



Programme particulier d'urbanisme (PPU) des Faubourgs

Mars 2020



Le secteur des Faubourgs offre aux Montréalaises et aux Montréalais un formidable canevas qui nous permettra de dessiner le Montréal de demain. Ce quartier, haut lieu de l'industrialisation canadienne, est en voie de subir une transformation majeure. En requalifiant les imposants terrains situés aux abords du pont Jacques-Cartier, nous avons l'occasion de créer, sous l'impulsion de la communauté et des populations locales des Faubourgs, un quartier digne du 21^e siècle. Ce nouvel espace fera la part belle aux espaces verts, au transport collectif et aux services de proximité, s'ouvrira sur le fleuve Saint-Laurent, et devra répondre aux impératifs des générations futures en misant sur la transition écologique et la mixité sociale.

Le Programme particulier d'urbanisme (PPU) des Faubourgs a été élaboré à la suite d'une importante démarche de consultation publique. Il a pour ambition de donner un nouveau souffle au secteur en y retissant la trame de rues, en préservant son caractère patrimonial et architectural, en pérennisant un riche écosystème communautaire et en favorisant un milieu de vie agréable et respectueux de l'environnement.

Le secteur des Faubourgs, un rare espace à redévelopper aux portes du centre-ville de Montréal, accueillera, au cours des prochaines années, de nouveaux milieux de vie complets, mixtes et diversifiés, en interrelation avec les quartiers environnants. Grâce à la création de logements sociaux, d'espaces verts, d'écoles, de centres communautaires, de commerces et de bureaux, ainsi qu'à la consolidation des artères commerciales existantes, un nouveau bassin de population viendra dynamiser le secteur et lui donner une nouvelle couleur. Un grand parc central, une promenade linéaire en bordure du fleuve Saint-Laurent et un projet mixte résidentiel aménagés sur des terrains de Molson Coors, tous issus d'une

entente stratégique conclue entre la Ville de Montréal et les promoteurs responsables du redéveloppement des terrains de l'entreprise brassicole, offriront, de plus, une nouvelle fenêtre exceptionnelle sur le Fleuve, qui profitera à l'ensemble de la collectivité.

Les piétons et les cyclistes seront au cœur du nouveau quartier à échelle humaine qui naîtra dans le secteur des Faubourgs. À distance de marche de quatre stations de métro, de nombreux espaces verts, de services et de commerces de proximité, le secteur des Faubourgs récoltera aussi les fruits de l'implantation d'un réseau structurant de transport collectif sur la rue Notre-Dame Est.

La requalification du secteur des Faubourgs mariera la richesse de son passé aux avancées de demain. Elle permettra de bâtir des milieux de vie à la fois respectueux du patrimoine et des quartiers existants et innovateurs grâce, notamment, à des aménagements verts, durables et résilients. À l'heure de la transition écologique, nous avons la responsabilité d'en faire un endroit à la hauteur des aspirations des Montréalaises et des Montréalais et d'y créer un quartier où il fera bon vivre et travailler. Le secteur des Faubourgs s'ouvre à nous. Offrons-lui les moyens de s'épanouir pleinement !

Valérie Plante
Mairesse de Montréal et de l'arrondissement de Ville-Marie

1. Contexte et vision

1.1	Territoire	09
1.2	Consultation publique en amont de l’OCPM	11
1.3	Rappel historique	13
1.4	Les Faubourgs aujourd’hui	17
1.5	Une vision ancrée dans le milieu	18

2. Milieux de vie

2.1	Habitation	26
2.2	Vie communautaire	30
2.3	Commerce	34
2.4	Parcs et espaces publics	38
2.5	Développement culturel et économique	48

3. Trame urbaine et mobilité

3.1	Nouvelle trame urbaine	56
3.2	Abords du pont Jacques-Cartier	64
3.3	Mobilité active et collective	68

4. Cadre bâti et forme urbaine

4.1	Consolidation du tissu urbain	76
4.2	Densification urbaine	88
4.3	Principes et balises de la densification	92

5. Réseaux et aménagements résilients

5.1	Verdissement et gestion de l’eau	106
5.2	Galeries multiréseaux	110
5.3	Efficacité énergétique	111

6. Mise en œuvre

6.1	Grandes étapes de réalisation	114
6.2	Interventions de la Ville sur le domaine public et les équipements publics	116
6.3	Accords de développement et autres ententes	119
6.4	Réglementation	120
6.5	Gouvernance et concertation	132

Crédits



1.

Contexte et vision



1.1 Territoire

Le territoire visé par le présent programme particulier d'urbanisme (PPU) est compris entre la rue Saint-Hubert à l'ouest, la rue Sherbrooke au nord et la rue Fullum à l'est. Il s'étend jusqu'au fleuve et comprend également les abords de la rue Notre-Dame, jusqu'à la rue du Havre. Couvrant une partie des districts électoraux de Saint-Jacques et de Sainte-Marie, ce territoire de 263 hectares représente près de 15 % de la superficie de l'arrondissement de Ville-Marie.

Le territoire du PPU des Faubourgs se démarque par une identité complexe, avec de multiples dénominations, dont le quartier Centre-Sud, le Village gai (ou Village), l'ancien Faubourg Québec, le Pied-du-Courant, le quartier Sainte-Marie, le faubourg à m'lasse et la Cité des ondes. Ce territoire se caractérise également par la présence marquante du pont Jacques-Cartier, et par sa proximité du centre des affaires.

Le contexte de planification

Depuis 2002, l'arrondissement de Ville-Marie a effectué plusieurs planifications particulières, dont cinq programmes particuliers d'urbanisme (PPU) et le Cadre de révision des hauteurs et densités du centre-ville. Ces exercices de planification ont contribué à baliser et à stimuler le renouveau du centre-ville observé depuis 15 ans.

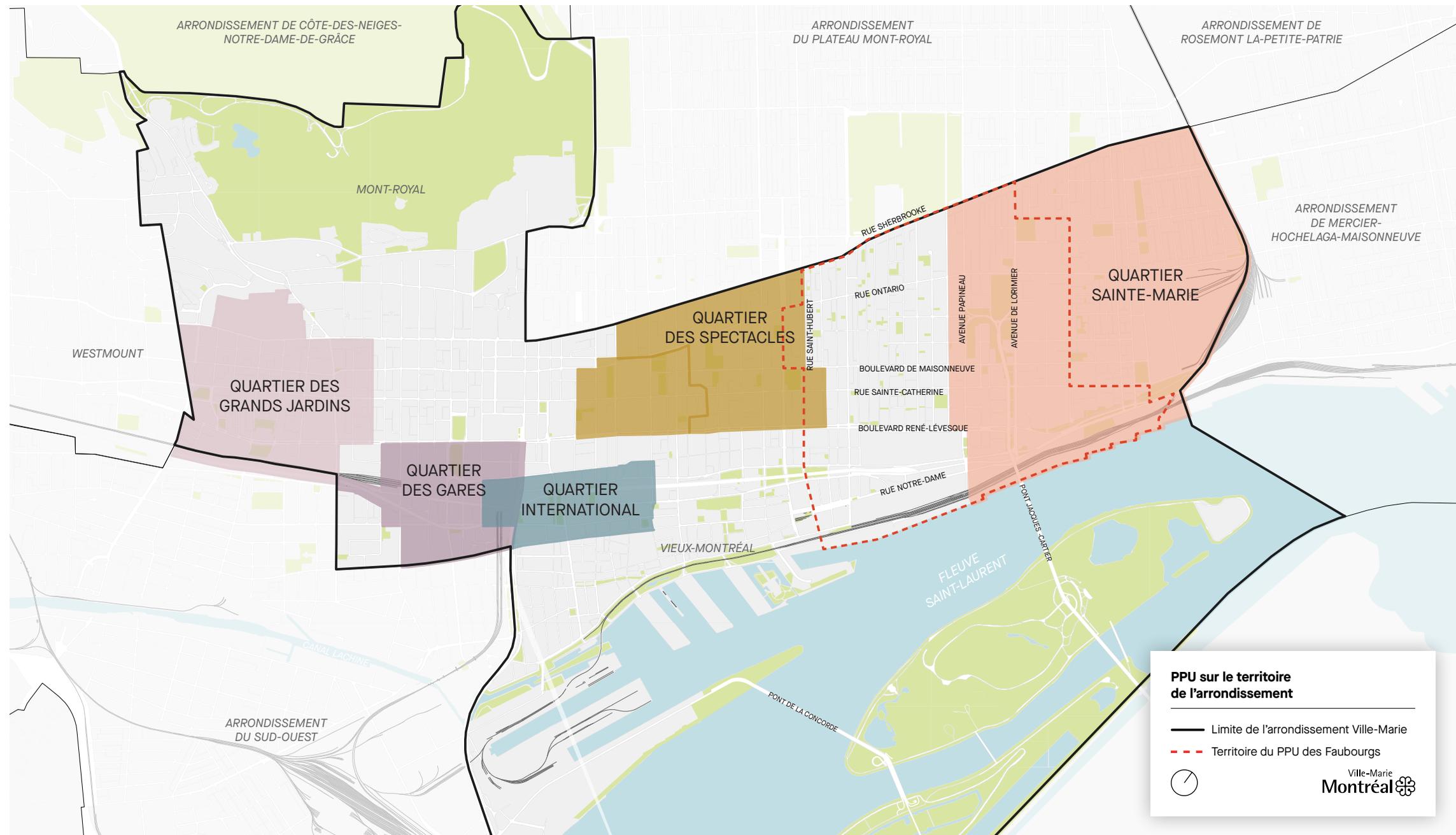
Parmi ces exercices de planification, le PPU du quartier Sainte-Marie, adopté en 2012, présente un périmètre qui chevauche partiellement celui de la présente démarche. Ce chevauchement découle notamment des nouveaux enjeux liés à l'aménagement des abords du pont Jacques-Cartier, et au déménagement prochain de la maison de Radio-Canada et de la brasserie Molson Coors.

Des paramètres de hauteur et de densité du PPU du quartier Sainte-Marie feront d'ailleurs l'objet de modifications dans le cadre de la modification du Plan d'urbanisme intégrant le PPU des Faubourgs, mais les autres dispositions du PPU du quartier Sainte-Marie demeureront. Une partie du PPU du Quartier des spectacles – Pôle Quartier latin présente également un chevauchement, mais aucune de ses dispositions ne nécessite une modification.

Par ailleurs, en 2017, la Ville a adopté le Plan d'action de la Stratégie centre-ville, qui identifie deux grands secteurs devant faire l'objet d'une planification particulière, soit le secteur Bassin Peel-Bridge-Wellington et le secteur Square Papineau-Pied-du-Courant. Ce dernier, d'une superficie de 53 ha, occupe le sud du territoire du présent PPU et représente la plus grande zone à requalifier du centre-ville. Cette requalification s'impose en raison de la rupture urbaine qu'elle constitue dans le quartier, mais également en raison de la transformation prochaine du site de Radio-Canada, du départ de Molson Coors et de la reconstruction du méga-îlot situé au sud-est de l'avenue De Lorimier et de la rue Sainte-Catherine.

Qu'est-ce qu'un PPU ?

Un PPU est un exercice de planification qui permet de définir une vision d'ensemble pour un territoire donné, en précisant les intentions d'aménagement. Il propose un programme d'interventions comprenant notamment de nouvelles règles de zonage et de construction, ainsi qu'une vision de la nature, de l'emplacement et du type des équipements collectifs et des infrastructures nécessaires à la mise en valeur du territoire. L'adoption d'un PPU s'effectue par la modification du Plan d'urbanisme, car il en fait partie intégrante.



1.2 Les PPU dans l'arrondissement

1.2 Consultation publique en amont de l'OCPM

En 2018, l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a été mandaté pour mener une démarche participative encadrant l'élaboration du programme particulier d'urbanisme (PPU) des Faubourgs. Cette consultation a pris la forme d'une séance d'information et de quatre forums thématiques, tenus en février et mars 2019. Plus de 1 000 participations ont été recensées pour les différentes activités. La commission chargée de la consultation a reçu 223 contributions écrites (105 mémoires et 118 opinions en ligne) et entendu 58 intervenants.

Les contributions ont porté sur un grand nombre de thèmes, relatifs au sentiment d'appartenance au quartier et à ses éléments identitaires, aux enjeux sociaux d'inclusion de toutes les classes sociales, à l'accès aux services ou encore, à la présence d'une importante circulation routière.

L'accès au fleuve a été abondamment évoqué, dans l'optique de créer un parcours riverain et de donner accès aux berges. Les enjeux de l'abordabilité des logements et de la création ou du maintien de milieux de vie inclusifs, dans un contexte de redéveloppement d'une partie du territoire, ont également été soulevés. La circulation routière, notamment aux abords du pont et dans la rue Ontario, est ciblée comme limitant les déplacements piétonniers, la vitalité commerciale et la qualité du milieu de vie en général. Plusieurs sites ont été mentionnés comme ayant une valeur patrimoniale à préserver, tels que Molson, l'hôpital de la Miséricorde ou la station Craig. Des questions ont enfin été soulevées quant aux équipements collectifs, aux transports actifs et collectifs, aux activités commerciales, ainsi qu'aux hauteurs et densités des projets futurs.

Le rapport de l'OCPM, publié en août 2019, formule 44 recommandations pour orienter le PPU. Parmi ces recommandations, il est préconisé de miser sur l'identité du quartier pour envisager la requalification du sud du territoire, incluant le patrimoine bâti et immatériel et les caractéristiques socio-économiques. L'OCPM recommande également le développement d'une vision articulée autour des principes de durabilité, de solidarité, d'inclusion et de participation. Il y est proposé de planifier des équipements collectifs répondant aux besoins actuels et futurs, d'aménager un réseau vert autour de la rue Sainte-Catherine, de soutenir les initiatives visant le maintien de logements abordables et la création de logements sociaux et d'établir un mode de gouvernance pour le suivi de la mise en œuvre. Enfin, plusieurs recommandations visent une intégration architecturale et paysagère des nouveaux projets ainsi que la préservation du caractère des rues existantes.



Vue sur la construction du pont Jacques-Cartier, en 1927



Montréal, Porte de Québec, aquarelle de George Heriot autour de 1795



Vue vers l'ouest de la rue Notre-Dame, aquarelle de George Seton, 1845

1.3 Rappel historique

À ses débuts, le faubourg Québec consiste en un noyau villageois établi de part et d'autre du chemin du Roy qui permet de relier Québec dès 1737 : à ce moment, à peine sept maisons sont dénombrées dans le secteur.

Ce noyau villageois connaît ensuite une croissance soutenue, qui se maintient malgré la Conquête de 1760. En 1801, l'adoption du plan des Commissaires permet de démolir les fortifications, désormais désuètes, et d'aménager de nouveaux espaces publics susceptibles de structurer et de faciliter l'expansion urbaine et l'intégration des Faubourgs en devenir. L'urbanisation du Faubourg Québec continue de suivre l'axe du chemin du Roy, et commence également à s'étendre vers le nord, dans l'axe des rues de la Visitation et Panet. Pour ce qui est de la rive naturelle du fleuve, celle-ci accueille des villas et bientôt des établissements industriels comme la brasserie Molson.

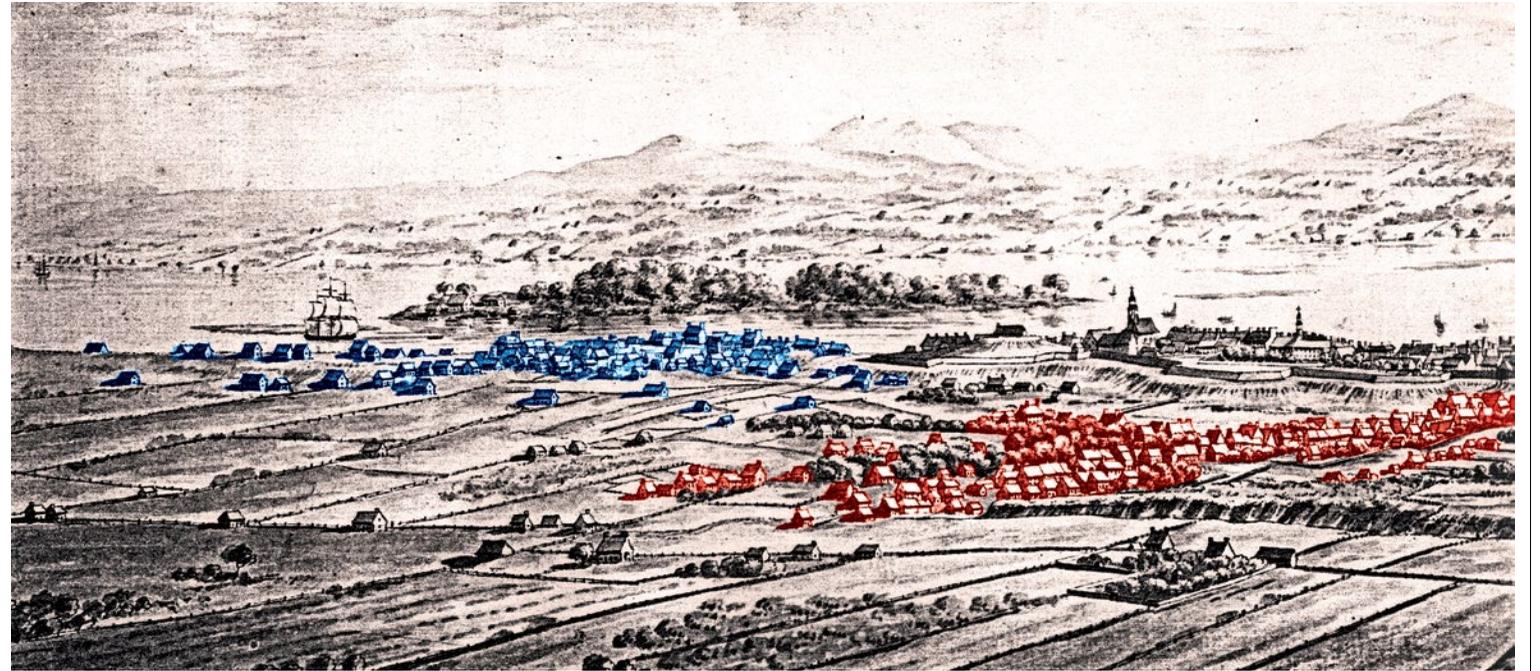
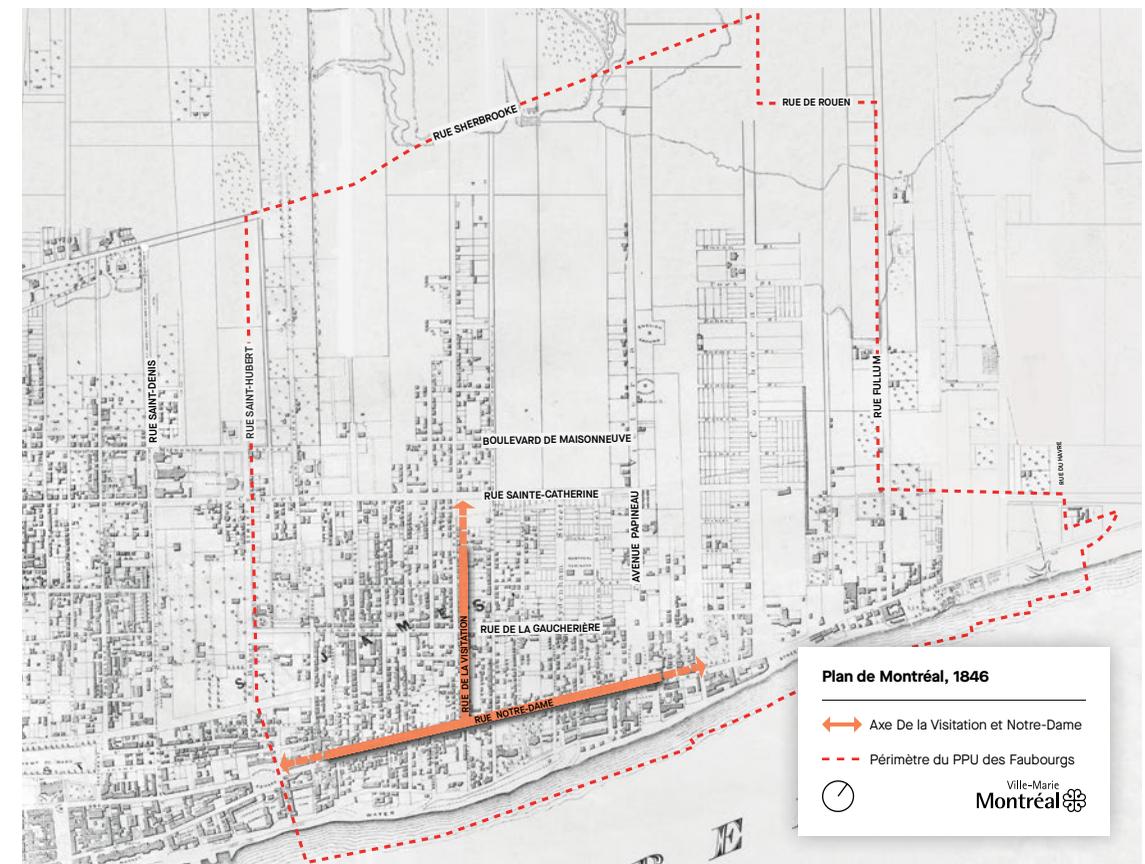


Illustration des faubourgs Québec (en bleu) et Saint-Laurent (en rouge), d'après une aquarelle de James Peachey datée de 1784



1.3 1825 – Urbanisation du Faubourg Québec le long des axes Notre-Dame et de la Visitation



1.4 1846 – Le Faubourg Québec connaît une croissance rapide

Les années suivantes, le faubourg connaît une croissance accélérée et l'ensemble du territoire s'urbanise entre le fleuve et la rue Sainte-Catherine, à l'ouest de l'avenue Papineau. Cette urbanisation se poursuit également au nord de la rue Sainte-Catherine, toujours dans l'axe des rues de la Visitation et Panet. Ainsi, en 1861, le faubourg atteint une population de 10 196 habitants.



1.5 1907 – L’apogée de l’urbanisation du secteur

Vers la fin du 19^e siècle, le chemin de fer fait son apparition et marque l’arrivée des gares Dalhousie puis Viger. Ces infrastructures font disparaître la trame urbaine située en bordure du fleuve au profit des activités industrielles. La rive naturelle est graduellement remplacée par des quais et des voies ferrées qui isolent les milieux de vie du fleuve. Ces derniers conservent tout de même une relation avec le fleuve grâce aux parcs Sohmer et Bellerive.



1.6 1949 – Le quartier à l’aube de la rénovation urbaine

La première moitié du 20^e siècle voit l’intensification des activités industrielles s’accélérer au sud de la rue Notre-Dame autour de l’usine Molson, mais également à l’est de l’avenue De Lorimier. La construction du pont Jacques-Cartier vient accentuer la rupture entre les parties plus industrielles à l’est et plus résidentielles à l’ouest, en surplombant le quartier sur une distance de 1 km. Enfin, plus au nord, l’hôpital Notre-Dame se développe de part et d’autre de la rue Alexandre-DeSève.

C’est durant les années d’après-guerre que le noyau urbain initial du quartier sera soumis à l’une des plus importantes opérations de rénovation urbaine à Montréal. Tout d’abord, une large tranchée est percée dans la trame urbaine du quartier afin d’élargir le boulevard René-Lévesque (alors la rue Dorchester). Par la suite, dix-neuf îlots sont rasés au sud du boulevard afin d’accueillir la nouvelle maison de Radio-Canada, faisant disparaître environ 600 logements, des équipements collectifs, des églises, des établissements industriels

1.4 Les Faubourgs aujourd'hui

Aujourd'hui, le secteur sud de l'arrondissement est une zone d'emplois mono-fonctionnelle principalement accessible en automobile malgré son emplacement à l'entrée du centre-ville. Les portions qui sont demeurées résidentielles au nord du territoire des Faubourgs ont également vécu les impacts de ces années de rénovation urbaine et de croissance du trafic automobile qui ont rendu le domaine public beaucoup moins accueillant pour les piétons et les cyclistes.

L'ensemble du quartier est très morcelé, puisque la circulation automobile engendre de nouvelles barrières physiques. L'impact se fait notamment sentir sur le patrimoine modeste qui a longuement été négligé. De plus, les logements, qui sont demeurés bon marché jusqu'aux années 2000, ont vu leur valeur augmenter de façon considérable, engendrant ainsi des problèmes d'abordabilité.



1.8 2019 – Un tissu urbain marqué par les interventions du passé

1.5 Une vision ancrée dans le milieu

La vision du PPU des Faubourgs s'appuie sur la reconnaissance et le renforcement des caractéristiques urbaines et sociales du territoire, ainsi que sur l'objectif de corriger les grandes ruptures laissées par les opérations de rénovation urbaine et les aménagements autoroutiers des années 1950 à 1980.

L'évolution du quartier des Faubourgs se caractérise, jusqu'à la fin des années 1940, par une densification graduelle du cadre bâti, une riche mixité des usages et un tissu urbain construit en fonction des mobilités actives (marche, vélo, etc.) et collectives (trolleybus, tramway, métro, etc.). Ces caractéristiques historiques – encore présentes dans le nord du territoire du PPU – sont reconnues aujourd'hui comme favorisant une transition écologique pouvant réduire efficacement les émissions de gaz à effet de serre et permettant de créer un environnement où il fait bon vivre.

Le PPU propose de rétablir la relation du quartier avec le fleuve, le Vieux-Montréal et l'est du centre-ville. Cette intention de décroisement et d'ouverture sur le fleuve oriente les propositions pour la trame de rue, les espaces verts et le cadre bâti. Les interventions majeures proposées pour le domaine public nécessiteront l'engagement de plusieurs acteurs publics et privés.

Une intégration urbaine renouvelée du pont Jacques-Cartier est également présentée dans l'optique d'améliorer les conditions de vie aux abords, de mettre en valeur cet ouvrage emblématique et les espaces verts l'entourant et de favoriser les transports actifs et collectifs.

L'approche générale pour la requalification du secteur au sud du territoire est de considérer tous les projets et les interventions en interrelation avec le milieu existant. Cela implique à la fois d'inscrire la requalification dans une dynamique de continuité et de complémentarité avec les quartiers environnants, et de prendre en compte les répercussions potentielles. Les qualités du milieu sont donc réaffirmées et renforcées, notamment sa diversité sociale, son patrimoine architectural, son réseau d'équipements collectifs et communautaires, ses activités commerciales et culturelles et ses pôles d'emplois.

Compte tenu de ces positions, le secteur de 53 hectares à redévelopper présente un potentiel de près de 7 500 logements, dont 1 500 logements sociaux, ainsi que de nouveaux équipements collectifs, des espaces commerciaux et des bureaux pouvant regrouper près de 15 000 emplois. Cela s'inscrit également dans la dynamique du réaménagement des faubourgs montréalais – des Récollets, Saint-Laurent – privilégiant une densité de moyenne intensité et une mixité sociale et fonctionnelle.

Ce potentiel d'accueil offre à la population l'occasion de se rapprocher des services du centre-ville et de profiter des autres avantages de la vie en ville. Rappelons en effet que, depuis le début des années 2000, l'étalement urbain autour de Montréal connaît la plus forte croissance parmi les régions métropolitaines canadiennes et que, pour une grande part de la population, la première option consiste à aller vivre dans des milieux de très faible densité où la dépendance à l'automobile est pratiquement incontournable. Il importe donc d'offrir d'autres options, ce que permet justement la requalification de friches urbaines comme celles du quartier des Faubourgs.

La desserte actuelle et projetée en transport collectif permet cette densification durable du territoire en offrant la possibilité de profiter d'un environnement où tous les déplacements du quotidien peuvent se faire à pied. Enfin, elle permet de repenser jusqu'aux infrastructures urbaines souterraines, dans une perspective de résilience du milieu urbain.



1.9 Vision pour le secteur des Faubourgs.



Vision pour le secteur en requalification : consolider le territoire, pérenniser l'identité sociale, patrimoniale et architecturale du quartier, et favoriser un milieu de vie agréable, durable et respectueux de l'environnement.

« Consolider le territoire, pérenniser l'identité sociale, patrimoniale et architecturale du quartier, et favoriser un milieu de vie agréable, durable et respectueux de l'environnement. »





2.

Milieux de vie

Le tissu urbain tout comme le tissu social de Centre-Sud sont caractérisés par une mixité de populations et de fonctions, ainsi qu'une diversité de services et de lieux d'activités qui sont à préserver. Les interventions viseront donc à soutenir la vie qui s'y déroule et à conserver un quartier inclusif. Il s'agit aussi d'assurer le dynamisme et la diversité des commerces et des lieux d'emplois.

Les nouveaux secteurs qui vont être redéveloppés dans le sud du territoire devront répondre aux mêmes objectifs d'inclusion et de diversité, tout en développant leur propre identité, autour de nouveaux lieux de rassemblements et équipements collectifs.

L'un des premiers enjeux est de préserver, à court, moyen et long termes, une part de logements et de locaux abordables. En effet, le redéveloppement d'une partie du territoire représente à la fois une opportunité de répondre à des besoins et un risque pour le maintien des conditions d'abordabilité du milieu existant. Le second enjeu est d'assurer les bonnes conditions pour une mixité de populations et d'activités, en misant sur les espaces communautaires et les espaces publics.

Vue d'ensemble

Orientation 1 : Maintenir un parc de logements diversifié et inclusif

Stratégies d'intervention :

- 1.1 Créer de nouveaux logements sociaux, abordables et familiaux
- 1.2 Prévenir l'érosion du parc de logements abordables

Orientation 2 : Consolider la vie communautaire du quartier et du Village

Stratégies d'intervention :

- 2.1 Soutenir la vocation communautaire du Village
- 2.2 Consolider le réseau d'équipements collectifs et communautaires du quartier
- 2.3 Conforter la présence de ressources pour les populations marginalisées
- 2.4 Assurer l'arrimage entre nouveaux développements et quartier existant

Orientation 3 : Stimuler la vitalité et la complémentarité de l'offre commerciale

Stratégies d'intervention :

- 3.1 Assurer une répartition et une complémentarité de l'offre commerciale
- 3.2 Diminuer la circulation de transit dans la rue Ontario
- 3.3 Définir une stratégie d'aménagement permanent pour la rue Sainte-Catherine

Orientation 4 : Enrichir le réseau d'espaces verts et de lieux identitaires

Stratégies d'intervention :

- 4.1 Créer une trame verte suivant les axes du pont Jacques-Cartier et du fleuve
- 4.2 Mettre en valeur l'histoire du quartier à travers des espaces publics
- 4.3 Préserver des espaces verts à l'échelle de l'îlot

Orientation 5 : Renforcer la présence et la mixité des activités

Stratégie d'intervention :

- 5.1 Pérenniser ou accompagner le développement de nouveaux pôles d'activités diversifiés

2.1 Habitation

Orientation 1 : Maintenir un parc de logements diversifié et inclusif

La diversité de l'offre de logements dans le secteur des Faubourgs est une force qui doit être maintenue afin que la population du quartier puisse continuer à se loger à un coût abordable en fonction de ses revenus et que la nouvelle population résidante puisse refléter la mixité sociale de Montréal.

Sur le territoire des Faubourgs, 72 % des logements sont offerts en location. En 2019, les logements sociaux et communautaires représentent 20 % du parc de logements, avec un total de 3 268 logements sociaux. Environ la moitié des logements du territoire sont donc loués sur le marché privé.

Le parc locatif, privé ou communautaire, représente, pour un grand nombre de ménages, la seule option viable pour résider dans les quartiers centraux, à proximité des services, des emplois ou encore du transport en commun. Or, entre 2001 et 2016, le nombre de logements en location dans le secteur des Faubourgs a stagné (autour de 10 100 unités), tandis que le nombre de logements en propriété a plus que doublé (passant de 1 745 à 3 915 unités). À titre d'exemple, sur les 1 390 logements construits entre 2013 et 2017, près de 75 % sont des copropriétés.

