

RÉUSSIR
MONTREAL

PLAN D'URBANISME

Plan directeur

de l'arrondissement

Ville-Marie



Ville de Montréal

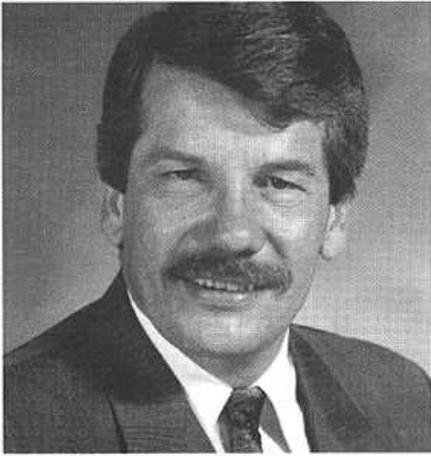
PLAN D'URBANISME

Plan directeur

de l'arrondissement

Ville-Marie

D é c e m b r e 1 9 9 2



*Chères concitoyennes,
Chers concitoyens,*

Le 18 décembre 1992, Montréal se dotait de son premier plan d'urbanisme. En matière d'aménagement et de mise en valeur du territoire montréalais, le Plan d'urbanisme est dorénavant le document de référence aussi bien pour la municipalité que pour ses partenaires privés et publics.

L'adoption par le Conseil municipal de ce document a été l'aboutissement d'un effort original de planification ainsi que d'une démarche de consultation publique qui a impliqué la communauté montréalaise depuis 1987.

Je suis heureux de rendre hommage aux personnes et aux organismes qui ont consacré de leur temps et de leur énergie à enrichir notre réflexion. La vision d'ensemble de l'avenir de Montréal qui se dégage du Plan d'urbanisme doit beaucoup à leur contribution. C'est pourquoi les grandes orientations qui y sont définies peuvent aujourd'hui rallier les forces vives appelées à bâtir le Montréal de demain.

Milieu de vie pour le million de personnes qui l'habitent, Montréal doit répondre aux besoins et aux aspirations de tous ses résidents.

Bassin d'emplois le plus important dans la région et dans l'ensemble du Québec, Montréal doit pouvoir contribuer à l'essor de tous ses secteurs économiques.

Métropole économique et culturelle, Montréal doit être à même d'assumer le rôle de premier plan qui est le sien dans le développement et dans le rayonnement international du Québec.

Par ailleurs, ville consciente de ses responsabilités en matière d'environnement, Montréal a fait le choix du développement viable.

Construit à partir de ces paramètres, le Plan d'urbanisme représente à la fois un instrument grâce auquel nous serons en mesure d'améliorer le cadre de vie de la population montréalaise et un contrat social liant tous les Montréalais et Montréalaises autour d'un objectif commun : le développement économique et culturel de notre métropole.

Le Plan d'urbanisme est une invitation collective à Réussir Montréal.

Le maire de Montréal,

Jean Doré



PRÉFACE

Montréal s'est dotée en décembre 1992 du premier plan d'urbanisme de son histoire. Pour l'ensemble de la ville comme pour chacun des quartiers, il s'agit là d'un outil majeur destiné à améliorer la qualité de vie des Montréalais et des Montréalaises et à soutenir le développement de la collectivité.

Le Plan d'urbanisme de Montréal est le fruit d'une démarche ouverte dès son origine aux contributions des citoyens. Ceux-ci, notamment lors de la consultation publique dans l'arrondissement Ville-Marie en 1988 et 1990, de même que lors des Forums et Sommets d'arrondissements tenus en 1990, sont venus témoigner de leurs préoccupations, de leurs désirs et des projets qu'ils caressent pour leur ville. Ces attentes sont autant de défis à relever : Montréal doit assumer ses responsabilités de métropole – économique et culturelle – du Québec et de ville centrale d'une région de trois millions d'habitants, tout en pourvoyant pleinement aux besoins économiques, sociaux et culturels de ses quartiers. Le Plan d'urbanisme fait le pari de réussir l'équilibre entre les besoins de l'ensemble et ceux de chacune de ses composantes.

Les plans directeurs d'arrondissement qui forment le Plan d'urbanisme de Montréal se veulent des outils de développement sensibles aux spécificités et aux besoins locaux, attentifs aux éléments qui font la qualité particulière des différents milieux. Dans leur arrondissement respectif, les plans directeurs entendent fournir des balises claires pour consolider les milieux résidentiels, améliorer le cadre de vie, notamment en contrôlant les nuisances, et développer le potentiel économique. Là aussi, le Plan fait le pari de l'équilibre et identifie les conditions qui permettront la cohabitation harmonieuse des multiples activités urbaines.

En plus d'encadrer la révision du zonage, les plans directeurs indiquent diverses mesures à réaliser à court, moyen et long terme, et établissent ainsi un premier niveau de priorités pour les actions municipales. La mise en œuvre du Plan se fera en respectant la capacité de payer de la Ville et de ses partenaires publics et privés.

Pour jouer efficacement leur rôle dans nos quartiers, les plans directeurs doivent rester à l'écoute des gens et des situations. C'est en ce sens qu'une réévaluation des plans est prévue à tous les cinq ans et devra être soumise à la discussion publique. Le Plan d'urbanisme de Montréal est appelé à évoluer à la mesure des attentes des Montréalais et des Montréalaises.

Le Plan d'urbanisme de Montréal veut favoriser un développement concerté et propose une vision d'équilibre, respectueuse des quartiers et des multiples composantes de la société montréalaise. Il est l'expression de la volonté, maintes fois affirmée par notre Administration, de faire de Montréal une grande ville à l'échelle humaine. Avec ce plan d'urbanisme, nous vous convions à vous associer à la poursuite de ce projet né il y a 350 ans.

André Lavallée

Membre du Comité exécutif de la
Ville de Montréal,
responsable de l'aménagement et
du développement urbain

**RÉSOLUTION D'ADOPTION
DU PLAN D'URBANISME
DE MONTRÉAL**

**Assemblée du Conseil municipal
du 18 décembre 1992**

ATTENDU que la Ville de Montréal a décidé de se doter d'un plan d'urbanisme pour l'ensemble de son territoire;

ATTENDU que le Comité exécutif a adopté, en 1987, une résolution visant à entreprendre, dans une première étape, l'élaboration d'un plan d'urbanisme pour le centre-ville de Montréal;

ATTENDU que le Comité exécutif a décidé, en février 1989, d'étendre la démarche d'élaboration du Plan d'urbanisme aux autres arrondissements de Montréal et a créé à cet effet le Bureau du plan d'urbanisme au sein du Service de l'habitation et du développement urbain;

ATTENDU que, suite à de nombreuses opérations de concertation et de consultation publiques, le Conseil municipal a adopté, en octobre 1990, le Plan directeur d'aménagement et de développement de l'arrondissement Ville-Marie;

ATTENDU que, suite à une importante démarche de concertation publique menée dans l'ensemble des autres arrondissements en 1990, le projet de Plan d'urbanisme de Montréal, comprenant le document intitulé «Les orientations et les stratégies du Plan d'urbanisme de Montréal» et les plans directeurs des arrondissements de Montréal, fut rendu public en juin 1992;

ATTENDU, qu'en septembre 1992, une Commission spéciale d'étude du Conseil a étudié lors de séances publiques le contenu du document intitulé «Les orientations et les stratégies du Plan d'urbanisme de Montréal» et que les comités-conseil d'arrondissement ont étudié publiquement le contenu du projet de Plan directeur de leur arrondissement respectif;

ATTENDU que la Commission spéciale d'étude du Conseil et les comités-conseil d'arrondissement ont déposé au Comité exécutif, en novembre 1992, leurs recommandations à l'égard du projet de Plan d'urbanisme de Montréal;

ATTENDU que le Comité exécutif dépose au Conseil municipal, en décembre 1992, sa réponse aux recommandations de la Commission spéciale d'étude du Conseil et des comités-conseil d'arrondissement ainsi que les modifications apportées au projet de Plan d'urbanisme de Montréal;

ATTENDU que, suite à l'étude publique réalisée par le Comité-conseil de l'arrondissement Ville-Marie portant sur le Cadre réglementaire de l'arrondissement, le Comité exécutif a déposé, en septembre 1992, sa réponse aux recommandations du Comité-conseil et que les amendements ont été apportés en conséquence au Plan directeur d'aménagement et de développement de l'arrondissement Ville-Marie;

ATTENDU que le Plan d'urbanisme de Montréal comprend les documents suivants :

- «Les orientations et les stratégies du Plan d'urbanisme de Montréal» et l'addenda qui lui est joint;
- «Le Plan directeur d'aménagement et de développement de l'arrondissement Ville-Marie», les plans et l'addenda qui lui sont joints;
- «Le Plan directeur de l'arrondissement Ahuntsic/Carlierville», les plans et l'addenda qui lui sont joints;
- «Le Plan directeur de l'arrondissement Villercay/Saint-Michel/Parc-Extension», les plans et l'addenda qui lui sont joints;
- «Le Plan directeur de l'arrondissement Rosemont/Petite-Patrie», les plans et l'addenda qui lui sont joints;
- «Le Plan directeur de l'arrondissement Mercier/Hochelaga-Maisonneuve», les plans et l'addenda qui lui sont joints;
- «Le Plan directeur de l'arrondissement Plateau-Mont-Royal/Centre-Sud», les plans et l'addenda qui lui sont joints;
- «Le Plan directeur de l'arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce», les plans et l'addenda qui lui sont joints;
- «Le Plan directeur de l'arrondissement Sud-Ouest», les plans et l'addenda qui lui sont joints;
- «Le Plan directeur de l'arrondissement Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles», les plans et l'addenda qui lui sont joints;

Le Comité exécutif recommande :

1. ADOPTION ET MISE EN ŒUVRE

- 1.1 que soit adopté le Plan d'urbanisme de Montréal ci-joint comprenant le document intitulé «Les orientations et les stratégies du Plan d'urbanisme de Montréal» et l'addenda ci-joint, l'addenda modifiant le Plan directeur d'aménagement et de développement de l'arrondissement Ville-Marie ainsi que les plans directeurs des autres arrondissements et les plans et les addenda qui leur sont joints;
- 1.2 que le Plan d'urbanisme de Montréal soit le document de référence officiel qui guidera dorénavant les décisions et les interventions de la Ville en matière d'aménagement et de développement de son territoire et qu'il serve d'outil d'encadrement pour la révision de la réglementation d'urbanisme;
- 1.3 que, pour les fins d'interprétation du Plan d'urbanisme, le document intitulé «Les orientations et les stratégies du Plan d'urbanisme de Montréal» et son addenda et jointement, présentée sur les plans directeurs d'arrondissement;

1.4 qu'à chaque année soit déposé au Conseil municipal un bilan rendant compte des actions municipales entreprises et prévues pour mettre en œuvre le Plan d'urbanisme et que soit également jointe, à chaque version annuelle du programme triennal d'immobilisations (PTI), une annexe présentant le bilan des investissements reliés à la mise en œuvre du Plan d'urbanisme;

1.5 que le rapport annuel de chacune des sociétés pararmunicipales fasse état des éléments du Plan d'urbanisme qu'elles ont contribué à mettre en œuvre;

2. RÉVISION ET CONFORMITÉ DE LA RÉGLEMENTATION D'URBANISME

- 2.1 que dans un délai de deux ans suivant l'adoption de la présente résolution, la réglementation d'urbanisme fasse l'objet d'une révision en vue de la rendre conforme aux orientations, aux objectifs et aux paramètres d'encadrement réglementaire compris dans le Plan d'urbanisme;
- 2.2 que durant la période intermédiaire comprise entre l'adoption du Plan d'urbanisme et l'adoption de la réglementation d'urbanisme révisée, un projet non conforme aux paramètres d'encadrement réglementaire prescrits dans le Plan d'urbanisme, mais jugé conforme aux objectifs qui sont poursuivis dans le Plan, puisse être autorisé en vertu de la procédure appropriée (modification à la réglementation de zonage, procédure d'approbation de projets, autorisation spéciale accordée en vertu du règlement 2713, procédure d'autorisation des usages conditionnels); le processus d'étude d'un tel projet ne pouvant s'enclencher que sur un mandat du Comité exécutif, suite à une recommandation en ce sens du directeur du Service de l'habitation et du développement urbain;
- 2.3 que suite à l'élaboration de la nouvelle réglementation d'urbanisme, les paramètres d'encadrement réglementaire compris dans le Plan d'urbanisme puissent faire l'objet d'une révision qui sera soumise à l'approbation du Conseil municipal afin d'assurer la conformité entre la réglementation d'urbanisme révisée et les éléments du Plan d'urbanisme énumérés à l'article 2.1;

3. PROCESSUS DE MODIFICATION DU PLAN D'URBANISME

- 3.1 que suite à son adoption en décembre 1992, le Plan d'urbanisme de Montréal soit révisé à tous les cinq ans selon une procédure prévoyant des mécanismes de consultation publique;
- 3.2 qu'entre les révisions quinquennales, le Plan d'urbanisme puisse faire l'objet de modification au besoin; que tout amendement au Plan d'urbanisme fasse l'objet d'une consultation publique selon une procédure établie par le Comité exécutif. Selon la portée de l'enjeu soulevé par cet amendement au Plan d'urbanisme, le Comité exécutif mandatera le comité-conseil de l'arrondissement concerné ou le Bureau de consultation de Montréal de tenir la consultation publique; à la suite de la procédure de consultation publique, les amendements apportés au Plan d'urbanisme seront adoptés par le Conseil municipal.



| | |
|-------------------------|----------|
| Liste des plans | viii |
| Liste des tableaux | ix |
| Liste des illustrations | ix |
| INTRODUCTION | 1 |

**PARTIE I
LES OBJECTIFS DU PLAN DIRECTEUR**

| | |
|---|-----------|
| 1 LES GRANDS OBJECTIFS | 5 |
| 2 LE DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS | 13 |
| 2.1 Favoriser la croissance des activités de bureau comme moteur du développement du Centre | 14 |
| 2.2 Développer pleinement le potentiel résidentiel du Centre | 18 |
| 2.3 Renforcer la position métropolitaine du Centre dans le commerce de détail | 21 |
| 2.4 Maintenir le niveau actuel de l'activité industrielle | 24 |
| 2.5 Accroître le rayonnement culturel du Centre | 26 |
| 2.6 Soutenir l'expansion des activités d'enseignement supérieur et de recherche | 29 |
| 2.7 Développer le caractère international de Montréal | 30 |
| 2.8 Accroître l'attraction touristique du Centre pour les clientèles d'affaires et de loisir | 32 |
| 3 LES OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT | 35 |
| 3.1 La valorisation de la rue et des lieux publics | 37 |
| 3.2 La valorisation du fleuve et de la montagne | 46 |
| 3.3 La protection et la mise en valeur du patrimoine bâti | 50 |
| 4 LE TRANSPORT | 55 |
| 4.1 L'accessibilité des personnes | 56 |
| 4.2 Le stationnement | 59 |
| 4.3 La desserte interne | 61 |

PARTIE II

LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN DIRECTEUR

| | | |
|----------|---|------------|
| 5 | LE CADRE DE CONTRÔLE ET DE GESTION DE L'UTILISATION DU SOL | 67 |
| 5.1 | La transition entre le cadre existant et le cadre prévu | 69 |
| 5.2 | Les éléments à mettre en œuvre par des mesures réglementaires | 71 |
| 6 | LES PRINCIPAUX MOYENS D'ACTION | 75 |
| 6.1 | Le domaine public | 77 |
| 6.2 | La ville comme agent de développement | 77 |
| 6.3 | Les politiques et les programmes | 78 |
| 6.4 | Les secteurs de planification particulière | 79 |
| 7 | LES SECTEURS DE PLANIFICATION PARTICULIÈRE | 81 |
| 7.1 | Le Vieux-Montréal et ses faubourgs | 82 |
| 7.2 | Le Centre des affaires et ses abords | 87 |
| 7.3 | Les autoroutes | 92 |
| 7.4 | La montagne et les îles | 94 |
| 7.5 | Les autres secteurs | 96 |
| | Lexique | 100 |
| | Abréviations | 101 |
| | Annexe | |
| | Les immeubles de valeur patrimoniale | 102 |
| | Bibliographie | 104 |

LISTE

DES PLANS

| | | | |
|---|----|--|----|
| 1. Les arrondissements de Montréal | 2 | 28. La réglementation de zonage | 69 |
| 2. Le territoire | 4 | 29. Les secteurs de planification particulière | 80 |
| 3. Montréal dans le nord-est de l'Amérique | 6 | 30. Le Vieux Montréal | 82 |
| 4. Le territoire urbanisé de la région de Montréal (1990) | 8 | 31. Le faubourg Saint-Laurent | 84 |
| 5. Les terrains à construire ou à aménager | 10 | 32. Le faubourg Québec | 85 |
| 6. Le Centre des affaires | 16 | 33. Le faubourg des Récollets | 86 |
| 7. Le pôle d'activités multiples Arwater | 17 | 34. Le boulevard René-Lévesque Ouest | 87 |
| 8. Le pôle d'activités multiples Guy | 17 | 35. Le square Victoria | 88 |
| 9. Le pôle d'activités multiples du Champ-de-Mars | 17 | 36. La Place des Arts | 89 |
| 10. Le pôle d'activités multiples Berri | 17 | 37. Le district de la fourrure | 89 |
| 11. Les secteurs résidentiels | 20 | 38. Le square Chaboillez | 90 |
| 12. Les principales rues commerciales | 23 | 39. Le secteur Bishop-Crescent | 91 |
| 13. Le district de la fourrure | 25 | 40. L'autoroute Bonaventure | 92 |
| 14. Les pôles d'activités culturelles | 27 | 41. L'autoroute Ville-Marie | 93 |
| 15. Le Centre de conférences internationales | 30 | 42. Le pôle Berri | 96 |
| 16. Les lieux publics | 38 | 43. Le Griffintown | 97 |
| 17. Les perspectives visuelles axiales | 40 | 44. La Cité du Havre | 98 |
| 18. Les liens privilégiés vers la montagne et le fleuve | 47 | | |
| 19. Les vues encadrées vers le fleuve et la montagne | 48 | | |
| 20. Les vues du mont Royal depuis la berge de l'île Sainte-Hélène et la tour de Lévis | 49 | | |
| 21. L'arrondissement historique du Vieux-Montréal | 51 | | |
| 22. Le site du patrimoine et les secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle | 52 | | |
| 23. Les secteurs de valeur patrimoniale intéressante | 53 | | |
| 24. L'aménagement de voies réservées | 58 | | |
| 25. Le réseau piéton intérieur | 62 | | |
| 26. Les liens cyclables | 63 | | |
| 27. L'accessibilité du Griffintown | 64 | | |

LISTE

DES TABLEAUX

| | |
|--|----|
| 1. Les emplois dans l'arrondissement Ville-Marie | 7 |
| 2. La population de l'arrondissement Ville-Marie | 9 |
| 3. Faits saillants de l'évolution urbaine du Centre | 11 |
| 4. Achalandage et capacité des infrastructures de transport collectif | 56 |
| 5. Déplacements vers le Centre (pointe du matin) | 57 |
| 6. Offre et demande moyennes de stationnement dans le Centre (jour de semaine moyen d'automne) | 59 |
| 7. Éléments précisés dans la réglementation de zonage | 71 |
| 8. Grille des affectations | 72 |

LISTE

DES ILLUSTRATIONS

| | |
|--|----|
| 1. Les hauteurs de construction et le vent | 41 |
| 2. Le basilaire et l'ensoleillement | 42 |
| 3. Les hauteurs de construction | 43 |
| 4. Les basilaires et l'encadrement de la rue | 43 |
| 5. La délimitation du domaine public | 43 |
| 6. et 7. L'alignement de construction | 44 |
| 8. et 9. L'accès aux rez-de-chaussée | 45 |
| 10. Les deux massifs | 49 |

LES GRANDES PRIORITÉS
DU PLAN D'URBANISME

Parmi les interventions annoncées par le Plan d'urbanisme, un certain nombre d'interventions prioritaires ont été adoptées par le Conseil municipal à la suite du processus de consultation publique. Ces priorités, qui apparaissent dans l'encart ci-contre, ont été retenues pour leur effet structurant sur le développement de Montréal.

- La mise en œuvre de mesures pour soutenir la croissance du Centre des affaires.
- Le développement résidentiel des faubourgs Québec, Saint-Laurent et des Récollets dans l'arrondissement Ville-Marie.
- La poursuite des efforts relatifs au développement de la Cité internationale.
- La revitalisation de la rue Sainte-Catherine.
- La construction du pont Wellington.
- La réfection du boulevard Henri-Bourassa dans le quartier Rivière-des-Prairies.
- Le parachèvement du boulevard urbain Ville-Marie et son raccordement avec l'autoroute 25.
- La réalisation du Parc d'entreprises du canal et du Technoparc.
- Le redéveloppement des abords de la voie du CP.
- L'implantation de voies réservées au transport collectif.
- La révision complète de la réglementation de zonage.
- La mise en valeur du mont Royal.
- L'établissement d'accords de développement entre la Ville et les grandes institutions.
- La réalisation du réseau vert.
- La mise en œuvre de mesures pour accroître la qualité de vie et la sécurité dans les milieux résidentiels.
- La création et le réaménagement de parcs dans les quartiers en déficit d'espaces verts.
- La consolidation du réseau des grands équipements culturels et de loisirs.
- La consolidation du réseau d'équipements culturels et de loisirs dans les quartiers.
- La consolidation des artères commerciales de quartier.
- L'opération massive de plantation d'arbres.

INTRODUCTION

Le Plan directeur d'aménagement et de développement de l'arrondissement Ville-Marie a été adopté par le Conseil municipal de Montréal le 11 octobre 1990, à la suite d'un processus de consultation publique.

En 1992, la Ville de Montréal a publié les autres documents qui constituent, avec ce Plan directeur, le Plan d'urbanisme de Montréal. Ces documents ont également été soumis à un processus de consultation publique avant d'être adoptés par le Conseil municipal le 18 décembre 1992. Un cadre réglementaire s'appuyant sur les orientations et les objectifs du Plan directeur de l'arrondissement Ville-Marie a, de plus, été élaboré en 1991 et 1992.

La démarche de planification du Centre

Le Plan directeur de l'arrondissement Ville-Marie faisait suite à une démarche de planification qui s'était amorcée avec le Sommet économique de Montréal en juin 1986. Au cours de ce Sommet, les participants ont convenu de l'urgence d'élaborer un tel plan. La démarche de planification urbaine entreprise par la Ville a donc commencé par le Centre, dont l'aménagement, plus complexe que celui des autres arrondissements, revêt une importance stratégique cruciale pour l'ensemble de la région métropolitaine.

«L'Énoncé d'orientations sur l'aménagement de l'arrondissement Centre» a été publié en mars 1988. Il s'agissait de la synthèse préliminaire de la problématique et des propositions d'aménagement du Centre. Ce document a donné lieu à une vaste consultation publique où plus de 150 organismes et individus ont présenté des mémoires au Comité consultatif nommé à cet effet. Ce Comité a livré son analyse et ses recommandations en novembre 1988.

Au cours de la même période, la Ville confiait à l'Institut national de recherche scientifique (INRS-Urbanisation), ainsi qu'à des consultants privés, le mandat de procéder à des études portant notamment sur l'activité de bureau, l'habitation, l'emploi, l'industrie manufacturière et les perspectives visuelles dans le Centre. Les résultats de la consultation publique et des études ont alimenté la réflexion sur les objectifs et les stratégies d'intervention identifiés dans le projet de Plan directeur rendu public en janvier 1990.

En avril 1990 s'est tenu un Forum de concertation sur l'aménagement et le développement de l'arrondissement sur la base du projet de Plan directeur. Celui-ci a fait l'objet de discussions pendant trois jours de la part de quelque 500 participants de milieux divers. De mai à août 1990, le Comité-conseil de l'arrondissement Ville-Marie (CCA) a fait une étude publique du projet de Plan directeur et de divers ajouts et modifications proposés le 31 mai 1990. Au cours de ses travaux, le CCA a reçu des avis écrits d'une centaine

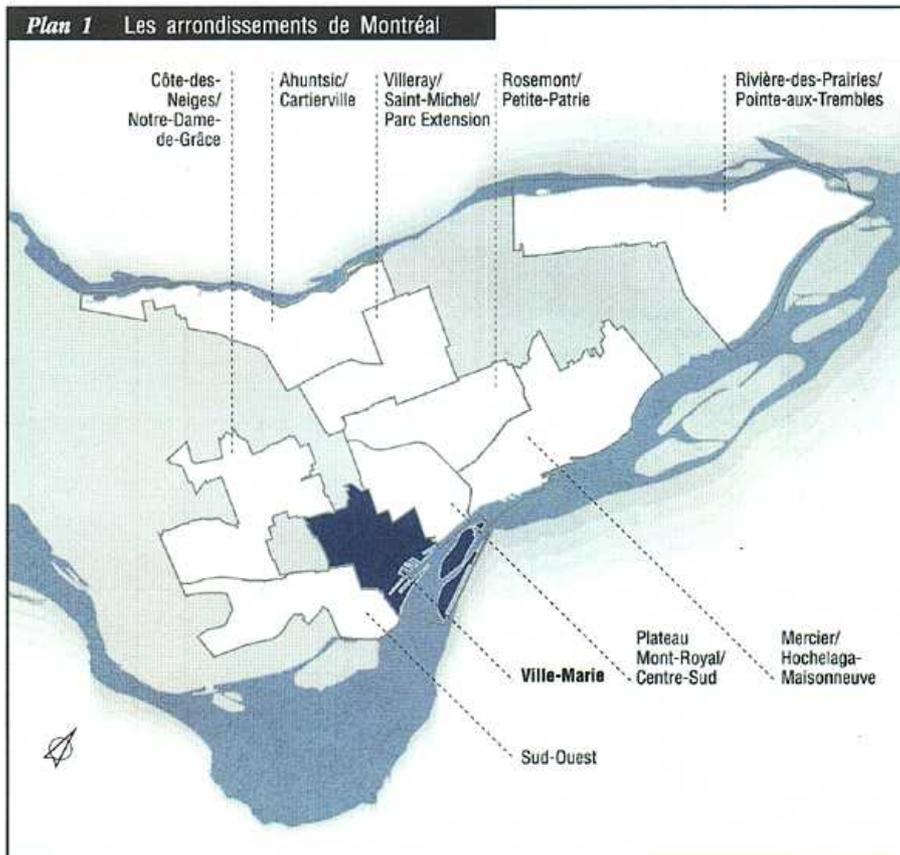
d'intervenants et des présentations verbales de quelque 150 individus. Le Plan directeur a été finalisé sur la base des 100 recommandations formulées par le CCA, telles qu'elles furent approuvées par le Comité exécutif.

Le contenu du Plan directeur

Le Plan directeur de l'arrondissement Ville-Marie est l'outil par lequel la Ville énonce sa vision du développement et de l'aménagement du centre de Montréal, fait connaître les objectifs qu'elle poursuit et identifie ses propres interventions et les règles qu'elle prévoit.

Le Plan directeur, adopté par résolution du Conseil municipal, ne constitue pas lui-même un règlement de zonage et ne confère aucun droit de développement. Il représente plutôt l'engagement de la Ville en matière d'aménagement du Centre. Une nouvelle réglementation de zonage conforme au Plan directeur, et au cadre réglementaire qui en découle, sera élaborée en 1993 pour l'ensemble de l'arrondissement. Elle précisera notamment pour les différentes parties de l'arrondissement, les usages autorisés sur la base du plan d'affectation du sol compris dans le Plan directeur. Elle établira aussi les limites de hauteur et de densité à l'intérieur des plafonds respectifs identifiés dans le Plan directeur.

Tout règlement de zonage, de même que tout projet d'envergure devront aussi être conformes au Plan directeur. Celui-ci sera révisé de façon périodique mais pourra exceptionnellement être modifié dans l'intérim si les circonstances l'exigent. Une telle modification nécessitera la tenue d'une consultation publique menée par le Bureau de consultation de Montréal ou le Comité-conseil de l'arrondissement, en fonction d'un mandat du Comité exécutif, et devra être adoptée par le Conseil municipal.



Les modifications de 1992

De nouveaux éléments sont venus préciser, depuis l'adoption du Plan directeur en octobre 1990, le contenu de ce dernier. Dans certains cas, des modifications ont dû être apportées au document original, surtout en matière d'affectation du sol et de limites de hauteur et de densité, afin d'assurer la cohérence entre le Plan directeur et le cadre réglementaire. Ces modifications font partie de la résolution d'adoption du Plan d'urbanisme du 18 décembre 1992, et ont été intégrées à cette nouvelle version du Plan directeur de l'arrondissement Ville-Marie. D'autre part, la procédure d'approbation des grands projets, annoncée dans la version originale du Plan directeur, a pris la forme d'un règlement municipal (règlement 9058).

Soulignons aussi que le document de portée générale, intitulé «Les orientations et les stratégies du Plan d'urbanisme de Montréal», reprend le contenu d'objectifs et de stratégies de mise en œuvre mis de l'avant originellement dans le Plan directeur Ville-Marie. Enfin, certains éléments y ont été précisés telles la mise en œuvre du Plan d'urbanisme et la notion d'accord de développement. Il faudra donc, pour les fins d'interprétation, se référer à ce document («Les orientations et les stratégies du Plan d'urbanisme de Montréal»), qui a préséance sur les plans directeurs d'arrondissement, comme le spécifie l'article 1.3 de la résolution d'adoption du Plan d'urbanisme. Un symbole * a été inséré dans le texte du Plan directeur afin de prévenir le lecteur à cet effet.

Le rôle de la Ville et de ses partenaires

Le Plan directeur exprime la volonté de la Ville de voir se poursuivre et s'intensifier le développement du Centre par l'ensemble des partenaires qui y sont engagés : investisseurs privés, gouvernements québécois et canadien, sociétés publiques et paramunicipales, organismes de promotion et associations communautaires.

Pour favoriser ce développement, le Plan directeur cerne les orientations à suivre pour le développement du Centre et les règles auxquelles devront se conformer aussi bien la Ville que ses partenaires dans l'aménagement du territoire.

De plus, la Ville entend s'engager dans des interventions concrètes en participant à des projets publics d'envergure, en aménageant le domaine public et en développant les terrains acquis par les sociétés paramunicipales. Les engagements prévus dans le Plan directeur se retrouveront au programme triennal d'immobilisation (PTI) de la Ville.

La mise en œuvre du Plan directeur exigera également l'élaboration et l'adoption de trois politiques déterminantes portant sur l'aménagement du domaine public, le stationnement et le patrimoine. De plus, des plans particuliers s'appliquant aux secteurs les plus déstructurés de l'arrondissement continueront à être élaborés et rendus publics au fur et à mesure de leur réalisation.

La poursuite des travaux mènera, au cours des prochaines années, au raffinement et à la mise en œuvre d'une stratégie de développement et d'aménagement qui assurera la réalisation des objectifs fixés dans le présent document.



Montréal, 1939

La structure du document

Le Plan directeur comprend deux parties. La première partie du document présente les objectifs de la Ville quant à l'aménagement et au développement de l'arrondissement Ville-Marie ainsi que la stratégie de mise en œuvre prévue pour chacun.

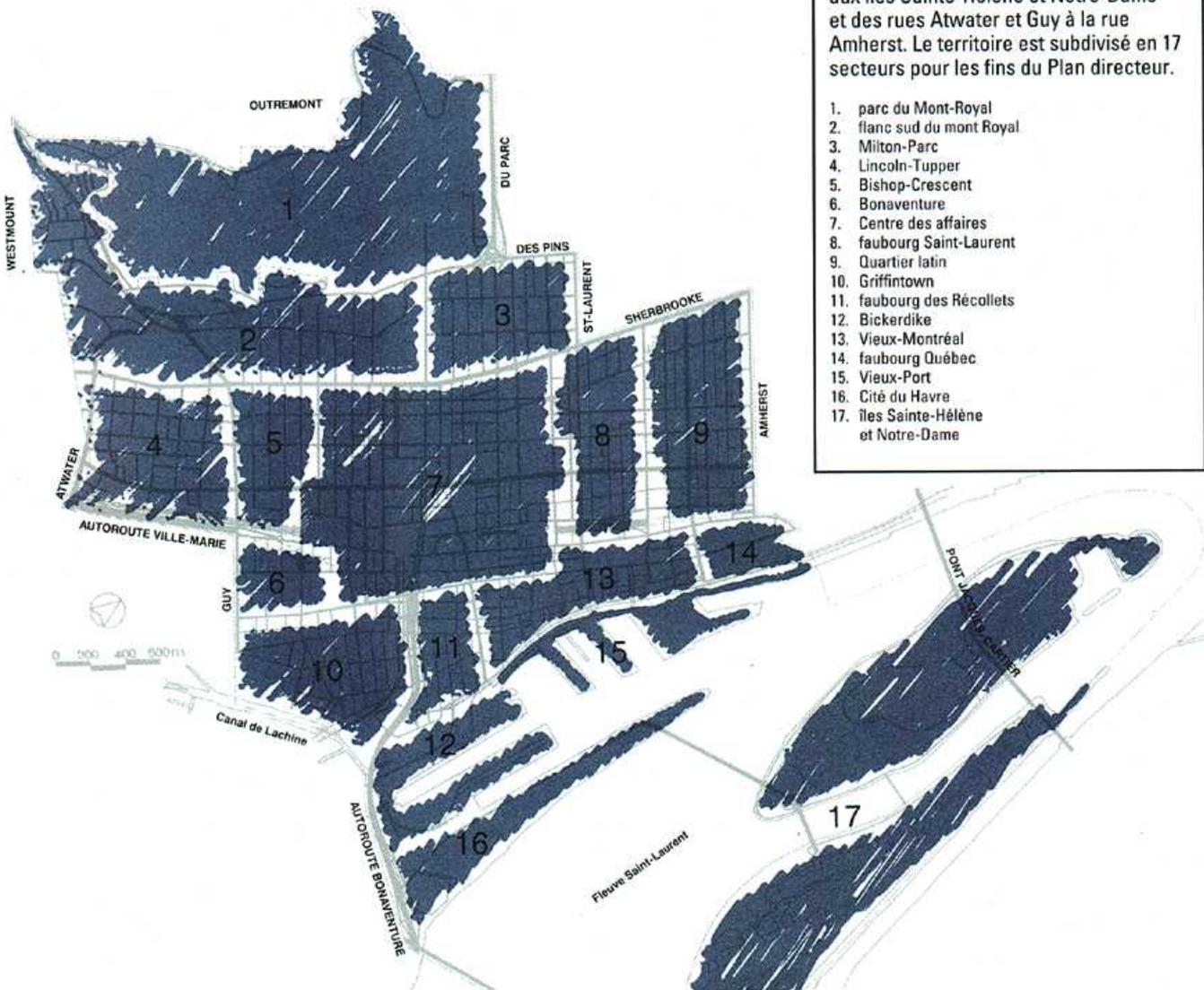
Le chapitre 1 introduit les grands objectifs du Plan directeur. Le chapitre 2 traite du développement des diverses activités du Centre et de leur intégration dans le milieu urbain. Le chapitre 3 porte sur les objectifs d'aménagement du Centre qui découlent de trois principes distincts bien qu'interreliés : valoriser la rue et les lieux publics, valoriser le fleuve et la montagne et protéger et mettre en valeur le patrimoine. Enfin, le chapitre 4 identifie les objectifs municipaux quant au transport des personnes et des marchandises.

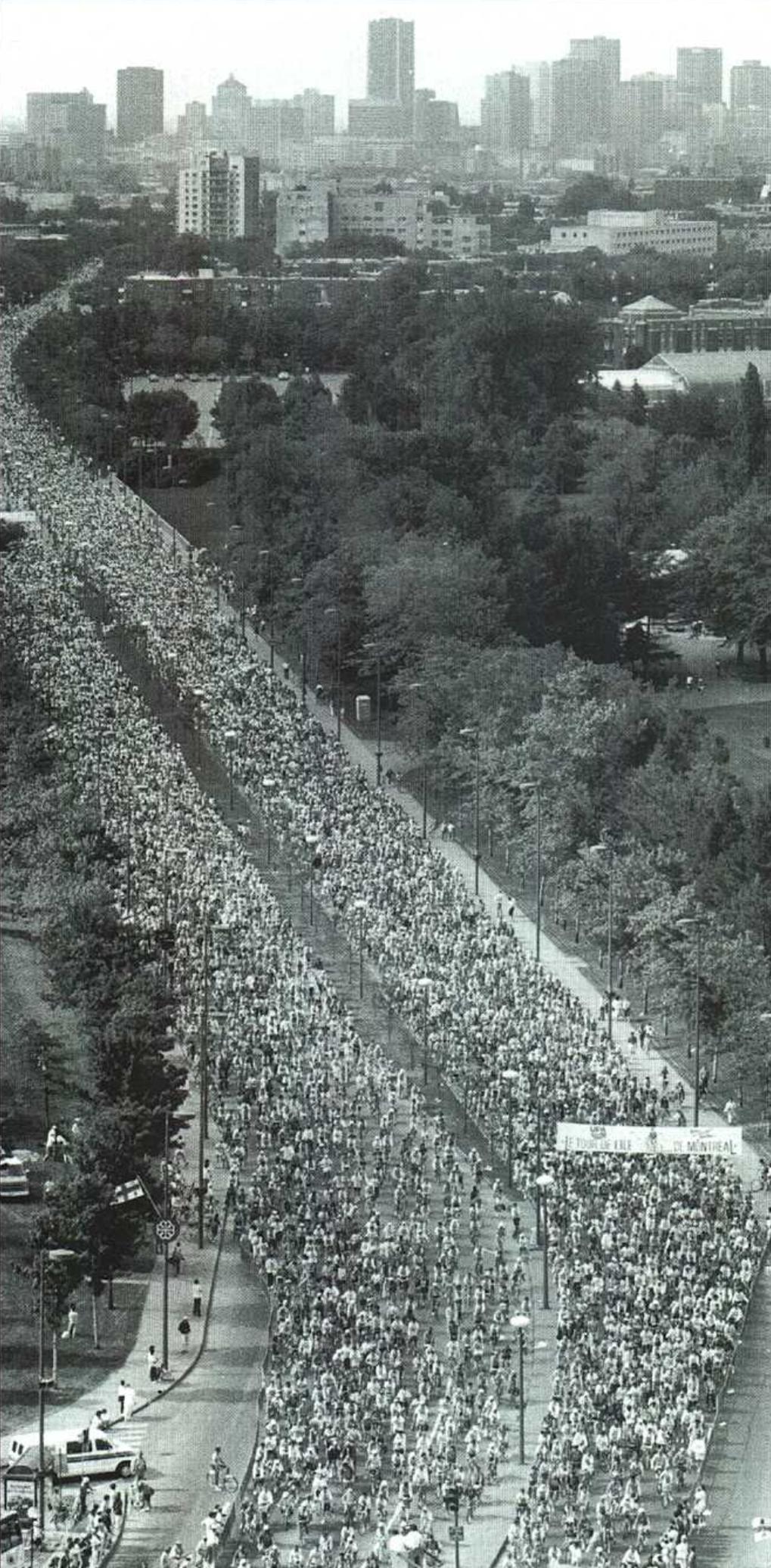
La seconde partie du document présente les diverses mesures de la mise en œuvre du Plan directeur d'aménagement et de développement de l'arrondissement Ville-Marie.

Le chapitre 5 présente les mesures réglementaires qui sont prévues à court et moyen termes de même que les grands paramètres d'aménagement qui seront éventuellement intégrés à la réglementation : l'affectation du sol, les limites de hauteur de bâtiments et les limites de densité. Au chapitre 6, on traite des interventions municipales de nature autre que réglementaire. Enfin, on indique au chapitre 7 les orientations d'aménagement et les interventions déjà prévues pour les divers secteurs du Centre qui feront l'objet d'une planification particulière ultérieure à la publication du Plan directeur.

Il faut noter que l'arrondissement Centre a été officiellement désigné «arrondissement Ville-Marie» le 1^{er} avril 1990. Le terme «Centre», parfois utilisé dans le présent document, se rapporte toujours à l'ensemble de l'arrondissement Ville-Marie.

Enfin, certaines propositions d'aménagement mises de l'avant en 1990 ont été réalisées depuis, comme le square Berri, le réaménagement du Champ-de-Mars et l'aménagement du Parc des Îles. Ces propositions et les plans afférents n'ont pas été modifiés dans cette réédition du Plan directeur.



**Les objectifs
du Plan directeur****Les grands objectifs****Assurer le développement et
le rayonnement du centre de Montréal**

Le centre de Montréal est sans conteste l'un des plus beaux et l'un des plus animés d'Amérique. Ouvert sur le fleuve, dominé par le mont Royal, il comporte le plus vaste ensemble de bâtiments du XIX^e siècle en Amérique du Nord, des gratte-ciel, des artères achalandées, trois campus universitaires, des musées, des théâtres et des hôtels, des terrasses et des grands magasins. C'est cette diversité même qui donne au centre de Montréal son caractère unique.

Dans les années à venir, il faudra s'assurer que le Centre continue à s'embellir. Il faudra faire en sorte que les Montréalais et les Montréalaises prennent plaisir à y vivre, à s'y promener, à s'y divertir, à y faire leurs emplettes, à y travailler. Il faudra aussi qu'il devienne, de plus en plus, pour les étrangers, un pôle d'attraction. Le Plan directeur propose des moyens pour y parvenir.

Qui dit moyens, dit objectifs. Et définir des objectifs, c'est d'abord bien connaître une situation et savoir où l'on veut aller. Or le centre de Montréal a une histoire. Elle est inscrite dans les artères, les édifices et les institutions qu'on y retrouve. Définir des objectifs d'aménagement pour le Centre, c'est donc d'abord se poser la question de savoir si sa réalité répond aux désirs et aux besoins de la collectivité qui précisément en a fait, au fil des décennies, le centre de son rayonnement. Les villes sont devenues les pôles de développement des États. C'est de leur dynamisme qu'ils tirent leur force. Montréal constitue la métropole du Québec, son principal pôle de développement. Et c'est à partir de son centre que Montréal a pu assumer ce rôle.

Dès lors, pour définir les grands objectifs de son aménagement, il ne s'agit pas de faire table rase de ce qui était pour définir un Centre utopique mais bien plutôt de tirer partie de ce qui constitue ses forces. Le centre de Montréal possède des caractéristiques où s'inscrivent son avenir. Il n'est ni un désert de béton ni une carte postale intouchable. Il est vivant. Il est, à la fois, milieu de vie, centre

culturel, centre patrimonial, centre d'affaires, centre commercial, centre financier et centre institutionnel. Il a à la fois une vocation régionale, nationale et internationale.

Comme un corps vivant, il s'est modelé au gré des transformations d'une société en constant devenir, avec ce que cela implique d'erreurs et de bons coups. Proposer pour son aménagement futur un plan directeur, c'est lui reconnaître sa fonction et son originalité. Mais, c'est aussi un acte de volonté qui implique des choix et donc des responsabilités.

Ces deux dimensions tracent la marge étroite à l'intérieur de laquelle s'inscrit le Plan directeur proposé pour le Centre. Le pari qu'il propose est celui de l'équilibre : équilibre à définir entre ses différentes fonctions, équilibre à trouver pour lui conserver un visage humain tout en respectant le dynamisme propre à son développement, équilibre entre les exigences de sa fonction et celles d'une société qui a décidé de miser sur l'individu comme élément moteur de son épanouissement.

Les mesures proposées par le Plan directeur visent essentiellement quatre objectifs : assurer la vitalité économique du Centre afin qu'il continue de jouer son rôle moteur dans l'économie québécoise; accroître le nombre de ses résidents afin de conserver au secteur d'activités le plus intense de la région son caractère humain; accroître le rayonnement culturel de Montréal afin d'exprimer les diverses facettes de son identité; et améliorer la qualité de son aménagement afin de développer le sentiment d'appartenance de la population montréalaise. En quelque sorte, voilà définies les conditions mêmes du développement harmonieux du centre de Montréal.

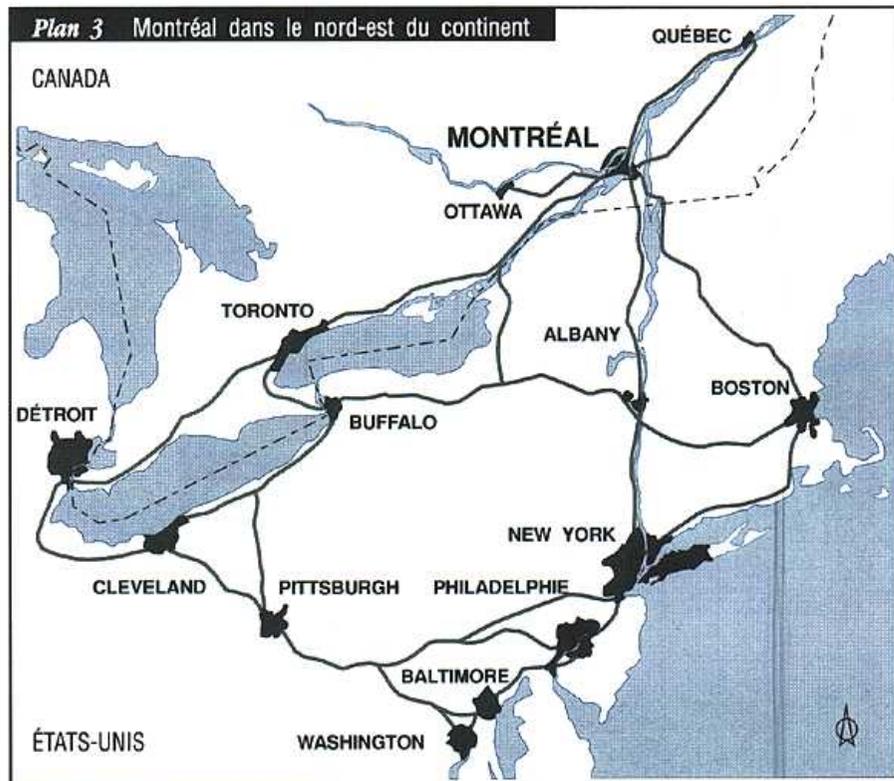
Renforcer la vitalité économique du Centre

À l'échelle régionale, le Centre constitue la plus importante concentration d'emplois, offerts à une main-d'œuvre diversifiée et qualifiée; il accueille quotidiennement 225 000 travailleurs. Deuxième centre financier au Canada, il abrite les sièges sociaux d'entreprises dont le rayonnement s'étend au reste du Canada et à l'étranger. De plus, la localisation géographique de Montréal et les liens de communication déjà en place favorisent les échanges avec le nord-est du continent.

Ces facteurs avantagent le centre de Montréal dans la concurrence avec sa périphérie métropolitaine et les autres villes nord-américaines, concurrence qui se confirme depuis une vingtaine d'années.

En effet, l'expansion urbaine vers la banlieue, dans les années 60 et 70, y a favorisé un développement résidentiel et industriel. Plus récemment, la croissance des activités de gestion et de services aux entreprises locales a permis la création de complexes de bureaux qui représentent une certaine concurrence au marché du bureau du Centre.

Également, dans le contexte de la croissance des échanges économiques internationaux, des transports et des communications, la concurrence entre les métropoles s'est accrue. Les entreprises montréalaises doivent ainsi concurrencer celles de Toronto, Boston, Philadelphie ou Baltimore afin de rejoindre de nouveaux marchés et de desservir un bassin de population beaucoup plus grand.



Compte tenu de cette situation, le Plan directeur vise donc à assurer le développement des activités de nature économique et institutionnelle, et plus spécifiquement des activités du tertiaire moteur. Cela se traduira notamment par une croissance des emplois et permettra de consolider le rayonnement de Montréal.

Le Centre rassemble 100 000 emplois du tertiaire moteur (transport et communication, services financiers et immobiliers, services aux entreprises). Le Plan directeur vise à fournir les conditions nécessaires à la croissance de ces entreprises dans le Centre des affaires. Celui-ci est bien desservi par les infrastructures de transport, et les nombreux terrains vacants qu'on y trouve offrent un potentiel de développement important.

Par ailleurs, Montréal se distingue d'autres grands centres urbains nord-américains par la forte présence du secteur institutionnel dans son centre. En effet, 56 000 emplois sont concentrés dans les institutions et services publics qui comprennent les ministères fédéraux et provinciaux, l'administration municipale, les hôpitaux, ainsi que les universités et les cégeps qui accueillent 100 000 étudiants.

Il est dans l'intérêt de Montréal et de son centre de continuer d'y concentrer ce type d'emplois, et le Plan directeur compte favoriser le développement de ces institutions. L'activité commerciale (grands magasins, boutiques, restaurants, hôtels), par son importance régionale et en tant qu'activité de support au bureau, à l'habitation et au tourisme, offre présentement près de 50 000 emplois en incluant les autres services à la consommation. La présence des commerces dans les futurs secteurs résidentiels sera autorisée par la réglementation. De même, le caractère continu de l'activité commerciale au rez-de-chaussée d'artères importantes sera assuré. Enfin, l'activité portuaire et l'industrie de la fourrure qui jouent un rôle important dans l'économie de Montréal doivent être maintenues au Centre.

Tableau 1 Les emplois dans l'arrondissement Ville-Marie¹

| Secteurs d'activités | nombre | % |
|--|----------------|--------------|
| Industries manufacturières | 18 438 | 8 % |
| Construction | 1 091 | 1 % |
| | 19 529 | 9 % |
| Services à la consommation | | |
| Commerce | 19 402 | 9 % |
| Divertissement et loisirs | 2 981 | 1 % |
| Services personnels | 1 314 | 1 % |
| Hébergement et restauration | 18 991 | 8 % |
| Services divers | 5 469 | 2 % |
| | 48 157 | 21 % |
| Services à la production | | |
| Transport, communications et autres services publics | 33 555 | 15 % |
| Finances, assurances et affaires immobilières | 39 180 | 17 % |
| Services aux entreprises | 28 389 | 13 % |
| | 101 124 | 45 % |
| Services gouvernementaux et parapublics | | |
| Enseignement et services connexes | 15 434 | 7 % |
| Services médicaux et sociaux | 17 535 | 8 % |
| Administration publique | 23 226 | 10 % |
| | 56 195 | 25 % |
| Total des emplois | 225 005 | 100 % |

Source : Emploi et Immigration Canada
 Traitement : INRS-Urbanisation, 1988
 (1) Le territoire utilisé pour le calcul des données sur l'emploi diffère légèrement de l'arrondissement Ville-Marie proprement dit en ce qu'il intègre une partie de l'arrondissement Sud-ouest.



