



PPU des Faubourgs

**Programme particulier d'urbanisme
(PPU) des Faubourgs**

Mise en situation du territoire



Table des matières

1. INTRODUCTION À LA DÉMARCHE.....1

Le territoire du PPU.....2

Élaboration du PPU et consultations publiques.....3

Qu'est-ce qu'un PPU?.....4

Pourquoi un PPU sur le territoire des Faubourgs?.....5

2. CARACTÉRISTIQUES ET ENJEUX PRINCIPAUX DU TERRITOIRE.....7

Milieux de vie existants.....9

Secteur déstructuré.....12

Principaux enjeux identifiés16

3. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT.....17

Pour l'ensemble du territoire du PPU.....18

Pour le milieu de vie existant.....18

Pour le secteur en requalification18

Proposition d'une vision d'aménagement pour le secteur en requalification....19

Annexe 1 – Principales définitions

Liste des figures

1. INTRODUCTION À LA DÉMARCHE



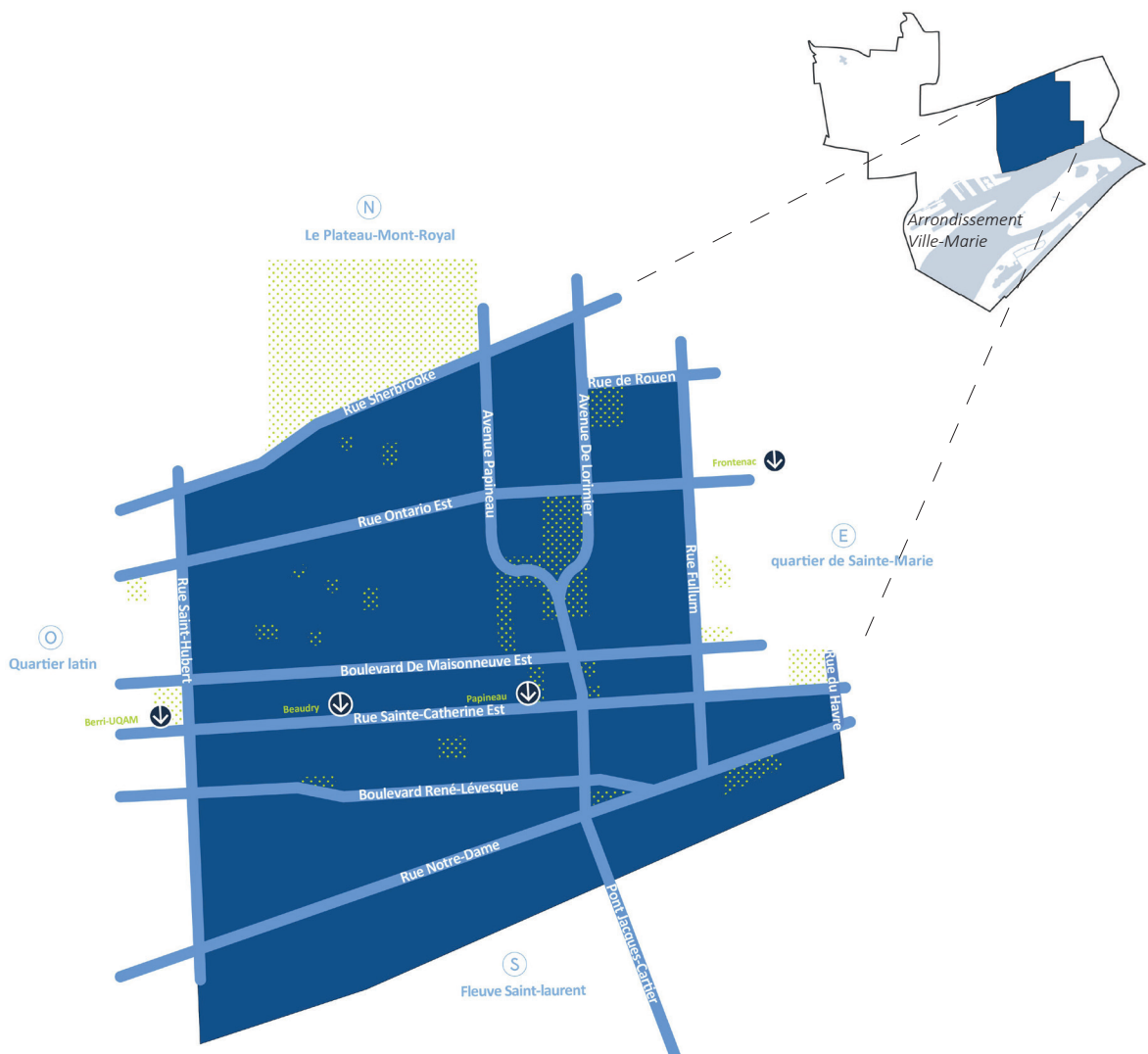
Credit photo JF Savaria

Le territoire du PPU des Faubourgs

Le PPU des Faubourgs est délimité par les rues Saint-Hubert à l'ouest, Sherbrooke au nord, Fullum et du Havre à l'est ainsi que par les berges du fleuve Saint-Laurent au sud.

Les limites de ce territoire ont été définies en fonction des opportunités et des projets qui auront un impact sur cette partie du centre-ville. Tout d'abord, on retrouve au sud du boulevard René-Lévesque de vastes sites monofonctionnels dont les occupants ont annoncé leur départ- Radio-Canada, Molson-Coors- ce qui, ajouté au site des Portes Sainte-Marie à l'est du pont Jacques-Cartier, forme le plus grand secteur en requalification de l'arrondissement. Dans cette même dynamique, il est pertinent d'intégrer la jonction entre l'axe de circulation est-ouest (autoroute Ville-Marie / rue Notre-Dame) et l'axe nord-sud (pont Jacques-Cartier /avenues Papineau et De Lorimier), qui forme un carrefour majeur à l'échelle métropolitaine, au coeur d'un quartier dense, Centre-Sud.

Ainsi, autant l'intégration urbaine de l'entrée de ville du pont Jacques-Cartier et de l'axe Ville-Marie/ Notre-Dame que le redéveloppement des terrains en reconversion auront un impact sur leur environnement immédiat et sont donc à examiner en relation avec le Village, l'ouest de Sainte-Marie et l'est du Vieux-Montréal. Enfin, une vue d'ensemble sur ces quartiers permet d'en saisir les dynamiques et de faire ressortir les enjeux prioritaires.