En parallèle, la hausse du coût des logements a été plus importante dans le secteur des Faubourgs que dans l'ensemble de l'agglomération de Montréal. Cette hausse touche potentiellement davantage les locataires : au cours des cinq dernières années, le prix médian des plex (qui accueillent la majorité des logements locatifs dans le secteur) a augmenté de 30 % dans Ville-Marie, tandis que pour les unifamiliales et



Bâtiment résidentiel à louer

les copropriétés, les prix ont seulement augmenté de 2 % et 9 % respectivement.

Le redéveloppement de 53 hectares aux portes du centre-ville est une opportunité unique de construire de nouveaux logements dans un milieu de vie complet, desservi par le transport en commun. On estime ainsi un potentiel d'environ 7 500 logements. Ce nouveau parc de logements devra s'adresser à toutes les classes socio-économiques, incluant les ménages à revenus faibles ou modestes, et à tous les types de ménages, incluant les familles avec enfants.

De plus, une attention particulière est à prêter aux impacts de la requalification sur les coûts de l'habitation dans le quartier environnant, en particulier pour les locataires qui risquent de subir les hausses de valeurs foncières.

Stratégie d'intervention 1.1 Créer de nouveaux logements sociaux, abordables et familiaux

L'objectif est de contribuer à la création de logements visant spécifiquement les besoins des ménages auxquels le marché privé ne répond pas, soit les ménages à revenus faibles ou modestes et les familles. Les différents programmes de la Ville seront mis à profit et les différentes opportunités seront exploitées pour améliorer l'offre de logements sociaux, mais aussi de logements abordables et de logements familiaux (trois chambres et plus).

Secteur en requalification

Dans les trois grands sites à requalifier – Radio-Canada, Molson et Portes Sainte-Marie –, l'intégration de logement social, abordable et familial sera favorisée. Pour le site de Radio-Canada, un accord de développement signé en 2017 prévoit la réalisation de 20 % de logements sociaux et 10 % de logements abordables.

Par ailleurs, l'adoption du règlement visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial (Règlement pour une métropole mixte) est prévue pour le printemps 2020. Étant donné le potentiel de nouveaux logements établi pour le secteur en requalification – environ 7 500 –, l'application des ratios prévus dans le projet de règlement permet d'estimer que ce secteur pourrait accueillir 1 500 logements sociaux.

Portion sud de l'îlot Voyageur

La Ville de Montréal a acquis la portion sud de l'îlot Voyageur en 2018. Un mandat a été octroyé en août 2019 à la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM) afin de réaliser une étude de pré-faisabilité visant à orienter et à encadrer le développement du site. Le projet à venir pourrait contribuer aux objectifs de la Ville de Montréal en matière d'habitation sociale et abordable. Il pourrait de plus accueillir un pôle civique avec la mairie d'arrondissement, les services à la population et les bureaux administratifs de l'arrondissement de Ville-Marie, ainsi qu'un pôle de bureaux administratifs. L'analyse d'avant-projet devra proposer des solutions innovantes qui contribueront à la performance énergétique des bâtiments, à l'économie d'énergie et la protection de l'environnement. Rappelons que la portion sud de l'Îlot Voyageur accueille, depuis septembre 2019, le projet pilote de livraison urbaine écologique Colibri, dont l'objectif est de réduire l'impact environnemental du dernier kilomètre de livraison au centre-ville, grâce à des vélos cargos électriques.

Règlement pour une métropole mixte : une contribution systématique des promoteurs résidentiels

La réglementation municipale visant à améliorer l'offre en matière de logement abordable, social et familial communément appelée Règlement pour une métropole mixte, dont l'adoption est prévue au printemps 2020, sera l'un des outils importants dont la Ville disposera pour maintenir la diversité de l'offre dans le secteur des Faubourgs. En outre, le projet de règlement, dans sa mouture actuelle, permettra d'acquérir des sites pour des projets sociaux dans le secteur en requalification, ce qui aurait été impossible en misant seulement sur les programmes

gouvernementaux. Les grands projets qui s'y développent pourront aussi faire place à des formules de propriétés alternatives destinées aux ménages à revenu plus modeste, une autre possibilité offerte par le règlement.

Hors du secteur en requalification, le règlement apportera aussi des retombées significatives, puisque son application s'étend également aux projets de petites tailles et conformes à la réglementation applicable.



Logement social Inter-Loge

Ce nouveau parc de logements comprendrait aussi 1250 logements abordables, ainsi que 500 logements familiaux répartis sur l'ensemble des unités (sociales, abordables et au prix du marché).

En plus de ces trois grands sites privés, la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM) détient un terrain, au coin des rues Atateken et de la Commune, où pourront être construits des logements abordables.

Autres projets

Des projets supplémentaires dédiés au logement social ou abordable pourraient s'ajouter, à l'initiative du milieu ou de la Ville. Le site de l'hôpital de la Miséricorde pourrait être redéveloppé dans les prochaines années et contribuer ainsi à l'offre de logement social, abordable et familial. De plus, des sites pourront être ciblés pour de futurs projets.

Logement étudiant

La Stratégie de développement de 12 000 logements sociaux et abordables 2018-2021 de la Ville de Montréal vise la mise sur pied de projets hors programmes, qui nécessitent donc des mécanismes et des montages financiers différents d'un projet de logement abordable standard. Le logement étudiant entre dans cette catégorie. Le territoire des Faubourgs est propice à l'accueil de logements destinés aux étudiants de par sa proximité avec les trois universités situées au centre-ville. L'un des projets de logements abordables pourra donc être dédié au logement étudiant.

Stratégie d'intervention 1.2

Introduire de nouvelles mesures réglementaires visant à prévenir l'érosion du parc de logements abordables

Le parc locatif privé existant est une réserve importante de logements abordables. Il importe donc d'assurer son maintien et son entretien par différents outils. Dans les secteurs établis – Faubourg Québec, Centre-Sud, Sainte-Marie –, le potentiel de nouvelles constructions sur des terrains vacants ou sous-utilisés est restreint. Par contre, les projets de transformation d'immeubles existants ou de démolition-reconstruction peuvent être plus nombreux.

Dès lors, la réglementation d'urbanisme devra favoriser le maintien ou le développement d'une offre de logements diversifiée et équilibrée répondant aux besoins des ménages montréalais.

Il est à noter qu'une refonte des programmes de rénovation de la Ville est en cours et que l'impact de travaux de rénovation sur les locataires d'un immeuble sera pris en considération dans l'élaboration du programme, afin de favoriser le maintien des locataires en place.

La pérennité du parc de logements sociaux et communautaires

La Ville de Montréal, en collaboration avec ses partenaires, a entamé en 2018 une réflexion sur la pérennité du parc social. Une première action fut la modification des programmes de rénovation au printemps 2019, pour soutenir les coopératives et les organismes à but non lucratif (OBNL) en habitation dans les travaux qu'ils entreprennent. Le secteur des Faubourgs disposant d'un grand nombre de logements sociaux anciens, notamment sous forme de coopératives, ces programmes pourront avoir un impact visible sur ce territoire.

L'encadrement des plateformes d'hébergement touristique

La conversion de logements locatifs en résidences de tourisme (de type Airbnb) contribue à l'érosion du parc locatif dans le secteur des Faubourgs.

Depuis juin 2018, le règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie n'autorise les résidences de tourisme que sur la rue Sainte-Catherine entre les rues Saint-Mathieu et Atateken, avec un contingentement (une distance minimale de 150 mètres est à respecter entre deux résidences de tourisme).

En juin 2019, le gouvernement provincial a présenté un projet de règlement modifiant le Règlement sur les établissements d'hébergement touristique, visant principalement à établir une nouvelle catégorie d'établissement, soit « l'établissement de résidence principale », applicable aux personnes qui utilisent leur résidence principale à des fins d'hébergement touristique. Le projet permet donc de distinguer une activité commerciale d'une activité collaborative de location d'un logement. Le règlement, qui enchâsse plusieurs modifications demandées par la Ville, a été adopté le 13 novembre 2019 et entrera en vigueur en mai 2020.

2.2 Vie communautaire

Orientation 2 : Consolider la vie communautaire de quartier et du Village

L'histoire du territoire des Faubourgs – à la fois Centre-Sud, Village, abords du centre-ville – et de sa population lui confère une vie communautaire riche et active à différentes échelles. Le PPU prend en compte cette vocation multiple pour aborder le thème de la vie communautaire du secteur. Les objectifs poursuivis sont la bonne cohabitation entre les différentes personnes qui résident dans le quartier et qui le fréquentent, et le développement d'un sentiment d'appartenance par rapport au nouveau secteur.



L'astérisque, un organisme communautaire pour les jeunes LGBTQ+ ayant pignon sur rue dans le secteur des faubourgs

Stratégie d'intervention 2.1

Soutenir la vocation communautaire du Village

Aujourd'hui, le Village comprend toujours la grande majorité des services communautaires offerts aux communautés LGBTQ+ du grand Montréal, voire du Québec. Le Village est donc non seulement un lieu de destination touristique et de socialisation, mais également un pôle de référence concernant les services communautaires. On constate depuis le milieu des années 2000, la tenue d'événements ou l'ouverture de bars identifiés aux communautés LGBTQ+ en dehors du Village. Néanmoins, la concentration d'activités et l'appartenance au quartier perdurent pour un grand nombre de membres de ces communautés.

Depuis 2018, plusieurs regroupements et organismes ont entamé une démarche visant la création d'un complexe communautaire dédié aux organismes LGBTQ+. En effet, plusieurs organismes des communautés LGBTQ+, à l'instar des autres organismes communautaires de Centre-Sud et des quartiers centraux en général, connaissent des difficultés à trouver des locaux abordables. Ainsi, plusieurs ont dû quitter le Village.

Pour répondre à cette demande, la Ville de Montréal a entamé, au début de l'été 2019, une démarche de consultation visant à mieux comprendre les besoins des populations LGBTQ+ montréalaises. Un comité de pilotage composé de partenaires du milieu a aussi été mis sur pied.

Les conclusions de cette démarche, ainsi que les travaux du comité de travail pour un complexe communautaire LGBTQ+, permettront à la Ville de cibler la meilleure manière de soutenir la présence des groupes communautaires LGBTQ+ dans le Village.

Stratégie d'intervention 2.2

Consolider le réseau d'équipements collectifs et communautaires de quartier

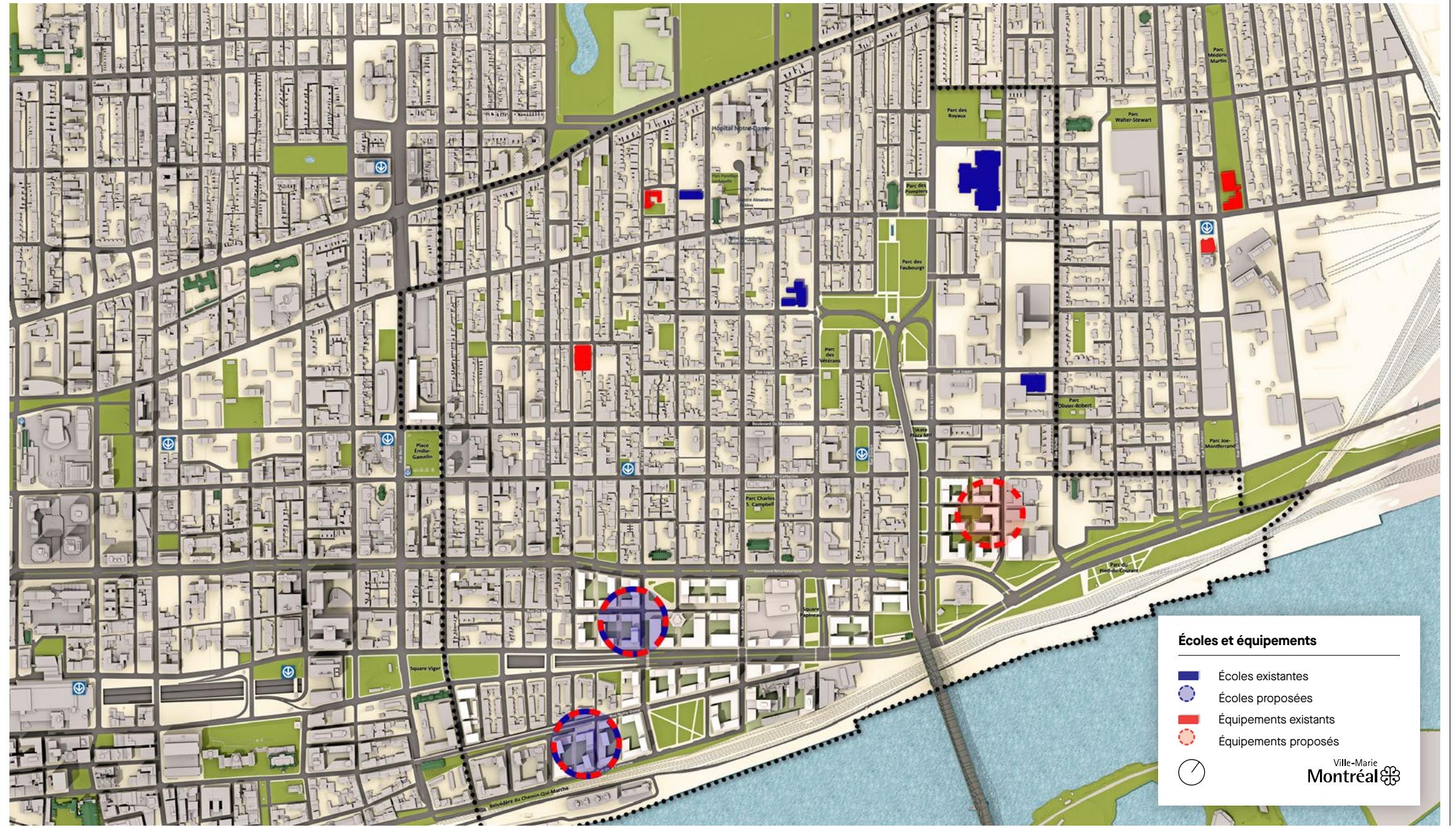
Le quartier Centre-Sud est bien pourvu en matière d'équipements collectifs – écoles, bibliothèques, centres sportifs. Par contre, le secteur du Faubourg Québec, tout comme le Vieux-Montréal, ne dispose d'aucun équipement municipal. La construction de nouveaux logements, avec le redéveloppement au sud du boulevard René-Lévesque, apportera un bassin de population qui justifiera la création de nouveaux équipements collectifs. Ces équipements devraient être mis en place dès les premières phases des nouveaux développements.

La mutualisation des équipements

En vue d'optimiser l'espace et de mutualiser les besoins, la complémentarité entre les équipements y sera privilégiée. On pourrait voir la construction de complexes regroupant une école, une bibliothèque et un centre communautaire ou sportif, par exemple. Un partenariat entre la Ville de Montréal, la Commission scolaire de Montréal et le ministère de l'Éducation pour établir les bases de ce nouveau type d'équipement sera donc nécessaire en amont.

Les nouveaux sites visés

En vue du redéveloppement du sud du territoire, des sites ont été ciblés à des fins d'équipements. Un premier terrain a fait l'objet d'une entente en 2019 pour son acquisition par la Ville de Montréal sur le site Molson, au sud de la rue Notre-Dame, dans l'axe de la rue Montcalm. Un deuxième site est prévu le long du prolongement de la rue De La Gauchetière, au coin de la rue de la Visitation, près de la Maison de Radio-Canada. Un troisième site est projeté sur le site des Portes Sainte-Marie. Ces deux derniers devront faire l'objet de transactions immobilières.



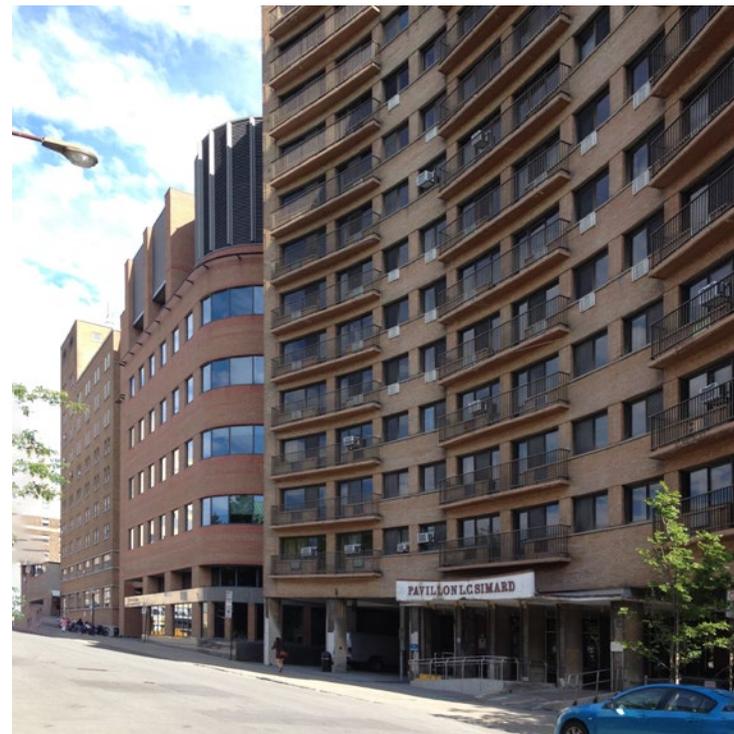
2.1 Écoles et équipements existants et projetés

De plus, un terrain sera cédé à la Ville à des fins de réserve foncière, tel qu'il a été prévu dans l'entente entre la Ville de Montréal et les propriétaires du site Molson en 2019. Situé le long du tunnel Beaudry et de son entrée rue Saint-Antoine, ce terrain sera consolidé et agrandi lors du réaménagement du boulevard Ville-Marie, et pourra ainsi accueillir un nouvel immeuble. La vocation ainsi que le mode de tenure (propriété de la Ville, fiducie foncière, vente à un organisme ou autre) seront à déterminer en fonction des besoins et des opportunités.

La consolidation de l'îlot communautaire Alexandre-DeSève

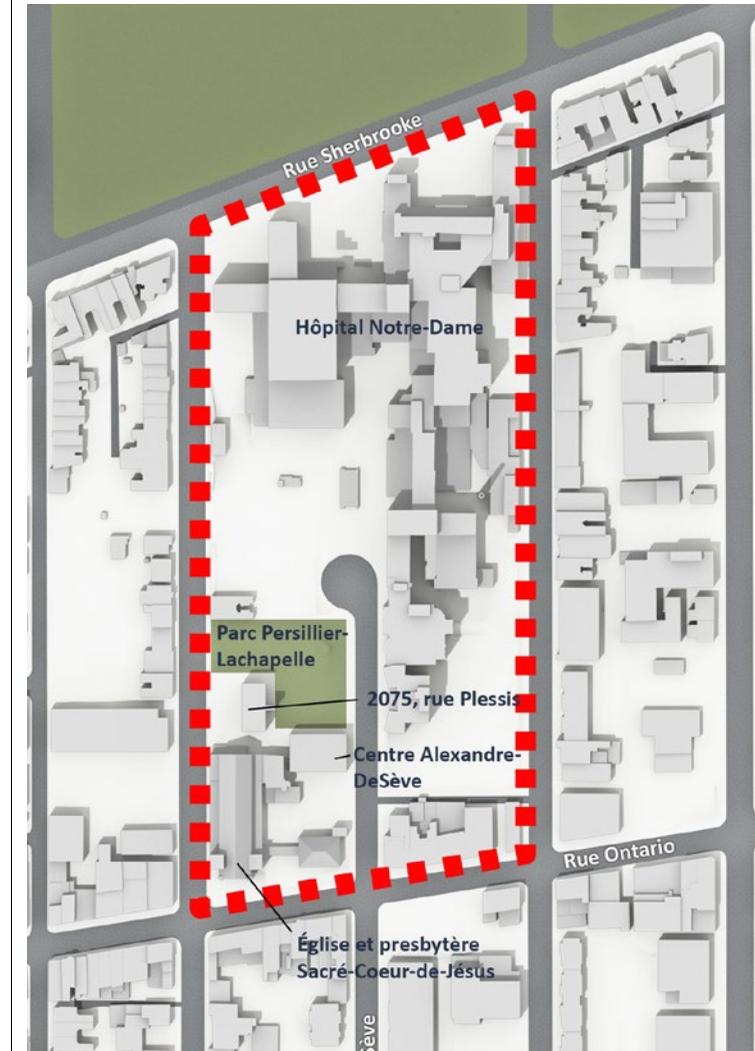
L'îlot situé entre les rues Sherbrooke, Ontario, Plessis et De Champlain accueille aujourd'hui des institutions et équipements communautaires – l'hôpital Notre-Dame, le centre Alexandre-DeSève, le 2075 rue Plessis –, le parc Persillier-Lachapelle ainsi que l'église et le presbytère Sacré-Cœur-de-Jésus. À proximité, on trouve également l'école Marguerite-Bourgeoys. La rue Alexandre-DeSève se termine en impasse à l'arrière de l'hôpital.

Les stationnements de l'hôpital Notre-Dame constituent des terrains sous-utilisés et des îlots de chaleur. De plus, certains pavillons de l'hôpital deviendront excédentaires dans les prochaines années en raison de la réorganisation suivant l'ouverture du CHUM, et une nouvelle vocation devra être donnée. Enfin, plusieurs édifices de cet îlot ont un intérêt patrimonial et certains d'entre eux nécessitent des rénovations, dont l'église Sacré-Cœur-de-Jésus et le bâtiment situé au 2075, rue Plessis.



L'îlot communautaire Alexandre-DeSève

L'approche préconisée par le PPU est de travailler avec les partenaires (CIUSSS, conseil de Fabrique) dans le but de diminuer l'îlot de chaleur et de consolider le pôle d'équipements collectifs. À cet effet, il pourrait être envisagé de revoir l'organisation des circulations dans l'îlot, de favoriser une utilisation optimale des aires de stationnement, de verdir, d'agrandir le parc Persillier-Lachapelle, de rénover les immeubles patrimoniaux et d'évaluer l'opportunité d'aménager une piscine extérieure.



2.2 Îlot Alexandre-DeSève

Stratégie d'intervention 2.3**Conforter la présence de ressources pour les populations marginalisées**

Les enjeux de société et de santé tels que l'itinérance, la dépendance aux drogues ou encore la prostitution sont présents dans le quartier. De nombreux organismes d'aide, refuges et centres d'accueil sont regroupés entre le secteur de la Place-des-Arts et le pont Jacques-Cartier. Ce réseau est renforcé par la présence institutionnelle des hôpitaux (Notre-Dame, CHUM).

Les vagues successives de réaménagement et de redéveloppement du centre-ville, de même que la hausse du coût des loyers, ont eu pour effet un déplacement progressif vers l'est des organismes et des populations qui le fréquentent. Le territoire des Faubourgs doit conserver sa vocation d'hospitalité et de ressource d'aide tout en assurant un sentiment de sécurité aux populations qui le fréquentent.

Par le maintien de sa réglementation et de ses programmes, l'arrondissement soutient les organismes d'aide aux personnes vulnérables ou en situation précaire et confirme leur présence dans le quartier.

En vue d'intervenir auprès des populations vulnérables et d'assurer le sentiment de sécurité de l'ensemble de la population, l'arrondissement de Ville-Marie a notamment mis en place plusieurs pôles d'intervention dont un sur le territoire des Faubourgs, soit le pôle d'intervention du Village, qui couvre la place Émilie-Gamelin et la rue Sainte-Catherine. Des organismes du milieu ont ainsi le mandat d'intervenir sur ce territoire en offrant des services aux populations marginalisées ou vulnérables (accompagnement, référence,

sensibilisation) et aux populations riveraines (résident.e.s et commerçant.e.s).

Stratégie d'intervention 2.4**Soutenir la concertation visant l'arrimage entre nouveaux développements et quartier existant**

Dans le contexte particulier de redéveloppement du sud du territoire des Faubourgs, le dialogue entre la communauté, l'arrondissement et les promoteurs est une condition de réussite pour une requalification en phase avec le milieu d'insertion.

Le territoire des Faubourgs connaît une tradition d'implication de sa population et du milieu communautaire dans les questions d'aménagement, de vie de quartier ou de développement social qui remonte aux années 1970. Ces mobilisations ont mené à la création de tables de concertation, d'organismes spécialisés, d'équipements culturels, d'associations sportives et d'un centre d'éducation populaire toujours en activité.

Depuis le début de la démarche d'élaboration du PPU en 2018, un Comité d'accompagnement des grands projets est piloté par la Corporation de développement communautaire (CDC) Centre-Sud. Son mandat est d'organiser des rencontres entre les promoteurs des grands projets de requalification et un comité composé d'une quarantaine d'organisations et de groupes communautaires du quartier et de la ville.

Pour assurer le suivi de la mise en œuvre du PPU, que ce soit la réalisation des aménagements du domaine public ou l'avancement des projets immobiliers privés, plusieurs mécanismes seront mis en place ou poursuivis :

- un comité de suivi composé de l'arrondissement de Ville-Marie, des services centraux de la Ville, des partenaires institutionnels et des organismes du milieu ;
- une présentation publique annuelle par la Ville décrivant l'état d'avancement ;
- un comité d'accompagnement des grands projets piloté par la communauté.

Par ailleurs, une occupation temporaire des terrains en redéveloppement par des organismes communautaires du quartier est à favoriser. Avec des objectifs de verdissement et d'appropriation par la population du quartier de ces espaces en transition, des projets permettant d'utiliser les espaces disponibles avant leur réaménagement sont encouragés. Cet aspect pourra être abordé dans le cadre d'un accord de développement avec le propriétaire du terrain. À titre d'exemple, le Carrefour alimentaire Centre-Sud a ouvert un jardin collectif à l'été 2019 sur le site des Portes Sainte-Marie, en partenariat avec le promoteur.

2.3 Commerce

Orientation 3 : Stimuler la vitalité et la complémentarité de l'offre commerciale

L'offre commerciale du territoire des Faubourgs est structurée autour de deux artères commerciales, soit la rue Ontario et la rue Sainte-Catherine. La rue Atateken et le boulevard De Maisonneuve, par exemple, accueillent aussi des locaux commerciaux, mais de manière plus diffuse.

La rue Sainte-Catherine représente le cœur du Village et comporte une offre unique à Montréal de divertissement destinée à une clientèle LGBTQ+. Comprenant des pôles d'emplois importants (Place Dupuis, Cité des ondes), les commerces de la rue s'adressent également à cette clientèle. Ainsi, plus du tiers (36 %) des établissements commerciaux de la rue relèvent du secteur de la restauration, du divertissement et de l'hôtellerie. La rue Sainte-Catherine se démarque également par une offre de services d'affaires, qui représente 25 % de la superficie commerciale.

Rue Ontario, le secteur de la restauration-divertissement est également présent (un quart des établissements). Par contre, cette rue s'est davantage spécialisée dans les commerces de proximité (alimentation, pharmacie, etc.) : les commerces de biens courants représentent 30 % de la superficie commerciale le long de la rue Ontario et 9 % le long de la rue Sainte-Catherine.

Le taux de locaux vacants est préoccupant sur les deux artères : en 2016, la rue Ontario comptait 18 locaux commerciaux vacants (14 % des commerces) et la rue Sainte-Catherine, 42 locaux (24 % des commerces). Ces chiffres étaient en hausse depuis 2013.

L'augmentation du nombre de logements et de lieux d'emplois dans le sud du territoire des Faubourgs entraînera de nouveaux besoins, notamment en matière de commerces de proximité et de restaurants. Il s'agit également d'une opportunité pour combler les besoins des secteurs existants. Par exemple, dans le secteur du Faubourg Québec, on ne compte aucun commerce de proximité. De même, le pôle d'emploi autour de la prison des Patriotes et de la rue Parthenais n'a accès qu'à très peu de services.

Stratégie d'intervention 3.1 Assurer une répartition et une complémentarité de l'offre commerciale

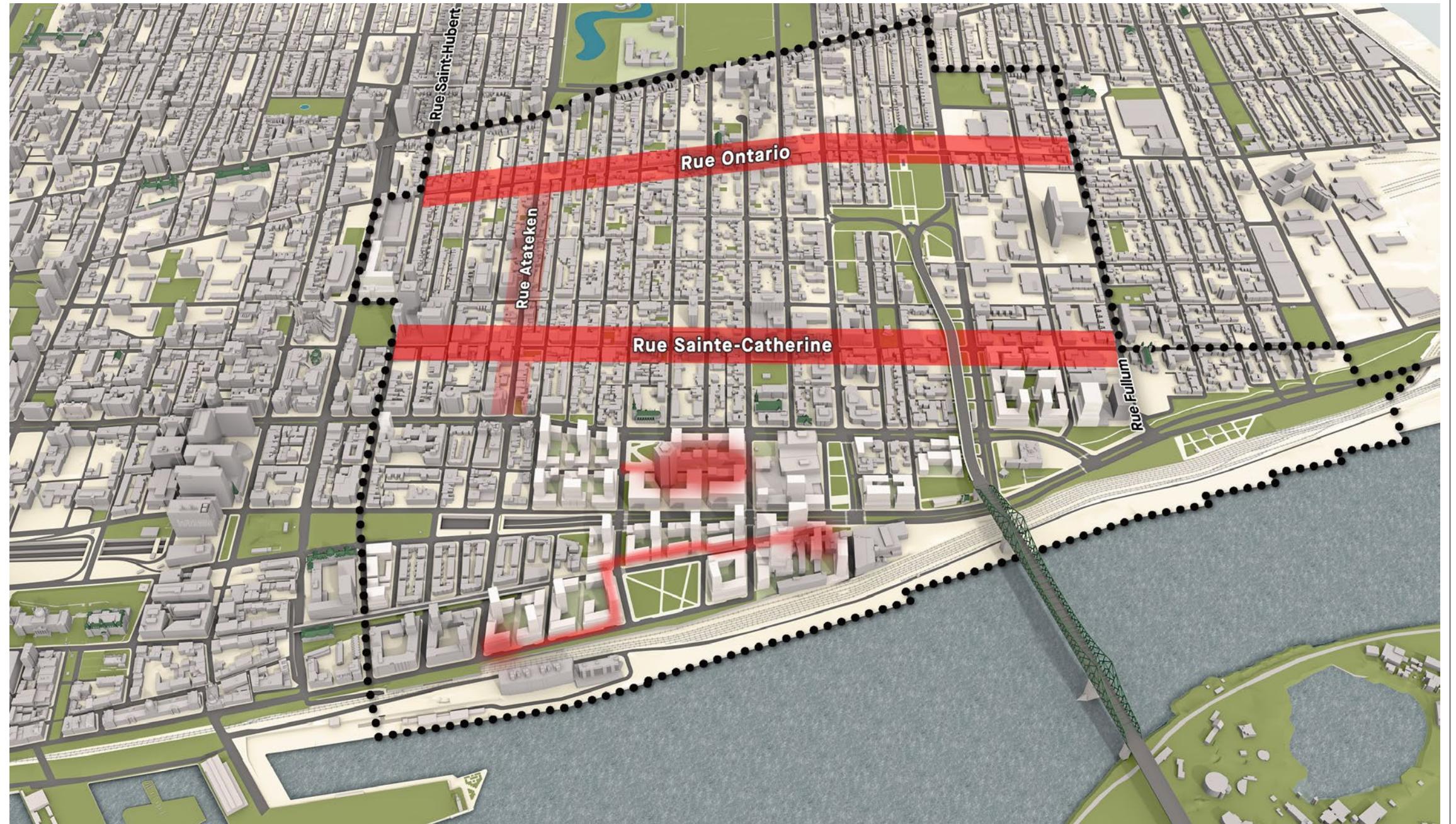
La requalification des sites de Radio-Canada et de Molson offre la possibilité de créer deux nouvelles rues commerciales, soit la rue De La Gauchetière, entre les rues de la Visitation et Alexandre-DeSève, et l'axe rue de la Commune/ rue Notre-Dame, entre la rue Atateken et l'avenue Papineau.

