

# MÉMOIRE SUR LE PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU QUARTIER DES GARES

**Présenté à l'office de consultation publique de Montréal**

**L'Aréna des Canadiens inc.**

Mémoire déposé le 11 juin 2015



# TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE .....	1
INTRODUCTION .....	1
1. CONTEXTE GÉNÉRAL.....	6
1.1 UN MILIEU URBAIN MARQUÉ PAR DES RUPTURES PHYSIQUES ET PSYCHOLOGIQUES .....	6
1.2 UNE PLUS-VALUE POUR LE DYNAMISME DU MILIEU ENVIRONNANT.....	7
1.3 LA RENCONTRE DE LA STRATÉGIE ET DES OBJECTIFS DU PROJET DE PPU DU QUARTIER DES GARES.....	10
2. UN LIEN DE QUALITÉ CONTINU.....	13
2.1 LE PARC VILLE-MARIE ET LE VERDISSEMENT DES RUES.....	13
2.2 LA RÉALISATION D'UNE NOUVELLE PROMENADE URBAINE.....	14
3. UN QUARTIER CENTRAL, EN PLEINE MUTATION, À DISTANCE DE MARCHÉ DES PÔLES URBAINS VOISINS.....	17
4. UN PÔLE INTERMODAL VALORISÉ .....	19
4.1 UN INTERFACE TRANSPORTS COLLECTIFS – TRANSPORTS ACTIFS AMÉLIORÉS .....	19
4.2 DES INTERCONNEXIONS PLUS FACILES ET SÉCURITAIRES .....	22
5. LA PIÉTONNISATION DE L'AVENUE DES CANADIENS-DE-MONTRÉAL, UNE RÉPONSE ADAPTÉE AU <i>PLAN DE TRANSPORT</i> .....	23
6. UN RÉAMÉNAGEMENT DANS LA CONTINUITÉ DE LA RUE DE LA GAUCHETIÈRE .....	26
7. LA MISE EN VALEUR D'UN BÂTIMENT D'ENVEGURE.....	28
8. LA MISE À DOUBLE SENS DE LA RUE SAINT-ANTOINE, ENTRE DE LA MONTAGNE ET JEAN- D'ESTRÉES, UNE INTERVENTION À REVOIR.....	30
CONCLUSION.....	33

# LISTE DES FIGURES

FIGURE 1.	ILLUSTRATION DU CENTRE DES AFFAIRES .....	1
FIGURE 2.	SECTEUR VISÉ PAR LE PROJET DE PPU DU QUARTIER DES GARES.....	2
FIGURE 3.	SECTEUR VISÉ – CONTEXTE GLOBAL.....	4
FIGURE 4.	SECTEUR VISÉ .....	4
FIGURE 5.	AMÉLIORATIONS ENVISAGÉES POUR LA PLACE DES CANADIENS.....	8
FIGURE 6.	AMÉLIORATIONS ENVISAGÉES POUR L'AVENUE DES CANADIENS-DE-MONTRÉAL .....	9
FIGURE 7.	PROPOSITION POUR LA RUE DRUMMOND, L'AVENUE DES CANADIENS-DE-MONTRÉAL ET LA RUE STANLEY .....	10
FIGURE 8.	ESPACES VERTS ET PLANTATIONS .....	13
FIGURE 9.	PROMENADE URBAINE FLEUVE À LA MONTAGNE .....	14
FIGURE 10.	CONCEPT .....	16
FIGURE 11.	LOCALISATION CENTRALE DU QUARTIER DES GARES .....	18
FIGURE 12.	DÉPLACEMENTS PIÉTONS DANS LE CADRE D'ÉVÈNEMENTS AU CENTRE BELL .....	21
FIGURE 13.	DÉPLACEMENTS PIÉTONS DANS LE CADRE D'ÉVÈNEMENTS AU CENTRE BELL SUITE AUX AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS .....	21
FIGURE 14.	DÉPLACEMENTS PIÉTONS PENDANT L'HEURE DE POINTE DANS LE SECTEUR DU CENTRE BELL SUITE AUX AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS.....	21
FIGURE 15.	VUE VERS LE SUD À PARTIR DU BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE .....	28
FIGURE 16.	VUE VERS LE CENTRE BELL À PARTIR DE LA RUE DRUMMOND.....	28
FIGURE 17.	PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT DE LA RUE SAINT-ANTOINE, ENTRE LES RUES DE LA MONTAGNE ET JEAN-D'ESTRÉES.....	31

# SOMMAIRE

Le présent mémoire est déposé à l'Office de consultation publique de Montréal lequel reçoit les commentaires en lien avec le projet de modification du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) afin d'y intégrer le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du Quartier des gares. Il vise à démontrer la nécessité d'apporter des ajustements au PPU afin d'y autoriser les améliorations proposées pour le Centre Bell. Outre des rénovations intérieures, ces aménagements visent notamment la piétonnisation permanente de l'avenue des Canadiens-de-Montréal entre les rues de la Montagne et Drummond ainsi qu'entre les rues Stanley et Peel, et ce, dans le but de :

- 1) Redonner au piéton sa place dans le Centre des affaires;
- 2) Diminuer la place de l'automobile au profit des déplacements actifs;
- 3) Améliorer l'image et l'accessibilité au pôle intermodal du centre-ville;
- 4) Tisser des liens solides, marqués et agréables avec les pôles urbains et le milieu environnants;
- 5) Valoriser l'expérience du piéton et des personnes à mobilité réduite en offrant un environnement de qualité;
- 6) Consolider le secteur névralgique du Centre des affaires et redonner au Quartier des gares sa vocation historique;
- 7) Créer une véritable promenade urbaine reliant la rue Sainte-Catherine et le futur parc Ville-Marie.

Par ailleurs, pour des raisons de sécurité et de fluidité, nous souhaitons exprimer notre désaccord avec le projet de réaménagement à double sens de la rue Saint-Antoine entre les rues de la Montagne et Jean-D'Estrées.

Ainsi, par le présent mémoire, le Centre Bell, demande que les interventions prévues dans le cadre du projet de Programme particulier d'urbanisme (PPU) du Quartier des gares soient révisées.



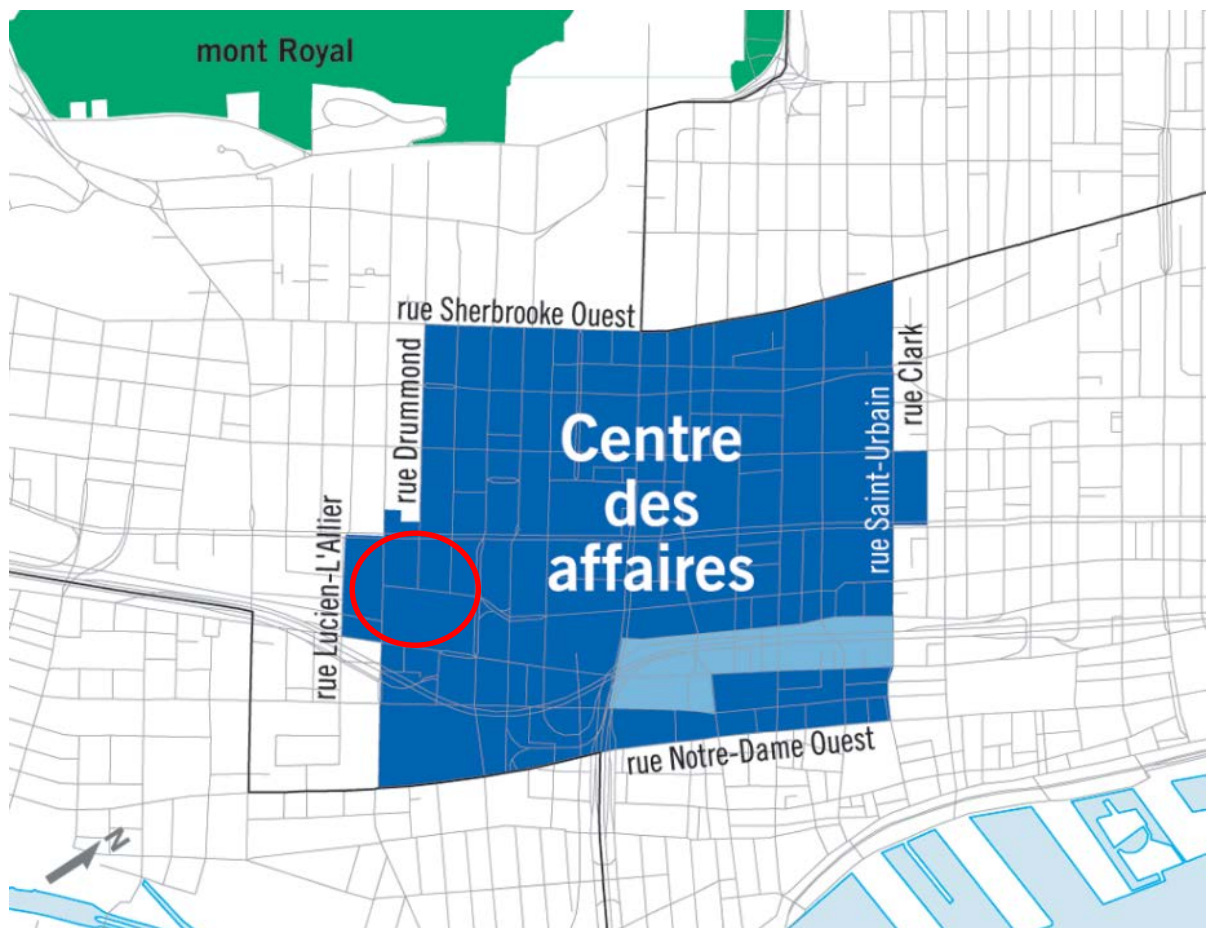
# INTRODUCTION

UN DOCUMENT MAJEUR EN CONTINUITÉ AVEC LA PLANIFICATION DU CENTRE DES AFFAIRES MONTRÉLAIS

Entré en vigueur en décembre 2004, le *Plan d'urbanisme* de Montréal établit les lignes directrices pour l'organisation du territoire, présente la vision du développement et sert de guide aux décisions en lien avec l'aménagement du territoire pour les administrations municipales montréalaises. Dans ce contexte, un programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur Place des Arts du Quartier des spectacles a été adopté en 2008. En 2012, l'adoption du Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal tel que proposé dans le *Cadre de révision des hauteurs et densités du centre-ville* vise la révision des hauteurs et des densités du *Plan d'urbanisme*.

Le Plan d'urbanisme précise également que *Le Centre des affaires fera l'objet d'une planification détaillée*<sup>1</sup>. La figure suivante illustre la délimitation du Centre des affaires.