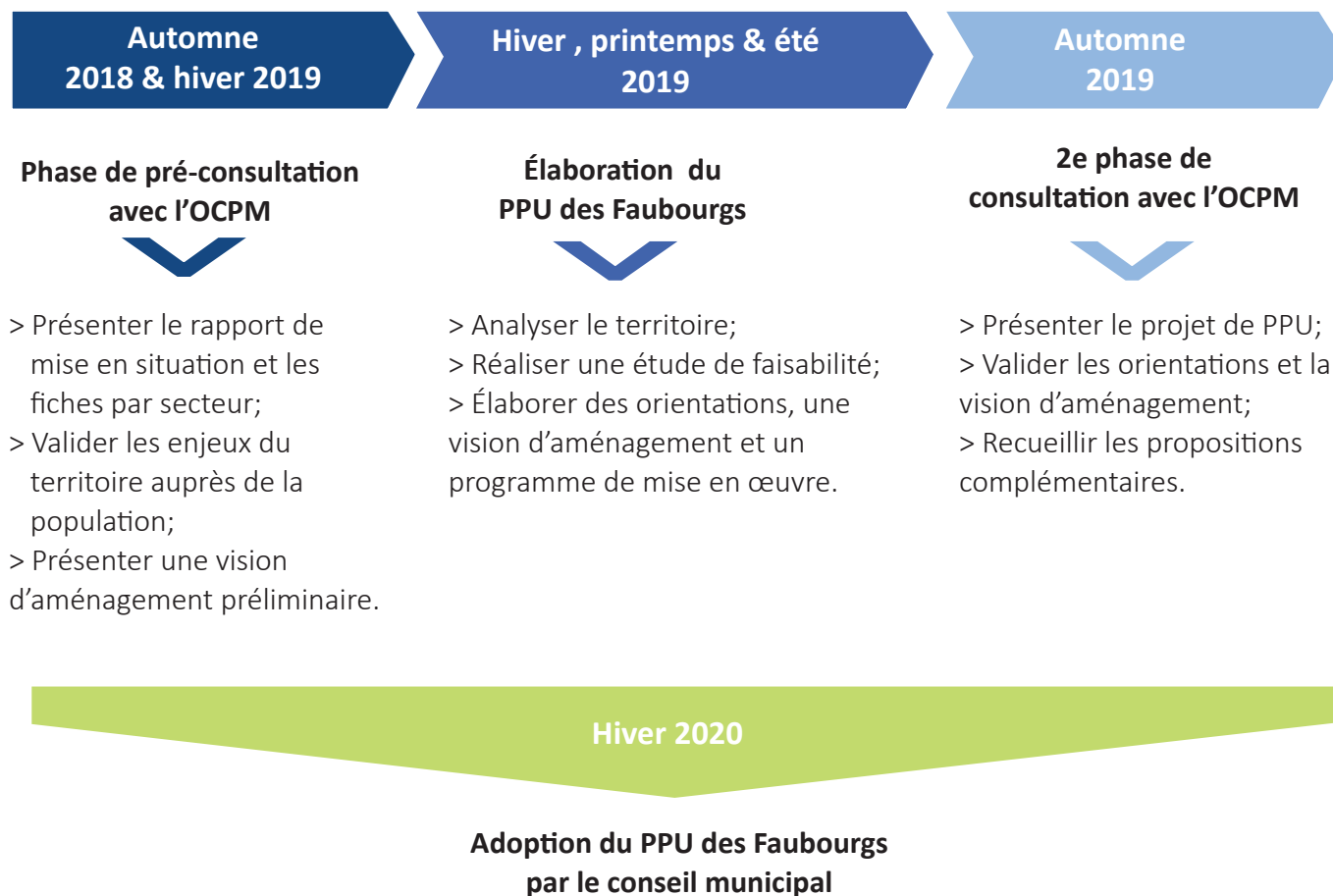


Élaboration du PPU et consultations publiques

La Ville de Montréal a souhaité solliciter l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) dès le lancement de la démarche du programme particulier d'urbanisme (PPU) des Faubourgs, afin de mobiliser les citoyens concernés et de connaître leur degré d'appréciation par rapport au territoire et les améliorations qu'ils souhaiteraient y voir.

Bien qu'il s'agisse d'une consultation sur un outil réglementaire de planification urbaine, qui n'a pas vocation à traiter de toutes les problématiques d'un secteur mais principalement de celles relevant de l'urbanisme, l'ensemble des préoccupations pourront être abordées. Elles seront ensuite déclinées en fonction des actions les plus appropriées.

Le présent document a ainsi été préparé comme support à la consultation publique. Il comprend une caractérisation sommaire du territoire, une analyse des principaux enjeux et une analyse plus fine de sections du territoire comprenant une description historique, un état de la situation actuelle et une déclinaison des enjeux propres à ces secteurs.



Qu'est-ce qu'un PPU ?

Un programme particulier d'urbanisme est une composante du Plan d'urbanisme. Il permet d'apporter plus de précisions quant à la planification de certains secteurs qui suscitent une attention toute particulière de la part du conseil municipal et d'harmoniser les interventions futures de développement d'un secteur défini. Au terme de son adoption, le PPU fait partie intégrante du Plan d'urbanisme de Montréal.

À titre d'exemple, les PPU ci-après illustrent les projets d'embellissement et de planification particulière déjà en cours à l'arrondissement : les PPU du Quartier des spectacles, du Quartier des grands jardins, du Quartier Sainte-Marie et du Quartier des gares, ainsi que le projet Bonaventure et le Cadre de révision des hauteurs et densités du centre-ville.

Ces exercices de planification ont contribué à baliser et à stimuler le renouveau du centre-ville depuis plus d'une quinzaine d'années.

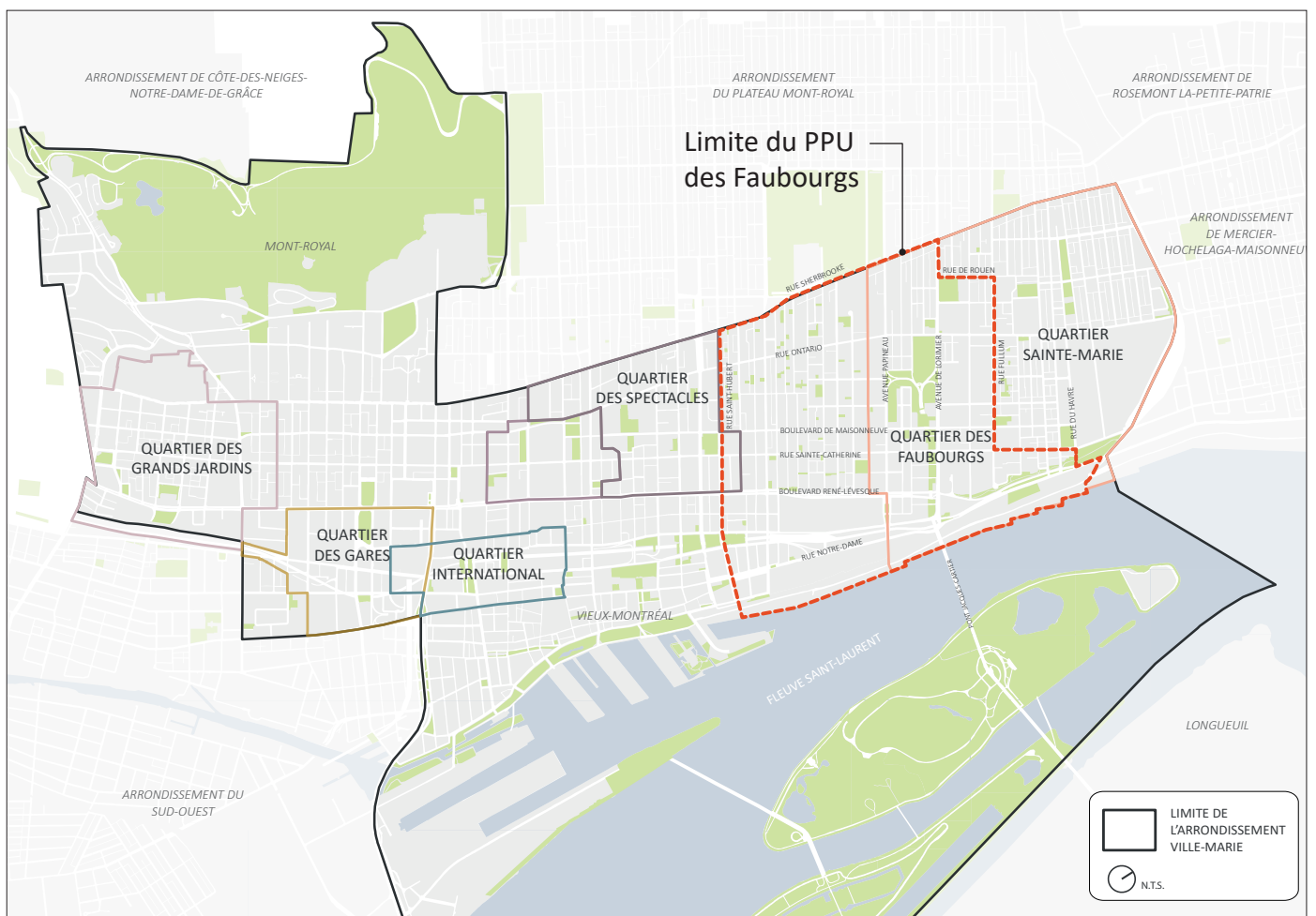


Figure 1. Récents PPU au centre-ville

Pourquoi un PPU sur le territoire des Faubourgs ?

Plusieurs événements récents ont amené l'arrondissement Ville-Marie à considérer opportun de lancer une nouvelle démarche de PPU pour l'est de son territoire :

- *Le secteur riverain du quartier Centre-Sud a été identifié comme grand secteur à requalifier dans la planification de la Stratégie centre-ville (2016) et inscrit prioritairement pour faire l'objet d'une planification particulière dans le Plan d'action de la Stratégie (2017).*
- *Une opportunité unique de repenser le rapport au fleuve s'offre à la ville avec le départ de Molson, en même temps que se clôt un chapitre entier de l'histoire industrielle du centre-ville.*
- *La construction de la nouvelle Maison Radio-Canada permet de repenser le rapport entre Centre-Sud et le fleuve, de même qu'avec le Vieux-Montréal.*
- *Le devenir de la fin de l'autoroute Ville-Marie peut être considéré en lien avec les restructurations de Radio-Canada au nord et Molson au sud, pour disposer d'une vision d'ensemble intégrant planification, mobilité et design urbain.*
- *À cet égard, le ministère des transports du Québec (MTMDT) a un projet de remise à niveau des tunnels de l'autoroute Ville-Marie.*
- *L'arrondissement souhaite poursuivre l'accroissement de sa population, en offrant des milieux de vie complets et agréables qui soignent la place du piéton, accueillent les équipements collectifs nécessaires et permettent une offre commerciale ajustée.*
- *L'arrondissement souhaite que les résultats de la requalification s'harmonisent aux quartiers consolidés et qu'ils contribuent à l'atteinte des objectifs de développement durable (ODD) inscrits dans le Plan Montréal durable 2016-2020.*