À l'est du pont Jacques-Cartier, le redéveloppement du site des Portes Sainte-Marie offre la possibilité de poursuivre la vocation commerciale de la rue Sainte-Catherine.

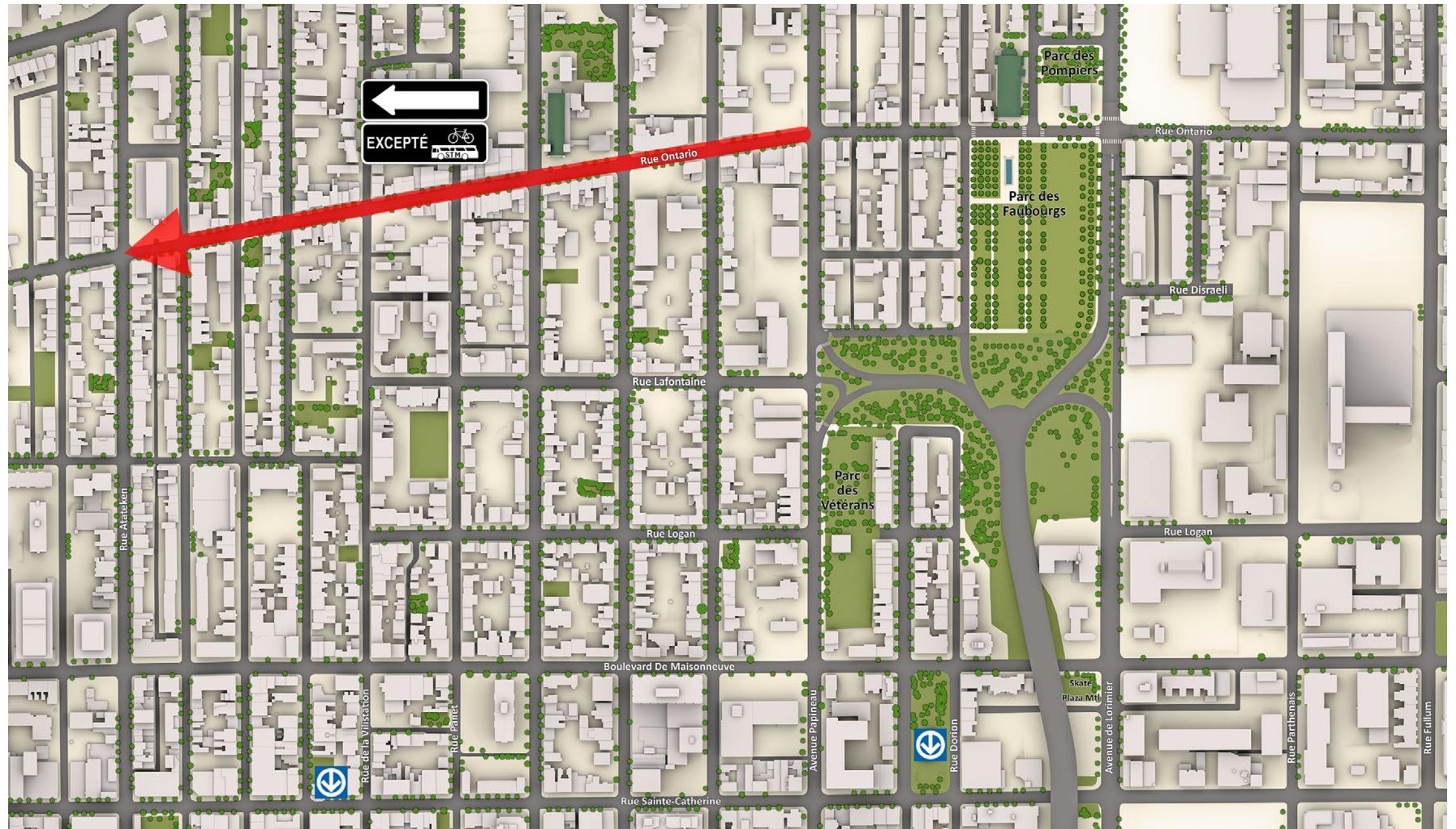
Les locaux commerciaux de la rue De La Gauchetière auront la particularité de pouvoir compter sur un étage souterrain (anciens locaux de Radio-Canada). Une offre de biens courants et semi-courants pourra s'établir sur des petites et moyennes surfaces, réparties sur plusieurs étages. Afin d'assurer l'animation de la rue, tous les commerces disposant d'un espace en souterrain ou à un étage supérieur devront posséder un local et une entrée principale au rez-de-chaussée. Cette rue commerciale pourra accueillir des commerces d'alimentation de type épicerie ou fruiterie en vue de desservir le secteur. En ce qui concerne l'axe rue de la Commune/

rue Notre-Dame, il serait pertinent qu'un commerce d'alimentation de type épicerie soit implanté dans sa partie ouest, en vue de desservir la population de Faubourg Québec. Cette artère commerciale faisant face au fleuve et au parc Sohmer, elle sera propice à accueillir des terrasses.

Afin d'assurer la vitalité des artères actuelles et futures et de répondre aux besoins de la population, un exercice de vision du développement commercial à l'échelle du secteur pourra être mené par les acteurs du milieu – la Société de développement commerciale (SDC) du Village, les représentants des commerces de la rue Ontario et les promoteurs des sites de Radio-Canada, de Molson et des Portes Sainte-Marie – et la Ville de Montréal. Les objectifs de cohésion et de complémentarité doivent guider la définition de l'offre des nouvelles artères, en vue de compléter l'offre du quartier sans la concurrencer.



2.3 Artères commerciales actuelles et projetées



2.4 Établissement d'un sens unique sur la rue Ontario entre l'avenue Papineau et la rue Atateken

Stratégie d'intervention 3.2

Apaiser la circulation sur la rue Ontario

La rue Ontario est une rue de forte intensité urbaine, aux vocations à la fois commerciale et résidentielle. C'est un axe important de mobilité collective et active vers l'est, mais également une voie d'accès au pont Jacques-Cartier.

Elle connaît depuis quelques années un renouveau commercial avec des commerces de proximité qui semblent apporter une offre autrefois présente sur la rue Sainte-Catherine. L'implantation récente d'une épicerie dans l'ancien marché Saint-Jacques conforte cette vocation de proximité.

Parallèlement, la circulation de transit pour accéder au pont Jacques-Cartier représente un frein à l'attractivité commerciale de la rue ainsi qu'un handicap majeur pour la ponctualité des lignes de bus présentes sur cet axe, en plus de constituer une source d'insécurité pour les mobilités actives.

Afin d'appuyer la vocation commerciale de la rue et de prioriser les mobilités actives et collectives qui y sont complémentaires, la circulation de transit doit être réduite, d'autant que l'emprise de la rue n'est pas adaptée à cette fonction.

Pour y parvenir, la proposition consiste à rendre la rue à sens unique vers l'ouest entre l'avenue Papineau et la rue Atateken, tout en maintenant la circulation à double sens pour les autobus et à redistribuer l'espace de la rue au profit des mobilités actives.

La circulation de transit sera ainsi totalement supprimée et, avec elle, les problèmes de sécurité et de pollution. La régularité des lignes d'autobus sera assurée et l'ouverture de certains commerces sur la rue (placotoirs, terrasses ou autres) sera favorisée.

Locaux vacants et abordabilité le long des artères commerciales

La location des locaux commerciaux n'étant pas encadrée, on constate, dans le quartier comme ailleurs à Montréal, des hausses de loyers qui peuvent entraîner le départ de commerçants n'ayant pas les moyens de payer.

Ces enjeux de locaux vacants et de spéculation immobilière le long des artères commerciales font l'objet, début 2020, de consultations publiques à travers la ville. L'arrondissement de Ville-Marie contribue à la réflexion en abordant notamment les enjeux relatifs au secteur des Faubourgs et en particulier de la rue Sainte-Catherine Est.



La rue Sainte-Catherine en été

Stratégie d'intervention 3.3

Définir une stratégie d'aménagement permanent pour la rue Sainte-Catherine

Artère commerciale associée au Village et à sa vie nocturne, la rue Sainte-Catherine compte également des lieux de diffusion artistique intérieurs (Olympia, National) et extérieurs (galerie Blanc). L'événement Aires Libres, mis en place par la Société de développement commercial (SDC) du Village en 2009, conçoit également la rue Sainte-Catherine comme un lieu de diffusion artistique à part entière pendant la saison estivale.

Après dix années de piétonnisation estivale, l'offre commerciale s'est transformée et le secteur doit répondre aux besoins en évolution des communautés qui l'habitent, y travaillent et le fréquentent.

Une démarche de planification en concertation avec la Société de développement commercial et les autres parties prenantes sera lancée. Cette démarche devra permettre de dresser un bilan de la piétonnisation et d'identifier des aménagements pérennes à réaliser. Ce réaménagement pourrait notamment comprendre des élargissements de trottoirs, une réflexion relative à la continuité des trajets piétonniers, eu égard aux enjeux d'accessibilité universelle, et l'intégration des espaces publics qui bordent la rue, comme la galerie Blanc, le parc de l'Espoir et la place de la station Papineau (parc Maisonneuve-Cartier).

La démarche devra également viser à favoriser la continuité de l'activité commerciale tout au long de l'année, évitant ainsi des locaux vides pendant les saisons froides, à renforcer la présence culturelle et artistique, notamment reliée au Village gai, et à assurer une bonne cohabitation entre les populations qui fréquentent l'artère.

2.4 Parcs et espaces publics

Orientation 4 : Enrichir le réseau d'espaces verts et de lieux identitaires

Le secteur des Faubourgs dispose de plusieurs parcs d'envergure (plus de 9 000 m²), depuis les plus anciens, comme le parc du Pied-du-Courant (anciennement Bellerive), aménagé en 1883, ou le parc des Vétérans, en 1947, aux plus récents, comme le parc des Royaux ou le parc des Faubourgs (2002). Leurs caractéristiques communes sont leur accessibilité limitée par les voies de circulation de transit et le manque de confort (bruit, poussière) que leur localisation induit.

Certains parcs et espaces publics qui ont animé la vie civique et contribué au paysage urbain dans le sud du territoire ont été altérés ou ont disparu : le square Papineau, le parc Sohmer devenu le parc Campbell, la place des Patriotes. Le PPU mise sur le renouveau de ces espaces publics pour constituer une assise de la transformation du secteur.

Les interventions prévues dans le PPU sur les axes de circulation nord-sud (entrées et sorties du pont Jacques-Cartier) et est-ouest (boulevard Ville-Marie et rue Notre-Dame) s'accompagnent d'une réflexion sur la trame d'espaces verts qui servent à la fois de lieux de rencontre pour le quartier, mais aussi de lieux de destination, et qui mettent en valeur les éléments emblématiques – le pont et le fleuve – et plus généralement l'histoire de ce territoire. D'autres parcs, de moindre envergure, seront créés ou réaménagés afin de desservir la population locale et de souligner le patrimoine, bâti ou immatériel, du quartier.

La conception ou le réaménagement de tous les parcs se fera en concertation avec la communauté.

Les petits parcs, insérés dans la trame urbaine, sont également une caractéristique du secteur Centre-Sud et représentent des espaces collectifs de détente ou d'activités pour la population du quartier (tables à pique-nique, jeux pour enfants, jets d'eau), en plus de leur apport au verdissement. La création d'une nouvelle trame urbaine pour le secteur en requalification devra intégrer ce type d'espaces verts.



Patinoire sous le viaduc de la rue Notre-Dame

Stratégie d'intervention 4.1

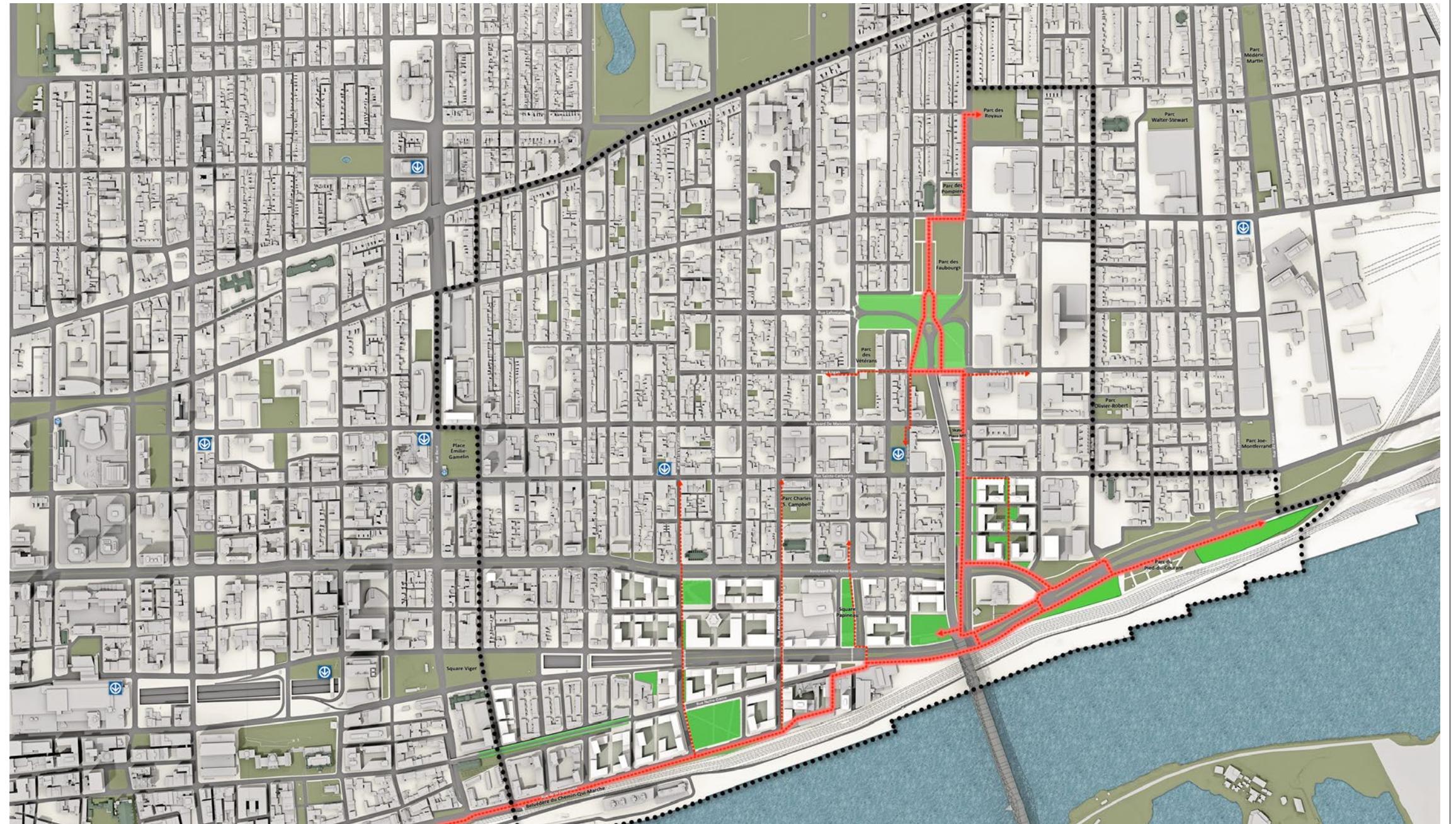
Créer une trame verte suivant les axes du pont Jacques-Cartier et du fleuve

A partir des espaces verts existants, un réseau de parcs et d'espaces publics réaménagés ou nouvellement créés est proposé pour desservir le secteur. Connectés entre eux, ils forment une promenade le long de deux axes emblématiques : l'axe du pont Jacques-Cartier et l'axe du fleuve.

Ces corridors verts sont bénéfiques pour la biodiversité, la température ambiante et la qualité de l'air. En outre, la fluidité des parcours piétonniers à travers le quartier et la succession d'espaces verts animés visent à accroître le sentiment de sécurité. Cette trame verte permet d'offrir une pluralité de trajets et de décloisonner les espaces verts, notamment par la suppression des impasses et l'aménagement des terrains vacants.



Petit parc de quartier



2.5 La trame verte du fleuve et du pont Jacques-Cartier

L'axe du pont Jacques-Cartier comprend et relie les parcs suivants : le parc des Royaux, le parc des Pompiers, le parc des Faubourgs, le parc des Vétérans, le parc linéaire sous le pont Jacques-Cartier, l'esplanade De Lorimier, l'esplanade de la prison des Patriotes, le parc Craig et le parc du Pied-du-Courant.

Parc des Faubourgs (54 000 m²)

Au cœur de cet axe, un parcours piétonnier continu est rendu possible au niveau du sol grâce au prolongement proposé de la structure du pont jusqu'aux intersections des avenues Papineau et De Lorimier (voir section 2.4).

Le parc des Faubourgs est ainsi réuni, depuis la rue Ontario jusqu'à l'axe de la rue Logan, et est directement connecté au parc des Vétérans. L'espace vert résiduel situé au sud de la voie d'accès au pont, le long de l'avenue De Lorimier, peut être utilisé. Un jardin communautaire ou un terrain de soccer de petites dimensions pourrait par exemple y être aménagé. Un chalet de parc pouvant être occupé à des fins d'activités d'animation du parc (loisirs, café ou autre) pourra être installé dans la rotonde constituant l'ultime pilier du pont, face au parc. L'ensemble de ces activités permet d'assurer une animation durant la journée et en soirée. Enfin, une œuvre d'art public pourra être intégrée dans l'axe central du parc, dans l'alignement de l'église Notre-Dame de Guadalupe et du pont Jacques-Cartier, marquant ainsi l'entrée de ville.

Les accès au parc seront également améliorés, avec la création de nouveaux passages piétons sur l'avenue De Lorimier dans l'axe des rues Disraeli et Logan, sur l'avenue Papineau, aux intersections des rues La Fontaine et Logan, ainsi qu'avec le prolongement de la rue Logan, entre la rue Dorion et l'avenue De Lorimier.

Parc linéaire sous le pont Jacques-Cartier (27 000 m²)

Les espaces occupés par du stationnement ainsi que les terrains vacants entre le boulevard De Maisonneuve et l'avenue Viger seront plantés et aménagés. Ces terrains étant majoritairement une propriété de la société fédérale Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain incorporée (PJCCI), une entente devra d'abord être conclue.

En fonction des besoins, ces aménagements pourront comprendre entre autres :

- l'agrandissement et le réaménagement du skatepark, situé au coin du boulevard De Maisonneuve ;
- l'ajout de commodités pour des organismes de l'arrondissement à vocation sociale dont les activités sont extérieures et qui visent l'entretien du domaine public et le verdissement ;
- l'implantation d'un bassin de rétention pour les eaux de surface du pont, au coin de l'avenue Viger (travaux qui seraient effectués par la société PJCCI).



2.6 Proposition de réaménagement du parc des Faubourgs

L'axe du fleuve comprend et relie les espaces et les parcs suivants : le belvédère du Chemin-qui-marche, la promenade linéaire de la Commune, le parc Sohmer, l'îlot des Voltigeurs et le parc du Pied-du-Courant.

Promenade linéaire de la Commune

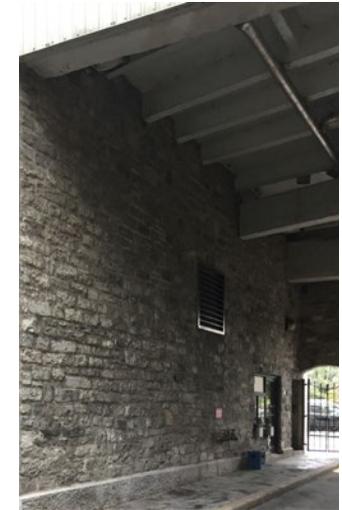
La promenade s'inscrit dans le prolongement de la rue de la Commune, en conservant le même niveau qu'à la hauteur de la rue Atateken. De cette manière, elle permet d'offrir une vue panoramique sur le fleuve, les îles et le pont Jacques-Cartier depuis la rue Atateken jusqu'à la rue Alexandre-DeSève. La rue est aménagée en rue apaisée : elle peut accueillir une chaussée à double sens, notamment pour la desserte par autobus, une voie cyclable dans chaque sens et offrir un trottoir d'au moins 4 mètres au nord et un trottoir élargi en promenade, d'une largeur variant entre 8 et 20 mètres, au sud.



Perspective illustrant le potentiel d'aménagement du parc Sohmer et de la promenade linéaire de la Commune

Îlot des Voltigeurs

Le parcours riverain se poursuivra depuis la rue de la Commune, à travers l'îlot patrimonial de Molson identifié comme l'îlot des Voltigeurs, conformément à l'entente en cours. Il reprendra le tracé des passages qui ont perdué au cours de l'évolution de l'îlot, et débouchera sur la rue Notre-Dame face au square Papineau, par la porte cochère en pierre.



Cours intérieures de l'îlot des Voltigeurs (site Molson)

Parc du Pied-du-Courant (34 000 m²)

Les sites de la friche et du Village éphémère au Pied-du-Courant/chute à neige, situés de part et d'autre du parc du Pied-du-Courant (anciennement Bellerive), devraient avoir pour vocation de demeurer des espaces ouverts au public, l'objectif étant de constituer un parc ouvert sur le fleuve de près de 800 mètres de long. Ces deux terrains appartenant au ministère des Transports du Québec (MTQ), toute occupation, cession ou opération de décontamination devra faire l'objet de négociations avec l'administration provinciale. Le site du Village éphémère au Pied-du-Courant/chute à neige devra être aménagé de manière que les activités hivernales liées au déneigement y soient maintenues. Les deux sites étant animés et pris en charge par la communauté depuis plusieurs années, la définition de ces deux nouvelles sections de parc se fera à travers une collaboration suivie.

L'accès au parc du Pied-du-Courant sera amélioré par le réaménagement du boulevard Ville-Marie. Depuis l'avenue Papineau, un trottoir d'au moins 6 mètres de large agrémenté d'une rangée d'arbres permettra un déplacement sécuritaire jusqu'au parc. De plus, les traverses seront améliorées ou créées, dans l'axe de la rue Fullum, du boulevard René-Lévesque et de l'avenue De Lorimier. En parallèle, la Ville de Montréal, en collaboration avec le MTQ, prévoit revoir l'axe de la rue Notre-Dame Est, dans une perspective d'intégration urbaine et d'amélioration des déplacements actifs et du transport collectif.



Aménagement citoyen des abords du parc du Pied-du-Courant



Enclavement du Village au Pied-du-Courant généré par les infrastructures routières

Stratégie d'intervention 4.2

Mettre en valeur l'histoire du quartier à travers des espaces publics

Dans la trame verte comme dans le reste du secteur, plusieurs parcs seront créés ou réaménagés avec la volonté de révéler l'histoire du quartier. Ces parcs mettront en valeur des bâtiments patrimoniaux ou commémoreront des événements marquants et auront vocation à devenir des lieux de rassemblement significatifs pour le quartier. Ces espaces publics permettront également d'établir un dialogue entre les bâtiments existants et les nouveaux édifices.

Parc de l'Espoir (385 m²)

Cet espace public attenant à la rue Sainte-Catherine honore la mémoire des victimes du sida et de la lutte contre le VIH-sida. Inauguré en 1994 à la suite de démarches de plusieurs activistes et groupes militants, dont Act Up, il demeure aujourd'hui un lieu de rassemblement au cœur du Village. Le parc de l'Espoir sera réaménagé afin de l'ouvrir sur la rue, d'augmenter son couvert végétal et de mettre en valeur son aspect commémoratif.

Square Papineau (6 000 m²)

Le square Papineau est l'un des plus anciens squares de Montréal. Créé en 1828, il a accueilli un marché public pendant la seconde moitié du 19^e siècle. Initialement, il s'étendait jusqu'à la rue Notre-Dame. Les transformations successives du secteur, notamment dans les années 1960 et 1970, ont privilégié la circulation automobile et le square a été réduit à un terre-plein planté pratiquement inaccessible.

Après la construction de la nouvelle Maison de Radio-Canada, dont l'entrée principale se situe face au square, celui-ci sera réaménagé comme un parc public, et les voies de circulation

de l'avenue Papineau seront déplacées à l'est du square, de manière à le rendre accessible et convivial. Le redéveloppement des terrains vacants situés du côté est permettra de compléter l'encadrement de l'espace. Le réaménagement du parc comprendra minimalement une plantation d'arbres et l'ajout de mobilier (bancs, tables). Il est également visé pour intégrer des infrastructures vertes de rétention des eaux de pluie de type water square (voir section 5.1).

Esplanade de la prison des Patriotes (5 000 m²)

Construite dans les années 1830, et fermée en 1912, la prison des Patriotes-au-Pied-du-Courant est utilisée par la Société des alcools du Québec depuis 1921. Elle subit des transformations importantes dans les années 1970, dont un agrandissement majeur du côté nord. Plusieurs constructions relativement récentes sont démolies afin de dégager les plus anciens bâtiments.

En 1978, à la suite de protestations citoyennes face à la menace d'une démolition au profit du prolongement de l'autoroute 720 du ministère des Transports du Québec, la prison est classée site historique en vertu de la Loi sur les biens culturels. Dans les années 1980, le prolongement vers l'est du boulevard René-Lévesque jusqu'à la rue Notre-Dame isole la prison et entraîne la formation d'un îlot triangulaire, tel qu'il est constitué aujourd'hui.

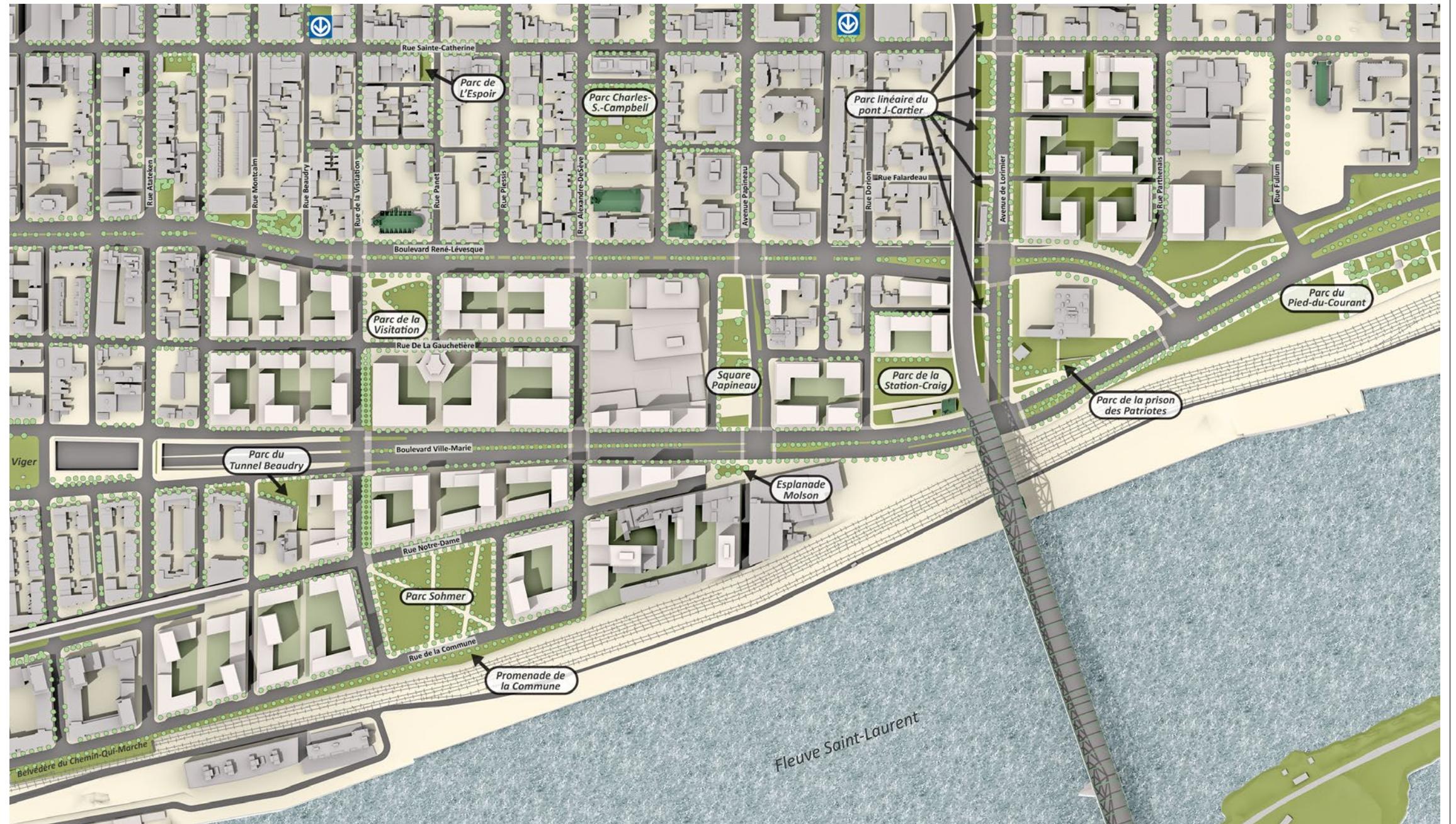
Le réaménagement proposé du domaine public environnant le site historique, incluant le nouveau boulevard Ville-Marie, permettra d'améliorer son accessibilité et de le rendre plus sécuritaire.



Section arrière du parc de l'Espoir



Îlot triangulaire du site historique Prison des Patriotes-au-Pied-du-Courant



2.7 Les parcs et espaces publics créés ou réaménagés au sud de la rue Sainte-Catherine

Parc Sohmer (13 200 m²)

Le parc Sohmer, ouvert en 1889, est le premier parc de loisirs et de divertissement payant de la ville. Créé et animé par le musicien Ernest Lavigne, ce parc privé offre une terrasse avec vue sur l'île Sainte-Hélène et accueille de nombreux concerts et rassemblements. Grâce à son prix d'entrée modique, il est très fréquenté par toutes les classes sociales. Il fermait à la suite d'un incendie, en 1919, et le terrain sera cédé à la Ville, qui le cédera en 1967 pour l'expansion de la brasserie Molson.

Le redéveloppement du site de Molson est l'occasion de recréer un parc s'inscrivant à peu près à l'emplacement du parc Sohmer disparu et qui deviendra une vitrine sur le fleuve. Une entente à cet effet est déjà en cours.

Parc de la Visitation (5 000 m²)

Ce nouveau parc situé sur le site de Radio-Canada s'inscrira entre les rues de la Visitation et Panet. Il permettra de mettre en scène l'église Saint-Pierre-Apôtre, au nord du boulevard René-Lévesque, ainsi que la tour de Radio-Canada. Le parc sera prolongé à l'intérieur du quartier par deux esplanades : l'une vers le sud, le long de la rue de la Visitation, et l'autre vers l'est, le long de la rue De La Gauchetière. L'aménagement de cet espace vert devra être adapté à la mixité des fonctions à ses abords (lieux d'emplois, immeubles résidentiels, école, etc.).

