteur tient compte de plusieurs critères afin de favoriser son insertion dans le bâti et le paysage existant et de limiter son impact sur le confort des piétons ou du voisinage.

Le projet particulier

Le projet particulier est un outil d'urbanisme qualitatif qui permet d'encadrer les projets dérogoires.

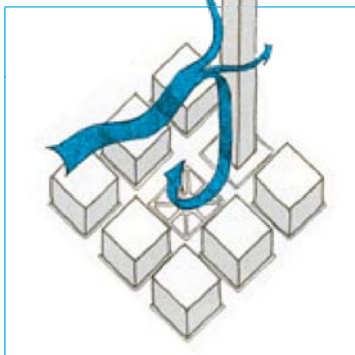
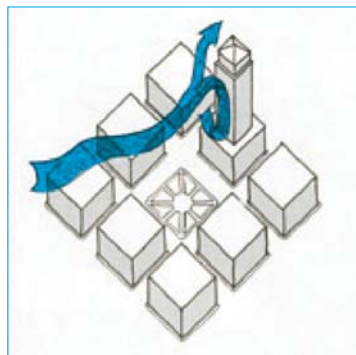
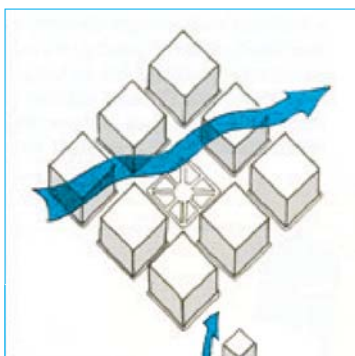
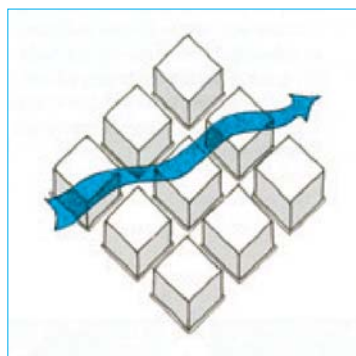
Un règlement sur les projets particuliers permet d'autoriser les projets conformes aux objectifs et aux paramètres réglementaires du Plan d'urbanisme, mais non conformes au règlement d'urbanisme.

Ces projets doivent répondre aux critères identifiés par l'arrondissement dans son règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble. Afin d'évaluer si le projet répond à ces critères, l'arrondissement peut exiger du promoteur toutes les études qui apparaissent nécessaires (impacts sur la circulation, impacts éoliens, valeurs patrimoniales, etc.).

Cette approche est particulièrement utile pour encadrer des projets complexes qui entrent difficilement dans les paramètres très précis du règlement d'urbanisme. Elle permet aussi de traiter des projets afin qu'ils s'intègrent à des contextes très spéciaux. Les projets majeurs au centre-ville sont donc, la plupart du temps, autorisés par le biais de cette procédure.

La Place Bonaventure et l'immeuble IBM-Marathon ont tous deux une densité de 12.



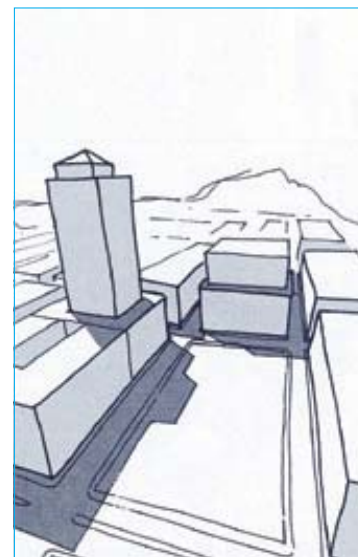
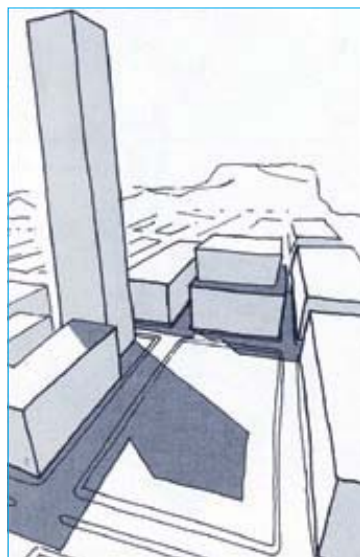


Le Plan d'urbanisme

Le Plan d'urbanisme est le document de référence pour les interventions sur le territoire montréalais. Il formule les orientations d'aménagement et de développement pour l'ensemble de Montréal, et fixe des repères généraux pour le règlement d'urbanisme, principalement quant aux hauteurs, densités et activités permises. Une première version du Plan d'urbanisme a été adoptée en 1992, suivie d'une seconde en 2004. Le Plan d'urbanisme sera mis à jour après 2013.

Le document complémentaire

Le document complémentaire est une composante du Plan d'urbanisme. Son rôle est d'assurer un lien avec la réglementation d'urbanisme qui est élaborée par les arrondissements. Le document complémentaire fixe des balises minimales pour la réglementation. En vertu de la Charte de Montréal, toute modification au document complémentaire du Plan d'urbanisme doit être soumise à l'examen de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM).