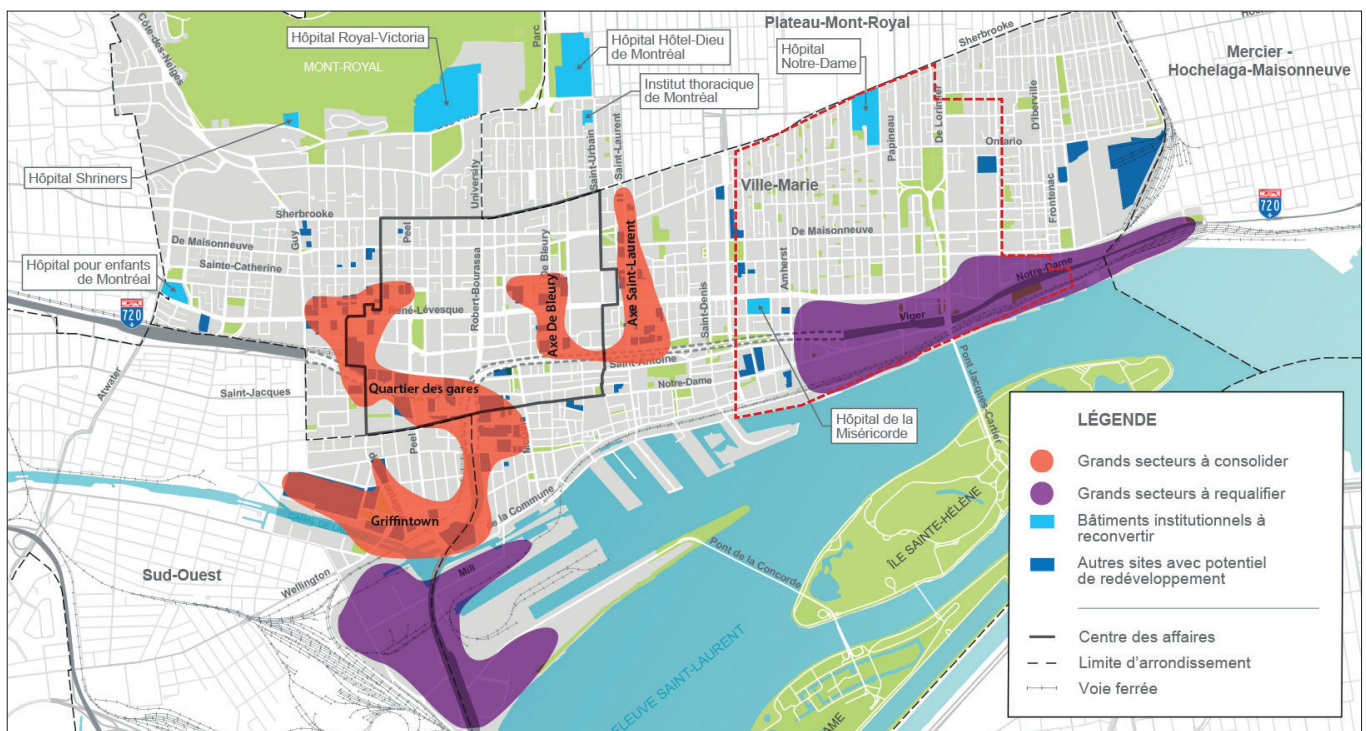


Figure 2 – Les secteurs à consolider et à requalifier, Stratégie centre-ville, 2016



Figure 3. Les deux grandes propriétés institutionnelles et industrielles qui vont être libérées de leurs activités actuelles dans les prochaines années sont situées à proximité, de part et d'autre de l'emprise de l'autoroute Ville-Marie

Ce secteur est donc l'occasion de repenser les connexions avec le fleuve, de retisser des liens entre Centre-Sud et le Vieux-Montréal et de recomposer cette limite sud-est du centre-ville au pied du pont Jacques-Cartier. C'est pourquoi il a été décidé d'intégrer dans le périmètre du PPU des secteurs constitués et en requalification, afin d'appréhender de manière globale l'ensemble des conséquences des transformations à venir.

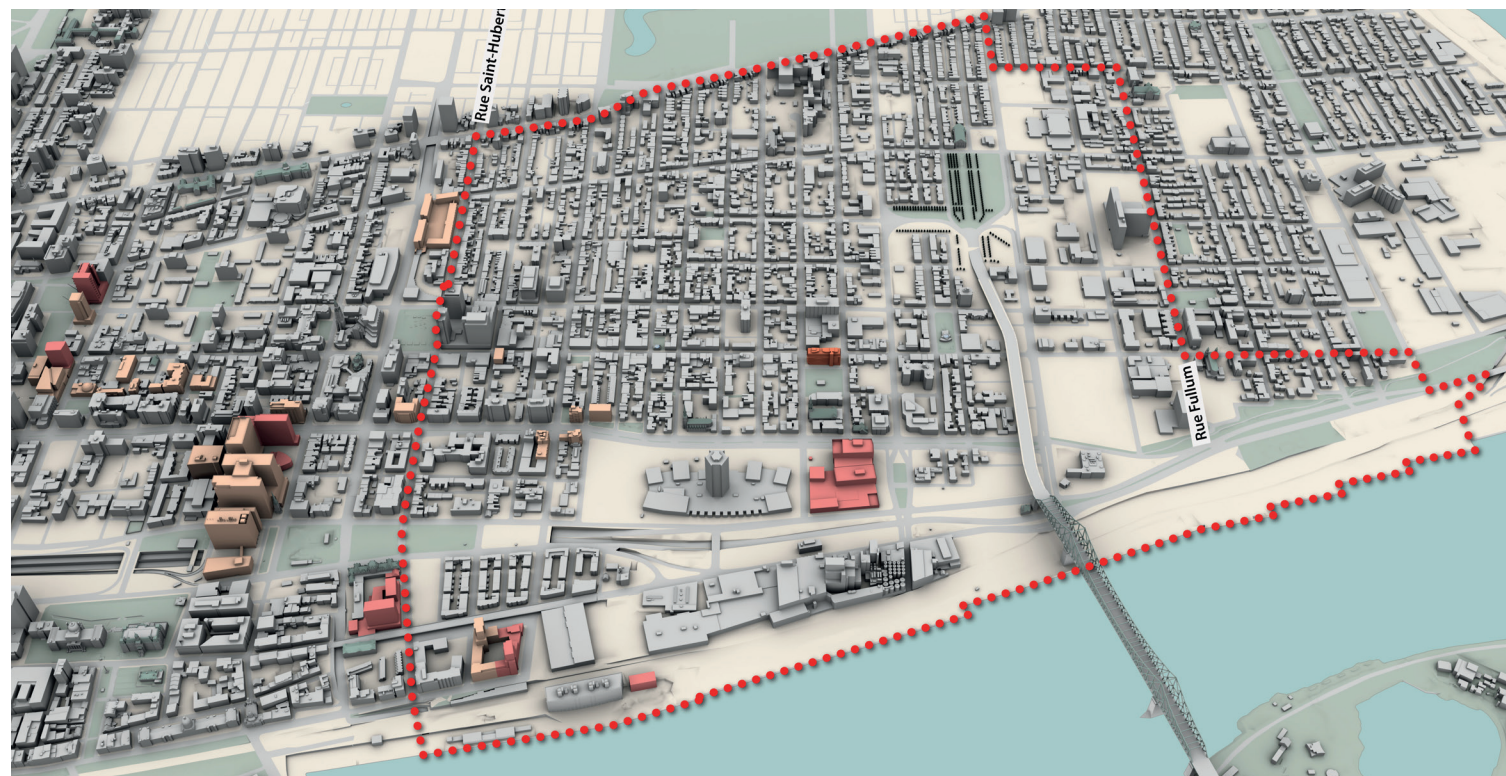


Figure 4. Périmètre du territoire d'intervention du PPU des Faubourgs délimité par les rues Saint-Hubert, Sherbrooke, de Rouen, Fullum, Sainte-Catherine, d'Iberville et le fleuve Saint-Laurent. À noter que le sud du secteur est également adjacent au Vieux-Montréal

2. CARACTÉRISTIQUES ET ENJEUX PRINCIPAUX DU TERRITOIRE



Credit photo JF Savaria

Le territoire du PPU réfère aux « Faubourgs » en fonction de particularités morphologiques et fonctionnelles. En effet, il s'agit d'un territoire d'urbanisation ancienne datant de l'époque où les secteurs se développant au nord de la rue Saint-Antoine étaient considérés comme des faubourgs par opposition à la centralité du Vieux-Montréal. De plus, ce sont des secteurs où la mixité des fonctions prévalait malgré une prédominance résidentielle d'occupation ouvrière, avec la présence d'activités industrielles et artisanales très imbriquées dans le tissu urbain, soit des caractéristiques spécifiques d'un tissu faubourien.