**Figure 1. Illustration du Centre des affaires**



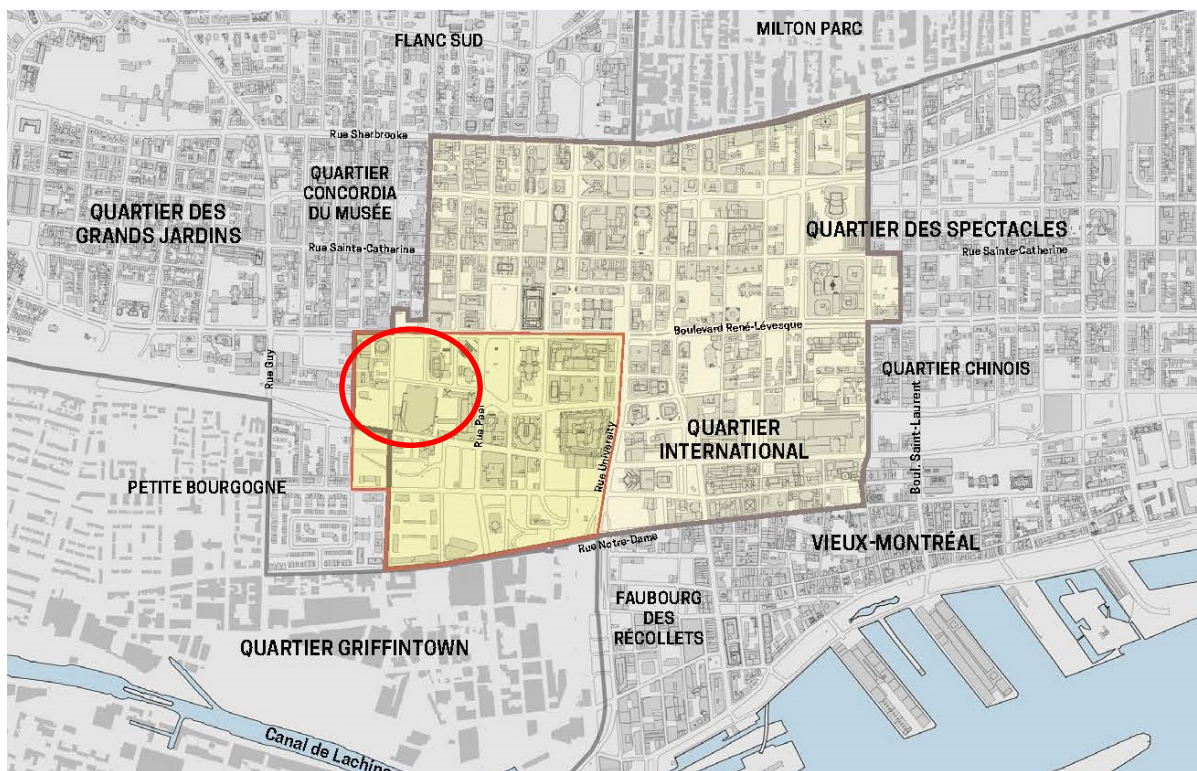
<sup>1</sup> Ville de Montréal, *Plan d'urbanisme*, Action 5.1 *Consolider le Centre des affaires*, entrée en vigueur 10 décembre 2004.

Source : Ville de Montréal, *Plan d'urbanisme de Montréal*

En 2014, l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) dépose une série de recommandations dans le cadre du projet immobilier visant la construction de deux tours non adjacentes, de 120 mètres de hauteur (38 étages) dans le quadrilatère situé entre les rues de la Montagne, Saint-Antoine Ouest, Jean D'Estrées et Torrance. Parmi ces recommandations, l'élaboration d'un PPU pour le secteur sud du Centre des Affaires est soulevée.

Exercice de planification et de requalification urbaine pour ledit secteur sud du Centre des affaires, le projet de PPU du Quartier des gares s'inscrit dans la lignée des recommandations énoncées par l'OCPM. Tel qu'illustré ci-dessous, celui-ci est délimité au nord par le boulevard René-Lévesque, au sud par la rue Notre-Dame, à l'est par le boulevard Robert-Bourassa (anciennement rue University) et à l'ouest par les rues de la Montagne (entre Notre-Dame et Saint-Jacques) et Lucien-L'Allier (entre la rue Saint-Jacques et le boulevard René-Lévesque), incluant enfin la rue Saint-Antoine et ses abords jusqu'à la rue Guy.

**Figure 2. Secteur visé par le projet de PPU du Quartier des gares**



Source : Ville de Montréal, *Projet de PPU du Quartier des gares*, avril 2015

Enjeu majeur pour la Ville de Montréal, mais également pour l'ensemble de l'agglomération, la dimension d'un tel document réside dans l'ampleur des effets générés directement et indirectement pour les populations concernées notamment sur le développement du territoire et le respect de l'environnement.



## DES PROCÉDURES EN COURS

Les procédures d'intégration du PPU du Quartier des gares dans le *Plan d'urbanisme de Montréal* sont actuellement en cours et son entrée en vigueur est prévue pour décembre 2015.

Ainsi, le 27 avril 2015, le Conseil municipal montréalais adoptait un avis de motion du projet modifiant le *Plan d'urbanisme* et confie un mandat de consultation à l'OCPM relativement au projet de PPU du Quartier des gares. Parallèlement, l'avis du Comité consultatif d'urbanisme (CCU), du Conseil du patrimoine de Montréal et du Comité Jacques-Viger, etc. sont recueillis.

Dans le cadre des procédures d'adoption du projet de modification du *Plan d'urbanisme*, la Ville de Montréal organise des séances publiques de consultation. Ces consultations permettent notamment la participation du citoyen à la prise de décision et à la gestion du territoire. Le présent mémoire s'inscrit donc dans cette démarche. Ces audiences publiques et le rapport de l'OCPM sont réalisés de mai à septembre 2015.

## LE PROJET D'AMÉLIORATION DU CENTRE BELL

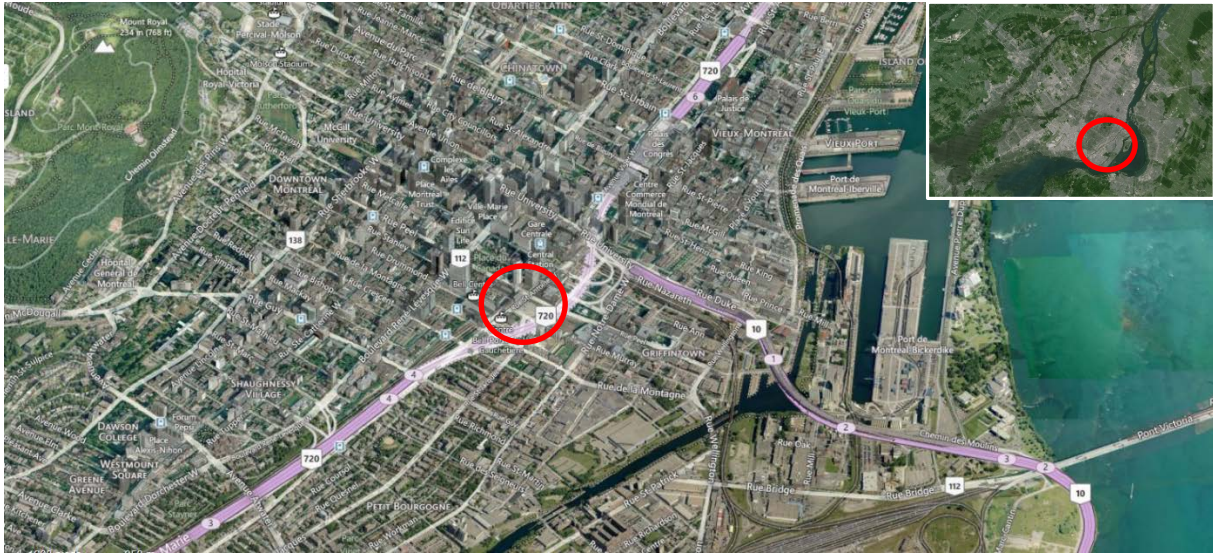
Le présent mémoire vise à exposer le contexte dans lequel le projet d'amélioration du Centre Bell s'inscrit, et ce, en lien avec l'intégration du projet de PPU du Quartier des gares au plan d'urbanisme.

Le site visé par le présent mémoire est illustré à la figure ci-dessous et correspond au secteur du Centre Bell.

Plus spécifiquement, un projet d'amélioration intérieur et extérieur pour le Centre Bell et ses environs est projeté. Le projet prévoit notamment :

- diverses rénovations et améliorations intérieures;
- la piétonnisation permanente de l'avenue des Canadiens-de-Montréal sur deux tronçons soit :
  - entre les rues Drummond et de la Montagne;
  - entre les rues Stanley et Peel;
- la création d'une allée protocolaire pour la rue Drummond entre le boulevard René-Lévesque au nord et le Centre Bell au sud.

Figure 3. Secteur visé – Contexte global



Source : Bing map

Figure 4. Secteur visé



Source : Bing map

Dans ce contexte, à la suite de l'adoption de l'avis de motion du projet de règlement modifiant le *Plan d'urbanisme* en vue d'intégrer le PPU du Quartier des gares, le Centre Bell souhaite effectuer des modifications à ce document.

En effet, le projet de PPU propose que *L'avenue des Canadiens-de-Montréal* deviendra donc un parvis, sujet à une piétonnisation occasionnelle. Hors des périodes de piétonnisation, les places de stationnement existantes seront conservées<sup>2</sup>. Ainsi, l'adoption de ce projet de PPU propose un certain nombre d'interventions et d'aménagements autour du Centre Bell relativement à la mobilité des usagers et plus spécifiquement des piétons.

<sup>2</sup> Ville de Montréal, Arrondissement Ville-Marie, Projet de programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares, 4.4.1 Secteur 1 : les abords du Centre Bell.

Le projet d'amélioration proposé pour le Centre Bell pousse le concept de *stratégie de mobilité*<sup>3</sup> plus avant en proposant la création d'un véritable lien piéton permanent entre les différents pôles du centre-ville par le biais de l'avenue des Canadiens-de-Montréal et en assurant ainsi la continuité de la rue De la Gauchetière.

Dans cette perspective, pour des raisons de sécurité et de fluidité, il apparaît non-souhaitable d'autoriser la circulation à double sens sur la rue Saint-Antoine entre les rues de la Montagne et Jean-D'Estrées.

**Dans cette optique et tel que décrit dans les arguments exposés ci-dessous, il nous apparaît nécessaire de vous présenter la problématique afin que les meilleures décisions d'aménagement soient prises eu égard aux caractéristiques du site ainsi qu'au contexte spécifique de développement économique au sein de ce secteur.**

---

<sup>3</sup> Ville de Montréal, Arrondissement Ville-Marie, Projet de programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares.