Rendre le Centre encore plus habité

L'arrondissement Ville-Marie compte 50 000 résidents qui occupent quelque 30 000 logements. On note également une variété considérable de revenus qui correspond à la diversité des types d'habitations. C'est une situation enviable par rapport à d'autres centres urbains nord-américains.

Par ailleurs, le potentiel de développement de l'habitation est l'un des plus importants à Montréal. Les terrains vacants offrent la possibilité de construire quelque 20 000 logements, sans compter les superficies vacantes du Centre des affaires.

Le Plan directeur compte donc augmenter le nombre de résidents au Centre de façon significative. Cette orientation permettra d'assurer une présence humaine plus importante en dehors des heures de travail et de commerce. Elle permettra aussi de mettre en valeur les secteurs résidentiels existants et d'améliorer la qualité de vie au Centre en stimulant l'offre de services commerciaux et de loisirs.

Ce développement résidentiel permettra aussi de répondre à la demande des travailleurs et des étudiants du Centre qui souhaitent y résider. Développer les terrains vacants à des fins résidentielles permettra également de rentabiliser plus rapidement les infrastructures municipales et les services publics existants (aqueduc, égout). Enfin, l'augmentation du nombre de résidents réduira quelque peu l'augmentation de la demande relative aux infrastructures de transport menant au Centre.

Accroître le rayonnement culturel de Montréal

La personnalité culturelle de Montréal s'exprime non seulement par les activités artistiques qui s'y déroulent, mais également par les caractéristiques de sa population et de son cadre bâti.

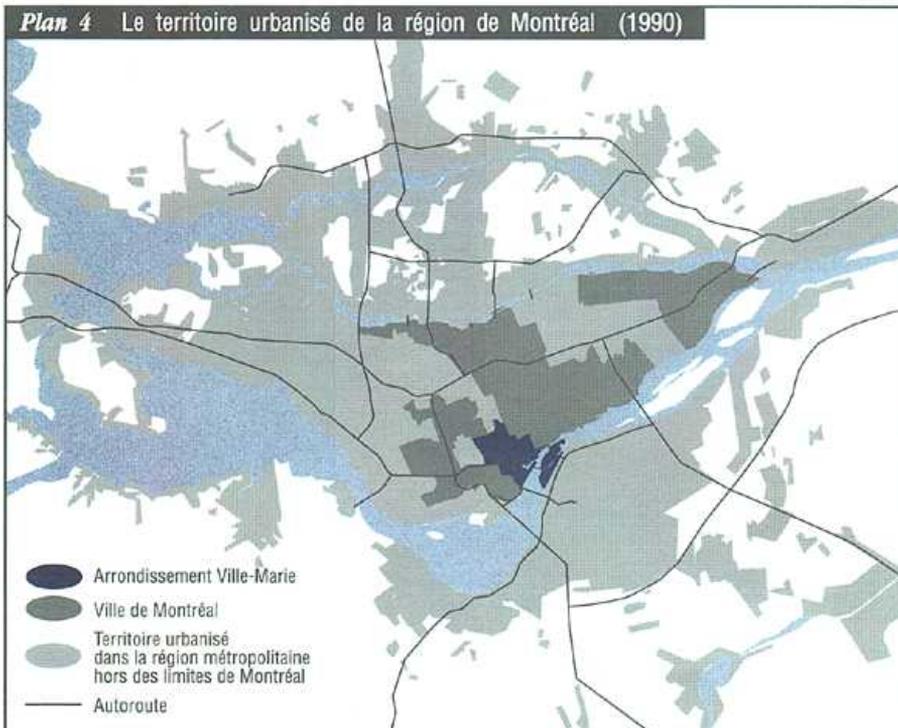
En effet, le paysage culturel de Montréal comprend les éléments bâtis qui témoignent de son évolution depuis trois siècles et demi. La présence, dans l'arrondissement Ville-Marie, d'une des plus importantes concentrations de biens patrimoniaux en Amérique du Nord constitue un acquis que le Plan prévoit préserver et mettre en valeur.

Dans le domaine artistique, le rayonnement de Montréal comme métropole culturelle dépasse largement les frontières du Québec. La réputation d'excellence de Montréal dans plusieurs disciplines tels la danse et le théâtre repose largement sur le dynamisme du milieu culturel et artistique montréalais qui contribue au développement de la ville, et plus particulièrement du Centre.

Par ailleurs, l'apport, aux plans social, culturel et économique, des diverses communautés culturelles confère à la seule métropole francophone en Amérique ce visage interculturel et interracial qui témoigne de son ouverture sur le monde.

L'arrondissement Ville-Marie, en plus de concentrer les équipements culturels les plus importants et les plus prestigieux de la région montréalaise, accueille annuellement plusieurs événements de grande envergure qui contribuent à la visibilité de Montréal au plan international. Ensemble, ces équipements et ces activités renforcent le caractère diversifié et animé de l'arrondissement et favorisent l'expression des diverses facettes de l'identité de Montréal.

Plan 4 Le territoire urbanisé de la région de Montréal (1990)



Les retombées économiques des activités culturelles, la fréquentation et l'animation qu'elles génèrent, ajoutés à la grande visibilité qu'elles donnent à Montréal au plan national et international sont autant d'éléments qui sous-tendent cette volonté d'accroître le rayonnement culturel de Montréal. L'atteinte de cet objectif commande des interventions dont la portée dépasse largement celle du Plan directeur. Celui-ci, dans son champ d'intervention propre, peut néanmoins mettre en place les éléments d'ordre réglementaire et spatial qui renforceront les attraits du Centre aux plans culturel et artistique, et qui contribueront ainsi à la réalisation des orientations retenues.

Améliorer la qualité de l'environnement urbain

Les traits distinctifs de Montréal, ses rues animées, son patrimoine bâti, la montagne et le fleuve doivent être mis en valeur pour améliorer le cadre de vie au Centre, pour le bien-être des gens qui y vivent et y travaillent. La qualité de l'environnement urbain constitue aussi un attrait auprès des entreprises et des touristes et participe ainsi au développement économique.

Pour ce faire, il est essentiel de redévelopper les secteurs déstructurés et les terrains vacants qu'on trouve en trop grand nombre dans l'arrondissement (plan 5). Les objectifs de développement du Plan directeur en termes d'habitation, de bureau, de commerce et d'équipements publics visent ces secteurs de façon prioritaire. Pensons aux secteurs sud et est du Centre des affaires, aux abords de l'autoroute Ville-Marie et aux faubourgs Québec, Saint-Laurent et des Récollets.

Il importe aussi de favoriser une variété d'activités, de façon à ne pas se retrouver, par exemple, avec des quartiers exclusivement réservés au bureau, et donc totalement privés d'animation le soir, ou avec des quartiers résidentiels dépourvus de services commerciaux ou communautaires. Dans cette optique, on doit planifier le développement de milieux urbains complets et diversifiés.



Tableau 2 La population de l'arrondissement Ville-Marie (1986)

| | Arrondissement Ville-Marie | | Montréal | |
|--|----------------------------|--------------|----------------|--------------|
| Population | 50 160 | | 1 014 945 | |
| Ménages | 29 825 | | 443 560 | |
| Personnes par ménage (moyenne) | 1,7 | | 2,3 | |
| Ménages selon le type et le nombre de personnes | | | | |
| Ménages non familiaux | 21 875 | 73 % | 194 650 | 44 % |
| Ménages familiaux (total) | 7 950 | 27 % | 248 910 | 56 % |
| avec enfants | 3 360 | 11 % | 157 135 | 35 % |
| 1 personne | 18 780 | 63 % | 159 205 | 36 % |
| 2 personnes | 8 115 | 27 % | 142 535 | 32 % |
| 3 personnes et plus | 2 995 | 10 % | 141 610 | 32 % |
| | 29 825 | 100 % | 443 560 | 100 % |
| Mode d'occupation des logements | | | | |
| locatif | 26 693 | 89,5 % | 324 040 | 73 % |
| propriété | 3 132 | 10,5 % | 119 520 | 27 % |
| | 29 825 | 100 % | 443 560 | 100 % |
| Logements selon la période de construction | | | | |
| Avant 1946 | 9 505 | 32 % | 140 490 | 32 % |
| 1946-1960 | 4 685 | 16 % | 141 365 | 32 % |
| 1961-1980 | 13 885 | 47 % | 131 985 | 30 % |
| 1981-1986 | 1 670 | 5 % | 29 545 | 6 % |
| | 29 745 | 100 % | 443 385 | 100 % |

Source : Statistique Canada

L'aménagement du Centre doit favoriser une plus grande appropriation des lieux publics par la population. D'abord, il s'agit de mettre en valeur les espaces verts majeurs que sont le parc du Mont-Royal et les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame. D'anciens lieux publics seront réaménagés et de nouveaux seront créés. De même, l'aménagement du domaine public (voies et places publiques, trottoirs) sera conçu en fonction des piétons.

Finalement, la priorité en matière de transport doit être accordée au transport en commun. La croissance des activités va entraîner le déplacement d'un plus grand nombre de per-

sonnes vers le Centre. Il devient donc impérieux pour des raisons environnementales et économiques de décourager les gens de venir travailler en automobile. Le réseau autoroutier régional est déjà saturé et extrêmement coûteux en termes d'entretien et de construction. Par ailleurs, les infrastructures du réseau de transport collectif en place peuvent accueillir un plus grand nombre de passagers.

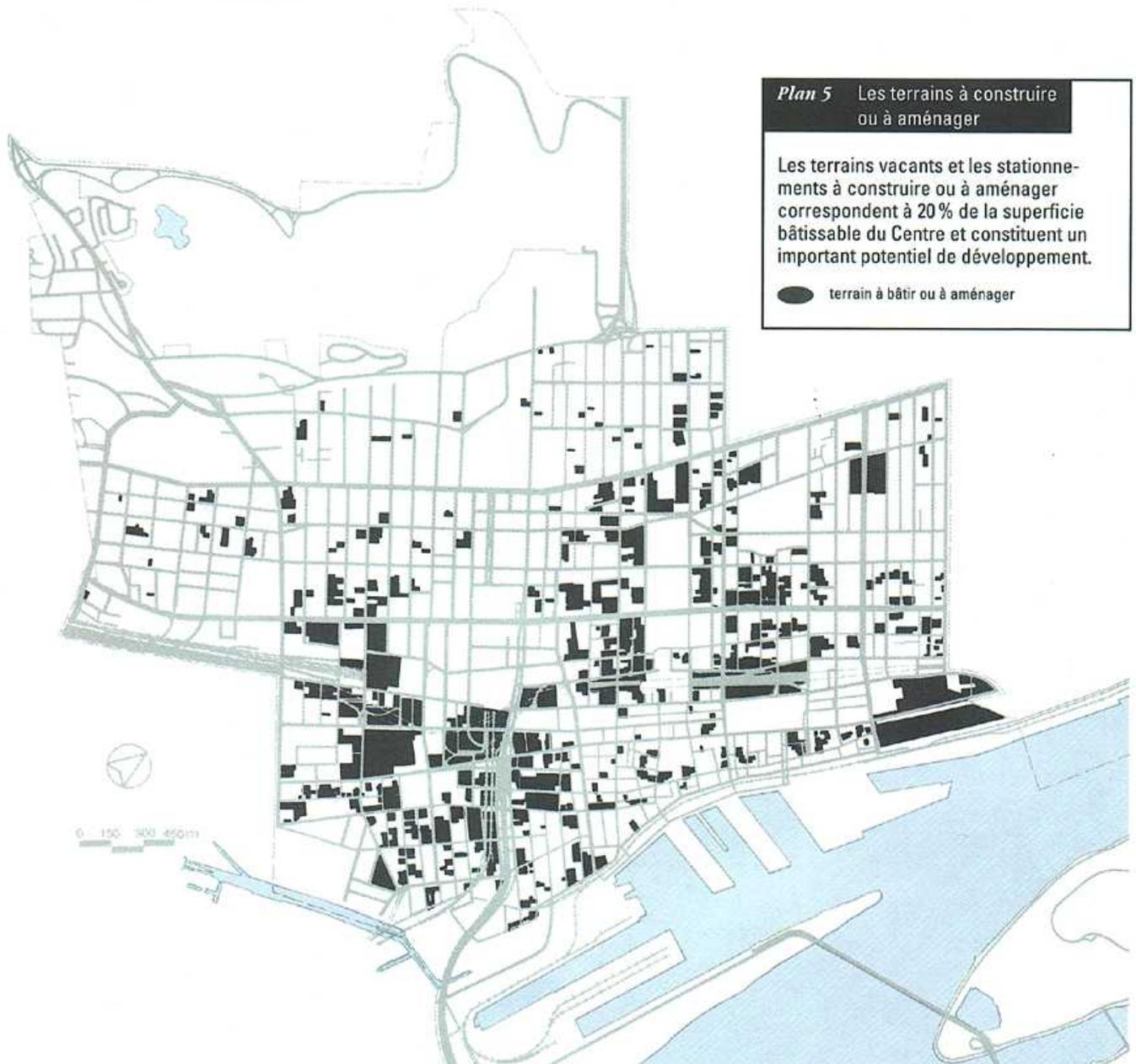


Tableau 3 Faits saillants de l'évolution urbaine du Centre

Jusqu'à la fin du XVIII^e siècle

Les limites de Montréal correspondent au coteau situé entre les rues de la Commune et Saint-Antoine, qu'on appelle maintenant le Vieux-Montréal. Les faubourgs se développent le long des axes routiers qui à l'est mènent à Québec, au nord vers le village de Saint-Laurent et à l'ouest vers Lachine.

XIX^e siècle

Montréal devient le carrefour canadien des transports maritime et ferroviaire et le principal centre industriel du pays. Sous l'effet de la croissance de la population, l'habitation envahit la terrasse Sherbrooke, qui forme le socle du mont Royal, tandis que l'industrie se concentre près du port et le long du canal de Lachine. Pour sa part, le centre financier de la rue Saint-Jacques domine le monde canadien de la finance.

1890-1945

Les premiers réseaux de tramway favorisent l'expansion de la ville. La rue Sainte-Catherine amorce sa transformation de rue résidentielle en rue commerciale qui sera confirmée avec la construction des grands magasins dans les années 20 et 30. À cette époque, les activités de bureau, qui ne trouvent plus rue Saint-Jacques tout l'espace nécessaire à leur croissance, amorcent leur développement dans la Côte du Beaver Hall et aux abords du square Dorchester.



rue St-Denis, 1936

PHOTO: CONRAD FORNER, ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC



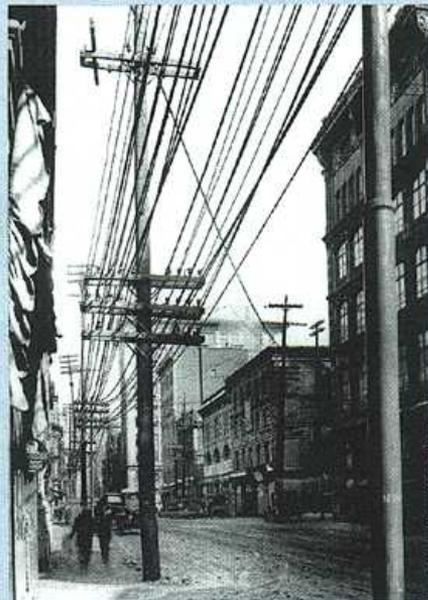
boulevard St-Laurent, 1938

PHOTO: CONRAD FORNER, ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC

1945-1990

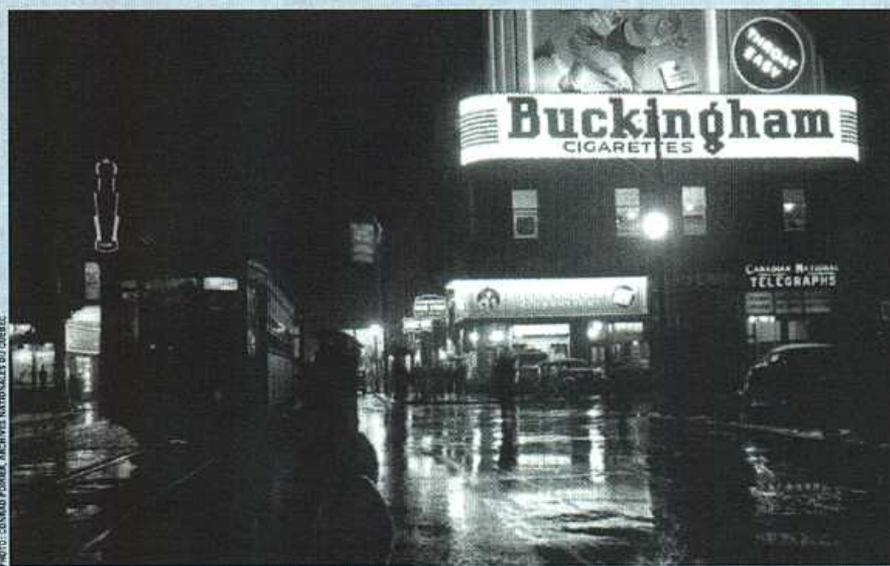
Ce déplacement du Centre des affaires se confirme, suite notamment au percement des boulevards René-Lévesque et de Maisonneuve, à la construction de la Place Ville-Marie et à celle du métro dans l'axe de la rue Viger et du boulevard de Maisonneuve. Parallèlement, les activités commerciales connaissent une expansion sur de nouveaux axes, comme les rues Saint-Denis et Crescent qui deviennent parmi les plus animées de la ville.

Dans la dernière décennie, le Centre des affaires a poursuivi sa croissance aux abords de l'avenue McGill College, entraînant le développement de plusieurs galeries marchandes. L'intérêt, plus récent, des promoteurs d'espaces de bureaux pour l'ouest du boulevard René-Lévesque et les abords du square Victoria, indique les tendances qui détermineront le profil de ces parties de l'arrondissement d'ici la fin du XX^e siècle.



rue McGill, 1930

PHOTO: JACQUES NATIONALES DU QUÉBEC



rue Sainte-Catherine, 1937

PHOTO: CONRAD FORNER, ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC



Le développement des activités

Montréal, en bonne partie grâce à son centre, compte parmi les métropoles les plus dynamiques d'Amérique du Nord. L'arrondissement Ville-Marie affiche en effet une diversité d'activités et un niveau d'animation enviés par de nombreuses autres métropoles.

Malgré le bilan global positif, les diverses vocations du Centre ne sont pas pleinement exploitées. L'habitation et les équipements culturels, par exemple, pourraient contribuer de façon plus importante à la vitalité du Centre. D'autres fonctions, comme le bureau et le commerce de détail, qui ont connu un rythme de croissance important, doivent continuer de concourir à la croissance de l'emploi dans le Centre.

À cet effet, le Plan directeur favorise la croissance des activités de bureau comme moteur du développement et vise à renforcer la position métropolitaine du Centre dans le commerce de détail. De plus, il suggère de développer pleinement le potentiel résidentiel et d'élargir le rayonnement culturel du Centre.

Le Plan vise aussi à soutenir l'expansion des activités universitaires et de recherche, à développer le caractère international de Montréal, à mettre en valeur les attraits touristiques et enfin, à maintenir l'activité industrielle.

**Favoriser la croissance
des activités de bureau
comme moteur du
développement du Centre**

Le dynamisme de Montréal comme centre de décision et comme métropole économique et financière entraîne le développement des activités de bureau. Celles-ci fournissent plus de 50 % des 225 000 emplois du Centre et constituent un axe de développement privilégié pour l'arrondissement, qui compte près de 70 % des espaces à bureaux de la région métropolitaine.

Les activités de bureau stimulent également d'autres activités qui contribuent à la vitalité distinctive du centre de Montréal. Les commerces, les hôtels, les équipements de rassemblement du Centre soutiennent le déroulement des activités de bureau et concourent au caractère vivant et animé de l'arrondissement. Le Centre des affaires en particulier, malgré la prépondérance d'édifices de bureaux, est un lieu très fréquenté à toute heure.



Le marché du bureau en banlieue connaît une nette progression depuis quelques années, principalement à cause de l'expansion urbaine et du déplacement de certaines activités de fabrication et de distribution vers la périphérie. L'exode d'une partie importante de leur clientèle a provoqué la relocalisation totale ou partielle des services à vocation locale (comptables, assureurs, avocats) et de certains bureaux de gestion afin de s'en rapprocher.

Ce marché périphérique n'affaiblit pas la position du Centre. Ce dernier continue de s'affirmer grâce à son prestige et à un ensemble d'avantages comparatifs inégalés : les espaces vacants pouvant être remembrés pour les grands projets, les bâtiments recyclables, les activités de soutien, les réseaux de télécommunications et la proximité de lieux d'échange (Bourse, Palais des Congrès, Place Bonaventure, Centre de commerce mondial).

Le Centre offre aussi, en ce qui concerne les espaces à développer, une variété de localisations répondant aux besoins et aux capacités financières de clientèles variées. Le Centre des affaires et les pôles d'activités multiples, situés aux abords de certaines stations de métro, représentent en ce sens d'importants potentiels de développement.

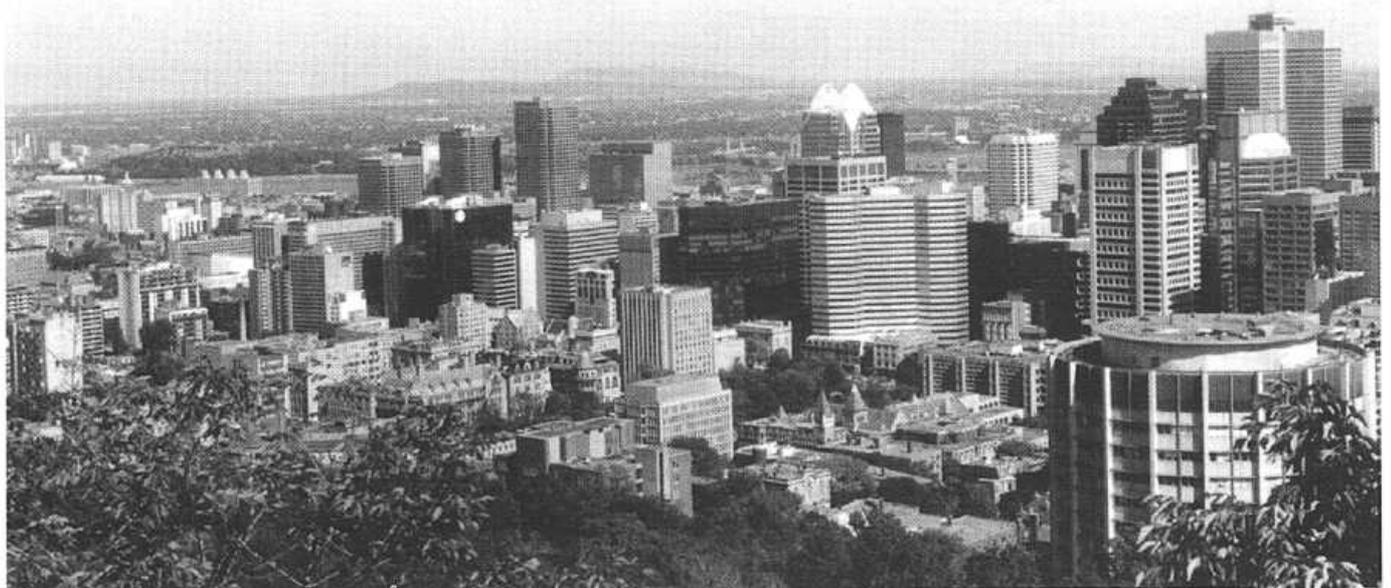
Grâce à ces avantages, et à une série d'autres facteurs dont le coût relativement faible des terrains, Montréal occupe une position intéressante dans le réseau des métropoles nord-américaines telles Toronto, Baltimore, Cleveland et Philadelphie. La présence de grands sièges sociaux, d'institutions financières et de firmes de services aux entreprises constitue un acquis de taille pour l'avenir. Ces fonctions composent la base d'un véritable complexe d'activités de bureau, lieu de concentration et d'échange d'information dont la masse compacte représente un facteur de localisation important pour les entreprises. Son pouvoir d'attraction confère à Montréal un atout important, comparativement à bon nombre de villes concurrentes. Ces avantages devront être maintenus et renforcés de façon à assurer que Montréal conserve le rang qu'elle occupe dans le réseau des grands centres urbains.

Compte tenu du rôle moteur des activités de bureau sur le développement de l'ensemble de l'arrondissement, le Plan directeur vise leur expansion et une augmentation de 1 million de mètres carrés de bureau au cours des 10 prochaines années. Cet objectif atteint, le Centre accueillera environ 40 000 emplois supplémentaires. Cet objectif de développement ne se veut pas un frein à une croissance supérieure éventuelle mais constitue un défi pour Montréal puisqu'il surpasse de 20 % la croissance moyenne des trente dernières années (83 000 mètres carrés par an).

Au-delà de la stricte croissance quantitative, il importe surtout de faire en sorte que Montréal et son secteur tertiaire conservent leur poids relatif face aux autres centres urbains. Le Plan directeur, par les mesures et l'encadrement qu'il propose, notamment en ce qui a trait aux affectations et aux limites de hauteur et de densité, permettra à la fonction bureau de trouver au sein du noyau central les conditions propices à son évolution des 10 prochaines années. Ces mesures favoriseront le renforcement du caractère compact du Centre des affaires en concentrant les édifices en hauteur sur un territoire bien défini. Enfin, la mise en œuvre des mesures énoncées facilitera le développement des activités résidentielle, commerciale et culturelle, de façon à maintenir et à consolider la diversité et l'animation qui distinguent Montréal.



Le Plan directeur prévoit que l'expansion envisagée de l'activité de bureau se réalisera en misant sur des créneaux particuliers : les sièges sociaux, les firmes spécialisées dans le domaine de la finance, de la haute technologie et des services aux entreprises, les bureaux gouvernementaux et les sièges administratifs d'organismes internationaux.



OBJECTIF 1

Favoriser la construction de 1 million de mètres carrés de bureau d'ici 10 ans

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :

■ Assurer, pour les 10 ans d'horizon du Plan directeur, l'expansion du Centre des affaires vers le sud et l'est. On y autorisera les fortes densités de construction qui permettront à la concentration des édifices prestigieux de se poursuivre. À terme, le Centre des affaires rejoindra l'ancien centre financier de la rue Saint-Jacques et l'axe formé par le complexe Desjardins, le complexe Guy-Favreau et le Palais des Congrès (plan 6).

- Aménager en priorité et de façon distinctive, les principaux axes qui structurent le Centre des affaires et autour desquels se concentre environ 65 % du potentiel d'expansion : les boulevards de Maisonneuve et René-Lévesque, l'avenue Viger et la rue University.
- Orienter l'expansion du Centre des affaires au-delà de l'horizon de 10 ans du Plan directeur, dans l'axe de la rue University et de l'autoroute Bonaventure. Le réaménagement éventuel de l'autoroute en boulevard urbain permettrait la mise en valeur des terrains en bordure et constituerait une entrée prestigieuse au Centre des affaires.

- Créer un programme promotionnel, en collaboration avec les autres niveaux de gouvernement, afin d'attirer de nouveaux sièges sociaux de grandes entreprises dans le Centre.
- Inviter les gouvernements québécois et canadien à privilégier le Centre pour l'implantation et l'expansion de leurs activités. Propriétaire des droits aériens de l'autoroute Ville-Marie et des terrains qui la bordent, le gouvernement du Québec sera un acteur important du redéveloppement de ce secteur particulièrement déstructuré.
- Promouvoir le statut de Montréal comme ville d'accueil d'organismes administratifs internationaux.

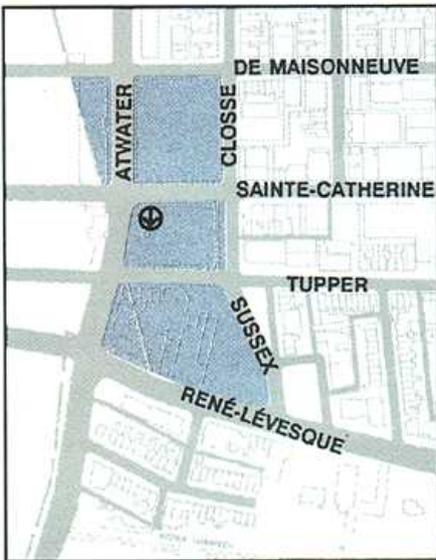
Plan 6 Le Centre des affaires

Le Centre des affaires, où se retrouvent les plus fortes densités de construction de la ville, est délimité de façon à pouvoir accueillir confortablement le développement prévu dans les 10 ans d'horizon du Plan directeur.

- ● ● limite du Centre des affaires
- secteur à développer
- axe structurant



- Développer, de concert avec les entreprises œuvrant dans ce domaine, le réseau d'infrastructures de télécommunications afin qu'il devienne un atout majeur pour le Centre.
- Favoriser le remembrement des terrains par l'intervention directe de la Ville et des sociétés paramunicipales.
- Favoriser le développement de pôles d'activités multiples aux abords des stations de métro Atwater, Guy-Concordia, Berri-UQAM et Champ-de-Mars situées à l'extérieur du Centre des affaires. Ils comprendront des activités de bureau, de commerce de détail et d'habitation. Les densités seront supérieures à celles des secteurs adjacents, souvent résidentiels (plans 7, 8, 9 et 10).

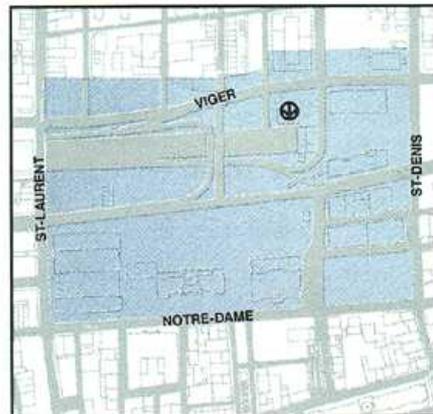
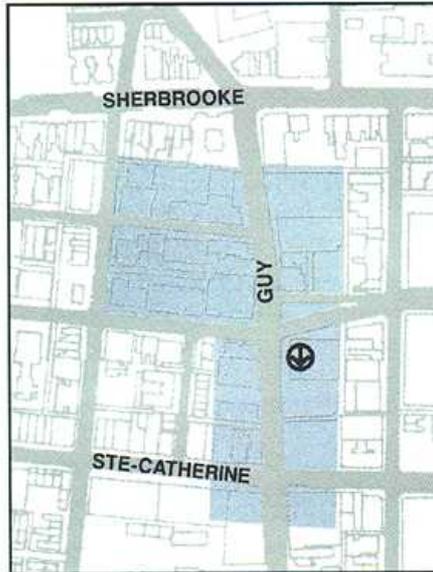


Plan 7 Le Centre d'activités multiples Atwater

Le pôle Atwater sera consolidé aux abords de la station de métro Atwater et du square Cabot; le site du Forum de Montréal sera appelé à changer de vocation après 1995 et devra s'inscrire dans la logique de développement de ce pôle.

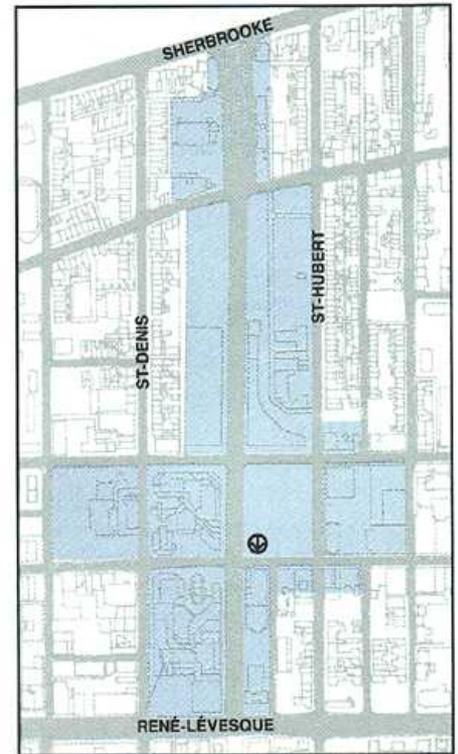
Plan 8 Le Centre d'activités multiples Guy

Le pôle Guy sera développé aux abords de la station de métro Guy-Concordia et de la place Norman-Bethune; il comportera une diversité d'activités: bureaux, commerces, habitation.



Plan 9 Le Centre d'activités multiples du Champ-de-Mars

Le pôle du Champ-de-Mars se développera autour de cet espace qui a retrouvé sa vocation de lieu public en 1992; les abords de l'autoroute Ville-Marie fournissent d'importants sites bâtissables qui bénéficient de la proximité de la station de métro, du Palais de justice, de l'hôtel de ville et d'autres immeubles municipaux.



Plan 10 Le Centre d'activités multiples Berri

Au cœur du Quartier latin, le pôle Berri se développera autour du square qui sera aménagé dans le stationnement présentement à l'angle des rues Sainte-Catherine et Berri; le pôle comprendra diverses fonctions dont des bureaux, des logements et des commerces.

Développer pleinement le potentiel résidentiel du Centre

Depuis les années 40, chaque recensement quinquennal indiquait une baisse de population dans l'arrondissement Ville-Marie. Cependant, entre 1981 et 1986, la population s'est enfin stabilisée à quelque 50 000 habitants. Au cours des dernières décennies, le stock de logements s'est transformé en profondeur. Ainsi, le petit logement de trois pièces et moins est maintenant le plus répandu dans le Centre, composant 60 % du total des logements.

Malgré cette mutation, le nombre de logements est demeuré stable à l'échelle de l'arrondissement, soit quelque 30 000. En effet, alors que plusieurs secteurs du Centre voyaient leur nombre de logements augmenter grandement, d'autres subissaient des pertes notables. Ainsi, la croissance des activités de bureau, d'enseignement et de commerce n'a pas semblé stimuler le développement de l'habitation pour l'arrondissement dans son ensemble.

Les logements du Centre accueillent une bien faible proportion des 325 000 personnes qui travaillent ou étudient dans l'arrondissement. Par un accroissement du nombre de logements au Centre, on vise à répondre aux besoins en logement de ceux qui le fréquentent quotidiennement : travailleurs, étudiants, cadres et professionnels. On favorisera ainsi

la proximité du lieu de résidence et du lieu de travail ou d'études, ce qui constitue un avantage comparatif majeur. Enfin, l'augmentation du nombre de résidents réduira quelque peu la demande en infrastructures de transport conduisant au Centre et y assurera une présence humaine en dehors des heures de bureau ou de commerce.

Réduire les contraintes

La croissance de l'habitation exige la levée des principales contraintes, notamment l'incertitude chez certains investisseurs au sujet de l'affectation résidentielle de secteurs ou d'îlots. L'adoption du Plan directeur et de la réglementation en découlant devrait les rassurer, ainsi que les résidents, sur l'avenir de l'habitation au Centre.

Le morcellement des terrains entre un grand nombre de propriétaires est une autre contrainte importante. Le coût des terrains au Centre étant plus élevé qu'ailleurs, les projets résidentiels doivent souvent se développer selon des densités supérieures et occuper des superficies importantes de terrain. Ces projets plus imposants peuvent exiger que l'on procède au remembrement de plusieurs lots distincts en un seul sur lequel le bâtiment sera érigé. Ce type de développement permet l'aménagement d'espaces extérieurs semi-privés appréciés par plusieurs ménages.

Par ailleurs, la réglementation présentement en vigueur empêche la construction de projets résidentiels d'une densité supérieure à 6. Cette limite défavorise les projets résidentiels par rapport à d'autres activités qui peuvent parfois atteindre des densités maximales de 12.

Une dernière contrainte relève de la difficulté pour certaines catégories de résidents, dont les familles, de trouver un cadre de vie répondant adéquatement à leurs besoins. L'attraction future du Centre en matière d'habitation est étroitement reliée à la tranquillité et à la sécurité des secteurs résidentiels ainsi qu'à la disponibilité, à proximité, de services commerciaux de base et d'équipements collectifs.

Tirer parti des potentiels

Le Centre possède aussi des atouts et des potentiels qu'il presse de mettre en valeur. Les travailleurs et les étudiants qui y viennent à chaque jour représentent un marché substantiel. De plus, le grand nombre de terrains vacants et de secteurs à réaménager permet d'envisager la construction résidentielle dans des délais et à des coûts raisonnables pour la Ville. Exception faite du faubourg Québec, les différents secteurs sont déjà pourvus des différents services publics (égout, aqueduc, rue, etc.). La mise en valeur de ces secteurs engendrera des revenus nouveaux pour la municipalité, sans que la Ville n'ait à faire d'investissements majeurs comme dans les nouveaux quartiers résidentiels.

Cependant, la Ville doit prévoir des interventions aussi nombreuses que diversifiées pour stimuler le marché résidentiel du Centre. Actuellement, le marché produit quelque 300 logements par année. Ce rythme de production est nettement insuffisant pour développer dans un avenir prévisible le potentiel de logements réalisables qui est de l'ordre de 20 000 logements selon les affectations et les densités de développement prévues au présent Plan directeur. Celui-ci prévoit l'addition nette de 10 000 nouveaux logements dans les 10 prochaines années. Cela correspond à une augmentation du tiers par rapport au stock existant et permettra de faire progresser la population de 17 000 personnes pour un total de 67 000 résidents (sur la base du nombre moyen actuel de 1,7 personne par ménage).

OBJECTIF 2**Favoriser la construction de 10 000 logements d'ici 10 ans****STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :**

- Éliminer la discrimination réglementaire existante qui prévoit pour les projets résidentiels un plafond de densité inférieur à celui applicable aux autres activités.
- Favoriser le remembrement des terrains par l'intervention directe de la Ville et des sociétés paramunicipales.
- Développer prioritairement la fonction résidentielle des faubourgs Saint-Laurent, Québec et des Récollets, et soutenir le développement résidentiel du secteur Bonaventure et de la Cité du Havre. La Ville s'attaquera au défi de l'habitation par la mise en œuvre de sa politique «Habiter Montréal», par ses divers programmes visant le développement résidentiel et en jouant un rôle dynamique par l'entremise de sociétés paramunicipales (SHDM et SIMPA).

OBJECTIF 3**Préserver les secteurs résidentiels existants****STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :**

- Préserver et renforcer par la réglementation la vocation de tous les secteurs actuellement résidentiels dans l'arrondissement Ville-Marie dont le flanc sud, les secteurs Lincoln-Tupper et Milton-Parc, le faubourg Saint-Laurent, le quartier latin et la partie est du Vieux-Montréal (plan 11).
- Confirmer l'affectation résidentielle de certains tronçons de rue dans le Centre des affaires : la rue de La Gauchetière à proximité du complexe Guy-Favreau, la rue Anderson, les rues Jeanne-Mance et Saint-Urbain au nord du boulevard de Maisonneuve.
- Restreindre dans l'ensemble de l'arrondissement la transformation de logements à d'autres fins par l'application du règlement relatif à la protection du patrimoine immobilier.
- Assurer l'inspection du stock de logements et veiller à l'application de la réglementation municipale.

OBJECTIF 4**Assurer une diversité de résidents****STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :**

- Maintenir et réaliser un large éventail de logements correspondant à une gamme de prix aussi étendue que possible afin de favoriser au Centre la mixité sociale, ou le mélange des différentes catégories sociales et des divers types de ménages.
- Utiliser les terrains de propriété municipale et diverses mesures particulières afin d'attirer et de maintenir dans leur milieu certaines catégories de ménages défavorisés par les tendances actuelles du marché résidentiel tels les ménages avec enfants, les chambreurs et les clientèles à revenus modestes, notamment les étudiants.

OBJECTIF 5**Créer des milieux résidentiels complets****STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :**

- Répondre de façon prioritaire, par des mesures réglementaires, incitatives ou autres aux besoins des résidents du Centre, et notamment à ceux des familles, relativement aux éléments suivants :
 - la sécurité et la tranquillité quant à la circulation de transit et aux activités nocturnes. Les règlements de circulation municipaux tiendront compte des secteurs résidentiels du Centre et, dans le même sens, le zonage définira les zones où seront autorisés les bars, les restaurants et les autres activités nocturnes. Des mesures appropriées, telle la surveillance accrue des secteurs résidentiels où se déroulent déjà ces activités, devront également être définies et mises en place pour répondre aux aspirations légitimes des résidents;
 - les types de logements permettant l'aménagement d'espaces extérieurs privés tels les terrasses, jardins ou autres;



- les commerces locaux (alimentation, pharmacie, etc.). Le zonage verra à protéger ou à permettre ces activités commerciales essentielles dans les secteurs résidentiels existants et prévus;
- les équipements collectifs tels les lieux publics, les locaux communautaires et les complexes sportifs. Les équipements collectifs procurent des services de base essentiels à la vie de toute communauté et jouent un rôle certain dans l'attrait qu'exerce un quartier. Par exemple, dans le faubourg Québec, où l'on prévoit accueillir notamment des ménages familiaux avec enfants, la Ville devra s'assurer de la présence des équipements collectifs nécessaires, y compris des locaux com

munautaires pouvant être utilisés comme garderies ou, éventuellement, comme lieux disponibles à la tenue d'activités scolaires;

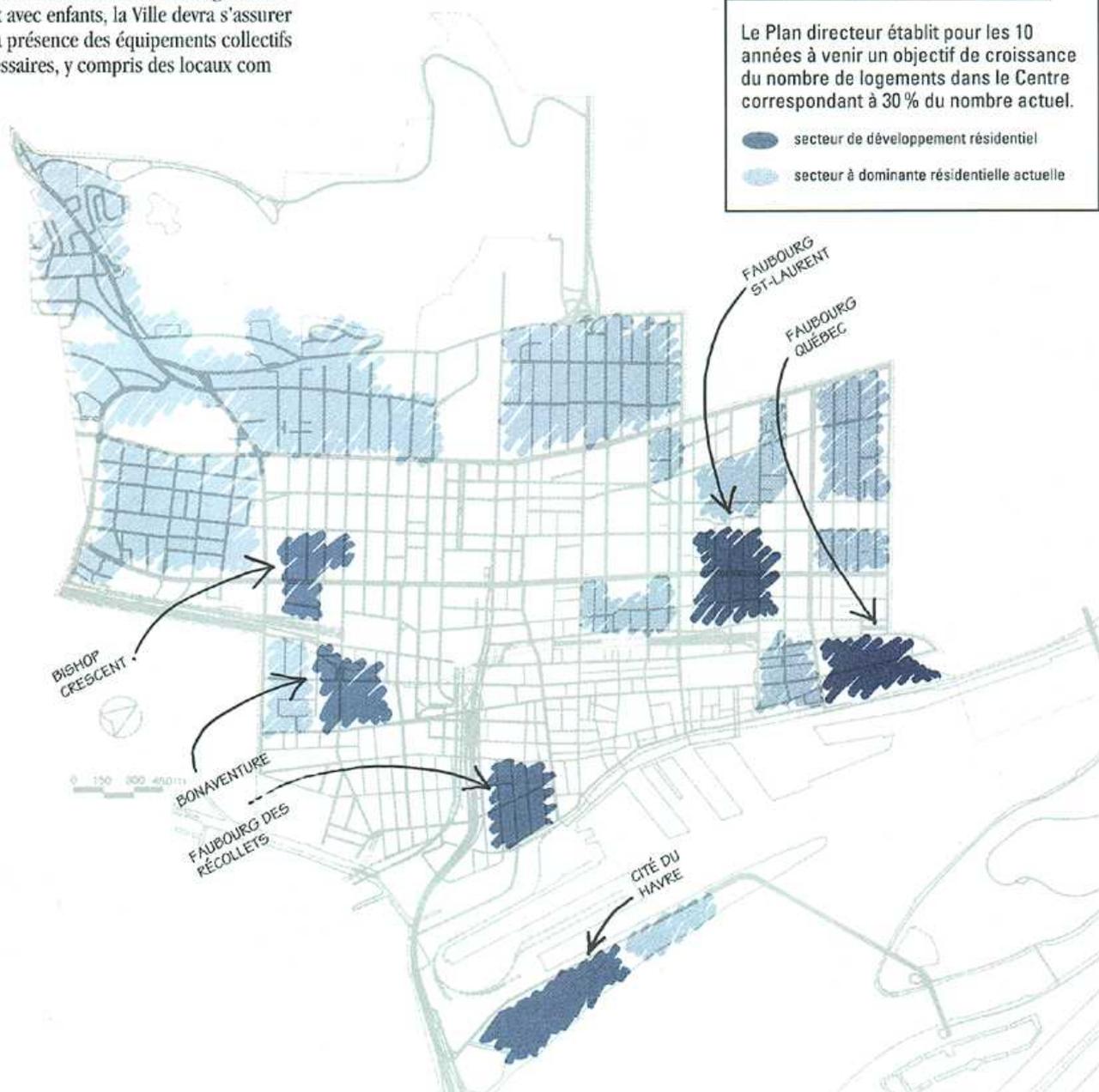
- la desserte adéquate en stationnement et en transport en commun. De concert avec la STCUM, la Ville verra à la mise en place d'un circuit d'autobus reliant les différentes parties du territoire. De plus, des mesures seront prises pour procurer du stationnement aux résidents, d'une part, en révisant les normes relatives au nombre de places obligatoires de stationnement par logement dans les nouvelles constructions, et d'autre part en réservant au besoin des places de stationnement sur rue aux résidents dans les secteurs résidentiels existants.

- Innover lors de la réalisation de nouveaux secteurs résidentiels en s'assurant de créer des milieux de vie complets pourvus notamment d'équipements collectifs de qualité et d'un nombre adéquat d'activités commerciales diversifiées.

Plan 11 Les secteurs résidentiels

Le Plan directeur établit pour les 10 années à venir un objectif de croissance du nombre de logements dans le Centre correspondant à 30 % du nombre actuel.

- secteur de développement résidentiel
- secteur à dominante résidentielle actuelle



Renforcer la position métropolitaine du Centre dans le commerce de détail

Le Centre est le principal pôle commercial de la région métropolitaine grâce à l'excellente accessibilité en transport collectif et à la présence quotidienne d'un important bassin de consommateurs. Les 5 000 établissements commerciaux concentrés dans l'arrondissement fournissent près de 50 000 emplois et contribuent fortement à son attrait. Ils constituent un complément essentiel à la présence d'autres activités comme le bureau, la diffusion culturelle, le tourisme et l'enseignement.

Au Centre, depuis les années 60, le commerce de détail de desserte métropolitaine s'est surtout implanté de façon linéaire, le long de la rue Sainte-Catherine, et dans quelques galeries marchandes construites entre les rues Peel et Aylmer. La concentration et la croissance rapide des espaces de bureau, la présence de grands magasins tels Eaton et La Baie ainsi que celle du métro ont fortement contribué à ce phénomène.

D'importantes modifications aux habitudes de consommation, combinées au renforcement des activités de bureau dans le Centre des affaires, ont entraîné une mutation significative du commerce de détail. Au cours des dernières années, le nombre de galeries marchandes situées dans l'axe de la rue Sainte-Catherine s'est accru considérablement, offrant près de 600 nouvelles boutiques. Ce développement s'est en grande partie réalisé en sous-sol où les superficies de plancher, en fonction des règles actuelles, ne sont pas comptabilisées dans le calcul de la densité de construction. Cela constitue une incitation réglementaire à construire en dessous du niveau de la rue. L'impact de l'afflux soudain de nouveaux commerces après des années de croissance faible fait l'objet d'études spécifiques par la Ville. Celle-ci élabore par ailleurs



une planification détaillée du réseau piéton intérieur, notamment quant aux prolongements à prévoir (voir section 4.3). Dans l'éventualité où de nouvelles galeries marchandes seraient construites dans les années qui viennent, il serait essentiel qu'elles s'intègrent adéquatement à la trame commerciale traditionnelle sur rue de façon à contribuer à la vitalité de celle-ci.

L'ensemble des établissements commerciaux situés au rez-de chaussée le long des rues commerciales, les magasins à grande surface et les galeries marchandes ont fortement contribué à la croissance économique du Centre et de la ville. Outre cet apport économique, le commerce de détail (qui comprend les services personnels tels les banques et les corbonneries) participe grandement, par la fréquentation qu'il engendre, à l'animation des rues et à leur valorisation comme lieu public.

À l'image de la rue Sainte-Catherine, les rues les plus remarquables pour leur ambiance sont souvent celles où l'on retrouve une continuité de commerces situés au rez-de-chaussée, en relation directe avec la rue. Cette ambiance confère aux parties du Centre traversées par ces artères un caractère vivant faisant de la rue le cœur de la vie urbaine.

Les quelque 40 000 nouveaux travailleurs et les 17 000 nouveaux résidents escomptés par le Plan directeur accroîtront le bassin de consommateurs et donc les besoins en services commerciaux. La croissance prévisible du commerce de détail permet d'envisager le renforcement de la position régionale de l'arrondissement dans le domaine du commerce de détail.

Confirmer la rue Sainte-Catherine comme principale rue commerciale du Montréal métropolitain

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :

- Assurer la continuité commerciale des rez-de-chaussée bordant la rue Sainte-Catherine par les moyens réglementaires appropriés.
- Autoriser l'occupation commerciale d'autres étages que le rez-de-chaussée sous réserve de restrictions et du caractère de chaque portion de la rue.
- Compléter l'aménagement de la rue Sainte-Catherine en portant une attention particulière à la circulation piétonne, notamment en élargissant les trottoirs où cela s'avérera pertinent.
- Mener des interventions particulières sur le domaine public entre les rues de Bleury et Saint-Denis, de façon à établir un véritable lien entre les pôles culturels de la Place des arts et du quartier latin.
- Élaborer et mettre en œuvre des stratégies de promotion de la rue Sainte-Catherine.

Favoriser le développement du commerce sur diverses rues du Centre

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :

- Reconnaître le caractère des rues commerciales identifiées au plan 12 en y favorisant l'occupation des rez-de-chaussée par des établissements de commerce de détail et des équipements collectifs. La typologie commerciale privilégiée pour chaque rue sera précisée en fonction du caractère de chaque secteur, voire de chaque tronçon de rue, en accord avec la dimension métropolitaine de la rue Sainte-Catherine.
- Autoriser l'occupation commerciale d'autres étages que le rez-de-chaussée, sous réserve de restrictions et du caractère de chaque rue.
- Prévoir le développement de tronçons de rues commerciales de desserte locale dans les secteurs à redévelopper, dont les faubourgs Québec, des Récollets et Saint-Laurent.
- Poursuivre les études portant sur le développement du commerce dans les zones à fort achalandage touristique.