Parc de la Station-Craig (7 000 m²)

La reconfiguration du boulevard Ville-Marie permet de rattacher le terre-plein de la station Craig à l'îlot délimité au nord par la rue De La Gauchetière. Cet îlot sera partiellement aménagé en parc, et une programmation de l'espace, en lien avec les activités qui se dérouleront dans la station Craig, pourra être proposée. Le parc, qui sera situé en léger surplomb,

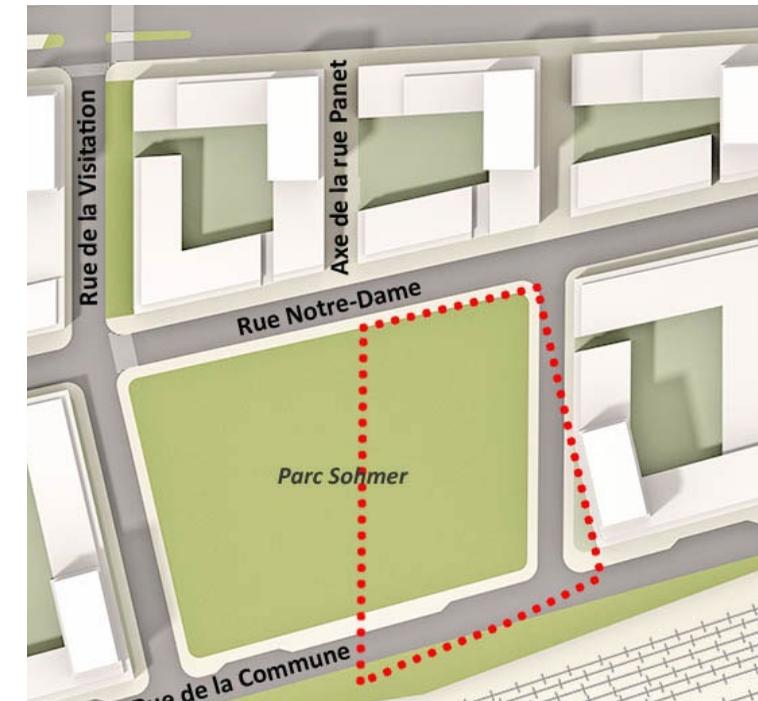


2.8 Parc Sohmer en 1915 et proposé

offrira une vue imprenable sur le pont Jacques-Cartier, la station Craig et le fleuve. Un potentiel agrandissement de la station Craig, en bordure du boulevard Ville-Marie, permettrait de créer un écran sonore entre le parc et le boulevard, tout en préservant la vue sur le pont et le fleuve.

Parc du tunnel Beaudry (1 800 m²)

La reconfiguration de l'îlot actuellement délimité par une bretelle de sortie du tunnel Ville-Marie permettra de poursuivre le front bâti à l'est du tunnel, le long de la rue Saint-Antoine.



L'aménagement d'un espace vert reliant les rues Saint-Antoine et Notre-Dame viendra marquer l'entrée du tunnel et exploiter cette infrastructure unique à Montréal ainsi que la topographie qui en résulte.

Esplanade Molson (600 m²)

La configuration de la trame de rues crée cet espace triangulaire qui s'inscrit dans l'axe du square Papineau. Il permet de révéler les façades les plus anciennes de la brasserie Molson et servira de parvis à l'édifice phare qui pourra

s'élever à l'intersection de la rue Notre-Dame et du boulevard Ville-Marie.

Stratégie d'intervention 4.3

Préserver des espaces verts à l'échelle de l'îlot

Le quartier Centre-Sud dispose de cœurs d'îlot la plupart du temps verdis, qu'ils soient organisés autour d'une ruelle ou non. En effet, plusieurs îlots n'intègrent pas de ruelle, mais plutôt des cours arrière accessibles par des portes cochères. Une autre caractéristique de la trame de rues de Centre-Sud est la présence de passages ou de rues étroites, comme les rues Sainte-Rose, Dalcourt, Martineau et Lalonde.

Les secteurs en redéveloppement reprendront ces caractéristiques, adaptées à la volumétrie du cadre bâti. Ainsi, certains axes sont proposés à titre de passages piétonniers (accessibles aux véhicules d'urgence). Une largeur minimale de 9 mètres est visée pour ces passages. Ceux-ci pourront accueillir des arbres, des arbustes, des bancs et des lampadaires. La vie de quartier pourra s'y dérouler comme dans une ruelle. Sur certaines sections bordées par des immeubles de bureaux, ces allées pourront être animées par des commerces en rez-de-chaussée.

Le type d'aménagement prévu pour ces nouveaux passages sera également appliqué lors de la réfection programmée de rues étroites et peu achalandées dans le milieu existant, telles que la rue Sainte-Rose.

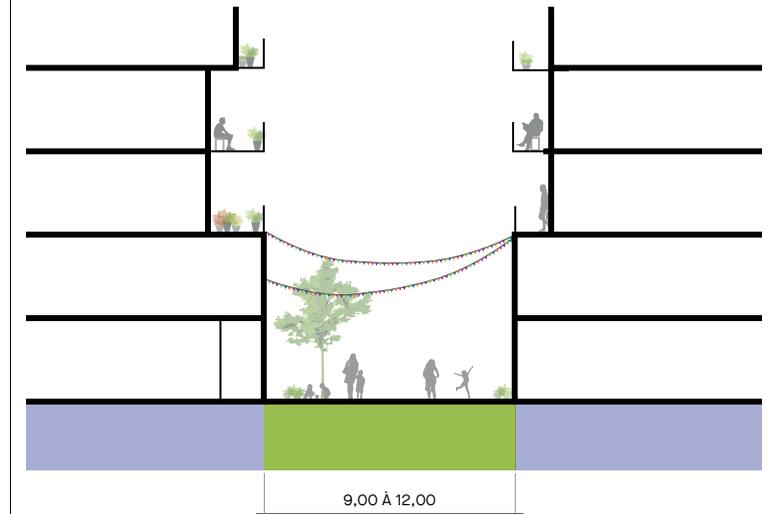
Sur le site des Portes Sainte-Marie, en plus des rues est-ouest (prolongement des rues Tansley et Falardeau jusqu'à la rue Parthenais), un ou deux parcs de quartier s'intégreront au nouveau développement. De plus, une promenade le long de l'avenue De Lorimier permettra de créer une zone de verdure



Rue Dalcourt

entre les nouveaux bâtiments et la circulation de l'avenue. Enfin, une rue piétonne pourrait être aménagée dans l'axe central nord-sud.

Dans les nouveaux développements, l'aménagement de cours intérieures végétalisées sera favorisé. La connexion physique ou visuelle entre les cours et les passages piétonniers sera encouragée de manière à créer des continuités végétales.



2.9 Coupe type d'un passage

2.5 Développement culturel et économique

Orientation 5 : Renforcer la présence et la mixité des activités

Le secteur des Faubourgs compte près de 27 000 emplois (en 2016), soit environ 8,5 % des emplois dans l'arrondissement. Identifié en 2009 comme quartier culturel par la Ville de Montréal, le pôle des Faubourgs est caractérisé par une concentration d'emplois dans les milieux culturels et créatifs au sens large. L'un des objectifs est de préserver l'écosystème artistique en assurant la présence de lieux de création et de production, qui ont presque disparu du reste de l'arrondissement.

Un pôle d'institutions gouvernementales, appelé à croître, est présent à l'est de l'avenue De Lorimier. On y trouve la Sûreté du Québec (sur le terrain de l'ancienne prison pour femmes entre les rues Parthenais et Fullum), le ministère de l'Éducation et Télé-Québec. La SODEC rejoindra ce pôle, les bureaux d'autres ministères s'établiront sur le site actuel de Télé-Québec.

Le secteur des Faubourgs est caractérisé par une mixité très serrée des usages dans le tissu urbain. Cette mixité sera auto-risée et favorisée dans le secteur à redévelopper.

Les nouveaux lieux d'emplois pourront miser sur les communautés et les ressources présentes sur le territoire, qui constituent les atouts et l'ancrage du quartier : le milieu artistique, le milieu médiatique, l'économie sociale, l'agroalimentaire urbain, les institutions et administrations ainsi que la présence continue, depuis 233 ans, de l'activité brassicole de Molson.

Stratégie d'intervention 5.1 Pérenniser ou accompagner le développement de pôles d'activités diversifiés

L'accès à des locaux pour des artistes, des artisans et de jeunes entreprises est déterminant pour la vitalité artistique et économique d'une ville. Le secteur des Faubourgs comprend plusieurs immeubles qui ont fait l'objet de démarches de la communauté afin de les pérenniser comme lieux de création (la Grover et le Chat des artistes, rue Parthenais, ou le Symphonique, rue Atateken). Dans cette dynamique, plusieurs sites sont visés dans le PPU en vue d'y soutenir les activités existantes ou d'y créer des locaux pour des entreprises en démarrage, des artistes ou des organismes.

Les espaces de création de la rue Parthenais constituent le cœur du pôle de création des Faubourgs, de par la concentration d'ateliers d'artistes et d'artisans qu'on y retrouve. Il est souhaitable que ce pôle puisse être consolidé par l'ajout de nouveaux lieux de création et pérennisés. Poursuivant cet objectif, la priorisation des activités et des emplois doit être prévue aux termes des affectations du Plan d'urbanisme.

Selon les paramètres de hauteur et de densité proposés dans le secteur à requalifier, on estime le potentiel immobilier à des fins de commerces et bureaux à près de 260 000 mètres carrés, ce qui représente une capacité d'accueil de plus de 14 000 nouveaux emplois.

Pour chacun des nouveaux pôles d'emplois créés, il s'agit de favoriser la complémentarité avec les activités existantes dans le secteur et de faire la promotion des secteurs d'activités qui sont en voie de développement à Montréal (par exemple : agroalimentaire urbain, industrie numérique en réalité augmentée ou virtuelle, etc.). Les principes de synergie et de

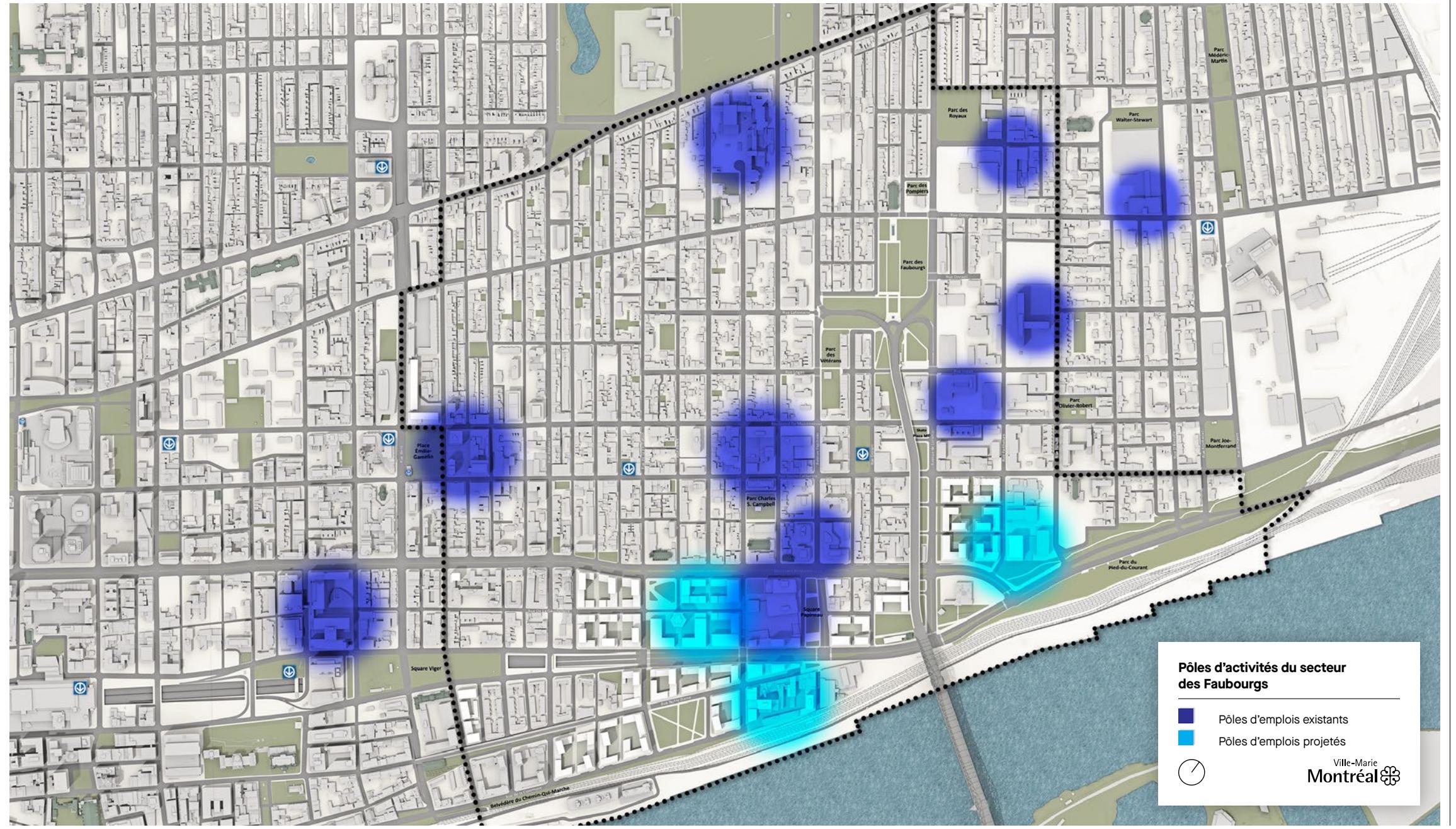


Le Chat des artistes

mutualisation orientent autant la définition des espaces de travail que la composition des pôles. Ainsi, la Ville encourage les lieux d'emplois où se côtoient les petites et moyennes entreprises, les activités de production comme de conception, ainsi que les lieux de formation professionnelle.

Pôle Pied-du-Courant

La rénovation du site de l'ancienne prison des Patriotes pour l'aménagement des bureaux de la SODEC et de Télé-Québec assure une continuité de l'activité. Les immeubles laissés vacants par ce déménagement, situés au coin des rues Sainte-Catherine et Parthenais, accueilleront des emplois d'autres unités administratives provinciales. Enfin, un potentiel de développement est identifié entre ces deux sites existants, en bordure de la rue Notre-Dame et du boulevard



2.10 Pôles d'activités du secteur des Faubourgs

René-Lévesque, entre la rue Fullum et l'avenue De Lorimier. L'augmentation de la hauteur et de la densité vise à permettre l'érection sur ces terrains vacants d'immeubles de bureaux, la silhouette urbaine ainsi créée constituant le front fluvial.

Pôle Molson

Étant donné l'histoire du site (lieu de naissance de la première brasserie au Canada créée par John Molson en 1786), la présence de bâtiments patrimoniaux témoignant de l'évolution de l'industrie brassicole et l'emplacement charnière entre le Vieux-Montréal et Centre-Sud, la Ville encouragera la création d'un pôle d'innovation et de démonstration de l'industrie brassicole. L'acte de vente entre Molson et le nouveau propriétaire prévoit d'ailleurs le maintien du siège social de Molson sur le site ainsi que la création d'un espace culturel d'interprétation de la bière et d'histoire de la brasserie Molson.

La Ville a par ailleurs identifié un espace sur le site de Molson pour des fins de pôle économique. Dans une entente signée avec le promoteur du site Molson en juin 2019, la vente ultérieure à la Ville d'un bâtiment ou d'un volume destiné à un pôle économique est ainsi prévue. Un modèle sera à développer par la Ville pour permettre une offre pérenne de locaux, que ce soit par le mode de tenure (fiducie foncière, coopérative, organisme à but non lucratif), la structure de gouvernance ou le modèle d'affaire du projet.

Avoisinant le site de Molson, du côté est de l'avenue Papineau, se trouve l'édifice industriel de l'ancienne usine de caoutchouc Canadian Rubber Co., construit en 1854. Au fil des ans, le bâtiment a connu plusieurs transformations et sa fonction manufacturière a fait place à d'autres activités : location de véhicules, stationnement, entreposage, bureaux et locaux de répétition pour musiciens. Considérant la rareté de



L'usine Canadian Rubber en 1930 (la partie existante aujourd'hui est marquée d'un contour vert)

ce type de lieu de création, l'affectation de secteur d'emplois existante sur le site sera maintenue. Par ailleurs, la Ville a assujéti le terrain à l'exercice du droit de préemption en novembre 2018. Lors d'une mise en vente de l'édifice, la Ville pourra alors se substituer à l'acheteur, avec les mêmes conditions de vente. Les fins visées seraient le maintien de locaux pour le milieu artistique.

Pôle De La Gauchetière

La nouvelle maison de Radio-Canada est en cours de construction et son ouverture est prévue pour 2020. Le reste du site de Radio-Canada, incluant la tour existante, pourra accueillir bureaux et commerces. La particularité du site étant

la présence de plusieurs étages souterrains sur une vaste superficie, une occupation par des fonctions adaptées au sous-sol et qui n'entrent pas en concurrence avec les activités hors sol sera favorisée.

Enfin, la présence d'activités est également envisagée dans les sites en reconversion appartenant à la Ville ou au gouvernement du Québec – station Craig, hôpital de la Miséricorde, Îlot Voyageur.



3.

Trame urbaine et mobilité

De nombreux axes de circulation du secteur supportent un important trafic de transit en raison de la présence de deux infrastructures autoroutières majeures : le pont Jacques-Cartier et l'autoroute Ville-Marie. Aucune des deux ne bénéficiant d'un arrimage intégré à la trame des rues environnantes, elles ont fini par exclure les mobilités actives et collectives au seul bénéfice de la circulation automobile : ainsi, depuis près de 90 ans, le système autoroutier s'est étendu dans les rues adjacentes à l'entrée du pont. Parallèlement, depuis plus de 30 ans, l'autoroute Ville-Marie se termine aux abords de l'avenue Papineau, dans un aménagement conçu provisoirement.

L'objectif prioritaire d'assurer la fluidité de la circulation automobile sur ces axes a conduit à transformer des tronçons de rues en bretelles de type autoroutier : la rue Notre-Dame à l'est de la rue Beaudry devant l'usine Molson, l'avenue De Lorimier jusqu'à la rue Ontario et l'avenue Papineau de la rue Ontario jusqu'à l'entrée du pont.

Il en résulte des coupures urbaines fortes, autant dans l'axe nord-sud que dans l'axe est-ouest, ainsi que des intersections parmi les plus accidentogènes de l'arrondissement, en raison d'un manque de transition adéquate entre l'environnement autoroutier et le milieu urbain. En effet, ces axes desservent aussi des milieux de vie tels que l'école Garneau, à l'angle de l'avenue Papineau et de la rue La Fontaine, et le parc des Faubourgs.

Il s'agira donc de redistribuer l'emprise des rues au profit des mobilités actives et collectives afin de les concilier avec un trafic routier qui demeurera important. Ce nouveau partage de l'espace public est un principe qui sous-tend les interventions du PPU, en conformité avec le Plan local de déplacement (PLD) de l'arrondissement.

Vue d'ensemble

Orientation 6 : Rétablir la trame de rues entre Centre-Sud et le Vieux-Montréal

Stratégies d'intervention :

- 6.1 Aménager le boulevard Ville-Marie en boulevard urbain
- 6.2 Poursuivre la trame de rues existantes jusqu'aux abords du fleuve

Orientation 7 : Concilier l'entrée du pont Jacques-Cartier et les milieux de vie

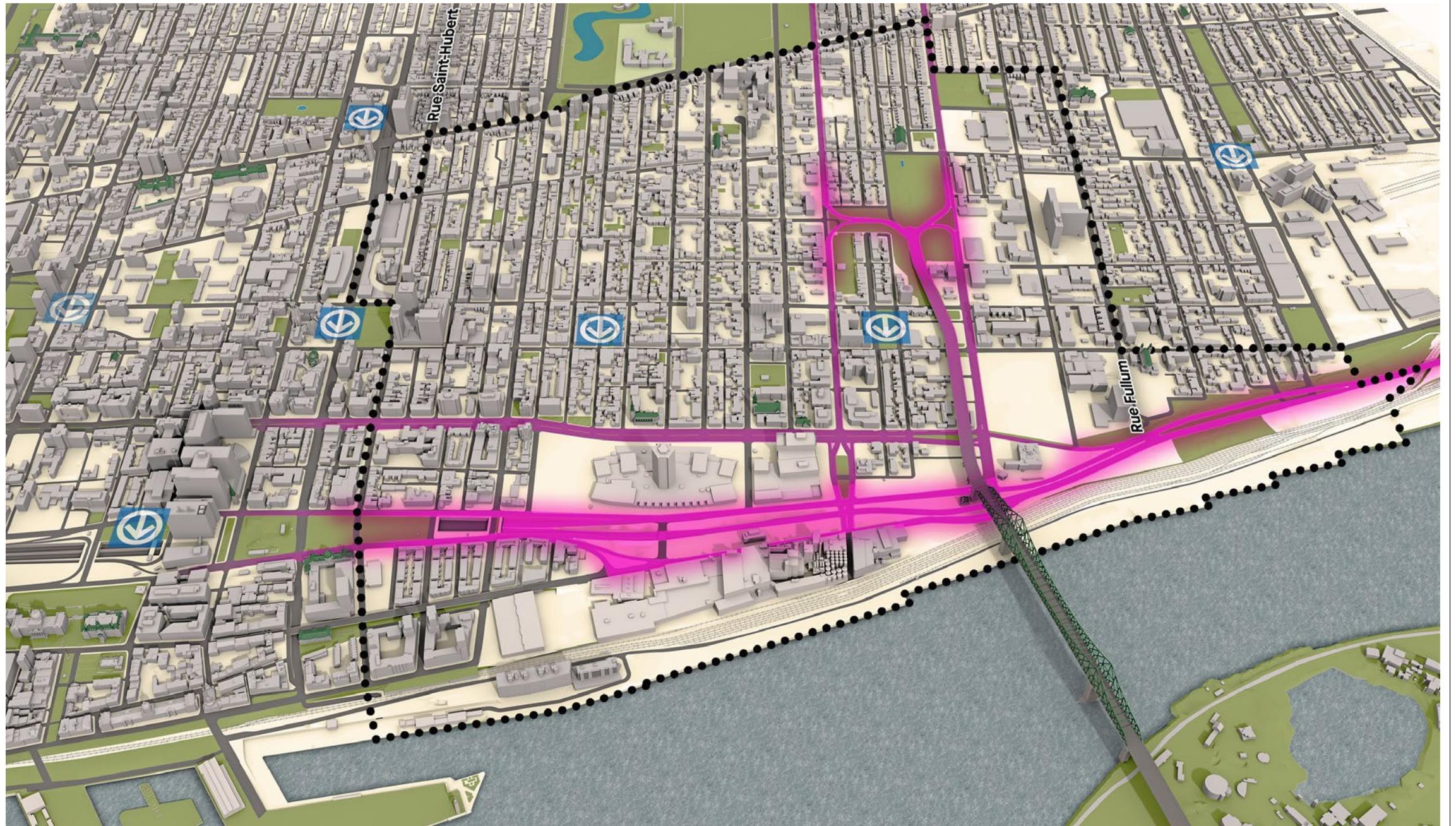
Stratégies d'intervention :

- 7.1 Raccourcir les bretelles du pont et décroiser le parc des Faubourgs
- 7.2 Redonner un caractère urbain aux avenues Papineau et De Lorimier

Orientation 8 : Améliorer et compléter les réseaux cyclables et de transport en commun

Stratégies d'intervention :

- 8.1 Bonifier la desserte en transport collectif
- 8.2 Aménager de nouvelles pistes cyclables



3.1 Les infrastructures autoroutières constituent des barrières importantes à l'intérieur du secteur des Faubourgs

3.1 Nouvelle trame urbaine

Orientation 6 : Rétablir la trame de rues entre Centre-Sud et le Vieux-Montréal

Avec le projet de Cité des ondes et l'implantation de la Maison de Radio-Canada dans les années 1970 puis l'arrivée de l'autoroute Ville-Marie au milieu des années 1980, un quartier complet a disparu et, avec lui, une partie de l'identité du secteur. Une vingtaine d'îlots et plusieurs kilomètres de rues ont été démolis entre le boulevard René-Lévesque au nord et les voies ferrées au sud.

Ce processus a rompu les liens entre Centre-Sud et le Vieux-Montréal. Cela s'ajoute à la perte de contact entre le fleuve et le faubourg qui date de la fin du 19^e siècle. En effet, le Port, avec ses besoins de desserte ferroviaire, ainsi que l'arrivée des gares Dalhousie et Viger ont créé une rupture entre le quartier et le fleuve dès les années 1860. La surélévation des quais et le développement de la brasserie Molson Coors aux 19^e et 20^e siècles ont poursuivi et confirmé cette perte d'accès au fleuve.

Avec le départ de la brasserie Molson Coors et le déménagement de la maison de Radio-Canada, une double opportunité se présente : relier Centre-Sud et le Vieux-Montréal tout en créant un nouveau rapport au fleuve qui tienne compte du fonctionnement du Port de Montréal et de la présence des voies ferrées.

Stratégie d'intervention 6.1

Aménager le boulevard Ville-Marie en boulevard urbain

Le boulevard Ville-Marie, qui assure la transition entre le tunnel Ville-Marie et la rue Notre-Dame à l'est du pont Jacques-Cartier, est de juridiction provinciale. Dès lors, un cadre de collaboration entre la Ville et le ministère des Transports du Québec (MTQ) est mis en place pour l'élaboration des études préalables nécessaires à la validation du concept proposé dans le présent PPU. Ce cadre de collaboration s'arrime aux projets de transformation de la rue Notre-Dame et à la desserte en transport collectif de l'est de l'île.

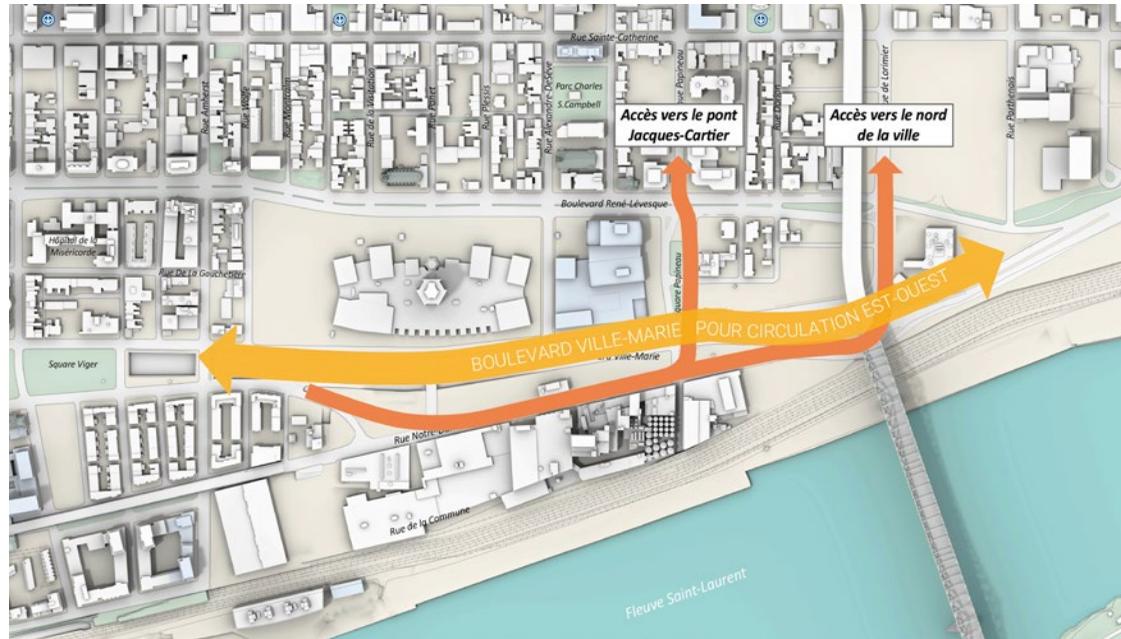
La configuration actuelle du boulevard Ville-Marie empêche le développement de milieux de vie intégrés à leur environnement. Pour parvenir à cette intégration, le système de bretelles qui sert d'accès au pont Jacques-Cartier et au nord de la ville (via la rue Notre-Dame et les avenues Papineau et De Lorimier) doit laisser la place à des intersections avec feux de circulation permettant l'ensemble des mouvements routiers et les circulations piétonnes, cyclables et en transport collectif.

Réalisée en 1986 dans un contexte d'incertitudes quant à son prolongement vers l'est, l'autoroute Ville-Marie était conçue comme un lien autoroutier de desserte du sud de l'île et de lien de transit entre les autoroutes 10, 15, 25 et le pont Jacques-Cartier.

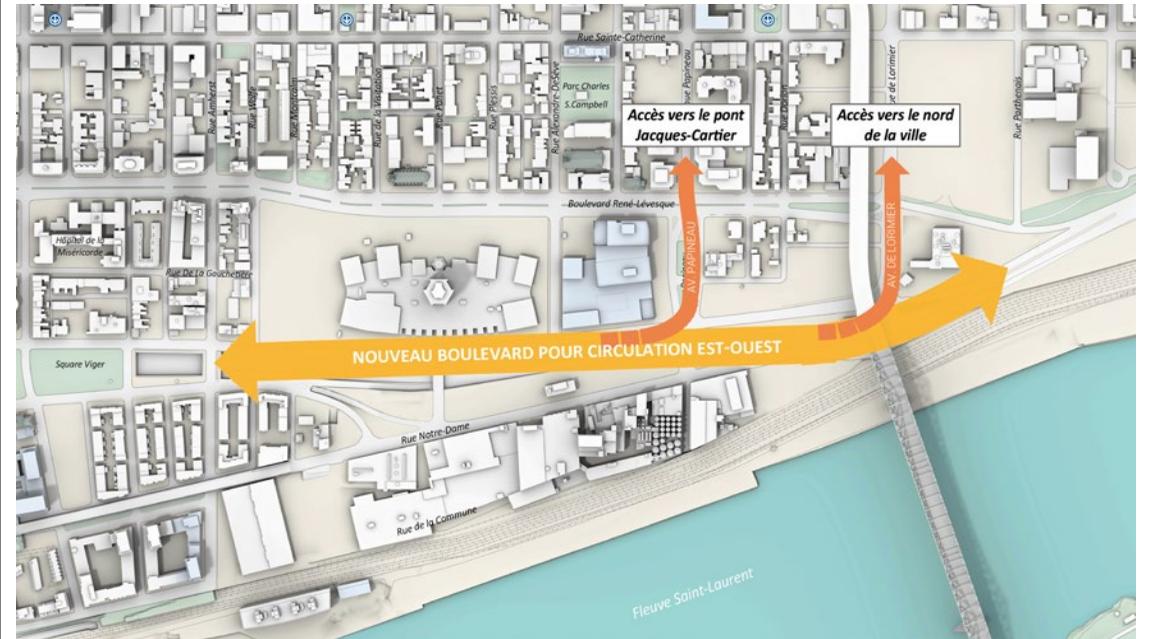
Cette vocation a été abandonnée en 2002 avec les conclusions du BAPE qui préconisaient que le MTQ et la Ville de Montréal trouvent un accord pour un projet commun de boulevard urbain. Cependant, depuis plus de 30 ans, la conception autoroutière perdure et a englobé les rues adjacentes. Ainsi, la rue Notre-Dame, l'ancien chemin du Roy, est devenue une bretelle d'accès à l'avenue Papineau et au pont Jacques-Cartier. Dans ce contexte, les terrains alentour n'ont eu comme seule vocation que le stationnement.

Il s'agira donc de maintenir les fonctionnalités routières actuelles, mais en les regroupant dans une même emprise, au niveau du sol, et avec des intersections à feux tous les 250 mètres environ, afin de faciliter les mobilités actives et collectives.

Le principe est que la transition entre la fin du tunnel Ville-Marie et le boulevard éponyme soit la plus courte possible, afin d'en minimiser l'impact. En rejoignant le niveau du sol avec une première intersection dès la rue de la Visitation, une des plus anciennes rues du secteur, une première continuité nord-sud depuis la rue Sherbrooke jusqu'au fleuve est rendue possible. Le même principe est mis en œuvre au niveau de la rue Alexandre-DeSève. En complément, le boulevard René-Lévesque sera réaménagé en double sens entre l'avenue De Lorimier et la rue Notre-Dame pour faciliter les connexions.