Le territoire présente en outre la particularité de cumuler la présence d'infrastructures majeures comme le pont Jacques-Cartier ou l'autoroute Ville-Marie qui ont entraîné des démolitions de bâtiments comme à aucune autre échelle pareille au Québec, voire au Canada. Ainsi, les démolitions se sont déroulées sur près d'un siècle (des années 20 aux années 90) pour le pont Jacques-Cartier et ses abords, et des années 70 à 80 pour l'autoroute. Ce phénomène de démolitions a aussi prévalu pour l'implantation de grands équipements comme la Maison Radio-Canada, qui a fait disparaître des îlots entiers de l'ancien Faubourg Québec. Ces disparitions ont entraîné avec elles des coupures fortes, principalement entre Centre-Sud et le fleuve, ainsi qu'entre Centre-Sud et le Vieux-Montréal.

Par ailleurs, l'exercice de planification du PPU s'inscrit dans une tendance de croissance de la population de l'arrondissement de l'ordre de 19 % entre 2001 et 2016¹. Le secteur du PPU des Faubourgs a connu, quant à lui, une hausse de 13,6 % de sa population pour la même période. En effet, les nouveaux développements résidentiels se sont concentrés sur les terrains vacants, davantage situés à l'ouest et au sud-ouest du centre-ville, tandis que le territoire des Faubourgs ne comportait que très peu de terrains inoccupés ou propices au redéveloppement.

Ainsi, le nombre de résidents sur le territoire du PPU augmentera dans les années à venir avec le redéveloppement des sites comme Radio-Canada ou les Portes Sainte-Marie. Les transformations inéluctables à venir au sud du boulevard René-Lévesque devront ainsi être appréhendées pour s'intégrer aux quartiers environnants.

¹ Profil de quartier – Secteur des faubourgs – Arrondissement Ville-Marie – Montréal en statistiques – Août 2018

Milieux de vie existants

Comme décrit ci-avant, le territoire du PPU comprend donc à la fois des secteurs structurés qui ont évolué sur eux-mêmes en conservant une majorité de leurs milieux de vie existants, principalement au nord du boulevard René-Lévesque, ainsi que des secteurs en requalification, situés quant à eux au sud du boulevard. Pour caractériser ce secteur, quatre types de paramètre ont été identifiés et structurent la présentation qui suit.

Pour une analyse détaillée comprenant l'évolution historique, la situation actuelle et les enjeux spécifiques par secteur, voir les fiches suivantes:

- > *Hôpital de la Miséricorde*
- > *Tête de pont - Pont Jacques-Cartier*
- > *Village*
- > *Centre-Sud*
- > *Pôle institutionnel*
- > *Principales artères commerciales*

L'héritage industriel

Les milieux de vie existants se caractérisent par une urbanisation datant du milieu du 19^e siècle. Ils se retrouvent essentiellement au nord du boulevard René-Lévesque et sont principalement composés de bâtiments contigus de 2 à 3 étages, caractéristiques du faubourg ouvrier. Durant la deuxième moitié du 19^e siècle, l'industrialisation et le développement des infrastructures de transport (Port de Montréal et infrastructures ferroviaires du Canadien Pacifique) ont attiré de nouvelles populations qui se sont établies près de leur lieu de travail. La densification du faubourg Québec, devenu les quartiers Saint-Jacques et Sainte-Marie, s'est ainsi faite autour de l'implantation de nouvelles usines, de tailles diverses.



Figure 5. L'ancienne usine Grover, reconverte en espaces locatifs (ateliers, bureaux) pour petites entreprises - angle des rues Parthenais et Larivière

L'héritage industriel s'incarne donc à la fois dans le bâti résidentiel et dans les anciens bâtiments industriels, répartis dans le tissu urbain. Si de nombreuses usines ont été démolies à la suite de la désindustrialisation, après la Seconde Guerre mondiale, plusieurs bâtiments ont été reconvertis, notamment pour accueillir des activités culturelles, artistiques ou des petites entreprises (usine Grover, Usine C, ancienne manufacture de chaussures Aird & Sons). Ponctuant par leur présence l'ensemble du secteur en témoignage du long passé industriel du quartier et de son rapport au port et au fleuve, de nombreux bâtiments révèlent l'histoire des lieux. Si certains ont trouvé une nouvelle vocation qui assure leur pérennité, d'autres sont encore en attente d'une nouvelle utilisation.

Des valeurs immobilières en augmentation dans un parc où les locataires diminuent

Le territoire du PPU accueille 27 % de la population de l'arrondissement¹. Ces milieux de vie recouvrent les quartiers aux appellations et aux limites variables, soit Centre-Sud, le Village et une partie de Sainte-Marie. On retrouve également le faubourg Québec, redéveloppement plus récent à l'est du Vieux-Montréal, sur les traces de l'ancien faubourg Québec, presque entièrement démoli au courant du 20^e siècle.

Près des trois-quarts (72%) des logements sont locatifs, soit une proportion similaire à celle de l'ensemble de l'arrondissement (73%). Toutefois, depuis 2001, le nombre de ménages propriétaires a plus que doublé, passant de 1 745 en 2001 à 3 915 en 2016, ce qui représente une augmentation de 124 %².

Les coûts des logements ont, quant à eux, considérablement augmenté dans ce quartier au cours des quinze dernières années, tant pour les ménages propriétaires (+ 63 %) que pour les ménages locataires (+ 58 %). Ces hausses sont sensiblement plus importantes que celles subies par l'ensemble des propriétaires (+ 51 %) et des locataires (+ 49 %) de l'agglomération de Montréal pendant la même période³.



Figure 6. Rue Lafontaine – exemple de bâti remarquable du secteur

1 Profil de quartier – Secteur des faubourgs – Arrondissement Ville-Marie – Montréal en statistiques – Août 2018

2 Ibidem page 6

3 Ibidem page 6



Figure 7. Rues Ontario et Sainte-Catherine



Une offre commerciale concentrée sur deux axes et un pôle d'emplois appelé à se développer

L'offre commerciale est surtout présente le long des rues Sainte-Catherine, Ontario et dans une moindre mesure sur le boulevard de Maisonneuve et la rue Amherst. Alors que la rue Sainte-Catherine représente l'artère commerciale principale du secteur, tant par sa fréquentation, notamment touristique, que par la diversité des établissements présents, la rue Ontario se caractérise davantage par son offre de commerces de proximité (30 % de la superficie commerciale). Le territoire du PPU compte près de 27 000 emplois (en 2016) sur les 318 000 (en 2012) répartis dans l'arrondissement, soit environ 8,5 %¹. Un pôle d'institutions gouvernementales, appelé à croître, est présent à l'est de l'avenue De Lorimier. On y trouve la Sûreté du Québec (sur le terrain de l'ancienne prison pour femmes entre les rues Parthenais et Fullum), le ministère de l'Éducation et Télé-Québec. La SODEC rejoindra le pôle d'ici 2019, après quoi des bureaux d'autres ministères s'établiront dans l'édifice actuel de Télé-Québec.

Des résidents utilisant peu la voiture, mais un trafic de transit très présent sur certains axes

Les quartiers habités sont desservis par trois stations du métro, situés le long de la rue Sainte-Catherine, deux de la ligne verte (Beaudry et Papineau) et le pôle d'échanges de Berri-UQÀM. Dans leurs déplacements du domicile vers le travail, les résidents des Faubourgs utilisent surtout le transport en commun (43 %) en 2016. Les autres modes de transport pour les déplacements au travail sont l'automobile (conducteur ou passager) pour 27 %, la marche pour 20 % et enfin, la bicyclette pour 9 % des résidents².

Infrastructure majeure du secteur et figure emblématique de Montréal, le pont Jacques-Cartier crée une coupure entre l'est et l'ouest du quartier. Sa présence a entraîné une succession de démolitions autour de la rue Lafontaine et de l'avenue De Lorimier, afin d'adapter le tissu urbain à la hausse du trafic routier. Cette adaptation s'est faite au détriment de la vie locale, car ce trafic interrives principalement nord-sud se diffuse également le long des axes est-ouest.

Ainsi, l'achalandage sur le pont Jacques-Cartier est de l'ordre de 95 000 véhicules par jour pour l'année 2015³ en baisse depuis une vingtaine d'années (100 000 véhicules en 1995). À titre de comparaison, en 2010, plus de 160 000 véhicules par jour empruntent le pont Champlain et 26 000 empruntent le pont Victoria⁴.