Mettre en valeur les rues commerciales

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :

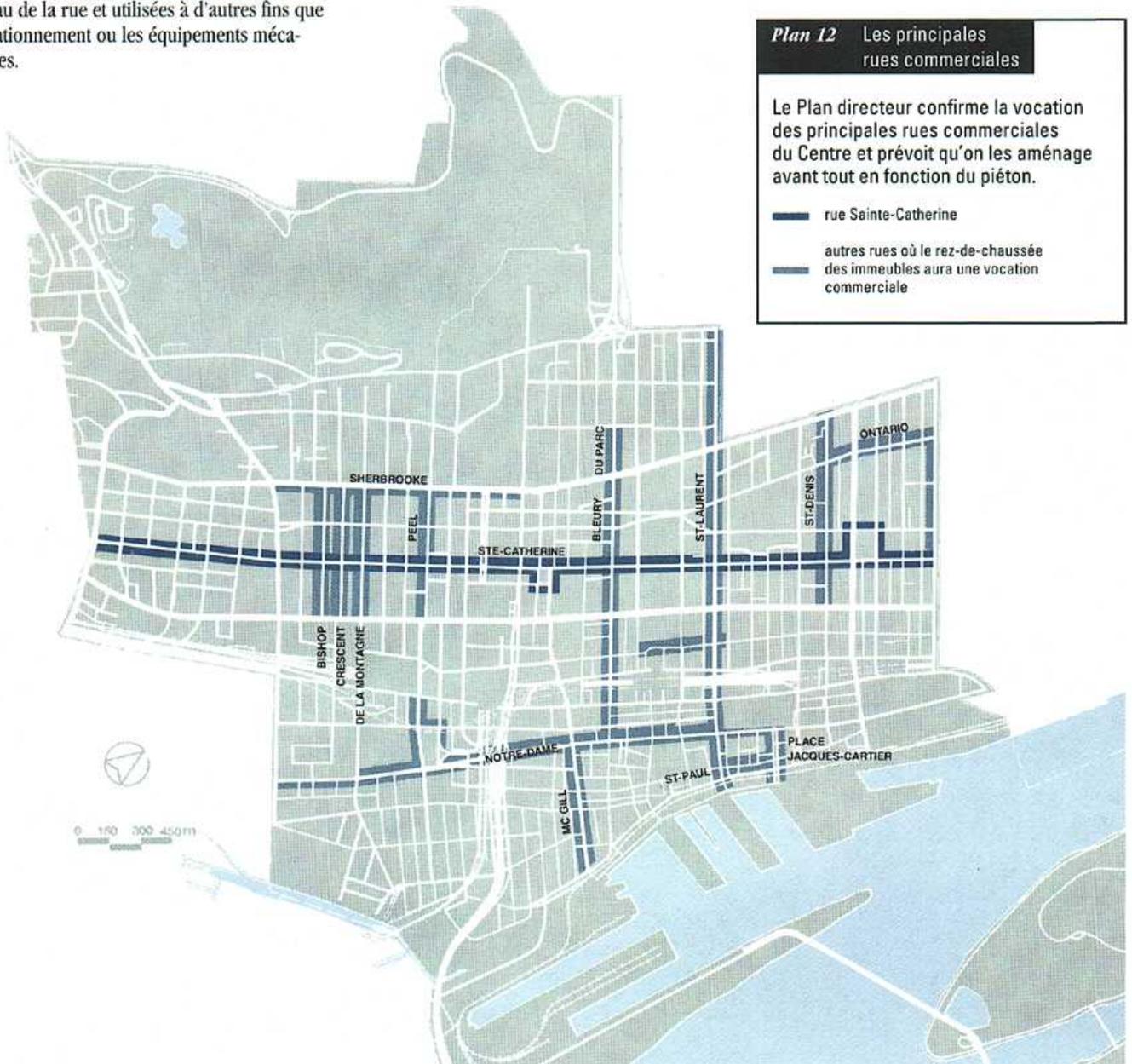
- Aménager de façon adéquate, en fonction du confort et de la sécurité des piétons, les rues commerciales du Centre. Des interventions telles que l'élargissement de trottoirs, l'aménagement de nouveaux lieux publics (squares Berri et Mackay/Sainte-Catherine par exemple), le réaménagement de squares existants (Phillips et Cabot) et l'installation d'un mobilier urbain approprié y contribueront.
- Assurer un entretien minutieux, y compris en hiver, des rues commerciales et particulièrement de la rue Sainte-Catherine.
- Permettre l'aménagement de terrasses là où c'est possible sur ces rues. Des projets particuliers pourront être étudiés à cet égard.
- Favoriser la mise en valeur des rues commerciales en encourageant la formation de regroupements de marchands, en appuyant la tenue d'événements spéciaux, en facilitant les aménagements d'initiative privée et en encourageant les rénovations d'immeubles.
- Réglementer l'affichage commercial, notamment sur la rue Sainte-Catherine, afin de permettre une communication visuelle adéquate et d'assurer la mise en valeur du cadre bâti, selon les secteurs.



Assurer l'intégration des galeries marchandes à la trame commerciale sur rue et décourager la construction de galeries marchandes en sous-sol

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :

- Créer, au rez-de-chaussée des galeries marchandes, un linéaire commercial s'intégrant à celui de la rue en assurant la présence de commerces accessibles directement de la rue.
 - Inclure, dorénavant, dans le calcul de densité, les superficies de plancher situées sous le niveau de la rue et utilisées à d'autres fins que le stationnement ou les équipements mécaniques.
- Concentrer le développement éventuel de galeries marchandes et de grands magasins dans l'axe de la rue Sainte-Catherine et n'en permettre sur d'autres sites desservis par le métro que suite à une évaluation de leur impact sur la rue Sainte-Catherine.
 - Exclure du calcul de densité les superficies de plancher occupées par des commerces directement et individuellement accessibles de la rue, implantés sur les principales rues commerciales telles qu'illustrées au plan 12.



Maintenir le niveau actuel de l'activité industrielle

Sur l'ensemble du territoire, Montréal voit son secteur manufacturier décliner depuis le début des années soixante-dix. Ce mouvement affecte notamment le Centre qui a enregistré une chute de 50 % du nombre d'établissements et d'emplois industriels au cours des 15 dernières années.

Les activités manufacturières qui subsistent au Centre occupent près de 18 000 personnes, dans des secteurs traditionnels tels les aliments et boissons (principalement les minoteries associées au port, les brasseries et les distilleries), le vêtement, où la fourrure occupe une part importante, et l'imprimerie, représentée par les grands quotidiens et les imprimeries commerciales.

Bien que bon nombre d'entreprises manufacturières soient dispersées dans le Centre, sans causer de nuisances supérieures à celles d'autres usages à fort achalandage, une part importante des emplois et de l'activité industrielle de l'arrondissement est concentrée dans quatre secteurs qui commandent une attention particulière : le quai Bickerdike dans le port de Montréal, le Griffintown adjacent au canal de Lachine, le faubourg des Récollets à l'ouest du Vieux-Montréal et le district de la fourrure, dans l'est du Centre des affaires.

Le quai Bickerdike, principale partie du port encore en activité dans l'arrondissement Ville-Marie, est bordé par un petit secteur industriel comprenant des minoteries et des ateliers. Le Griffintown, adjacent à l'arrondissement Sud-Ouest, est pour sa part un secteur industriel qui manque de vitalité, mais qui regroupe certaines activités dont la présence est liée à la proximité du Centre des affaires (laboratoires de photographie, entretien d'ascenseurs, archivage de documents, services de messagerie et de limousine, etc.). Il apparaît important de maintenir la vocation industrielle de ces secteurs, de diversifier dans une certaine mesure les types d'activités autorisées dans le Griffintown pour susciter sa revitalisation et de prévoir les mesures de mitigation nécessaires pour ne pas nuire au développement résidentiel prévu à la Cité du Havre et dans le secteur Bonaventure.

Zone industrielle en déclin, le faubourg des Récollets est appelé, dans le cadre de la mise en œuvre du Plan directeur, à connaître un redéveloppement favorisant l'habitation, le bureau et le commerce, mettant à profit le fort potentiel que lui confère sa proximité du Centre des affaires, du Vieux-Montréal et du Vieux-Port. Le district de la fourrure concentre 85 % d'une industrie qui a joué un rôle important dans l'histoire de Montréal et qui constitue l'une des caractéristiques du Centre. D'autres entreprises du secteur de la mode, le vêtement et la bijouterie, se sont également établies dans ce quadrilatère industriel situé dans le Centre des affaires. À cause des pressions exercées par le développement immobilier, le maintien de ces activités dans des bâtiments présentant un certain intérêt architectural devra faire l'objet de mesures particulières visant leur intégration adéquate à l'environnement diversifié de l'arrondissement.

En raison du déclin que connaissent à une grande échelle depuis 20 ans les activités manufacturières et de leur faible potentiel de croissance dans les limites du Centre, le développement industriel ne peut constituer un axe de développement privilégié pour consolider le territoire de l'arrondissement. Il ne s'agit pas pour autant de viser la disparition des activités manufacturières fournissant 18 000 emplois qui s'ajoutent aux 1 000 autres de la brasserie Molson, adjacente à l'arrondissement. Dans plusieurs cas, ces entreprises ne nuisent pas au développement d'autres activités et certaines, comme l'imprimerie, contribuent à l'expansion des activités de bureau. Pour certaines entreprises industrielles, une localisation à proximité du port ou du Centre des affaires est même un facteur essentiel à la conduite de leurs opérations.

Le maintien des activités industrielles à l'intérieur ou à proximité du Centre devra de plus être compatible avec les objectifs de développement des autres activités puisque le Centre constitue par définition un lieu d'activités multiples. Ainsi, le Plan directeur devra assurer la mise en valeur des secteurs accueillant des activités industrielles ainsi que le contrôle des irritants qui pourraient être causés (bruit, poussière, circulation).



Maintenir les usages manufacturiers compatibles avec les autres activités du Centre

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :

- Confirmer l'industrie de la fourrure dans son milieu actuel en consacrant au niveau réglementaire l'affectation du secteur identifié au plan 13 à des fins de production et de commercialisation de biens de luxe.
- Assurer la pleine expansion des activités industrielles dans le Griffintown. Tout en y permettant l'implantation de bureaux, de commerces et de services nécessaires à la desserte des travailleurs et des entreprises, la réglementation s'appliquant au secteur favorisera les activités industrielles complémentaires aux activités du Centre des affaires et à celles du Technoparc de Montréal, sur le site de l'ancien Adacport dans l'arrondissement Sud-Ouest.
- Élaborer et mettre en œuvre un Programme de revitalisation industriel (PRAIMONT) pour le Griffintown.
- Maintenir le zonage industriel du quai Bickerdike, en incluant les activités complémentaires adjacentes aux activités portuaires (minoteries et ateliers par exemple). Une liaison ferroviaire et routière adéquate sera maintenue entre le secteur Bickerdike, le reste du port et la cour Turcot.
- Adapter la réglementation de façon à permettre, dans les secteurs de bureau et de commerce, les activités industrielles compatibles avec les activités dominantes telles que certains centres de recherche et de développement, les imprimeries, les laboratoires photographiques et les activités péri-culturelles (édition, radio, télévision, cinéma et design).

Assurer l'intégration adéquate des activités industrielles au tissu urbain

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :

- Élaborer et mettre en œuvre un programme de mise en valeur du district de la fourrure. L'opération portera autant sur le domaine public que sur les bâtiments abritant les activités manufacturières. La mise en valeur du district de la fourrure visera entre autres à créer, au rez-de-chaussée des bâtiments réaménagés, une vitrine commerciale de la production qui y est faite.
- Intégrer au PRAIMONT couvrant le Griffintown des mesures particulières visant l'amélioration du cadre bâti et des espaces publics.
- Assurer, par l'établissement de critères adéquats, qu'aucune activité industrielle au caractère polluant ne puisse se dérouler à l'intérieur de l'arrondissement. Les activités manufacturières autorisées devront répondre, comme les autres activités, aux normes définies par règlement quant aux nuisances potentielles.
- Faciliter la cueillette et la livraison aux entreprises, notamment en créant des zones de stationnement à cette fin.



Plan 13 Le district de la fourrure

Le district de la fourrure fera l'objet de mesures spécifiques de protection et de mise en valeur de sa vocation particulière.

Accroître le rayonnement culturel du Centre

L'arrondissement Ville-Marie constitue, tant par le nombre et la diversité des équipements qui s'y concentrent que par la variété des activités qui s'y déroulent, un centre de diffusion culturelle dont le rayonnement atteint à la fois une envergure nationale et internationale. Ce caractère particulier et unique lui confère un rôle primordial en tant que tremplin des productions québécoises d'excellence vers l'étranger de même qu'en tant que zone d'accueil des productions étrangères. De ce fait, il engendre les échanges nécessaires au développement culturel du Québec.

Cette réalité est indissociable de la personnalité et de l'image même de l'arrondissement et il importe donc de la consolider. Aussi, le Plan directeur verra à appuyer le renforcement et le développement des activités culturelles en harmonie avec les autres objectifs majeurs poursuivis dans le cadre du présent document.

La culture constitue un véritable moteur du développement économique de Montréal. En effet, les activités de production et de diffusion associées aux industries et aux événements culturels montréalais génèrent des dizaines de milliers d'emplois directs et indirects. Ces incidences, notamment au niveau touristique, s'avèrent déjà extrêmement importantes pour l'économie de la région. Elles sont par ailleurs appelées à se développer au cours des prochaines années. En outre, la présence des activités culturelles constitue également un facteur de localisation hautement considéré lors de l'implantation d'une entreprise ou d'un siège social.

Enfin, le dynamisme culturel de la métropole joue un rôle important au niveau de la qualité de la vie des résidents, des travailleurs et des visiteurs qui fréquentent le Centre. Il contribue par le fait même à son animation en dehors des heures d'affaires. Cet apport intellectuel et social se répercute également, à une échelle plus large, sur l'ensemble de la population de la métropole et de la grande région. La place importante occupée par l'arrondissement Ville-Marie à cet égard sera soutenue et renforcée par le Plan directeur.

Le développement des activités de création, de production et de diffusion culturelles requiert l'implantation d'une gamme d'infrastructures permettant à la métropole d'assumer pleinement son rôle de centre culturel majeur. Ces infrastructures comprendront des équipements de tailles et de fonctions variées, plus ou moins spécialisés, répondant aux besoins manifestés dans différentes disciplines : arts d'interprétation, musique, arts visuels, design, cinéma, etc.

À cet égard, on doit souligner que les dernières années ont permis un certain rattrapage, notamment en ce qui a trait à la mise en place et à l'agrandissement de plusieurs grands équipements tels par exemple le Musée des beaux-arts, le Musée d'art contemporain et le Centre canadien d'architecture. Il apparaît cependant évident que de nombreuses autres actions de modernisation, de consolidation

et de développement des équipements devront être entreprises au cours des prochaines années afin de remédier aux carences observées.

À cet effet, un certain nombre d'actions importantes telle la construction d'une nouvelle bibliothèque centrale, d'une salle de concert pour l'Orchestre symphonique de Montréal, de la Maison québécoise du théâtre pour l'enfance et la jeunesse, du Centre d'exploration pour les jeunes ainsi que d'un équipement majeur consacré aux sciences, aux techniques et à l'industrie figurent à la liste des priorités.

En plus de grands équipements, le Plan directeur favorise l'implantation de nouveaux équipements de petite et de moyenne taille dont la matérialisation répondra aux besoins et aux nouveaux modes d'expression culturelle que Montréal doit pouvoir accueillir au cours des prochaines années.

Parallèlement, Montréal jouit déjà d'équipements répondant aux besoins des deux principaux groupes linguistiques ainsi qu'à ceux de nombreux autres groupes ethniques. Cette diversité culturelle devra être maintenue et même renforcée si besoin est.

La vie culturelle de Montréal et son rayonnement s'affirment entre autres par la présence de grands équipements culturels, comme la Place des Arts. Si, traditionnellement, les équipements culturels se sont surtout dispersés dans l'ensemble du Centre, un certain nombre de regroupements fortuits ou programmés peuvent être observés. Ceux-ci sont appelés à se consolider au cours des prochaines années.

Ces regroupements donnent naissance à des secteurs urbains dont le caractère ludique et culturel distinctif est déjà fortement apprécié des Montréalais et des visiteurs. Le Plan directeur vise à consolider et à amplifier le caractère de ces secteurs tout en cherchant à atteindre un sain équilibre avec les autres fonctions urbaines. Le développement des nouveaux équipements pourra exercer un rôle déterminant à ce niveau de même qu'un aménagement approprié du domaine public.



OBJECTIF 12

Consolider et développer la gamme des équipements culturels

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :

■ Développer la masse critique d'équipements culturels de diffusion sur le territoire de l'arrondissement Ville-Marie, notamment :

- dans le secteur des arts d'interprétation;
- dans le secteur des arts visuels;
- au niveau de la muséologie et du patrimoine.

Plus particulièrement, la Ville favorisera la mise en place d'un équipement de diffusion muséologique majeur consacré aux sciences et

aux techniques; d'une salle de concert destinée à l'OSM; et de deux équipements orientés particulièrement vers l'enfance et la jeunesse, l'un destiné au théâtre, l'autre à la diffusion culturelle et scientifique.

- Soutenir le développement des équipements de création et de production.
- Exclure du calcul de la densité le volume occupé par un équipement culturel, sous réserve de l'analyse de projets spécifiques et de l'évaluation de la pertinence de construire un tel équipement.

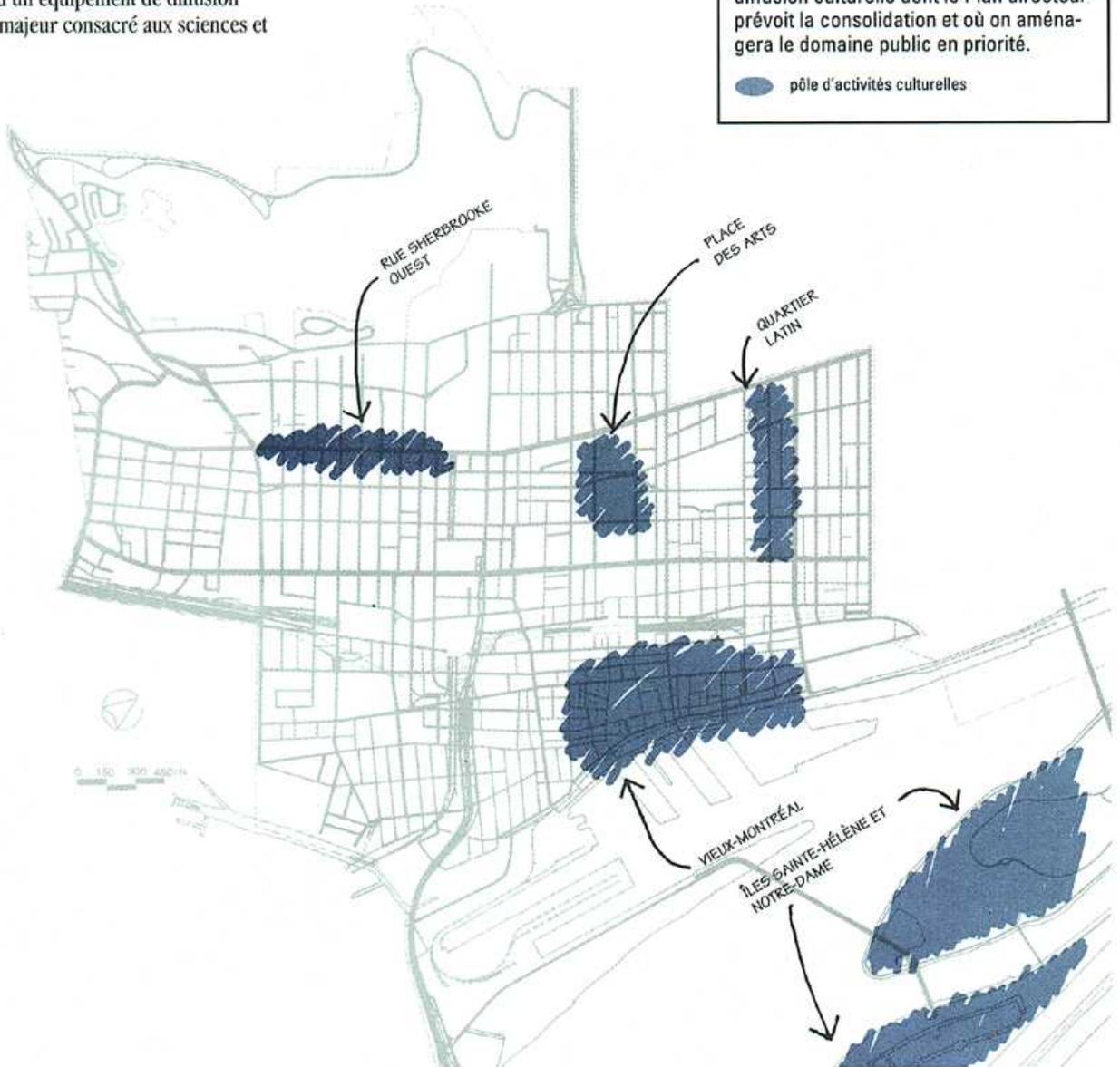
■ Favoriser la préservation des lieux occupés par des fonctions culturelles, notamment :

- par la rénovation ou la réutilisation des lieux culturels existants dont les anciennes salles de cinéma;
- en permettant et en favorisant le développement ou l'agrandissement des institutions existantes.

Plan 14 Les pôles d'activités culturelles

L'arrondissement Ville-Marie comprend des concentrations d'équipements de diffusion culturelle dont le Plan directeur prévoit la consolidation et où on aménagera le domaine public en priorité.

● pôle d'activités culturelles



- Poursuivre dans les pôles d'activités culturelles des actions de développement d'équipements en plus d'y réaliser un aménagement approprié du domaine public (parcs, squares, avenues, parcours, etc.).

- Poursuivre les actions de modernisation et de développement de la gamme des équipements culturels municipaux, notamment :

- par la création d'une nouvelle bibliothèque centrale;
- par une amélioration du Centre d'histoire de Montréal.

- Mettre en valeur une partie du patrimoine immobilier à des fins culturelles, notamment :

- par la réaffectation du Marché Bonsecours;
- par la mise en valeur et la rénovation des bâtiments municipaux.

- Appuyer la consolidation et le développement de grands équipements de diffusion culturelle par diverses mesures, dont le financement d'études de faisabilité.

- Favoriser l'implantation d'équipements culturels privés de petite ou moyenne taille par la mise sur pied d'un fonds d'investissement de 25 millions de dollars sur 5 ans.

- Favoriser selon une approche de partenariat avec le secteur privé et les gouvernements provincial et fédéral, l'atteinte des objectifs de la Ville.

OBJECTIF 13

Amplifier et rendre plus visibles les fonctions culturelles sur le territoire

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :

- Mettre progressivement en place un réseau de parcours culturels liant les pôles culturels du Centre et améliorant la visibilité des activités culturelles existantes.

Le réseau pourrait comprendre les parcours suivants :

- le boulevard Saint-Laurent;
- une liaison est-ouest sur la rue Sainte-Catherine entre les pôles du quartier latin et de la Place des Arts;
- une liaison vers le Vieux-Montréal;
- une liaison dans la partie ouest du Centre.

- Aménager le domaine public de façon à soutenir le caractère particulier des pôles culturels. Pour ce faire, la Ville interviendra, notamment, en matière :

- d'accueil de grands événements et de festivals, en aménageant au besoin un espace spécifique à cet effet;
- d'art public et de mobilier urbain;
- de signalisation touristique;
- d'affichage culturel;
- de vente d'objets d'art ou d'artisanat sur le domaine public.

OBJECTIF 14

Faciliter le logement des artistes dans le Centre

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :

- Autoriser le logement des artistes dans leur atelier de production dans les zones industrielles.

- Élargir la définition des occupations professionnelles autorisées par la réglementation dans les zones résidentielles pour inclure certaines activités artistiques compatibles.

- Identifier et mettre en place d'autres mesures facilitant le logement des artistes dans le Centre.

Soutenir l'expansion des activités d'enseignement supérieur et de recherche

Le Plan directeur favorise la croissance des maisons d'enseignement supérieur, des hôpitaux et des activités de recherche au Centre. On y retrouve présentement 3 des 4 universités montréalaises, 3 cégeps, plus de 10 hôpitaux et d'autres organismes engagés dans des activités de recherche. Témoignant du dynamisme de la collectivité montréalaise et québécoise en matière de développement social et scientifique, plusieurs de ces institutions possèdent une notoriété qui contribue au rayonnement international de Montréal. Elles offrent au total près de 34 000 emplois et les maisons d'enseignement attirent quotidiennement au Centre quelque 100 000 étudiants.

La croissance de ces activités dépend d'un ensemble de politiques et de mesures incitatives dont plusieurs ne relèvent pas des autorités municipales (financement universitaire, incitatifs fiscaux stimulant la recherche, disponibilité du capital de risque, etc.). La Ville a cependant entrepris, depuis quelques années, de participer au développement du réseau universitaire en associant les grandes écoles et les centres de recherche universitaire à la réalisation d'études dans des domaines de préoccupation municipale tels la gestion des eaux usées, l'élimination des déchets, le transport urbain et l'habitation.

La Ville entend faciliter, dans son champ d'intervention propre, le maintien et l'expansion des universités, des cégeps, des hôpitaux universitaires et des centres de recherche qui se trouvent déjà dans l'arrondissement Ville-Marie. Les mesures élaborées à cette fin s'appliqueront également aux institutions qui pourraient éventuellement se localiser dans d'autres secteurs de l'arrondissement, tels le faubourg des Récollètes et le Griffintown.



OBJECTIF 15

Développer un mécanisme de concertation entre la Ville et les universités, les hôpitaux, les cégeps et les autres institutions

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :

■ Établir, dans un délai de trois ans suivant l'adoption du Plan directeur, avec chacune des institutions concernées, un accord de développement sur la base du plan de développement élaboré par ces dernières*. Ce plan de développement précisera les projets envisagés sur les propriétés de l'institution et sera soumis à la consultation publique. En plus de porter sur les constructions et les aménagements prévus, les accords identifieront les affectations et les limites de hauteur et de densité qui s'appliqueront sur les propriétés institutionnelles. Pendant le délai de trois ans suivant l'adoption du Plan directeur, le Conseil municipal pourra autoriser des hauteurs et des densités supérieures aux limites identifiées au Plan directeur pour les projets comprenant des activités propres aux institutions sur leurs propriétés. Les accords de développement permettront notamment à la Ville de prévoir l'utilisation conjointe d'équipements collectifs, l'aménagement de certaines rues ou de certains lieux publics, l'acquisition d'immeubles ou l'amélioration du stationnement ou de l'accès en transport collectif.



* La notion d'accord de développement a été précisée au chapitre 3.3 du document «Les orientations et les stratégies du Plan d'urbanisme de Montréal».

Développer le caractère international de Montréal

À l'heure de la mondialisation des marchés, le prestige international d'une ville comme Montréal, et les activités internationales qui s'y déroulent tant d'ordre politique qu'économique, scientifique ou culturel, constituent un avantage certain pour le développement optimal de la région.

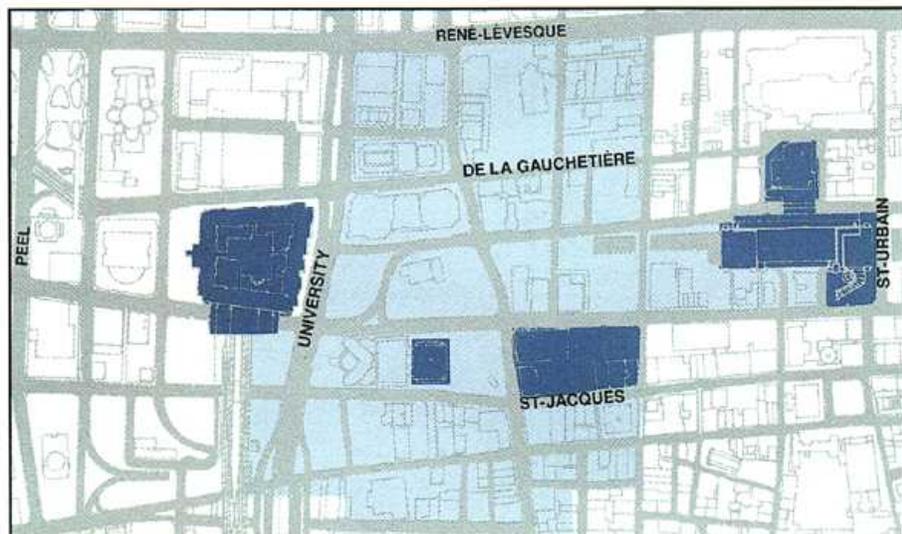
Au cours des ans, Montréal a su acquérir une notoriété enviable, notamment par la tenue de grands événements tels l'Exposition universelle de 1967 et les Jeux olympiques d'été de 1976. Dans plusieurs domaines tels l'ingénierie, les transports terrestres, l'aéronautique, les télécommunications et la biotechnologie, des institutions universitaires et des firmes montréalaises jouissent d'une réputation qui dépasse les frontières du Canada. Enfin de nombreux intervenants en coopération internationale y déploient leurs activités.

Montréal est également une ville d'accueil d'organisations internationales puisqu'elle abrite l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'agence spécialisée des Nations Unies responsable de planifier et de développer le transport aérien à travers le monde, l'IATA, l'Association internationale des transporteurs aériens et le siège nord-américain de la SITA, la Société internationale de télécommunications aéronautiques. À cet égard, Montréal peut prétendre au titre de capitale mondiale de l'aviation civile.

Il importe de consolider l'ensemble de ces acquis et de développer de nouveaux instruments susceptibles d'assurer la permanence de ce caractère international de Montréal. La création récente du Centre de commerce mondial, à laquelle est associée la Ville, contribuera à cet objectif. La Ville devra continuer à s'intéresser de près à la question des mesures d'accueil concurrentielles pour les organismes internationaux, notamment au niveau du régime fiscal qui leur est applicable et à celle de l'aménagement d'infrastructures adaptées à leurs besoins comme un Centre de conférences internationales.

Les entreprises à caractère international, selon leur nature, peuvent s'établir en divers endroits de la ville. Les avantages qu'offre l'arrondissement Ville-Marie, notamment en termes de diversité d'activités et de réseau d'échanges en font cependant un lieu privilégié pour leur implantation. La Ville prévoit d'ailleurs consolider l'aménagement du secteur aux abords de l'autoroute Ville-Marie et du square Victoria, qui comprend le Palais des congrès, le Centre de commerce mondial et la Place Bonaventure, de façon à accueillir plus spécifiquement les activités à caractère international.

La définition de mesures propres à promouvoir le développement du caractère international de Montréal relève d'une stratégie à long terme dont l'élaboration a été confiée au Secrétariat aux affaires internationales de la Ville. Toutefois, dans son domaine, le Plan directeur peut favoriser et participer à la mise en œuvre d'une telle stratégie en prévoyant les mesures appropriées.



Plan 15 Le Centre de conférences internationales

Le Plan directeur établit qu'un éventuel Centre de conférences internationales se localiserait dans le secteur à la jonction du Centre des affaires et du Vieux-Montréal qui comprend déjà la Place Bonaventure, la Bourse, le Palais des congrès et le Centre de commerce mondial.

Confirmer Montréal comme ville d'accueil d'activités internationales

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :

- Promouvoir activement le caractère international de Montréal en partenariat avec les milieux des affaires, institutionnels, artistiques et universitaires montréalais ainsi qu'avec les organismes de coopération internationale et les gouvernements supérieurs.

Augmenter le potentiel d'accueil d'activités internationales

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :

- Promouvoir l'implantation d'un centre de conférences internationales destiné à attirer, dans l'arrondissement Ville-Marie, de nouveaux sièges ou bureaux régionaux d'organisations internationales ainsi qu'un plus grand nombre de conférences internationales.
- Envisager l'opportunité de créer une maison des organismes et des associations internationales.
- Faciliter la tenue d'événements d'envergure internationale en consolidant au Centre les équipements de rassemblement nécessaires à la tenue de tels événements et en permettant l'utilisation des rues et des lieux publics pour leur réalisation.



**Accroître l'attraction touristique
du Centre pour les
clientèles d'affaires et de loisir**

Les intervenants engagés dans le développement et la planification du tourisme relèvent de domaines divers : la restauration, l'hébergement, le transport, les agences et les grossistes en voyages, les industries culturelles (événements spéciaux, festivals, etc.), le commerce de détail, le loisir et le divertissement. De plus, les milieux des affaires, universitaires et de la recherche sont concernés par le tourisme de congrès et celui des salons et des foires spécialisés.

Le tourisme dans la grande région de Montréal attire plus de 6 millions de touristes, génère près de 40 000 emplois et atteint tout près du milliard de dollars en termes de retombées économiques.

Les intervenants du domaine du tourisme ont établi l'objectif de faire passer le nombre annuel de touristes de 6 à 12 millions d'ici les 10 prochaines années. L'atteinte de cet objectif implique l'amélioration des infrastructures touristiques montréalaises, notamment dans le Centre où la concentration de touristes est la plus importante.

On compte à Montréal cinq types de clientèle bien spécifiques : le tourisme d'agrément (le principal marché où s'affrontent différentes destinations urbaines), le tourisme de congrès, celui des salons et foires spécialisés, le tourisme d'affaires et les voyages de motivation.

En plus de favoriser l'emploi dans le secteur de l'hôtellerie, la présence d'une clientèle touristique contribue grandement à l'animation du Centre et est avantageuse pour les activités commerciales. Le développement de l'industrie touristique est donc éminemment souhaitable dans le Centre.



OBJECTIF 18

Augmenter et diversifier l'offre de services d'accueil touristique

La priorité quant à la promotion touristique de Montréal consiste à mettre davantage en valeur les attraits et les services. La consolidation des grands équipements culturels, la mise en valeur du patrimoine montréalais, le maintien et le développement d'événements culturels prestigieux sont autant d'éléments susceptibles d'attirer la clientèle touristique et d'accroître la durée de séjour des visiteurs. Des efforts particuliers devraient également être menés afin d'augmenter l'achalandage touristique pendant la saison hivernale et de faire de Montréal, une véritable «ville d'hiver».

Outre le Palais des congrès et la Place Bonaventure qui accueillent déjà de nombreux événements d'envergure, le Centre de commerce mondial, présentement en construction, l'éventuel Centre de conférences internationales et possiblement un centre d'expositions commerciales et spécialisées devraient favoriser la venue à Montréal de la clientèle d'affaires et la tenue d'événements internationaux.

Le développement d'équipements d'hébergement de catégorie moyenne devrait permettre d'augmenter la clientèle touristique. Le développement d'établissements qui ne constituent pas de véritables concurrents aux hôtels, tels que ceux de type «gîte et couvert» ("bed and breakfast") présentement interdits dans les zones résidentielles, constitue un moyen d'atteindre cet objectif. Enfin le développement du tourisme nécessite l'amélioration des services d'accueil et la mise en place d'une signalisation adéquate.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :

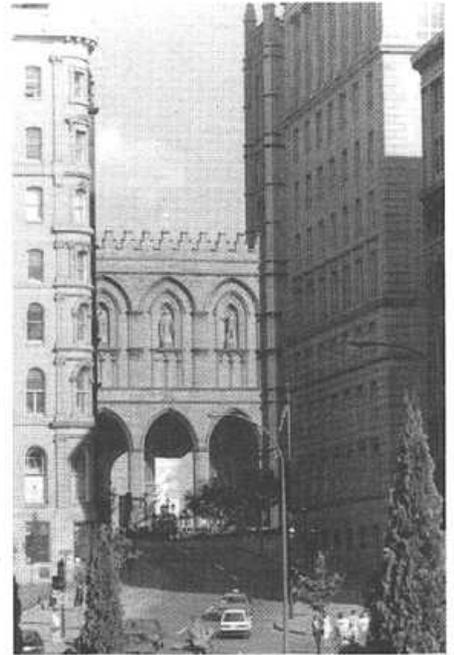
- Encourager l'implantation d'hôtels dans toutes les zones où les activités de bureau ou de commerce de détail sont autorisées.
- Préciser, dans la réglementation de zonage, les catégories d'équipements d'hébergement qui y seront autorisés. Ces catégories pourront comprendre les établissements de gîte et couvert, les maisons de touristes, les auberges et les hôtels, et seront établies en fonction de critères tels le nombre de chambres, la durée de séjour ainsi que la présence de services connexes à l'intérieur des établissements (restaurant, bar, salle de conférence).
- Soutenir l'implantation d'un centre de conférences internationales et d'un centre d'expositions de grande envergure.

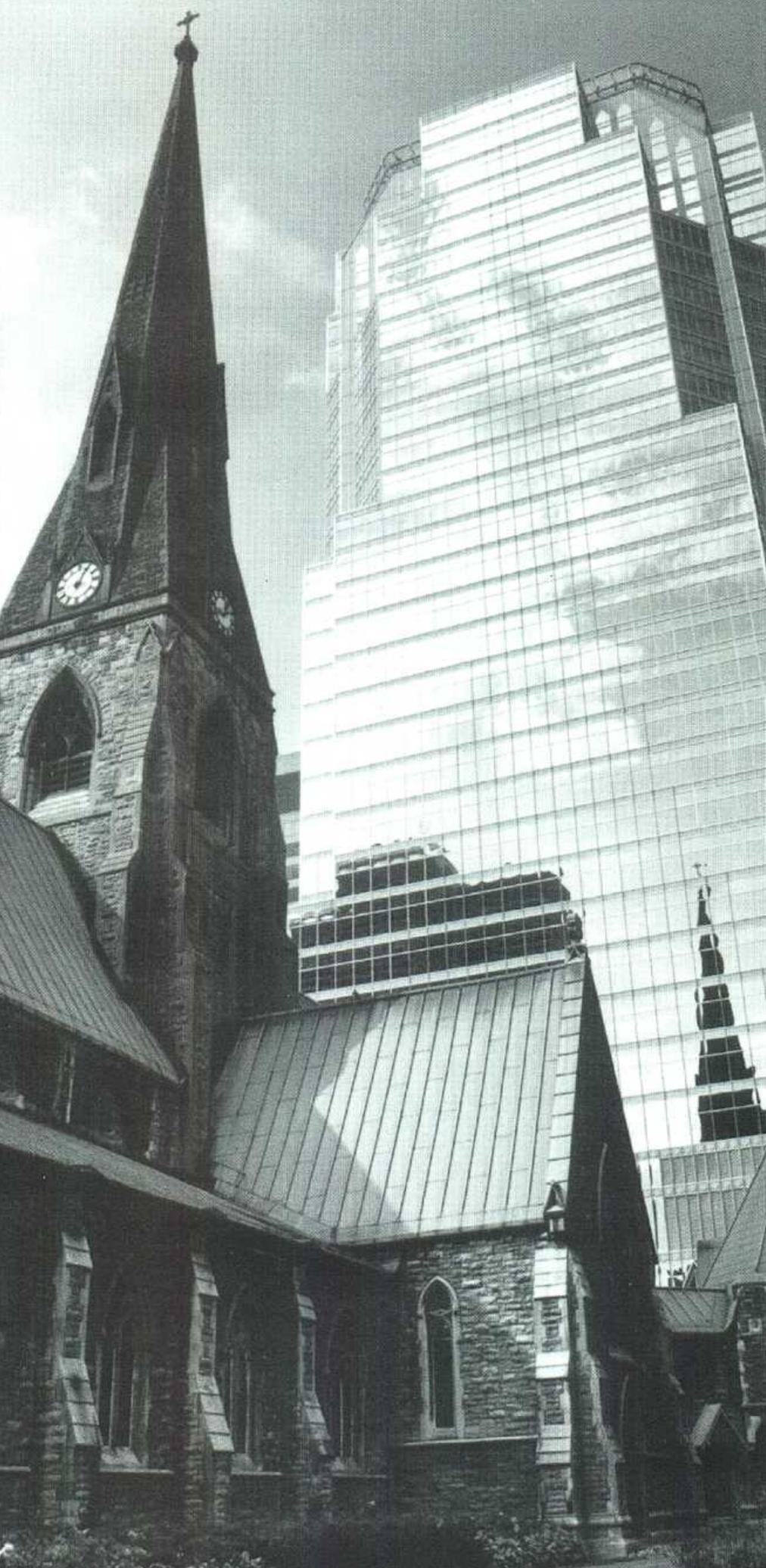
OBJECTIF 19

Mettre en valeur les attraits touristiques du Centre

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :

- Faciliter les déplacements piétons par l'aménagement du domaine public et améliorer le transport collectif par la création de nouveaux circuits, entre les secteurs à fort potentiel touristique : le Centre des affaires, le Vieux-Montréal, le mont Royal et les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame.
- Mettre en place un système de signalisation mettant en évidence les attraits du Centre et favorisant les déplacements internes.
- Élaborer, dans le cadre de l'entente entre le ministère des Affaires culturelles et la Ville, une politique de mise en valeur du patrimoine montréalais.
- Réaménager les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame, ainsi que le mont Royal, sur la base des plans de mise en valeur élaborés à cette fin.





Les objectifs d'aménagement

On ne saurait trop insister sur l'atout que représente pour une ville un aménagement de qualité. Au-delà de la ville perçue comme un objet que l'on observe de l'extérieur, cette qualité se vit tous les jours dans la ville; l'environnement urbain est avant tout un milieu de vie où chaque rue, chaque lieu est le support d'activités aussi diverses que riches tant au niveau individuel que collectif, telles la promenade, le jeu, la sociabilisation, le rassemblement. Ce sont les lieux publics qui sont le théâtre de cette interaction multiple entre les individus, et cette «ambiance» qui fait la réputation de Montréal découle du fait que son Centre jouit d'un caractère vivant, animé, varié et sécuritaire.

L'orientation fondamentale du Plan directeur est de renforcer ces qualités qui font le caractère particulier du Centre, et qui découlent en grande partie de ses caractéristiques physiques, naturelles et bâties. On doit donc poursuivre la logique de l'aménagement existant, en visant à compléter un environnement présentant encore aujourd'hui de grandes possibilités de développement.

Le caractère et la vocation des lieux publics, les caractéristiques du milieu bâti qui les encadrent, les éléments géographiques et topographiques (le fleuve, la montagne, les côtes, etc.) et les divers éléments du patrimoine constituent une richesse qui fait aujourd'hui la qualité du Centre de Montréal. On doit s'ancrer sur cette richesse pour assurer un développement futur d'une qualité correspondante. L'orientation fondamentale d'aménagement du Plan directeur se traduit donc en trois principes distincts bien qu'étroitement reliés :

- Valoriser la rue et les lieux publics en les rendant propices à l'expression de la vie urbaine. Le renforcement des lieux publics (qui comprennent les rues) devient un principe moteur de toute intervention sur le milieu urbain. On doit poursuivre l'aménagement des lieux publics selon leur caractère propre et leur vocation existante ou potentielle. On doit

aussi compléter l'encadrement de ces lieux publics en remplaçant graduellement les nombreux terrains vacants et stationnements extérieurs par des constructions ou un aménagement renforçant leurs qualités et leur vitalité propres.

- Valoriser le fleuve et la montagne qui sont des éléments géographiques et culturels distinctifs de Montréal et de son centre. On doit mettre en valeur leurs atouts, en maximiser une utilisation adéquate et en améliorer l'accessibilité de manière à redonner à ces lieux l'importance qui leur revient dans le paysage et l'imaginaire montréalais.

- Protéger et mettre en valeur les divers éléments du patrimoine (bâti, archéologique, naturel, etc.) qui témoignent de l'évolution de la ville depuis ses origines. La protection, la mise en valeur et le recyclage adéquats des divers éléments du patrimoine, ainsi que leur intégration correcte aux développements futurs, forment une autre condition de la qualité de l'aménagement du Centre.

Des objectifs spécifiques et les stratégies de mise en œuvre qui en découlent sont présentés ci-après pour chacun des trois principes d'aménagement ci-dessus.



La valorisation de la rue et des lieux publics

Les rues sont les liens dans la ville, ce sont les lieux de déplacement, d'échange et de communication. Elles sont le support même de la vie urbaine. Elles constituent la structure de base de la ville qui garantit, aujourd'hui encore, un développement urbain cohérent. Quelquefois, cependant, les projets de développement ont tendance à nier cette réalité, en réduisant leur interaction avec la rue et en diminuant donc l'intérêt et la qualité de celle-ci. Le défi aujourd'hui est de renforcer cet intérêt et cette qualité en visant à refaire de la rue un véritable lieu public.

Les autres lieux publics (parcs, places, squares) s'établissent en rapport étroit avec la grille de rues, le long des voies principales et à l'intérieur des quartiers, fournissant dégagements visuels, air, lumière, végétation, espaces de jeux et de repos, lieux d'identification collective et de rassemblement aux habitants.

Par ailleurs, divers autres lieux à utilisation publique, qui sont de juridiction privée (Place Ville-Marie, terrains de l'université McGill, cours privées) ou gouvernementale (Vieux-Port, canal de Lachine, etc.), peuvent jouer un rôle similaire à celui des lieux publics (détente, rassemblement, etc.). L'intégration de ces lieux doit donc être considérée en rapport avec l'existence du réseau des lieux publics urbains. Il en est de même pour les divers éléments du réseau souterrain, qui doivent être conçus de manière à faciliter les liens directs entre la rue et le métro.

Les objectifs qui suivent amèneront la Ville à générer des travaux majeurs d'aménagement et de réaménagement, tant sur les lieux qui sont de sa propre juridiction (rues, lieux publics, terrains et immeubles de propriété municipale) que lors de la réalisation de projets privés.



L'aménagement de la rue et des lieux publics

La trame de rues montréalaise a généré des formes d'îlots qui ont amené des bâtiments s'établissant en rapport direct avec la rue et garantissant l'animation et le caractère de celle-ci. Lorsqu'on modifie la trame de rues en fermant par exemple un tronçon pour créer un méga-îlot, le bâti sur cet îlot peut tendre à se tourner vers l'intérieur et à réduire sa relation avec la rue. En misant sur de nouvelles formes urbaines, certaines réalisations d'aménagement des dernières décennies à Montréal, comme dans plusieurs autres villes, ont eu des effets néfastes de ce point de vue. On devra s'assurer dans l'avenir que les nouvelles constructions s'établissent en relation directe avec la rue.

Pour améliorer la qualité d'aménagement du Centre, il est essentiel que les places et les squares qui s'y trouvent soient bien aménagés, en fonction de leur utilisation et de leur signification dans la ville.

Dans certains secteurs de l'arrondissement Ville-Marie, où on dénote une certaine déstructuration, le Plan directeur prévoit l'aménagement de nouveaux lieux publics, en parallèle avec la reconstruction souhaitée des stationnements extérieurs et des terrains vacants devant mener à une densification du cadre bâti.

Enfin, la rue et les lieux publics sont entièrement sous la responsabilité de la municipalité et ils peuvent être améliorés par l'aménagement adéquat du domaine public, incluant l'installation de mobilier urbain. L'importance que le Plan directeur reconnaît aux piétons, à leur bien-être et à leur sécurité se traduira dans les aménagements réalisés.

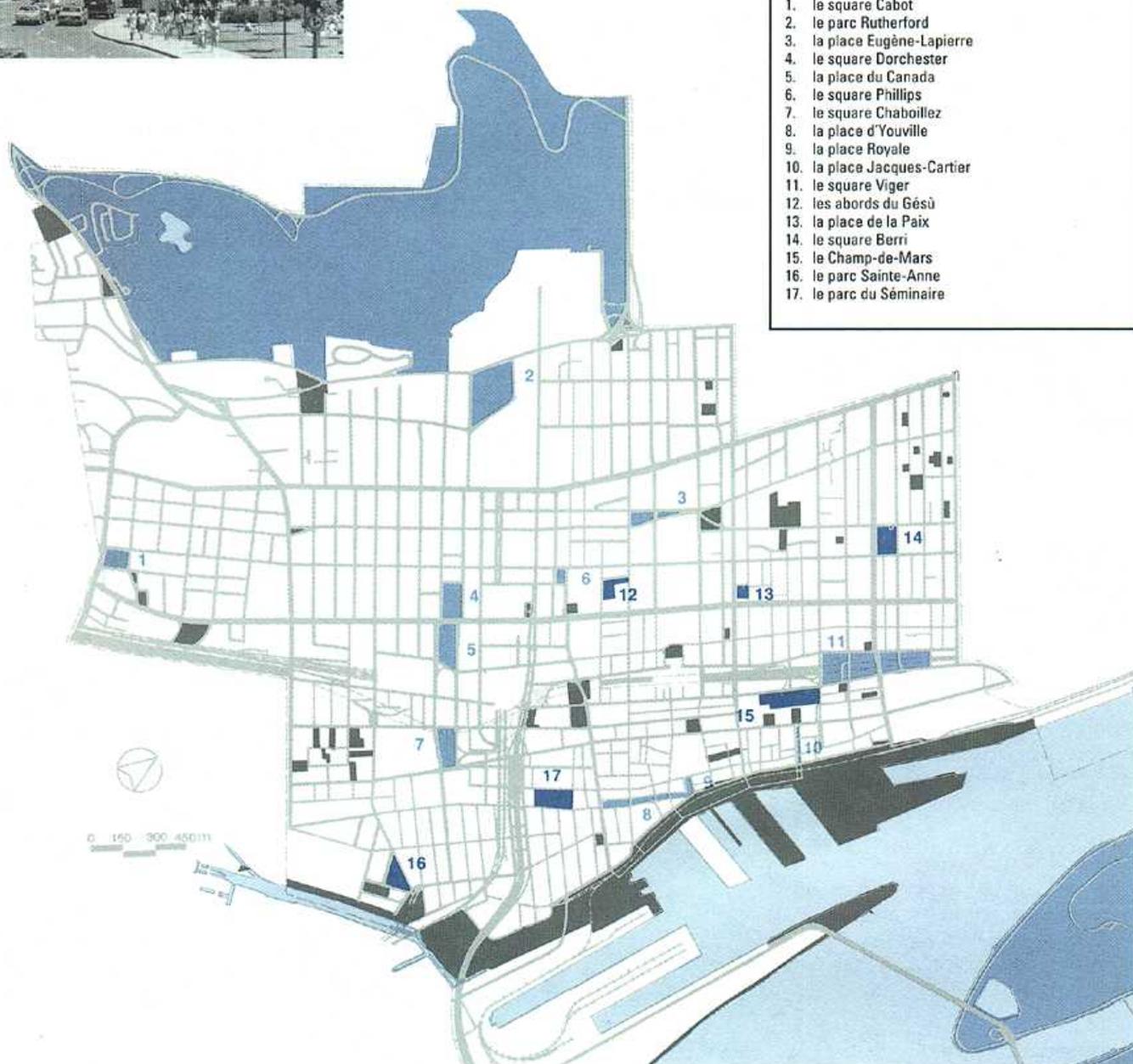


Plan 16 Les lieux publics

Le Plan directeur prévoit d'ici 10 ans le réaménagement de 11 lieux publics existants et l'aménagement de 6 nouveaux lieux publics.