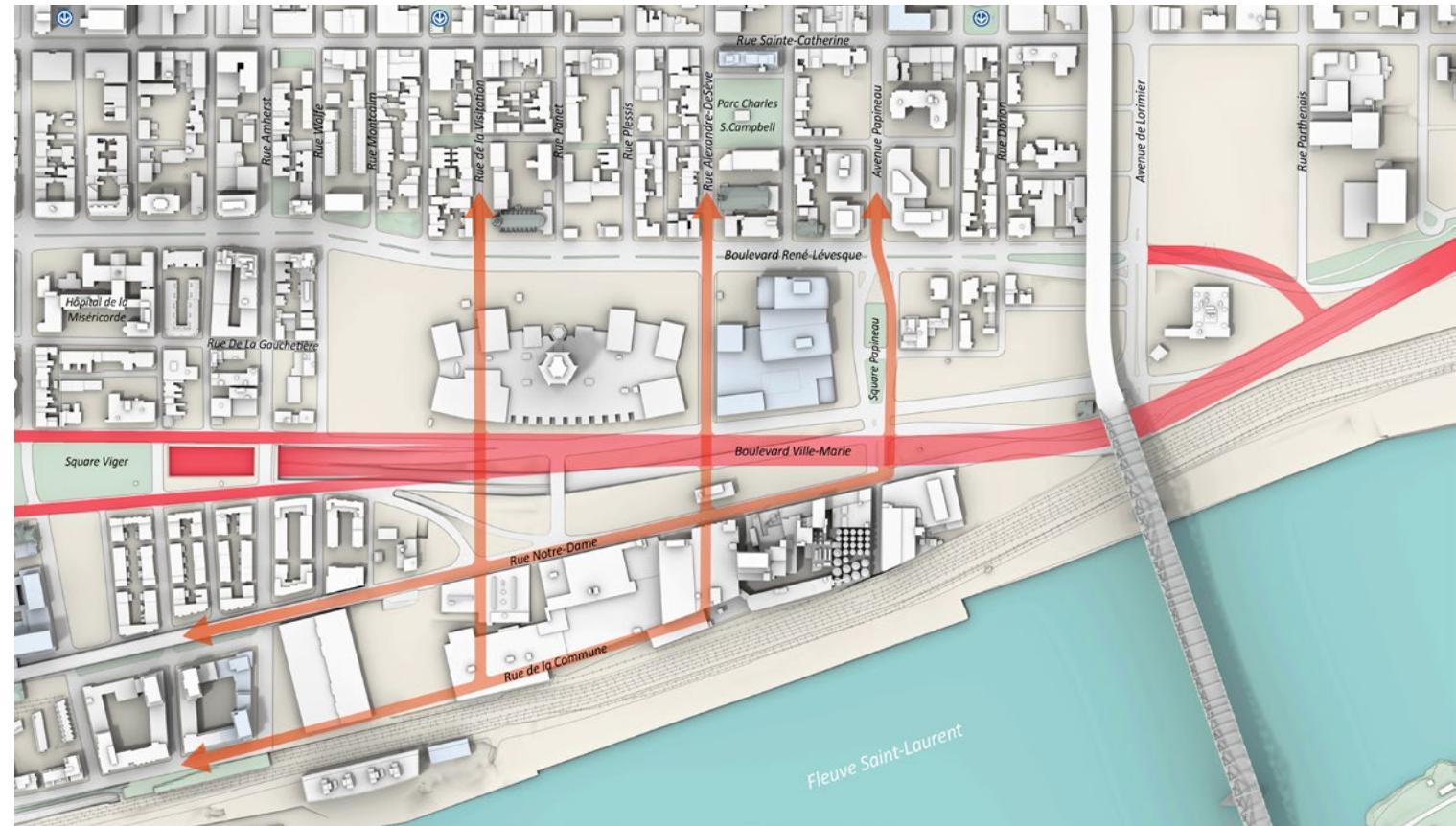
3.2 Le boulevard Ville-Marie actuel et l'impact des bretelles



3.3 Le boulevard Ville-Marie et les mouvements vers le nord regroupés dans une seule emprise

Cette rationalisation de la circulation permettra l'implantation d'édifices le long du boulevard Ville-Marie, créant ainsi un front bâti continu. Des trottoirs d'une largeur minimale de 5 mètres et un terre-plein central de largeur variable (avec un minimum de 3 mètres) seront plantés d'arbres et bénéficieront de mesures de verdissement et de gestion des eaux de pluie. Le confort des piétons sera assuré par ces larges trottoirs et par des passages piétons à chaque intersection (de la Visitation, Alexandre-DeSève et Papineau). Du mobilier urbain complétera les aménagements.

Le square Papineau réaménagé reliera les boulevards René-Lévesque et Ville-Marie, tandis que l'esplanade Molson assurera la jonction avec la rue Notre-Dame sans permettre de lien automobile. Enfin, le nouveau tracé du boulevard permettra de décroiser l'ancienne station Craig et facilitera sa réutilisation et son intégration au quartier.



3.4 Le boulevard Ville-Marie et ses nouvelles liaisons dans l'axe des rues de la Visitation et Alexandre-DeSève

Légende

- Rues à prolonger pour relier les quartiers
- Nouveau boulevard unifiant les circulations est-ouest



Stratégie d'intervention 6.2**Poursuivre la trame de rues existantes jusqu'aux abords du fleuve**

La trame de rues disparue au sud du boulevard René-Lévesque était un héritage du 19^e siècle, soit avant le développement de l'automobile, et a été conçue pour les déplacements à pied et en tramway. Elle est donc complètement d'actualité pour répondre aux enjeux de mobilité d'aujourd'hui et à la priorité accordée aux circulations piétonnes, cyclables et en transport collectif.

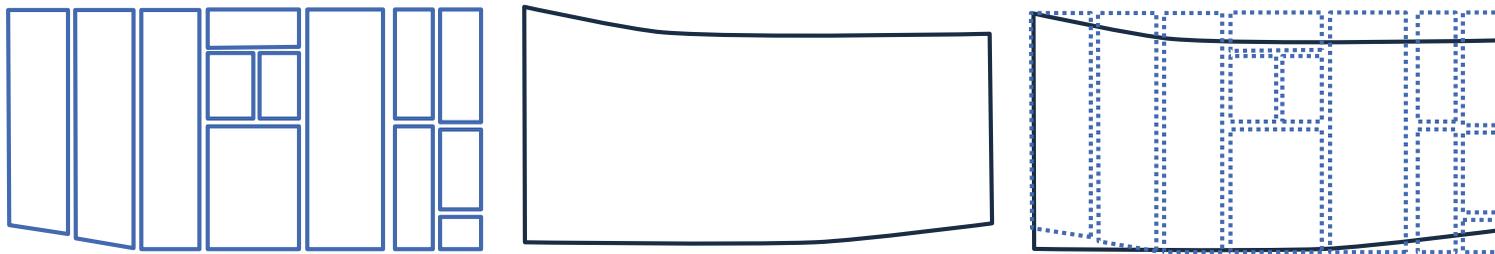
En prolongeant les rues existantes vers le sud et vers l'est, de nouvelles continuités sont possibles et permettent notamment d'optimiser le rayonnement des stations de métro existantes.

Cette trame de rues permet la création d'îlots d'une superficie de 1 à 2 hectares à la place des méga-îlots de 8 à 12 hectares, soit une échelle totalement adaptée aux déplacements piétonniers et un cadre favorable au développement d'une vie de quartier.

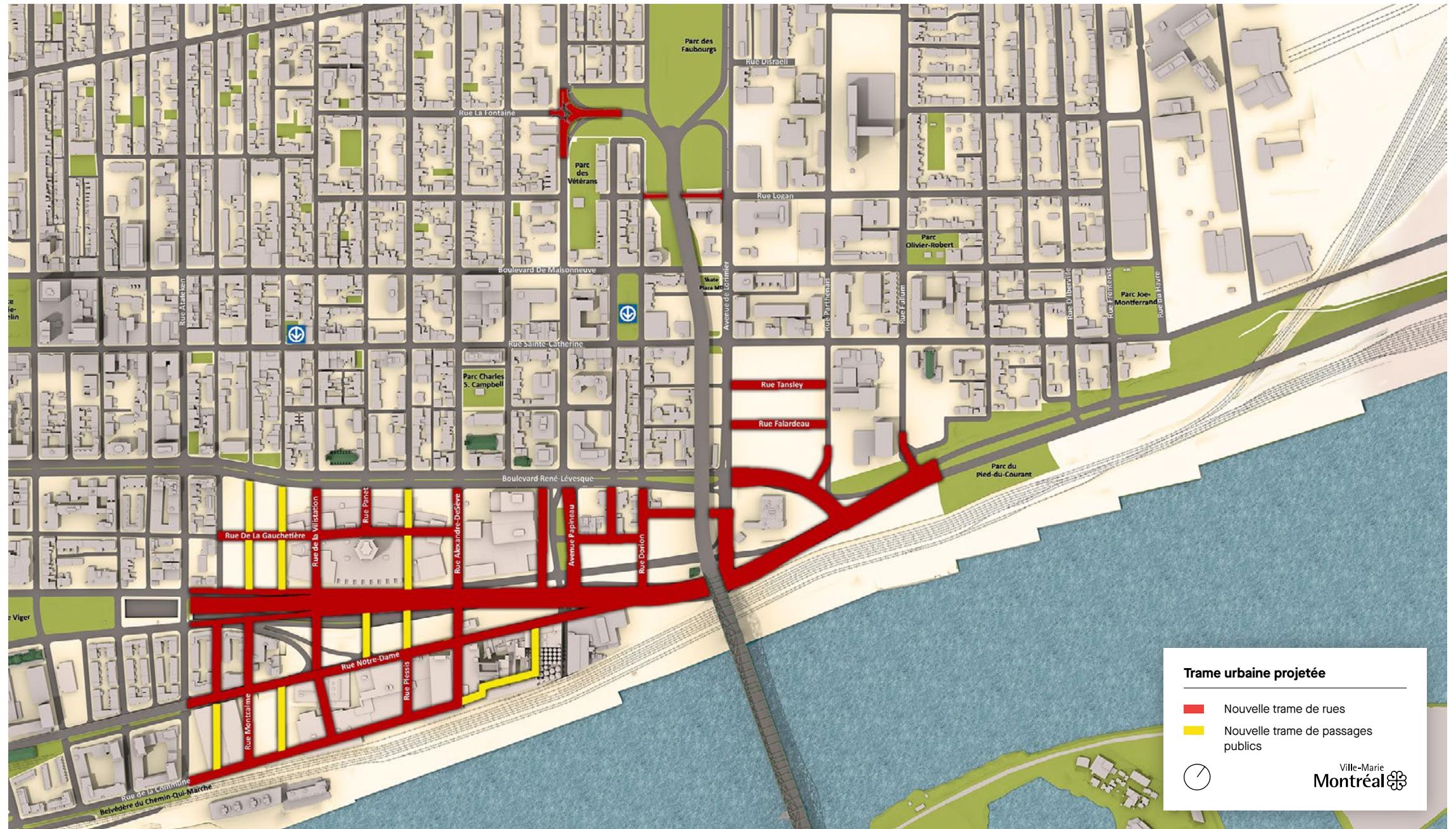
Ces rues permettront également de créer un nouveau rapport au fleuve, en tenant compte de la présence du Port de Montréal et des activités ferroviaires liées. La rue de la Commune prolongée sera plus haute que le niveau du sol actuel afin que soit dégagée la vue du fleuve au-dessus des conteneurs superposés sur les trains en contrebas, comme c'est le cas au niveau de la rue Atateken et du parc du Pied-du-Courant.

La nouvelle trame de rues permettra de désenclaver l'est du Vieux-Montréal et de créer des continuités jusqu'au pont Jacques-Cartier et même au-delà. La promenade de la rue de la Commune sera ainsi prolongée de plusieurs centaines de mètres vers l'est, afin qu'elle rejoigne les secteurs patrimoniaux de la brasserie Molson et du Pied-du-Courant (station Craig, prison des Patriotes).

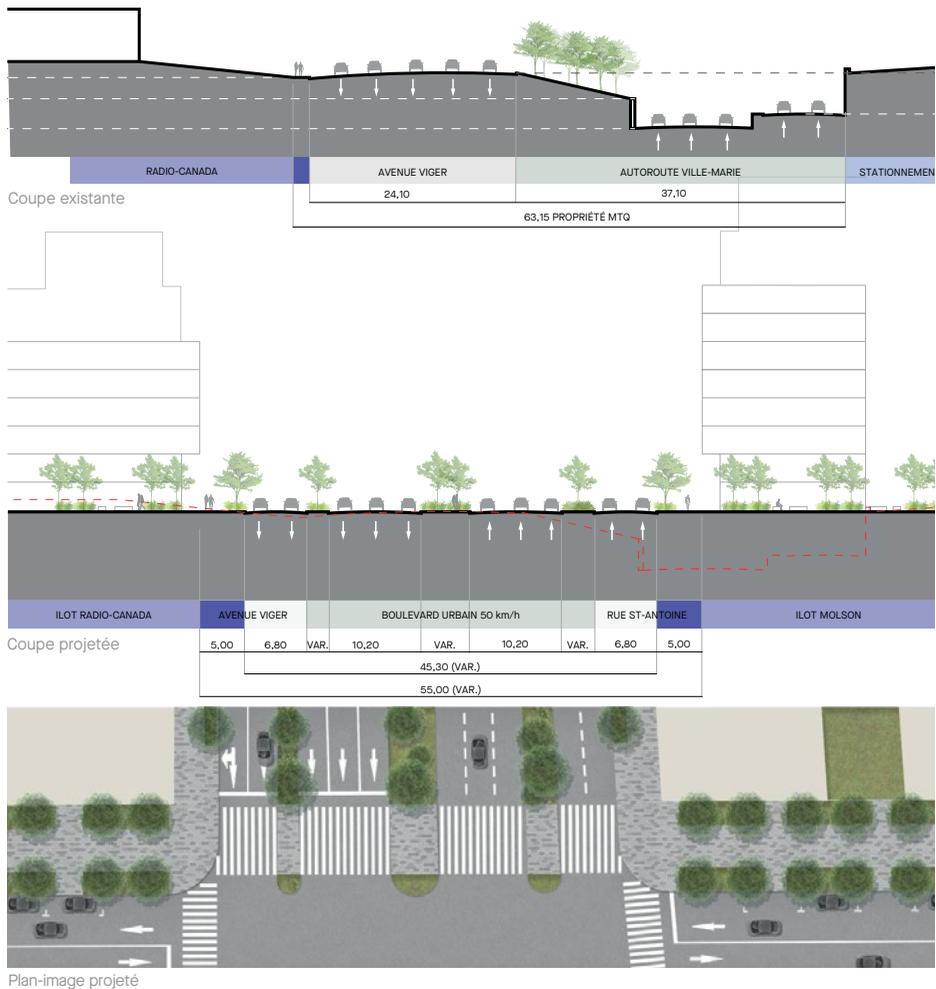
Le prolongement de la trame de rues existantes s'accompagne d'une amélioration des intersections sur les axes existants. Outre les nouvelles intersections sécuritaires qui seront aménagées sur le boulevard Ville-Marie, des intersections sur le boulevard René-Lévesque, la rue Notre-Dame et l'avenue De Lorimier seront créées ou bonifiées par des aménagements physiques ou des adaptations du temps de passage. Ces intersections s'inscriront dans les parcours qui permettront de traverser le quartier à pied.



3.5 Différence d'échelle entre les îlots traditionnels des Faubourgs (à gauche) et un méga-îlot tel que celui de Radio-Canada (au centre). À droite, tel que démontré par leur superposition, l'îlot traditionnel présente une opportunité de perméabilisation des méga-îlots du secteur en requalification.



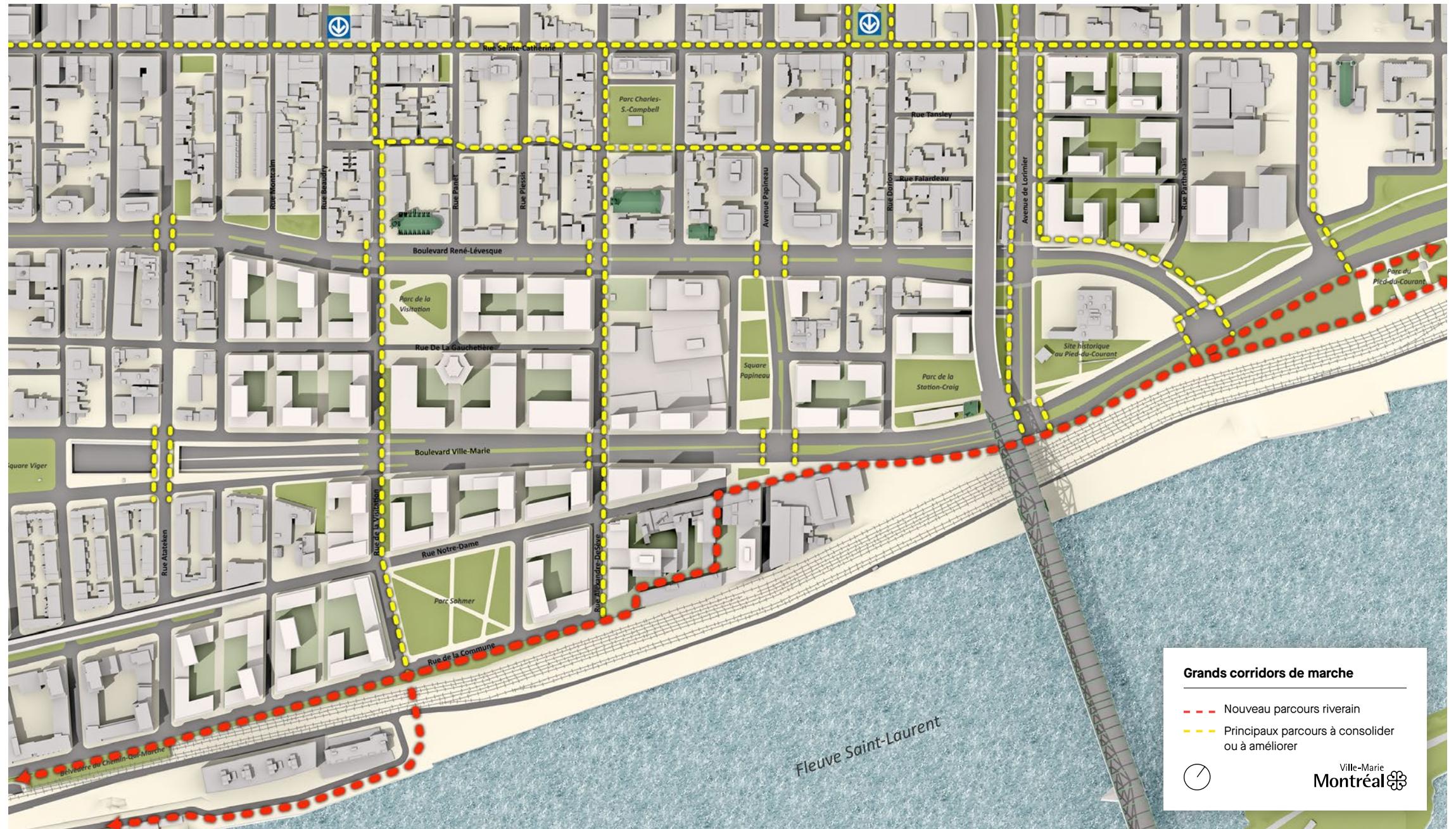
3.6 Trame urbaine projetée



3.7 Proposition de mise à niveau du boulevard Ville-Marie



3.8 La rue de la Commune prolongée et la promenade linéaire



3.9 Des parcours piétonniers bonifiés

Dans le but de se rapprocher du fleuve et de pouvoir profiter de sa présence, une passerelle dédiée aux mobilités actives franchira les voies ferrées dans le prolongement de la rue de la Visitation pour accéder aux quais du Vieux-Port.

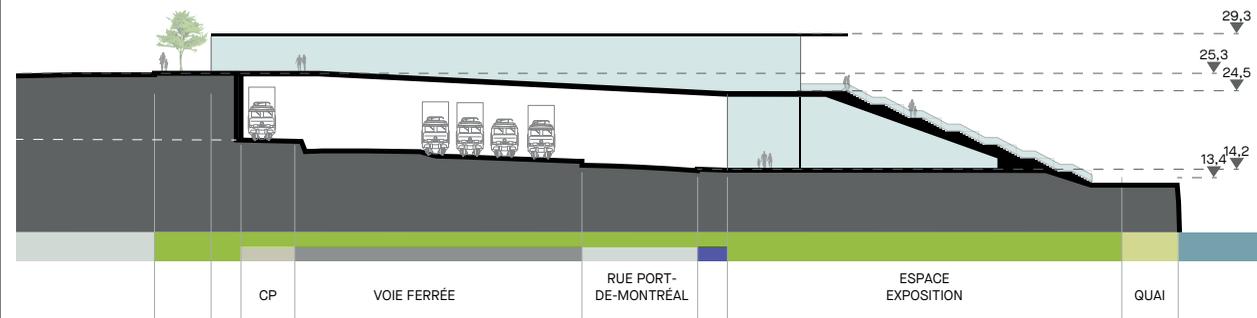
Elle permet de désenclaver le secteur du port de plaisance et de créer une promenade unique plus près du fleuve, car le quai à cet endroit n'a pas été surélevé comme partout ailleurs dans le Vieux-Port.



Modélisation de la passerelle



Propriété du Vieux-Port de Montréal adjacente au fleuve



Coupe longitudinale 1:200

3.10 Faisabilité d'une passerelle vers le fleuve

3.2 Abords du pont Jacques-Cartier

Orientation 7 : Concilier le pont et les milieux de vie

Lorsque le pont Jacques-Cartier est mis en service en 1930, le nombre de véhicules pour toute l'île de Montréal est estimé à 75 000. Aujourd'hui, près de 90 000 véhicules l'empruntent quotidiennement. Les interventions successives en faveur de la fluidité routière ont eu pour effet de supprimer la rue La Fontaine et de cannibaliser ses abords immédiats avec la démolition de plusieurs îlots et finalement, vers 1967, de transformer des tronçons entiers des avenues Papineau et De Lorimier en bretelles autoroutières. Au début des années 2000, la démolition des derniers îlots bâtis entre la tête du pont et la rue Ontario a laissé la place au parc des Faubourgs.

Cependant, le faible nombre d'intersections sur les avenues Papineau et De Lorimier de part et d'autre du parc réduit son accessibilité et a pour effet de reporter en périphérie de celui-ci les cheminements piétons et cyclistes. L'arrivée du pont dans le quartier est devenue une rupture urbaine majeure. Cette situation a également un impact sur les circulations piétonnes et cyclables qui s'effectuent depuis et vers le pont Jacques-Cartier.

Aujourd'hui, le parc et les bretelles autoroutières sont juxtaposés dans un méga-îlot qui marginalise et limite les déplacements actifs. Les intersections de la rue Ontario avec les avenues Papineau et De Lorimier sont d'ailleurs parmi les plus accidentogènes de l'arrondissement.

Il convient donc de disposer d'une vision d'ensemble de ce secteur, afin de répondre à toutes les problématiques :

- Contenir les bretelles autoroutières du pont pour redonner un caractère de rues aux avenues Papineau et De Lorimier ;
- Créer de nouvelles continuités pour les déplacements actifs ;
- Améliorer l'accessibilité du parc des Faubourgs.

Stratégie d'intervention 7.1

Raccourcir les bretelles du pont et décroiser le parc des Faubourgs

La travée centrale du pont Jacques-Cartier étant de propriété fédérale (Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain incorporée, PJCCI) et les bretelles d'accès de propriété municipale, le concept proposé nécessitera donc la conclusion d'une entente entre la Ville et PJCCI.

La proposition consiste à ramener le dispositif actuel des bretelles le plus près de l'axe du pont, afin d'en réduire l'impact sur les avenues Papineau et De Lorimier. Avec cette intervention, de nouvelles intersections peuvent être aménagées à la hauteur des rues Logan et Disraeli.

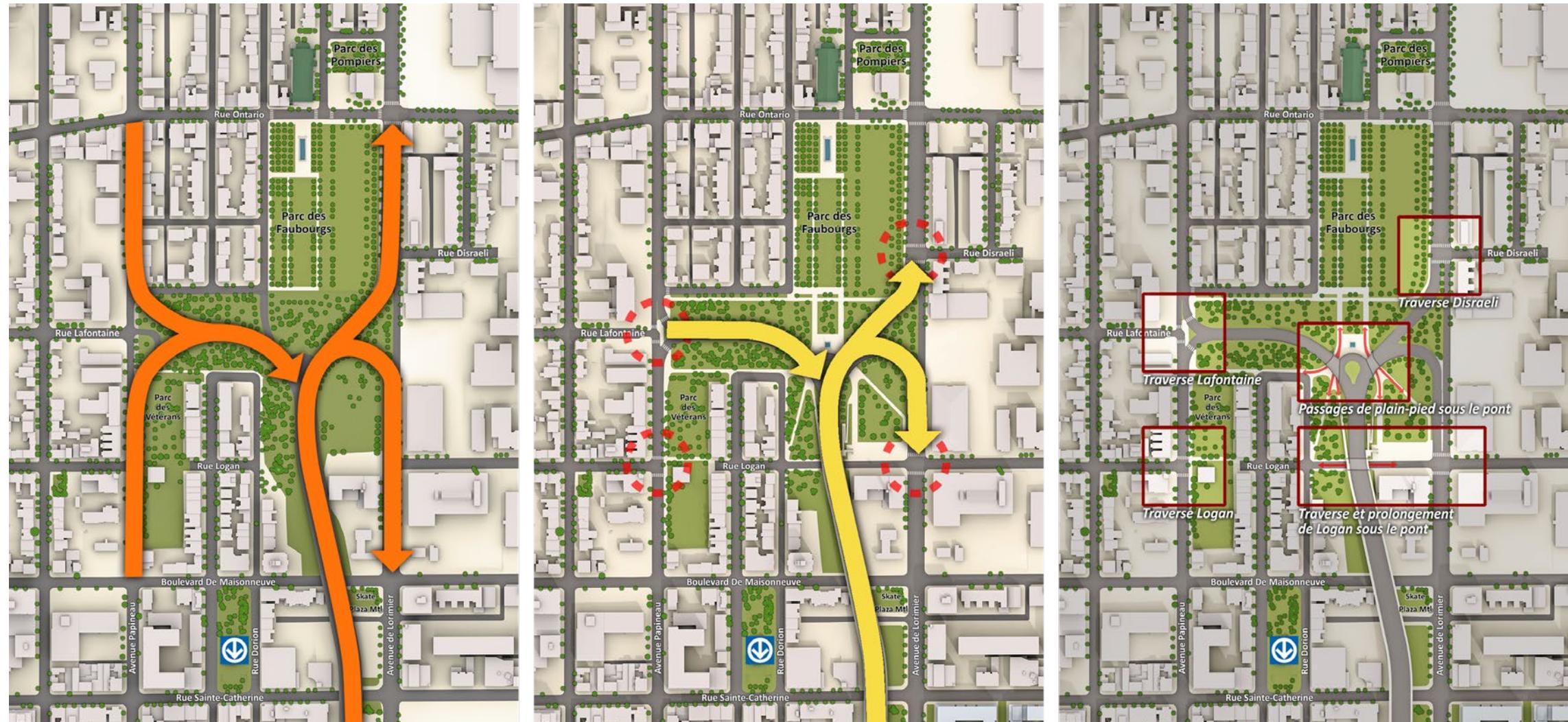
Enfin, l'ascension vers le pont se fera à partir des avenues et non plus à partir du centre du parc, de manière à dégager celui-ci de la présence d'accès routiers importants. La circulation piétonne et cyclable devient ainsi possible entre le parc des Faubourgs et la rue Logan, facilitant l'accès à la station de métro Papineau et au reste du secteur.



Ambiance de jour aux abords des passages de la tête de pont



Ambiance de soir aux abords des passages de la tête de pont



3.11 Système d'accès actuel, raccourcissement des bretelles et intersections créées ou réaménagées

Stratégie d'intervention 7.2
Redonner un caractère urbain aux avenues Papineau et De Lorimier et De Lorimier

Le réaménagement proposé des accès au pont Jacques-Cartier est une opportunité pour redonner aux avenues Papineau et De Lorimier leur rôle d'avenue urbaine avec des intersections à feux permettant les circulations piétonnes et cyclables au niveau du sol, en continuité avec les alentours.

Des intersections avec feux et traverses piétonnes seront ainsi aménagées au niveau des rues Logan et Disraeli. De même, l'intersection entre l'avenue Papineau et la rue Lafontaine, en avant de l'école Garneau, sera entièrement revue et ramenée à l'échelle du piéton. Comme dans le cas du futur boulevard Ville-Marie, ces nouvelles intersections permettent une plus grande perméabilité pour les cheminements piétons et cyclables avec une distance d'au plus 250 mètres entre les intersections.

La voie réservée pour autobus sur l'avenue Papineau sera prolongée au sud de la rue Sherbrooke. Sur l'avenue De Lorimier, le long du trottoir est, une piste cyclable rejoindra la rue Sherbrooke au nord, avant de retrouver la piste cyclable de la rue Rachel et celle du boulevard René-Lévesque au sud.

Enfin, un ajustement des temps de passage aux différentes intersections – Maisonneuve, Sainte-Catherine, René-Lévesque – pourra être apporté, et ce, avant le réaménagement des accès au pont.



Avenue De Lorimier majoritairement dédiée à l'automobile

3.3 Mobilités actives et collectives

Orientation 8 : Améliorer et compléter les réseaux cyclables et de transport en commun

La présence de trois stations de métro à moins d'un kilomètre et de plusieurs lignes de bus express (410, 430 et 445) assure une desserte en transport collectif à moins de 15 minutes de marche pour l'ensemble du secteur à l'étude. Le site de Molson et le Faubourg Québec demeurent néanmoins éloignés et un relais par des lignes d'autobus sera nécessaire. De plus, le réseau de transport en commun pourra être bonifié pour répondre aux besoins qu'entraînera la présence de quelque 7 500 nouveaux logements, de bureaux, services et autres commerces représentant un potentiel d'au moins 14 000 emplois dans le secteur. Plusieurs pistes cyclables sont en service sur les axes est-ouest, mais font défaut en nord-sud. Le réseau sera donc complété.



3.12 Un secteur doté d'une desserte exceptionnelle en transport collectif

Proximité des stations de métro

-  Station de métro
-  Rayon de 7 minutes de marche
-  Rayon de 15 minutes de marche



Stratégie d'intervention 8.1 Bonifier la desserte en transport collectif

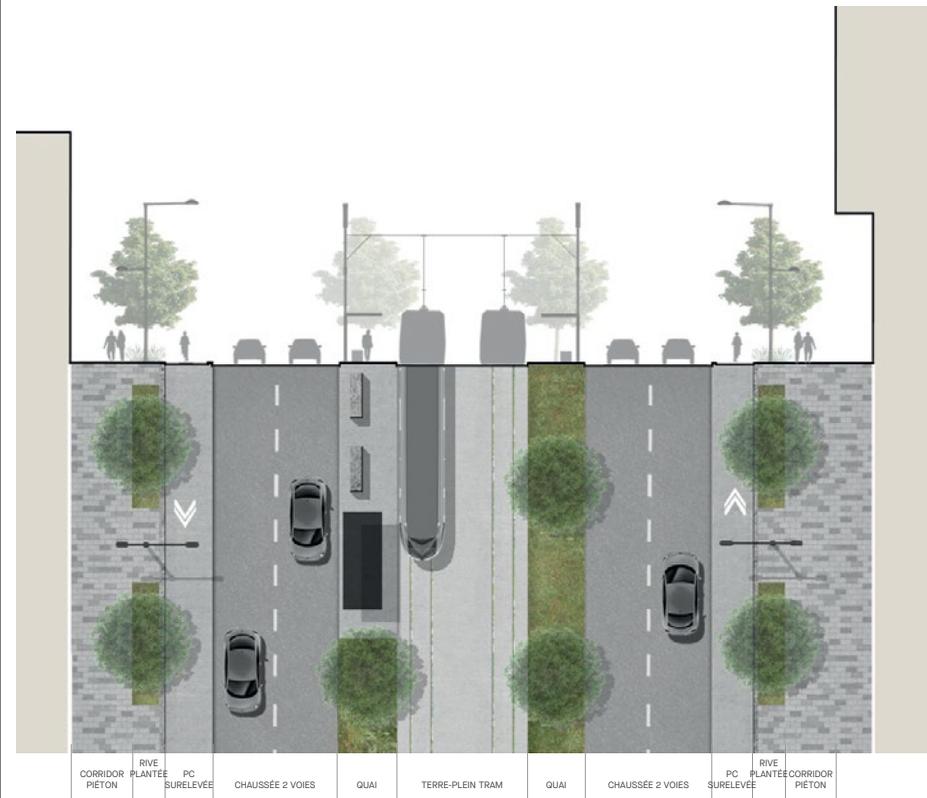
Les deux infrastructures autoroutières que sont l'autoroute Ville-Marie et le pont Jacques-Cartier entraînent la présence d'un trafic routier très important dans le secteur, notamment un trafic de transit en provenance de l'est de l'île et de la rive sud.