¹ Profil de quartier – Secteur des faubourgs – Arrondissement Ville-Marie – Montréal en statistiques – Août 2018

² Ibidem page 6

³ Stratégie Centre-ville – Étude WSP - 2016

⁴ Montréal en statistiques – Rubrique Transport – Ponts-Trafic

Secteurs en requalification

Les secteurs en requalification, autrefois partie intégrante de Centre-Sud, sont principalement situés au sud du boulevard René-Lévesque. Ils incluent plusieurs grandes propriétés institutionnelles et industrielles visées par une relocalisation ou déjà vacantes, comme les sites des Portes Sainte-Marie, de Radio-Canada et de la brasserie Molson-Coors. Ce territoire est également marqué par la présence d'un important réseau de transit routier métropolitain qui relève pour une grande part du ministère des Transports.

Pour une analyse détaillée comprenant l'évolution historique, la situation actuelle et les enjeux spécifiques par secteur, voir les fiches suivantes:

- > Boulevard Ville-Marie / Accès au pont Jacques-Cartier
- > Abords du fleuve
- > Brasserie Molson
- > Site Radio-Canada
- > Station Craig
- > Prison des Patriotes-Au-Pied-du-courant
- > Terrain « Portes Sainte-Marie »

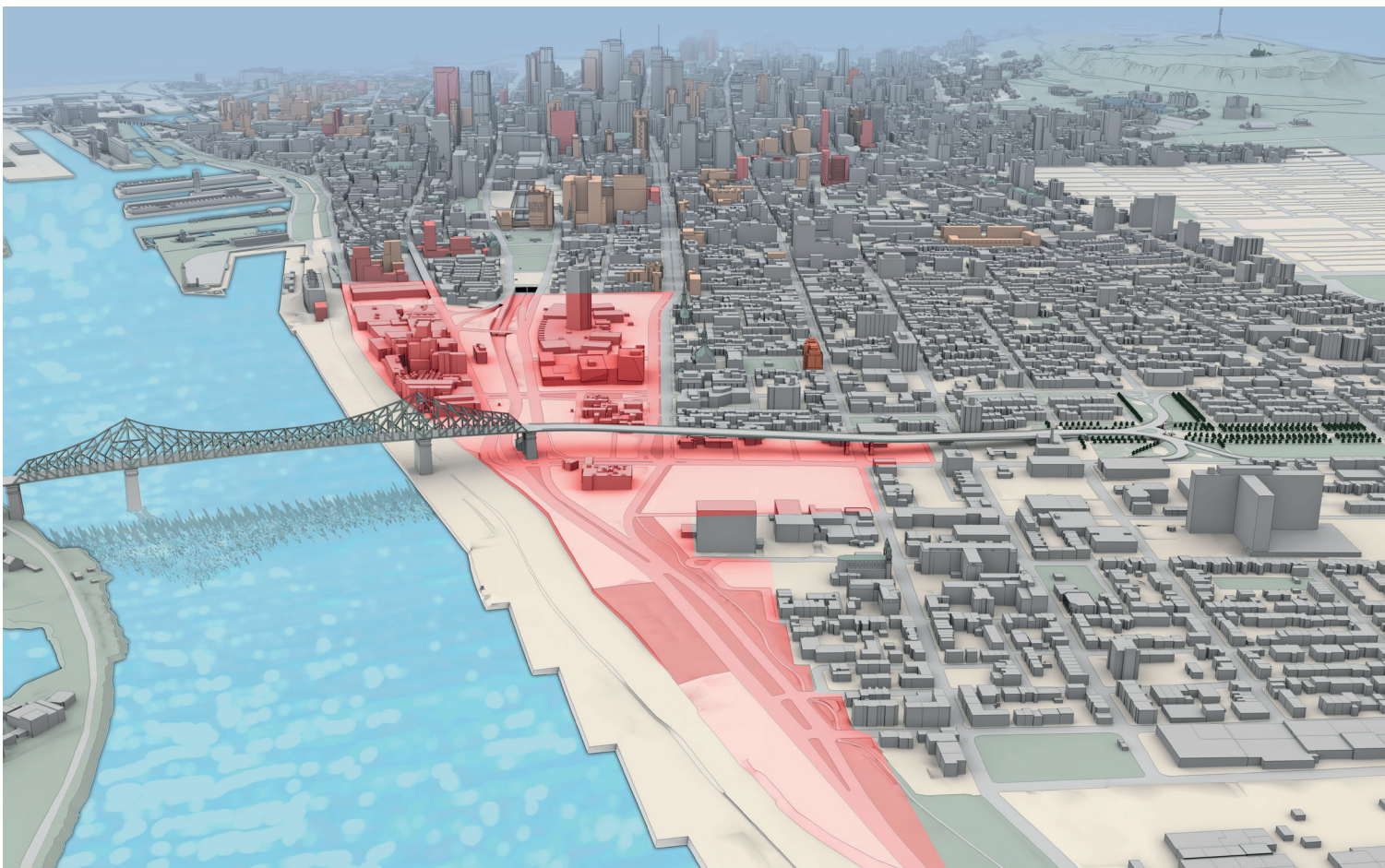


Figure 8. Le quartier comprend la deuxième plus importante zone à requalifier du centre-ville (en rouge), laquelle contribue avec le réseau de voirie à enclore le milieu de vie existant et à le couper du Vieux-Montréal et du fleuve Saint-Laurent.

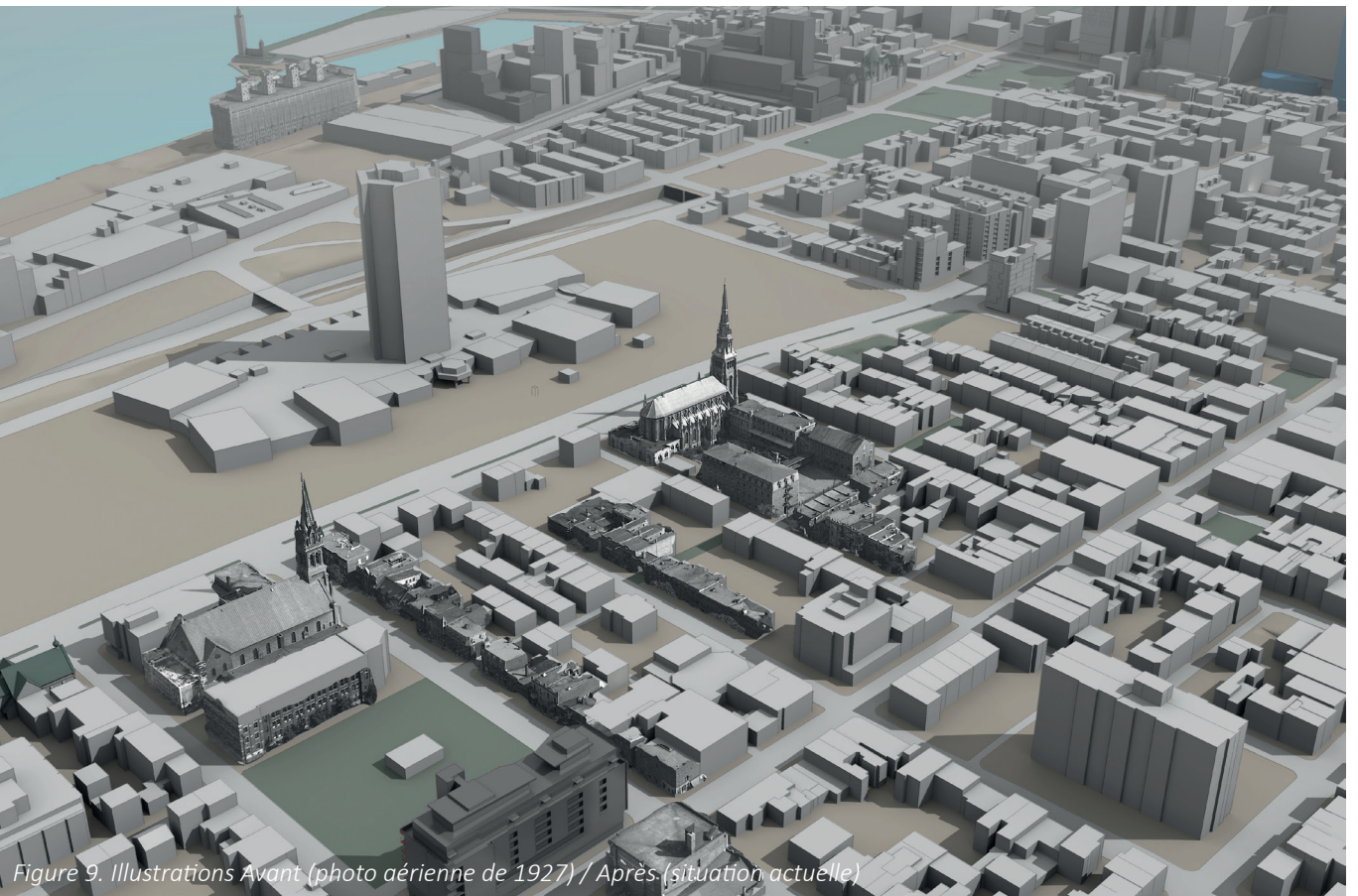


Figure 9. Illustrations Avant (photo aérienne de 1927) / Après (situation actuelle)

C'est en effet dans cette partie du quartier Centre-Sud (ancien faubourg Québec) qu'ont été effectuées les plus importantes opérations montréalaises de « rénovation urbaine » des années 1960 et 1970. À l'époque, ces transformations ont occasionné la disparition de milliers de logements, de parcs, d'écoles, d'églises, ainsi que de plusieurs institutions.