- lieux publics existants
- lieux publics existants à réaménager
- nouveaux lieux publics à aménager

1. le square Cabot
2. le parc Rutherford
3. la place Eugène-Lapierre
4. le square Dorchester
5. la place du Canada
6. le square Phillips
7. le square Chaboillez
8. la place d'Youville
9. la place Royale
10. la place Jacques-Cartier
11. le square Viger
12. les abords du Gesù
13. la place de la Paix
14. le square Berri
15. le Champ-de-Mars
16. le parc Sainte-Anne
17. le parc du Séminaire



Compléter le réseau des rues et des lieux publics en améliorant l'aménagement de ses éléments

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :

- Préserver la trame de rues du Centre

La Ville, dans le présent Plan directeur, établit la règle générale suivante : la trame de rues ne sera pas modifiée au hasard des projets spécifiques, mais les formes de bâtiments et les usages qu'ils abritent seront adaptés à la grille de rues existante. De nouveaux tracés seront possibles dans la mesure où ils poursuivent et complètent la trame. Ils assureront, de ce fait, sa meilleure lisibilité, une meilleure circulation piétonne, une meilleure implantation des bâtiments et un meilleur encadrement des lieux publics.

- Aménager prioritairement certaines rues

Les rues indiquées sur le plan « mise en œuvre du Plan directeur » seront réaménagées en priorité, en fonction des piétons et des lieux qu'on souhaite revitaliser à cause de leur potentiel sous-exploité.

C'est le cas notamment :

- des rues Sainte-Catherine, Saint-Denis et Saint-Laurent, axes commerciaux importants du Centre;
- de la rue de la Commune qui présente une grande qualité architecturale et qui longe le canal de Lachine et le fleuve;
- des rues McGill/Côte du Beaver Hall, Peel et Berri, qui traversent des secteurs à redévelopper.

Divers aménagements comme l'élargissement des trottoirs, l'implantation d'un mobilier urbain approprié et des plantations seront entrepris pour optimiser et agrémenter l'utilisation piétonnière de ces axes, selon les principes énoncés plus loin.

- Aménager et réaménager prioritairement certains lieux publics

La Ville, dans le présent Plan directeur, confirme son intention :

- de réaménager d'ici 10 ans les 11 lieux publics indiqués au plan 16;
- d'aménager d'ici 10 ans les 6 nouveaux lieux publics indiqués au plan 16.

Dans le cadre de la planification particulière de certains secteurs et de certains projets privés, la Ville prévoira l'aménagement de lieux publics autres que ceux identifiés au plan 16, notamment dans le faubourg Québec et dans le secteur Bonaventure, dont une certaine superficie sera réservée à cette fin. Rappelons d'ailleurs que le règlement 5126 prévoit déjà le versement à la Ville de 10 % de la superficie du terrain ou d'une compensation financière équivalente pour tout morcellement de lot, sauf si un tel versement a déjà été effectué dans le passé pour ce lot.

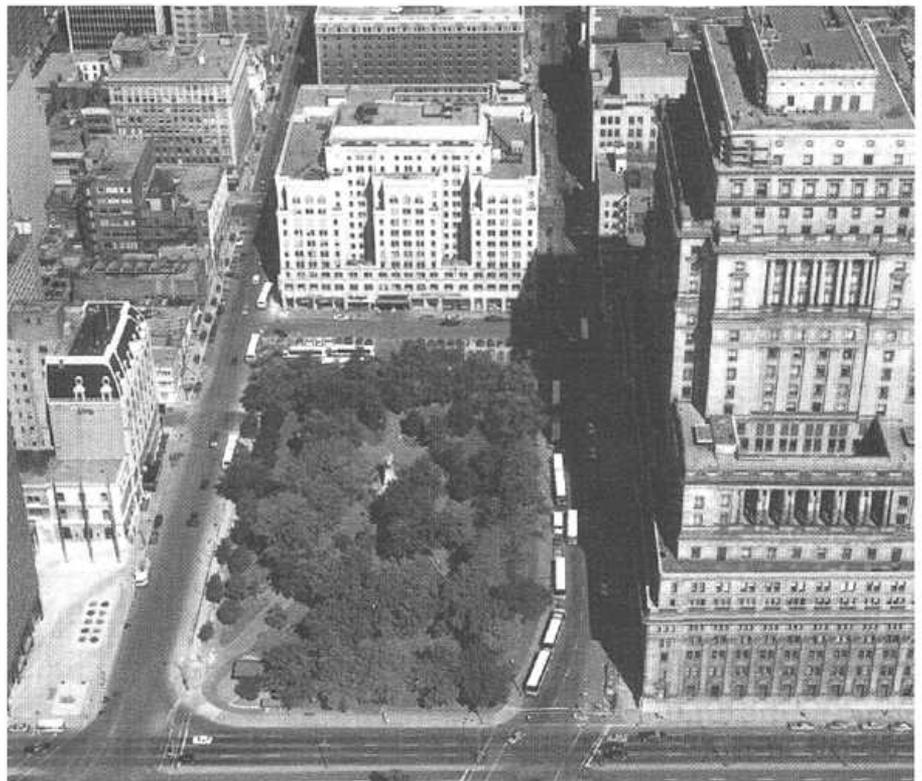
De plus, la Ville entend développer de nouvelles approches de création de lieux publics : participation des promoteurs immobiliers, contribution des propriétaires riverains, etc.

- Élaborer et mettre en œuvre la Politique d'aménagement et d'entretien du domaine public

La Ville a entrepris l'élaboration d'une politique d'aménagement et d'entretien du domaine public dont le premier volet, portant sur l'éclairage, est maintenant en application.

Cette politique sera fondée sur les principes suivants :

- l'aménagement, tout en étant attrayant, sera sécuritaire et fonctionnel pour toutes les catégories d'usagers : hommes et femmes, piétons, cyclistes, handicapés, etc.;
- l'aménagement se fera en fonction du caractère de chaque rue et de chaque lieu public : rue commerçante, axe structurant du Centre des affaires, rue résidentielle, lieu de rassemblement, de détente ou de promenade;
- le choix des éléments à utiliser (bancs, revêtement de sol, signalisation, etc.) se fera en fonction de leur aspect, adapté à chaque situation, de leur sobriété, de leur durabilité et de leurs propriétés fonctionnelles;
- les aménagements seront réalisés en priorité dans les rues et les lieux publics les plus fréquentés ou les plus détériorés;



- les plantations d'arbres seront effectuées en priorité dans les secteurs résidentiels en ne négligeant pas les rues commerciales et le Centre dans sa globalité; la Ville entend optimiser ses investissements dans ce domaine en améliorant les conditions d'existence et la longévité des arbres; pour ce faire, la Ville plantera les espèces les plus résistantes et modifiera au besoin ses techniques de déneigement et de déglçage de façon à ne plus abîmer les arbres;
- la Ville favorisera l'implantation d'œuvres d'art sur le domaine public et encouragera le secteur privé à faire de même sur les propriétés publiques ou privées;

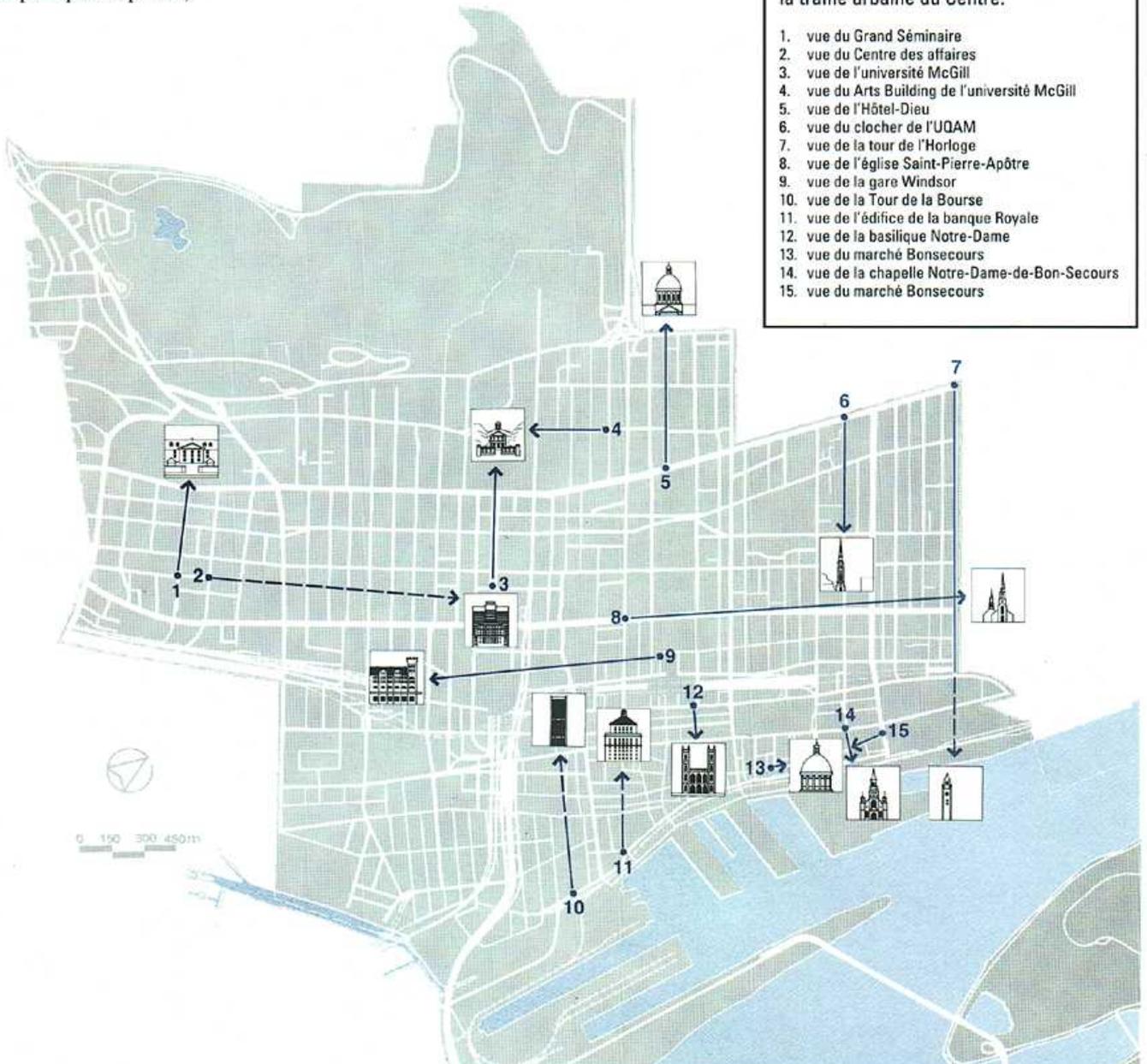
- l'aménagement des voies publiques au niveau par exemple des plantations et de l'éclairage devra tendre à mettre en valeur les perspectives visuelles, particulièrement celles vers des immeubles particuliers identifiés au plan 17;
- la signalisation s'adressera tant aux piétons qu'aux automobilistes; elle sera claire, uniforme et plus complète que présentement, en mettant l'accent sur les points d'intérêt du Centre : lieux touristiques, liens avec le métro, etc.;

- la Ville entretiendra en priorité les rues très fréquentées par les piétons dont, en premier lieu, la rue Sainte-Catherine, notamment en ce qui a trait au déneigement et au déglçage.

Plan 17 Les perspectives visuelles axiales

L'aménagement des voies publiques mettra en valeur les vues encadrées vers certains immeubles particuliers qui résultent parfois des irrégularités de la trame urbaine du Centre.

1. vue du Grand Séminaire
2. vue du Centre des affaires
3. vue de l'université McGill
4. vue du Arts Building de l'université McGill
5. vue de l'Hôtel-Dieu
6. vue du clocher de l'UQAM
7. vue de la tour de l'Horloge
8. vue de l'église Saint-Pierre-Apôtre
9. vue de la gare Windsor
10. vue de la Tour de la Bourse
11. vue de l'édifice de la banque Royale
12. vue de la basilique Notre-Dame
13. vue du marché Bonsecours
14. vue de la chapelle Notre-Dame-de-Bon-Secours
15. vue du marché Bonsecours



L'encadrement des rues et des lieux publics

L'option d'aménagement relative aux nouvelles constructions est d'assurer un encadrement adéquat de la rue et des lieux publics. Les nouvelles constructions devront s'inscrire dans la continuité spatiale et historique du développement urbain du centre de Montréal et non pas d'une manière autonome comme des objets sans rapport les uns avec les autres.

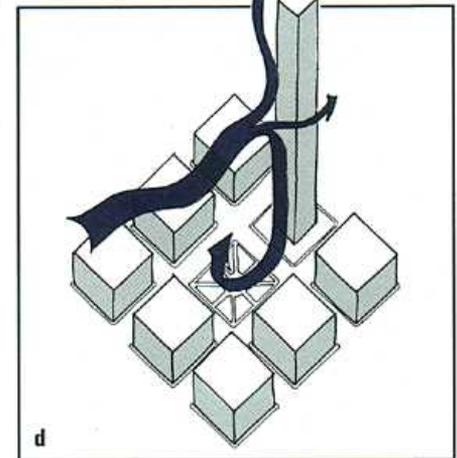
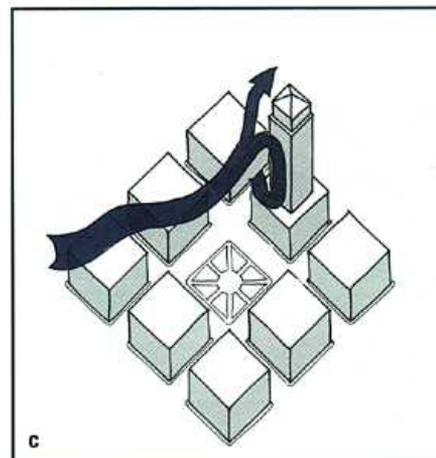
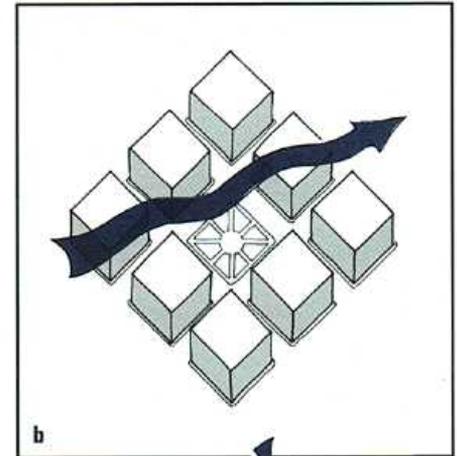
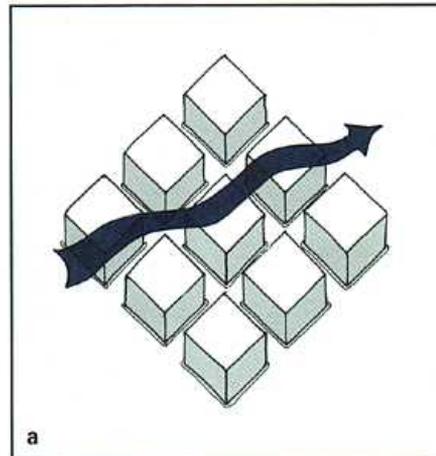
Les nouvelles constructions s'établiront en rapport direct avec le milieu bâti environnant, et surtout en fonction de l'interaction visuelle et fonctionnelle avec la rue. Les nouvelles constructions renforceront la qualité et le caractère de chaque rue ou lieu public dans la ville. Elles contribueront à la définition, à la lisibilité, au fonctionnement des lieux publics, de manière à en faciliter la compréhension, l'appropriation et l'utilisation par tous les usagers du Centre.

Le confort, la sécurité et l'utilisation de la rue dépendent grandement des constructions qui la bordent. Ainsi, les conditions d'ensoleillement et de vent au sol dépendent de la forme et de la hauteur des bâtiments (illustrations 1 et 2). Dans le cas de constructions élevées, la présence d'un basilaire peut améliorer les conditions de vent au niveau de la rue. La continuité visuelle dans la ville, entre les constructions imposantes et les plus petits bâtiments, peut être renforcée par des seuils horizontaux et des divisions verticales établissant le rapport entre les immeubles de diverses échelles. La relation fonctionnelle des constructions avec la rue est assurée par les accès et les ouvertures en façade.

La Ville peut utiliser divers leviers pour la réalisation et la diffusion de projets correspondant à ces principes. Les concours d'architecture ou les prix à l'excellence et à l'innovation architecturales en sont quelques exemples.

Illustration 1 Les hauteurs de construction et le vent

a, b. Des hauteurs de construction homogènes peuvent améliorer les conditions de vent au niveau du sol.
c. Pour une construction élevée, la présence d'un basilaire peut permettre de diminuer la force des vents au niveau du sol.
d. Les constructions en hauteur, sans basilaire, «aspirent» le vent vers le sol et créent des conditions désagréables pour les piétons.



Consolider le cadre bâti en fonction des rues et des lieux publics

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :

La réglementation de zonage et la planification particulière de secteurs discutée au chapitre 7 appliqueront, selon le caractère de chaque lieu et sa valeur patrimoniale, les principes d'aménagement suivants :

- Assurer la continuité de l'encadrement des lieux publics.
 - La hauteur maximale de construction sera spécifiée en fonction du milieu environnant, conformément au plan des limites de hauteur présenté au chapitre 5 et aux considérations sous-jacentes. La hauteur perceptible des constructions

sera globalement homogène pour chaque lieu, et hiérarchisée dans la ville en fonction du caractère de chaque lieu (illustration 3). Lorsque des constructions en hauteur s'inscrivent dans un milieu bâti moins élevé, la présence d'un basilaire peut être requise pour raffermir la continuité de l'encadrement de la rue (illustration 4).

- Les hauteurs minimales des constructions seront spécifiées dans la réglementation de façon à s'assurer que le caractère de chaque rue soit respecté.
- La continuité sur rue sera renforcée par la mitoyenneté des constructions, partout où elle est déjà le caractère dominant et sur toutes les rues qui sont destinées à une large fréquentation piétonne, par exemple les rues commerciales. Dans le cas de constructions en

hauteur, cette mitoyenneté sera généralement obligatoire sur une hauteur équivalente à la hauteur dominante sur rue.

- En divers endroits du Centre, soit en raison du caractère spécifique de la rue ou du secteur, soit en raison du type de bâtiment, le caractère détaché s'impose ou se justifie, par exemple :
 - sur les rues où le caractère détaché est déjà dominant;
 - dans le cas d'immeubles qui, en raison de leur vocation ou de leur importance, méritent d'être détachés de leur contexte, par exemple les bâtiments institutionnels et les grands équipements.
- Dans le cas de bâtiments détachés, la continuité et la lisibilité du domaine public peuvent devoir se faire par une délimitation autre; par exemple un muret, une haie, une rangée d'arbres, une clôture (illustration 5).

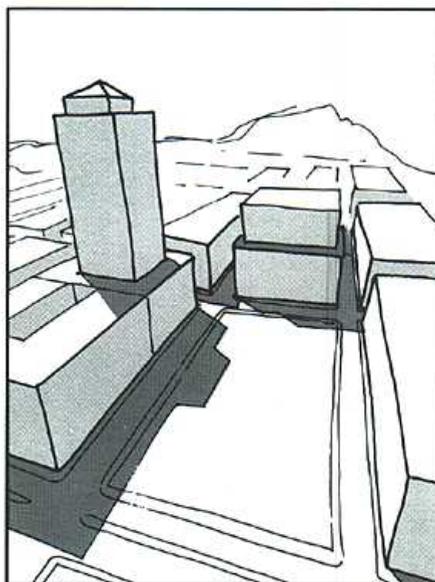
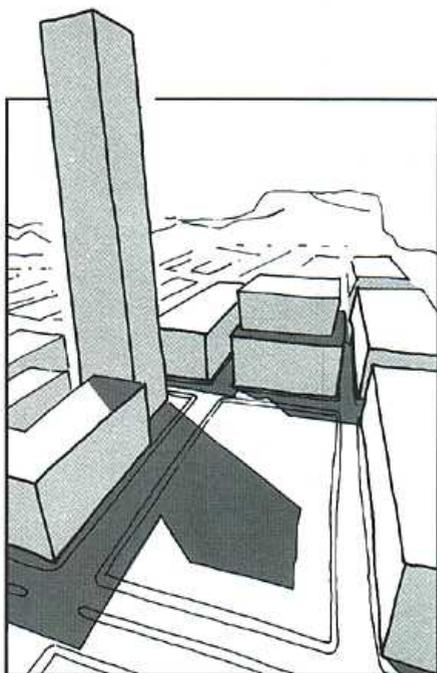


Illustration 2 Le basilaire et l'ensoleillement

Une construction élevée comprenant un basilaire peut permettre, pour une même densité, d'améliorer les conditions d'ensoleillement des lieux publics tout en leur assurant un meilleur encadrement.

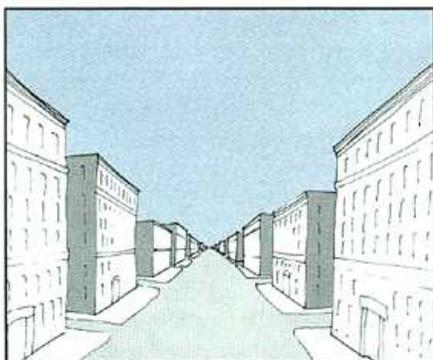
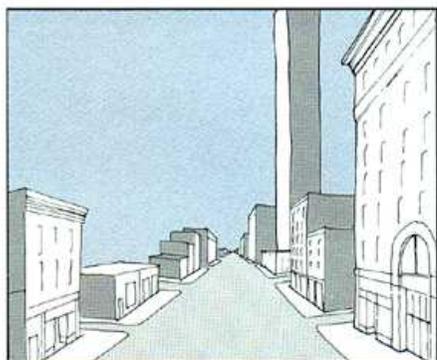


Illustration 3 Les hauteurs de construction

Des hauteurs homogènes et équivalentes de chaque côté de la rue peuvent assurer une meilleure définition des rues et des lieux publics.

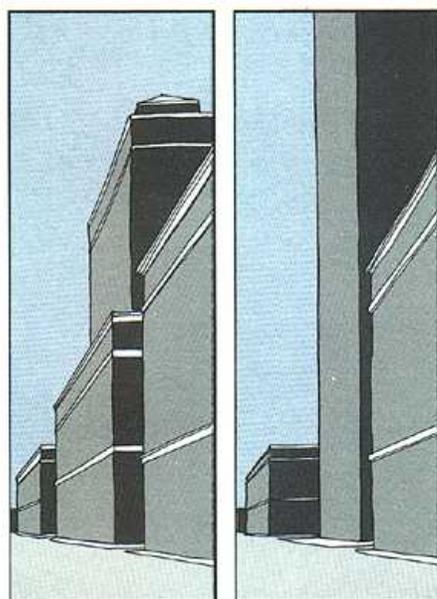


Illustration 4 Les basilaires et l'encadrement de la rue

Pour une densité équivalente, une construction élevée comprenant un basilaire correspondant à la hauteur des constructions environnantes peut assurer une meilleure définition des rues et des lieux publics.

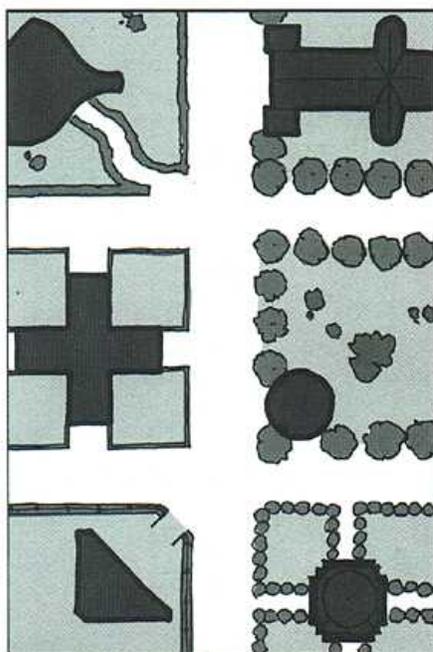
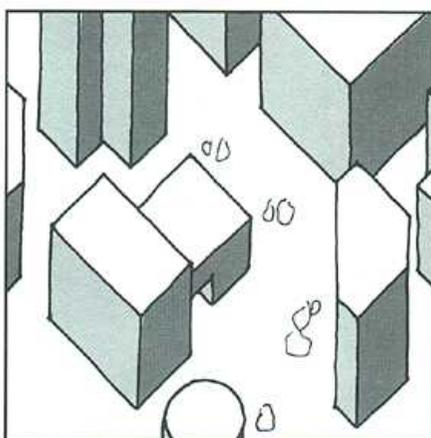
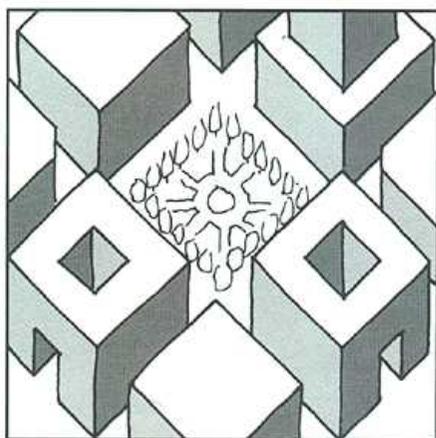


Illustration 5 La délimitation du domaine public

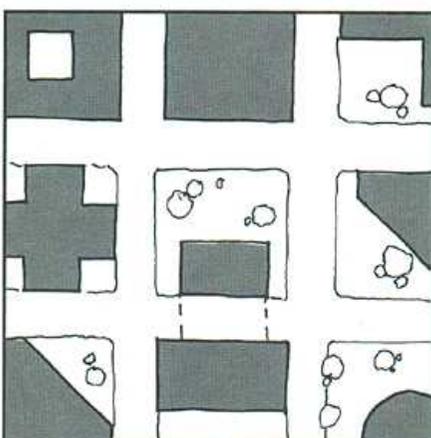
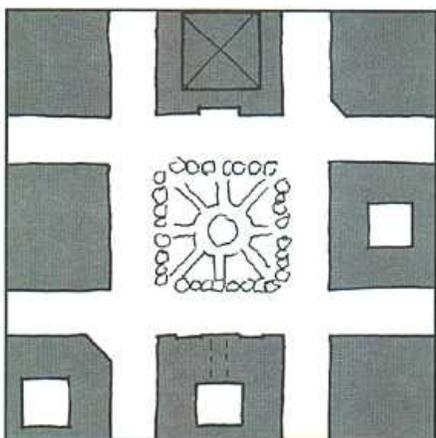
Dans le cas de constructions pavillonnaires, la délimitation du domaine public peut s'établir par une rangée d'arbres, une haie, une clôture, un muret, etc.

- L'alignement des nouvelles constructions devra s'ajuster à l'alignement dominant des constructions existantes, lorsque cette dominante existe. Dans les autres cas, il sera établi en fonction du caractère spécifique du secteur et des relations envisagées entre les rues et le cadre bâti (illustrations 6 et 7).
- Assurer la continuité et l'intensité de l'interaction des constructions avec la rue.
- Les accès aux parties adjacentes aux voies publiques des bâtiments devront se faire le plus directement possible de la rue, de manière à multiplier les liens avec celle-ci, particulièrement pour les voies destinées à une large fréquentation piétonne (illustrations 8 et 9).
 - Les murs sans ouverture au rez-de-chaussée seront régis de manière à maximiser l'interaction visuelle entre l'intérieur et l'extérieur des bâtiments. Une certaine proportion d'ouvertures (portes, fenêtres) pourra être exigée dans la façade des bâtiments, selon leur affectation et la vocation de la rue.
 - Les entrées et sorties de garages seront régies de manière à minimiser les impacts négatifs sur certaines rues, notamment les rues à grand achalandage piétonnier.



Illustrations 6 et 7 L'alignement de construction

Un alignement régulier des constructions permet de réaliser un bon encadrement des lieux publics, qui en assure une meilleure définition.



■ Assurer la continuité des caractéristiques architecturales dans la ville.

• La continuité urbaine pourra être renforcée par la modulation des façades des grands bâtiments, en utilisant des moyens tels que :

- l'intégration d'un seuil en façade, par exemple un entablement, établissant le lien avec les hauteurs des constructions environnantes, ou avec des éléments semblables déjà existants;
- l'intégration de divisions verticales, telles que des colonnes, des pilastres ou la configuration des ouvertures, facilitant la lecture des plus grands bâtiments et l'évaluation de leur échelle;
- la préservation et l'intégration aux nouvelles constructions de détails ou d'éléments architectoniques typiques: balcons, corniches, escaliers, etc.

■ Assurer le confort des rues et des lieux publics.

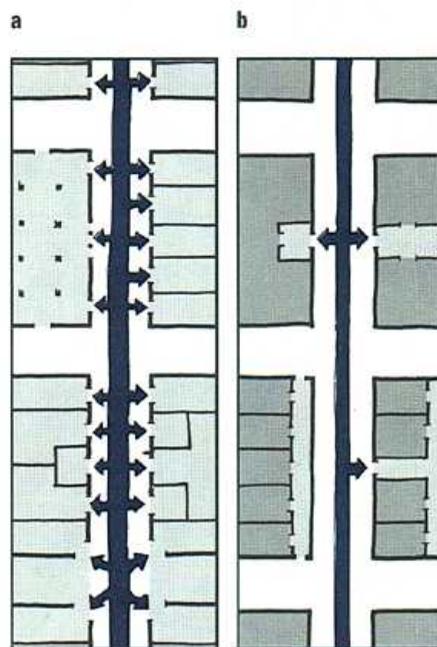
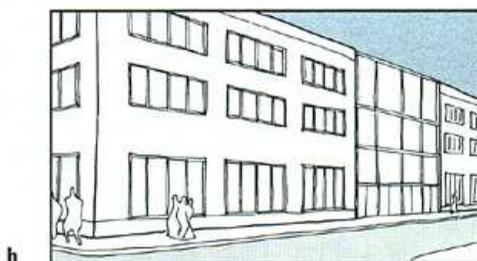
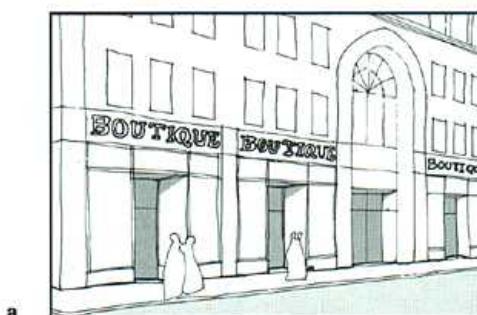
- Des études sur la vélocité des vents seront effectuées près de certains bâtiments existants, de manière à identifier les correctifs possibles dans les cas où les conditions de vent sont inconfortables.
- Des études de vent seront exigées lors de l'approbation des projets pouvant modifier les conditions actuelles.
- Des études d'ensoleillement seront exigées lors de l'approbation de projets pouvant modifier les conditions actuelles, de manière à s'assurer du confort des lieux publics.



La division verticale des façades peut faciliter la lecture des plus grands bâtiments et permettre d'évaluer les distances.

Illustrations 8 et 9 L'accès aux rez-de-chaussée

a. L'accès direct de la rue aux parties d'un bâtiment adjacentes aux voies publiques engendre une interaction continue des constructions avec la rue.
b. L'absence de tels accès sur rue diminue l'interaction fonctionnelle avec la rue; l'intérêt et l'animation de celle-ci s'en trouvent réduits.



La valorisation du fleuve et de la montagne

Le mont Royal, le fleuve Saint-Laurent et les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame constituent les éléments marquants du paysage naturel de Montréal et du Centre dont ils font partie. Les significations et vocations de ces lieux dans la ville sont multiples. Le développement urbain a pris naissance sur les bords du fleuve et la montagne apparaît depuis toujours comme un symbole marquant du paysage.

Tant la montagne que les terrains aux abords du fleuve ou du canal de Lachine ont une vocation actuelle ou prévue de grands parcs urbains. Ce sont des lieux où les caractéristiques naturelles comme la topographie, la végétation, l'air et la lumière ainsi que l'aménagement fournissent aux usagers des aires de repos, de promenade, de jeux et de rassemblement. Leur vocation publique est incontestable. Cependant, ils apparaissent parfois sous-utilisés ou mal utilisés.

La valorisation du fleuve et de la montagne et leur utilisation à leur juste valeur impliquent la réalisation de divers objectifs. Tout en consacrant le caractère naturel et public de ces grands parcs urbains, on doit en augmenter la visibilité, l'accessibilité et l'utilisation, en maximisant aussi leur valeur symbolique dans le paysage urbain montréalais.

L'aménagement du Havre Jacques-Cartier, composé des Îles, du Vieux-Port et de la Cité du Havre, renforceront le rôle de ces espaces comme liens avec le fleuve Saint-Laurent et le canal de Lachine. Afin d'accentuer la présence et l'utilisation de la montagne et du fleuve, le Plan directeur vise à améliorer leur accessibilité et à accroître leur visibilité.

Les liens du Centre avec la montagne et le fleuve

Les liens entre, d'une part, le Centre des affaires et les secteurs résidentiels et, d'autre part, la montagne, le Vieux-Montréal et l'ensemble du Havre Jacques-Cartier, gagneraient à être renforcés. La Ville réaménagera certains liens existants privilégiés entre ces secteurs en visant à créer des parcours intéressants.

Relier adéquatement le Centre à la montagne et au fleuve

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :

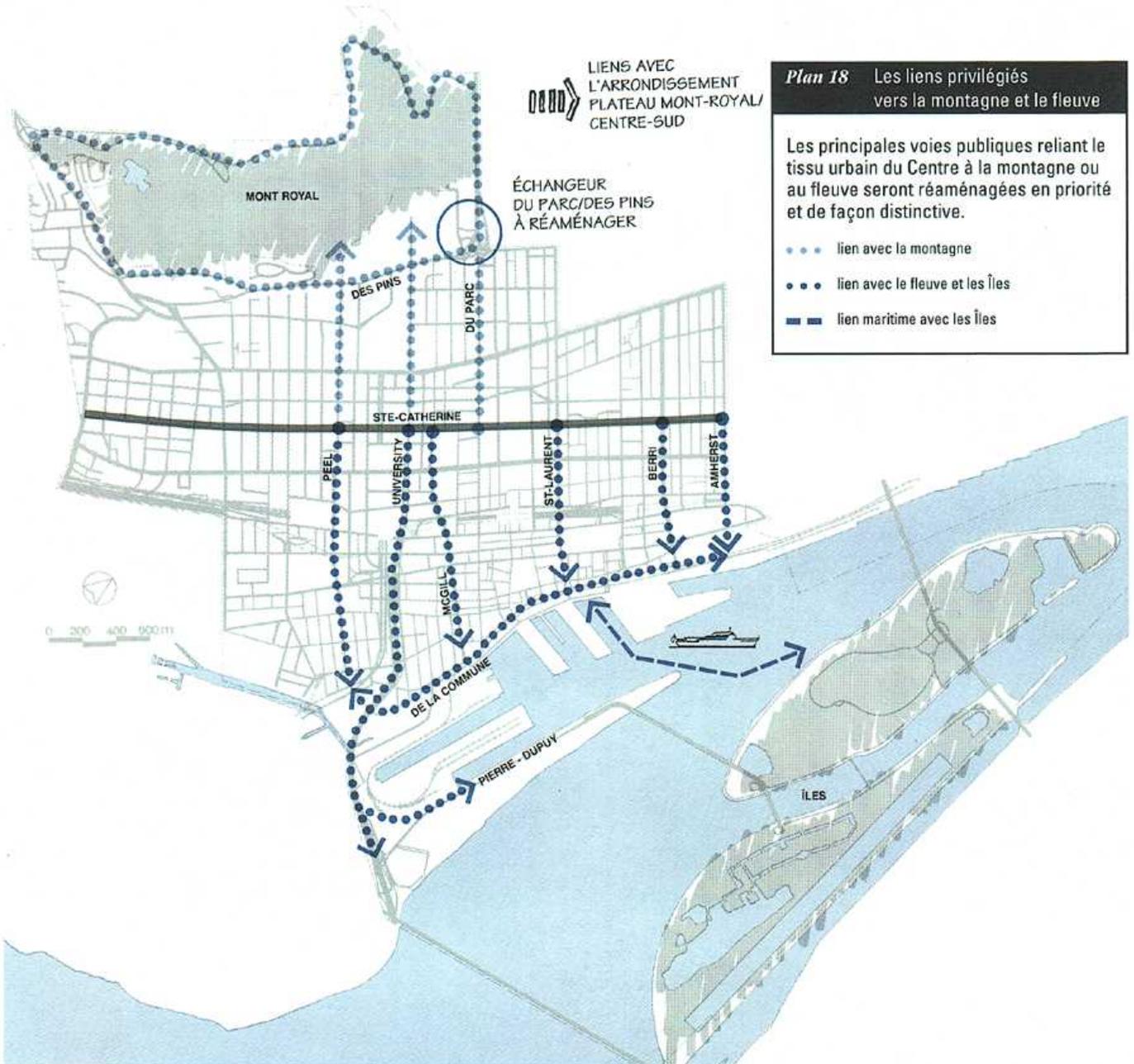
- L'aménagement du réseau vert, vaste circuit couvrant l'ensemble du territoire montréalais, reliera le mont Royal, les îles Notre-Dame et Sainte-Hélène ainsi que le canal de Lachine, la Cité du Havre et le Vieux-Port par les voies indiquées au plan 18.
- L'amélioration de l'accessibilité à la montagne depuis le Centre se fera par l'aménagement privilégié des axes illustrés au plan 18.



Certains accès comme les escaliers, les sentiers et les passerelles, notamment ceux des rues Peel, University, Redpath et Drummond, de l'avenue du Musée et des chemins Cedar et Côte-des-Neiges seront réaménagés à court terme. À plus long terme on prévoit résoudre le problème d'accessibilité à la montagne que pose l'échangeur à l'intersection des avenues du Parc et des Pins. De plus, des liens entre la montagne et l'arrondissement Plateau Mont-Royal/Centre-sud immédiatement à l'est sont également à privilégier.

■ L'amélioration de l'accessibilité au fleuve se concrétisera par l'aménagement privilégié des rues McGill, Saint-Laurent et Berri. La liaison des rues Peel et Amherst à la rue de la Commune renforcera les liens du Centre avec le fleuve dans un second temps. L'aménagement potentiel de l'autoroute Bonaventure en grand boulevard urbain pourrait créer un axe monumental reliant le Centre au canal de Lachine puis au fleuve.

■ Les transports collectifs appropriés et à des horaires adéquats, correspondant aux heures et au type d'utilisation particuliers à ces sites, seront mis en service en collaboration avec la STCUM. On pense ici par exemple à un circuit d'autobus empruntant la rue de la Commune et à des navettes maritimes liant les Îles au Vieux-Montréal.





Plan 19 Les vues encadrées
vers le fleuve et la montagne

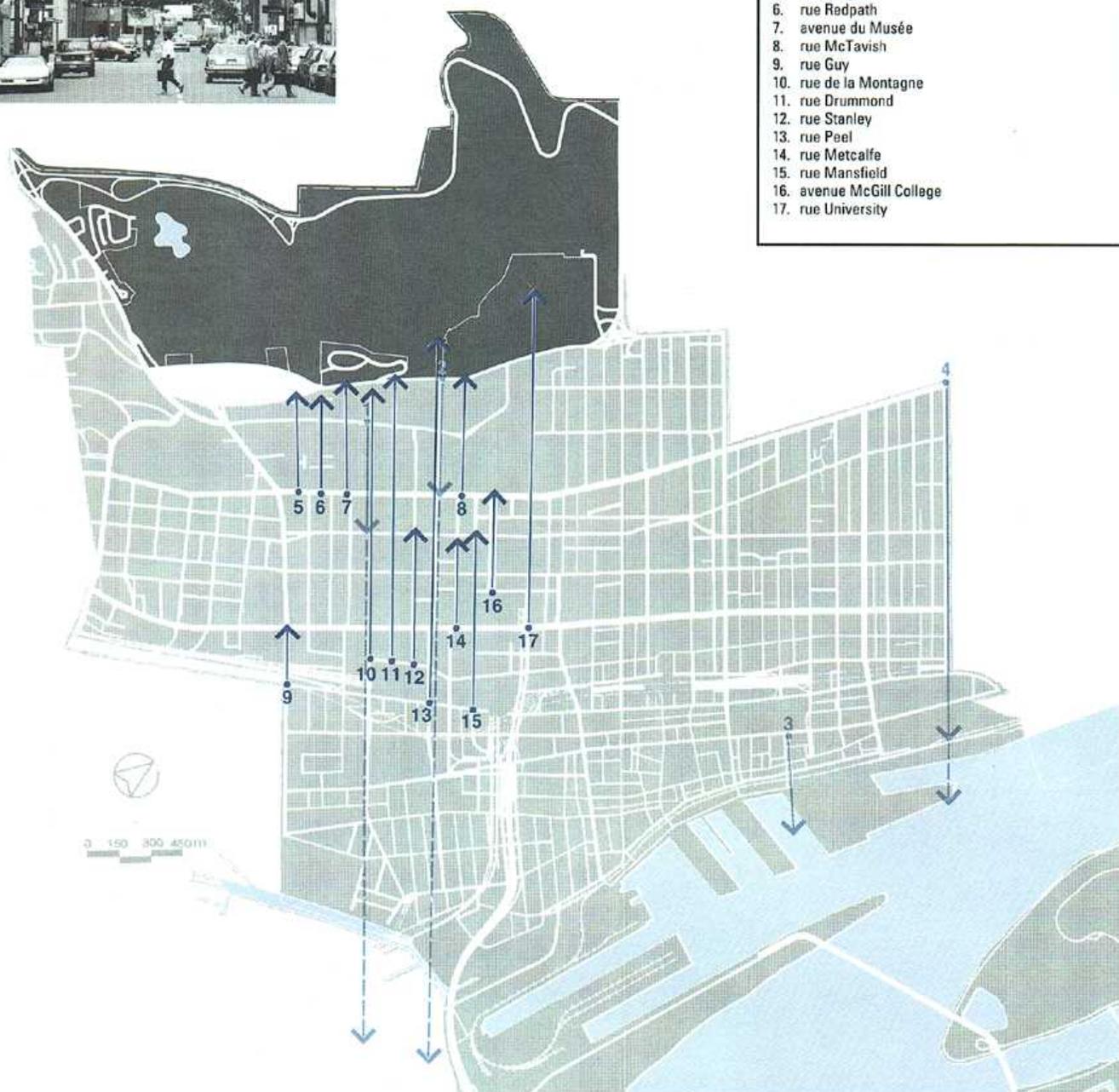
Le Plan directeur prévoit la mise en valeur des vues encadrées vers le fleuve ou le mont Royal.

— les vues vers le fleuve :

1. rue de la Montagne
2. rue Peel
3. rue Berri
4. rue Amherst

— les vues vers la montagne :

5. rue Simpson
6. rue Redpath
7. avenue du Musée
8. rue McTavish
9. rue Guy
10. rue de la Montagne
11. rue Drummond
12. rue Stanley
13. rue Peel
14. rue Metcalfe
15. rue Mansfield
16. avenue McGill College
17. rue University



La présence visuelle de la montagne et du fleuve

La montagne et le fleuve constituent des points de repère pour tous ceux qui fréquentent le Centre. Aussi, en plus de les rendre plus accessibles au public, il est important de les mettre en valeur visuellement.

OBJECTIF 23

Accroître la présence visuelle de la montagne et du fleuve

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :

- Protéger et mettre en valeur les perspectives visuelles vers la montagne, le fleuve ou les îles, dans l'axe des rues, tel qu'indiqué au plan 19.

- Préserver la vue sur le mont Royal, depuis la berge de l'île Sainte-Hélène, en imposant aux nouvelles constructions les limites de hauteur appropriées, correspondant à peu de chose près au gabarit des constructions existantes (plan 20).

- Mettre en valeur cette vue en aménageant une halte panoramique sur la berge de l'île et en réaménageant l'observatoire de la tour de Lévis.

- Réaménager le belvédère du mont Royal qui offre des vues intéressantes vers le Centre et assurer la protection de la vue qu'il offre vers le fleuve à l'ouest de la rue Drummond qui constitue la limite du Centre des affaires.

L'importance du mont Royal dans la silhouette de Montréal

Le Plan directeur confirme la règle implicite et respectée traditionnellement qu'aucune construction du Centre ne devrait dépasser le sommet de la montagne.

OBJECTIF 24

Conserver l'importance du mont Royal dans la silhouette de Montréal

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :

- Les édifices les plus élevés de l'arrondissement seront concentrés dans le périmètre précis du Centre des affaires.
- Au nord de la rue Sherbrooke, des limites de hauteur relativement restrictives, conformes au caractère patrimonial du secteur, seront imposées afin de maintenir la distinction existant entre le massif du mont Royal et celui des immeubles en hauteur du Centre des affaires (voir illustration 10).
- Aucun immeuble ne pourra dépasser la hauteur du sommet de la montagne (232,5m au-dessus de la mer).

Plan 20 Les vues du mont Royal depuis la berge de l'île Sainte-Hélène et la tour de Lévis

Le Plan directeur établit qu'on aménagera un belvédère sur la berge de l'île Sainte-Hélène et qu'on réaménagera l'observatoire de la tour de Lévis afin de mettre en valeur les vues depuis ces lieux. (L'échelle verticale est multipliée par un facteur de trois sur l'illustration).

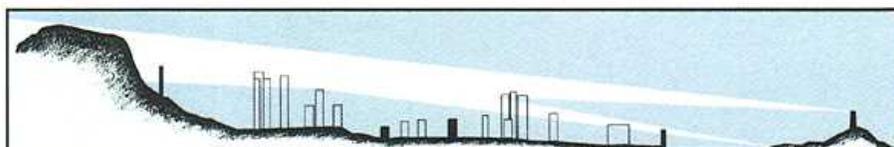
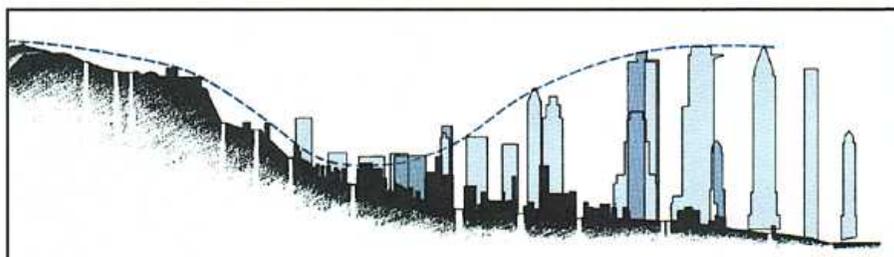


Illustration 10 Les deux massifs

La distinction entre le massif du mont Royal et celui des constructions du Centre des affaires sera préservée par des limites de hauteur appropriées sur le flanc sud, conformes au caractère du secteur. (L'échelle verticale est multipliée par un facteur de trois sur l'illustration).



La protection et la mise en valeur du patrimoine bâti

On retrouve dans l'arrondissement Ville-Marie une des plus importantes concentrations de biens patrimoniaux en Amérique du Nord. En effet, le Centre est ponctué de monuments et de constructions d'une qualité exceptionnelle, au sein d'ensembles qui témoignent des principales étapes du développement de la ville.

Des mesures de protection du patrimoine s'appliquent déjà dans le Centre, en fonction de la Loi sur les biens culturels du Québec. Celle-ci permet au gouvernement du Québec de procéder :

- au classement de biens culturels (monument, œuvre d'art, site) avec ou sans aire de protection;
- à la reconnaissance de biens culturels;
- à la création d'arrondissements historiques.

De plus, depuis 1985, à la suite d'une modification de la loi, la Ville a acquis des pouvoirs similaires, soit la citation d'immeubles et la création de sites du patrimoine.

Présentement, on retrouve dans l'arrondissement Ville-Marie :

- l'arrondissement historique du Vieux-Montréal;
- 49 biens classés (3 œuvres d'art, 4 sites historiques et 39 monuments historiques dont 18 avec aire de protection);
- 11 biens reconnus, dont 10 monuments historiques et un bien historique.

La Ville pour sa part a déjà procédé à :

- la création du site du patrimoine du mont Royal;
- 6 règlements de citation;
- la réalisation d'une étude exhaustive d'évaluation du patrimoine bâti dans le Centre lui permettant d'élaborer une stratégie de protection pour l'avenir (Beaupré-Michaud, 1987).

La Ville intervient en outre de diverses manières quant à la protection du patrimoine. Ainsi, le règlement 8467 relatif à la protection du patrimoine immobilier et le règlement de zonage du quartier latin régissent les usages et la construction dans un but similaire.

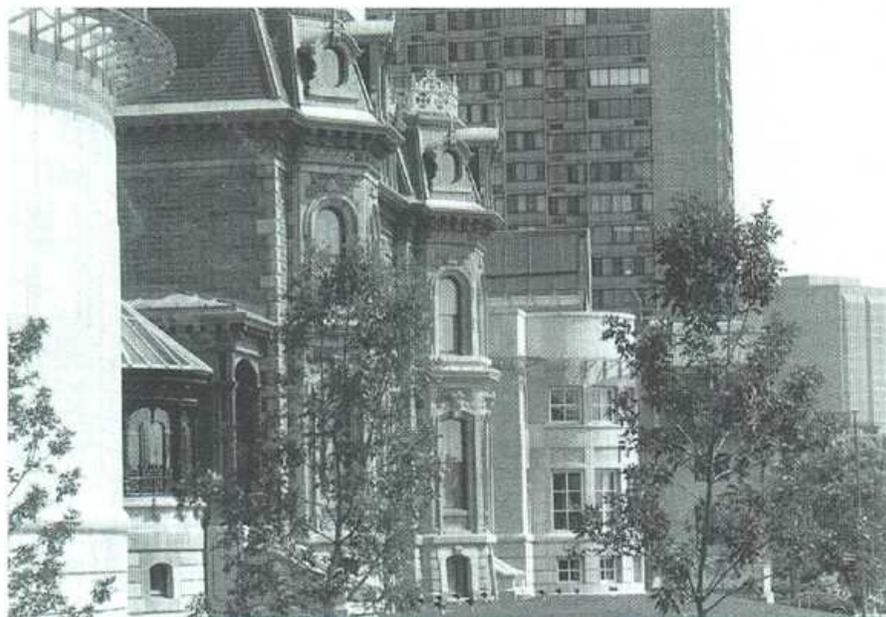
La Ville entend développer la concertation auprès des organismes actifs sur son territoire au niveau du patrimoine pour se doter d'un cadre réglementaire et de gestion apte à consolider ses efforts de protection et de mise en valeur.