L'étude des surhauteurs et des projets particuliers prend en compte les impacts éoliens et la perte d'ensoleillement causés par de nouvelles constructions.

Notes

1. Table métropolitaine de l'emploi, 2000, 2004, 2009.
2. Agence métropolitaine de transport, 1987, 1993, 1998, 2003, 2008.
3. Table métropolitaine de l'emploi, 2000, 2004, 2009.
4. Mario Polèse, 1988; Cushman & Wakefield, 2011.
5. À partir des sièges sociaux des 500 plus grandes entreprises canadiennes, selon l'Institut Fraser.
6. Les structures d'acier ou de béton sont requises par le Code national du bâtiment pour les constructions dépassant 4 étages.
7. Pour plus de détails, voir Société de la Havre, 2009.

Bibliographie

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT, 1987, Enquête origine-destination.

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT, 1993, Enquête origine-destination, http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/recherche_innovation/modelisation_systemes_transport/enquetes_origine_destination/montreal/enquete_1993

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT, 1998, Enquête origine-destination, <http://www.cimtu.qc.ca/EnqOD/1998/Index.asp>

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT, 2003, Enquête origine-destination, <http://www.cimtu.qc.ca/EnqOD/2003/Index.asp>

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT, 2008, Enquête origine-destination, <http://www.enquete-od.qc.ca>

ALTUSGÉOCOM, 2009, *Communauté métropolitaine de Montréal : évolution récente du secteur du commerce de détail et analyse prospective*, Communauté métropolitaine de Montréal, 47 pages, http://www.cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20091101_rapportAltusGeocom.pdf

BEAUPRÉ ET MICHAUD ARCHITECTES, 1988, *Étude sur la mise en valeur du patrimoine de l'arrondissement Centre*.

Eugenie BIRCH, 2005, *Who Lives Downtown Today (And Are They Any Different from Downtowners of Thirty Years Ago) ?*, Lincoln Institute of Land Policy, 48 pages, http://repository.upenn.edu/pennur_papers/2

Michel BOISVERT et DELCOURT, Ronald, 1988, *Commerce de détail et les services à la consommation : structure, évolution et perspective d'intervention pour l'arrondissement centre*, Ville de Montréal, « Dossiers Montréal », 73 pages.

Melvin CHARNEY et al., 1990, *Le Faubourg Saint-Laurent : D'un savoir urbain à une vision éclairée du développement du faubourg*, Ville de Montréal, 81 pages.

William J. COFFEY, 1998, « La géographie des services » dans C. MANZAGOL et C.R. BRYANT (dirs.), *Montréal 2001 : visages et défis d'une métropole*, Presses de l'Université de Montréal, pages 135 à 148.

William J. COFFEY, MANZAGOL, Claude et SHEARMUR, Richard, 2000, « L'évolution spatiale de l'emploi dans la région métropolitaine de Montréal, 1981-1996 », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 44, n° 123, pages 325-339, <http://id.erudit.org/iderudit/022924ar>

COLLECTIF, 2003, La plaque tournante montréalaise : le centre ancien, le vieux-port et le secteur des gares, Société de développement de Montréal, 41 pages, <http://www.vieux.montreal.qc.ca/plaque/horizon/images/plaque.pdf>

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL, 2010, Portrait du grand Montréal, édition 2010, Cahiers métropolitains, 56 pages, http://www.cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/periodique/cahiersMetropolitains_no01.pdf

CUSHMAN & WAKEFIELD, 2011, MarketBeat : Global Market Reports : fourth quarter 2010, http://www.cushwake.com/cwmb4q10/us_4q10.html

Francine DANSEREAU, 1988, *Habiter au centre : tendances socio-économiques de l'habitation dans l'arrondissement Centre*, Ville de Montréal, « Dossiers Montréal », 94 pages.

Clément DEMERS, 1983, « Le nouveau centre-ville de Montréal », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 27, n° 71, pages 209-235, <http://id.erudit.org/iderudit/021609ar>

Daniel LATOUCHE, 1989, *Le centre de Montréal : synthèse des études*, Ville de Montréal, « Dossiers Montréal », 32 pages.

Paul LEWIS, 1998, « Le commerce montréalais, entre étalement et concentration », dans C. MANZAGOL et C. R. BRYANT (dirs.), *Montréal 2001 : visages et défis d'une métropole*, Presses de l'Université de Montréal, pages 171 à 182.

Alexandre MALTAIS, 2009, *Repeupler le centre-ville : le réaménagement des faubourgs du Vieux-Montréal entre intentions et interventions*, mémoire de maîtrise, Université de Montréal, 161 pages, <http://hdl.handle.net/1866/3804>

Charles-Olivier MERCIER, 2006, *Le repositionnement du centre-ville de Montréal dans la structure commerciale régionale ; un examen des comportements d'achat de ses travailleurs de bureau*, mémoire de maîtrise, Université de Montréal, 146 pages.

Mario POLÈSE, 1988, *Les activités de bureau à Montréal : structure, évolution et perspectives d'avenir*, Ville de Montréal, « Dossiers Montréal », 122 pages.