# 1. CONTEXTE GÉNÉRAL

## 1.1 UN MILIEU URBAIN MARQUÉ PAR DES RUPTURES PHYSIQUES ET PSYCHOLOGIQUES

Le secteur visé par le projet d'amélioration fait partie d'un secteur mixte en pleine effervescence dans le Centre des affaires.

Façonné par le chemin de fer, le Quartier des gares est caractérisé par une succession de ruptures entre les différents pôles aussi bien au niveau piétonnier qu'automobile.

Le secteur environnant est principalement à vocation mixte et est qualifié généralement par la présence de commerces aux rez-de-chaussée et/ou de bureaux/résidences aux étages. Le bâti hétérogène et disparate n'offre actuellement que peu d'uniformité en matière de hauteur, de revêtement ou d'architecture. Cet effet devrait toutefois se résorber avec les différents projets de constructions en cours ou à venir.

Le tissu urbain offre également une perméabilité inégale selon les îlots avec la présence des voies ferrées, de l'autoroute Ville-Marie, de viaducs peu accueillants ou de terrains vagues. Cette situation contribue notamment à la création de barrières physiques et psychologiques au sein du secteur.

Mentionnons par ailleurs que ce secteur est caractérisé par une grave problématique d'engorgement aux heures de pointe, situation qui pourrait s'aggraver avec les constructions projetées aux alentours du Centre Bell. Toutefois,

*[...] on sait que plus du tiers des nouveaux résidents au centre-ville choisissent cet emplacement en raison de la proximité de leurs lieux de travail. Ainsi, plus il y aura de gens qui habitent à portée de marche de leurs lieux de travail ou d'études au centre-ville, moins il y aura de voitures dans le réseau routier aux heures de pointe et plus les déplacements actifs ou collectifs seront sollicités<sup>4</sup>.*

Le projet d'amélioration proposé autour du Centre Bell s'inscrit donc dans un contexte bien particulier de requalification urbaine d'un milieu qui a connu, de par sa vocation initiale en lien avec le transport ferroviaire, une juxtaposition d'actions au fil du temps. Le projet de PPU du Quartier des gares offre ainsi l'opportunité d'assurer une cohésion urbaine optimale au sein même du quartier, mais également avec les secteurs environnants.

Cette planification proposée, globale et cohérente, vise notamment à redonner au piéton un sentiment de sécurité, à diminuer la place du transport automobile au profit des déplacements actifs afin de consolider le Centre des affaires, mais également à créer une image accueillante pour les résidents, les travailleurs et les usagers ponctuels.

---

<sup>4</sup> Ville de Montréal, Arrondissement Ville-Marie, Projet de programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares, 4.3 La construction des terrains vagues.

## 1.2 UNE PLUS-VALUE POUR LE DYNAMISME DU MILIEU ENVIRONNANT

Le projet d'amélioration du Centre Bell vise à :

- Consolider le statut du Centre Bell comme l'un des meilleurs amphithéâtres au monde;
- Maintenir le Centre Bell dans sa position d' incontournable du divertissement au Québec;
- Assurer une intégration optimale du Centre Bell dans le Quartier des gares en réaffirmant ce lieu à titre de moteur économique et touristique pour Montréal.

Pour ce faire, des améliorations intérieures et extérieures sont proposées. Rappelons que la construction du « Centre Molson », rebaptisé en 2002 « Centre Bell », a été finalisée en 1996.

Au niveau des améliorations intérieures, un investissement privé est envisagé. Ces travaux permettront notamment la modernisation du bâtiment et l'amélioration du confort des usagers du Centre Bell.

Outre les améliorations intérieures, le projet du Centre Bell vise également le réaménagement extérieur des secteurs suivants :

- La Place des Canadiens : le réaménagement de la Place des Canadiens du côté de la Gare Windsor et la réorganisation de l'entrée principale afin de réduire l'achalandage et le développement d'un nouveau système de signalisation directionnelle. Ces améliorations permettront d'améliorer l'expérience du visiteur et de créer une nouvelle ambiance grâce à l'utilisation des murs avec un écran.

Mentionnons également que la servitude de la Ville de Montréal assurant le lien entre l'avenue des Canadiens-de-Montréal et la rue Saint-Antoine sera maintenue.

Figure 5. Améliorations envisagées pour la Place des Canadiens



Source : Centre Bell, mai 2015

- Pour l'avenue des Canadiens-de-Montréal, le projet propose la piétonnisation permanente de l'avenue entre les rues de la Montagne et Drummond ainsi qu'entre les rues Stanley et Peel et ce, en lien avec les objectifs établis dans le cadre du projet de PPU du Quartier des gares. Les espaces seront par ailleurs pensés pour assurer l'accessibilité universelle au site. Mentionnons par ailleurs que les aménagements réalisés permettront l'accès aux bâtiments voisins, dont l'Église St.Georges ou l'Avenue Condos, lorsque nécessaire (cérémonie, urgences, etc.).

Parallèlement, le projet prévoit la modernisation de la façade du Centre Bell avec la mise en valeur de l'entrée et la construction d'une imposante marquise translucide.

**Figure 6. Améliorations envisagées pour l'avenue des Canadiens-de-Montréal**



Source : Centre Bell, mai 2015

Dans ce contexte, le projet envisage le réaménagement de la rue Drummond à sens unique afin de permettre aux automobiles de faire le tour de l'îlot, mais également de conserver des places de stationnements sur rue (côté est).

**Figure 7. Proposition pour la rue Drummond, l'avenue des Canadiens-de-Montréal et la rue Stanley**



Source : Centre Bell, mai 2015

Le projet d'amélioration du Centre Bell vise donc **l'établissement d'un projet complet** articulé autour d'un pôle de divertissement reconnu comme le plus grand aréna en Amérique du Nord et comme une salle de spectacle à la pointe de la technologie. De plus, le projet illustre la volonté de **mettre en valeur la localisation du site et de structurer le projet autour et en lien avec les éléments d'intérêt du milieu**, dont le Centre Bell, les différentes gares, la Place du Canada, le Square Chaboillez, etc. Le projet permet ainsi de **relier aisément les différents points d'intérêt du Centre des affaires, mais également du centre-ville**. En effet, la piétonnisation permanente de deux tronçons de l'avenue des Canadiens-de-Montréal assure **un lien marqué, agréable et sécuritaire** avec le milieu environnant et contribue à **enrichir l'expérience piétonne** des usagers du Centre-ville.

Dans cette optique, les futurs résidents et les travailleurs profiteront quotidiennement d'un **milieu de vie de qualité** qui leur offrira un accès direct au réseau de transport collectif aménagé tandis que les visiteurs bénéficieront de services facilement accessibles.

**Ainsi, le concept pris dans son ensemble vise la création d'un milieu de vie organisé de façon réfléchie offrant une accessibilité aux lieux de travail, de résidence et de divertissement. Projet formant un véritable tout, celui-ci s'insère pleinement dans une dynamique de développement plus vaste au sein de la ville de Montréal.**

### **1.3 LA RENCONTRE DE LA STRATÉGIE ET DES OBJECTIFS DU PROJET DE PPU DU QUARTIER DES GARES**

Le projet de PPU du Quartier des gares établit notamment :

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



- *mettre en valeur les viaducs afin d'en favoriser l'usage piéton*<sup>5</sup>.
- Parmi les trois objectifs visant [...] *l'amélioration du transport public l'amélioration du transport public, comme levier d'une meilleure qualité de vie pour les résidents, travailleurs, étudiants et visiteurs du quartier* :
  - *favoriser les déplacements actifs (marche et vélo) et collectifs (métro, système de transport guidé, auto-partage);*
  - *conserver le nombre de places de stationnement sur rue afin de favoriser l'activité commerciale [...]*<sup>6</sup>.

Par ailleurs, dans le but d'assurer le dynamisme économique du secteur et de réduire les impacts liés à l'engorgement du réseau routier et du réseau de transport collectif aux heures de pointe, le projet de PPU propose une *stratégie de mobilité*.

Un des objectifs de cette stratégie vise à

*Encourager les déplacements actifs*<sup>7</sup> et *La mise en place d'aménagements confortables et sûrs pour les piétons et les cyclistes contribue à accroître la part des modes de déplacement actifs*<sup>8</sup>.

Ces mesures comprennent notamment

*[...] une surface de trottoirs sûre et conviviale, offrant une capacité suffisante pour le volume d'utilisateurs, et dotée des aménagements adéquats (arbres, mobilier) ainsi que [...] la création d'accès et de connexions au réseau piétonnier souterrain et l'amélioration des pôles d'échanges intermodaux (ex. gare Centrale vers le métro)*<sup>9</sup>.

Parallèlement,

*Afin de faciliter une réhabilitation urbaine de qualité, le domaine public du Quartier des gares doit être réaménagé*<sup>10</sup>.

Dans cette optique, la *stratégie d'aménagement*<sup>11</sup> vise notamment à

*Verdir les rues et planter des arbres et à Réaménager les rues existantes*<sup>12</sup>.

Ainsi,

*Dans le but d'accroître la proportion de l'espace public consacré au transport actif, on entend réduire la surface actuellement réservée à la circulation automobile, tout en conservant la capacité du réseau routier*<sup>13</sup>.

<sup>5</sup> Ville de Montréal, Arrondissement Ville-Marie, Projet de programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares, 3.1 Les objectifs.

<sup>6</sup> Ibid.

<sup>7</sup> Ville de Montréal, Arrondissement Ville-Marie, Projet de programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares, 3.2.1 Encourager les déplacements actifs.

<sup>8</sup> Ibid.

<sup>9</sup> Ibid.

<sup>10</sup> Ville de Montréal, Arrondissement Ville-Marie, Projet de programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares, 3.3 La stratégie d'aménagement.

<sup>11</sup> Ibid.

<sup>12</sup> Ville de Montréal, Arrondissement Ville-Marie, Projet de programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares, 3.3 La stratégie d'aménagement.

Dans ce contexte, il apparaît que, de par la qualité du concept proposé, le projet d'amélioration rencontre l'ensemble des objectifs énoncés dans le cadre du projet de PPU du Quartier des gares. En plus d'améliorer la mobilité des piétons, de contribuer à la création d'un milieu de vie agréable, ce projet de piétonnisation permanente assure la fluidité des déplacements actifs dans l'axe est-ouest, et ce, dans la continuité notamment du lien projeté entre la rue de la Montagne et Lucien-L'Allier. La piétonnisation de l'avenue des-Canadiens-de-Montréal de façon permanente ainsi que le réaménagement proposé de la rue Drummond contribueront à consolider le Centre des affaires en favorisant les liens vers les différents pôles d'attraction du centre-ville.