La protection des secteurs et des immeubles patrimoniaux exceptionnels et intéressants

Par le biais de mesures annoncées dans les sections précédentes, le Plan directeur protège le patrimoine, particulièrement :

- en canalisant l'expansion du Centre des affaires dans des secteurs grandement déstructurés;
- en établissant que la réglementation de zonage pour tout l'arrondissement devra s'élaborer dans le respect du caractère de chaque lieu.

Les mesures qui suivent portent spécifiquement sur la protection du patrimoine. Elles sont synthétisées et illustrées sur un des plans-couleur qui accompagnent le présent document.



Dans le Plan directeur, la Ville énonce globalement ses volontés en ce qui a trait aux immeubles et aux secteurs à protéger. Il s'agit d'éviter la nécessité de recourir à des mesures d'urgence de protection des bâtiments lors de la réalisation de projets précis. Ainsi, la Ville a identifié les secteurs et les immeubles patrimoniaux les plus importants, leur conférant une reconnaissance publique et officielle.

Deux catégories d'immeubles et de secteurs ont été établies en fonction de la valeur relative et des qualités inhérentes à chaque cas : valeur exceptionnelle et intéressante. La Ville, de concert avec le ministère des Affaires culturelles, entend tenir régulièrement à jour les limites des secteurs et les listes des immeubles patrimoniaux, en s'ajustant à l'évolution continue de la notion de patrimoine.

Les biens de valeur patrimoniale exceptionnelle sont ceux qui ont la plus haute valeur historique, culturelle et architecturale. Ils jouissent d'un rayonnement et d'une visibilité qui dépassent les frontières de la ville et parfois du pays. Les biens de valeur patrimoniale intéressante, quant à eux, sont représentatifs de l'architecture traditionnelle montréalaise. Il faut, dans ces cas, conserver le caractère général du cadre bâti. La façon dont on insère des bâtiments nouveaux dans la trame existante importe alors tout autant que la préservation des bâtiments existants.

Protéger les secteurs et les immeubles patrimoniaux exceptionnels et intéressants

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :

■ Les secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle :

- Conformément à l'entente avec le ministère des Affaires culturelles (M.A.C.), la protection offerte présentement à l'arrondissement historique du Vieux-Montréal sera élargie pour couvrir l'ensemble du Vieux-Montréal par l'agrandissement de l'arrondissement historique ou par la création d'un site du patrimoine (plan 21).
- La Ville reconnaît la valeur patrimoniale exceptionnelle de trois autres secteurs : le premier couvre le flanc sud du mont Royal, y compris la rue Sherbrooke, et les deux autres englobent les abords des squares Philips et Dorchester (plan 22). Pour chacun de ces secteurs, il est essentiel de préserver l'ensemble des caractéristiques du secteur. Par exemple, dans le cas du «Mille Carré Doré» qui est localisé sur le flanc sud du mont Royal, cela comprend non seulement les caractéristiques du bâti mais également les éléments du paysage (jardins, cours, arbres) associés aux constructions du secteur.



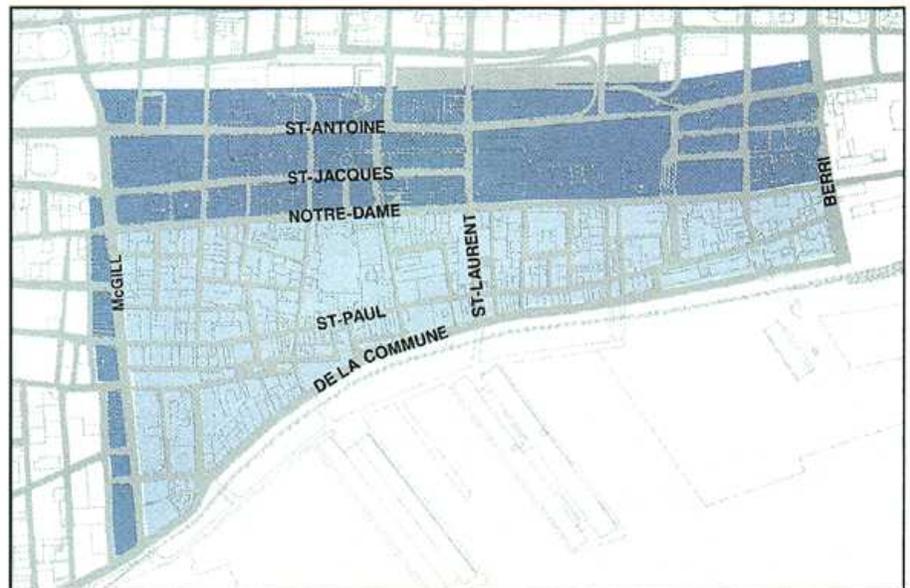
■ Les immeubles de valeur patrimoniale exceptionnelle :

- Les immeubles exceptionnels non compris dans l'arrondissement historique du Vieux-Montréal, dans un site du patrimoine ou dans une aire de protection pourront faire l'objet d'un classement ou d'une reconnaissance par le M.A.C., d'une citation par la Ville ou d'un niveau de protection équivalent, selon l'analyse particulière de chaque cas (voir la liste annexée aux pages 102 et 103).

Plan 21 L'arrondissement historique du Vieux-Montréal

La protection présentement accordée à l'arrondissement historique du Vieux-Montréal sera élargie pour couvrir l'ensemble de la ville ancienne.

- arrondissement historique existant
- agrandissement proposé



- Sur un emplacement à l'extérieur du Vieux-Montréal ou d'un site du patrimoine, les bâtiments d'intérêt patrimonial exceptionnel sauvegardés par un projet de construction pourront être partiellement ou totalement exclus du calcul de la densité de ce projet.

Cela ne pourra s'appliquer que lorsque le bâtiment patrimonial dans son ensemble et non seulement sa façade seront préservés et uniquement si la nouvelle construction met en valeur l'immeuble conservé, par exemple en étant localisée en retrait de ce dernier. Dans les cas où cette mesure s'appliquera, la limite de hauteur fixée par le Plan pourra être dépassée si cela est nécessaire à la réalisation de la densité autorisée.

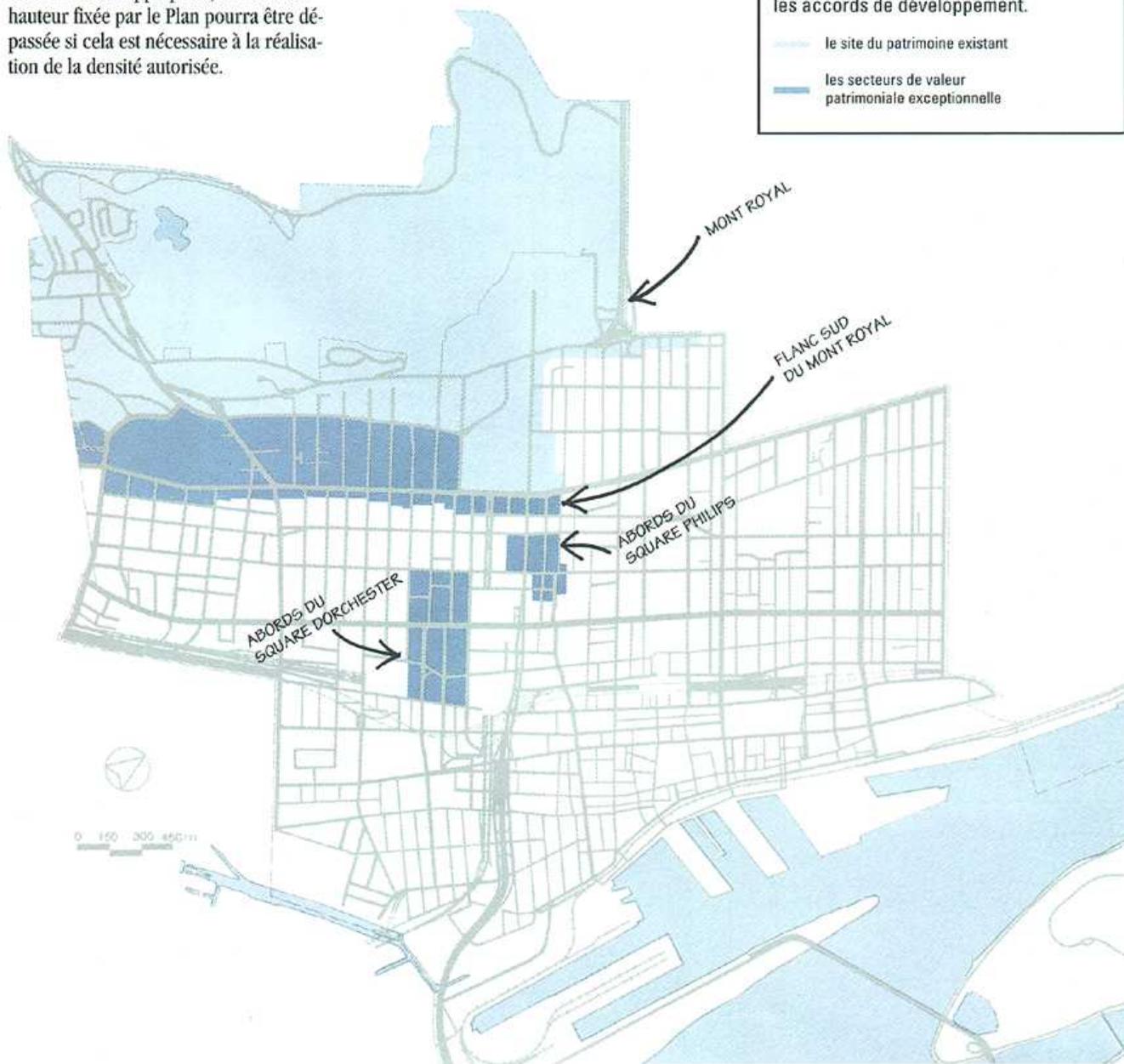
- Les secteurs patrimoniaux intéressants :

- La Ville intégrera dans la réglementation de zonage des normes en accord avec les caractéristiques architecturales particulières des secteurs patrimoniaux intéressants, illustrés au plan 23. Ces normes pourront porter sur des éléments tels les matériaux, les fenêtres, les corniches, les balcons ou les escaliers. De plus, la réglementation de zonage sera établie de manière à inciter la préservation de l'ensemble des bâtiments.

Plan 22 Le site du patrimoine et les secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle

L'arrondissement Ville-Marie compte déjà un site du patrimoine. Le Plan directeur reconnaît trois autres secteurs patrimoniaux dont la valeur exceptionnelle pourrait être protégée par la réglementation de zonage, la procédure municipale d'approbation de projets ou les accords de développement.

- le site du patrimoine existant
- les secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle



■ Les immeubles de valeur patrimoniale intéressante :

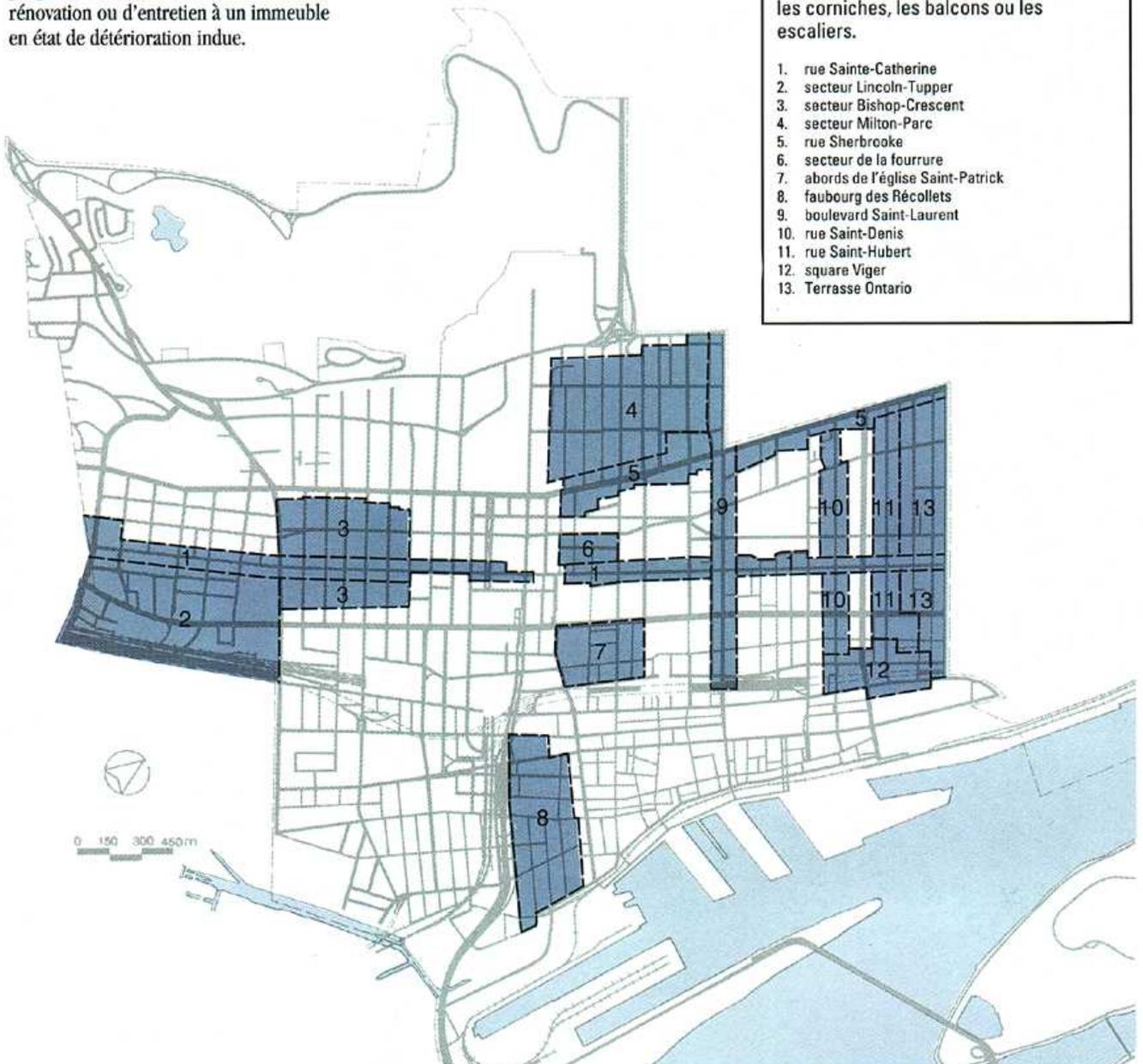
• Les moyens réglementaires appropriés seront pris afin de resserrer le contrôle des démolitions et des modifications, en particulier lorsque les immeubles ont une valeur patrimoniale intéressante. Par exemple, l'application du règlement 8467 relatif à la protection du patrimoine immobilier qui s'applique à la démolition de tous les types de bâtiments permettra de renforcer la protection des immeubles patrimoniaux intéressants. Ce règlement permet en outre à la Ville d'obliger un propriétaire à effectuer des travaux de rénovation ou d'entretien à un immeuble en état de détérioration indue.

• L'ensemble des lieux de culte de l'arrondissement, qu'ils fassent l'objet ou non d'un classement, d'une citation ou d'une inclusion dans un site du patrimoine, seront soumis à des mesures de zonage spécifiques afin de préserver leur caractère actuel.

Plan 23 Les secteurs de valeur patrimoniale intéressante

Pour les secteurs de valeur patrimoniale intéressante, le Plan directeur prévoit que la réglementation de zonage intégrera des mesures spécifiques de contrôle architectural portant par exemple sur les matériaux, les fenêtres, les corniches, les balcons ou les escaliers.

1. rue Sainte-Catherine
2. secteur Lincoln-Tupper
3. secteur Bishop-Crescent
4. secteur Milton-Parc
5. rue Sherbrooke
6. secteur de la fourrure
7. abords de l'église Saint-Patrick
8. faubourg des Récollets
9. boulevard Saint-Laurent
10. rue Saint-Denis
11. rue Saint-Hubert
12. square Viger
13. Terrasse Ontario



La mise en valeur et la diffusion des divers éléments patrimoniaux du Centre

Au-delà de la stricte protection du patrimoine bâti dont il est question ci-dessus, la Ville entend utiliser adéquatement ses richesses patrimoniales dans le cadre global de l'aménagement du Centre. Ces richesses comprennent tant le patrimoine bâti qu'archéologique ou naturel. Il s'agit de mettre en valeur et de faire connaître ce patrimoine à tous les utilisateurs, résidents ou visiteurs du Centre.

OBJECTIF 26

Mettre en valeur et faire connaître les divers éléments patrimoniaux bâtis, archéologiques ou naturels

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :

Les divers éléments de la Politique municipale de mise en valeur et de diffusion du patrimoine, présentement en élaboration, visent à intégrer les diverses mesures pertinentes

dans le but de définir et de diffuser plus largement la notion de patrimoine. On peut citer, par exemple :

- la définition et le repérage des lieux et des sites à fort potentiel archéologique, à mettre en valeur par exemple lors de la réalisation de projets d'aménagement ou lors de fouilles autonomes;
- l'établissement de circuits d'interprétation patrimoniale;
- la diffusion par divers moyens des connaissances sur le patrimoine montréalais;
- la citation ou les prix à la conservation et au recyclage d'éléments patrimoniaux d'importance.





Le transport des personnes et des marchandises

Le Centre par définition est un lieu de convergence. Son accessibilité depuis les différentes parties de la région métropolitaine constitue une condition essentielle à sa vitalité et à son développement. En effet, les personnes provenant de l'ensemble de la région métropolitaine qui travaillent, étudient, magasinent ou se divertissent au Centre doivent y accéder rapidement et confortablement. Les déplacements de biens nécessaires à ces diverses activités, et particulièrement la livraison de marchandises aux commerces, doivent se faire le plus efficacement et le plus économiquement possible.

Par ailleurs, il est également important que les déplacements internes au Centre y soient efficaces. Ceux-ci se font en grande majorité à pied et le Plan directeur entend confirmer l'importance du piéton. Les déplacements internes en transport collectif et en vélo feront l'objet de mesures visant à les rendre plus aisés. De plus, il faut améliorer ponctuellement le réseau des voies de circulation.

L'accessibilité des personnes

Les réseaux de transport en commun et d'autoroutes de la région métropolitaine convergent vers le Centre et en font un secteur des plus accessible. Au cours des années 1960 et 1970, plusieurs investissements majeurs ont été réalisés par les gouvernements supérieurs pour améliorer l'accessibilité du Centre, comme la construction et les prolongements du métro et la construction des autoroutes Décarie, Bonaventure et Ville-Marie. La dernière décennie, période de consolidation, a connu des investissements moins importants. Ils ont inclus divers travaux de réfection de même que la modernisation du lien ferroviaire Montréal-Rigaud traversant la banlieue ouest de l'île de Montréal.

Le principal problème relatif à l'accessibilité en automobile réside dans la saturation aux heures de pointe (et lors de travaux de réfection) des ponts Champlain, Jacques Cartier et Victoria, de l'autoroute Ville-Marie qui traverse le Centre et de l'autoroute Décarie qui l'alimente. Cette saturation semble toute relative puisque 95 000 personnes choisissent tout de même d'accéder au Centre en automobile à la période de pointe du matin.



Tableau 4 Achalandage et capacité des infrastructures de transport collectif à la période de pointe du matin

À la période de pointe matinale, les tronçons Jean-Talon/Berri-UQAM (ligne 2) et Berri-UQAM/Peel (ligne 1) sont utilisés à capacité. Pour pallier cette surcharge, on pourrait disposer, lorsque la rénovation de la première génération de voitures de métro sera complétée en 1993, d'une réserve supplémentaire d'environ 20 %. L'augmentation de la capacité de la ligne 4 nécessiterait quant à elle des travaux d'infrastructures.

| | Achalandage actuel | Capacité actuelle | Évaluation de la capacité maximale |
|---------------------------|-----------------------|----------------------|---------------------------------------|
| | pointe du matin | pointe du matin | pointe du matin |
| Métro | | | |
| ligne 1 est | 39 000 | 39 000 | 45 000 |
| ligne 1 ouest | 21 000 | 39 000 | 45 000 |
| ligne 2 est | 38 000 | 38 000 | 45 000 |
| ligne 2 ouest | 19 000 | 38 000 | 45 000 |
| ligne 4 | 17 000 | 17 000 | 17 000 |
| Trains de banlieue | | | |
| ligne de Rigaud | 5 000 | 10 000 | 16 200 |
| ligne de Deux-Montagnes | 5 000 | 8 500* | 12 600 |
| Voie réservée | | | |
| pont Champlain | 10 500 | 12 000 | 20 000 |

* suite à la fin des travaux d'amélioration, 1994

Source : STCUM, ministère des Transports du Québec

Par ailleurs, on dénote d'autres problèmes importants liés à l'accessibilité du Centre :

- l'utilisation à capacité, pendant l'heure de pointe du matin, de la ligne de métro 2-est et de la ligne 1, entre les stations Berri-UQAM et Peel (voir tableau 4);
- une utilisation bien en deçà de leur capacité des lignes de métro 1-ouest et 2-ouest ainsi que des deux lignes de train de banlieue (voir tableau 4);
- la vétusté de la ligne ferroviaire Montréal-Deux-Montagnes;
- un service de transport collectif insuffisant depuis Laval, la couronne nord et l'est de la région métropolitaine, qui se traduit par une forte utilisation de l'automobile à la période de pointe (voir tableau 5);
- le débordement de la circulation allant au Centre (ou en revenant) non seulement dans les secteurs du Centre mais dans toute la partie centrale (et résidentielle) de l'île de Montréal; ce constat est aussi valable pour le stationnement des automobiles sur les rues résidentielles à proximité du Centre des affaires et des stations de métro.

Le développement envisagé dans le Plan directeur augmentera le nombre de déplacements vers le Centre. La Ville estime qu'il n'est pas pertinent de développer de nouvelles infrastructures autoroutières menant au Centre. Pour améliorer l'accessibilité, elle mise plutôt sur le transport collectif, qui comprend le métro, les autobus, les trains de banlieue et les taxis. Cela permettra non seulement de rentabiliser les infrastructures de transport en commun existantes, mais aussi d'améliorer la qualité de vie dans le Centre et dans la région métropolitaine. En effet, l'usage accru de l'automobile augmente les coûts déjà élevés de construction et d'entretien des infrastructures routières (autoroutes, ponts, rues), contribue à la pollution de l'air et entraîne une affectation improductive du sol par la multiplication des stationnements.

Les déplacements vers le Centre et depuis celui-ci sont concentrés pendant certaines périodes précises de la journée. En effet, la moitié des déplacements quotidiens vers le Centre s'effectuent avant 9 heures. Ainsi, les mesures de mise en œuvre visent surtout à accroître l'utilisation du transport collectif aux périodes de pointe et à en augmenter la part d'utilisation à 70 % d'ici 10 ans.

Tableau 5 Déplacements vers le Centre (pointe du matin)

| Secteurs d'origine | Automobile (conducteur ou passager) | | Transport collectif et autres | | Total | |
|--|---|-------------|----------------------------------|-------------|----------------|--------------|
| Couronne Nord | 4 500 | 71 % | 1 800 | 29 % | 6 300 | 100 % |
| Laval | 7 300 | 51 % | 6 900 | 49 % | 14 200 | 100 % |
| CUM est et centre (incluant Ville Mont-Royal) | 37 100 | 32 % | 78 000 | 68 % | 115 100 | 100 % |
| CUM ouest | 17 700 | 42 % | 24 800 | 58 % | 42 500 | 100 % |
| CUM centre-ville | 3 700 | 25 % | 11 100 | 75 % | 14 800 | 100 % |
| Rive-sud immédiate | 13 400 | 41 % | 19 100 | 59 % | 32 500 | 100 % |
| Rive-sud ouest | 3 600 | 61 % | 2 300 | 39 % | 5 900 | 100 % |
| Est de la RMR/Repentigny | 6 000 | 71 % | 2 400 | 29 % | 8 400 | 100 % |
| Ouest de la RMR/Vaudreuil | 1 200 | 75 % | 400 | 25 % | 1 600 | 100 % |
| Total | 94 500 | 39 % | 146 800 | 61 % | 241 300 | 100 % |

Source : Enquête origine-destination, STCUM, 1987

Favoriser l'utilisation du transport collectif et minimiser l'utilisation de l'automobile aux périodes de pointe

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :

Dans le Plan directeur, la Ville s'engage à collaborer avec les divers intervenants concernés (CMTC, STCUM, STRSM, STL, ministère des Transports du Québec) afin de mettre en œuvre les mesures suivantes qui permettront d'augmenter de manière tangible l'offre de transport en commun aux périodes de pointe :

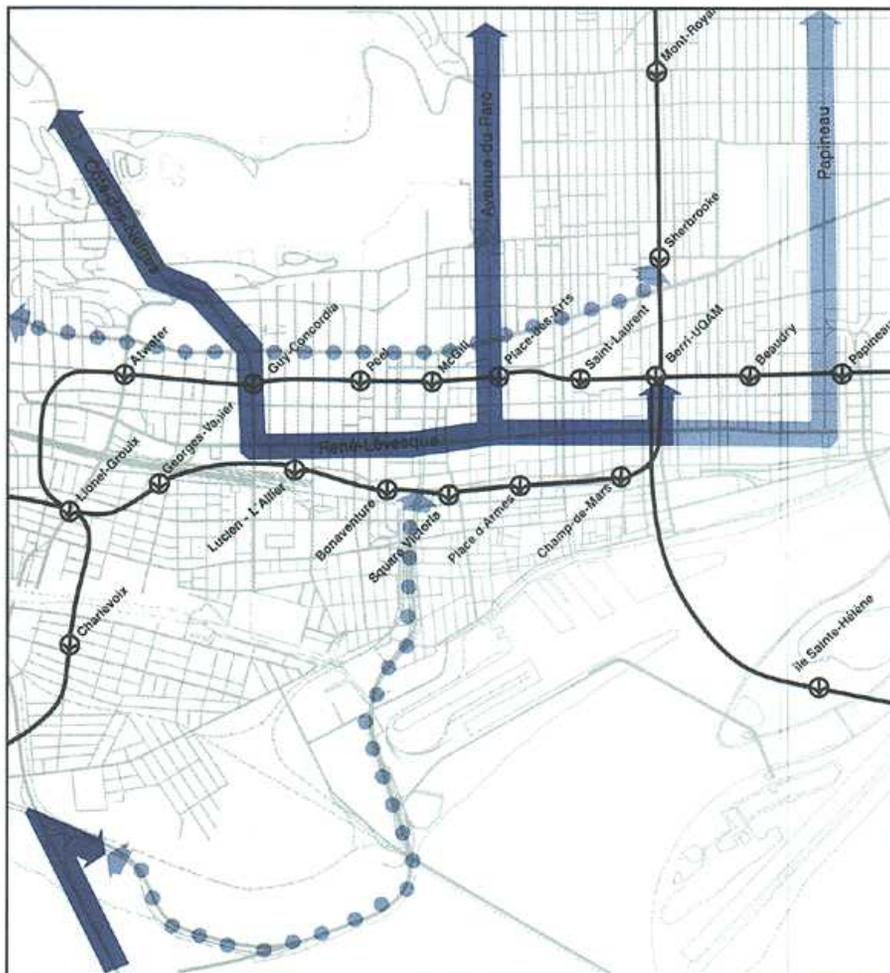
- Poursuivre l'aménagement d'une voie réservée aux autobus et taxis pendant les périodes de pointe, dans l'axe Papineau/De Lorimier. D'autres voies de circulation constituent des axes potentiels de voie réservée dans

l'arrondissement Ville-Marie (plan 24) : la rue Sherbrooke (de la gare Montréal-Ouest à la station de métro Sherbrooke), et la rue Notre-Dame (entre l'avenue Papineau et la rue Viau). Même si elles ne rejoignent pas l'arrondissement Ville-Marie, l'aménagement de voies réservées sur le boulevard Pie-IX et éventuellement sur le pont Lachapelle permettront d'en améliorer l'accessibilité en transport collectif.

- Éliminer les entraves à la circulation des véhicules de transport collectif sur l'ensemble des rues desservies (remorquage des véhicules stationnés en infraction, augmentation des amendes, enlèvement de certaines saillies de trottoir, etc.).

- Augmenter le nombre de wagons de métro et de train de banlieue permettant d'atteindre la capacité maximale des lignes concernées de même qu'augmenter, au besoin, le nombre d'autobus entre Montréal et la Rive-Sud.

- Améliorer le confort des usagers du transport collectif, particulièrement dans les autobus, prolonger les heures de fonctionnement du métro et rehausser l'efficacité des déplacements en taxi.
- Prolonger le métro jusqu'à Laval pour améliorer la desserte de cette municipalité et de la couronne nord.
- Prolonger le métro sur la rive sud au-delà de l'actuelle station de métro Longueuil.
- Moderniser la ligne de train de banlieue entre Deux-Montagnes et le Centre incluant, au besoin, l'aménagement d'une gare sous l'avenue McGill College comme cela a été prévu lors du réaménagement de cette rue.
- Aménager des stationnements d'incitation, particulièrement le long des lignes de train de banlieue, en bout de lignes de métro et à l'extérieur de la ville.
- Développer le pôle intermodal comprenant les gares Windsor et Centrale, la station de métro Bonaventure et le terminus de la STRSM en assurant une fluidité maximale des déplacements piétons entre ces différents points et les principales destinations du Centre des affaires.



Plan 24 L'aménagement de voies réservées

Les autobus sont soumis aux mêmes conditions de congestion que l'ensemble des véhicules circulant sur le réseau routier. En milieu urbain, leur vitesse commerciale moyenne (16 km/h) correspond à la moitié de celle du métro (30 km/h). Selon une première évaluation, la diminution du temps de parcours découlant de l'aménagement de voies réservées permettrait d'augmenter l'achalandage d'environ 10 % compte tenu du nombre actuel de véhicules. L'augmentation du nombre de véhicules ou de leur capacité, en utilisant par exemple des autobus articulés, permettrait de répondre à une demande accrue. L'aménagement de ces voies devra être assez souple pour permettre d'utiliser la rue, hors des heures de pointe, à des fins de stationnement de courte durée, surtout sur les artères commerciales. Des voies réservées aux autobus et aux taxis ont été aménagées, en 1992, sur l'avenue du Parc et le chemin de la Côte-des-Neiges et se prolongent sur le boulevard René-Lévesque. Les autres corridors identifiés ici feront l'objet d'une étude d'implantation. Des voies réservées pourront aussi être implantées sur de petits tronçons de parcours névralgiques.

- Voie réservée existante
- Voie réservée projetée
- Axe potentiel de voie réservée
- Métro
- Train de banlieue

Le stationnement

Depuis la libéralisation du stationnement sur rue et l'installation de parcomètres en 1982, la capacité totale de stationnement du Centre, excluant le mont Royal et les Îles, a augmenté de 4 % pour atteindre 84 900 places en 1988 (sur rue et hors-rue). Aujourd'hui, les places de stationnement sont occupées en moyenne à 78 % ce qui représente une augmentation de 10 points depuis 1982 et une augmentation de 11 200 véhicules stationnés au Centre pour la même période (voir tableau 6).

C'est entre 11 h et 15 h que la demande est la plus forte. Les automobilistes viennent alors au Centre pour une courte période, par exemple pour participer à des rencontres d'affaires ou accéder aux services offerts. Ils s'ajoutent ainsi à ceux qui sont venus pour travailler toute la journée. Cela occasionne un déficit de places disponibles. Le secteur bordé par les rues Sherbrooke, Jeanne-Mance, Saint-Antoine et de la Montagne est particulièrement touché par cette demande de pointe.



Les interventions relatives au stationnement ne visent pas à augmenter le nombre de places disponibles. Elles doivent plutôt optimiser l'utilisation des espaces en tenant compte, en plus des besoins des résidents, de ceux liés aux diverses activités du Centre, par exemple :

- les rencontres d'affaires;
- le magasinage et l'accès aux services publics et privés;
- la livraison des marchandises.

L'utilisation de l'automobile pour les déplacements domicile-travail-domicile ne contribue pas nécessairement au développement du Centre. Au contraire, elle en constitue souvent une entrave puisque ces déplacements sont la principale cause de la congestion des ponts et des autoroutes aux heures de pointe. De plus, la place de stationnement occupée toute la journée par la même automobile, pourrait en desservir successivement plusieurs ne demeurant au Centre que quelques heures. Enfin, les terrains de stationnement répondant à la demande créée par les déplacements domicile-travail-domicile pourraient être réaffectés à de nouvelles activités, contribuant ainsi à consolider le tissu urbain.

Tableau 6 Offre et demande moyennes de stationnement dans le Centre (jour de semaine moyen d'automne, 1982 et 1988)

| | 1982 | | | 1988 | | |
|--------------|---------------|-----------------|-------------|---------------|-----------------|-------------|
| | Capacité | Places occupées | % | Capacité | Places occupées | % |
| Autoparc | 38 100 | 26 400 | 70 % | 34 700 | 27 400 | 79 % |
| Garages | 27 700 | 18 000 | 65 % | 34 100 | 25 200 | 74 % |
| Sur rue | 15 700 | 10 700 | 68 % | 16 100 | 13 700 | 85 % |
| Total | 81 500 | 55 100 | 68 % | 84 900 | 66 300 | 78 % |

Optimiser l'utilisation des stationnements dans le Centre

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :

La Ville a entrepris l'élaboration d'une politique de stationnement qui sera publiée subseqüemment au présent Plan directeur. Cette politique, fondée sur l'objectif principal de la Ville qui est l'accroissement de l'utilisation du transport collectif et la réduction de l'utilisation de l'automobile aux périodes de pointe, devra tenir compte des objectifs suivants en ce qui concerne le Centre :

- Éliminer graduellement les stationnements commerciaux de surface, tant municipaux que privés, et ne plus en autoriser de nouveaux. On permettra, au besoin, des garages en sous-sol ou des structures étagées intégrées adéquatement à l'environnement.
- Favoriser le stationnement de courte durée, correspondant aux déplacements d'affaires, de magasinage et de divertissement, au détriment du stationnement de longue durée (pour toute la journée).

- Réserver à l'intention des résidents actuels et futurs du Centre un nombre suffisant d'espaces de stationnement dans la rue lorsque cela est possible (par l'utilisation de vignettes, par exemple) et exiger que les nouvelles constructions résidentielles disposent d'un nombre minimum adéquat de places de stationnement hors-rue.

- Établir des zones de livraison, pour les différents services de livraison de marchandises, de messageries ou d'entretien et de réparation.

- Exiger un nombre minimal de places de stationnement pour les vélos dans tous les stationnements pour automobiles.

- Exiger un aménagement paysager adéquat des stationnements de surface comme mesure temporaire de mitigation d'ici à ce qu'ils soient éliminés.

Les divers moyens nécessaires à la réalisation de ces objectifs seront précisés par la Politique de stationnement. De nature incitative ou coercitive, ces moyens pourraient entre autres comprendre le contrôle des tarifs des stationnements commerciaux, la taxation des espaces en surface, la distribution de vignettes aux résidents d'un secteur et l'aménagement de stationnements d'incitation. La mise en œuvre de cette politique auènera une révision de la réglementation relative aux normes minimales et maximales de places de stationnement dans les nouvelles constructions.

La desserte interne

L'organisation des transports dans le Centre doit tenir compte des déplacements internes tant piétons, cyclistes que véhiculaires de même que de la livraison des marchandises.

L'importance des piétons

On retrouve dans le Centre la plus grande concentration de mouvements piétons à Montréal et la marche est d'ailleurs le principal moyen utilisé pour y circuler. Il est donc essentiel d'assurer le confort et la sécurité des piétons sur toutes les rues et plus particulièrement sur celles caractérisées par leur ambiance comme la rue Sainte-Catherine, les autres rues commerciales, ou les rues qui relient le Centre des affaires à la montagne ou au fleuve. De même, les rues unissant l'ancien centre financier de la rue Saint-Jacques et le Vieux-Montréal au Centre des affaires feront l'objet d'une attention particulière de la part de la Ville tant en ce qui concerne l'aménagement du domaine public qu'en ce qui touche l'évolution physique et fonctionnelle des secteurs adjacents.

Le Centre comprend aussi un réseau piéton intérieur qui, par son étendue, constitue un phénomène unique. Il s'est développé au gré des divers projets de construction des dernières décennies sans plan global et sans que son rôle ne soit jamais clairement établi par les pouvoirs publics. La série de passages qui



en résulte s'avère pratique à divers points de vue, mais son aménagement, sa signalisation et ses heures d'ouverture souffrent d'un manque d'unité évident. De plus, les juridictions diverses qui s'appliquent aux nombreux tronçons du réseau en compliquent la gestion, l'entretien et, surtout, la sécurité.

Dans la mesure où l'une des orientations fondamentales du Plan directeur est de valoriser la rue, il est conséquent de définir le rôle du réseau piéton intérieur comme lien direct entre la rue et le métro, dont on veut favoriser l'utilisation.

OBJECTIF 29

Assurer le confort et la sécurité des piétons

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :

- Valoriser les lieux publics par les mesures énoncées au chapitre 3 dont, notamment :
 - l'aménagement prioritaire en fonction des piétons de certaines rues, particulièrement les liaisons entre diverses portions du Centre (les rues Sainte-Catherine, Saint-Denis, Saint-Laurent, de la Commune, McGill/Côte du Beaver Hall, Peel, Berri, etc.);
 - l'aménagement dans les dix prochaines années de 6 nouveaux lieux publics et le réaménagement dans la même période de 11 lieux publics existants (plan 16);

Faciliter l'accès et les déplacements en vélo au Centre

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :

- Évaluer les alternatives de prolongement du réseau de pistes cyclables à travers le Centre (entre le mont Royal et le canal de Lachine ainsi que dans l'axe est-ouest).
- Relier adéquatement les voies cyclables du Vieux-Port, du canal de Lachine et de la Cité du Havre de même que celle prévue dans l'axe de la rue Peel.
- Prévoir, à proximité des lieux de destination, des stationnements pour les vélos notamment en exigeant un nombre minimal de places dans tous les stationnements pour automobiles.

- l'élaboration et la mise en œuvre de la Politique d'aménagement et d'entretien du domaine public de façon à rendre les lieux publics non seulement attrayants mais aussi sécuritaires et fonctionnels pour toutes les catégories d'usagers;
- l'application des principes d'aménagement relatifs à la continuité de l'encadrement des lieux publics, à la continuité et à l'intensité de l'interaction des constructions avec la rue et à la continuité des caractéristiques architecturales de la ville.
- Prévoir un nombre accru de feux de signalisation dans les rues très fréquentées et ajuster les cycles des feux de circulation afin de correspondre plus adéquatement au temps de traversée des piétons.
- Réévaluer l'utilisation automobile de certaines rues du Centre au profit des piétons, tout en maintenant leur caractère public.
- Élaborer une planification détaillée du réseau piéton intérieur portant notamment sur :
 - l'ensemble des prolongements à prévoir;
 - la réglementation appropriée pour garantir, le cas échéant, que les servitudes de passage nécessaires seront accordées gratuitement à la Ville;
 - les heures d'ouverture des différents tronçons;

- les moyens d'assurer la sécurité des usagers, hommes, femmes et enfants;
- les normes d'aménagement physique (éclairage naturel, linéarité et normalisation des parcours, facilité d'accès à la rue) et d'entretien;
- les normes assurant l'uniformisation de la signalisation.

- D'ici à ce que soit complétée la planification détaillée du réseau piéton intérieur, n'autoriser des prolongements que pour les bâtiments localisés sur des îlots contigus à une station de métro dans la mesure où ils constituent une liaison directe entre la rue et la station de métro (plan 25). Les prolongements autorisés avant le dépôt du Plan directeur pourront de plus être réalisés.

Les déplacements cyclistes

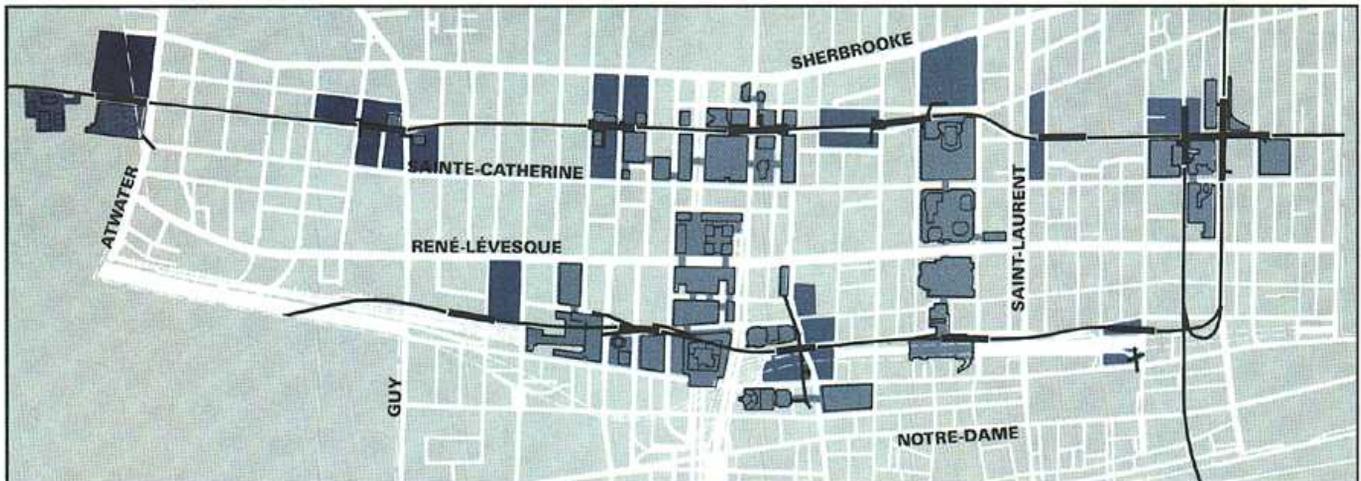
Conformément à la Politique «vélo», la Ville considère que l'usage de la bicyclette, comme moyen de transport ou comme mode de loisir, implique des mesures particulières pour diminuer les risques de conflits avec les véhicules automobiles et les piétons et pour fournir des places de stationnement aux cyclistes.

On sait que le Centre est desservi par plusieurs pistes cyclables mais les liaisons entre elles sont cependant difficiles. De plus, aucune piste ne traverse le Centre dans le sens est-ouest, au nord du Vieux-Port.

Plan 25 Le réseau piéton intérieur

D'ici à ce que soit complétée la planification détaillée du réseau piéton intérieur, ses prolongements seront limités aux bâtiments localisés sur des îlots contigus à une station de métro dans la mesure où ils constituent une liaison directe entre la rue et le métro.

-  Bâtiments reliés au réseau piéton intérieur.
-  Îlots où les bâtiments pourront être reliés au réseau piéton intérieur.



Les déplacements véhiculaires

L'arrondissement Ville-Marie est desservi par une trame de rues fonctionnelle. La circulation des véhicules y est généralement fluide à moins qu'elle ne soit ralentie par des chantiers de construction ou d'autres obstacles occupant la chaussée. Aussi, l'intégration des échangeurs, sorties et accès des diverses voies rapides à la trame de rues soulèvent parfois des problèmes quant à la fluidité de la circulation. En effet, la rencontre de ces deux systèmes de transport à capacité très différente engendre une congestion et un débordement de la circulation vers les îlots adjacents.

Les réaménagements importants qui sont requis dans l'arrondissement portent sur l'échangeur à l'intersection des avenues du Parc et des Pins, sur les coupures créées par les autoroutes Bonaventure et Ville-Marie, sur le réaménagement de leurs accès et sorties et sur la partie sud-ouest de l'arrondissement. Dans ce dernier cas, il importe d'améliorer les liens entre le Centre des affaires et le Vieux-Montréal et surtout de désenclaver le Griffintown. Cette mesure permettra de valoriser ce secteur de même que le Technoparc et la zone industrielle Bridge/Wellington, située au sud du canal de Lachine.

Par ailleurs, la desserte interne de l'arrondissement en transport collectif de surface est insuffisante et, par exemple, il est malaisé de se rendre en transport collectif du Centre des affaires au mont Royal ou du Vieux-Montréal au flanc sud.

Plan 26 Les liens cyclables de Montréal

Conformément à la Politique «vélo» de Montréal, le réseau des pistes cyclables desservant le Centre sera complété et on améliorera les raccordements entre ces pistes.

- piste cyclable existante
- ➔ axe envisagé



Améliorer ponctuellement le réseau des voies de circulation

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :

- Réaménager l'échangeur à l'intersection des avenues du Parc et des Pins de façon à en réduire l'impact environnemental et à faciliter l'accès piéton vers le parc du mont Royal depuis le secteur Milton-Parc.
- Réaménager les accès et les sorties de l'autoroute Ville-Marie.
- Établir, dans le cadre de la planification particulière de l'autoroute Ville-Marie les moyens de corriger la coupure créée par cette autoroute en tranchée.
- En concertation avec les intervenants du milieu, étudier la faisabilité de divers scénarios visant à relier de façon plus adéquate les deux rives du canal de Lachine et à utiliser davantage le tracé des autoroutes existantes à des fins de transit, notamment pour les camions; ces scénarios comprennent les éléments suivants (plan 27) :
 - la création d'un lien entre le pont Victoria et l'autoroute Bonaventure;
 - le remplacement, par un pont, du tunnel de la rue Wellington qui est désuet et inaccessible aux camions;
 - la création d'un lien entre la rue Peel et la rue de la Commune, qui faciliterait la mise en valeur du faubourg des Récollets et l'accès au Vieux Montréal;
 - le réaménagement de l'autoroute Bonaventure en boulevard, depuis la rue de la Commune, pour en faire une entrée majestueuse au Centre des affaires.
- Identifier avec la STCUM différentes options de transport collectif afin de relier entre elles les différentes portions de l'arrondissement Ville-Marie (par exemple, une ligne d'autobus qui partirait du Centre des affaires et emprunterait les rues McGill, de la Commune et Berri, jusqu'au futur square du même nom).

La livraison des marchandises

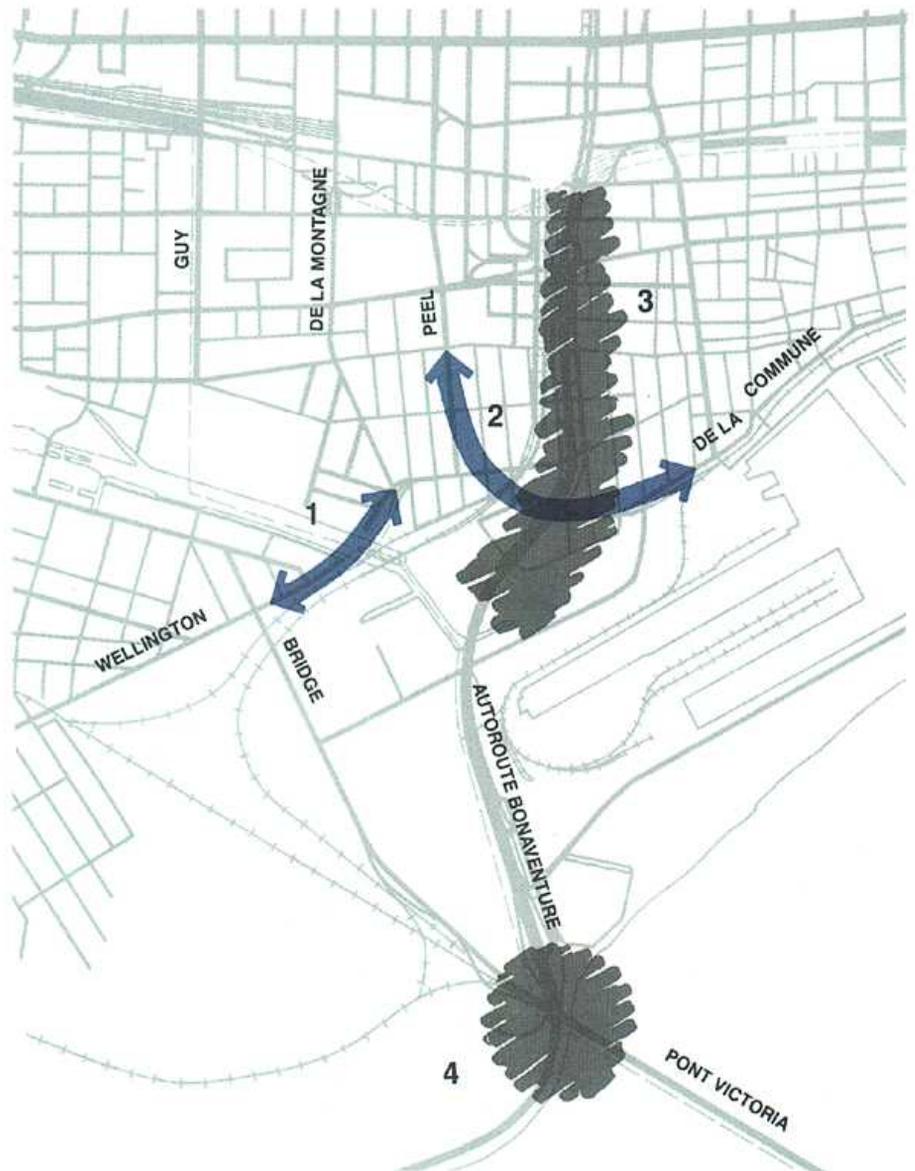
La livraison des marchandises est essentielle à la tenue des multiples activités du Centre. Le Plan doit répondre aux besoins particuliers de cette activité de transport, qu'il s'agisse de l'approvisionnement des restaurants, de la livraison de marchandises aux commerces et aux entreprises manufacturières ou des services de messageries.

Bien que pouvant être responsable occasionnellement de congestion localisée, la livraison des marchandises de jour constitue une solution plus attrayante que le déplacement des activités de livraison pendant la soirée ou la nuit qui aurait un impact certain sur la qualité de vie des résidents.

Plan 27 L'accessibilité du Griffintown

Afin de relier adéquatement les deux rives du canal de Lachine et de faciliter l'utilisation des autoroutes existantes à des fins de camionnage, on étudie présentement divers scénarios composés des éléments suivants :

1. le remplacement du tunnel Wellington par un pont;
2. le raccordement des rues Peel et de la Commune;
3. le réaménagement de l'autoroute Bonaventure;
4. le raccordement du pont Victoria à l'autoroute Bonaventure.