L'implantation de la Maison Radio-Canada en 1973 et les multiples extensions de la brasserie Molson ont également engendré la constitution de mégas îlots en rupture complète avec le tissu urbain du quartier Centre-Sud. La construction de l'autoroute Ville-Marie fait ensuite disparaître les dernières traces de l'ancien quartier et confirme la rupture avec les milieux de vie existants au nord et à l'ouest.

Pour ces secteurs, l'ampleur des transformations des cinquante dernières années nécessite une profonde remise en question en vue de retisser la trame urbaine, de regrouper les infrastructures routières et ainsi de permettre une réappropriation de ce quartier plus que bicentenaire.

La recomposition de cette trame urbaine en continuité du Vieux-Montréal et du quartier Centre-Sud est une condition préalable essentielle afin de s'assurer que la requalification des grands sites comme celui de Radio-Canada ou de Molson-Coors puisse contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des milieux de vie existants.

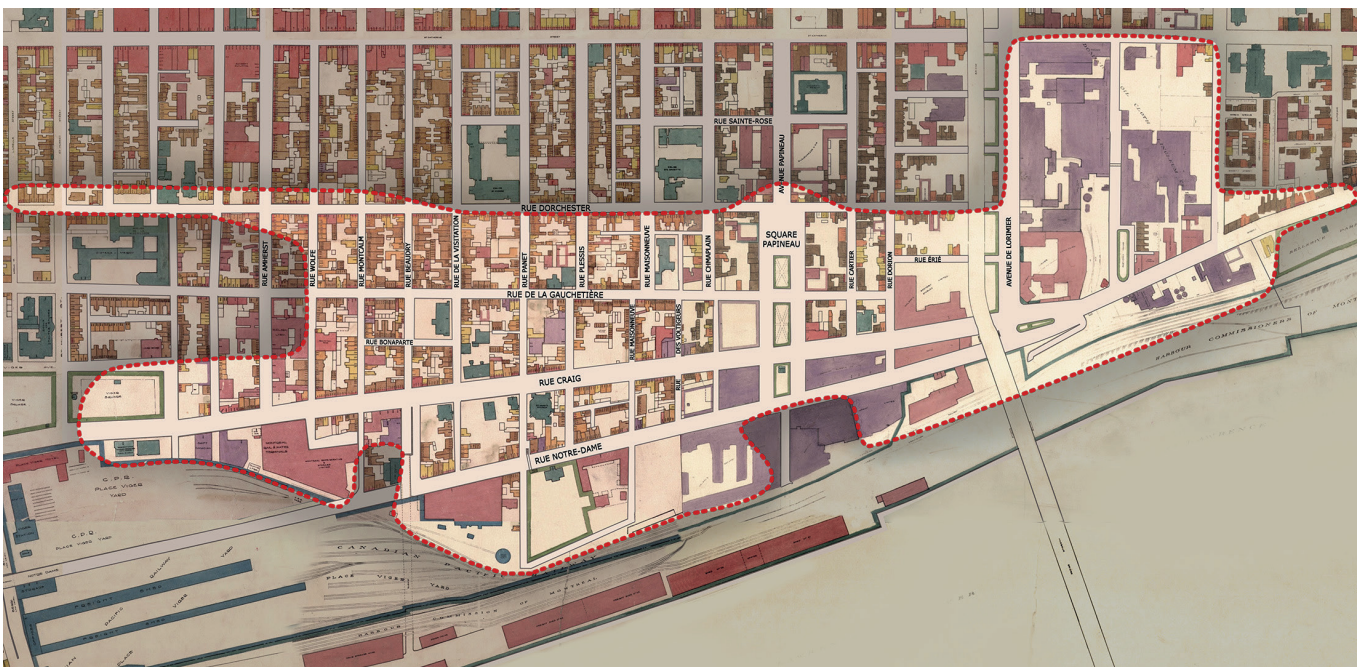


Figure 10. Illustration du quartier disparu entre les années 1960 et 1980 (en surbrillance). Source : Extrait du plan d'utilisation du sol de 1949

La création d'îlots d'environ un hectare, reprenant des dimensions d'îlot caractéristiques du quartier, permettrait de reconstituer une trame urbaine favorable au développement des mobilités actives, comme c'est déjà le cas au nord du boulevard René Lévesque et dans le Vieux-Montréal.

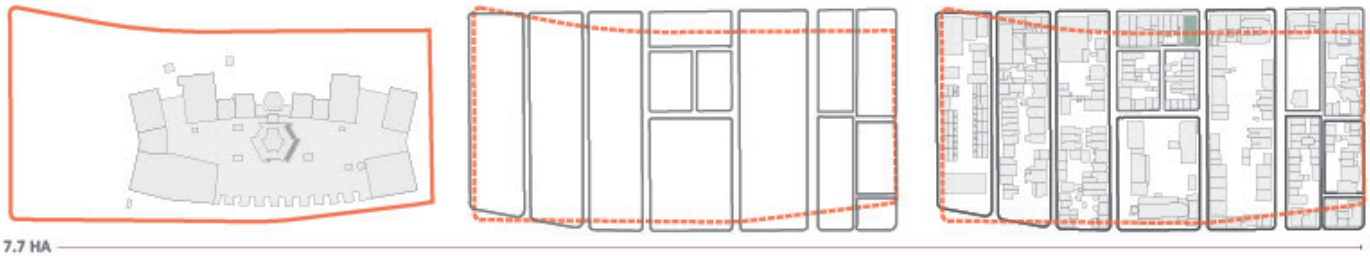


Figure 11. Différence d'échelle : à gauche, le site à redévelopper de l'ancienne Maison Radio-Canada. Au centre et à droite, superposition du périmètre du site à redévelopper avec la trame urbaine existante du Centre-Sud

Parallèlement, des réflexions seront à mener sur la configuration de la fin de l'autoroute Ville-Marie, ainsi que sur les accès au pont Jacques-Cartier. En effet, lors de la réalisation du boulevard Ville-Marie dans les années 80, le tronçon de voirie qui s'étend entre la fin du tunnel A-720 et la rue Notre-Dame Est s'est accompagné d'une dissociation des circulations entre le transit nord-sud, notamment vers le pont Jacques-Cartier, et le transit vers l'est sur la rue Notre-Dame.