---

<sup>13</sup> Ville de Montréal, Arrondissement Ville-Marie, Projet de programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares, 3.3 La stratégie d'aménagement.

## 2. UN LIEN DE QUALITÉ CONTINU

### 2.1 LE PARC VILLE-MARIE ET LE VERDISSEMENT DES RUES

Le projet de PPU du Quartier des gares vise à

*[...] créer un nouvel espace vert : le parc Ville-Marie, dans une diagonale bornée au nord-ouest par la rue Guy, entre la rue Saint-Antoine et les voies ferrées de la gare Lucien-L'Allier, et au sud-est par l'intersection des rues Saint-Jacques et Jean-D'Estrées<sup>14</sup>*

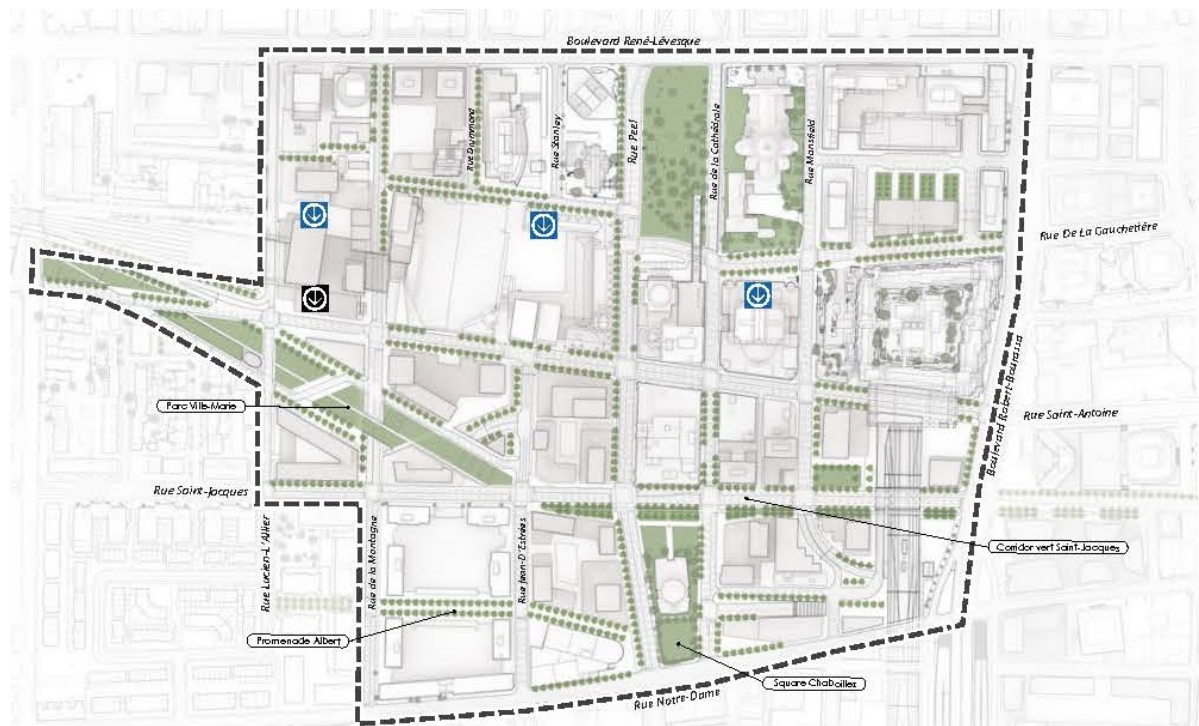
totalisant une superficie d'environ 2,3 hectares.

Parallèlement,

*[...] l'aménagement d'un corridor vert sur le côté sud de la rue Saint-Jacques, en continuité avec le parc Ville-Marie, et la plantation d'arbres sur les trottoirs, partout où cela sera possible, pour assurer un meilleur verdissement le long des rues du Quartier<sup>15</sup>*

sont les mesures préconisées dans le projet de PPU.

**Figure 8. Espaces verts et plantations**



Source : Ville de Montréal, Arrondissement Ville-Marie, *Projet de programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares*, article 5.3 *Un quartier vert au cœur de la ville*.

<sup>14</sup> Ville de Montréal, Plan de transports, 2008, Partie 3, Orientations et projets, 4.2 L'aménagement du Parc Ville-Marie.

<sup>15</sup> Ville de Montréal, Plan de transports, 2008, Partie 3, Orientations et projets, 5.3 Un quartier vert au cœur de la ville.

## 2.2 LA RÉALISATION D'UNE NOUVELLE PROMENADE URBAINE

La vision édictée dans le document relatif aux *Promenades urbaines*<sup>16</sup>, aspire à

*Régénérer la ville en alliant biodiversité et urbanité à travers des parcours piétonniers d'infrastructures vertes au cœur des secteurs densément peuplés, afin d'améliorer le cadre de vie des Montréalais<sup>17</sup> en établissant un meilleur partage de l'espace public<sup>18</sup>. La création des promenades urbaines implique de revoir les façons de faire dans l'aménagement de la trame urbaine au bénéfice des piétons et, secondairement, des autres modes de transport actif. L'époque du tout-à-l'auto est révolue, il faut réduire les émissions de CO2 qui étouffent les villes, provoquent des maladies respiratoires et contribuent au réchauffement du climat. Il ne s'agit pas de bannir les véhicules motorisés, mais de procéder à un meilleur partage de l'espace public au profit d'un intérêt bien réel à « vivre la ville à pied »<sup>19</sup>.*

Dans cette logique, la Ville de Montréal entend créer une promenade urbaine qui reliera le fleuve au Mont-Royal et ce, tel qu'illustré sur la figure suivante. Des aménagements tels que des trottoirs élargis, intersections sécurisées et verdissements sont prévus.

*Du sud au nord, la promenade empruntera les rues McGill et Viger, la Côte du Beaver Hall, la rue Sainte-Catherine, l'avenue McGill College, les rues Sherbrooke et McTavish et l'avenue des Pins. Précisons que sur la rue McGill College, une voie de circulation sera retranchée du côté est et qu'il y aura du marquage au sol<sup>20</sup>.*

**Figure 9. Promenade urbaine fleuve à la montagne**



Source : Ville de Montréal.

<sup>16</sup> Ville de Montréal, CHA Cardinal-Hardy *Promenades urbaines, la vision*, 15 mars 2011, révision 30 mai 2012.

<sup>17</sup> Ibid.

<sup>18</sup> Ville de Montréal, CHA Cardinal-Hardy *Promenades urbaines, la vision, Les principes*, 15 mars 2011, révision 30 mai 2012.

<sup>19</sup> Ibid.

<sup>20</sup> Le Devoir, *Plus de 42 millions pour une promenade reliant le fleuve au mont-royal*, 26 février 2015.

<http://www.ledevoir.com/politique/montreal/432849/promenade-urbaine>

La réalisation du lien piétonnier permanent sur l'avenue des Canadiens-de-Montréal garantit la **continuité de la trame verte existante et projetée**. Il assure également la **liaison entre les éléments d'intérêt environnants** du secteur soit, le futur Parc Ville-Marie, la promenade Albert, le Square Chaboillez, le corridor vert Saint-Jacques, la Place du Canada, etc., mais également extérieur au Quartier des gares tels que le Square Dorchester, le Mont-Royal ou le Canal Lachine.

Tel qu'illustré dans le concept suivant, le projet d'amélioration du Centre Bell s'inscrit donc dans ce contexte et contribue à offrir une **alternative complémentaire à la future promenade urbaine** du fleuve au Mont-Royal. Le projet s'articule autour d'un **lien ponctué de grappes vertes et d'éléments d'intérêt historique, culturel et patrimonial** permettant ainsi de relier aisément et agréablement la rue Sainte-Catherine au futur parc Ville-Marie. Une enfilade d'éléments tels que le Square Dorchester, la Place du Canada, la future Place des Canadiens et la gare Windsor, le Square Chaboillez, etc. bordent les parcours proposés.

Enfin, rappelons que *Les promenades urbaines s'appuient sur les segments existants de la ville pour générer le canevas de la mise en réseau des pôles à joindre<sup>21</sup>*, rôle que jouera parfaitement l'avenue des Canadiens-de-Montréal, une fois les deux tronçons piétons mis en œuvre.

Toujours dans un esprit de continuité, cette promenade urbaine **facilitera également les liens vers les espaces verts du Quartier des Grands-Jardins** plus à l'ouest.

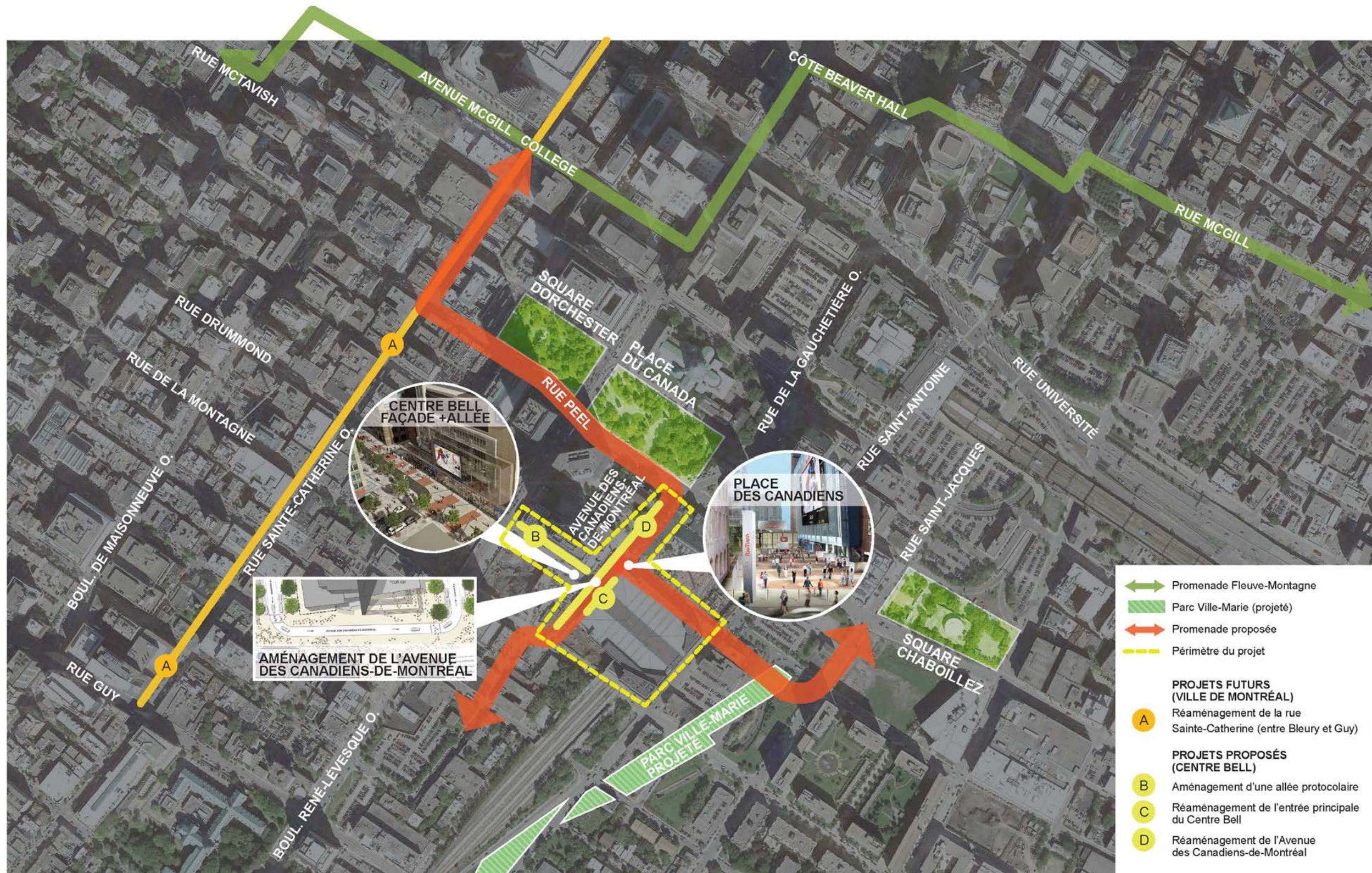
**La configuration du projet permet ainsi la mise en réseau des différents secteurs identifiés. Ainsi, le projet d'amélioration, dans sa forme proposée, garantit l'interconnexion et l'intégration des milieux de vie, le tissage de liens entre l'ensemble des espaces verts et des différents sites d'intérêt favorisant ainsi le dynamisme au sein du quartier, mais également du centre-ville.**