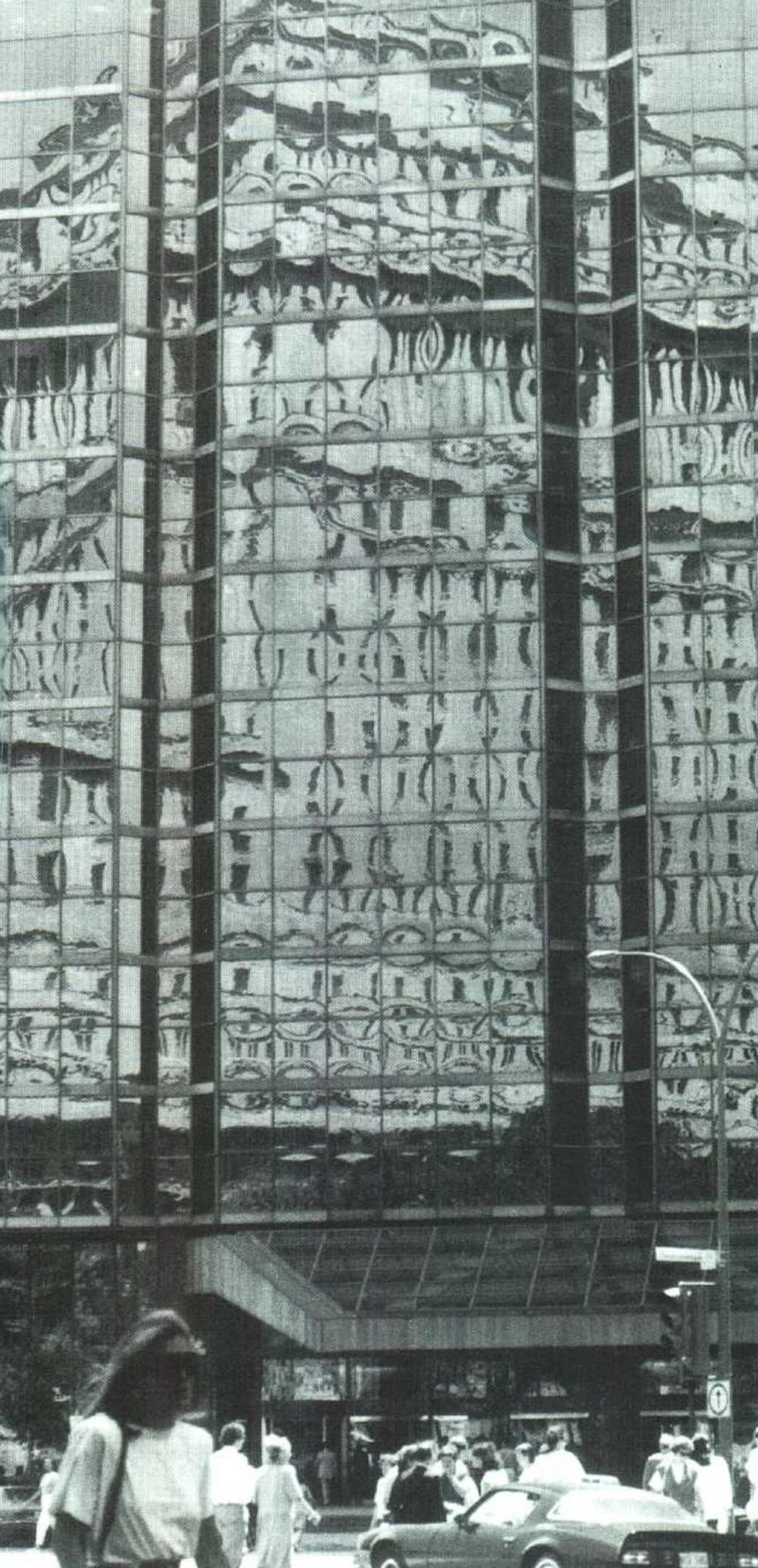


Améliorer l'efficacité dans la livraison des marchandises

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE :

- Faciliter la livraison des marchandises à partir de la rue dans les secteurs non pourvus de quai à cet effet en identifiant des zones de livraison pour les véhicules commerciaux.
- Réserver des places de stationnement sur rue à la livraison, à certaines heures de la journée lorsque la demande le justifie.
- Revoir les routes de camionnage actuelles afin de mieux répondre aux besoins des diverses entreprises.





**La mise en œuvre
du Plan directeur**

**Le cadre de contrôle et
de gestion de l'utilisation du sol**

Le Plan directeur représente un contrat social et un engagement de l'Administration en matière d'aménagement et de développement urbains. Il établit les objectifs, énonce les priorités de la Ville et fixe les balises que la réglementation de zonage devra respecter, en identifiant l'affectation du sol ainsi que les plafonds de hauteur et de densité pour chaque partie de l'arrondissement.

Le rôle du Plan directeur est d'encadrer l'aménagement urbain mais, comme il ne s'agit pas d'un règlement, il n'a pas comme tel de portée juridique. Pour produire des effets juridiques, les intentions, orientations et principes directeurs contenus dans le Plan doivent être repris et traduits à l'intérieur d'un cadre de contrôle et de gestion de l'utilisation du sol. Ce cadre se compose de règlements et de procédures. Les premiers, qu'ils soient de zonage ou sectoriels (touchant par exemple le stationnement ou l'affichage), édictent des normes qui doivent être formulées de manière claire, générale et objective. Les procédures d'approbation de projets, telle celle relative aux plans de construction et d'occupation («plans d'ensemble») reposent sur l'exercice d'une certaine discrétion permettant la prise en compte de circonstances particulières reliées aux divers projets. Elles confèrent un certain degré de flexibilité. Les procédures discrétionnaires, assorties de garanties juridiques, sont de plus en plus présentes dans le domaine de l'aménagement urbain comme complément à la réglementation de zonage.

Les impératifs de mise en œuvre du Plan directeur exigent une révision du cadre de contrôle et de gestion de l'utilisation du sol. Dans un délai d'un an suivant l'adoption du Plan directeur, une révision de la réglementation

sera complétée afin de rendre cette dernière conforme au Plan. Un projet de règlement de zonage, couvrant l'ensemble de l'arrondissement Ville-Marie, sera alors soumis à une consultation publique locale dans chacun des secteurs du Centre.

À cette fin, non seulement doit-on revoir les différentes normes contenues dans la réglementation (hauteur, densité et usage) afin qu'elles s'inscrivent à l'intérieur des balises fixées dans le Plan, mais il y a également lieu de revoir le rôle dévolu aux différents instruments (règlements et procédures) de manière à assurer la mise en place d'un cadre intégré et performant de gestion de l'utilisation du sol.

La révision mènera à un nouvel équilibre entre les instruments normatifs et discrétionnaires. Le Plan directeur constituera la référence à la fois de l'élaboration du cadre révisé et de son interprétation ultérieure. Le cadre se composera d'une réglementation de zonage qui comprendra la définition des modalités de gestion des droits acquis (constructions existantes qui ne respectent pas les spécifications de la nouvelle réglementation) à laquelle s'ajoutera une procédure d'examen des projets. Les types de projets soumis à cette procédure obligatoire et non plus facultative seront précisés à l'intérieur d'un règlement municipal qui en définira les modalités précises.

Le Plan directeur sera révisé de façon périodique mais pourra exceptionnellement être modifié dans l'interim si les circonstances l'exigent. Une telle modification nécessitera la tenue d'une consultation publique menée par le Bureau de consultation de Montréal et l'adoption d'une résolution par le Conseil municipal.

En plus d'assurer la mise en œuvre du Plan directeur, la révision des règlements d'urbanisme (zonage, lotissement, construction) et des procédures de révision de projets présidera à l'établissement de règles claires qui :

- rassureront les citoyens sur l'avenir de leur environnement urbain;
- limiteront les risques associés à l'investissement immobilier;
- assureront la transparence des procédures et le traitement équitable des requêtes.

L'adoption du Plan d'urbanisme de Montréal aura pour effet d'étendre la révision du cadre de gestion de l'utilisation du sol à l'ensemble du territoire montréalais. Ce cadre révisé sera progressivement implanté au cours des années qui suivront.

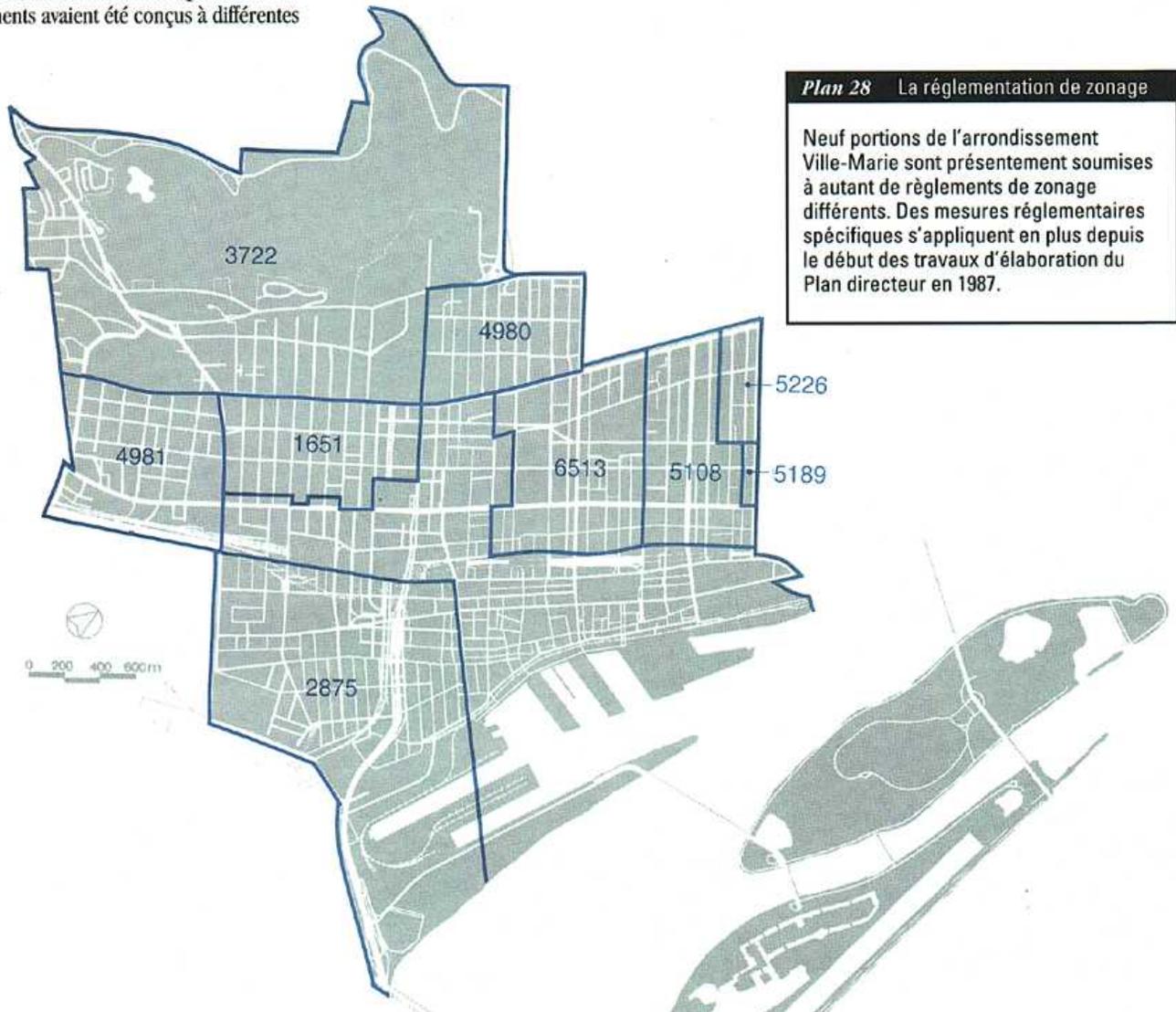


La transition entre le cadre existant et le cadre révisé

Lorsque la Ville a entrepris l'élaboration du Plan directeur, le cadre de gestion de l'utilisation du sol s'avérait insuffisant à plusieurs égards. Le Centre était régi par neuf règlements de zonage, qui ne couvraient pas la totalité de l'arrondissement (plan 28). Ces règlements avaient été conçus à différentes

époques, suivant différentes factures. Un règlement général sur les densités (3411) s'appliquait encore à certaines parties du territoire. Toutefois, sur la majeure partie du territoire du Centre, ce dernier règlement était rendu inopérant par l'adoption subséquente de normes de hauteur dont l'effet était plus limitatif. D'autres règlements subsistaient encore.

À ces outils réglementaires, s'ajoutait la procédure des plans de construction et d'occupation ou «plans d'ensemble» (art. 612a de la Charte). Cette procédure présentait un caractère facultatif, les promoteurs immobiliers pouvant demander de s'en prévaloir pour obtenir l'approbation de leurs projets dans la mesure où ceux-ci remplissaient certaines conditions d'admissibilité précisées dans la Charte. Nombre de projets d'importance ont été approuvés par le biais de cette procédure.



Plan 28 La réglementation de zonage

Neuf portions de l'arrondissement Ville-Marie sont présentement soumises à autant de règlements de zonage différents. Des mesures réglementaires spécifiques s'appliquent en plus depuis le début des travaux d'élaboration du Plan directeur en 1987.

Dès l'amorce de l'élaboration du Plan directeur, il importait de s'assurer que les diverses interventions qui se réaliseraient dans le territoire de l'arrondissement Ville-Marie n'aient pas pour effet de rendre inapplicables les orientations d'aménagement en voie d'élaboration. Pour ce faire, la Ville adoptait en septembre 1987 un règlement de zonage transitoire. Ce règlement de contrôle «intermédiaire» (no 7488) qui prévaut sur les règlements en vigueur, prévoit des normes de hauteur et de densité s'appliquant à certaines parties du territoire considérées comme insuffisamment protégées par les dispositions alors en vigueur. Parallèlement à l'adoption de cette réglementation et de manière à assurer la poursuite du développement du Centre en conformité avec les orientations du Plan, la procédure des plans de construction et d'occupation a été rendue plus accessible aux promoteurs.

La mise en œuvre du cadre révisé de contrôle et de gestion de l'utilisation du sol

À compter de 1991, la Ville a procédé à la mise en œuvre progressive de son cadre révisé de contrôle et de gestion de l'utilisation du sol. Sur le plan des instruments normatifs (règlements d'urbanisme : zonage, lotissement, construction), le règlement 7488 ainsi que les autres règlements en vigueur seront progressivement remplacés par un règlement couvrant l'ensemble de l'arrondissement. Une première version de ce règlement sera rendue publique dans un délai d'un an suivant l'adoption du Plan directeur. Il sera ensuite soumis à une consultation publique locale dans chacun des secteurs de l'arrondissement avant d'être finalisé et adopté par le Conseil municipal.

À cette réglementation s'ajoutera une procédure d'examen des projets. Celle-ci sera obligatoire et s'appliquera à des types de projet clairement identifiés. Un règlement municipal précisera les modalités de cette procédure une fois que les modifications nécessaires à la Charte de la Ville auront été apportées. La procédure comprendra l'affichage obligatoire des projets et une discussion publique à un stade préliminaire de ceux-ci ainsi que l'intervention d'un comité chargé de l'examen du design des projets. Cette procédure s'appliquera également pour les plans d'occupation et de construction couramment appelés plans d'ensemble.*



* Cette procédure est confirmée par le règlement municipal 9058.

Les éléments à mettre en œuvre par des mesures réglementaires

Les chapitres portant sur le développement des activités, l'aménagement du Centre et le transport prescrivent de nombreuses mesures dont la mise en application relève d'une réglementation adéquate. Outre ces éléments, dont la liste est présentée au tableau 7, les plans d'affectation du sol, de limites de hauteur et de limites de densité feront l'objet d'une traduction réglementaire dans la réglementation de zonage.

Les plans, qui accompagnent le présent document, visent à encadrer le développement de l'arrondissement quant aux activités qui s'implanteront dans chacun de ses secteurs ainsi qu'à la forme bâtie que prendra ce développement.

Les principes d'application des plans d'affectation, de limites de hauteur et de limites de densité

En tant qu'instrument d'encadrement de la réglementation, le Plan directeur ne peut prévoir toutes les situations. Il importe donc de définir des principes qui guideront l'interprétation et l'application des plans d'affectation, de limites de hauteur et de limites de densité, et qui leur fourniront la souplesse nécessaire.

Les principes spécifiques à l'affectation, aux limites de hauteur ou aux limites de densité sont présentés dans les sections traitant particulièrement de ces objets.

- Les délimitations sur les plans sont approximatives et doivent être interprétées en fonction des emprises de rues et de ruelles ainsi que des limites de lot et de propriété.
- L'usage, la hauteur et la densité actuels des lieux de culte, identifiés par un symbole particulier sur les plans, seront préservés par la réglementation.

- Pendant un délai de trois ans suivant l'adoption du Plan directeur, le Conseil municipal pourra autoriser des hauteurs et des densités supérieures aux limites identifiées au Plan directeur pour les projets ne comprenant que des activités propres aux institutions sur leurs terrains.
- Dans le Vieux-Montréal, les sites du patrimoine et les autres secteurs patrimoniaux, la réglementation de zonage verra à préserver le caractère particulier des bâtiments existants.
- Sur un emplacement à l'extérieur du Vieux-Montréal ou d'un site du patrimoine, les bâtiments d'intérêt patrimonial exceptionnel sauvegardés par un projet de construction pourront être partiellement ou totalement exclus du calcul de la densité de ce projet. Ce principe ne s'appliquera toutefois que lorsque le bâtiment patrimonial, et non seulement sa façade, sera préservé et uniquement si la nouvelle construction met en valeur l'immeuble

conservé, par exemple en étant localisée en retrait de ce dernier. Dans les cas où cette mesure s'appliquera, la limite de hauteur fixée par le Plan pourra être dépassée si cela est nécessaire à la réalisation de la densité autorisée.

- Pour les terrains qui étaient vacants le 31 mai 1990 et qui sont adjacents à un immeuble d'une hauteur supérieure à celle spécifiée dans le Plan, le Conseil municipal pourra autoriser des hauteurs et des densités supérieures aux limites identifiées au Plan dans la mesure où cela contribue à une meilleure harmonisation des constructions dans le secteur. Cette mesure sera particulièrement applicable dans les cas où le terrain vacant est immédiatement adjacent à un mur aveugle (c'est-à-dire dépourvu de portes ou de fenêtres).

Tableau 7 Éléments précisés dans la réglementation de zonage

Au-delà des précisions à apporter à l'affectation du sol et aux limites de hauteur et de densité, les éléments suivants compris dans le Plan directeur feront notamment l'objet d'une considération spécifique lors de la révision de la réglementation de zonage :

1. les occupations :

- la possibilité d'exploiter des établissements de «gîte et couvert» dans les zones résidentielles (sous certaines restrictions à établir);
- une réglementation des bars et restaurants tenant compte des secteurs résidentiels (dont on veut protéger la tranquillité);
- la possibilité de développer les activités de soutien dans les pôles d'activités culturelles (galeries, librairies, restaurants, bars, etc.);
- l'autorisation d'implanter des logements d'artistes dans certaines zones industrielles et l'élargissement des occupations professionnelles dans les zones résidentielles pour inclure certaines activités de production artistique;
- la localisation et les types de commerces à autoriser sur certains tronçons de rues y compris dans les secteurs résidentiels.

2. la forme urbaine :

- l'intégration, dans le calcul de la densité de construction, des espaces situés sous le niveau de la rue autres que les stationnements et les espaces d'entrepasage (les espaces techniques étant exclus du calcul à tous les étages);
- l'obligation faite aux galeries marchandes de s'intégrer au linéaire commercial des rues où elles se situent;
- la contiguïté ou le caractère pavillonnaire des bâtiments;
- l'alignement des constructions;
- la multiplicité souhaitée des accès directs à la rue;
- la proportion minimale d'ouvertures (portes, fenêtres);
- les proportions minimales et maximales d'implantation au sol, de façon à préserver le caractère particulier de certains secteurs tel le Mille Carré Doré;
- les mesures de contrôle architectural dans les secteurs patrimoniaux intéressants.

3. la réglementation de stationnement :

à modifier à la suite de la finalisation de la politique de stationnement.

Les affectations prescrites

La répartition des affectations prescrites par le Plan directeur découle d'une volonté de conserver et de renforcer le caractère vivant et animé du Centre, en misant sur la mixité des activités qui le caractérise déjà.

Ainsi, une classe d'activités multiples a été définie et appliquée aux secteurs les plus diversifiés de l'arrondissement (voir tableau 8). Au niveau du zonage, une aire affectée à une mixité d'activités pourra au besoin être morcelée en diverses zones, chacune étant réservée à certaines des activités spécifiées par le plan d'affectation. De plus, l'élaboration de mesures de mitigation pourra s'avérer nécessaire afin d'assurer la cohabitation de différentes activités dans un même secteur.

L'affectation du sol concrétise également l'importance accordée par le Plan directeur au redéploiement de la fonction résidentielle. Les affectations «habitation» et «habitation dominante» sont inscrites afin d'atteindre l'objectif de croissance identifié quant au développement de l'habitation. Pour le cas particulier de la catégorie d'affectation «habitation dominante», la réglementation verra à assurer la pleine expansion de la fonction résidentielle, tout en autorisant d'autres usages compatibles. Par ailleurs, certaines catégories d'établissements hôteliers pourront être autorisées par le zonage dans les secteurs «habitation dominante».

En plus des usages prévus dans chaque secteur du plan d'affectation du sol, la réglementation pourra autoriser des usages compatibles et complémentaires aux usages autorisés de plein droit, en suivant la procédure relative à la gestion des usages conditionnels. La réglementation de zonage assurera que le développement de l'arrondissement se réalise en conformité avec les affectations prescrites par le Plan directeur en prévoyant un découpage du territoire en zones affectées de façon plus précise en termes d'usages autorisés.

Tableau 8 Grille des affectations

| Catégorie | Activités autorisées | Notes |
|--|--|---|
| Activités multiples | Bureau Habitation Commerce Équipement collectif et institutionnel Industrie Parc et lieu public | Certaines activités industrielles pourront être permises par la réglementation de zonage. Le commerce et les équipements collectifs et institutionnels seront généralement les seules activités permises au rez-de-chaussée des bâtiments le long des rues marquées par un pointillé sur le plan. Les parcs et lieux publics pourront aussi être autorisés. |
| Habitation | Habitation Commerce d'appoint Équipement collectif et institutionnel Parc et lieu public | La réglementation pourra également autoriser des activités accessoires à l'habitation, tels que le bureau à domicile et certaines activités de production artistique, ainsi que des activités compatibles, tels que les établissements de gîte et couvert. |
| Habitation dominante | Habitation Autres usages compatibles Parc et lieu public | La réglementation verra à assurer la pleine expansion de l'habitation. Les parcs et lieux publics de même que d'autres usages compatibles à l'habitation pourront également être autorisés. |
| Industrie dominante | Industrie Bureau, commerce et services nécessaires à la desserte des travailleurs et des entreprises Parc et lieu public | La réglementation verra à assurer la pleine expansion de l'industrie. Les parcs et lieux publics, ainsi que les bureaux, les commerces et les services nécessaires à la desserte des travailleurs et des entreprises pourront être autorisés. |
| Industrie portuaire | Activités et industries reliées au port Parc et lieu public | Cette affectation comprend tant les activités portuaires elles-mêmes que les activités industrielles ou à caractère industriel reliées au port. |
| Équipement collectif et institutionnel | Équipements culturel d'enseignement, de santé et de culte Parc et lieu public Services complémentaires | L'habitation non dominante pourra aussi être autorisée. La réglementation précisera pour chaque type d'équipement institutionnel, les services complémentaires qui seront autorisés tels que les restaurants, les librairies et les guichets bancaires. |
| Parc et lieu public | Espace vert Espace public | Certains équipements de nature récréative ou culturelle pourront être autorisés. La configuration définitive des places, des parcs et des squares projetés (identifiés par un astérisque sur le plan) pourra être différente de celle qui est illustrée. |
| Note complémentaire : En plus des usages prévus dans les différentes catégories d'affectation du sol, la réglementation pourra permettre des usages compatibles et complémentaires aux usages autorisés de plein droit en suivant la procédure relative à la gestion des usages conditionnels. La réglementation prévoira les modalités appropriées de gestion des services d'utilité publique en fonction des différentes catégories d'affectation. | | |

Les limites de hauteur des bâtiments

Le Plan directeur identifie les limites de hauteur des bâtiments pour les diverses parties de l'arrondissement. La réglementation de zonage raffinerait ces limites en fonction des caractéristiques de chaque secteur en respectant les plafonds établis par le Plan. Ainsi, par exemple, pour un secteur limité à une hauteur de 25 mètres par le Plan directeur, le zonage pourra limiter la hauteur à 10, 12 ou 18 mètres ou à toute autre valeur de 25 mètres ou moins mais ne pourra permettre des hauteurs de plus de 25 mètres. Le zonage établira ces limites de hauteur en termes de mètres, de nombre d'étages ou les deux.

La réglementation de zonage pourra autoriser en retrait de la rue, des hauteurs supérieures à la limite indiquée dans le Plan directeur, dans la mesure où la limite de densité du Plan est respectée. Dans ces cas, le zonage devra indiquer :

- la hauteur minimale sur rue;
- la hauteur maximale de l'immeuble;
- la marge de retrait à respecter.

Les catégories de limites de hauteur

Les catégories de hauteur s'appliquant dans le Plan directeur pour les différentes portions de l'arrondissement sont les suivantes :

- jusqu'à 12,5 mètres;
- jusqu'à 16 mètres;
- jusqu'à 25 mètres;
- jusqu'à 44 mètres;
- jusqu'à 60 mètres;
- jusqu'à 120 mètres;
- plus de 120 mètres (sans dépasser dans aucun cas 200 mètres ou la hauteur du sommet du mont Royal).

Ces catégories sont établies en fonction des différents types de bâtiments de la tradition bâtie montréalaise.

Jusqu'à 12,5 mètres :

La limite de 12,5 mètres correspond aux constructions de 3 étages et au zonage traditionnel de 40 pieds. Cette hauteur, où chaque étage peut être en relation directe avec la rue, a longtemps été la hauteur type des bâtiments montréalais. Elle est encore répandue dans plusieurs parties du Centre, notamment certains secteurs résidentiels.

Jusqu'à 16 mètres :

La limite de 16 mètres correspond principalement aux bâtiments de 4 étages que l'on rencontre dans des secteurs du Centre, tels Milton-Parc, Bishop-Crescent et le flanc sud du mont Royal. L'application de cette limite permet notamment de confirmer des ensembles de bâtiments homogènes qui voisinent souvent des secteurs de 12,5 mètres.

Jusqu'à 25 mètres :

La limite de hauteur de 25 mètres peut permettre la construction d'édifices atteignant jusqu'à 6 ou 8 étages. Ceux-ci sont caractérisés par plusieurs rues importantes et de secteurs comme le Vieux-Montréal.

Jusqu'à 44 mètres :

La limite de 44 mètres peut permettre la construction de bâtiments pouvant atteindre 10 ou 12 étages. Cette limite a été établie en fonction du type de bâtiment construit au début des années 1900, bâtiment qui a façonné l'image de Montréal, tels l'édifice de la Douane et le Sun Life Building. Encore aujourd'hui, ces édifices servent de repères pour la modulation de nouveaux bâtiments.

Jusqu'à 60 mètres :

La limite de hauteur de 60 mètres peut permettre la réalisation d'édifices pouvant aller jusqu'à environ 15 étages de bureaux ou 20 étages résidentiels. Nombre d'édifices existants s'inscrivent dans cette catégorie, notamment des immeubles industriels de 100 ou 130 pieds. Ceux-ci ont marqué l'image de Montréal, par exemple dans le district de la fourrure ou dans certaines parties des rues McGill, Saint-Laurent et Sainte-Catherine.

Jusqu'à 120 mètres :

Aujourd'hui cette hauteur correspond aux constructions répandues dans le Centre des affaires qui peuvent comporter, en règle générale, jusqu'à environ 30 étages de bureaux. Elle est appropriée pour faire la transition entre les hauteurs les plus élevées du Centre des affaires et celles des secteurs périphériques.

Plus de 120 mètres :

Cette catégorie de hauteur permet d'aller au-delà de 120 mètres, sans toutefois dépasser 200 mètres ou le niveau du sommet de la montagne. Cette catégorie correspond aux plus hautes constructions à Montréal qui se distinguent par leur valeur symbolique de gratte-ciel.

La hauteur des basiliaires

La réglementation de zonage pourra exiger, dans le cas de grands immeubles, des basiliaires d'une hauteur minimale déterminée, dans le but d'assurer un encadrement adéquat des lieux publics.

La notion de basilicaine ne s'applique pas :

- aux rénovations d'immeubles déjà construits sans un tel seuil;
- à la construction d'immeubles situés sur des terrains trop exigus pour permettre l'intégration d'un tel seuil.

Les critères relatifs à la limitation des hauteurs des bâtiments

La limitation des hauteurs dans le présent Plan directeur et dans la réglementation de zonage est fonction des critères suivants :

- Le caractère des lieux :
 - des hauteurs homogènes (en général) :
 - pour chaque tronçon de rue;
 - des deux côtés d'une même rue;
 - autour de chaque square;
 - aux quatre coins d'une intersection;
 - des hauteurs plus fortes sur les axes majeurs que sur les rues secondaires;
 - des hauteurs spécifiées en fonction des dimensions et de la forme des lots et des îlots et de la largeur des rues;
 - dans les secteurs patrimoniaux, des limites correspondant à la hauteur des bâtiments existants de manière à perpétuer le caractère du secteur, tout en permettant son évolution.
- La protection des vues et de l'importance du mont Royal :
 - des hauteurs assurant l'encadrement des perspectives visuelles axiales identifiées dans le Plan directeur et sauvegardant la vue sur le point focal;
 - des hauteurs assurant la protection de la vue du mont Royal depuis la berge de l'île Sainte-Hélène;
 - des hauteurs inférieures dans tous les cas au niveau du sommet du mont Royal.

- Les conditions d'ensoleillement et de vent :
 - des hauteurs assurant des conditions optimales d'ensoleillement des rues et des lieux publics tout en permettant une densité d'occupation suffisante et la cohésion du cadre bâti;
 - des hauteurs permettant de régulariser les conditions de vent sur les rues et les lieux publics : l'homogénéisation des hauteurs des deux côtés d'un tronçon de rue et les variations graduelles d'un tronçon de rue à l'autre contribuent à réduire et régulariser le niveau de vent; l'établissement d'un seuil inférieur à la base des constructions les plus élevées contribue à réduire l'effet « aspirateur » du vent vers le sol que créent ces structures en hauteur.
- Les contraintes spécifiques au site :
 - les hauteurs de construction sont aussi spécifiées en fonction des contraintes inhérentes à chaque site, par exemple, la construction au-dessus d'une autoroute peut s'avérer plus coûteuse et justifier une hauteur plus importante.

Les limites de densité

Le plan des limites de densité établit, pour les différentes portions de l'arrondissement, la limite maximale jusqu'à laquelle la réglementation de zonage pourra fixer la densité. La densité de construction s'obtient en divisant la superficie totale de plancher d'un bâtiment par la superficie du terrain sur lequel il est érigé.

La répartition des densités sur le territoire concrétise la volonté de concentrer le développement et les activités les plus intenses là où les infrastructures sont le plus adéquates. Ainsi, les densités les plus élevées se retrouvent dans le Centre des affaires et les pôles d'activités multiples, ainsi que le long des grands axes.

Principes d'application du plan des limites de densité

Les règles précises de calcul de la densité seront définies par la réglementation. À cet égard, le Plan directeur prévoit les principes suivants, dont l'application se fera selon des modalités à établir.

- En calculant la densité de construction d'un projet, toutes les superficies de plancher du projet seront comptabilisées (y compris en sous-sol) sauf :
 - les espaces à des fins mécaniques (ascenseur, ventilation, etc.);
 - les espaces d'entreposage en sous-sol;
 - les espaces de stationnement en sous-sol.
- La limite de densité applicable à une propriété touchée par plus d'une catégorie se calcule proportionnellement aux parties de terrain touchées par chaque catégorie.
- La superficie de plancher occupée par des commerces individuellement et directement accessibles de la rue, sur les rues où le Plan veut favoriser le commerce (voir plan 12), sera exclue du calcul de la densité, selon des modalités à établir.
- Le volume occupé par un équipement culturel pourra être exclu du calcul de la densité, selon l'analyse de chacun des projets en rapport avec l'opportunité de développer le nouvel équipement.
- La superficie de plancher occupée par un aménagement visant à ajouter au confort des locataires d'un immeuble déjà construit pourra être exclue du calcul de la densité, à la suite de l'analyse de chaque cas.

Les catégories des limites de densité

Les catégories des limites de densité sont établies en fonction des divers types de tissus urbains de la tradition bâtie montréalaise.

Densité maximale de 3 :

Cette catégorie correspond aux secteurs les moins denses de l'arrondissement Ville-Marie qui sont souvent résidentiels ou de valeur

patrimoniale. Plusieurs immeubles résidentiels de trois étages avec sous-sol atteignent d'ailleurs des densités s'approchant de cette limite.

Densité maximale de 6 :

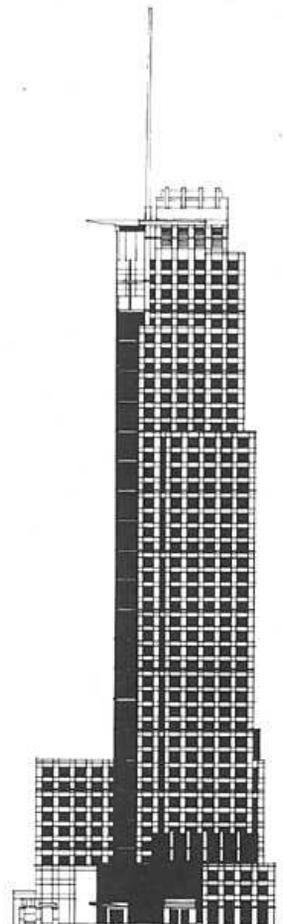
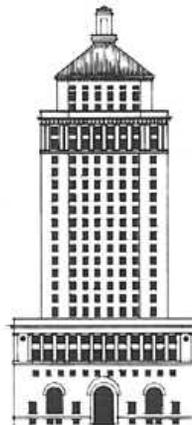
Cette catégorie correspond à certains secteurs comme le Vieux-Montréal et à certaines rues importantes comme le boulevard Saint-Laurent et la rue Sainte-Catherine à l'extérieur du Centre des affaires.

Densité maximale de 9 :

Cette catégorie correspond à certaines portions du Centre des affaires telle la rue Sainte-Catherine, où l'on retrouve des édifices de 8 ou 9 étages occupant tout leur terrain.

Densité maximale de 12 :

Cette catégorie correspond à certains des plus grands édifices du Centre des affaires et, dans le bâti plus ancien, à certains édifices d'environ 12 étages occupant tout leur terrain. Elle correspond en outre au maximum prévu par la réglementation existante (règlement 3411) qui prévoit qu'aucune partie du Centre ne saurait présenter une densité excédant 12.





Les principaux moyens d'action

La mise en œuvre du Plan directeur suppose plus que la stricte application des nombreuses dispositions réglementaires discutées au chapitre précédent. En effet, des projets stratégiques et des interventions particulières devront être engagés par la Ville et les sociétés paramunicipales.

La Ville ne saurait agir seule. La collaboration avec les gouvernements, les institutions et organismes publics, avec l'entreprise privée ainsi qu'avec les centres d'enseignement et de recherche est indispensable. Dans cet esprit, la Ville amorcera les échanges, avec les autres organismes, tant sur le plan municipal, régional que national et visera à harmoniser les interventions, tout en étant maître d'œuvre de ses propres projets. La Ville est également à la recherche de partenaires pour certains autres projets ou certaines interventions. C'est là que son rôle d'initiateur, de coordonnateur, voire de médiateur prend son importance.

Ainsi, en fonction des objectifs énoncés aux chapitres précédents, un ensemble de projets et d'interventions est nécessaire pour restructurer ou développer un Centre vivant avec ses multiples composantes.

Ces interventions sont diverses. Il ne s'agit pas uniquement du régime courant d'exploitation ou d'entretien. Elles ne concernent pas uniquement des équipements, mais également des programmes d'aides ou de subventions et des grandes politiques. Les modalités de mise en œuvre feront l'objet d'examen particuliers et fourniront l'occasion de mettre de l'avant de nouvelles approches de collaboration avec les partenaires, promoteurs privés ou publics.

Ces interventions impliquent en tout ou en partie des acteurs publics, qui ne sont pas uniquement municipaux. Certains de ces projets ou de ces interventions sont déjà engagés, en continuité de programmes en place ou d'approbations déjà obtenues.

Le plan «concept d'aménagement et mise en œuvre du Plan directeur» résume les principales actions que la Ville prévoit en termes d'aménagement du domaine public et de réaffectation de propriétés municipales. L'élaboration et l'application de politiques et de programmes, de même que la planification particulière de certains secteurs, contribueront à la réalisation des objectifs présentés dans le présent document.



Le domaine public

Par son intervention sur le domaine public, la Ville axera ses efforts sur l'amélioration de l'aménagement des voies publiques. Cela comprend l'aménagement proprement dit, la réfection de voies existantes et, le cas échéant, la modification de leur tracé ou la création de nouvelles rues afin de permettre le développement de certains sites en intégration avec les secteurs environnants.

L'intervention sur le domaine public porte également sur la création de nouveaux lieux publics ou le réaménagement de lieux publics existants. Il s'agit d'offrir aux résidents et aux usagers un réseau de lieux publics attractifs.

On peut mentionner par exemple :

- le projet de la place de la Paix, devant le Monument national, qui participera à la revalorisation de ce secteur;
- le «réseau vert» qui comprend les rives du fleuve et les abords du canal de Lachine;
- la mise en valeur du mont Royal et l'amélioration de son accessibilité à partir du Centre;
- la mise en valeur des îles Sainte-Hélène et Notre-Dame comme centres de détente et d'activités;
- le réaménagement du Vieux-Port où, tout en n'étant pas propriétaire, la Ville a un rôle primordial à jouer à titre de partenaire;
- l'aménagement des espaces limitrophes au Vieux-Port dont la rue de la Commune et les places d'Youville et Royale



La Ville comme agent de développement

La réaffectation de certains immeubles ou terrains municipaux sous-utilisés contribuera à restructurer le tissu urbain et à améliorer la qualité et le nombre des équipements.

Par exemple, le complexe Chaussegros-de-Léry, en construction sur un terrain municipal, abritera des services municipaux et des logements. Les espaces de stationnement qu'il comprendra permettront de libérer les stationnements étagés de la place de La Dauversière et du Champ-de-Mars qui pourront ainsi être voués à d'autres fins.

La Ville est elle-même promoteur de deux projets : la Cour municipale qui sera logée aux environs du Palais de Justice, et une nouvelle Bibliothèque centrale. Elle est aussi un agent de développement par l'entremise de ses sociétés paramunicipales : la Société de développement industriel de Montréal (SODIM), la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM) et la Société immobilière du patrimoine architectural de Montréal (SIMPA).

De plus, la Ville, par l'intermédiaire de la Commission d'initiative et de développement économiques de Montréal (CIDEM) et de la Commission d'initiative et de développement culturels (CIDEC), élabore et met en œuvre des stratégies en matière de développement économique et culturel.

Les politiques et les programmes

De façon à assurer la mise en œuvre du Plan directeur, la Ville élaborera trois politiques spécifiques. Une première, portant sur l'aménagement du domaine public, permettra d'encadrer les interventions ponctuelles en s'assurant qu'elles sont conformes aux objectifs du Plan directeur. Une seconde politique traitera de la protection et de la mise en valeur du patrimoine tant archéologique, historique que bâti. Enfin, une politique sur le stationnement permettra de transcrire de façon détaillée les objectifs contenus dans le Plan directeur.

Par ailleurs, plusieurs programmes municipaux s'appliquant à l'ensemble du territoire de la ville contribueront à la mise en œuvre du Plan directeur. Ces programmes touchent le développement résidentiel ou industriel de même que la mise en valeur du patrimoine.

Les programmes de développement résidentiel

La Ville de Montréal entend encourager la construction de logements abordables pour des clientèles variées. Par son «programme de développement», elle cède à des constructeurs privés ou sans but lucratif des terrains lui appartenant moyennant un engagement à construire un projet conforme au devis préparé par la Ville. Des terrains seront réservés pour la construction de projets coopératifs ou sans but lucratif, d'habitation à loyer modique (HLM) et de logements admissibles au programme Crédit-Proprio. Ce dernier offre à un plus grand nombre de Montréalais la possibilité d'accéder à la propriété par le biais d'un crédit d'impôt foncier.

L'importance d'offrir un hébergement adéquat aux personnes les plus démunies a conduit la Ville à vouloir maintenir et développer les maisons de chambres. À cet égard, des subventions sont offertes pour la restauration de maisons de chambres existantes. La Ville poursuit aussi son programme d'acquisition d'ensembles de logements et de chambres par la SHDM, pour cession à des coopératives et à des organismes sans but lucratif. Les logements acquis par la Ville pourront bénéficier de subventions municipales à la rénovation.

Les programmes de développement industriel

Deux programmes touchent spécifiquement le domaine industriel. En premier lieu, le programme de revitalisation des aires industrielles (PRAIMONT) est un programme d'assistance financière visant à défrayer une partie des coûts reliés à l'acquisition de bâtiments et de terrains, la démolition de bâtiments ou la réfection d'infrastructures dans les zones industrielles désuètes. Dans son ensemble, le programme cherche à consolider la fonction manufacturière dans les périmètres où elle occupe déjà l'essentiel de l'espace, à améliorer la qualité de l'environnement et à offrir à l'entreprise manufacturière montréalaise le maximum d'occasions de développement en milieu urbain. L'application d'un PRAIMONT pour le Griffintown permettra d'en rehausser l'attrait auprès d'éventuels investisseurs.

D'autre part, le programme de coopération industrielle de Montréal (PROCIM) permet d'accorder une aide financière pour des travaux de rénovation ou d'agrandissement de bâtiments industriels et un dédommagement partiel de l'augmentation des taxes foncières résultant de ces travaux. L'application d'un tel programme pourrait contribuer à la mise en valeur du district de la fourrure.

L'entente MAC-Ville

Le gouvernement du Québec, par l'entremise du ministère des Affaires culturelles, et la Ville ont convenu d'une entente qui leur permet de financer conjointement des travaux de toutes sortes visant la mise en valeur du patrimoine, notamment dans le Vieux-Montréal. L'un des volets de cette entente offre des subventions à la restauration de bâtiments existants ayant un intérêt architectural, historique ou culturel reconnu.

Les secteurs de planification particulière

Après l'adoption du Plan directeur de l'arrondissement Ville-Marie, d'importants efforts seront consacrés à la planification détaillée de plusieurs secteurs du Centre. Divers instruments de planification seront utilisés : plans particuliers, ententes de développement et accords de développement*.

Par ailleurs, des plans particuliers seront réalisés pour les secteurs identifiés au plan 29 afin d'y favoriser le développement des nombreux terrains vacants qu'on y trouve.

Afin de s'adapter aux cas particuliers, les éléments touchés varieront mais pourront comprendre les suivants en plus des objectifs spécifiques pour le secteur :

- l'affectation détaillée du sol;
- la densité d'occupation;
- la volumétrie, l'implantation et la typologie des bâtiments;
- les conditions particulières quant à la composition des façades, la proportion des ouvertures et les accès sur rue;
- la nature et l'emplacement des équipements collectifs et les voies de circulation;
- l'acquisition, la construction, la rénovation et l'aliénation d'immeubles par la Ville;
- une évaluation des coûts et une indication des phases de réalisation.



Pour deux des secteurs identifiés au plan 29, le faubourg Québec et le faubourg des Récollets, les limites de hauteur ne sont pas spécifiées par le Plan directeur et le plan «Limites de hauteur» les désigne comme «secteur d'aménagement différé». D'ici à ce que l'ensemble des paramètres de développement soient précisés par un plan particulier, la Ville contrôlera de façon étroite le développement de ces secteurs pour assurer la préservation de leur plein potentiel.

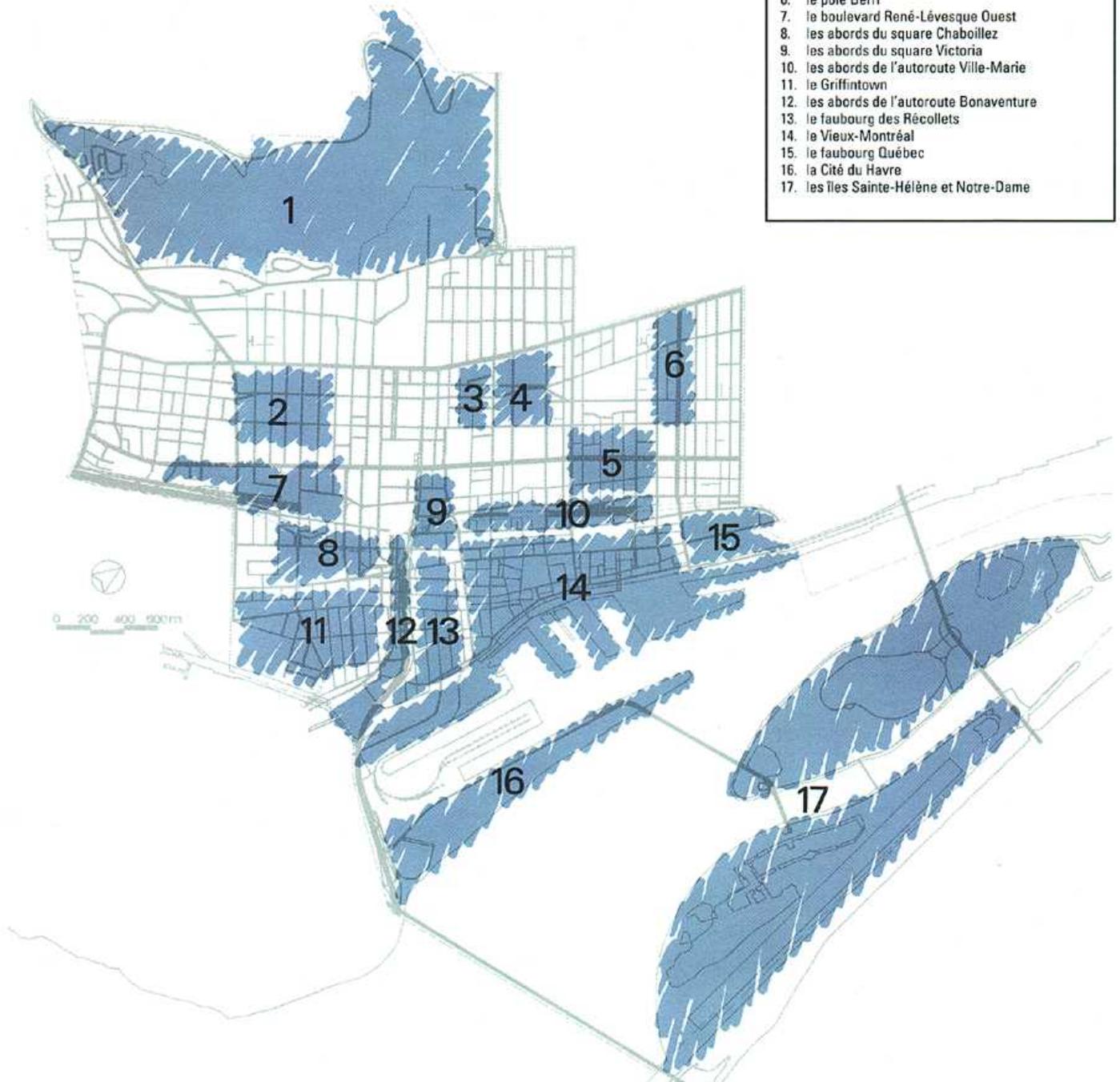
Les secteurs connaissant un rythme accéléré de développement feront l'objet d'une opération de planification menée par la Ville de concert avec les intervenants actifs dans ces secteurs. L'objectif sera d'assurer la cohérence des interventions en définissant les modalités de développement privilégiées, notamment quant aux activités, à la forme urbaine et à l'aménagement du domaine public. Le résultat de cet exercice de planification et de négociation entre les divers partenaires sera officialisé par une entente de développement. Les secteurs devant faire l'objet de ces ententes seront identifiés ultérieurement par l'Administration.

* Le chapitre 6 du document «Les orientations et les stratégies du Plan d'urbanisme de Montréal» précise l'ensemble des moyens de mise en œuvre.

Plan 29 Les secteurs
de planification particulière

Certains secteurs de l'arrondissement feront l'objet, après l'adoption du Plan directeur, d'une opération de planification particulière.

1. le parc du Mont-Royal
2. le secteur Bishop-Crescent
3. le district de la fourrure
4. les abords de la Place des Arts
5. le faubourg Saint-Laurent
6. le pôle Berri
7. le boulevard René-Lévesque Ouest
8. les abords du square Chaboillez
9. les abords du square Victoria
10. les abords de l'autoroute Ville-Marie
11. le Griffintown
12. les abords de l'autoroute Bonaventure
13. le faubourg des Récollets
14. le Vieux-Montréal
15. le faubourg Québec
16. la Cité du Havre
17. les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame





Les secteurs de planification particulière

Tel qu'il a été mentionné au chapitre précédent, des efforts particuliers mèneront à la planification détaillée de secteurs spécifiques (plan 29).

Le Plan directeur énonce pour ces secteurs les orientations de développement et d'aménagement qui guideront les opérations de planification, ainsi que les interventions déjà prévues.

Le Vieux-Montréal et ses faubourgs

Le Vieux-Montréal est isolé dans la ville. Les autoroutes Ville-Marie et Bonaventure représentent une barrière importante, de même que la ceinture de terrains vacants et de bâtiments désaffectés qui l'entoure. Pour développer la ville historique et aller plus avant dans sa mise en valeur, il importe de briser cet isolement. Dans le cadre du Plan directeur, deux aspects sont particulièrement importants à cet égard : l'essor de l'habitation, notamment dans les faubourgs, et la diminution de l'impact des autoroutes.

Le Vieux-Montréal (plan 30)

La Ville de Montréal poursuivra ses efforts dans le but de mettre en valeur la vieille ville. Déjà, dans le cadre de l'entente entre le ministère des Affaires culturelles et la Ville de

Montréal (Entente MAC-Ville), 40 millions de dollars ont été injectés par les deux gouvernements depuis 10 ans. Plusieurs bâtiments et sites ont pu ainsi être mis en valeur. D'autres le seront dans les années à venir à la suite de la reconduction de l'entente qui prévoit des investissements publics de 34 millions de dollars pour les cinq prochaines années.