Afin de redistribuer l'espace public au profit des mobilités actives et collectives, les transformations à venir supposent ou anticipent la réalisation de projets de transport collectif comme alternative efficace à l'utilisation de l'auto-solo.

Pour le boulevard Ville-Marie, à l'horizon de sa réalisation, le principe proposé s'appuie sur un report d'une partie du trafic automobile sur le transport collectif par le biais du projet de desserte de l'est de l'île porté par la Ville de Montréal et le MTQ (un bureau de projet est en cours de constitution). Dans cette perspective, le boulevard René-Lévesque, axe structurant de déplacements dans l'arrondissement, pourra accueillir un transport collectif en site propre, afin de relier le sud-est de l'île et le centre-ville par la rue Notre-Dame.

Il viendra ainsi compléter la desserte du centre-ville pour soulager les lignes orange et verte en s'insérant entre elles à l'ouest de la station Berri-UQAM. Il permettra aussi de desservir le futur secteur. En attendant la réalisation de ce transport collectif, les voies réservées existantes seront bonifiées, afin de permettre un accroissement de la fréquence de passage des bus.

Quant aux intersections du boulevard René-Lévesque, elles seront progressivement réaménagées pour améliorer et sécuriser les passages piétons. Ces interventions permettront

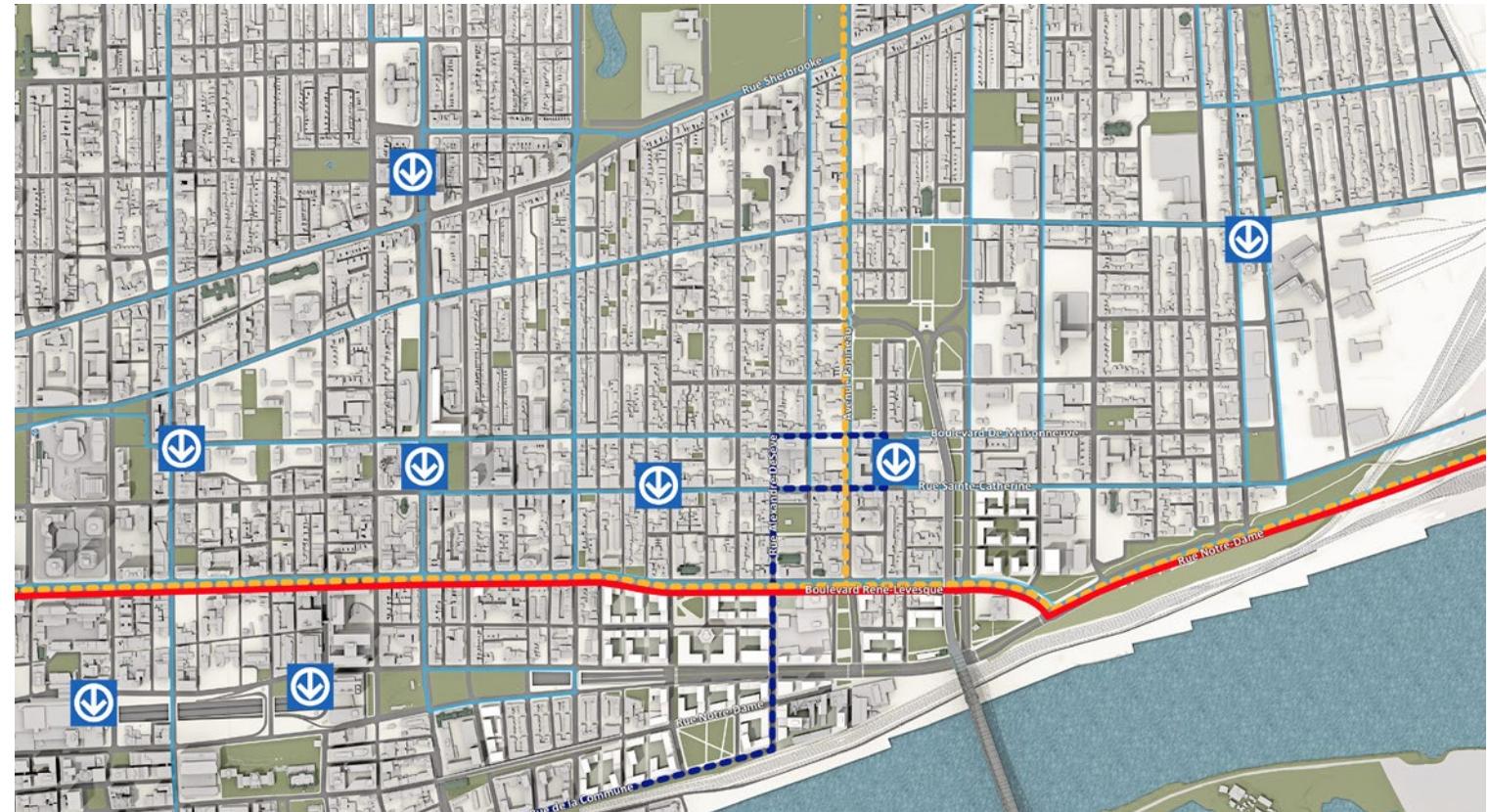


3.13 Un transport collectif en site propre sur le boulevard René-Lévesque

de réduire la coupure que représente le boulevard René-Lévesque actuellement.

Le prolongement des rues existantes entre Centre-Sud et le Vieux-Montréal servira aussi de base au déploiement de nouvelles lignes de bus, afin d'assurer une desserte plus fine du secteur, notamment par la rue de la Commune pour rejoindre les stations de métro de la ligne verte au nord ou le pôle de transport Bonaventure à l'ouest.

Pour le pont Jacques-Cartier et son débouché dans le quartier, les solutions proposées sont viables avec les conditions actuelles de trafic, mais l'option d'utiliser la voie centrale du pont comme voie réservée au transport collectif aux heures de pointe sera à considérer pour rejoindre l'île et le centre-ville. Cette option, qui devra faire l'objet d'études ultérieures, offrira une alternative efficace supplémentaire pour les liens entre l'île et la rive sud.

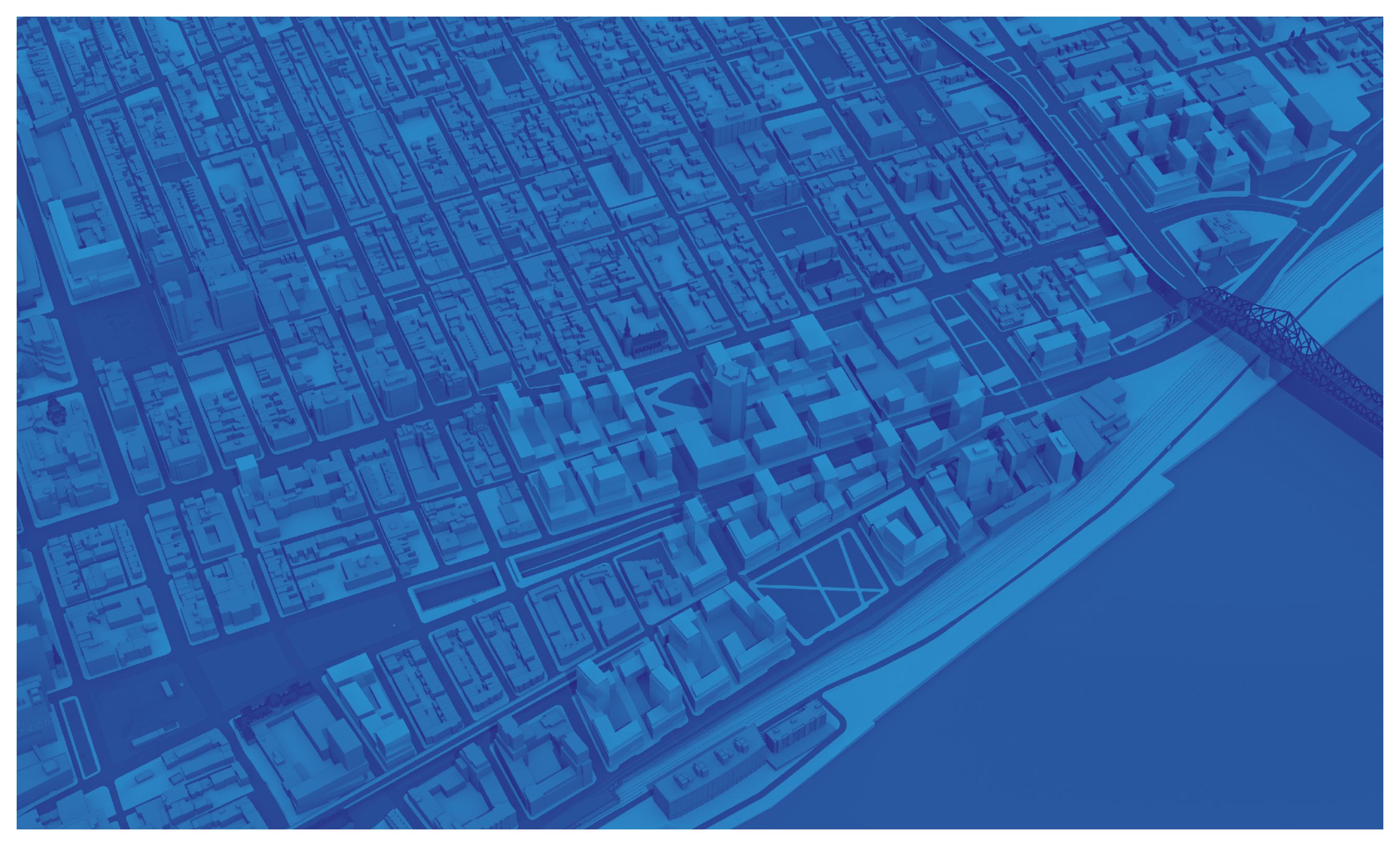


3.14 Une desserte en transport collectif optimisée

Transport collectif

- - - Circuit express proposé
- - - Circuit d'autobus proposé
- Circuit d'autobus existant
- Circuit en site propre proposé





4.

Cadre bâti et forme urbaine

La trame urbaine caractéristique du quartier, avec ses îlots étroits, souvent dénués de ruelles, et son bâti implanté en contiguïté avec un alignement sur rue, constitue une richesse patrimoniale d'exception qui doit être prise en compte dans la planification du territoire, incluant la démarche de requalification du secteur sud.

L'identité du quartier découle en grande partie de la qualité de son cadre bâti existant, et particulièrement celui d'intérêt patrimonial. Au même titre que la végétation et l'aménagement de l'espace public, ce cadre bâti compose le paysage de la rue. Il joue un rôle de premier plan pour assurer l'attrait et l'animation des rues et des parcours piétonniers de la ville.

C'est en ce sens que le PPU privilégie une approche fondée sur la continuité et la mise en valeur des caractéristiques fortes du quartier.

Vue d'ensemble

Orientation 9 : Préserver et mettre en valeur le patrimoine bâti

Stratégies d'intervention :

- 9.1 Renforcer les caractéristiques architecturales du bâti existant
- 9.2 Encourager la préservation et la mise en valeur du patrimoine industriel
- 9.3 Mettre en valeur le patrimoine bâti à caractère public

Orientation 10 : Assurer une densification équilibrée dans le secteur à requalifier

Stratégie d'intervention :

- 10.1 Favoriser une densification de moyenne intensité dans le secteur à requalifier

Orientation 11 : Assurer une intégration urbaine et architecturale adaptée

Stratégies d'intervention :

- 11.1 Favoriser un encadrement spatial harmonieux des rues et des espaces publics
- 11.2 Moduler les hauteurs et leur intégration architecturale en fonction du contexte
- 11.3 Préserver les vues d'intérêt et les vues axiales

4.1 Consolidation du tissu urbain

Orientation 9 : Préserver et mettre en valeur le patrimoine bâti

L'analyse du quartier des Faubourgs révèle un tissu urbain relativement éclectique, qui offre un échantillonnage significatif des différentes étapes de l'urbanisation de Montréal depuis le début du 19^e siècle. La trame de rues, l'implantation et l'architecture diversifiée du bâti de faible à moyenne densité, principalement de deux ou trois étages, sont autant de caractéristiques fortes à mettre en valeur dans le quartier. Parmi les premiers faubourgs de Montréal, c'est ce quartier qui a conservé le plus ses caractéristiques populaires et architecturales d'origine.

Le cadre réglementaire existant vise, depuis plusieurs décennies, à maintenir les caractéristiques dominantes du quartier, mais l'approche adoptée à ce jour peut encore être bonifiée.

Depuis son origine, le quartier s'est démarqué par la présence d'activités industrielles, entremêlées d'autres fonctions urbaines. En plus de cette présence industrielle à même le tissu urbain habité, certaines parties du territoire n'ont jamais été utilisées à d'autres fins, excluant bien sûr l'agriculture. C'est le cas d'une partie du secteur à requalifier, comme le méga-îlot des Portes Sainte-Marie, ou encore certains terrains de la brasserie Molson, au sud de la rue Notre-Dame.

Le caractère industriel du quartier suit à peu près le même parcours historique que celui du faubourg des Récollets et des abords du canal de Lachine, considérés comme étant le berceau de l'industrialisation canadienne.

Le bâti du quartier se démarque donc par la richesse exceptionnelle de son patrimoine industriel, qui présente par ailleurs

Empreinte du bâti industriel à travers les époques



Bâti industriel toujours présent



4.1 Évolution de la présence industrielle dans le secteur des Faubourgs

de nombreux signes de vulnérabilité. De la même façon, on retrouve plusieurs ensembles bâtis institutionnels d'intérêt, qui requièrent également une attention spéciale en raison de leur vocation future aussi incertaine que celle des ensembles industriels.

À ce jour, plusieurs reconversions exemplaires ont été effectuées, souvent portées par la communauté, comme l'ancienne maison des Sœurs de la Providence (Espace Fullum), l'église Sainte-Brigide-de-Kildare (Centre communautaire Sainte-Brigide), le bain Généreux (Écomusée du Fier Monde), l'usine Raymond (Usine C), ou encore l'usine Grover.

Considérant la grande vulnérabilité de plusieurs édifices marquants du territoire, des mesures particulières sont proposées afin de favoriser leur réutilisation et leur mise en valeur.

Stratégie d'intervention 9.1

Renforcer les caractéristiques architecturales existantes

Le territoire des Faubourgs est découpé en unités de paysage qui permettent de détailler les caractéristiques architecturales et urbaines dominantes de chaque secteur. Ces caractéristiques concernent généralement l'implantation et la volumétrie des bâtiments, les types de couronnement, les proportions d'ouvertures et leur rythme, les matériaux de revêtement pour les façades et les toitures apparentes.

Ces dispositions servent de guide lors de l'approbation d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale. Une telle procédure d'approbation de projet vise à assurer une architecture et des aménagements de qualité qui s'intègrent adéquatement à leur milieu.



4.2 Bâti d'intérêt patrimonial

Immeubles d'intérêt patrimonial

- Bâtiment d'intérêt exceptionnel
- Bâtiment d'intérêt remarquable
- Ensemble architectural



Dans l'optique de pérenniser les éléments les plus significatifs du milieu, une caractérisation typomorphologique du territoire des Faubourgs a été réalisée. Cette démarche a pour but d'enrichir les dispositions existantes du règlement d'urbanisme de l'arrondissement relativement à l'implantation et l'intégration architecturale d'un bâtiment (unités de paysage). Elle permettra d'améliorer l'encadrement des projets de transformation et l'insertion des nouvelles constructions.

De plus, une analyse des hauteurs et des densités du territoire des Faubourgs a été réalisée en vue d'assurer leur adéquation avec le bâti existant. Ainsi, sur la partie est du parc des Faubourgs, aux abords de la rue Dorion au sud du boulevard René-Lévesque et sur le site historique de la prison du Pied-du-Courant, les dispositions de hauteur et de densité sont revues à la baisse afin de favoriser la conservation du patrimoine bâti modeste existant. Un rabaissement est également prévu sur la rue Sainte-Catherine à l'est de l'avenue De Lorimier afin d'assurer l'intégration du nouveau bâti avec le tissu urbain existant (voir illustration 4.15).



Bâtiments d'intérêt patrimonial



Stratégie d'intervention 9.2

Encourager la préservation et la mise en valeur du patrimoine industriel du quartier

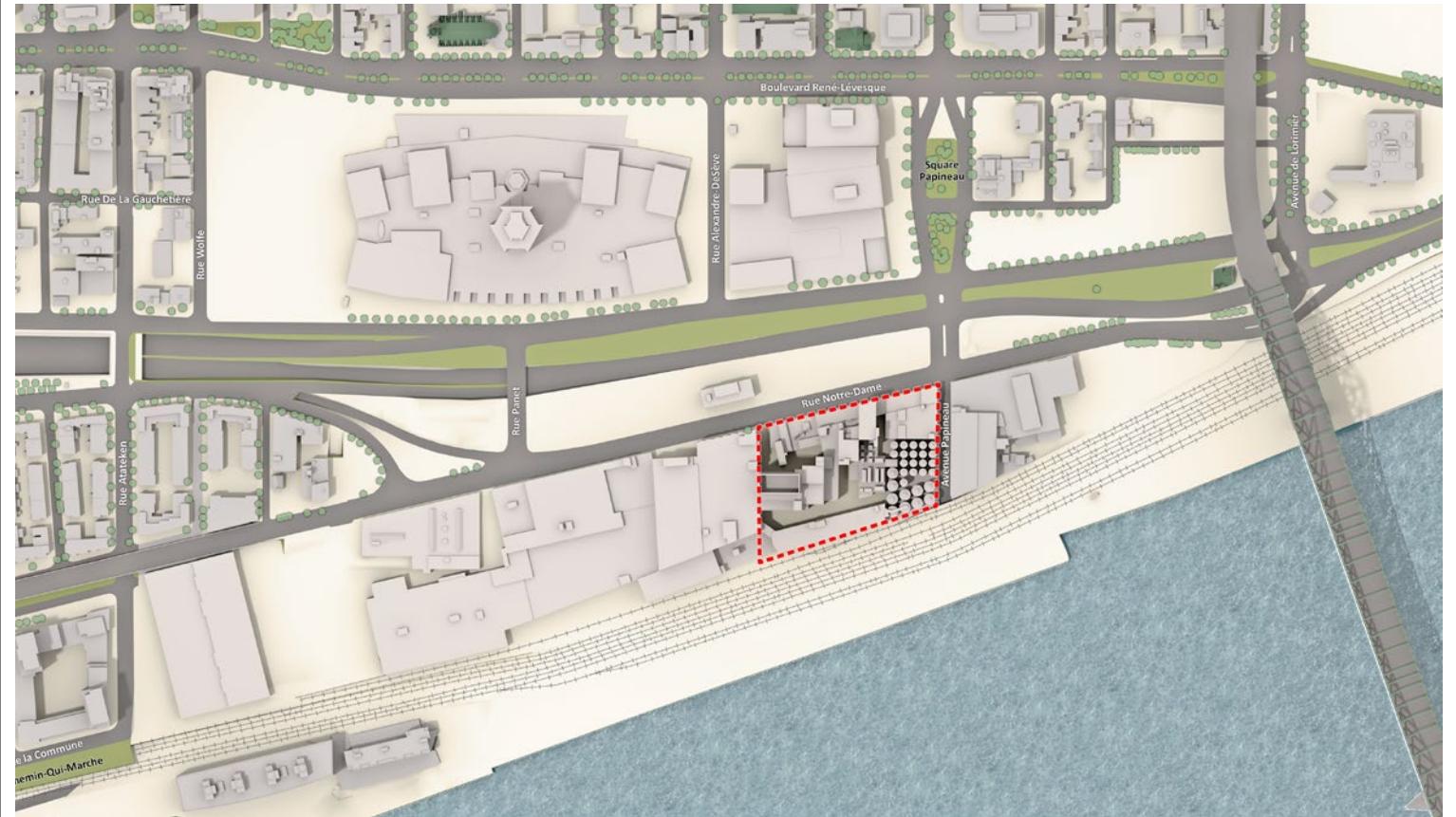
Un grand nombre de bâtiments industriels ont été démolis au cours du 20^e siècle (voir illustration 4.1). Parmi les édifices qui ont subsisté, plusieurs ont fait l'objet de reconversion à des fins résidentielles, commerciales ou communautaires. Actuellement, deux sites industriels d'intérêt, celui de la brasserie Molson et celui de l'ancienne savonnerie Barsalou, requièrent un encadrement particulier pour favoriser leur mise en valeur.

Brasserie Molson Coors

Fondée en 1786 sur le site actuel, la brasserie Molson est la doyenne des brasseries d'Amérique du Nord et la plus ancienne société canadienne toujours en activité sur son site d'origine, toutes productions confondues.

Considérant sa longévité et sa contribution au paysage urbain, la brasserie Molson est sans doute le témoin le plus significatif du patrimoine industriel de Montréal. Sa présence emblématique au premier plan du panorama du centre-ville, sur le bord du fleuve Saint-Laurent, en fait un point de repère majeur marquant l'entrée de ville.

L'approche préconisée pour la requalification du site de Molson Coors vise la reconversion et l'intégration de l'îlot des Voltigeurs. Cet ensemble bâti, situé entre l'ancienne rue des Voltigeurs, l'avenue Papineau, la rue Notre-Dame et les voies ferrées, est considéré comme étant le site fondateur de la brasserie. Il comprend les bâtiments les plus anciens ou les plus emblématiques. L'ensemble se démarque par une architecture singulière qui découle des besoins de production en constante évolution, avec pour résultat une forme d'une

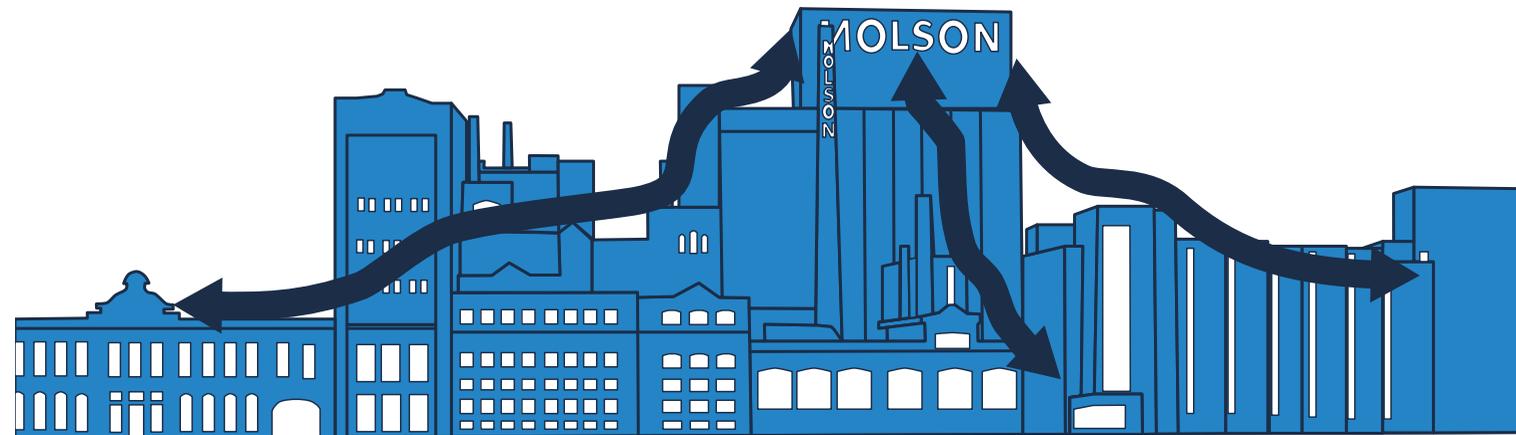


4.3 L'îlot des Voltigeurs, noyau historique du site de la brasserie Molson

grande complexité. On y observe également la persistance d'axes de composition ou de fragments de bâtiments réemployés dans les constructions plus récentes. La façade continue sur la rue Notre-Dame affiche stabilité, durabilité et ordre avec ses bâtiments classiques en pierre grise et témoigne de l'implantation à l'alignement qui prévalait autrefois des deux côtés de la rue, depuis les fortifications jusqu'au pont Jacques-Cartier. La façade sur le fleuve présente une volumétrie bigarrée, généralement en brique rouge, qui se déploie autour d'un point culminant central.

Plusieurs principes de design urbain se dégagent de l'évolution historique du site et peuvent orienter la requalification à venir.

Il s'agit tout d'abord de préserver la volumétrie complexe de l'ensemble de l'îlot des Voltigeurs. Celle-ci repose à la fois sur un effet de cascade autour d'un point culminant et sur les ajouts successifs de volumes de formes différentes. La prédominance historique de la tour qui accueille la structure de l'enseigne Molson doit être maintenue dans la silhouette urbaine du quartier et du front fluvial, et ce malgré la densification du bâti environnant. Cela comprend à la fois sa hauteur culminante et l'implantation, légèrement de biais par rapport à la rue Notre-Dame.



4.4 Silhouette bâtie du complexe industriel Molson

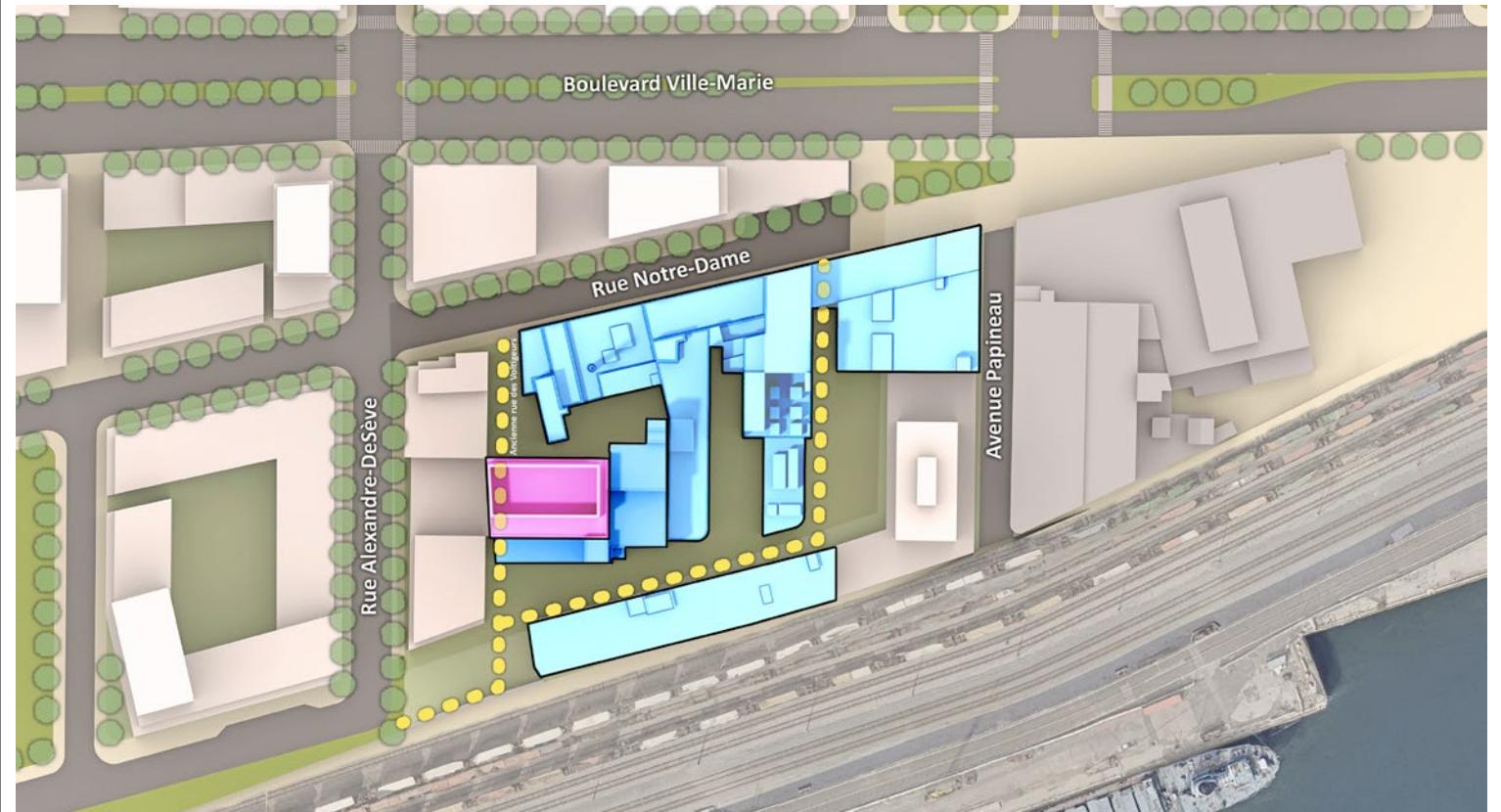
En plus des édifices eux-mêmes, l'intérêt du complexe découle aussi de son implantation sur rue et autour d'une succession de cours intérieures formant un U existant depuis plus de 200 ans. Ce parcours comprend la porte cochère ouvrant sur l'axe de circulation privé en direction du fleuve, l'ancien tracé de la rue des Voltigeurs (utilisé actuellement comme une voie d'accès) et l'axe de l'ancienne terrasse Molson qui relie les premiers tracés.

Pour assurer la mise en œuvre de ces principes, un mécanisme de hauteur conditionnelle est tout d'abord mis en place. Ainsi, afin que l'actuelle tour la plus élevée du complexe demeure le point culminant parmi les nouvelles constructions du secteur, elle pourra être exhaussée à une hauteur supérieure à la hauteur autorisée dans le secteur par le Plan d'urbanisme (soit 65 m) et atteindre jusqu'à 100 m. Cette autorisation sera conditionnelle et proportionnelle à la conservation des volumes d'intérêt patrimonial de l'îlot. La superficie de plancher des bâtiments patrimoniaux existants qui sera conservée et intégrée à un projet pourra être comptabilisée dans le calcul de la hauteur du bâtiment repère. Le bâti situé à l'emplacement du point de repère bâti dominant devra être conservé le plus possible et intégré à la nouvelle construction.

La densité du site peut ainsi être répartie entre les volumes conservés, une nouvelle construction le long de l'avenue Papineau et le bâtiment repère. Cette répartition permet aussi de préserver les cours intérieures.

À noter que la hauteur conditionnelle prévue dans l'îlot des Voltigeurs permet l'atteinte d'une hauteur de construction qui demeure toutefois inférieure à celle de la tour de Radio-Canada ainsi qu'à celle de la superstructure du pont Jacques-Cartier.

Les nouvelles constructions devront s'intégrer à l'ensemble par leur matérialité, en favorisant une unité chromatique avec la brique d'argile rouge typique du site et l'addition de volumes reprenant le principe de cascade. Enfin, pour assurer une animation des passages à l'intérieur de l'îlot, les activités commerciales ou communautaires sont favorisées au rez-de-chaussée.