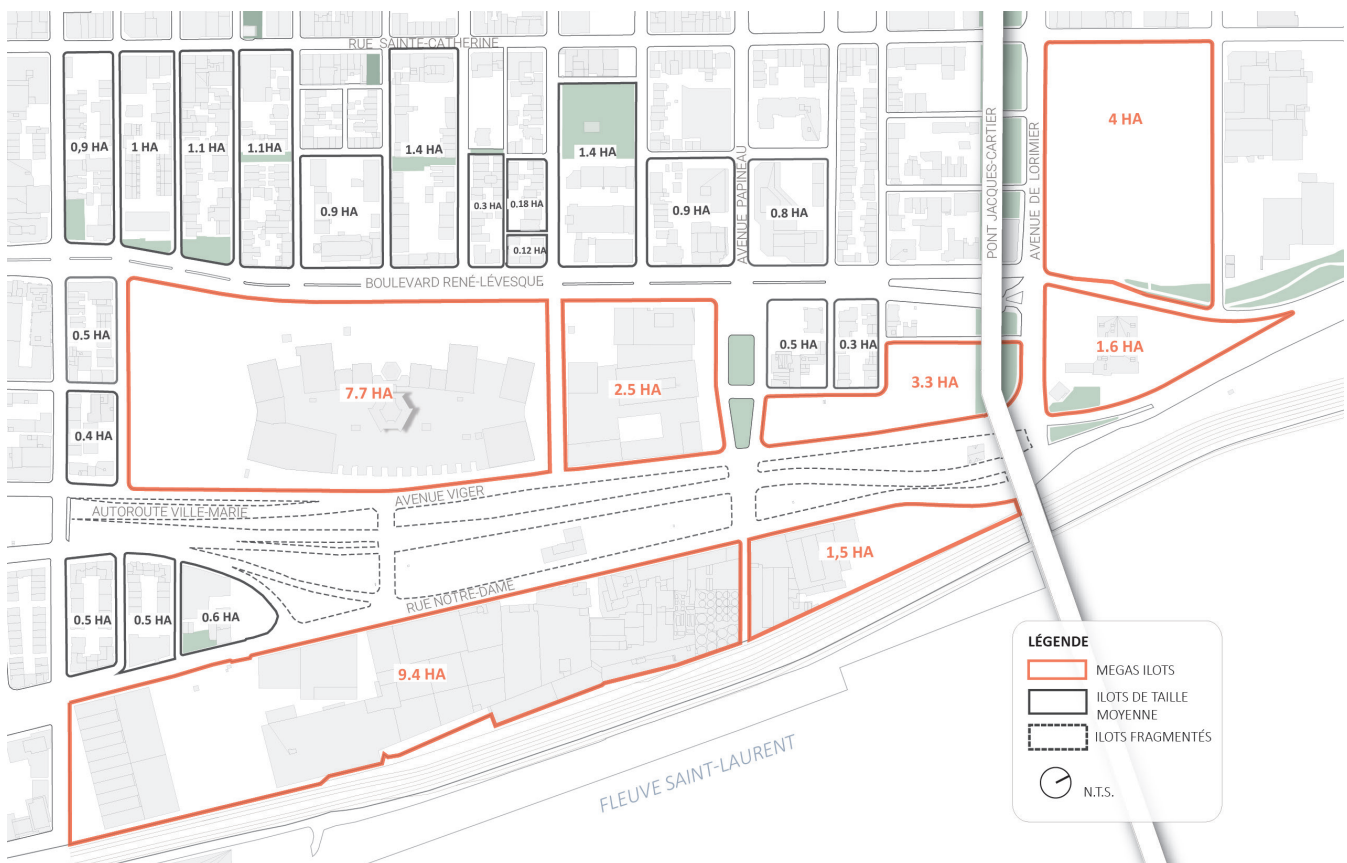


Figure 12. Les méga îlots témoignent de la déstructuration de la trame du quartier et de la disparition de l'échelle du piéton

Principaux enjeux identifiés

Le territoire du PPU comprend à la fois des secteurs à dominante résidentielle (le quartier Centre-Sud, le Village), des infrastructures de transport majeures (port de Montréal, pont Jacques-Cartier, autoroute Ville-Marie) et des pôles d'activités (l'hôpital Notre-Dame, la Maison Radio-Canada, la brasserie Molson). Cette double échelle à l'intérieur d'un même territoire soulève des problématiques de cohabitation et de nuisances, notamment entre la circulation de transit et la vie de quartier. Ces problématiques se retrouvent au niveau physique dans la juxtaposition d'aménagements dédiés à la circulation automobile (et ayant entraîné la démolition de portions du quartier) et aux milieux de vie.

Les principaux enjeux identifiés ci-dessous correspondent aux problématiques qui relèvent de l'outil de planification détaillée qu'est un PPU. Ils ne traitent donc pas nécessairement de l'ensemble des problématiques du quartier.

Milieux de vie existants

- Le parc de logements locatifs, une caractéristique importante du quartier notamment pour les populations à faibles revenus, a tendance à se réduire et les coûts, à augmenter.
- Le devenir de certains bâtiments publics d'intérêt patrimonial ou liés à l'histoire du quartier n'est pas assuré.
- Les abords du pont Jacques-Cartier sont marqués par la présence d'un achalandage routier mal intégré.
- Les principales artères commerciales du secteur ne répondent pas nécessairement aux besoins du quartier.
- Le quartier est actuellement déconnecté des abords du fleuve.
- Certains équipements collectifs font défaut.

Secteur en requalification

- Le boulevard Ville-Marie, connexion entre la rue Notre-Dame et l'autoroute en tranchée, et les accès au pont Jacques-Cartier, par la rue Notre-Dame et l'avenue Papineau, ont été aménagés au détriment des circulations locales et des mobilités actives.
- La présence de mégas îlots introvertis et monofonctionnels coupe le quartier des abords du fleuve et des quartiers adjacents comme le Vieux-Montréal.
- La trame urbaine traditionnelle des quartiers existants a disparu au sud du boulevard René-Lévesque au cours de la seconde moitié du 20^e siècle.
- Les terrains utilisés pour du stationnement contribuent à créer un effet d'îlot de chaleur et ne favorisent pas le verdissement.
- Des milieux de vie incluant des équipements collectifs et des services sont inexistantes au sud du boulevard René-Lévesque.
- Le patrimoine institutionnel et industriel est encore présent mais nécessite de trouver de nouvelles vocations pour assurer sa pérennité.
- La présence du Port de Montréal et des voies ferrées est indissociable du rapport au fleuve dans le secteur.

3. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT



Credit photo: F. Savaria

À partir des enjeux généraux et des enjeux spécifiques aux différents secteurs du territoire, de grandes orientations d'aménagement ont pu être identifiées. Ces orientations vont guider l'élaboration du PPU.

Pour l'ensemble du territoire du PPU:

- Articuler les différentes échelles, du local au métropolitain;
- Arrimer les secteurs en redéveloppement aux quartiers environnants, notamment en accord avec la trame urbaine traditionnelle existante;
- Décloisonner le quartier pour les déplacements actifs aux abords de l'entrée du pont Jacques-Cartier, ainsi que vers le fleuve, le Vieux-Montréal et l'est de Sainte-Marie;

Pour le milieu de vie existant:

- Préserver et consolider le quartier Centre-Sud, notamment dans ses caractéristiques sociales et architecturales, par la protection du patrimoine bâti et du parc résidentiel existant;
- Répondre aux besoins du milieu en matière d'équipements collectifs et de diversité commerciale;

Pour le secteur en requalification:

- Reconnecter les trames de rue des quartiers Centre-Sud et Vieux-Montréal;
- Transformer le lien routier entre la fin de l'autoroute Ville-Marie, l'avenue Papineau (accès au pont Jacques-Cartier) et la rue Notre-Dame pour l'adapter au contexte urbain et y concilier toutes les mobilités;
- Soutenir et orienter la reconstruction des grands terrains vacants et des zones à transformer du secteur;
- Créer de nouveaux milieux de vie incluant les équipements collectifs nécessaires;
- Mettre en valeur le patrimoine institutionnel et industriel afin d'assurer une requalification respectueuse de l'histoire des lieux;
- Inventer un rapport durable au fleuve tenant compte de la présence du Port de Montréal et des voies ferrées.