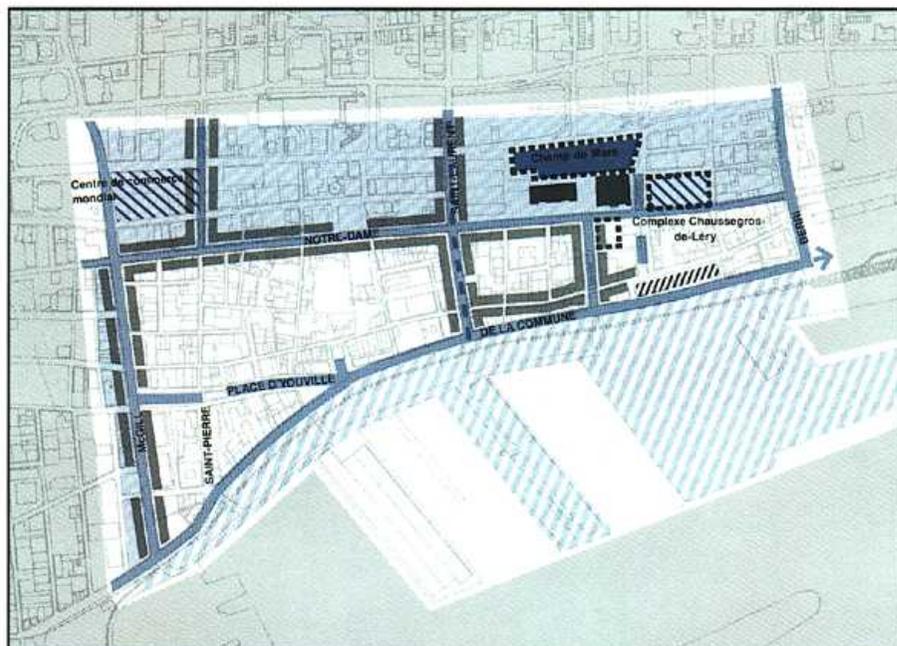
Le Vieux-Port

Le territoire du Vieux-Port est sous la juridiction d'un organisme fédéral la Société immobilière du Canada (Le Vieux-Port de Montréal) limitée. De ce fait, les pouvoirs de la Ville de Montréal sur cette portion de son territoire sont limités.

Le territoire du Vieux-Port représente néanmoins, par sa localisation et son potentiel récréatif et touristique, un élément stratégique de la mise en valeur du Vieux-Montréal et de ses faubourgs. La planification de son aménagement doit donc s'inspirer des caractéristiques de ceux-ci, ainsi que des orientations de développement et d'aménagement privilégiées à leur égard. Le type d'activité qui y sera privilégié, la forme urbaine et les accès, notamment, doivent en ce sens être établis en continuité avec le tissu urbain environnant, de façon à assurer un aménagement intégré de l'ensemble du Havre Jacques-Cartier.

PRINCIPALES ORIENTATIONS

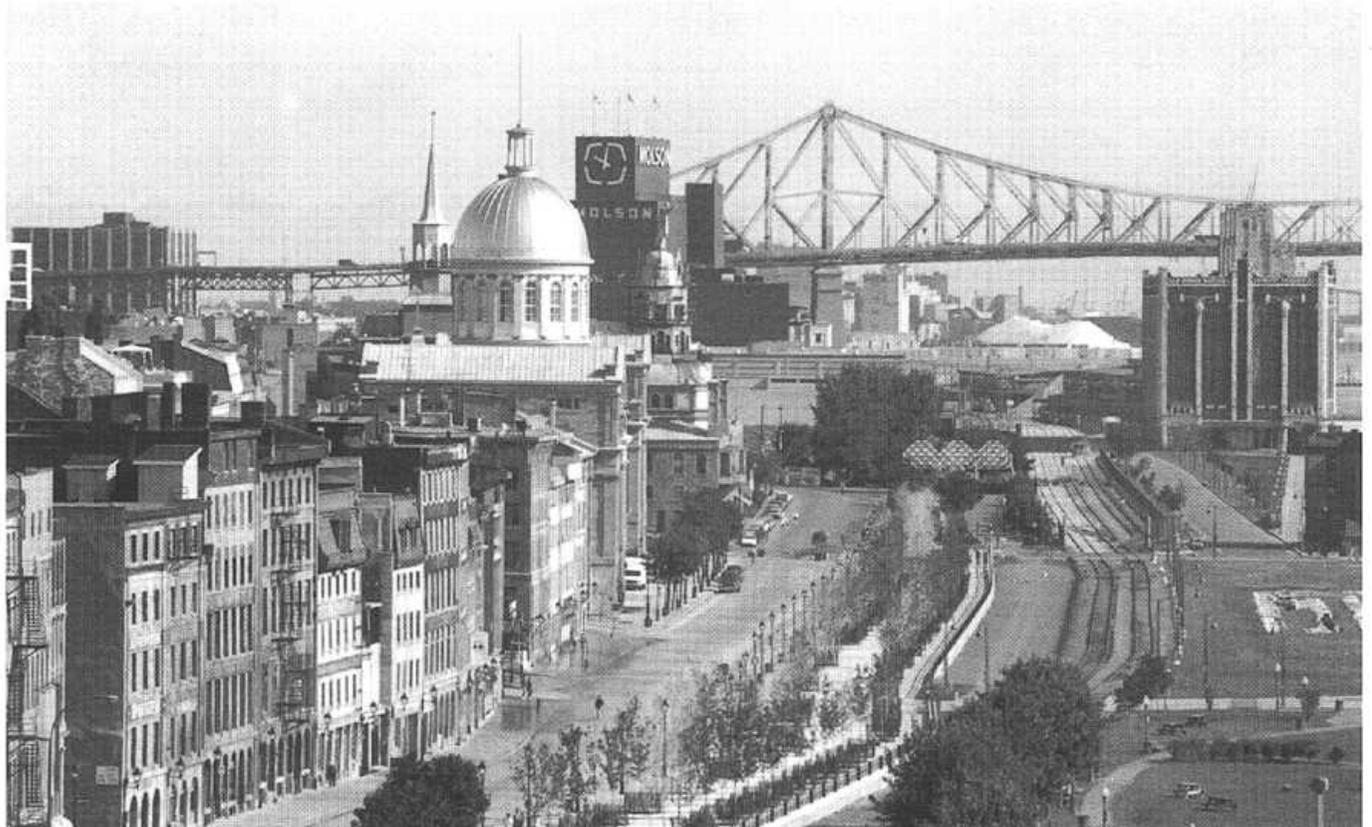
- Poursuivre la consolidation du Vieux-Montréal dans une optique de protection et de mise en valeur du patrimoine bâti.
- Rétablir les liens entre la ville et le fleuve par l'aménagement prioritaire du Vieux-Port, du faubourg Québec et de la rue de la Commune, en parallèle avec les interventions menées dans le cadre de l'entente MAC-Ville.
- Aménager le Vieux-Port selon sa vocation de lieu public voué à la détente et à la récréation, complémentaire aux secteurs urbains environnants et facilement accessible. Des aménagements de surface devront être réalisés en priorité et des nouveaux accès créés sur l'ensemble du site afin d'en favoriser la fréquentation.
- Assurer l'accès visuel et physique au fleuve en implantant par exemple un système de navette fluviale entre le Vieux-Port et les Îles.
- Établir la programmation de l'aménagement du Vieux-Port en tenant compte des besoins en équipements collectifs.
- Renforcer la vocation du Vieux-Montréal comme lieu à la fois de résidence, de travail, de divertissement et de tourisme.
- Favoriser les activités de création et de design dans l'ensemble du Vieux-Montréal.
- Favoriser le développement d'activités de bureau orientées vers les services professionnels, rues Saint-Jacques, Notre-Dame et Saint-Antoine.



Plan 30 Vieux-Montréal

- rénovation du vieux Palais de Justice et de l'hôtel de ville
- /// réaffectation du marché Bonsecours
- occupation commerciale au rez-de-chaussée
- ■ ■ ■ réaffectation de propriétés municipales
- réaménagement du domaine public
- aménagement de nouveaux lieux publics
- ➔ prolongement de rues
- /// projet immobilier (réalisation ou participation)
- agrandissement de l'arrondissement historique
- aménagement du Vieux-Port (gouvernement fédéral)
- ■ ■ projet-pilote de parcours culturel

- Renforcer la présence résidentielle et assurer aux résidents une meilleure desserte en services commerciaux de base.
- Consolider les activités institutionnelles autour de l'hôtel de Ville et du Palais de justice.
- Assurer la prépondérance de la tour de l'hôtel de ville par rapport au bâti environnant tant du côté sud que tout autour du Champ-de-Mars.
- Consolider le linéaire commercial des rues Notre-Dame, Saint-Laurent et Saint-Paul, ainsi que des abords de la place Jacques-Cartier, en y favorisant l'occupation commerciale des rez-de-chaussée, et favoriser l'implantation de commerces au rez-de-chaussée des édifices de la rue de la Commune. La typologie des commerces sera précisée dans la réglementation de zonage selon les secteurs pour répondre aux besoins des résidents, des travailleurs et des touristes.
- Favoriser la construction d'hôtels et d'autres équipements d'hébergement pour soutenir la vocation touristique du secteur.
- Confirmer, par un aménagement et une signalisation particuliers, les rues suivantes comme axes importants d'accès au Vieux-Montréal et au Vieux-Port : McGill/Côte du Beaver Hall, Saint-Pierre, Saint-François-Xavier, Saint-Urbain, Saint-Laurent, Bonsecours et Berri.
- Rétablir la continuité entre le Vieux-Montréal et le faubourg Saint-Laurent en aménageant adéquatement les liens supplémentaires au-dessus de la tranchée de l'autoroute Ville-Marie que sont les rues Sanguinet et Hôtel-de-Ville.
- Favoriser la circulation piétonne en interdisant la circulation automobile sur certaines rues et à certaines heures à déterminer.
- Offrir une meilleure liaison avec les autres parties de l'arrondissement, en améliorant notamment la desserte locale en transport collectif et en portant une attention particulière à la circulation piétonne.
- Poursuivre la mise en valeur du patrimoine archéologique, notamment à la place Royale et au Champ-de-Mars.



Faubourg Saint-Laurent (plan 31)

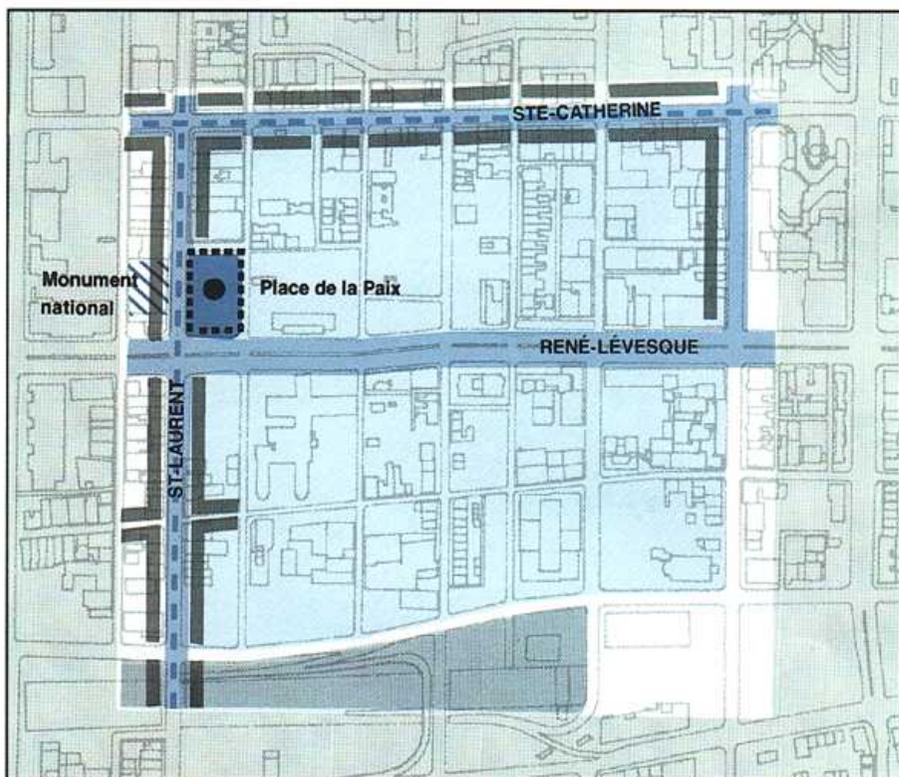
Le potentiel de développement considérable qu'offre le faubourg Saint-Laurent pour l'habitation justifie les efforts que l'Administration entend mettre pour son redéveloppement au cours des prochaines années. La construction de logements contribuera, au même titre que les projets similaires dans les deux autres faubourgs adjacents au Vieux-Montréal, à dynamiser et à valoriser le cœur de la ville. Les objectifs du Plan directeur traduisent cette volonté de recréer des milieux résidentiels complets, qui répondent aux besoins d'une clientèle diversifiée attirée par le caractère particulier du Centre. La planification détaillée du redéveloppement se poursuivra en collaboration avec les résidents déjà présents dans le secteur, notamment aux Habitations Jeanne-Mance, et en considérant les besoins des étudiants des maisons d'enseignement adjacentes au secteur (UQAM, Cégep du Vieux-Montréal).



Par ailleurs, le faubourg Saint-Laurent profite depuis plusieurs décennies de la présence du quartier chinois qui jouit d'une grande valeur touristique et historique et qui a d'ailleurs été reconnu officiellement comme zone touristique. La Ville entend favoriser le développement de ce secteur qui constitue le cœur culturel et commercial de la communauté chinoise de Montréal et faire en sorte qu'il maintienne ses caractéristiques distinctives.

PRINCIPALES ORIENTATIONS

- Développer le caractère particulier du quartier chinois et renforcer son rôle métropolitain comme cœur de la communauté culturelle chinoise.
- Consolider l'ensemble du faubourg en misant sur la construction de nouveaux bâtiments résidentiels.
- Consolider la fonction de desserte commerciale locale et régionale du boulevard Saint-Laurent, notamment dans le quartier chinois et mettre en valeur ce lien entre le cœur de l'arrondissement et le Vieux-Montréal.
- Consolider la vocation commerciale de desserte locale et régionale de la rue Sainte-Catherine ainsi que son rôle de lien entre les pôles d'activités culturelles de la Place des Arts et du quartier latin.
- Autoriser le commerce rue de la Gauchetière (à l'est de la rue Saint-Dominique).
- Protéger la valeur patrimoniale du secteur par une réglementation adéquate et conserver la grille de rues actuelle.
- Favoriser des densités supérieures là où le bâti traditionnel ne risque pas d'en être affecté.



Plan 31 Faubourg Saint-Laurent

- aménagement de nouveaux lieux publics
- réaménagement du domaine public
- occupation commerciale du rez-de chaussée
- /// projet immobilier (réalisation ou participation)
- installation d'une oeuvre d'art public
- projet d'habitation réalisé ou initié par une société paramunicipale
- étude des scénarios de réaménagement et de construction des abords de l'autoroute Villa-Marie
- projet-pilote de parcours culturel

Faubourg Québec (plan 32)

L'opération de redéploiement de la fonction résidentielle au Centre mettra également à profit le site de l'ancienne cour de triage Viger, qui a recouvré son appellation d'origine : faubourg Québec. Ce terrain, acquis par la Ville, fournit la possibilité de construire quelque 1500 à 2000 logements. Le développement résidentiel du faubourg Québec permet de rencontrer l'objectif général d'accroître le nombre de résidents du Centre, et aussi d'assurer la présence d'un plus grand nombre de résidents à proximité du Vieux-Montréal. De plus, ce site profite de la proximité du fleuve et du Vieux-Port. La planification particulière du site tiendra compte de la présence des installations de la brasserie Molson et des voies ferrées du port. Les orientations suivantes seront raffinées de façon à encadrer adéquatement le développement du faubourg Québec.

PRINCIPALES ORIENTATIONS

- Développer un milieu résidentiel de moyenne densité. Le développement résidentiel, vu l'ampleur du site, pourra répondre aux besoins d'une clientèle diversifiée sur le plan socio-économique et, de façon plus spécifique, à ceux de ménages familiaux.
- Assurer aux futurs résidents les services d'un milieu résidentiel complet par l'aménagement de lieux publics, la disponibilité de services de base et de locaux pouvant être utilisés comme garderies ou lieux accueillants des activités scolaires et communautaires.

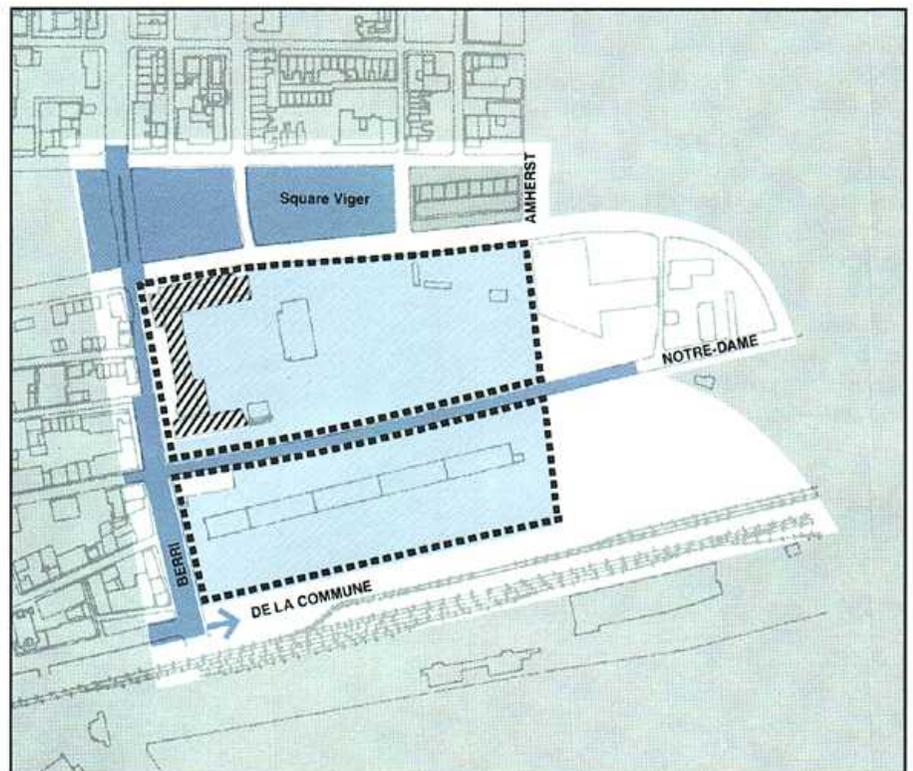


- Assurer la desserte commerciale des résidents en intégrant des espaces commerciaux au rez-de-chaussée de certains projets.
- Établir la grille de rues en continuité avec celles du Vieux-Montréal et des quartiers au nord.

- Intégrer la rénovation de l'ancienne gare Viger dans le concept d'ensemble.
- Favoriser l'intégration du secteur résidentiel à développer aux installations industrielles adjacentes à l'est en aménageant une zone de transition à l'est de la rue Amherst.

Plan 32 Faubourg Québec

-  réaménagement du domaine public
-  réaffectation de propriétés municipales
-  prolongement de rues
-  réaffectation de l'édifice Viger
-  projet d'habitation réalisé ou initié par une société paramunicipale
-  étude des scénarios de réaménagement et de construction des abords de l'autoroute Ville-Marie



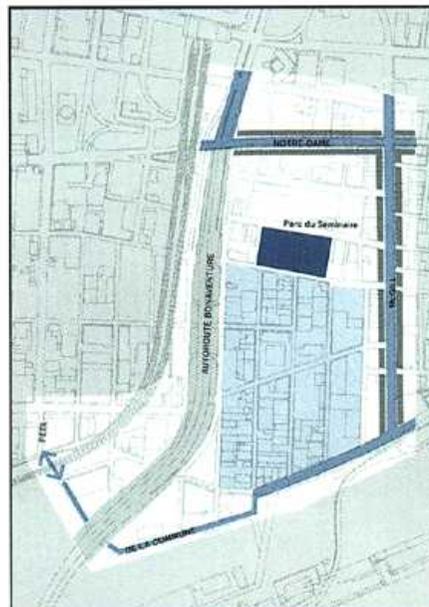
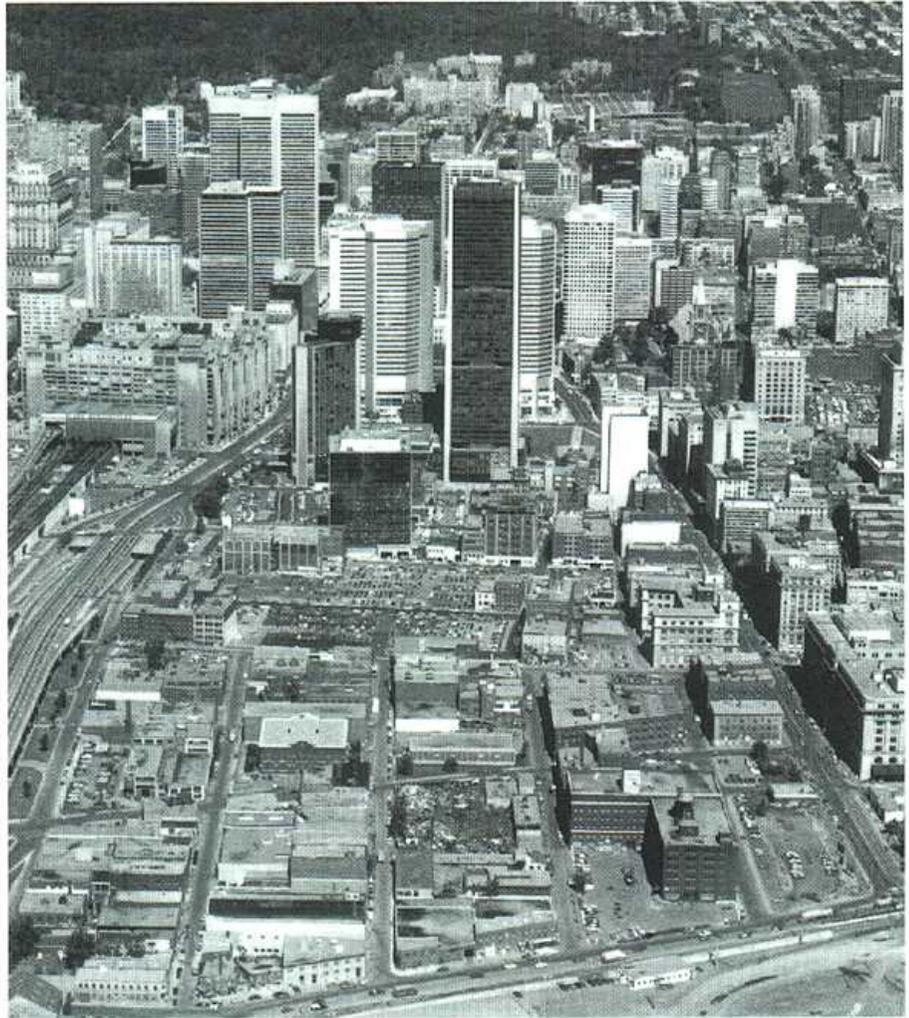
Faubourg des Récollets (plan 33)

L'ancien faubourg résidentiel, devenu zone industrielle au siècle dernier, est appelé à connaître un redéveloppement important dans l'horizon du Plan directeur.

Borné par le fleuve et le canal de Lachine, le Vieux-Port, le Vieux Montréal et le Centre des affaires, le faubourg des Récollets représente un lieu d'accueil privilégié pour une diversité d'activités, dans un cadre réaménagé.

PRINCIPALES ORIENTATIONS

- Redévelopper le faubourg en tant que secteur d'activités multiples pour contribuer à la revitalisation du Vieux-Montréal. Favoriser à cet effet le développement d'activités de bureau, dans un premier temps au nord du faubourg et à plus long terme le long de l'autoroute Bonaventure. Assurer la prédominance de l'habitation dans la partie sud et y prévoir une desserte commerciale locale adéquate.
- Adapter le gabarit des nouvelles constructions au bâti du Vieux-Montréal. Des édifices plus élevés pourraient être érigés dans la partie nord du faubourg ainsi que le long de l'autoroute Bonaventure. La protection du patrimoine architectural sera prise en compte par la réglementation.
- Favoriser les activités commerciales liées aux activités locales et touristiques au niveau du rez-de-chaussée sur la rue de la Commune.
- Aménager la rue McGill/Côte du Beaver Hall comme axe majeur reliant le Vieux-Port au Centre des affaires. Cet aménagement respectera un caractère de «grande avenue», accordant une attention particulière à la circulation piétonne. On favorisera l'implantation de commerces au rez-de-chaussée, d'hôtels et de bureaux aux abords de cette rue.
- Assurer de meilleurs liens entre le faubourg, le Centre des affaires, le Vieux-Port et le Vieux-Montréal par une desserte adéquate en transport en commun.



Plan 33 Faubourg des Récollets

- réaménagement du domaine public
- aménagement de nouveaux lieux publics
- occupation commerciale du rez-de-chaussée
- ➔ prolongement et raccordement de rues
- étude de scénarios de réaménagement de l'autoroute Bonaventure
- projet d'habitation réalisé ou initié par une société paramunicipale

Le Centre des affaires et ses abords

Le Centre des affaires est un lieu d'une fébrilité et d'une activité exceptionnelles. Principal pôle d'emploi de la région métropolitaine, le Centre des affaires concentre, en plus des principales activités de gestion et de finance, de nombreuses activités commerciales, de divertissement et de restauration.

Le Centre des affaires possède, par ailleurs, un potentiel de développement important, surtout dans les secteurs qui l'entourent, formés de terrains vacants et de stationnements. Le défi est de consolider et d'exploiter ce potentiel pour permettre une croissance des activités au Centre et maintenir son rôle économique primordial.

Boulevard René-Lévesque Ouest (plan 34)

La partie ouest du boulevard René-Lévesque est une entrée importante au Centre des affaires. En conséquence, la consolidation de ses abords améliorera l'image du Centre des affaires. Il s'agira surtout de favoriser la construction d'édifices sur les terrains vacants et de s'assurer de la transition des gabarits avec ceux des secteurs avoisinants.

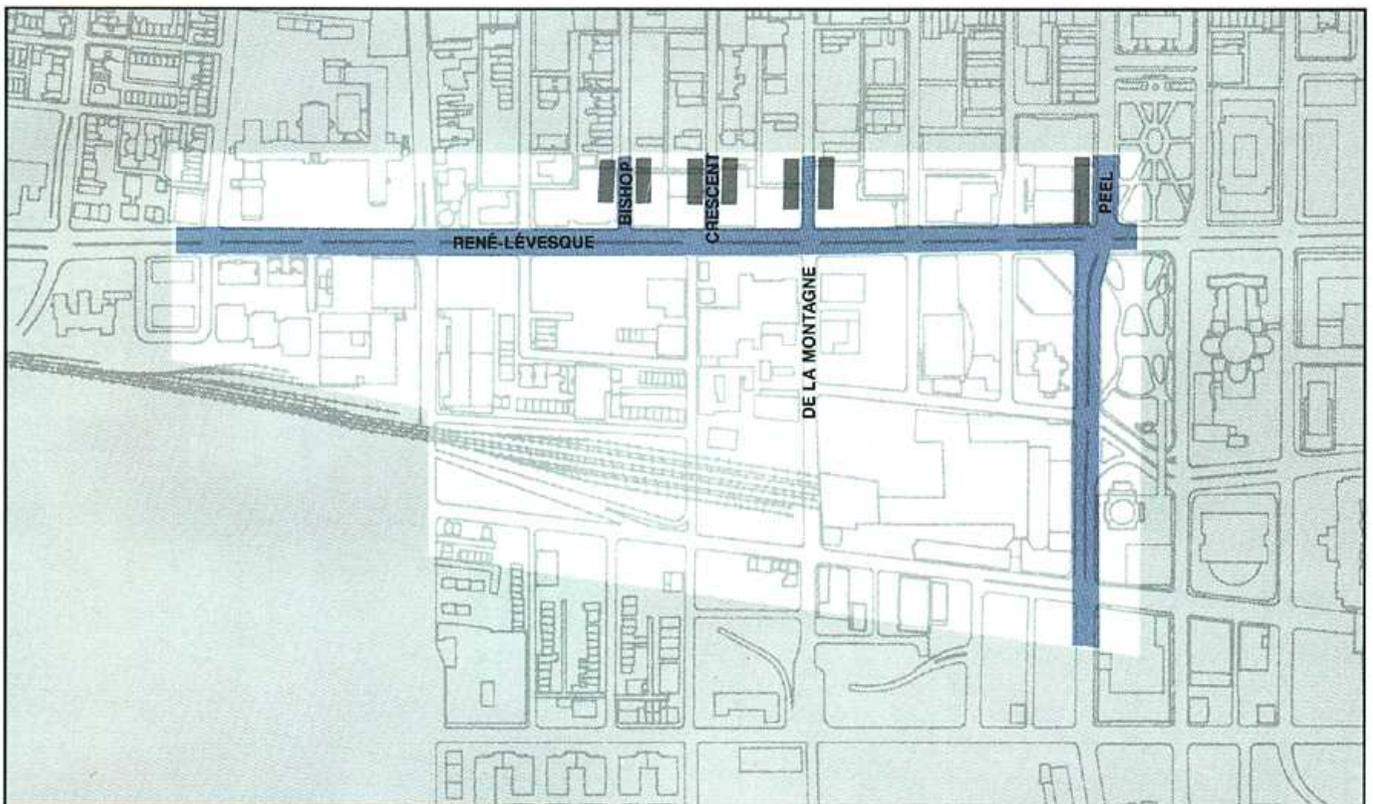
PRINCIPALES ORIENTATIONS

- Consolider et encadrer adéquatement le boulevard René-Lévesque en y favorisant le développement d'une mixité d'activités telles que les hôtels, les bureaux, les commerces et l'habitation.

- Aménager le boulevard René-Lévesque comme axe structurant du Centre des affaires.
- Consolider la vocation résidentielle des secteurs avoisinants en assurant la prédominance de l'habitation à l'ouest de la rue Lucien-L'Allier.
- Renforcer la fonction d'échange intermodal du secteur composé des gares Windsor et Centrale, du terminus de la Société de Transport de la rive sud de Montréal (STRSM) et de la station de métro Bonaventure.
- Assurer le redéveloppement de la gare Windsor dans le respect de sa vocation et de son caractère patrimonial.

Plan 34 René-Lévesque Ouest

- réaménagement du domaine public
- occupation commerciale du rez-de-chaussée



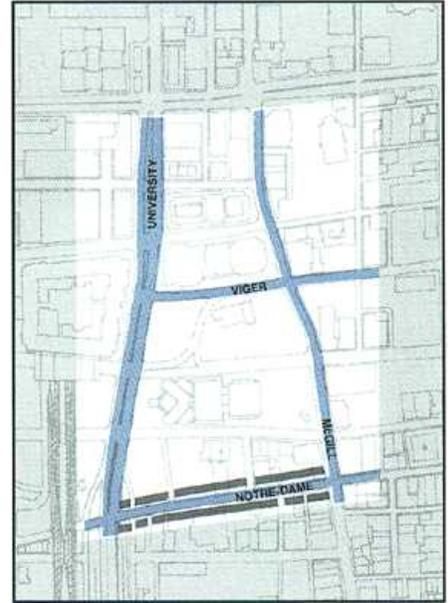
Square Victoria (plan 35)

Le secteur longeant l'axe Côte du Beaver Hall/ McGill recèle des possibilités intéressantes en termes d'aménagement et de développement. Principal lien entre le Centre des affaires et l'ancien centre financier de la rue Saint-Jacques, ce secteur accueille déjà plusieurs activités à caractère international et est appelé à accueillir d'importants projets à vocations multiples, notamment sur les rues Viger, de La Gauchetière et University. Les édifices d'intérêt patrimonial qui s'y retrouvent contribuent de plus à son caractère distinctif.

Les orientations d'aménagement qui suivent confirment les intentions de la Ville quant à la consolidation des activités internationales du secteur et à l'aménagement adéquat de ses deux parties structurantes, soit le voisinage du square Victoria et les environs de la basilique Saint-Patrick.

PRINCIPALES ORIENTATIONS

- Consolider les activités à rayonnement international (Bourse de Montréal, Centre de commerce mondial, Palais des congrès, Place Bonaventure) en favorisant l'implantation d'un centre de conférences internationales.
- Favoriser l'expansion du Centre des affaires vers le sud, en incitant un développement autour du square, ainsi que sur la rue University et sur l'avenue Viger.
- Établir des densités de construction qui permettent de développer des projets importants tout en respectant le caractère du secteur.
- Protéger la valeur patrimoniale du secteur de la basilique St-Patrick par les mesures réglementaires appropriées.
- Assurer un encadrement adéquat du square Victoria.
- Assurer une circulation efficace en révisant au besoin les rues à sens unique (dont les rues Saint-Antoine et Saint-Jacques).
- Confirmer les rues University et McGill/ Côte du Beaver Hall comme axes liant le Centre des affaires et le Vieux-Port, en portant une attention particulière à la circulation piétonne lors de leur aménagement.
- Assurer une meilleure liaison du transport en commun, au besoin par une navette dans l'axe de ces rues.



Plan 35 Square Victoria

- réaménagement du domaine public
- occupation commerciale du rez-de-chaussée



Place des Arts (plan 36)

La Place des Arts constitue l'un des principaux lieux de manifestations artistiques en Amérique du Nord. L'aspect inachevé des aménagements et l'importance des terrains non développés tout autour ne rendent toutefois pas justice à l'importance du complexe. Les projets qui permettront la consolidation du secteur devront par ailleurs renforcer la diversité des activités qu'on y trouve. Une attention particulière devra être accordée aux activités d'enseignement supérieur et de diffusion culturelle ainsi qu'à l'habitation.

PRINCIPALES ORIENTATIONS

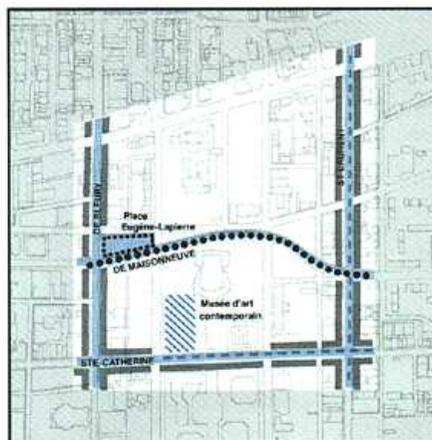
- Consolider le secteur en favorisant une mixité de fonctions : activités universitaires, activités culturelles, habitation, commerce et bureau.
- Développer la vocation culturelle du secteur en incitant l'intégration d'équipements culturels aux grands projets immobiliers.
- Accroître l'animation du secteur en incitant la diffusion d'activités culturelles sur le domaine public et sur l'esplanade de la Place des Arts, et en maximisant l'ouverture des immeubles sur la rue Sainte-Catherine.
- Orienter les activités commerciales du secteur de la Place des Arts vers le soutien aux activités culturelles (galeries, librairies, cafés).
- Favoriser l'expansion des activités d'enseignement et de recherche à proximité du pavillon Arts IV de l'UQAM.
- Favoriser l'expansion du Centre des affaires jusqu'à la rue Jeanne-Mance en respectant le caractère du secteur et en aménageant adéquatement les axes structurants.
- Assurer la transition entre le Centre des affaires et le faubourg Saint-Laurent en diminuant les hauteurs et les densités de construction de l'ouest vers l'est.
- Consolider les activités commerciales aux rez-de-chaussée de la rue de Bleury en n'y permettant que l'occupation à cette fin.

Discript de la fourrure (plan 37)

On trouve concentrée autour des rues Mayor et Saint-Alexandre une activité manufacturière qui est spécifique à l'arrondissement : la fourrure. Cette industrie sera appuyée dans ses efforts de développement par des interventions de la Ville tant au niveau de la réglementation qu'en ce qui a trait à la mise en valeur des bâtiments.

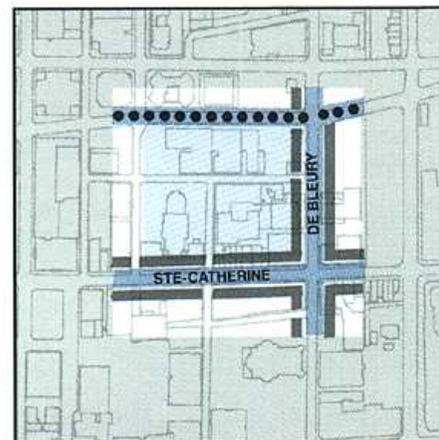
PRINCIPALES ORIENTATIONS

- Créer, par des mesures réglementaires, et mettre en valeur un district voué à la production de biens de luxe (fourrure, bijoux, mode) autour des rues Saint-Alexandre et Mayor.
- Assurer une vitrine commerciale aux industries du district.
- Consolider le cadre bâti du district tout en respectant le gabarit des bâtiments et en protégeant sa valeur patrimoniale par des mesures appropriées.



Plan 36 Place des Arts

- réaménagement du domaine public
- occupation commerciale du rez-de-chaussée
- ■ ■ réaffectation de propriétés municipales
- ● ● prolongement du réseau cyclable (axe envisagé)
- /// projet immobilier (réalisation ou participation)
- ■ projet-pilote de parcours culturel



Plan 37 District de la fourrure

- réaménagement du domaine public
- occupation commerciale du rez-de-chaussée
- ● ● prolongement du réseau cyclable (axe envisagé)
- mise en valeur du district de la fourrure

Square Chaboillez (plan 38)

Le Plan directeur accorde une importance particulière à ce secteur qui pourrait connaître un développement important au cours de la prochaine décennie. La superficie des terrains actuellement vacants et la présence de bâtiments industriels à réaffecter laissent en effet présager la possibilité d'investissements majeurs, que chercheront à faciliter les interventions municipales effectuées dans le cadre de la planification particulière du secteur.

Le raccordement prévu de la rue Peel et de la rue de la Commune de même que le réaménagement souhaitable de l'autoroute Bonaventure et des accès de l'autoroute Ville-Marie ajouteront des perspectives nouvelles quant au développement des abords du square.

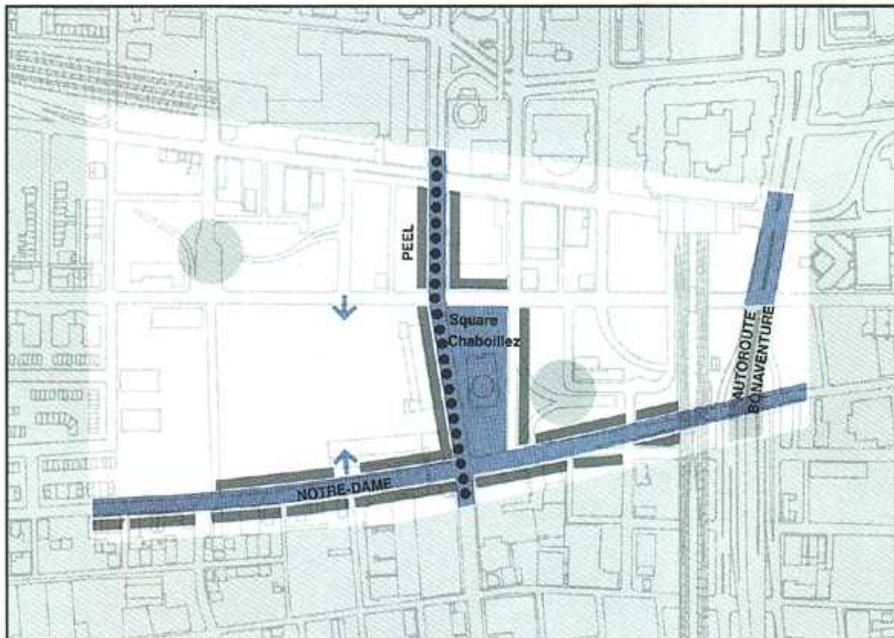
PRINCIPALES ORIENTATIONS

- Assurer la transition entre les zones résidentielles et le Centre des affaires en favorisant son expansion autour du square et en développant à des fins résidentielles la partie ouest des terrains de l'ancienne gare Bonaventure.
- Conserver et traiter comme un ensemble les bâtiments de la brasserie O'Keefe présentant un potentiel de recyclage à de nouvelles affectations.
- Assurer un aménagement adéquat du square Chaboillez et privilégier à son pourtour l'implantation de commerces au rez-de-chaussée directement accessibles de la rue.



- Réaménager les sorties et entrées de l'autoroute Ville-Marie afin de pouvoir construire au dessus de l'îlot St-Jacques/de la Cathédrale/Notre-Dame.
- Faire de la rue Peel qui relie la montagne, le canal et le Vieux-Montréal l'axe structurant du secteur et favoriser l'implantation d'activités commerciales au rez-de-chaussée des bâtiments bordant la rue.

- Assurer l'encadrement adéquat de l'axe University/Bonaventure afin d'affirmer son rôle d'axe de développement du Centre des affaires à long terme.
- Consolider les activités commerciales sur la rue Notre-Dame.
- Réévaluer les sens uniques imposés à certaines rues (particulièrement Saint-Antoine et Saint-Jacques) pour faciliter la liaison entre le secteur et le Vieux-Montréal.



Plan 38 Square Chaboillez

- réaménagement du domaine public
- occupation commerciale au rez-de-chaussée
- ➔ prolongement de rues (à l'étude)
- prolongement du réseau cyclable (axe envisagé)
- étude de réaménagement des bretelles d'accès et de sortie de l'autoroute Ville-Marie
- étude des scénarios de réaménagement de l'autoroute Bonaventure

Bishop-Crescent (plan 39)

Le secteur Bishop-Crescent constitue l'une des plus importantes concentrations de bâtiments victoriens. La valeur patrimoniale des ensembles architecturaux, le caractère d'ambiance de plusieurs des rues et la présence du Musée des beaux-arts et de l'université Concordia constituent des atouts uniques à protéger et à consolider.

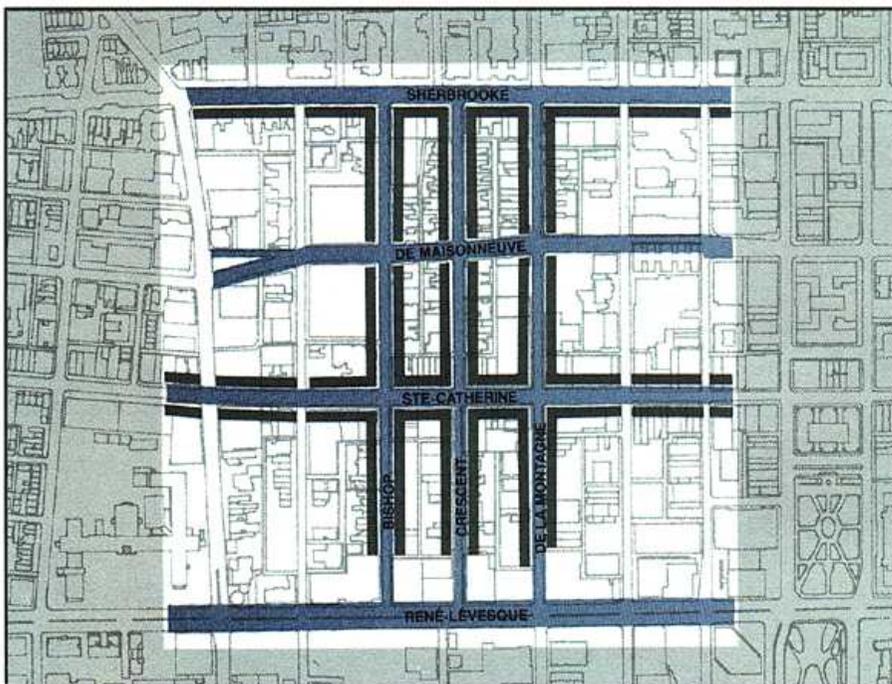
Sa localisation à l'extrémité ouest du Centre des affaires et à proximité de zones fortement résidentielles en fait aussi un secteur de transition stratégique quant à la consolidation du cœur de l'arrondissement. Les nombreux terrains vacants et les stationnements de surface caractérisant principalement la partie sud représentent à cet égard un fort potentiel de développement.

La mise en valeur de ce secteur se réalisera en conservant le tissu urbain existant et selon des critères de design qui assureront l'intégration des nouvelles constructions.

PRINCIPALES ORIENTATIONS

Le secteur Bishop-Crescent fera l'objet, en priorité, d'une opération de planification particulière. D'ici l'élaboration de ce plan particulier, qui s'inspirera des orientations suivantes, les limites de hauteur et de densité fixées par le Plan directeur refléteront les limites actuelles du règlement de zonage.

- Protéger la valeur patrimoniale du secteur par des contrôles architecturaux assurant la cohérence et la qualité du bâti.
- Développer la vocation résidentielle de la partie sud du secteur. Prévoir à cet effet les mesures permettant la coexistence de l'habitation et des activités commerciales.
- Consolider le caractère distinctif des rues Bishop et Crescent, y compris entre le boulevard René-Lévesque et la rue Sainte-Catherine.
- Consolider le pôle d'activités multiples en croissance aux abords de la station de métro Guy-Concordia.
- Assurer un encadrement adéquat du boulevard de Maisonneuve.
- Réévaluer les sens uniques imposés à certaines rues du secteur qui, tout en facilitant présentement la circulation régionale, nuisent à l'accessibilité locale.



Plan 39 Bishop-Crescent

- réaménagement du domaine public
- occupation commerciale du rez-de-chaussée

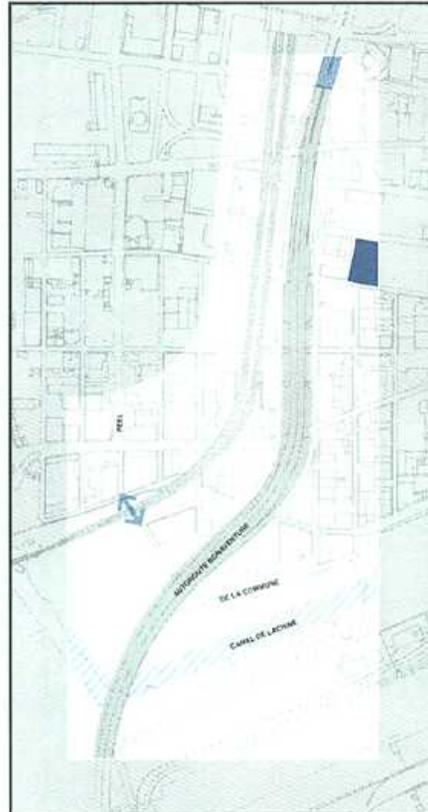
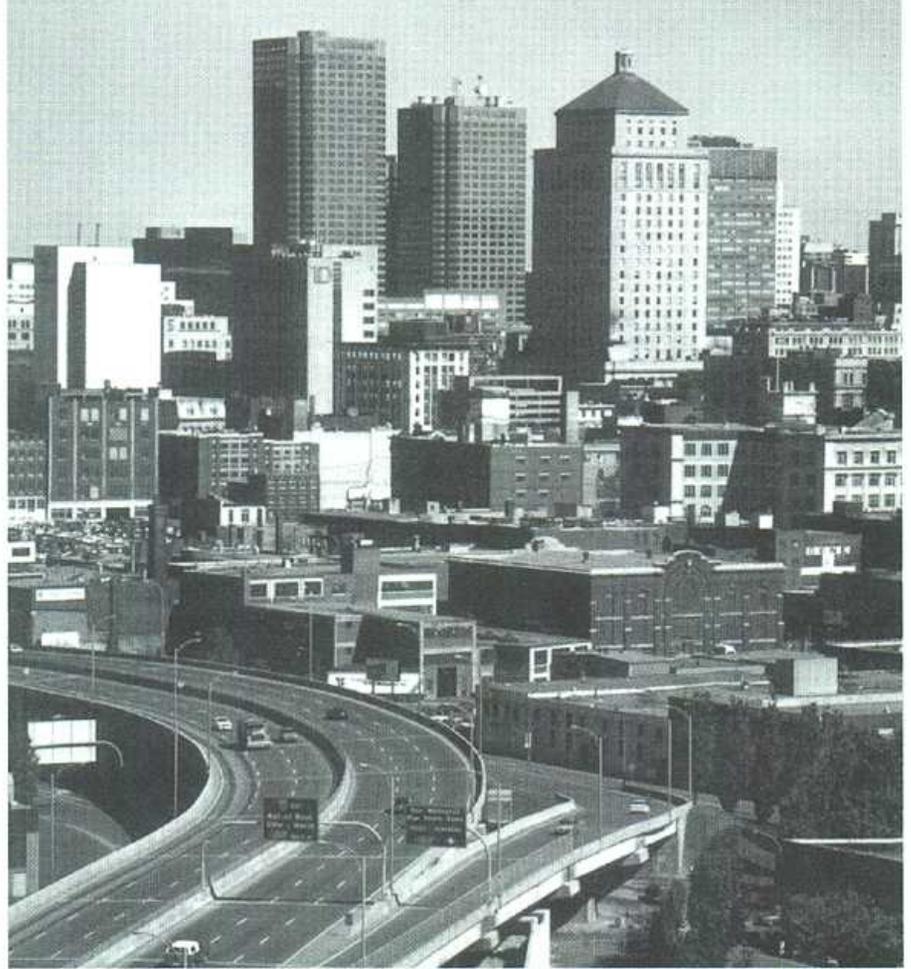
Les autoroutes

Afin d'assurer une véritable liaison entre la vieille ville et les développements plus récents, il est nécessaire de résoudre les problèmes urbains engendrés par les deux grandes voies d'accès au Centre que constituent les autoroutes Bonaventure et Ville-Marie.

Des études à cet effet seront requises vu la complexité du réaménagement qui pourrait impliquer des modifications majeures aux voies de circulation, ou encore la réalisation de structures de recouvrement. Les réponses concrètes et opérationnelles permettant de résoudre les impacts négatifs des deux autoroutes seront établies dans l'horizon du Plan. Les secteurs contigus à ces voies rapides seront intégrés aux études. La priorité de redéveloppement sera donnée aux abords de l'autoroute Ville-Marie.

Autoroute Bonaventure (plan 40)

Dans le prolongement de la rue University, l'autoroute Bonaventure est appelée à devenir, au-delà de l'horizon du Plan directeur, un des axes structurants du Centre des affaires. La présence de nombreux terrains à redévelopper, en bordure de l'autoroute, permettra le développement de projets prestigieux qui, de pair avec le réaménagement de la voie surélevée, mettront en valeur une des principales entrées au Centre des affaires.



PRINCIPALES ORIENTATIONS

- Réduire l'effet de coupure causé conjointement par le passage surélevé de la structure de l'autoroute et de la voie ferrée du CN.
- Développer l'axe University/Bonaventure comme une entrée majestueuse au Centre des affaires en y autorisant des gabarits de construction qui, tout en permettant la construction d'édifices importants, ne nuisent pas à la perception visuelle des secteurs adjacents.
- Accorder une attention particulière à la circulation piétonne.