4.5 Grands principes de design urbain pour l'îlot des Voltigeurs

Grands principes de design urbain pour l'îlot des Voltigeurs

-  Bâtiments d'intérêt à conserver et à mettre en valeur
-  Emplacement d'un point de repère bâti dominant dans le paysage du secteur
-  Passage public à caractère historique

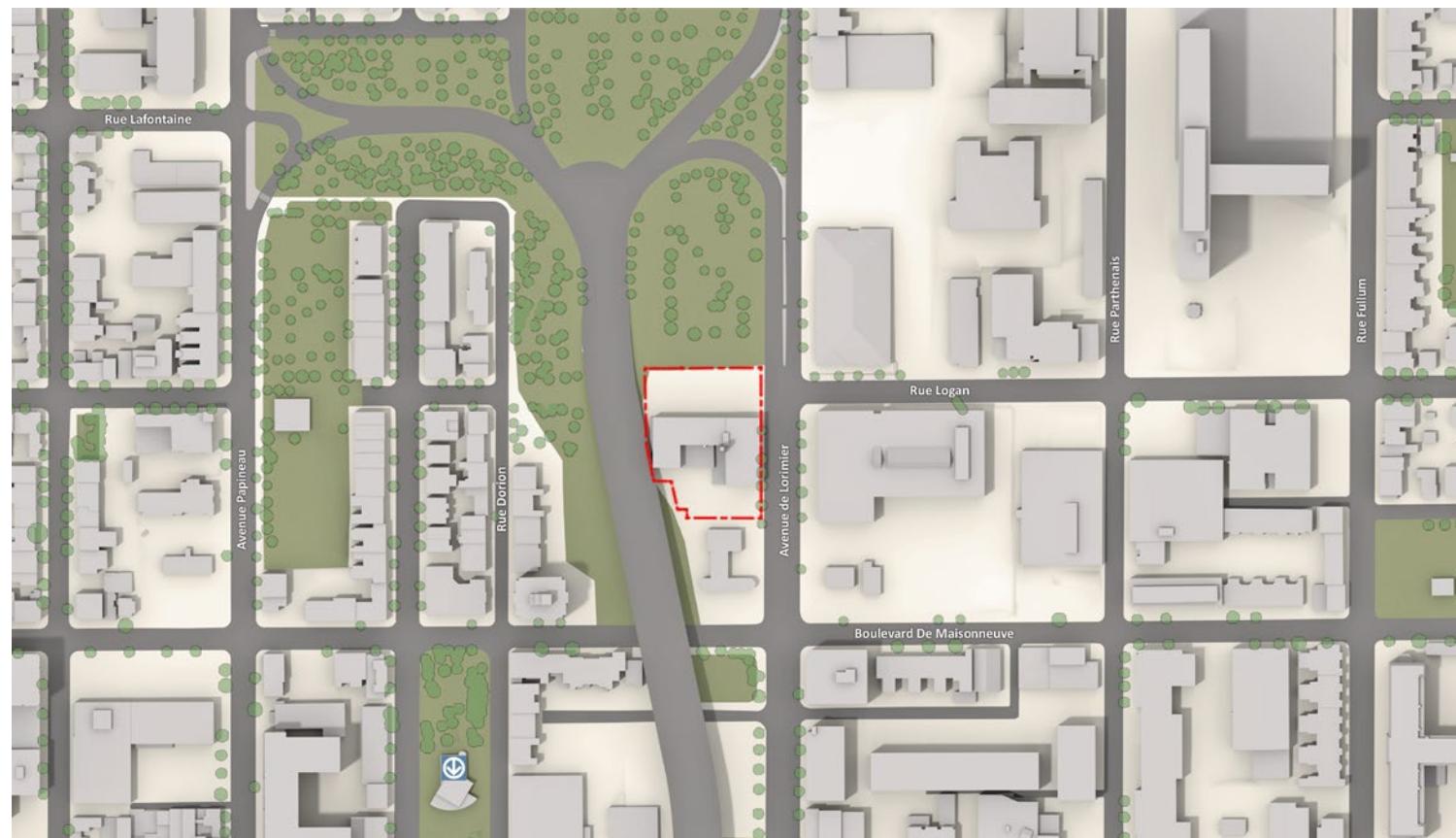


Ancienne savonnerie Barsalou

L'ancienne savonnerie Barsalou est implantée en bordure de l'avenue De Lorimier, dans le prolongement de la rue Logan. L'édifice de brique rouge a été construit en 1910 selon les plans de l'architecte Eugène Payette, peu avant la planification du pont Jacques-Cartier. Lors de cette planification, le tracé initial du pont impliquait l'acquisition et la démolition de la savonnerie, ce qui a été décliné par Hector Barsalou. Le tracé définitif contourne ainsi l'usine, ce qui explique la courbe à l'arrivée au sol du pont.

La savonnerie cessera pourtant ses activités à peine une décennie après la construction du pont, et c'est le fabricant de produits alimentaires et pharmaceutiques Familex qui prendra la relève jusqu'en 1974. Aujourd'hui, l'édifice est occupé par des bureaux de style loft, des studios de production et d'autres activités liées au multimédia.

De par son emplacement et son implantation isolée, l'immeuble de l'ancienne savonnerie Barsalou affiche une visibilité exceptionnelle dans l'entrée de ville du pont Jacques-Cartier, mais aussi dans le quartier, dans l'axe de l'avenue De Lorimier notamment. Cette localisation privilégiée fait également en sorte que le bâtiment est utilisé comme support pour des enseignes publicitaires de grande dimension. Ces enseignes, qui bénéficient de droits acquis, bloquent les vues sur le quartier depuis le pont en plus d'altérer l'intégrité architecturale du bâtiment.



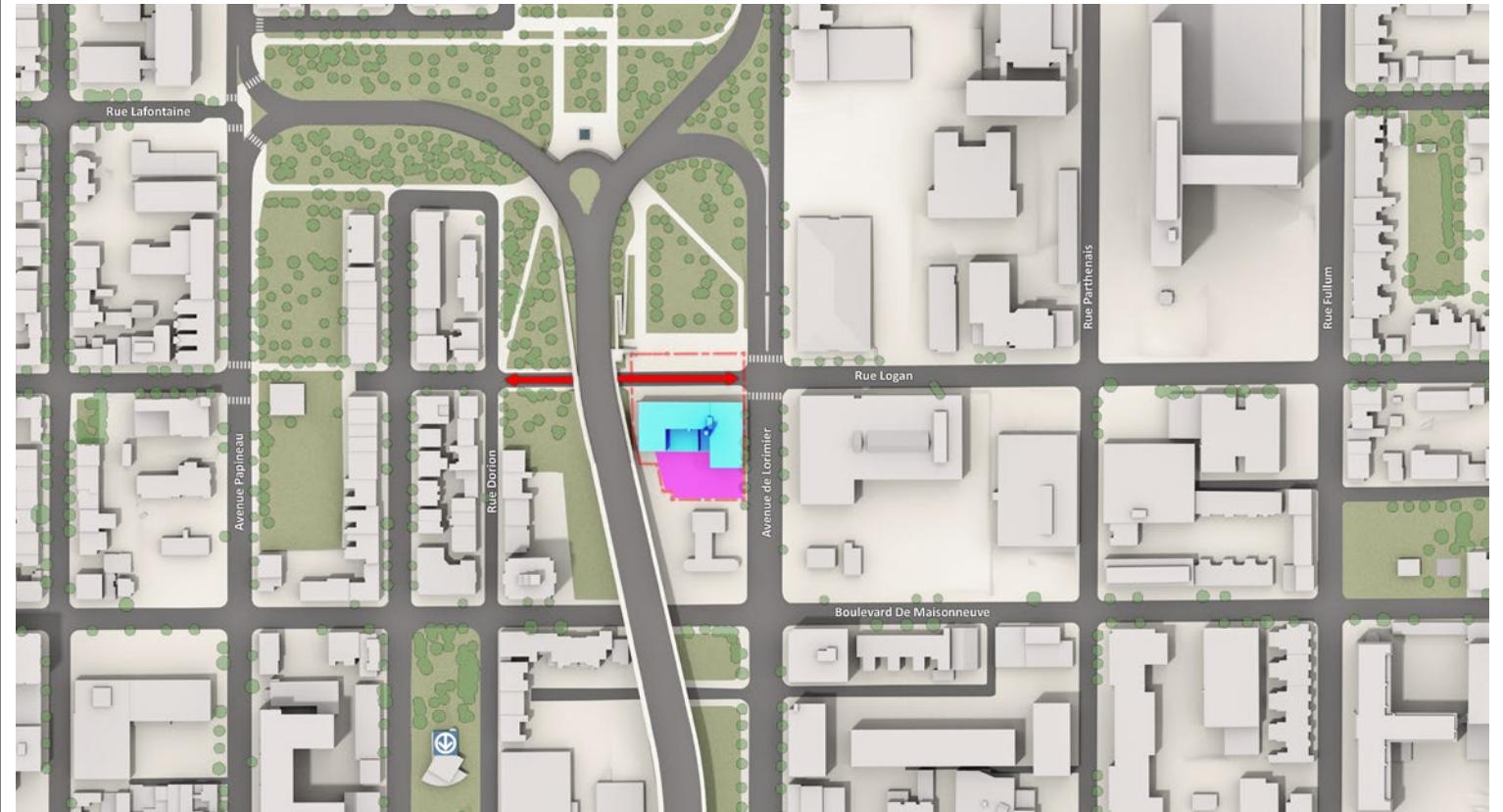
4.6 Site de l'ancienne savonnerie Barsalou

Dans le cadre du projet de décloisonnement du parc des Faubourgs et de la mise en valeur du paysage aux abords de la tête du pont Jacques-Cartier prévu dans le présent PPU, le prolongement de l'axe de la rue Logan vers la rue Dorion longe la façade nord de l'ancienne usine. Cette nouvelle rue permettra de révéler la façade nord de l'édifice industriel, qui profitera par ailleurs d'une visibilité accrue pour les piétons grâce au réaménagement des abords de la tête de pont.

Les deux ailes du bâtiment bordant les voies publiques – De Lorimier et la future rue Logan – sont à conserver et leurs caractéristiques architecturales à mettre en valeur, incluant la cheminée.

Pour assurer la mise en œuvre de ces principes, l'approche préconisée consiste à modifier la limite maximale de hauteur sur le site, actuellement de 25 m. Ainsi, en vue de reconnaître le bâti existant d'intérêt patrimonial, la hauteur maximale pour cet emplacement est abaissée dans le Plan d'urbanisme à 16 m – soit la hauteur actuelle des bâtiments. En parallèle, la hauteur maximale du Plan d'urbanisme passe à 35 m pour la partie de terrain au sud du bâti existant d'intérêt patrimonial. Une nouvelle construction sur le site pourrait dès lors être intégrée tout en respectant la percée visuelle vers le pont dans l'axe de l'avenue De Lorimier.

Les principes de design urbain définis pour le site pourront également être pris en compte dans le cadre de la négociation d'un accord de développement qui permettrait le retrait des panneaux-réclames et l'aménagement d'une rue sur la propriété dans l'axe de la rue Logan.



4.7 Grands principes de design urbain pour le site de l'ancienne savonnerie Barsalou

Grands principes de design urbain pour le site Barsalou

-  Bâtiments d'intérêt à conserver et à mettre en valeur
-  Emplacement pouvant recevoir une construction d'une hauteur de 35 m
-  Prolongement de la rue Logan



Stratégie d'intervention 9.3

Mettre en valeur le patrimoine bâti à caractère public

Le territoire du PPU compte d'autres bâtiments désaffectés d'intérêt patrimonial, mais de propriété publique : la station de pompage Craig et le tunnel Beaudry, ainsi que l'hôpital de la Miséricorde (propriété du gouvernement du Québec). Ces bâtiments requièrent d'importants investissements aux fins de leur préservation et de leur changement de vocation.

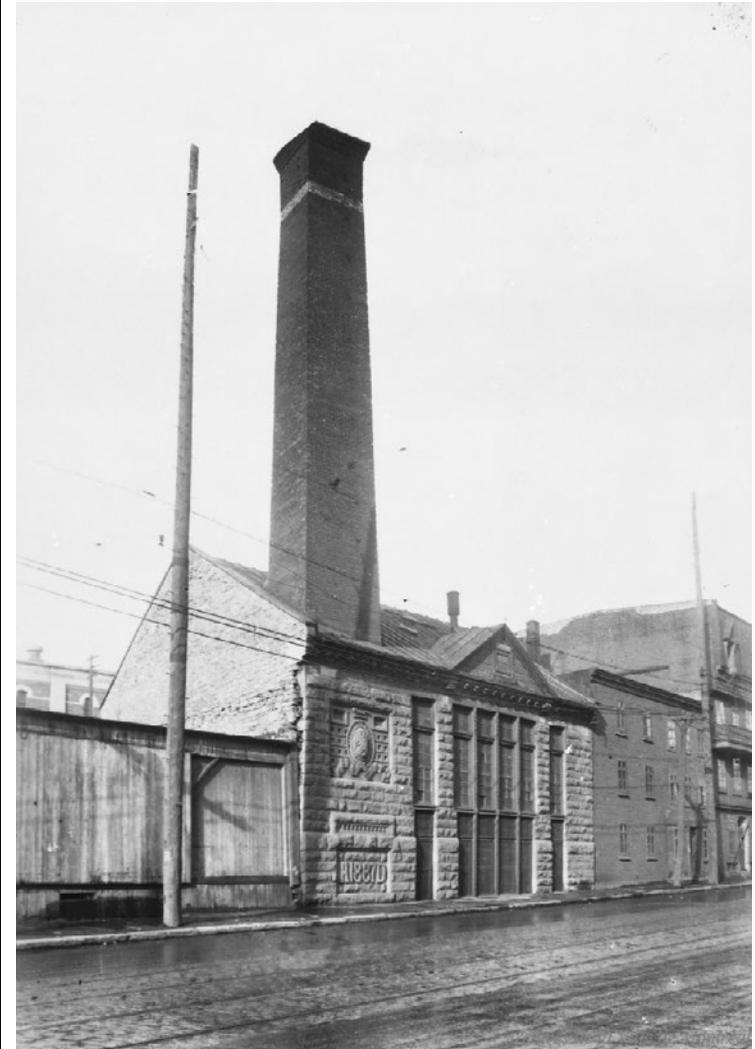
Station de pompage Craig

Construite en 1887, la station de pompage Craig est un témoin exceptionnel de l'histoire du quartier et de la gestion du réseau d'aqueduc et d'égouts de la Ville de Montréal. Il s'agit également d'une des plus anciennes stations de pompage du genre en Amérique du Nord.

Le soin apporté à sa composition architecturale, avec des façades en pierres marquées d'un bas-relief représentant les armoiries de la Ville, d'une corniche, d'un fronton, de fenêtres encadrées de fonte ornementale, le tout couronné d'un toit à deux versants traversé en diagonale par une immense cheminée de briques, confère à cette station un caractère institutionnel exceptionnel. Bien qu'elle soit inoccupée, voire pratiquement abandonnée depuis plus de trente ans, elle conserve encore toutes ses composantes d'origine.

Mise hors service en 1987, elle demeure le seul bâtiment dans ce secteur, avec la prison des Patriotes-au-Pied-du-Courant, à avoir survécu aux démolitions liées à la construction du pont Jacques-Cartier, à la rénovation urbaine des années 60 et 70 et enfin au prolongement de l'autoroute Ville-Marie. Elle se trouve aujourd'hui isolée du reste du quartier sur un terre-plein central, entre l'avenue Viger et la rue Notre-Dame.

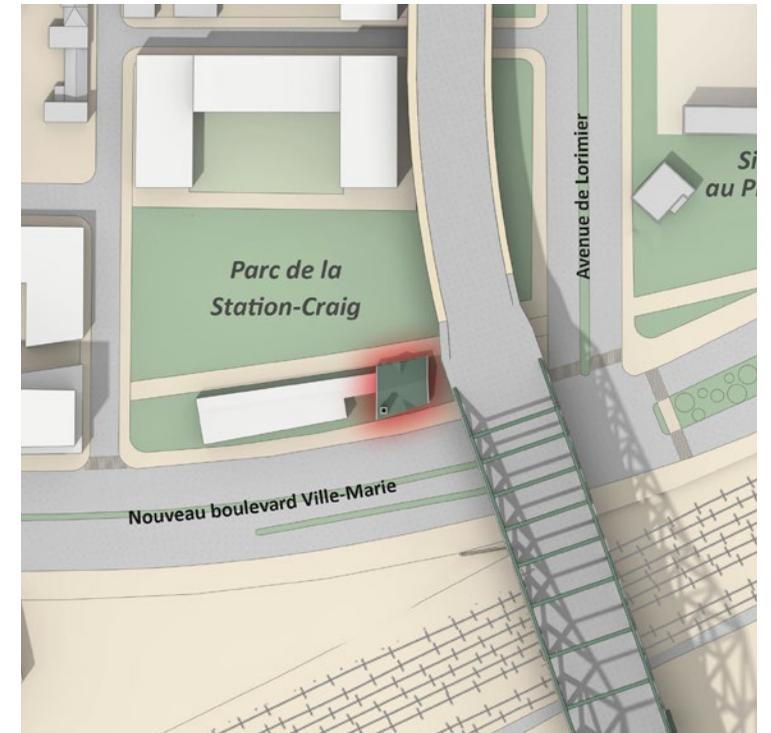
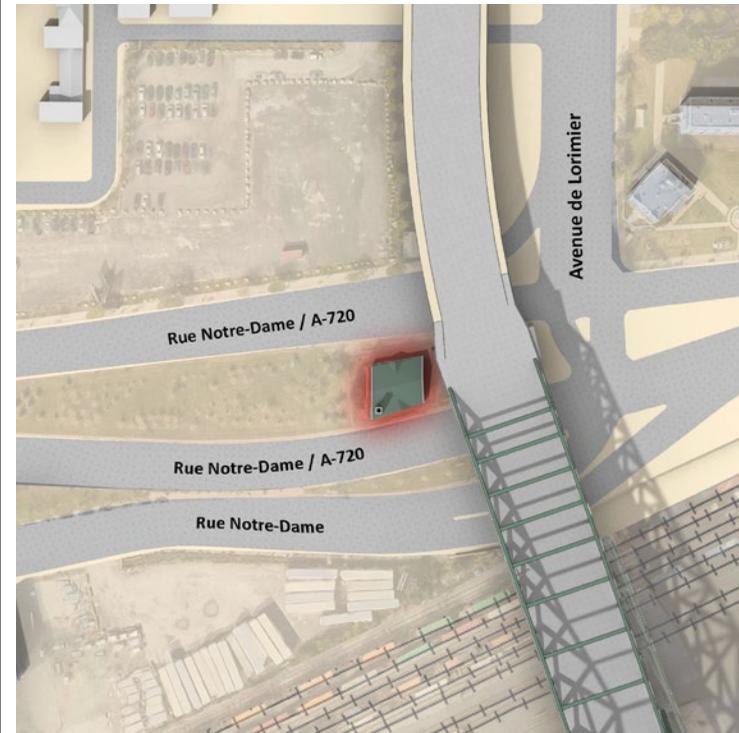
Le concept d'aménagement proposé pour le nouveau boulevard Ville-Marie, avec le déplacement de toutes les voies de circulation au sud de la station de pompage, permet enfin de décroiser l'édifice et de rétablir un lien piétonnier avec le reste du quartier. La création d'un parc adjacent, au nord de la station, contribue également à sa mise en valeur.



La station de pompage Craig en 1921

Considérant que le désenclavement de la station Craig ne se fera qu'à moyen terme, et que l'édifice requiert une intervention immédiate, il est proposé d'effectuer dès 2020 des travaux de sécurisation d'urgence, et de mettre en place une structure de protection du bâtiment.

En parallèle, un processus participatif visant à définir l'occupation permanente sera mis en place. La nouvelle vocation devra permettre la mise en valeur du patrimoine immobilier (la station, les pompes) et immatériel (le savoir-faire lié à la gestion urbaine de l'eau). La nouvelle configuration des abords de la station rendra le bâtiment plus attrayant pour tout type d'occupation. Elle permettra également un potentiel d'agrandissement le long du boulevard.



4.8 Désenclavement proposé de la station de pompage actuellement isolée sur un terre-plein

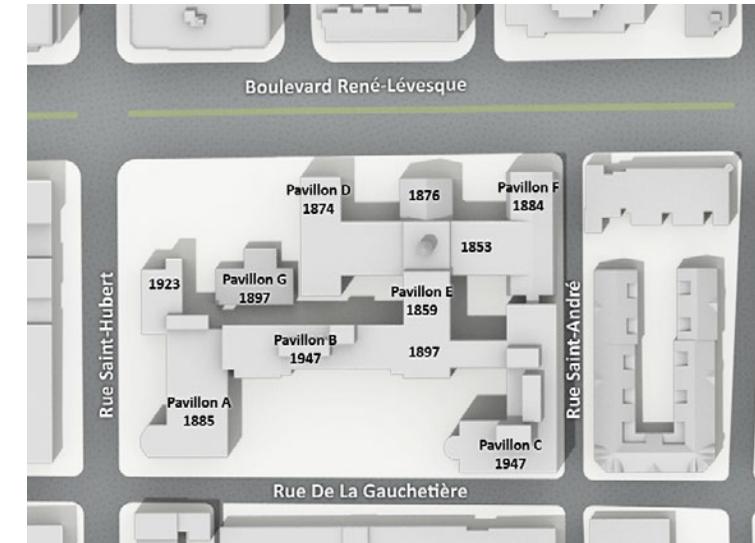
Hôpital de la Miséricorde

L'ancien Hôpital de la Miséricorde (ancien CHSLD Jacques-Viger), propriété du gouvernement du Québec, est inoccupé depuis 2013. Le bâtiment avait alors été évacué pour des raisons de sécurité, les conditions structurales de plusieurs pavillons étant mauvaises. Construit entre 1876 et 1947, le lieu a connu des réaménagements successifs et un usage intensif comme établissement de santé. Aucuns travaux n'ont été réalisés depuis la fermeture, outre des interventions de sécurisation temporaire, notamment dans la chapelle.

La Ville de Montréal procède, depuis le printemps 2019, à une vaste étude de potentiel pour la reconversion du site et son acquisition potentielle. Cette étude comprend un audit du bâtiment, un examen de la contamination des sols, un énoncé d'intérêt patrimonial, une évaluation du potentiel archéologique ainsi que des analyses financières. L'objectif consiste à définir les nouvelles vocations possibles et une stratégie de mise en œuvre, incluant l'acquisition par la Ville.



Ancien Hôpital de la Miséricorde à la fin du 19^e siècle et aujourd'hui

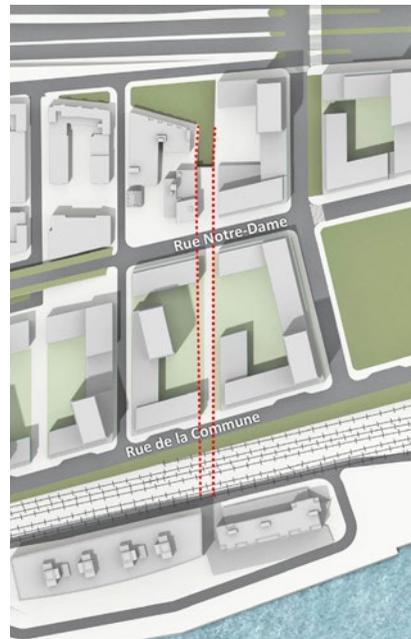
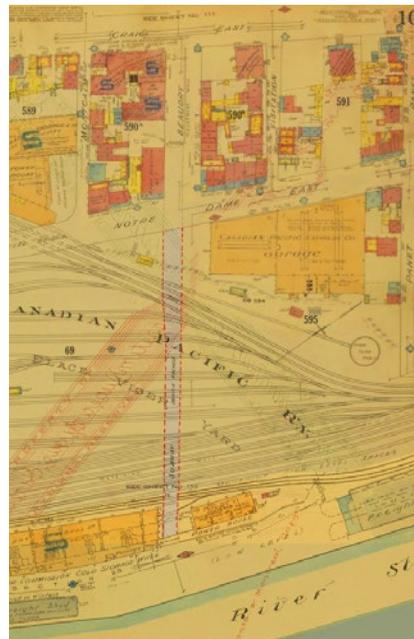


4.9 Années de construction des différents pavillons de l'Hôpital de la Miséricorde

Tunnel Beaudry

À la fin du 19^e siècle, avec l'arrivée du chemin de fer dans le port et la construction de la gare Dalhousie, le faubourg se trouve isolé du fleuve, et un lien s'impose notamment afin de relier le port au reste du quartier. La topographie aidant, un tunnel est construit en 1895 dans l'axe de la rue Beaudry, entre la rue Craig et la rue du Port. Il est constitué d'une voûte de briques et de pierres, et comprend un trottoir et deux voies de circulation. Avec le déclin des activités industrielles du port, le tunnel est peu à peu abandonné et sera définitivement fermé dans les années 70. Aujourd'hui, l'accès sud est muré par un stationnement étagé, et l'état général de l'ouvrage est jugé critique.

Dans le cadre de la requalification urbaine du site de la brasserie Molson Coors, il est recommandé de maintenir, dans l'axe des anciennes rues du quartier, des passages piétonniers non construits. Le tunnel étant situé dans l'axe de l'ancienne rue Beaudry, cette zone de non-construction hors sol permet d'envisager la sauvegarde d'une partie de l'ouvrage. De nombreux précédents existent où d'anciens tunnels ont été reconvertis pour des usages de type musée ou d'interprétation. Une telle reconversion pourrait également viser un objectif commercial ou de loisir. Avec ses grandes qualités structurales et architecturales, le tunnel Beaudry recèle un grand potentiel qui gagnerait à être exploité.



4.10 Emplacement du tunnel Beaudry et son contexte (autour des années 1940 et projeté)

Entrée du tunnel en 2019

4.2 Densification urbaine

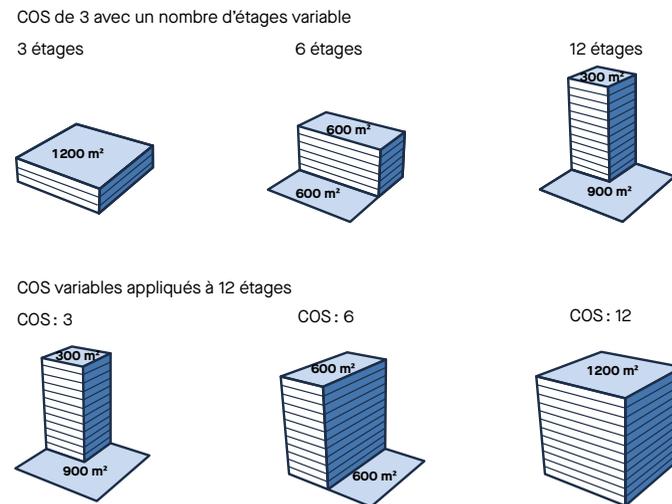
Orientation 10 : Assurer une densification équilibrée dans le secteur à requalifier

La densification proposée pour les secteurs à requalifier est fondée sur des principes de développement durable, d'intégration urbaine et architecturale et de milieu de vie complet. En somme, l'objectif consiste à créer un nouveau milieu de vie doté d'une densité de construction moyenne pouvant s'intégrer harmonieusement au contexte existant tout en accueillant une masse critique de résidents et d'usagers pour justifier une desserte complète de commerces et de services.

Les principes d'intégration architecturale et urbaine proposés sont la clé pour que cette densification puisse contribuer à améliorer la qualité du milieu de vie existant, et participer au décroissement réel du quartier ainsi qu'à sa reconnexion avec le Vieux-Montréal et le fleuve.

Dans la réglementation d'urbanisme, la densité de construction est exprimée par un coefficient d'occupation du sol (COS) indiquant la superficie de plancher de bâtiment pouvant être construite sur un terrain.

Une même densité (COS) peut donner une forme urbaine différente selon les autres dispositions comme la hauteur, l'alignement sur rue ou l'implantation au sol. Bien plus que la hauteur ou le taux d'implantation, le COS a un grand impact sur la valeur marchande d'un terrain tout comme sur le milieu (ensoleillement, trafic routier, etc.).



4.11 Variation de la volumétrie en fonction de la hauteur ou de la densité (COS)

Stratégie d'intervention 10.1 Favoriser une densification de moyenne intensité dans le secteur à requalifier

De façon générale, dans le Plan d'urbanisme on trouve quatre catégories de densité de construction, soit :

- COS de 2 à 4 (faible) ;
- COS de 6 (moyenne) ;
- COS de 9 (forte) ;
- COS de 12 (très forte, normalement réservée au cœur du centre-ville).

Dans le territoire du PPU, la densité actuellement permise est généralement de 3, avec certaines parties à 4 comme en bordure des rues Sainte-Catherine et Ontario, ainsi que des sous-secteurs à 6 comme dans la Cité des ondes ou aux

abords de certaines stations de métro (Berri-UQAM, Papineau, Frontenac). Le Vieux-Montréal, les faubourgs des Récollets et Saint-Laurent sont généralement affectés d'un COS de 6 qui reflète la nature du bâti existant.

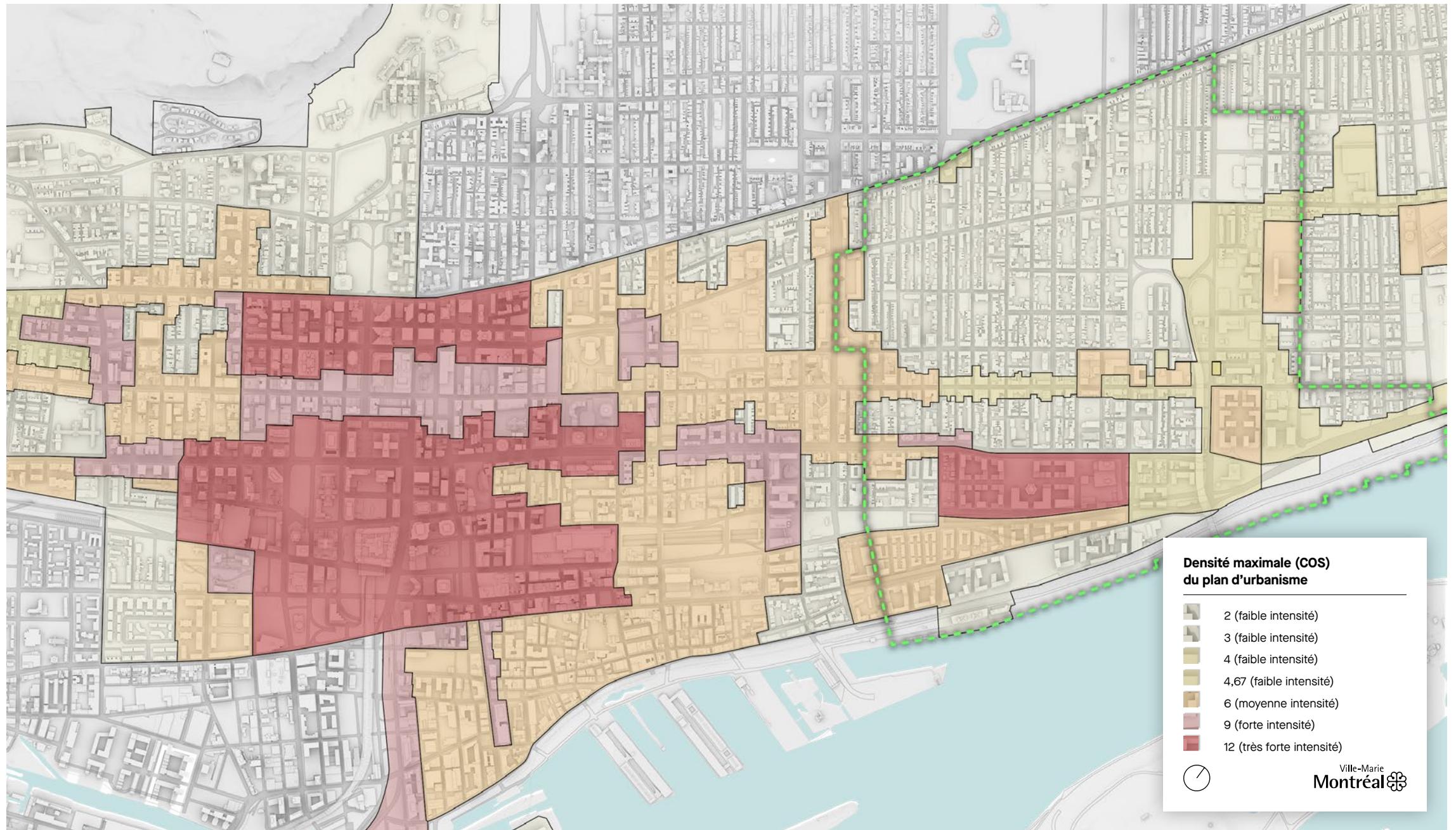
Le concept d'aménagement proposé pour le secteur sud à requalifier est fondé sur le parti d'un COS maximal moyen de 6, à l'exception de certaines parties à 3 ou 4, comme en bordure de la rue Sainte-Catherine, à l'est de l'avenue De Lorimier. Un secteur est à 7 pour tenir compte de la spécificité de l'ancienne maison de Radio-Canada qui comprend des sous-sols pouvant être reconvertis pour accueillir des activités. Cette densité moyenne semble la plus appropriée pour s'harmoniser au quartier existant tout en assurant une masse critique de nouveaux résidents et de lieux d'emplois.