---

<sup>21</sup> Ville de Montréal, CHA Cardinal-Hardy *Promenades urbaines, la vision, 4. Connectivité*, 15 mars 2011, révision 30 mai 2012.



Figure 10. Concept







### 3. UN QUARTIER CENTRAL, EN PLEINE MUTATION, À DISTANCE DE MARCHE DES PÔLES URBAINS VOISINS

Le projet d'amélioration du Centre Bell est localisé au sein de l'Arrondissement Ville-Marie. Situé au cœur du centre-ville et à l'ouest du Centre des affaires, le site s'insère dans un secteur mixte en pleine mutation.

Cette évolution est notamment visible au sein du quadrilatère en face du centre Bell, soit entre les rues Drummond à l'est, l'avenue des Canadiens-de-Montréal au sud, de la Montagne à l'ouest et René-Lévesque au nord. On ne compte pas moins de quatre autres projets d'envergure à des fins résidentielle et commerciale bâtis récemment ou en construction à proximité (projet icône, Rocabella, Tour des Canadiens, etc.). Plus à l'est, la Tour Windsor DeLoitte (rue Saint-Antoine) comprend la construction de bureaux. Au nord du boulevard René-Lévesque, mentionnons également les projets Via Loft à des fins résidentielles, Le Douze 05 Mackay à des fins résidentielles, commerciales et de bureaux, Le Flex et Les Condos Crescent à des fins résidentielles et commerciales. À l'ouest, le projet YUL propose la réalisation de deux tours de 38 étages et 17 maisons de ville ainsi que la restauration de la Maison Lafontaine.

Caractérisé par la présence de terrains vagues d'envergure, l'ensemble du secteur du PPU Quartier des gares ainsi que les alentours de celui-ci présente donc un **potentiel de construction majeur**.

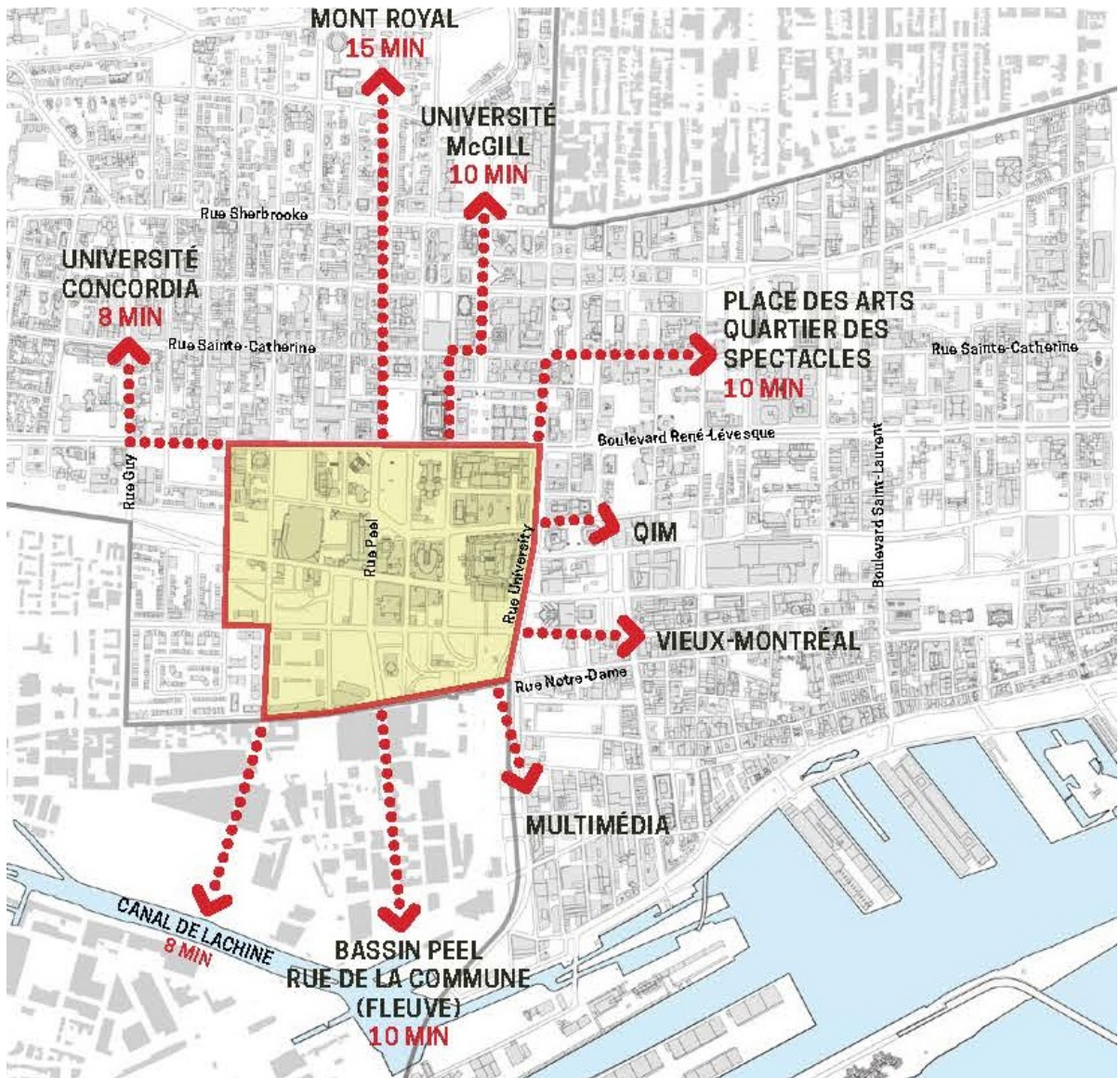
Le secteur visé par le projet d'amélioration dans le cadre du PPU du Quartier des gares bénéficie d'une **localisation centrale**. En effet, *Le Quartier des gares occupe une position centrale, non seulement à l'échelle du Centre des affaires, mais à l'échelle du centre-ville de Montréal. Il est à distance de marche de tous les pôles urbains voisins*<sup>22</sup>.

La figure suivante illustre la **distance de marche** entre le Quartier des gares et les pôles voisins. Ainsi, l'Université Concordia est à huit minutes de marche et l'Université McGill à dix minutes, la Place des Arts/Quartier des spectacles également à dix minutes à pied. Le Mont-Royal est quant à lui à une quinzaine de minutes de marche, le bassin Pelle (rue de la commune) à dix minutes et le canal Lachine à huit minutes à pied. La Cité multimédia, le Vieux Montréal ainsi que le Quartier international de Montréal (QIM) sont limitrophes du Quartier des gares.

---

<sup>22</sup> Ville de Montréal, Arrondissement Ville-Marie, Projet de programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares, article 2.3 Localisation centrale et portée des interventions.

Figure 11. Localisation centrale du Quartier des gares



Source : Ville de Montréal, Arrondissement Ville-Marie, *Projet de programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares*, article 2.3 Localisation centrale et portée des interventions

À la lumière des éléments énoncés ci-dessus, il apparaît clairement que le projet d'amélioration du Centre Bell s'inscrit pleinement dans la volonté de « rapprocher » et de rendre accessibles les pôles urbains voisins. L'augmentation de la population dans ce secteur engendre la nécessité de faciliter les déplacements et de réduire les distances de marche vers les éléments attractifs de la ville tels que le Mont-Royal, le fleuve, les transports en commun, etc. ce que permettra la mise en œuvre des aménagements envisagés.

# 4. UN PÔLE INTERMODAL VALORISÉ

## 4.1 UN INTERFACE TRANSPORTS COLLECTIFS – TRANSPORTS ACTIFS AMÉLIORÉS

L'histoire du Quartier des gares s'est façonnée autour et en lien avec le chemin de fer. Toujours présent sur le territoire, le chemin de fer marque encore la trame urbaine et les témoins du passé encore nombreux dans le paysage dont :

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

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

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

De plus,

*Il ressort clairement de ces données que, dans l'ensemble, le transport collectif et le transport actif (marche, vélo) sont les modes les plus populaires de déplacement quotidien vers et dans le centre-ville<sup>23</sup>.*

Le quartier bénéficie donc d'une **accessibilité exceptionnelle au niveau des transports collectifs**. Dans cette optique, les nombreuses interventions proposées dans le cadre du Projet de PPU visent à améliorer l'accessibilité, la fluidité et la sécurité aux transports collectifs par le biais notamment de la valorisation du transport actif.