Plan 40 Autoroute Bonaventure

-  réaménagement du domaine public
 -  prolongement de rues
 -  étude de scénarios de réaménagement de l'autoroute Bonaventure
 -  aménagement de nouveaux lieux publics
- ouverture et aménagement de l'embouchure du canal de Lachine (gouvernement fédéral)

Autoroute Ville-Marie (plan 41)

Depuis sa construction, l'autoroute Ville-Marie a fait l'objet d'études visant son réaménagement. Ces travaux ont mis en évidence les différentes options envisageables, soit l'aménagement d'une esplanade au-dessus de la tranchée; la construction de bâtiments sur pilotis; la construction aux abords des axes nord-sud qui traversent l'autoroute (de Bleury, St-Urbain, St-Laurent et Hôtel-de-Ville); et la construction des abords de l'autoroute sur les rues Viger et Saint-Antoine.

Comme les orientations qui suivent l'indiquent, le Plan directeur privilégie cette dernière option. Les travaux de planification particulière dont l'autoroute fera l'objet analyseront toutefois plus en détail chacune des options précédentes, afin de déterminer une solution optimale pour le réaménagement de la tranchée.

PRINCIPALES ORIENTATIONS

- Encadrer la rue Saint-Antoine en construisant, aux abords de la tranchée des édifices au gabarit compatible avec l'existant.
- Développer les abords nord de l'avenue Viger en privilégiant, à l'est du Palais des congrès, des activités multiples compatibles avec la vocation résidentielle du faubourg Saint-Laurent.
- Développer un pôle d'activités multiples près du Champ-de-Mars.



Plan 41 Autoroute Ville-Marie

- réaménagement du domaine public
- occupation commerciale du rez-de-chaussée
- étude de scénarios de réaménagement et de construction des abords de l'autoroute Ville-Marie

La montagne et les Îles

Le paysage du Centre est dominé par trois éléments naturels dont le rayonnement comme espaces verts et comme lieux d'une diversité d'activités dépasse largement les limites du Centre. En effet, le mont Royal, l'île Sainte-Hélène et l'île Notre-Dame sont annuellement fréquentés, dans le cadre des activités qu'ils offrent, par plusieurs centaines de milliers de personnes, Montréalais et visiteurs.

Malgré leurs attraits respectifs, les Îles et la Montagne souffrent dans certaines de leurs parties d'un aménagement déficient dû notamment à leur vocation mal définie et à l'absence d'une planification d'ensemble. Pour assurer la mise en valeur et l'exploitation optimale du potentiel offert par ces espaces, l'Administration municipale a entrepris de planifier leur développement et leur utilisation selon une vocation et des orientations clairement définies.

Les travaux amorcés en 1987 dans le cas du mont Royal, et en 1988 en ce qui a trait aux Îles, conduiront à la production respectivement d'un plan de mise en valeur et d'un plan d'action identifiant les interventions concrètes qui assureront la mise en valeur des espaces verts les plus vastes du territoire municipal. Ainsi, aucune carte indiquant les interventions municipales prévues n'est présentée dans le Plan directeur.

Le mont Royal

L'opération de planification particulière entreprise pour le mont Royal répond à un double objectif : restaurer le parc du Mont-Royal et mieux l'intégrer à l'ensemble de la montagne et à la ville. C'est ainsi que les travaux de planification dont le mont Royal fait l'objet portent autant sur la frange de la montagne et le milieu urbain périphérique que sur le parc proprement dit.

La nécessité d'entreprendre une telle opération se justifie par l'état actuel de certaines parties de la montagne, ainsi que par les pressions d'urbanisation sur ses flancs. À l'origine planifié et aménagé selon une vocation orientée vers la conservation et la contemplation du milieu naturel, le parc a vu cette vocation s'élargir pour permettre aux activités sportives et éducatives de s'y dérouler. L'implantation de nouvelles activités, autant souhaitable et

bénéfique qu'elle soit pour les nombreux visiteurs qui fréquentent le parc, n'en occasionne pas moins des pressions dans certains secteurs plus fragiles.

Par ailleurs, les pressions d'urbanisation sur les flancs du mont Royal constituent, au même titre que l'aménagement déficient et le mauvais état de certaines parties du parc, des obstacles potentiels à la mise en valeur de l'ensemble du mont Royal.

Le concept de mise en valeur qui résultera de la démarche actuelle assurera donc la préservation et l'utilisation optimale des ressources de la montagne, de façon à assurer la réalisation des objectifs identifiés plus haut.

PRINCIPALES ORIENTATIONS

- Valoriser l'ensemble de la montagne en concertation avec les institutions publiques implantées sur ses flancs et les municipalités limitrophes.
- Consacrer le caractère naturel et public du parc du Mont-Royal en le réaménageant selon quatre vocations : la conservation, la récréation, l'éducation et le tourisme.
- Assurer le développement d'activités qui répondent aux besoins de la majorité de citoyens, en favorisant particulièrement les utilisations compatibles avec la conservation des ressources.
- Améliorer l'accessibilité à la montagne en créant de nouveaux accès, en améliorant la desserte en transport collectif et en réaménageant les voies périphériques.
- Développer un réseau de circulation interne qui permette la découverte de ses paysages et de ses attraits récréatifs, éducatifs et touristiques.
- Développer l'utilisation publique du flanc nord en aménageant de nouveaux accès.
- Préserver le caractère du flanc sud de la montagne en créant un site du patrimoine allant de l'avenue Docteur-Penfield à la rue Sherbrooke. Les mesures de conservation, de contrôle et de mise en valeur du paysage architectural caractéristique des abords de la montagne seront précisées à cet effet.
- Assurer le dégagement du flanc sud en limitant adéquatement les hauteurs de construction et les densités au nord de la rue Sherbrooke.



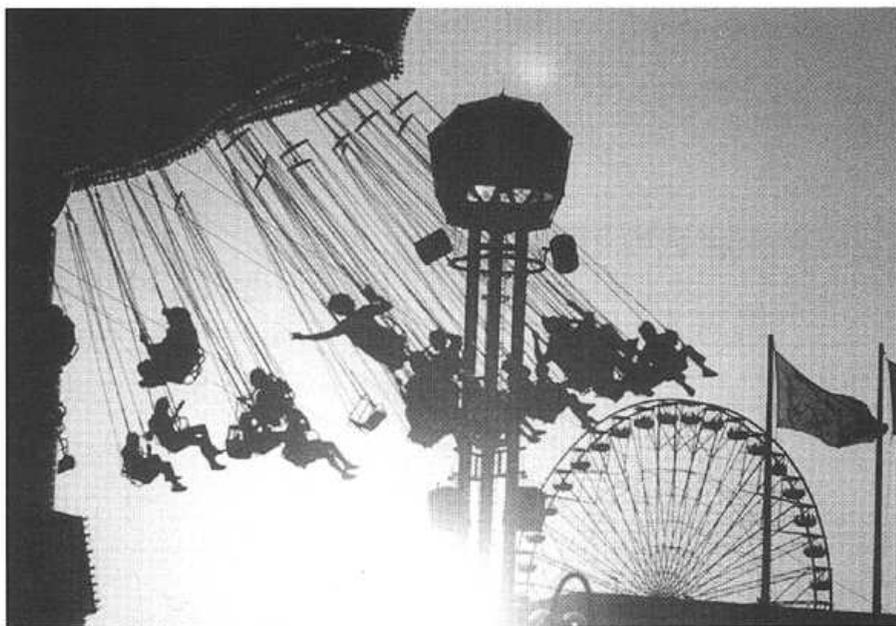
Les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame

En plus de constituer le plus vaste espace vert de la ville et de répondre aux besoins en loisirs des résidents de la région et des touristes, les Îles ont permis à Montréal de rayonner au plan international. Des activités de grande notoriété, tel Expo 67, le Grand prix du Canada, les Florales internationales et le concours annuel d'art pyrotechnique ont contribué à faire connaître Montréal comme ville d'accueil d'événements de grande envergure.

Alors que l'on retrouve répartis sur les îles de nombreux équipements aménagés dans un cadre intéressant, l'ensemble n'a jamais été planifié pour former un tout cohérent et intégré. Plus encore, certains secteurs sont laissés à l'abandon, nuisant ainsi à la mise en valeur du site.

L'île Sainte-Hélène regroupe dans sa partie centrale un musée, un restaurant et des piscines; sur la berge nord un vaste terrain de stationnement; dans sa partie est, la Ronde, l'Aquaparc et l'Aquarium. La partie ouest, actuellement la plus déstructurée, accueille la station de métro et des vestiges d'Expo 67. L'île Notre-Dame, en plus de certains équipements datant de l'exposition universelle, compte le bassin d'aviron utilisé lors des Jeux olympiques de 1976, le Palais de la Civilisation, des jardins des Florales et le circuit Gilles-Villeneuve.

Avec tous les avantages qu'elles recèlent, les Îles doivent être considérées particulièrement afin que soit exploité de façon intégrée et optimale, dans un avenir rapproché, le plein potentiel du site en fonction de deux objectifs : répondre aux besoins de la population en termes de récréation et de contact avec la nature et le fleuve et faire des Îles un attrait touristique plus important. L'opération de planification particulière vise donc à réaliser ces objectifs, sur la base d'orientations établies lors du forum de concertation tenu à l'été 1989.



PRINCIPALES ORIENTATIONS

- Aménager les Îles comme parc à rayonnement régional répondant aux besoins en récréation des Montréalais et constituant un attrait touristique majeur.
- Orienter les aménagements selon deux vocations : contact avec la nature et le fleuve et lieu de jeux, de fête et de culture.
- Favoriser la consolidation des pôles d'activité existants et la création de nouveaux pôles répondant aux vocations privilégiées, tout en minimisant leur étendue.
- Accueillir la pratique d'activités récréatives de plein-air 12 mois par année.
- Accroître la superficie de verdure en diminuant notamment le nombre de stationnements de surface.
- Augmenter la visibilité et le contact avec l'eau, particulièrement en multipliant les points d'accès au fleuve.
- Préserver et mettre en valeur les bâtiments ayant une valeur patrimoniale et éliminer les structures superflues.
- Améliorer l'accès aux Îles en privilégiant le transport collectif et aménager le parc prioritairement pour les piétons et les cyclistes.

Les autres secteurs

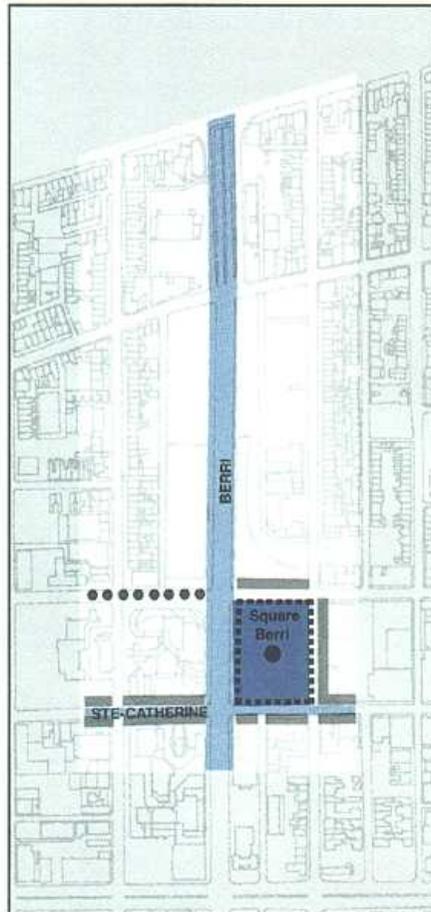
D'autres parties de l'arrondissement feront l'objet d'une planification particulière, en raison notamment des pressions de développement qu'elles subissent, ou d'un urgent besoin en interventions municipales.

Pôle Berri (plan 42)

La réalisation de projets importants à proximité de la station de métro Berri-UQAM implique que la Ville détermine les orientations qu'elle privilégie en termes d'activités et de forme urbaine, ainsi que le type d'aménagement du domaine public qu'elle entend faire.

PRINCIPALES ORIENTATIONS

- Développer un pôle d'activités diversifié et animé, accueillant des bureaux, des commerces, la gare d'autobus, de l'habitation ainsi que des activités universitaires et culturelles.
- Créer une image de prestige pour ce secteur en aménageant l'axe Berri en boulevard urbain bordé par des plantations et de larges trottoirs.
- Réaménager l'intersection Berri-Sherbrooke afin de la rendre plus compatible avec le caractère prestigieux recherché pour le secteur.
- S'assurer que les bâtiments bordant le futur square Berri contribuent à le mettre en valeur, notamment par leur gabarit et le traitement adéquat des façades.
- Développer des axes est-ouest de circulation piétonne entre les rues Saint-Denis, Berri et Saint-Hubert, où les îlots très longs peuvent nuire aux déplacements des piétons.



Plan 42 Pôle Berri

- réaménagement du domaine public
- aménagement de nouveaux lieux publics
- occupation commerciale du rez-de-chaussée
- ● ● prolongement du réseau cyclable (axe envisagé)
- implantation d'une œuvre d'art public
- ■ ■ ■ réaffectation de propriétés municipales

Griffintown (plan 43)

Le Griffintown est un secteur industriel, largement déstructuré et isolé des autres secteurs par le canal de Lachine et l'autoroute Bonaventure.

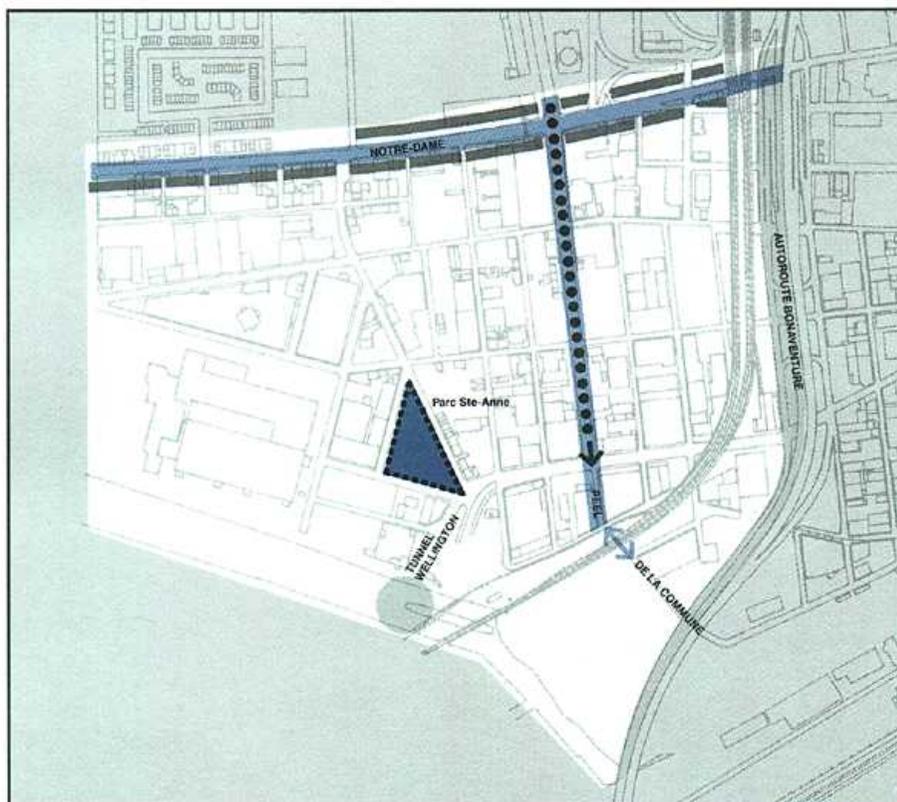
La planification particulière dont ce secteur fera l'objet définira précisément les modalités de son redéveloppement, en s'appuyant sur les avantages que représente notamment pour certaines activités industrielles la proximité du Centre des affaires et du Technoparc aménagé sur le site de l'ancien Adacport. Des solutions pratiques pour son désenclavement devront également être proposées.

PRINCIPALES ORIENTATIONS

- Assurer la prédominance des activités industrielles en favorisant les activités de soutien au Centre des affaires et au Technoparc.
- Permettre les activités de recherche et de développement dans l'ensemble du secteur.
- Conserver et traiter comme un ensemble les bâtiments de la brasserie O'Keefe présentant un potentiel de recyclage à de nouvelles affectations.
- Désenclaver le Griffintown en établissant des liens avec le faubourg des Récollets et le sud du canal de Lachine.
- Confirmer la vocation publique du site de l'ancienne église Sainte-Anne en aménageant l'îlot en lieu public.
- Compléter l'aménagement du canal et intégrer les berges au réseau vert.
- Aménager la rue Peel comme axe reliant la montagne au fleuve et comme rue principale du secteur.

Plan 43 Griffintown

- réaménagement du domaine public
- aménagement de nouveaux lieux publics
- occupation commerciale du rez-de-chaussée
- ■ ■ ■ réaffectation de propriétés municipales
- réfection du tunnel ou construction d'un pont
- étude de scénarios de réaménagement de l'autoroute Bonaventure
- prolongement du réseau cyclable (axe envisagé)
- prolongement de rues à l'étude



Cité du Havre (plan 44)

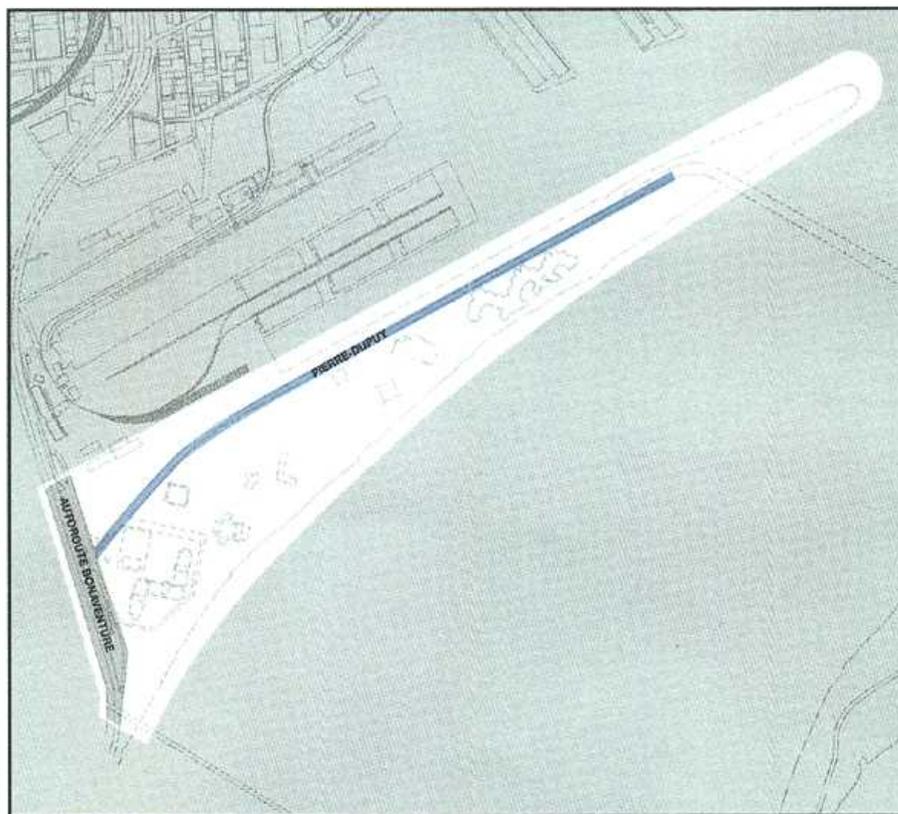
La Cité du Havre est isolée du reste du Centre par les activités portuaires du quai Bickerdike et par l'autoroute Bonaventure. De plus, la desserte en transport collectif y est déficiente et l'aménagement de la rue Pierre Dupuy, seule voie publique, laisse à désirer.

La Cité du Havre accueille une diversité d'activités, dont l'habitation (Habitat 67 et Tropiques Nord), le bureau (Radio-Canada et Port de Montréal) et la détente (les berges). Située à proximité du port et du Vieux-Port, elle représente un lien privilégié entre le reste du Centre et les Îles, dont elle pourrait constituer une porte d'entrée majeure.

L'opération de planification particulière portant sur ce secteur visera notamment le renforcement de sa vocation résidentielle, en tirant profit des avantages que lui confère le panorama ouvert sur le fleuve et le massif d'édifices du Centre des affaires. L'accès à la Cité du Havre devra également faire l'objet de mesures particulières, principalement en ce qui a trait au transport en commun et au réseau cyclable.

PRINCIPALES ORIENTATIONS

- Consolider la vocation résidentielle de la Cité du Havre.
- Améliorer l'accès à la Cité du Havre en réaménageant l'autoroute Bonaventure et en la desservant adéquatement en transport en commun.
- Aménager adéquatement la rue Pierre-Dupuy et les berges de la Cité du Havre de façon à maximiser les vues sur le Centre des affaires et le contact avec le fleuve et les Îles.
- Profiter du dégagement offert par le fleuve pour faire de la pointe de la Cité du Havre un des repères visuels du Centre, en y aménageant un point focal tel une fontaine ou un monument.



Plan 44 Cité du Havre

- réaménagement du domaine public, construction d'un belvédère et amélioration du réseau cyclable
- étude de scénarios de réaménagement de l'autoroute Bonaventure

Activités multiples : catégorie d'affectation du sol incluant les fonctions bureau, habitation et commerce, ainsi que les équipements collectifs et certaines activités industrielles.

Affectation du sol : destination d'une partie du territoire à un usage déterminé.

Aire de protection : territoire environnant un monument historique classé dont le périmètre est déterminé par le ministre des Affaires culturelles. L'effet d'une aire de protection est notamment de soumettre à l'approbation du ministre chaque projet de construction, de rénovation, d'aménagement et d'affichage envisagé dans le périmètre protégé.

Architectonique (élément) : élément de l'architecture représentatif de l'art et des techniques de construction (par exemple : corniches, linteaux, pilastres, appareillage de pierre, escaliers, etc.).

Basilaire : partie plus large d'une construction située au niveau de ses étages inférieurs.

Cadre bâti : ensemble des constructions, des bâtiments situés dans un espace déterminé.

Centre : l'arrondissement Ville-Marie.

Centre des affaires : territoire où sont concentrés les gratte-ciel et la majeure partie des activités centrales.

Densité : rapport entre la superficie de plancher d'une construction et la superficie du terrain qu'elle occupe.

Droits acquis : les droits acquis protègent les droits de propriété, notamment les usages et les constructions existants, contre de nouvelles restrictions de zonage sous réserve des modalités de gestion des diverses situations dérogatoires.

Fonctions urbaines : différents usages qui participent à la vie urbaine; les principales sont le bureau, l'habitation, le commerce, l'industrie et les usages publics.

Gabarit : dimension et forme d'un bâtiment.

Gîte et couvert : établissement d'hébergement couramment désigné par l'expression anglaise «bed and breakfast».

Ilôt : unité de l'espace urbain entièrement bordé par des voies publiques, comportant souvent plusieurs lots et une ruelle.

Intermodal : caractérise la connexion reliant différents modes de transports.

Linéaire commercial : développement en continuité de plusieurs commerces le long d'une rue.

Lotissement : division d'un terrain en parties (lots) que l'on peut acheter, vendre et développer individuellement.

Mixité sociale : présence, en un même milieu, d'individus appartenant à divers groupes sociaux, économiques et culturels.

Mobilier urbain : désigne les objets qui complètent l'ensemble des aménagements et de la voirie pour le confort des usagers (par exemple : bancs, paniers à déchets, bacs à fleurs, colonnes Morris, lampadaires).

Occupation : l'occupation du sol désigne l'usage pour lequel un terrain ou un bâtiment est utilisé.

Plan d'ensemble (plan de construction et d'occupation) : procédure par laquelle les développeurs peuvent demander une approbation du Conseil municipal pour des projets qu'ils souhaitent réaliser et qui dérogent aux règlements de zonage en vigueur.

Planification particulière : planification détaillée d'un secteur, visant à préciser et à raffiner les orientations générales, à élaborer des propositions concrètes et à y associer des moyens d'action.

Procédure discrétionnaire : formalités et règles de fonctionnement qui confèrent à une personne, ou à un comité, l'autorité de prendre la décision par exemple à l'égard de la réalisation d'un projet (voir Plan d'ensemble).

Remembrement : regroupement de plusieurs lots en une seule propriété.

Rénovation : remise à neuf d'une structure existante.

Réseau intérieur : ensemble des corridors et passages intérieurs qui relie les édifices entre eux et au métro; appelé aussi le «Moutréol souterrain».

Tissu urbain : ensemble des constructions, des structures, des réseaux, qui forment la ville.

Trame de rues : structure des voies publiques de la ville, qui organise son développement, sa construction et son fonctionnement.

Usage : destination d'un terrain, d'un espace, d'un bâtiment pour une utilisation précise, comme le commerce, l'habitation, etc.

Voie réservée : portion d'une voie publique réservée à un moyen de transport particulier.

ABBREVIATIONS

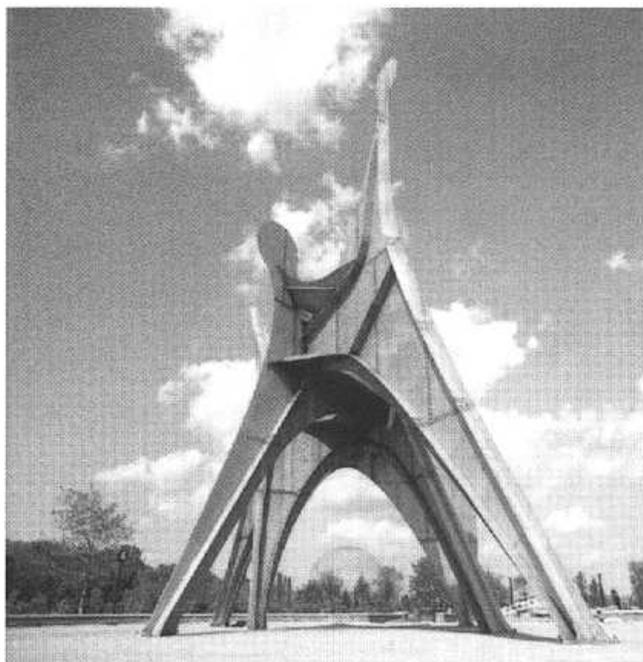
- BCM** : Bureau de consultation de Montréal
- CCA** : Comité-conseil d'arrondissement
- CIDEC** : Commission d'initiative et de développements culturels
- CIDEM** : Commission d'initiative et de développement économiques de Montréal
- CMTC** : Conseil métropolitain de transport en commun
- IATA** : Association internationale des transporteurs aériens
- INRS** : Institut national de recherche scientifique
- MAC** : Ministère des Affaires culturelles
- OACI** : Organisation de l'aviation civile internationale
- OSM** : Orchestre symphonique de Montréal
- PRAIMONT** : Programme de revitalisation d'aires industrielles de Montréal
- PROCIM** : Programme de coopération industrielle de Montréal
- RMR** : Région métropolitaine de recensement
- SIIDM** : Société d'habitation et de développement de Montréal
- SIMPA** : Société immobilière du patrimoine architectural de Montréal
- SITA** : Société internationale de télécommunications aéronautiques
- SODIM** : Société de développement industriel de Montréal
- STCUM** : Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal
- STRSM** : Société de transport de la Rive-Sud de Montréal

Les immeubles de valeur patrimoniale exceptionnelle à protéger

La liste suivante identifie les immeubles de valeur patrimoniale exceptionnelle qui ne sont pas protégés :

- par l'arrondissement historique du Vieux-Montréal ou son arrondissement envisagé;
- par les sites du patrimoine (existants ou envisagés);
- par un classement, une reconnaissance ou une aire de protection;
- par une citation.

Il est donc prévu que ces bâtiments feront l'objet d'une citation ou d'une mesure de protection équivalente. Cette liste n'est toutefois pas exhaustive et il est possible qu'en fonction du contexte, d'autres immeubles soient sujets à une citation ou à une mesure de protection équivalente. Les immeubles ci-dessous sont tirés de la liste des immeubles de valeur patrimoniale exceptionnelle et intéressante établie par la Ville.



- New City Gas (1859-61)
956, rue Ottawa
John Ostell, arch.
- William Dow Brewery Company (vers 1860)
rue Montfort
- Fonderie Ives Allan (1864-72)
261, rue Queen
Alexander C. Hutchison, arch.
- Habitat 67 (1967)
Moshe Safdie, arch.
- La Poudrière
Elias Walker Dumford, arch.
- Le fort de l'île Sainte-Hélène (1820-24)
Elias Walker Dumford, arch.
- La Biosphère (1967)
Buckminster Fuller, arch.
- L'homme (sculpture) (1967)
A. Calder, arch.
- Maison James Johnson (1889)
2005, rue Saint-Marc
Hutchison et Steele, arch.
- Le théâtre Séville (1928)
2153-2159, rue Sainte-Catherine Ouest
Cajetan Dufort, arch.
(E. Briffa, décorateur)
- Maison Joseph-Wilfrid Antoine-Raymond Masson (1850-1851)
2080, boulevard René-Lévesque Ouest
Pierre-Louis Morin, arch.
- Le théâtre York (1938)
1487, rue Sainte-Catherine Ouest
Perry, Luke et Little, arch.
(E. Briffa, décorateur)

- Church of St. James the Apostle (1864)
1439, rue Sainte-Catherine Ouest
Lawford et Nelson
- Victoria Rifles Armoury Association (1933)
691, rue Cathcart
D. J. Spence, arch.
- Le théâtre Impérial (1916)
1430, rue de Bleury
D. J. Spence, arch.
- Bell Canada - Le Plateau Exchange (1915-1923)
87, rue Ontario Ouest
attribué à W. J. Carmichael, arch.
- Church of St. John the Evangelist (1877-1879)
137, avenue du Président Kennedy
Darling et Thomas, arch.
- Entrepôt frigorifique du Port de Montréal (1922)
John S. Metcalfe, ingénieur
Major R. Percy, ing. réfrig.
- Appartements
495, rue Prince-Arthur
- Ensemble de maisons de la rue Clark
3610 à 3674, rue Clark
- Ensemble de maisons de la rue Jeanne-Mance
3655 à 3709, rue Jeanne-Mance
- Ensemble de maisons de la rue Hutchison
3535 à 3557, rue Hutchison
- Ensemble de maisons de la rue Prince-Arthur
400 à 420, rue Prince-Arthur
- The Halcion (1915)
3610, rue Durocher
- Baxter Block (1892)
3660-3712, boulevard Saint-Laurent
Théo. Daoust, arch.
- Maison François de Martigny (1909-10)
430, rue Sherbrooke Est
John W. McGregor, arch.
- Chapelle Notre-Dame-de-Lourdes (1873-76)
430, rue Sainte-Catherine Ouest
Napoléon Bourassa et Adolphe Lévêque
- Couvent des Sœurs de la Miséricorde (1853-84)
1051, rue Saint-Hubert
- École des Hautes Études Commerciales (1908-10)
535, avenue Viger
Gauthier et Daoust, arch.
- Holy Trinity Church (Saint-Sauveur) (1865)
329, avenue Viger
Lawford et Nelson, arch.
- Hôtel et Gare Viger (1897-98)
700, rue Saint-Antoine Est
Bruce Price, arch.
- Bain Généreux (1926-27)
2050, rue Amherst
J. O. Marchand, arch.
- Crathearn and Caverhill (1871)
1061-1065, rue de la Commune Ouest
Michel Laurent, arch.
- Royal Electric Co. (1902)
733, rue Wellington

BIBLIOGRAPHIE

BEAUPRÉ et MIGLIAUD, architectes; Étude sur la mise en valeur du patrimoine de l'arrondissement Centre, mars 1988.

BODSON, Paul, Marcel SAMSON et Jean STAFFORD; L'hôtellerie dans l'arrondissement Centre de Montréal: situation et perspectives d'avenir, INRS-urbanisation : novembre 1988.

BOISVERT, Michel; Commerce de détail et services à la consommation : structure, évolution et perspective d'intervention pour l'arrondissement Centre, INRS-urbanisation : octobre 1988.

DANSEREAU, Francine (Benoît Lacroix, coll.); Habiter au Centre : tendances et perspectives socio-économiques de l'habitation dans l'arrondissement Centre, INRS-urbanisation : septembre 1988.

GROUPE D'INTERVENTION URBAINE DE MONTRÉAL et VILLE DE MONTRÉAL; La montagne en question, 1988.

GROUPE D'INTERVENTION URBAINE DE MONTRÉAL; Montréal Centre-ville, 1987.

L'ATELIER DE RECHERCHES URBAINES APPLIQUÉES; Les perspectives visuelles dans l'arrondissement Centre, janvier 1989.

LATOUCHE, Daniel; Vers la ville électronique? La cité des ondes et les centres de recherche dans l'arrondissement Centre de Montréal, INRS-urbanisation : décembre 1988.

LATOUCHE, Daniel; Lieux et formes de l'activité culturelle à Montréal, 1988.

POLESE, Mario; Les activités de bureau à Montréal : structure, évolution et perspectives d'avenir, INRS-urbanisation : juin 1988.

POLESE, Mario; L'emploi dans le centre-ville de Montréal : structure, évolution et perspectives d'avenir, INRS-urbanisation : octobre 1988.

THIBODEAU, Jean-Claude; L'industrie manufacturière dans l'arrondissement Centre de la Ville de Montréal; 1981-1986-1991-1996, INRS-urbanisation : août 1988.

VILLE DE MONTRÉAL; Énoncé d'orientations sur l'aménagement de l'arrondissement Centre, mars 1988.

VILLE DE MONTRÉAL; Rapport du Comité consultatif sur l'aménagement de l'arrondissement Centre, novembre 1988.

VILLE DE MONTRÉAL; Habiter Montréal, Énoncé de politique d'habitation, février 1989.

VILLE DE MONTRÉAL; Plan directeur d'aménagement et de développement de l'arrondissement Centre - projet, janvier 1990.

VILLE DE MONTRÉAL; Rapport du Comité-conseil de l'arrondissement Ville-Marie sur l'étude publique du Plan directeur d'aménagement et de développement, août 1990.

VILLE DE MONTRÉAL; Réponse du Comité exécutif aux recommandations du Comité-conseil sur le Plan d'aménagement et de développement de l'arrondissement Ville-Marie, septembre 1990.

VILLE DE MONTRÉAL; Plan directeur d'aménagement et de développement de l'arrondissement Ville-Marie, octobre 1990.

VILLE DE MONTRÉAL; Cadre réglementaire de l'arrondissement Ville-Marie, Octobre 1992.

VILLE DE MONTRÉAL; Les orientations et les stratégies du Plan d'urbanisme de Montréal, décembre 1992.

La Ville de Montréal tient à remercier toutes les personnes et tous les organismes qui ont fourni des photographies pour ce document.

Ville de Montréal
Service de l'habitation et du développement urbain
305, rue Notre-Dame Est
5^e étage
Montréal (Québec)
H2Y 3Y8
Téléphone: (514) 872-1990

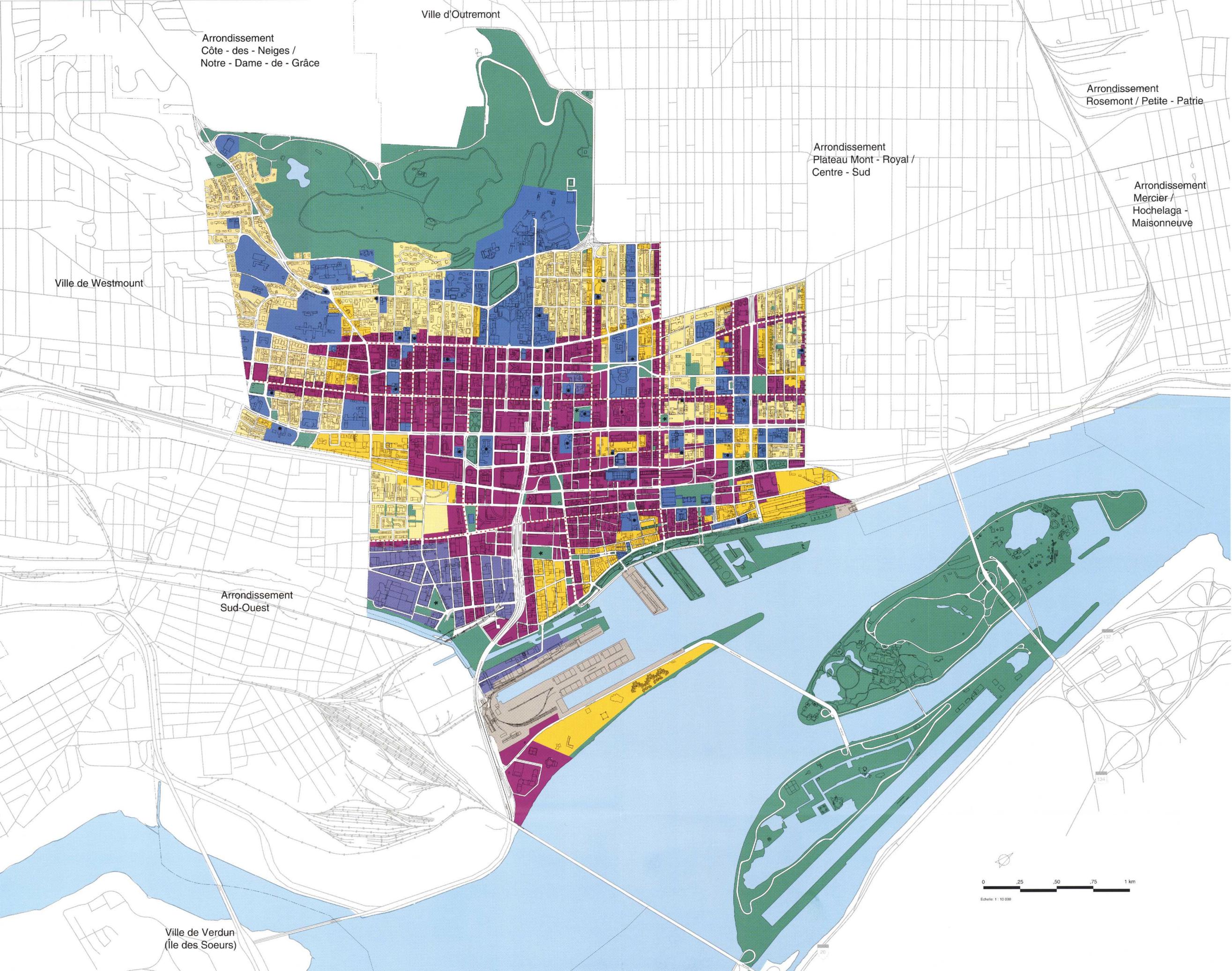
Dépôt légal 1993
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN: 2-89417-389-X

English copy available upon request for:

- Orientations and Strategies of the Montréal City Plan
Master Plan for the Côte-des-Neiges/
Notre-Dame-de-Grâce District.

Production: Ville de Montréal 07 21 016-0 (09-93)
Imprimé au Canada

Papier recyclé 



Affectation du sol

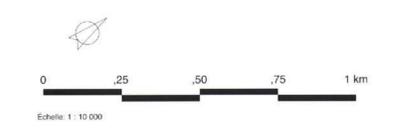
Arrondissement

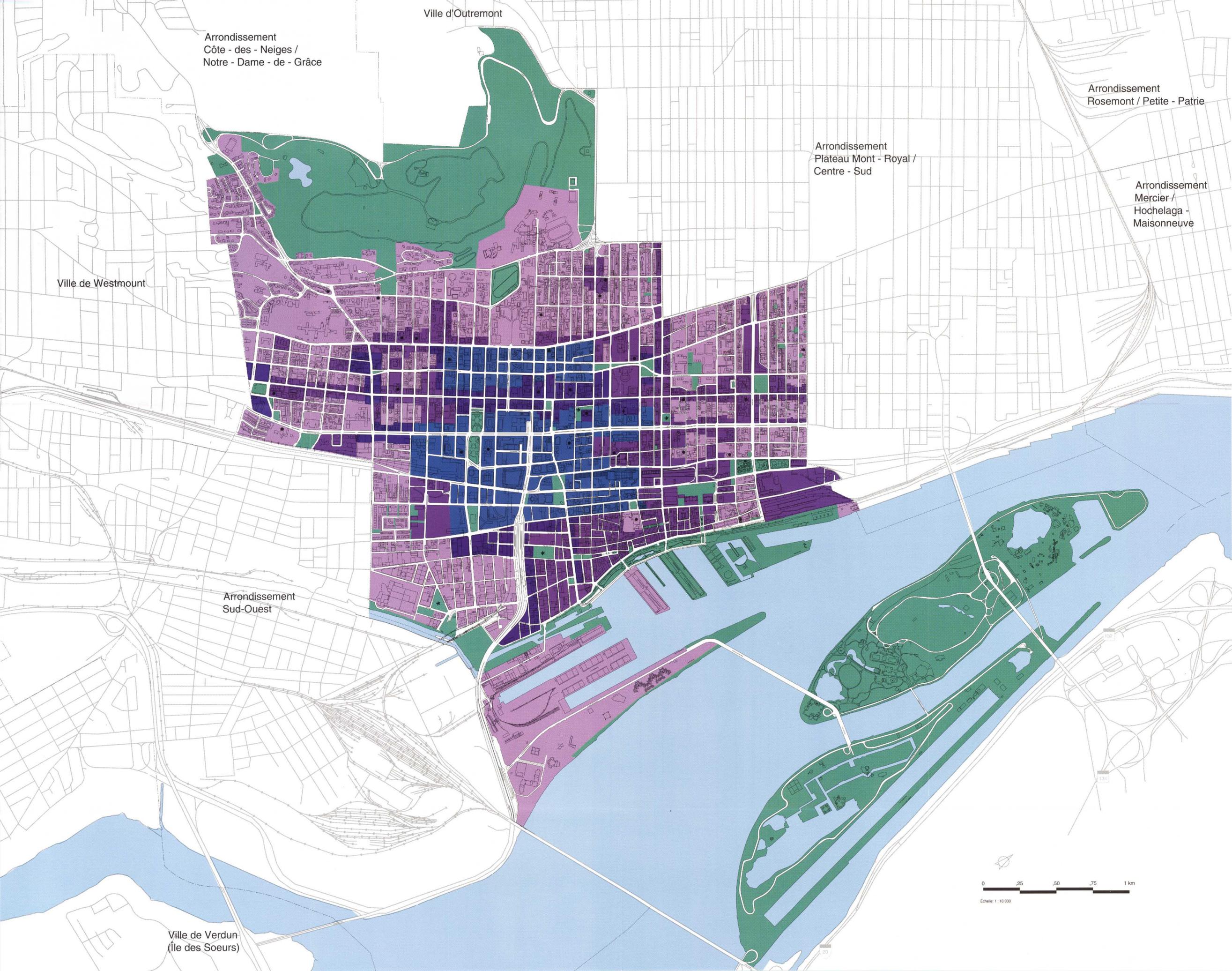
Ville-Marie

- Habitation
- Habitation dominante (voir note 3)
- Activités multiples
- Industrie dominante
- Équipement collectif et institutionnel
- Parc et lieu public
- Industrie portuaire
- Continuité commerciale au rez-de-chaussée
- Nouveaux lieux publics, dont les limites précises pourront différer de celles indiquées sur ce plan
- Lieux de culte pour lesquels le zonage visera à préserver le caractère actuel
- Limite de l'arrondissement
- Limite municipale

Notes

1. Les limites des zones d'affectation sont approximatives et devront être interprétées par le règlementation de zonage en fonction des limites de lots et de propriétés.
2. Le plan indique la catégorie d'affectation du sol dominante pour chacune des aires. Le règlementation de zonage précisera les usages autorisés dans chaque portion du territoire qui devront être conformes aux affectations prescrites.
3. L'habitation devra être l'activité dominante pour l'ensemble de l'aire d'affectation «habitation dominante», sans pour autant que chaque nouveau projet ne comporte une dominante d'habitation. L'activité de bureau ou les équipements collectifs et institutionnels pourront être autorisés, de même que le commerce au rez-de-chaussée, sur certaines rues.
4. Le présent plan fait partie intégrante du Plan d'urbanisme de Montréal adopté par le Conseil municipal le 18 décembre 1992.





Limites de densité

Arrondissement

Ville-Marie

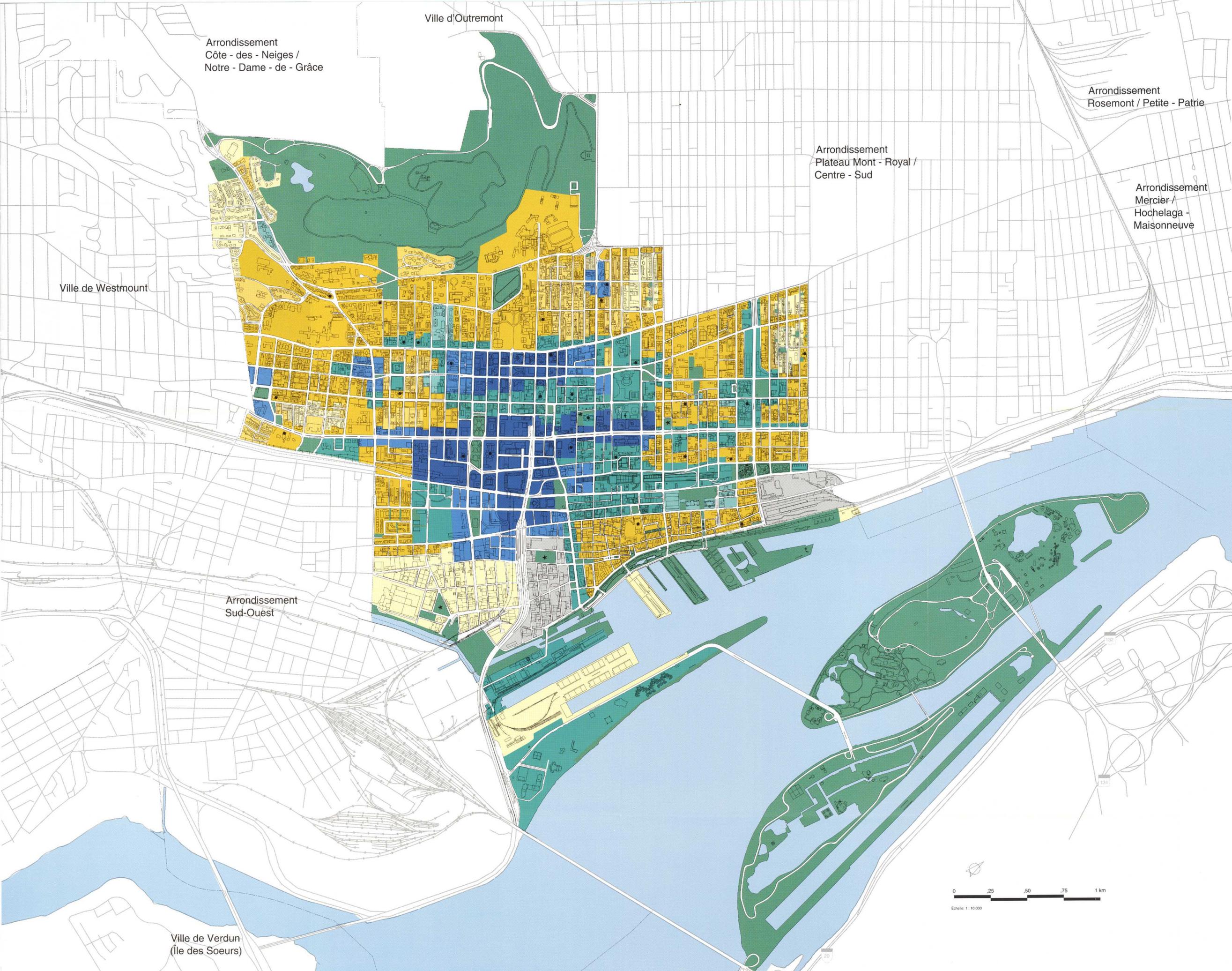
Densité maximum

- 3
- 6
- 9
- 12
- Parc et lieu public

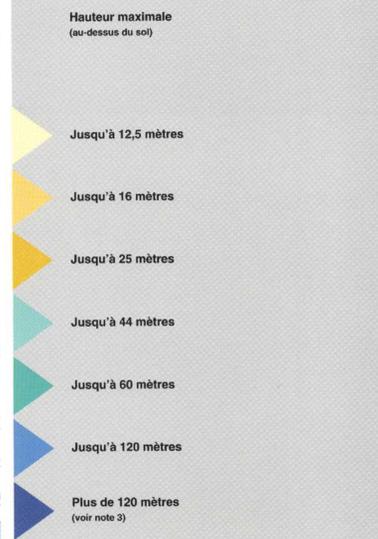
- Nouveaux lieux publics, dont les limites précises pourront différer de celles indiquées sur ce plan
- Lieux de culte pour lesquels le zonage visera à préserver le caractère actuel
- Limite de l'arrondissement
- Limite municipale

Notes

1. Les limites des secteurs sont approximatives et doivent être interprétées par le règlementateur de zonage en fonction des limites de lots et de propriétés.
2. La densité indiquée sur le plan correspond au rapport entre la superficie de plancher d'un immeuble (y compris celle en sous-sol, sauf les stationnements et les espaces de manœuvre) et la superficie du terrain sur lequel il est érigé.
3. Le plan des limites de densité ne confère aucun droit de développement. La réglementation de zonage préexistante, à l'intérieur des limites indiquées sur le plan, les densités qui s'appliquent.
4. Le présent plan fait partie intégrante du Plan d'urbanisme de Montréal adopté par le Conseil municipal le 18 décembre 1992.



Limites de hauteur
 Arrondissement
 Ville-Marie



Secteur d'aménagement différé
 Parc et lieu public
 * Nouveaux lieux publics, dont les limites précises pourront différer de celles indiquées sur ce plan
 * Lieux de culte pour lesquels le zonage visera à préserver le caractère actuel

--- Limite de l'arrondissement
 --- Limite municipale

Notes

1. Les limites des secteurs sont approximatives et doivent être interprétées par la réglementation de zonage en fonction des limites de lots et de propriétés.
2. Le plan des limites de hauteur ne confère aucun droit de développement. La réglementation de zonage précède, à l'intérieur des limites indiquées sur le plan, les hauteurs qui s'appliquent.
3. En aucun cas, le sommet des bâtiments ne devra dépasser la hauteur du mont Royal (232,5 mètres au-dessus du niveau de la mer).
4. Dans le Vieux-Montréal, les sites du patrimoine et les autres secteurs patrimoniaux, les limites de hauteur seront fixées par la réglementation de zonage de façon à favoriser la conservation des immeubles existants.
5. Le présent plan fait partie intégrante du Plan d'urbanisme de Montréal adopté par le Conseil municipal le 18 décembre 1992.