Mario POLÈSE et CHAPAIN, Caroline, 2000, « Le déclin des centres-villes : mythe ou réalité ? », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 44, n° 123, pages 303-324, <http://id.erudit.org/iderudit/022923ar>

Beatrice SOKOLOFF et AHTIK, Vito, 1992, « Centralité urbaine et aménagement du centre-ville de Montréal », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 36, n° 99, pages 463-482, <http://id.erudit.org/iderudit/022295ar>

SOCIÉTÉ DU HAVRE, 2009, *Quartier Bonaventure : Nouveau Montréal. Réaménagement de l'autoroute Bonaventure, phase 1. Synthèse des études de l'avant-projet détaillé*, 66 pages, <http://www.havremontreal.qc.ca/fr/publications/pdf/quartier-bonaventure/rapport-avant-projet-quartier-bonaventure.pdf>

STATISTIQUE CANADA, Recensement, 1991, 1996, 2001, 2006.

TABLE MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL, 2000, *La zone métropolitaine de l'emploi*-Québec, 25 pages.

TABLE MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL, 2004, *Atlas électronique de la zone métropolitaine de l'emploi de Montréal : de l'organisation spatiale du marché du travail à l'organisation spatiale des déplacements domicile-travail*, 43 pages, <http://www.atlas-zme.qc.ca/0penPDF.aspx?Atlas.pdf>

TABLE MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL, 2009, *Atlas de la zone métropolitaine de l'emploi de Montréal : de l'organisation spatiale du marché du travail à l'organisation spatiale des déplacements domicile-travail - édition 2009*, 28 pages, <http://www.atlas-zme.qc.ca/2009/pdf/atlas.pdf>

Laurent TERRALET et SHEARMUR, Richard G., 2008, « Vers une nouvelle forme urbaine ? Desserrement et diffusion de l'emploi dans la région métropolitaine de Montréal », *L'Espace géographique*, 2008/1, tome 37, pages 16 à 31.

VILLE DE MONTRÉAL, 1988, *Énoncé d'orientation sur l'aménagement de l'arrondissement centre*, 169 pages.

VILLE DE MONTRÉAL, 1990, *Plan directeur d'aménagement et de développement de l'arrondissement Ville-Marie*, 120 pages.

VILLE DE MONTRÉAL, 1992, *Plan directeur de l'arrondissement Ville-Marie*, 104 pages, <http://www.ocpm.qc.ca/references/plan-durbanisme-de-lancienne-ville-de-montreal>

VILLE DE MONTRÉAL, 2004, *Plan d'urbanisme de Montréal*, pagination multiple, http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3096652&_dad=portal&_schema=PORTAL

VILLE DE MONTRÉAL, 2004, *Profil socio-économique : arrondissement de Ville-Marie*, 12 pages, http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/PES_Publications_FR/Publications/profil_villemarie_2001.pdf

VILLE DE MONTRÉAL, 2008, *Plan de transport*, 220 pages.

VILLE DE MONTRÉAL, 2009, *Plan de protection et de mise en valeur du mont Royal*, 82 pages, http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=1676,52675560&_dad=portal&_schema=PORTAL

VILLE DE MONTRÉAL, 2009, *Profil sociodémographique : Ville-Marie*, 27 pages, http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/VILLE-MARIE_AVRIL09_2_4.PDF

VILLE DE MONTRÉAL, 2010, *Profil économique, Ville de Montréal, Ville-Marie*, 27 pages, http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/VILLE-MARIE_AVRIL09_2_4.PDF

Crédits

Conception et direction : Bruno Collin.
Analyse, recherche et rédaction : Laurent Lussier.
Analyse, illustration et cartographie : Pierre-Étienne Gendron-Landry.
Géomatique : Patrick Bergeron.
Révision et graphisme : Primeau Barey (06-2011).

Crédits photographiques
Ville de Montréal et Michel Pinault.

Autres illustrations
Évolution morphologique, p. 11 : Melvin Charney, 1990 ; traitement Ville de Montréal.
Part du centre-ville dans les surfaces de bureau, p. 19 : Cushman & Wakefield, 4^e trimestre, 2010 ; traitement Ville de Montréal.
Moyenne annuelle de construction de surfaces de bureau, p. 19 :

Mario Polèse, 1988 et Cushman & Wakefield, 4^e trimestre, 2010 ; traitement Ville de Montréal.
Provenance des déplacements vers le centre-ville en pointe du matin, p. 20 : Agence métropolitaine de transport ; traitement Ville de Montréal.
Projet U, p. 22 : Atelier Big City
Coopérative Le Cercle carré, p. 48 : Groupe CDH.

Remerciements

Nicolas Audet-Plourde, Annick Bariteau, Ginette Bouchard, Alain Dufort, Anne-Sophie Harrois, France Guillemette, Marc Labelle, André Lavallée, Louis-François Monet, Marc Perreault, Nancy Shoiry, Sylvain Villeneuve et Benoit Van de Walle.

ville.montreal.qc.ca