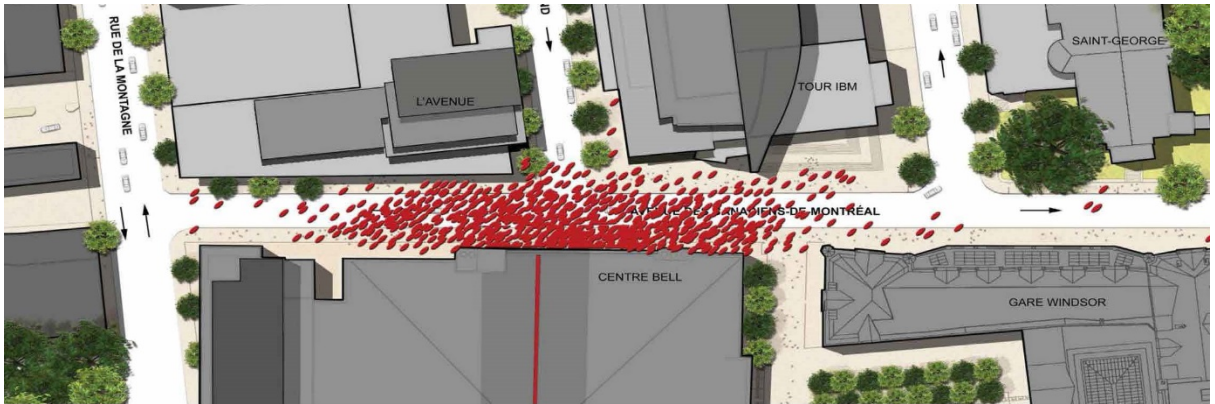
---

<sup>23</sup> Ville de Montréal, Arrondissement Ville-Marie, Projet de programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares, 2.2.2 La vocation du territoire.

**Le projet d'amélioration du Centre Bell s'inscrit donc dans cette dynamique avec la piétonnisation permanente de l'avenue des Canadiens-de-Montréal qui facilitera et sécurisera les mouvements piétons aux heures de pointe, mais également lors des différents événements.**

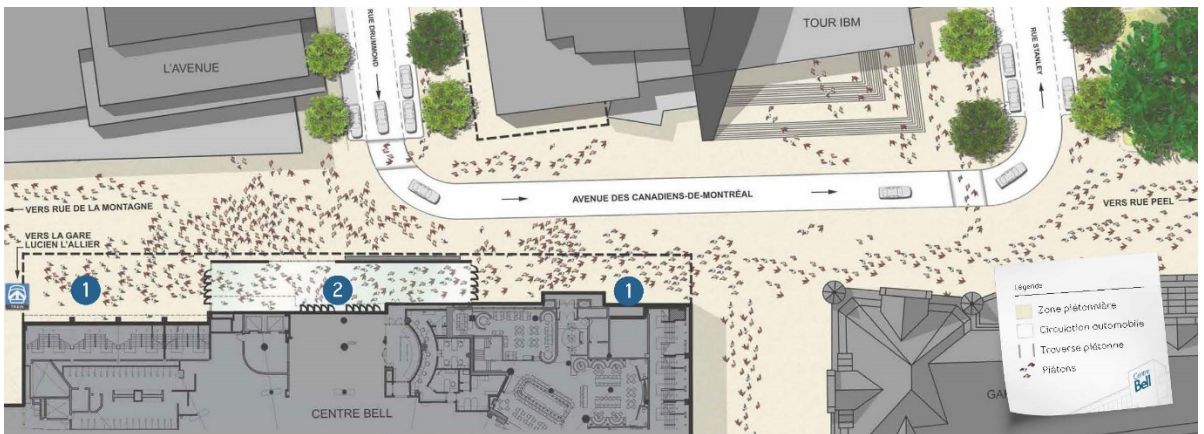
Les figures suivantes illustrent notamment les déplacements piétons aux heures de pointe et lors d'évènements suite aux améliorations proposées dans le secteur ciblé.

**Figure 12. Déplacements piétons dans le cadre d'évènements au Centre Bell**



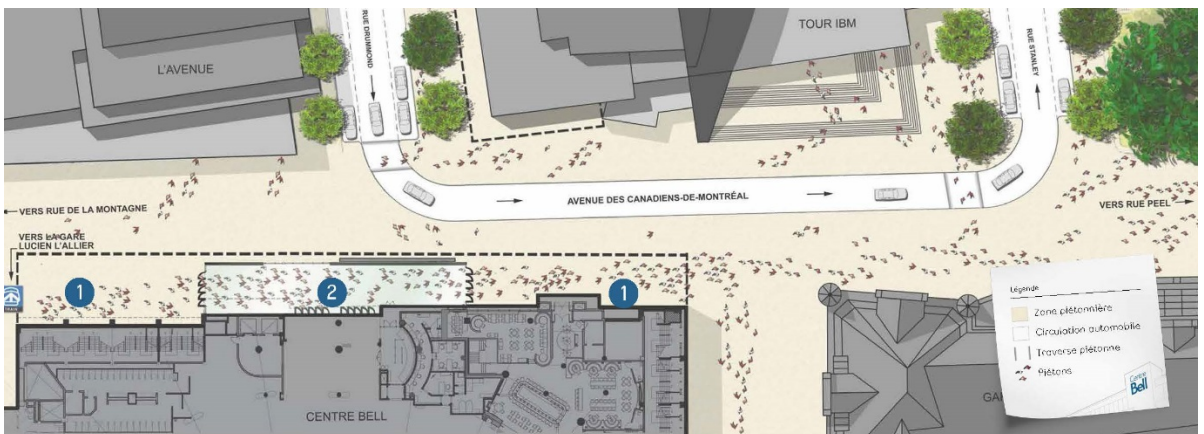
Source : Centre Bell, mai 2015

**Figure 13. Déplacements piétons dans le cadre d'évènements au Centre Bell suite aux aménagements proposés**



Source : Centre Bell, mai 2015

**Figure 14. Déplacements piétons pendant l'heure de pointe dans le secteur du Centre Bell suite aux aménagements proposés**



Source : Centre Bell, mai 2015

## 4.2 DES INTERCONNEXIONS PLUS FACILES ET SÉCURITAIRES

Le projet de PPU du Quartier des gares prévoit notamment qu'

*[...] un passage piéton, au sud du complexe de la Cité du commerce électronique, reliera les rues de la Montagne et Lucien-L'Allier, dans le prolongement de l'avenue des Canadiens-de-Montréal, afin de faciliter l'accès au métro Lucien-L'Allier aux futurs résidents et usagers de l'îlot actuellement en construction au nord du Centre Bell<sup>24</sup>.*

Par ailleurs,

*[...] un nouvel escalier extérieur, situé au coin nord-ouest des rues Saint-Antoine et de la Montagne, assurera une connexion directe entre la gare Lucien-L'Allier et la rue Saint-Antoine. La construction de ce nouvel escalier, jumelée à l'amélioration des aménagements des escaliers urbains existants (escalier extérieur de la cour de l'ancienne gare Windsor et escalier intérieur du Centre Bell), contribuera à atténuer le dénivelé et les barrières physiques et psychologiques entre le nord et le sud du Quartier<sup>25</sup>.*

**S'inscrivant dans la continuité des interventions présentées ci-dessus, le projet d'amélioration du Centre Bell contribue clairement à améliorer les connexions entre les différents accès aux transports collectifs.**

---

<sup>24</sup> Ville de Montréal, Arrondissement Ville-Marie, Projet de programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares, 4.4.1 Secteur 1 : les abords du Centre Bell.

<sup>25</sup> Ville de Montréal, Arrondissement Ville-Marie, Projet de programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares, 4.4.3 Secteur 3 : les abords de la rue Saint-Antoine et le parc Ville-Marie.

## 5. LA PIÉTONNISATION DE L'AVENUE DES CANADIENS-DE-MONTRÉAL, UNE RÉPONSE ADAPTÉE AU *PLAN DE TRANSPORT*

Le *Plan de transport* de Montréal de 2008 vise à assurer la création d'un milieu de vie agréable en garantissant les besoins de mobilité de la population ainsi que le dynamisme et l'essor économique de l'agglomération dans le respect de l'environnement. Pour ce faire, cinq objectifs sont énoncés dont l'offre de conditions optimales de déplacement, l'amélioration de la qualité de vie des citoyens, l'amélioration de la qualité de l'environnement, le soutien de l'économie montréalaise et la planification conjointe du transport et de l'aménagement du territoire.

Afin d'atteindre ces objectifs, 21 chantiers ont été ciblés. Parmi ceux-ci, mentionnons les suivants :

- 15e chantier qui vise à *Consolider le caractère piétonnier du Centre-ville et des quartiers centraux* qui se traduit notamment par *La piétonnisation de rues constitue une autre mesure permettant la consolidation du caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux, s'inscrivant parfaitement dans le sens de la Vision du Plan de transport*<sup>26</sup>;
- 16e chantier qui vise à *Redonner aux résidants des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient*;
- 17e chantier qui vise à *accroître la sécurité des déplacements*.

Par ailleurs, le *Plan de transport*, présente *La Charte du piéton*. *La Déclaration* précise notamment que

*Montréal reconnaît la primauté des piétons dans l'espace urbain. En plaçant le piéton au cœur des priorités, Montréal compte accorder toute la place nécessaire à la pratique sécuritaire et conviviale de la marche. Elle veut ainsi diminuer les impacts liés à l'usage croissant des véhicules motorisés, notamment la pollution atmosphérique, le bruit, les émissions de GES, le coût des infrastructures et l'espace occupé par les véhicules dans les milieux de vie. Elle souhaite aussi s'attaquer à un problème de plus en plus préoccupant en matière de santé publique, la sédentarité.*

*La marche doit devenir un mode de transport choisi plutôt qu'un mode subi. Pour y parvenir, Montréal va offrir aux piétons un environnement sécuritaire et convivial, où la pratique de la marche sera une expérience agréable et recherchée, tant pour des fins utilitaires, de balades que touristiques. [...]»<sup>27</sup>.*

<sup>26</sup> Ville de Montréal, *Plan de transports*, 2008.

<sup>27</sup> Ville de Montréal, *Plan de transports*, 2008, *La Charte du piéton*.