Proposition d'une vision d'aménagement pour le secteur en requalification

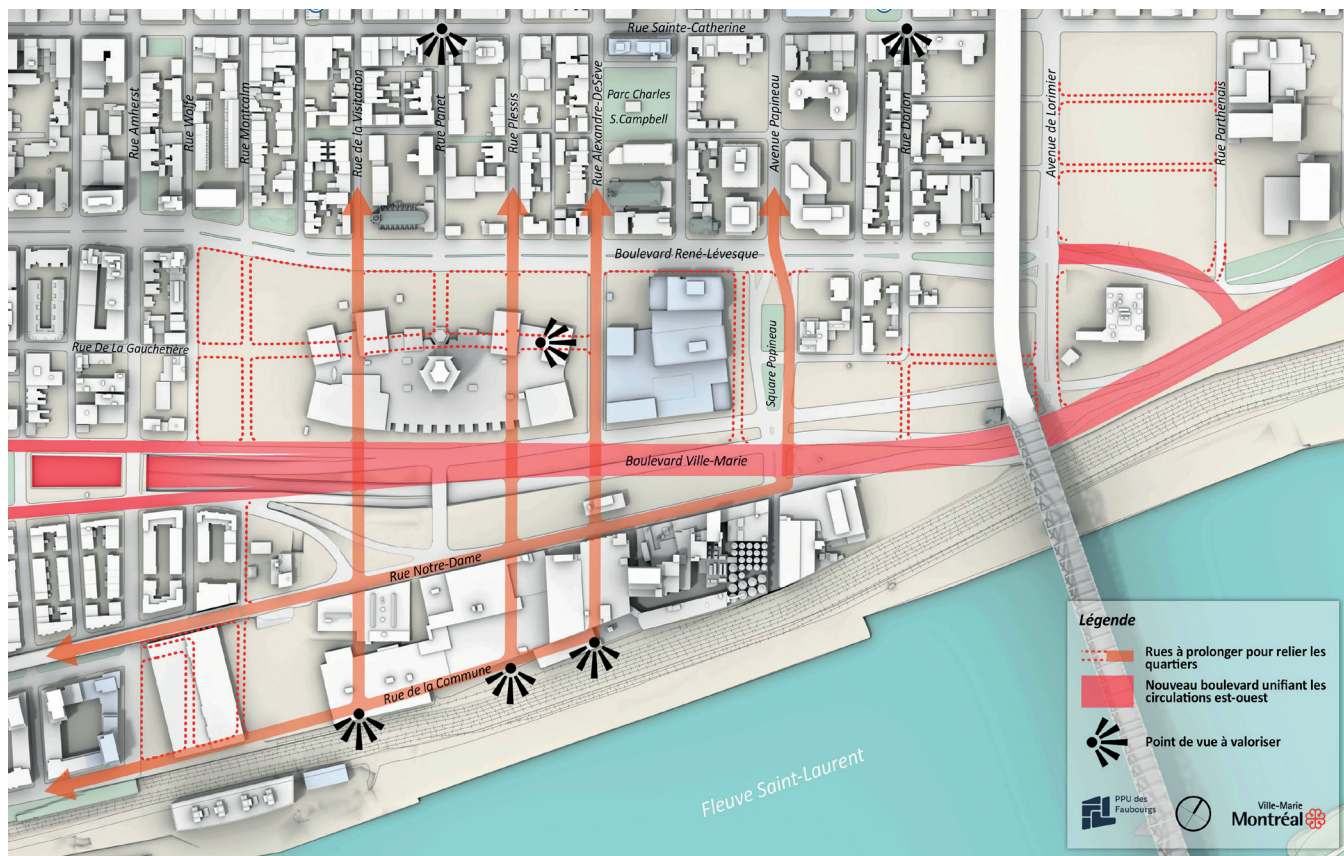


Figure 13. Illustration des principes d'aménagement proposés. L'axe Ville-Marie pourrait devenir un boulevard urbain dans le secteur de Radio Canada et de Molson. De plus, la Ville de Montréal souhaite la création d'un axe de transport collectif structurant entre le centre-ville et l'est de l'île.

Pour répondre à l'objectif de reconnecter les quartiers Centre-Sud et Vieux-Montréal, il est proposé de prolonger le plus grand nombre de rues possible depuis le boulevard René-Lévesque jusqu'au fleuve et de prolonger vers l'est la rue de la Commune, afin de compléter l'ouverture sur le fleuve.

L'axe Ville-Marie aménagé en boulevard urbain intégrerait dans une même emprise, les circulations est-ouest et les accès au pont Jacques-Cartier et à l'avenue de Lorimier. Des trottoirs et des intersections avec feux de circulation et traverses piétonnes répondraient aux besoins de mobilité de tous les modes de déplacements. Des itinéraires cyclables seraient proposés en lien avec les pistes existantes et les besoins déjà identifiés. La rue Notre-Dame, à la hauteur de la brasserie Molson-Coors, retrouverait ainsi sa vocation de rue locale.

Les îlots qui résulteraient de cette nouvelle trame de rues accueilleraient des logements, des emplois, des équipements, des services et des espaces verts, pour créer de nouveaux milieux de vie dans le prolongement des quartiers existants.

À l'est du pont Jacques-Cartier, des prolongements de rue sont proposés pour améliorer les liens de part et d'autre de l'avenue de Lorimier. Le boulevard René-Lévesque est proposé en double sens entre l'avenue de Lorimier et la rue Notre-Dame pour une meilleure répartition des flux de circulation.



Credit photo JF Savaria

Annexe 1

Principales définitions



Credit photo JF Savaria

Schéma d'aménagement

Le Schéma d'aménagement et de développement établit les orientations en matière d'aménagement et de développement du territoire pour l'ensemble des municipalités de l'agglomération de Montréal. Ces orientations portent notamment sur la qualité du cadre de vie, le dynamisme de l'agglomération et des pôles d'activité, la mise en valeur des territoires d'intérêt, l'affectation du sol et la densité de son occupation. Comme le Plan d'urbanisme, le Schéma d'aménagement comprend un document complémentaire.

Plan d'urbanisme et document complémentaire

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 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).

Règlement d'urbanisme

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

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.

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, et plus spécifiquement, à la superficie totale d'un bâtiment (donc la somme de la superficie de chacun des étages) implanté sur un terrain. On exprime la densité par le coefficient d'occupation du sol (COS), qui est le rapport entre la surface de plancher construite et la surface du terrain.

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.

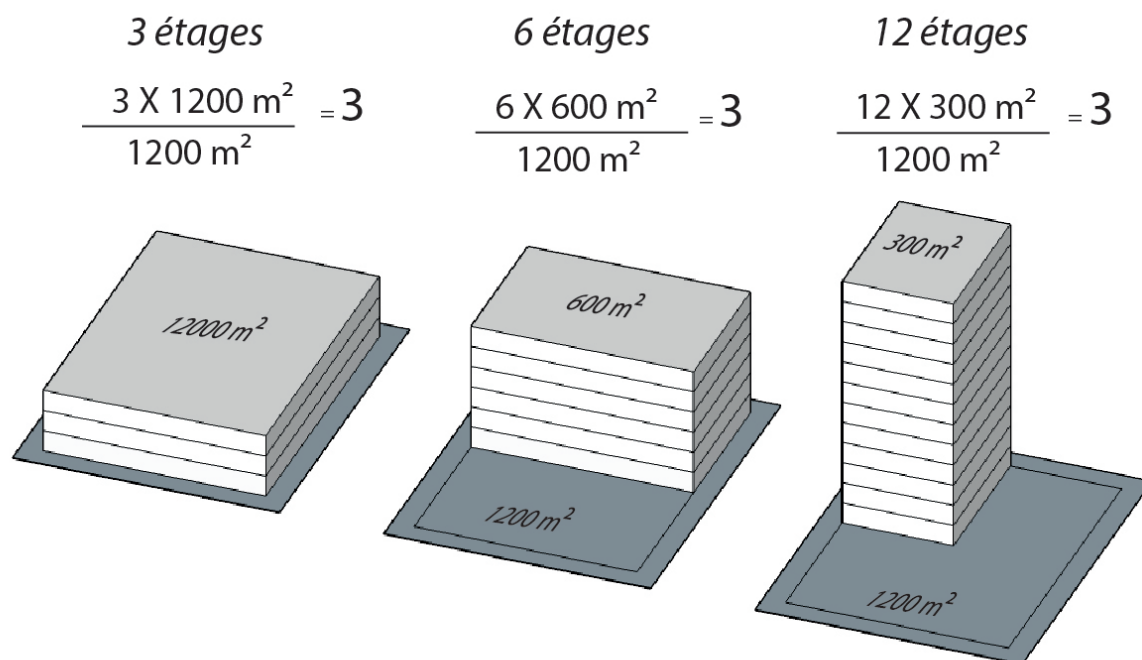


Fig 14. Exemple d'un terrain supportant un C.O.S. de 3, selon 3 scénarios de bâtiments

Article 89

La procédure en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal vise la réalisation d'un projet d'envergure ou de nature exceptionnelle selon les catégories suivantes, même s'il déroge à la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement:

- Équipement collectif ou institutionnel (ex: équipement culturel, hôpital, établissement public, collège ou université, centre des congrès, établissement de détention, cimetière, parc régional);
- Grandes infrastructures (ex: aéroport, port, gare, cour de triage, établissement d'assainissement des eaux);
- Établissement résidentiel, commercial ou industriel situé dans le centre des affaires ou dont la superficie de plancher excède 25 000 m²;
- Habitation destinée à des personnes ayant besoin d'aide, de protection, de soins ou d'hébergement (ex : logement social);
- Immeuble patrimonial classé ou cité (le projet doit cependant respecter les paramètres du Plan d'urbanisme).

Dans certains cas, le projet peut faire l'objet d'une consultation publique par l'OCPM.

Liste des figures



Credit photo JF Savaria

Figures	Titre de la figure
1	Récents PPU au centre-ville
2	Stratégie centre-ville
3	Périmètre du territoire d'intervention
4	Les grandes propriétés institutionnelles et industrielles
5	L'ancienne usine Grover, reconvertie en espaces locatifs (ateliers, bureaux) pour petites entreprises - angle des rues Parthenais et Larivière
6	Rue Lafontaine – exemple de bâti remarquable du secteur
7	Rues Sainte-Catherine et Ontario
8	Le quartier comprend la deuxième plus importante zone à requalifier du centre-ville (en rouge), laquelle contribue avec le réseau de voirie à enclore le milieu de vie existant et à le couper du Vieux-Montréal et du fleuve Saint-Laurent.
9	Illustrations Avant (photo aérienne de 1927) / Après (situation actuelle)
10	Illustration du quartier disparu durant les années 60 à 80 (en surbrillance). Extrait du plan d'utilisation du sol de 1949
11	Différence d'échelle : à gauche, le site à redévelopper de l'ancienne Maison Radio-Canada. Au centre et à droite, superposition du périmètre du site à redévelopper avec la trame urbaine existante du Centre-Sud
12	Les méga îlots témoignent de la déstructuration de la trame du quartier et de la disparition de l'échelle du piéton
13	Vision d'aménagement proposée pour le secteur en requalification
14	Exemple d'un terrain supportant un C.O.S. de 3, selon 3 scénarios de bâtiments



PPU des
Faubourgs

Division de l'urbanisme
Octobre 2018

Credit photo JF Savaria

Ville-Marie
Montréal 