Parmi les objectifs visés par *La Charte du piéton*, compatibles avec le *Plan de transport*, mentionnons notamment :

- *Offrir des conditions optimales de déplacement en termes de temps, de confort, d'accessibilité et de sécurité :*

*Les piétons, comme tous les usagers de la route, cherchent à atteindre rapidement leur destination, du moins lorsqu'ils se déplacent à des fins utilitaires. Si l'on souhaite favoriser la marche et, conséquemment, le duo marche — transport en commun, ainsi qu'une utilisation plus judicieuse de l'automobile, dans des conditions qui respectent les principes d'accessibilité universelle, il faut :*

- *assurer l'espace requis pour cheminer en toute tranquillité;*
- *éliminer progressivement les coupures physiques et éviter d'en créer de nouvelles;*
- *offrir des trajets plus courts [...];*

- *Intégrer harmonieusement les réseaux de transport à l'espace urbain et contribuer à sa structuration :*

*Pour assurer la prise en considération des besoins spécifiques du piéton et pour mettre en place des conditions favorables à la marche, il faut :*

- *[...] prioriser le piéton lors de la conception et de l'aménagement du domaine public;*
- *considérer la qualité du milieu comme un incitatif à la pratique de la marche;*
- *[...] revaloriser le rôle social de la rue comme support naturel de la vie de quartier [...]<sup>28</sup>.*

Le *Plan de transport* entend donc *Prioriser le piéton en améliorant les conditions de pratique de la marche*. Dans ce contexte,

*Montréal reconnaît la primauté du piéton dans l'espace urbain et en même temps affirme la nécessité, pour le piéton et pour tous les autres modes de transport qui le côtoient, d'adopter des comportements sécuritaires en respectant notamment le Code de la sécurité routière. En plaçant le piéton au cœur des priorités, Montréal compte accorder toute la place nécessaire à la pratique sécuritaire et conviviale de la marche. Par ailleurs, elle souhaite apporter une contribution à un problème de plus en plus préoccupant en matière de santé publique, la sédentarité et l'obésité. Pour ce faire, Montréal entend :*

- *améliorer les conditions de déplacement à pied;*
- *améliorer la sécurité des déplacements à pied;*
- *intégrer les besoins d'accessibilité piétonnière en matière de planification de voirie et d'aménagement d'espaces publics ;*
- *prendre en compte l'accessibilité universelle dans toutes les interventions<sup>29</sup>.*

---

<sup>28</sup> Ibid.



Au regard des éléments exposés ci-dessus, le projet d'amélioration du Centre Bell rencontre l'ensemble des objectifs du *Plan de transport* de la Ville de Montréal et s'inscrit pleinement dans la démarche visant à *Favoriser les modes actifs*<sup>30</sup>. Plus encore, il applique et met en œuvre les principes édictés dans le cadre de *La Charte du piéton* en redonnant au piéton sa place dans un milieu densément bâti actuellement hermétique à la marche à pied. Ce projet de piétonnisation de l'avenue des Canadiens-de-Montréal se positionne également dans la continuité de la planification projetée en matière de transport en tenant compte [...] *du piéton en termes de continuité des cheminements, de convivialité des espaces et d'accessibilité aux lieux, notamment [...] aux points d'embarquement du transport en commun*<sup>31</sup>.

---

<sup>29</sup> Ville de Montréal, Plan de transports, 2008, Transformer le système de transport pour changer Montréal.

<sup>30</sup> Ville de Montréal, Plan de transports, 2008, Partie 3, Orientations et projets, A2 Favoriser les modes actifs.

<sup>31</sup> Ville de Montréal, Plan de transports, 2008, Partie 3, Orientations et projets, A2 Favoriser les modes actifs.

## 6. UN RÉAMÉNAGEMENT DANS LA CONTINUITÉ DE LA RUE DE LA GAUCHETIÈRE

Le projet de PPU du Quartier des gares identifie la rue De La Gauchetière comme une *rue d'ambiance*. En effet,

*[...] la rue De La Gauchetière est typiquement une rue d'ambiance quand, sur certains tronçons, elle laisse une grande place aux piétons (résidents, travailleurs, touristes) et présente un intérêt à la fois pour son patrimoine, son animation, son offre commerciale, ainsi que pour l'envergure de ses bâtiments riverains<sup>32</sup>.*

Par ailleurs,

*La rue De La Gauchetière est l'une des premières voies de circulation construites hors des anciennes fortifications. Elle va aujourd'hui de la rue Peel à la rue Wolfe puis, interrompue par l'îlot de Radio-Canada, continue de l'avenue Papineau à la rue Dorion, avec encore quelques autres tronçons dans l'est de l'île (Montréal-Est, Pointe-aux-Trembles). Piétonne entre Saint-Dominique et Jeanne-Mance, elle varie sur son parcours, traversant le Quartier Chinois et le Centre des affaires jusqu'au Centre Bell (elle porte le nom d'« avenue des Canadiens-de-Montréal » entre les rues de la Montagne et Peel)<sup>33</sup>.*

Rue étroite et conçue pour la circulation de l'époque, elle est caractérisée par des segments contrastés parfois bordés d'habitations de quelques étages ou de gratte-ciel.

Dans ce contexte, le projet de rendre piétons de façon permanente les deux tronçons de l'avenue des Canadiens-de-Montréal s'inscrit comme **le réaménagement d'une partie de la rue De La Gauchetière**. Par ailleurs, le lien projeté entre la rue de la Montagne et Lucien-L'Allier permettra **d'assurer le lien et la continuité de cet axe est-ouest majeur** au sein du centre-ville de Montréal (lien vers la gare, mais également la Maison La Fontaine). Rappelons également que des réaménagements sont projetés en face de l'hôtel Marriott en vue de faciliter les déplacements piétons.

Ainsi, au même titre qu'un segment du Quartier chinois, la piétonnisation de l'avenue des Canadiens-de-Montréal permettra de **créer un lieu d'interaction et de rencontre**. La rue s'intégrera par ailleurs de **façon optimale et cohérente** avec les bâtiments et les usages environnants. De plus, le secteur est chargé d'**une identité forte** avec la présence d'éléments d'intérêt variés comme le Centre Bell qui dispose d'**un gabarit se prêtant à agrémenter le lien piéton**.

<sup>32</sup> Ville de Montréal, Arrondissement Ville-Marie, Projet de programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares, 4.2.1 Limites et grandes voies de circulation.

<sup>33</sup> Ville de Montréal, Arrondissement Ville-Marie, Projet de programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares, 4.4.2 Secteur 2 : les rues Peel et De La Gauchetière et la gare Centrale.

**Les aménagements proposés assurent également une conception et des éléments physiques adaptés à l'échelle humaine qui favoriseront l'intégration et l'utilisation de cet espace. Les rénovations extérieures du Centre Bell permettront notamment d'identifier les activités et faciliteront l'interaction avec les piétons. De plus, dans la portion semi-piétonne (entre les rues Stanley et Peel), l'espace piéton sera bien défini, facilitant ainsi les circulations.**

**Cet axe deviendra donc un réel lieu qui encourage le transport actif et plus spécifiquement les déplacements piétons, permettant ainsi de renforcer l'image du quartier, mais également de retrouver la vocation historique d'une des plus anciennes rues de Montréal.**

## 7. LA MISE EN VALEUR D'UN BÂTIMENT D'ENVEGURE

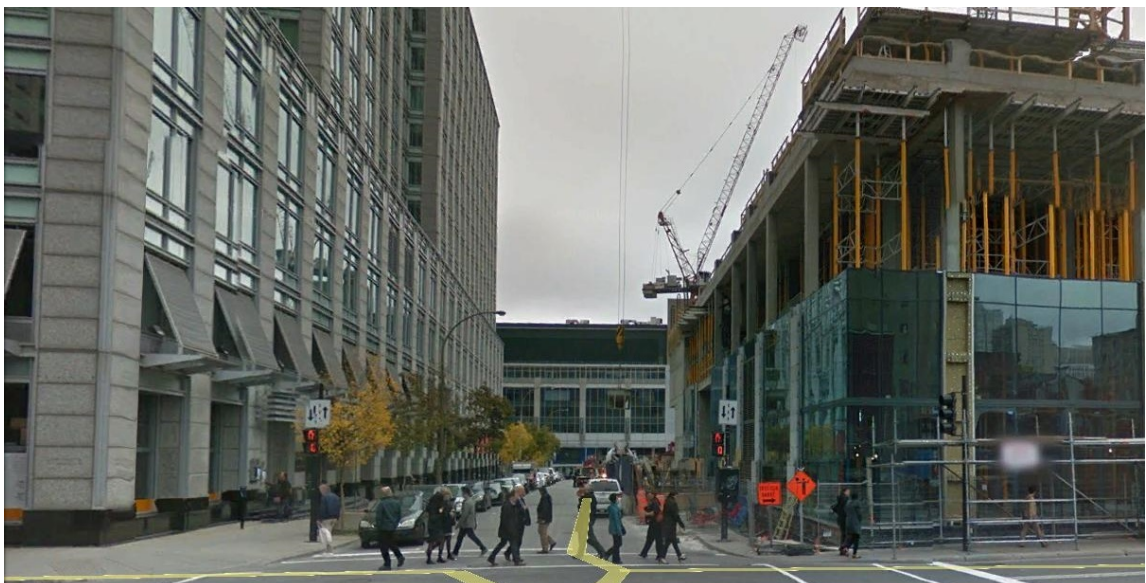
Quartier en pleine ébullition, la construction de bâtiments imposants à l'avant du Centre Bell relègue le bâtiment en arrière-lot. En effet, la présence de constructions rend la visibilité vers le Centre Bell, à partir du boulevard René-Lévesque, difficile. L'orientation et l'implantation des différents bâtiments créent **un véritable effet de barrière** entre le boulevard et le Centre Bell ce qui n'était pas le cas antérieurement avec la présence du stationnement à l'avant du site.

**Figure 15. Vue vers le sud à partir du Boulevard René-Lévesque**



Source : Google Earth

**Figure 16. Vue vers le Centre Bell à partir de la rue Drummond**



Source : Google Earth

Dans cette optique, la façade principale du Centre Bell (dont le concept architectural reste à préciser) sera travaillée de façon à **s’harmoniser avec le milieu environnant et à mieux identifier l’entrée** de celui-ci.

Cette amélioration contribuera également à la **qualité de déplacement et à l’expérience du piéton** sur l’avenue des Canadiens-de-Montréal et la rue Drummond. En effet, actuellement, l’insertion d’un bâtiment devant le Centre Bell nuit à sa perception dans l’espace urbain, rendant moins agréable l’expérience du piéton. La réalisation du projet permettra ainsi la **revalorisation du secteur, l’amélioration et le dynamisme du milieu de vie** avec ses constructions de qualité et **l’opportunité d’assurer une meilleure qualité du tissu urbain.**

En ce sens, le **traitement soigné** proposé pour la rue Drummond avec l’élargissement des trottoirs, les aménagements paysagers de qualité (exemple avec des arbres à grand déploiement) garantit **une percée de qualité vers le Centre Bell.** Ainsi, la création de la rue Drummond à titre d’**allée prestigieuse** permet **une vue claire et marquée vers cet équipement d’envergure.**

Développé dans un esprit réfléchi afin de **réduire au maximum les impacts sur la circulation**, le projet privilégie l’aménagement du domaine public de façon cohérente avec le maintien des stationnements sur rue du côté est. **Outre le rehaussement de l’image du quartier** et l’opportunité d’affirmer l’entrée d’un bâtiment d’envergure au sein du centre-ville, le projet d’amélioration vise avant tout à requalifier le secteur tout **en créant un milieu de vie agréable**, et ce, dans **l’intérêt général des futurs résidents, mais également des usagers réguliers ou ponctuels.**

Par ailleurs, les aménagements proposés autour du Centre Bell s’inscrivent dans une **tendance actuelle qui favorise l’insertion des bâtiments sportifs, culturels et de divertissement au sein de leur milieu. Ceux-ci sont désormais partie prenante du redéveloppement des quartiers dans lesquels ils s’insèrent. Ainsi, l’aménagement des abords de ces équipements contribue à l’intégration de ces éléments dans le cadre bâti et à l’appropriation de ces espaces par les résidents et les utilisateurs.** À titre d’exemple, soulignons le récent projet de rénovation du Wrigley Field à Chicago où l’on profite de l’occasion pour réaménager le domaine public en périphérie pour faire du projet le fer de lance du projet de redéveloppement de Wrigleyville.

## 8. LA MISE À DOUBLE SENS DE LA RUE SAINT-ANTOINE, ENTRE DE LA MONTAGNE ET JEAN-D'ESTRÉES, UNE INTERVENTION À REVOIR

Avec le PPU du Quartier des gares, la Ville de Montréal entend requalifier et densifier ce secteur en y permettant, entre autres, l'aménagement de projets immobiliers. La mise à double sens de la rue Saint-Antoine, entre les rues Jean-D'Estrées et de la Montagne, est un des axes d'intervention mentionnés dans ce document de planification. Selon le PPU, cette mise à double sens permettra d'améliorer l'accessibilité aux développements immobiliers et au parc Ville-Marie prévus dans le secteur.

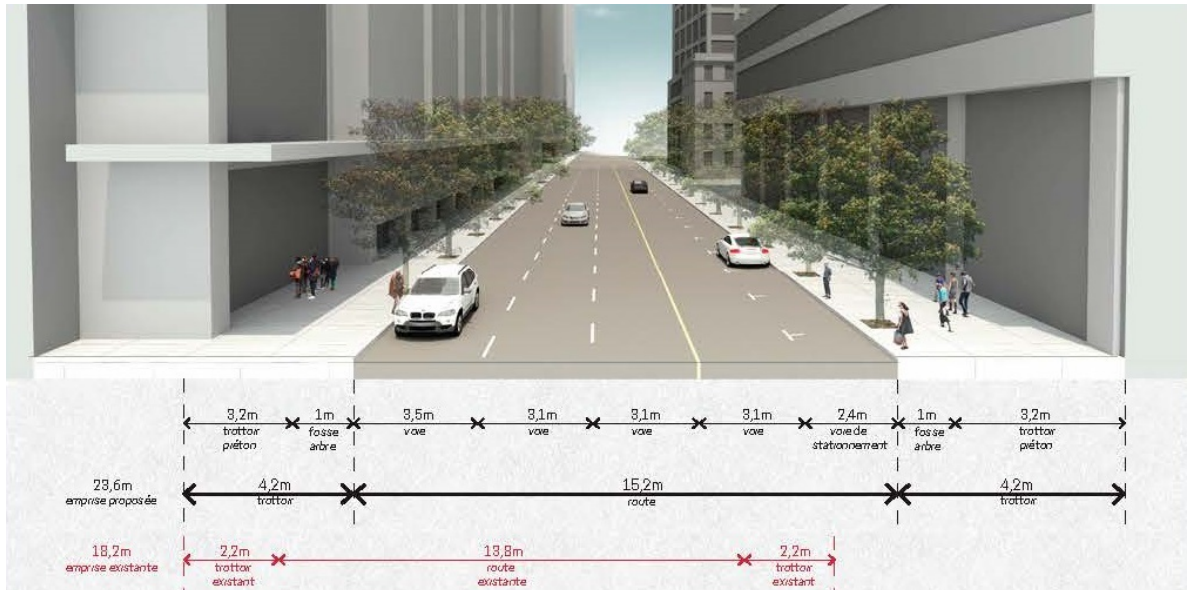
À titre informatif, la rue Saint-Antoine est une artère secondaire menant à l'A-720 Ouest et dont une des fonctions principales est la prépondérance de l'écoulement véhiculaire. Les conditions<sup>34</sup> de circulation actuelle sont difficiles sur la rue Saint-Antoine, aux approches de la rue de la Montagne, durant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi. Ainsi, il n'est pas souhaitable de diminuer le nombre de voies en direction ouest (vers l'A-720 Ouest) pour ne pas dégrader davantage les conditions de circulation.

La coupe proposée pour la rue St-Antoine dans le PPU semble prévoir trois voies de circulation en direction ouest (vers A-720 Ouest), ce via de l'acquisition d'emprise du côté sud de la chaussée actuelle.

---

<sup>34</sup> Observations Google Trafic (historiques sur 365 jours et conditions en temps réel).

**Figure 17. Proposition d'aménagement de la rue Saint-Antoine, entre les rues de la Montagne et Jean-D'Estrées<sup>35</sup>**



Dans ce contexte, nous avons mandaté des ingénieurs-conseil pour un **avis technique sommaire** sur la mise à double sens de la rue Saint-Antoine, entre les rues Jean-D'Estrées et de la Montagne.

Il en ressort que cette mise à double sens implique **l'ajout de mouvements de virages à gauche à partir de la Montagne** et de mouvements de tout droit à l'approche ouest de Jean-D'Estrées.

Ainsi, la mise à double sens de la rue Saint-Antoine, entre Jean-D'Estrées et de la Montagne, **engendrera une baisse de capacité dans l'axe Saint-Antoine**, notamment à l'approche de la rue de la Montagne. Cette baisse de capacité **engendrera des problématiques majeures pour l'accessibilité au Centre Bell lors d'évènements** mais également pour l'ensemble des usagers du secteur.

Pôle d'intérêts situé au nord de la rue Saint-Antoine, le Centre Bell **génère un nombre considérable de déplacements** en automobile lors d'évènements (matches de hockey, spectacles, etc.). Rappelons que **la rue Saint-Antoine est un des principaux axes d'entrée des automobilistes** à cet équipement lors d'évènements. Pour faciliter l'accès aux automobilistes lors d'évènements, le stationnement est interdit sur le côté sud de la rue Saint-Antoine afin d'offrir quatre voies de circulation sur cette artère principale et un maximum de capacité. Malgré ces quatre voies offertes, les conditions de déplacements véhiculaires demeurent difficiles. Toutefois, **l'offre existante sur la rue Saint-Antoine ne semble pas suffisante pour accommoder efficacement les débits générés par le Centre Bell lors d'évènements.**

En conséquence, le fait d'ôter une voie de circulation sur la rue Saint-Antoine afin de la mettre à double sens et de permettre des virages à partir de la Montagne engendra, selon toute vraie semblance, **une dégradation des conditions de circulation et éventuellement de l'interblocage sur la plupart des rues adjacentes lors d'évènements** mais également aux heures de pointe.

<sup>35</sup> Ville de Montréal, Arrondissement Ville-Marie, Projet de programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares, 4.1 La circulation

Ces conditions difficiles créent des retards importants qui sont généralement sources de frustration et de manœuvres risquées et dangereuses de la part des automobilistes.

De plus, l'ajout d'une direction sur la rue Saint-Antoine pourrait inciter certains usagers à accéder au stationnement souterrain du Centre Bell et des bâtiments voisins par des mouvements de virages à gauche qui devraient franchir les trois voies de circulation en direction opposée. Cette situation cause de **l'interblocage et des manœuvres conflictuelles dangereuses qui sont généralement interdites par les règles de bonnes pratiques du génie**. Il est très difficile de gérer ces manœuvres à l'aide d'une signalisation adéquate. De plus, même l'aménagement d'un terre-plein central dans l'axe Saint-Antoine n'est pas souhaitable car cela **empêcherait les véhicules lourds de virer à droite adéquatement de cette rue vers de la Montagne**; une situation problématique qui s'ajoutera aux problèmes déjà précités.

D'autre part, avec la configuration proposée et le temps requis pour les mouvements de virages à droite en double vers Saint-Antoine à partir de Jean-d'Estrées, il se pourrait que le temps résiduel pour la sortie Jean-d'Estrées ne soit pas suffisant pour accommoder efficacement ces véhicules à cette approche et qu'il y ait donc des **refoulements véhiculaires jusqu'au tunnel de sortie de l'A-720, un phénomène qui serait potentiellement dangereux**.

Mentionnons par ailleurs que les livraisons, fréquentes dans ce secteur (fedex, purolator, etc.) contribueront à obstruer le passage et à aggraver les problématiques de circulation et de sécurité sur la rue Saint-Antoine.

Dans cette perspective, la mise à double sens de la rue Saint-Antoine, entre de la Montagne et Jean-D'Estrées, **cause une augmentation des temps de parcours ainsi qu'un accroissement des problèmes de sécurité et d'accessibilité des déplacements automobiles mais également piétons des usagers du quartier. Ces problèmes peuvent à leur tour créer une éventuelle baisse de clientèle du secteur**.

Ainsi, la démonstration de l'amélioration de la fluidité des déplacements et de l'accessibilité au secteur par la mise à double sens de la rue Saint-Antoine reste donc à accomplir et à être appuyée par des analyses de circulation et d'accessibilité complètes.

**Dans cette optique, l'élargissement des trottoirs plutôt que la mise à double sens de la rue Saint-Antoine pourrait être une opportunité à évaluer afin de garantir la fluidité mais également la sécurité des piétons et des automobilistes sur cet axe majeur. Cette solution s'inscrirait par ailleurs pleinement dans le cadre du PPU du Quartier des gares et dans la volonté d'encourager les transports actifs.**



# CONCLUSION

Le projet d'amélioration du Centre Bell proposé dans le présent document vise à établir un **projet cohérent et complet**. Par ailleurs, le projet proposé est non seulement en lien avec le projet de PPU du Quartier des gares, mais il **pousse plus avant le concept et les principes édictés dans ce document de planification, s'inscrivant ainsi dans le prolongement logique de ce qui a été établi**.

De plus, il nous apparaît également non souhaitable d'autoriser la circulation à double sens sur la rue Saint-Antoine entre les rues de la Montagne et Jean-D'Estrées.

Ainsi, à la lumière de l'ensemble des arguments développés dans le présent mémoire, le Centre Bell est donc à même de constater qu'il s'agit d'un **projet bénéfique autant pour les citoyens, pour l'environnement, que pour les futurs résidents ou utilisateurs**.

**Dans ce contexte, il nous apparaît nécessaire d'effectuer les modifications au projet de PPU du Quartier des gares afin de mener à bien la réalisation et la mise en œuvre d'un tel projet.**