Également, la tête de l'îlot Voyageur, située en face de la place Émilie-Gamelin, est dotée d'un COS maximal de 7 afin de permettre la construction d'un édifice multifonctionnel à l'échelle du cadre bâti existant de part et d'autre de cette même place publique, soit le pavillon Judith-Jasmin de l'UQAM à l'ouest et la Place Dupuis à l'est. Initialement, le projet de l'îlot Voyageur s'étendait jusqu'à la rue Ontario, mais depuis que le site a été scindé en deux, la partie située au sud de la gare d'autobus comprend une superficie de terrain qui limite le potentiel immobilier de cette tête d'îlot structurante.

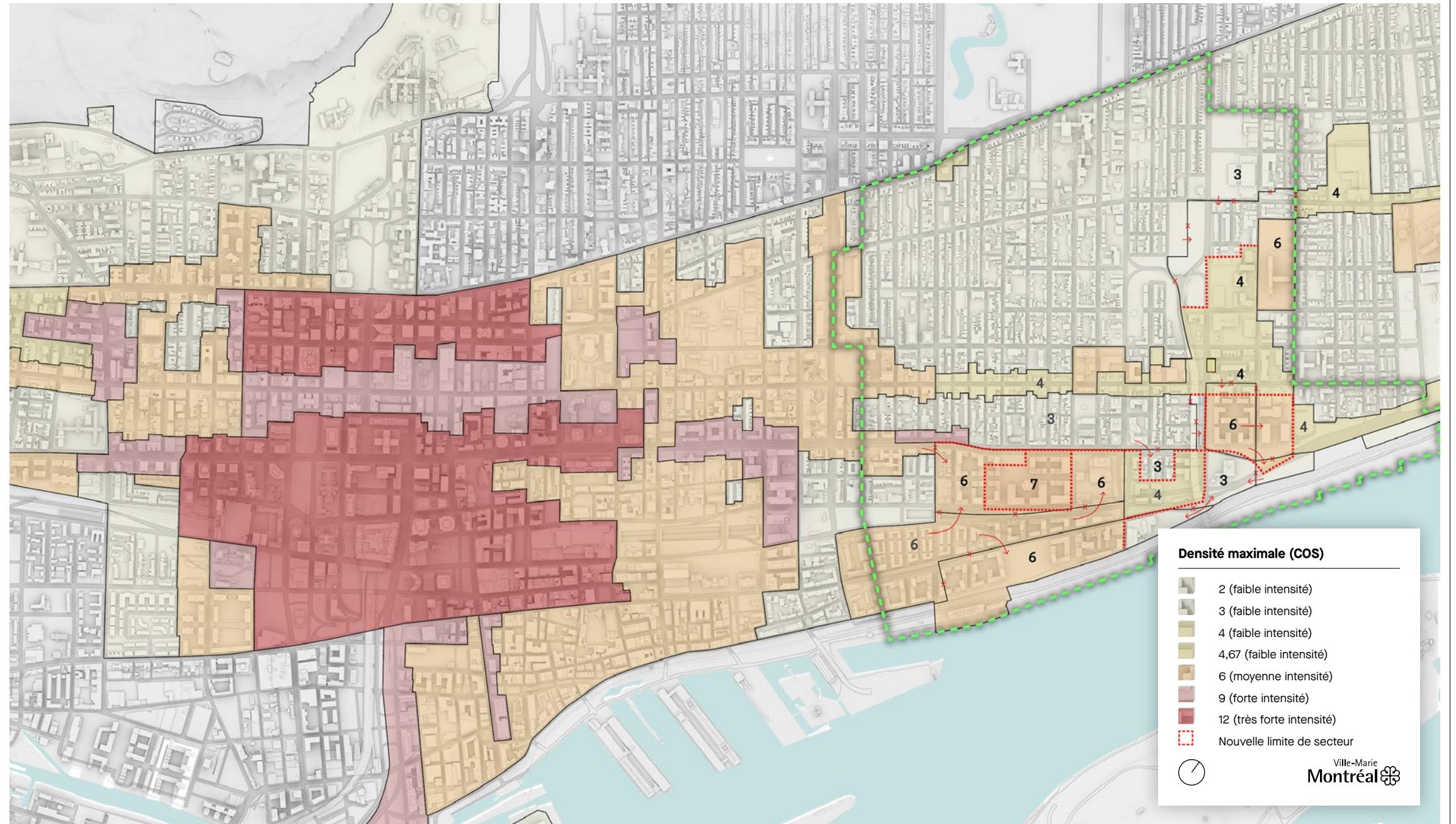
La requalification urbaine proposée fait appel à une échelle de construction qui s'apparente davantage à celle du Vieux-Montréal et des faubourgs des Récollets et Saint-Laurent qu'à celle du quartier Centre-Sud, constitué d'un bâti en bois et en briques de deux ou trois étages.



Vision pour le secteur en requalification : consolider le territoire, pérenniser l'identité sociale, patrimoniale et architecturale du quartier, et favoriser un milieu de vie agréable, durable et respectueux de l'environnement.



4.12 Contexte des densités maximales actuelles du Plan d'urbanisme



4.13 Contexte des densités maximales proposées

4.3 Principes et balises de la densification

Orientation 11: Assurer une intégration urbaine et architecturale adaptée

L'espace public de qualité a toujours été au cœur de l'image et de l'attrait des villes. Qu'il s'agisse d'une place, d'un boulevard, d'une avenue ou d'une simple rue, la richesse de cet espace public découle aussi des qualités du bâti qui le borde. En conséquence, la relation du bâti avec la rue est retenue comme étant une condition déterminante du présent projet de requalification urbaine.

Cette relation à la rue dépend des grands principes suivants :

- Alignements et hauteurs sur rue cohérentes, notamment en regard du bâti situé de part et d'autre d'une même rue ;
- Maximisation des accès piétonniers aux rez-de-chaussée et des ouvertures en façade ;
- Contrôle des impacts microclimatiques pour les constructions hauteur ;
- Continuité architecturale entre les générations du bâti, et cohérence d'ensemble ;
- Implantation respectueuse des vues à protéger vers les points de repère significatifs du quartier, dont les flèches de la superstructure du pont Jacques-Cartier, la tour de Radio-Canada, la Biosphère, la silhouette du centre-ville, le fleuve et le mont Royal.

Stratégie d'intervention 11.1

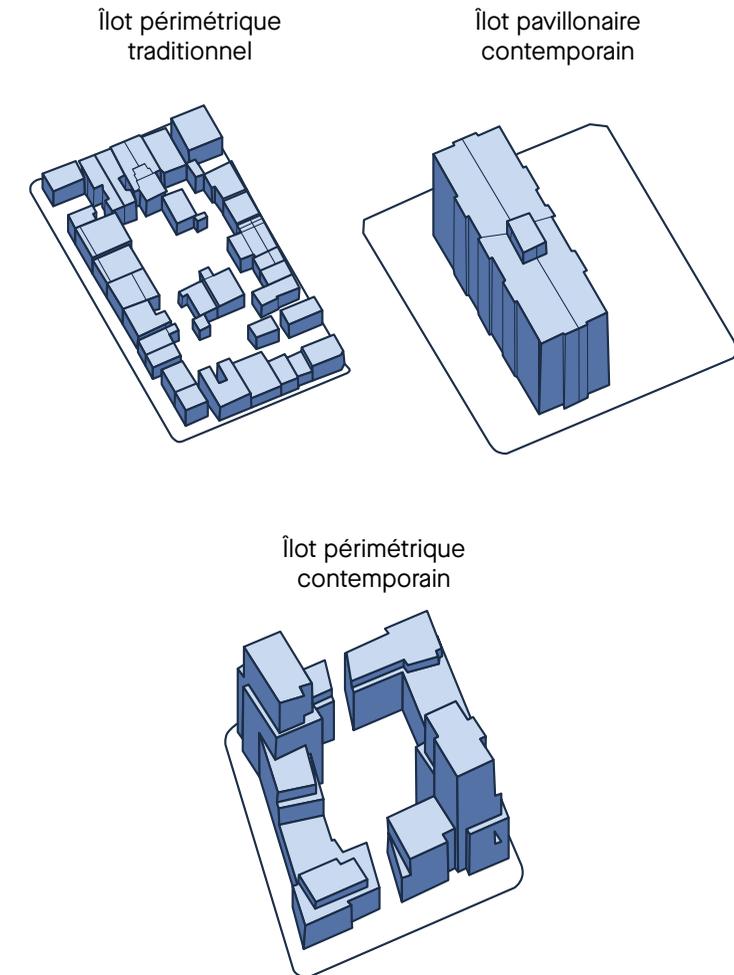
Favoriser un cadre bâti en relation stimulante avec la rue et les espaces publics

L'approche préconisée par le PPU pour baliser la densification proposée est fondée sur l'objectif de créer des rues d'ambiance de qualité, dans la continuité des rues existantes du quartier. Le traitement du rez-de-chaussée des immeubles bordant une rue a un impact aussi déterminant que l'aménagement de la rue elle-même.

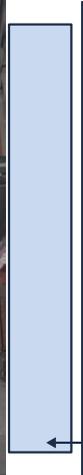
L'îlot traditionnel a une implantation périmétrique, ce qui facilite l'encadrement de la rue, à l'opposé d'un îlot déstructuré avec un bâti pavillonnaire sans relation avec la rue. Par conséquent, l'implantation périmétrique contemporaine du cadre bâti dans le secteur en requalification permet d'entretenir cet encadrement tout en favorisant la multiplication des accès directs à la rue.

Par ailleurs, la multiplication des accès à un bâtiment depuis la voie publique engendre une interaction continue des constructions avec la rue. À l'opposé, l'absence de tels accès diminue l'interaction et l'animation de la rue s'en trouve réduite.

Dans le cas des édifices résidentiels, un accès individuel sur rue (ou passage public) est ainsi privilégié pour un logement situé au rez-de-chaussée. De même, si l'édifice résidentiel est implanté sans marge de recul par rapport à la rue ou à un passage public, les fenêtres du niveau le plus bas doivent tendre à être situées à au moins 1, 2 m du niveau du sol, afin d'éviter les logements en demi sous-sol dont les seules ouvertures donnent directement sur le trottoir.



4.14 Types d'implantation du bâti



Dans le cas des édifices ayant une fonction commerciale ou de bureau, la relation à la rue dépendra également du nombre d'accès piétonniers et des activités du rez-de-chaussée. L'objectif d'animer le domaine public sera une condition de base pour l'autorisation et l'approbation des projets de construction ou de transformation.

Enfin, les hauteurs de construction doivent être établies de façon cohérente, en respectant l'échelle du bâti situé de part et d'autre de la rue. De même, la majorité des nouvelles rues étant le prolongement de rues existantes, l'apparence des nouveaux bâtiments pourrait reprendre certaines caractéristiques du bâti environnant. Le traitement architectural des nouvelles façades devrait contribuer à définir une identité cohérente à l'échelle des rues ou encore des noyaux de quartier.



Stratégie d'intervention 11.2 Moduler les hauteurs et leur intégration architecturale en fonction du contexte

Le PPU propose une définition de la forme urbaine pour le secteur en requalification à travers de nouvelles limites de hauteur et des critères d'intégration architecturale spécifiques pour les bâtiments d'une hauteur supérieure à 30 m.

Cette forme urbaine s'inscrit dans le paysage des abords du Vieux-Montréal : faubourg des Récollets et faubourg Saint-Laurent. Elle prend en considération l'échelle de l'espace public (largeur des rues et dégagements) ainsi que la silhouette du front fluvial. Elle est également définie par les objectifs d'ouverture des vues et d'ensoleillement de l'espace public.

Les nouvelles constructions du secteur comprenant un volume d'une hauteur supérieure à 30 m doivent respecter des normes et des critères spécifiques d'intégration architecturale prévus pour les constructions en hauteur dans le règlement d'urbanisme, relatifs notamment à l'ensoleillement de l'espace public, aux percées visuelles vers le mont Royal et aux impacts éoliens au sol.

Cependant, considérant le contexte particulier du secteur à l'est de la rue Atateken, des conditions et critères additionnels sont appliqués pour ces constructions. Ces balises visent à assurer que la densité retenue soit utilisée de façon respectueuse pour le quartier et le domaine public environnants, à permettre des dégagements visuels en direction du fleuve et à contribuer à la qualité du paysage urbain.

De plus, s'agissant de la construction d'un vaste secteur où des sections de rues seront entièrement neuves, la recherche d'une variété et d'une originalité de l'expression architecturale devra être encouragée, à l'intérieur de paramètres – alignement, hauteur sur rue, etc. – qui assureront une lisibilité et une identité d'ensemble.

Le front fluvial

Le nouveau front fluvial s'inscrira dans la continuité du Faubourg Québec et du Vieux-Montréal où le bâti de la rue de la Commune est caractérisé par la compacité et l'unité (implantation contiguë, sans marge de recul, d'une hauteur sur rue variant en moyenne entre 15 et 30 m).

Afin de permettre l'aménagement de cours intérieures végétalisées et d'offrir un cadre bâti aéré, les paramètres du Plan d'urbanisme permettent l'atteinte d'une hauteur de 65 m en bordure de la rue de la Commune et de la rue Notre-Dame.

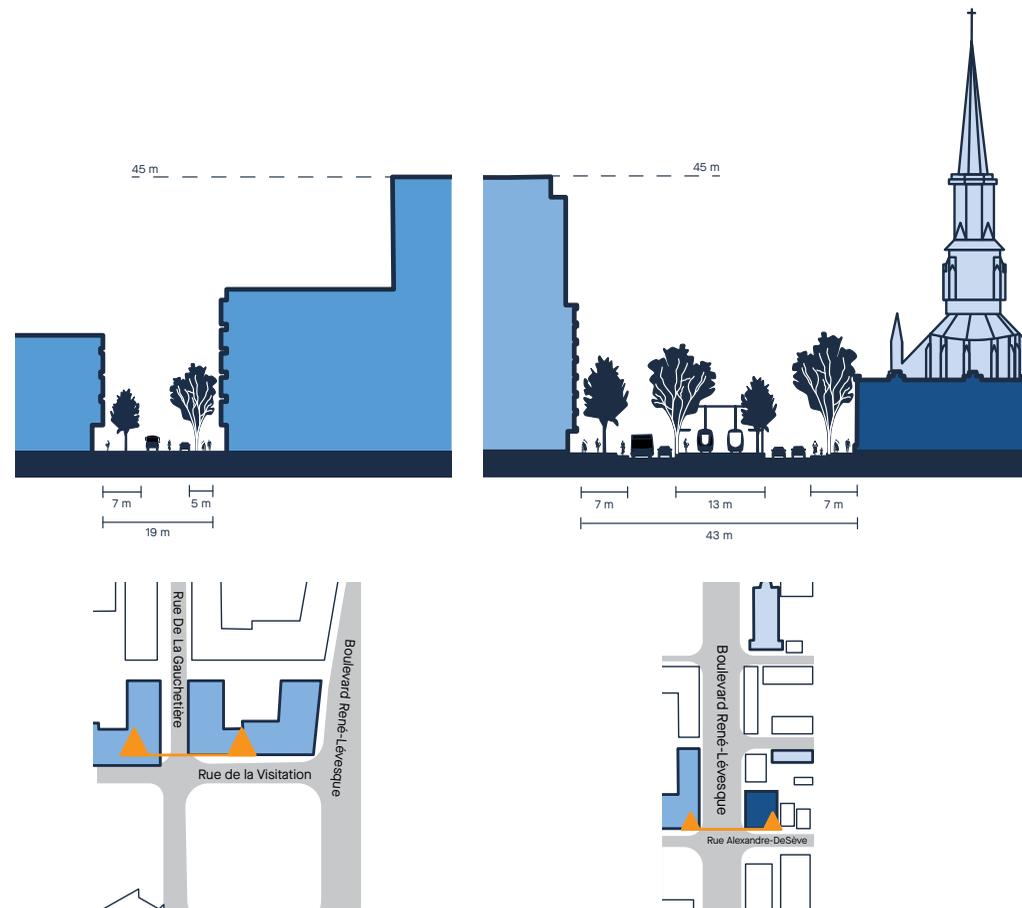
4.15 L'îlot faubourien typique offre plusieurs accès directs à partir de la rue contrairement à un îlot contemporain

Toutefois, pour assurer l'ouverture visuelle depuis la rue vers le fleuve, la partie du bâtiment située au-dessus de 30 m, c'est-à-dire la partie surplombant le basilaire, devra présenter une silhouette élancée. Sauf exception, une superficie de plancher par étage d'au plus 650 m², incluant les balcons, devra être imposée pour ces volumes.

À l'est du pont, le nouveau bâti le long du boulevard René-Lévesque et de la rue Notre-Dame constituera la poursuite du front fluvial, avec des façades aussi soignées que le long de la rue de la Commune. Les hauteurs pourront atteindre 65 m, de manière à favoriser des volumes plus fins, dégagant la vue vers le fleuve et le pont, et des espaces libres au sol.

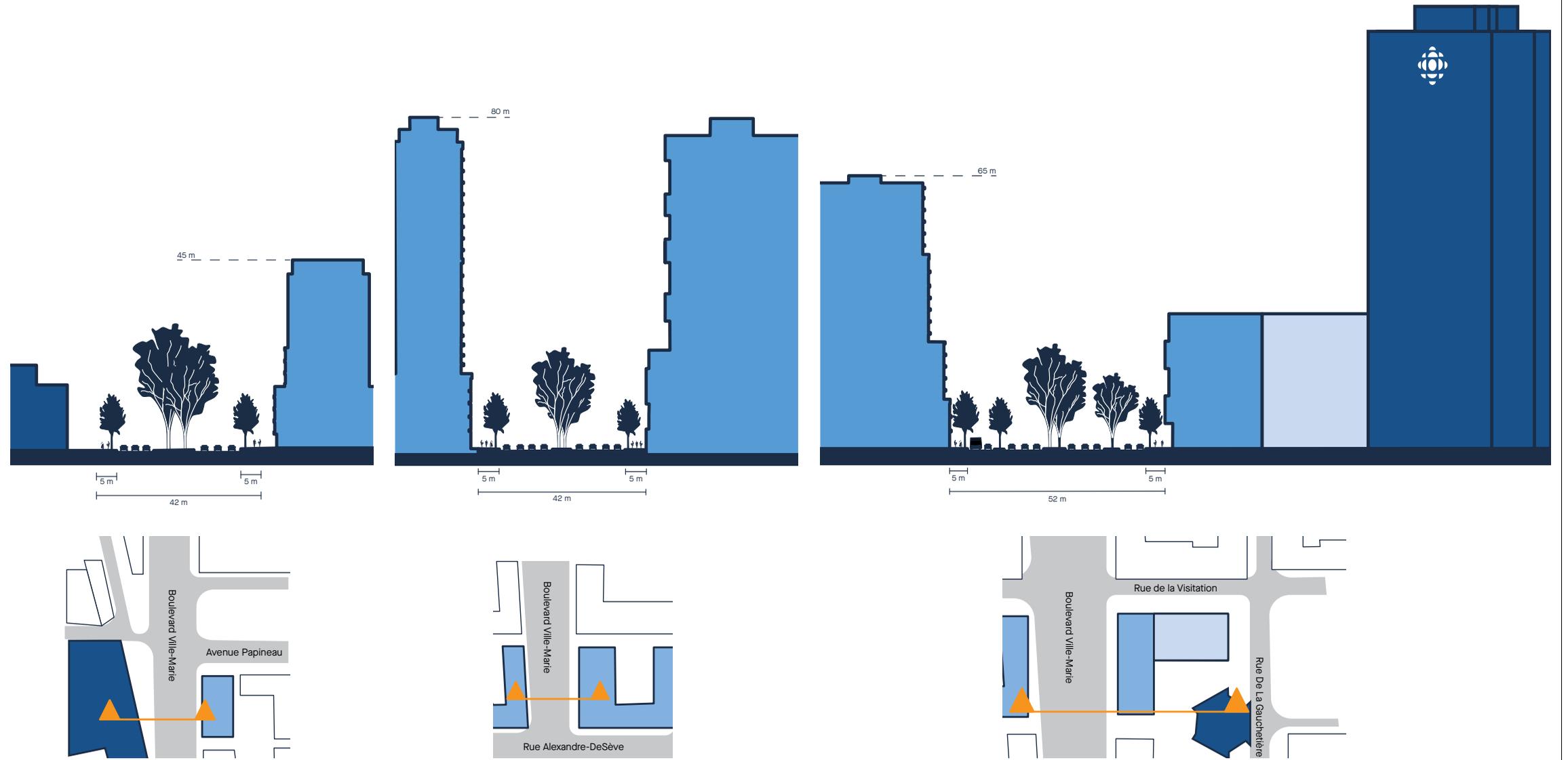
Les boulevards

La largeur des boulevards Ville-Marie (de 42 m à 46 m) et René-Lévesque (42 m) fait en sorte qu'un bâti plus haut permettra un encadrement structurant. Aux abords du boulevard Ville-Marie, entre la rue Plessis et l'avenue Papineau, le PPU prévoit une hauteur maximale de 80 m afin de marquer l'entrée vers le centre-ville. La possibilité de construire en hauteur permettra aussi le développement de terrains atypiques potentiellement plus difficiles à bâtir. En poursuivant vers l'ouest, la hauteur diminue à 65 m afin de créer une perspective intéressante et une transition avec le bâti plus bas à l'ouest de la rue Wolfe. De même, à l'est entre l'avenue Papineau et le pont Jacques-Cartier, les hauteurs sont préservées à 25 m côté sud, afin de reconnaître le bâti existant (ancienne Canadian Rubber) et fixées à 45 m côté nord. Alliée à une densité plus faible (COS maximal de 4), cette hauteur de 45 m contribuera à la production d'une forme urbaine distincte du reste du boulevard.



4.16 Coupes de la rue De La Gauchetière

4.17 Coupes du boulevard René-Lévesque



4.18 Coupes du boulevard Ville-Marie – Hauteur maximale : 45 m

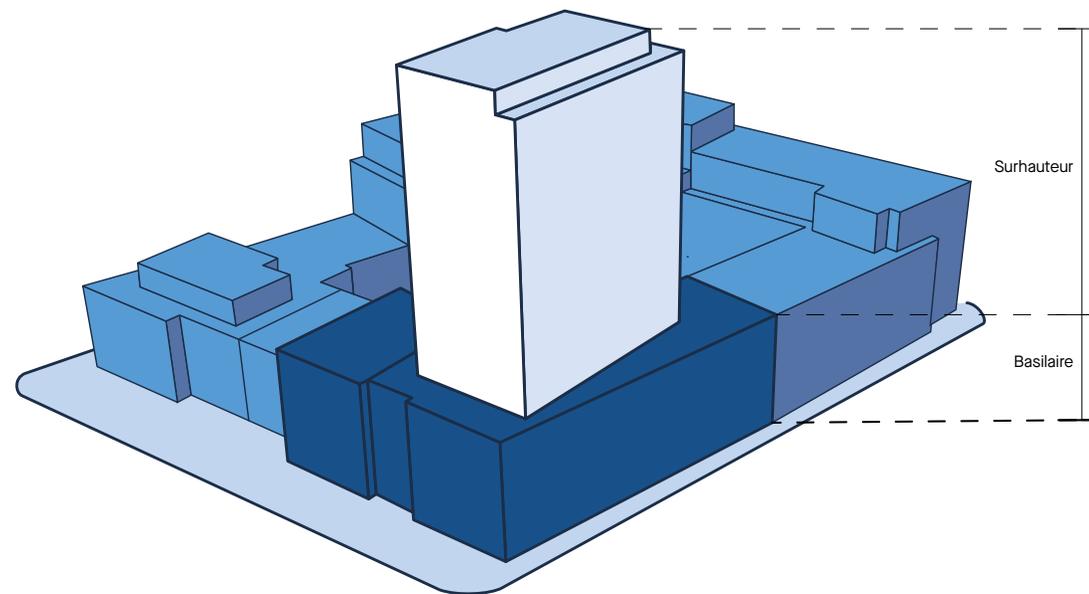
4.19 Coupes du boulevard Ville-Marie – Hauteur maximale : 80 m

4.20 Coupes du boulevard Ville-Marie – Hauteur maximale : 65 m

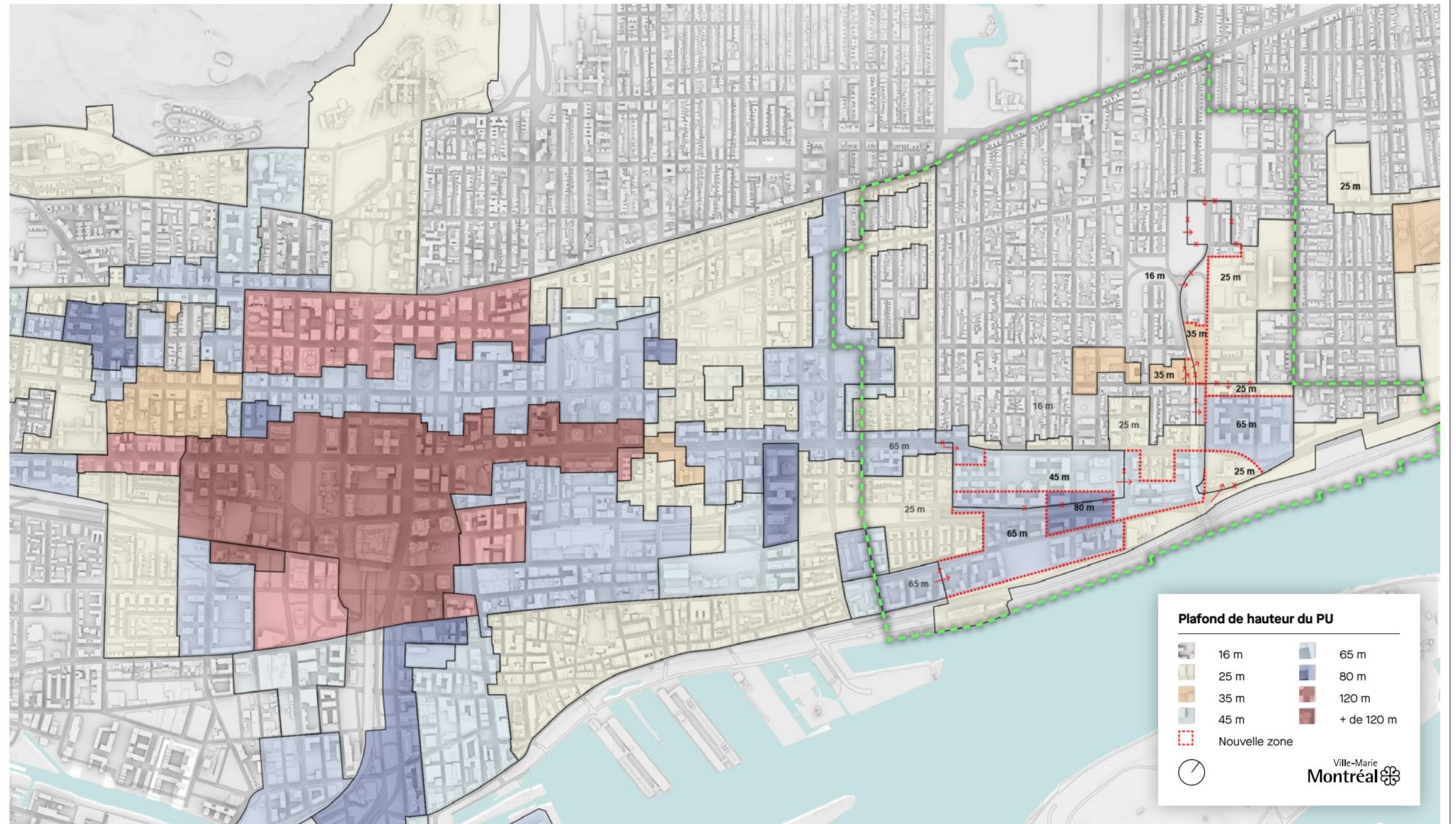
En bordure du boulevard René-Lévesque, du côté sud, la hauteur est fixée à 45 m afin d'assurer un équilibre avec le bâti existant, du côté nord. Le secteur de 65 m de l'ouest de la rue Wolfe est toutefois étendu jusqu'à l'axe de la rue Beaudry en symétrie avec le nord du boulevard. À cet endroit se joue la transition vers un autre paysage du boulevard René-Lévesque, celui du centre-ville. Les volumes au-dessus de 30 m devront avoir une superficie d'étage restreinte (750 m²) afin de ne pas créer de volumes trop imposants.

Les abords de la tête de pont

Sur l'îlot de l'ancienne savonnerie Barsalou, au sud du bâtiment d'intérêt patrimonial, jusqu'au boulevard De Maisonneuve, la hauteur de construction est haussée à 35 m afin de permettre la construction d'édifices pouvant encadrer l'arrivée du pont. La construction et l'occupation des terrains non construits ou sous-utilisés existants favorisera une intensification des activités et une augmentation de l'achalandage dans la partie sud-est réaménagée du parc des Faubourgs.



4.21 Bâtiment comprenant un volume au-dessus de 30 m



4.22 Contexte des modifications aux limites de hauteurs

Stratégie d'intervention 11.3

Préserver les vues d'intérêt et les vues axiales

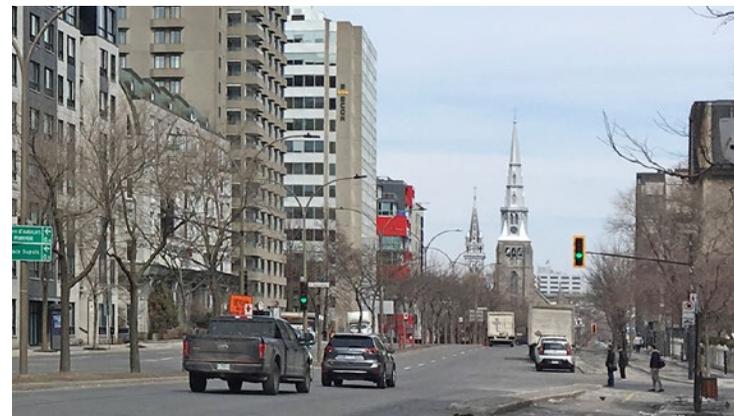
La trame de rues orthogonale de Centre-Sud offre au piéton des intersections tous les 60 à 90 m. En effet, sur les rues est-ouest, soit les rues commerçantes telles que Sainte-Catherine ou Ontario, l'interruption des rues nord-sud crée un dynamisme et un dégagement et peut offrir des perspectives intéressantes, comme c'est le cas pour la rue Panet, qui s'ouvre sur la tour de Radio-Canada. Ainsi, il est préconisé de prolonger le dégagement de ces axes nord-sud même lorsque la rue n'est pas prolongée, car une perspective bloquée peut donner un sentiment d'enfermement ou de rupture.

L'implantation du bâti doit se faire en continuité avec la trame urbaine existante de façon à ne jamais bloquer les vues axiales existantes dans l'axe des rues Wolfe, Montcalm, Beaudry, Panet et Plessis. Après entente avec les propriétaires de terrain concernés, des servitudes de passage public devront, le cas échéant, être obtenues pour s'assurer que de tels passages soient libres de toute construction hors sol.

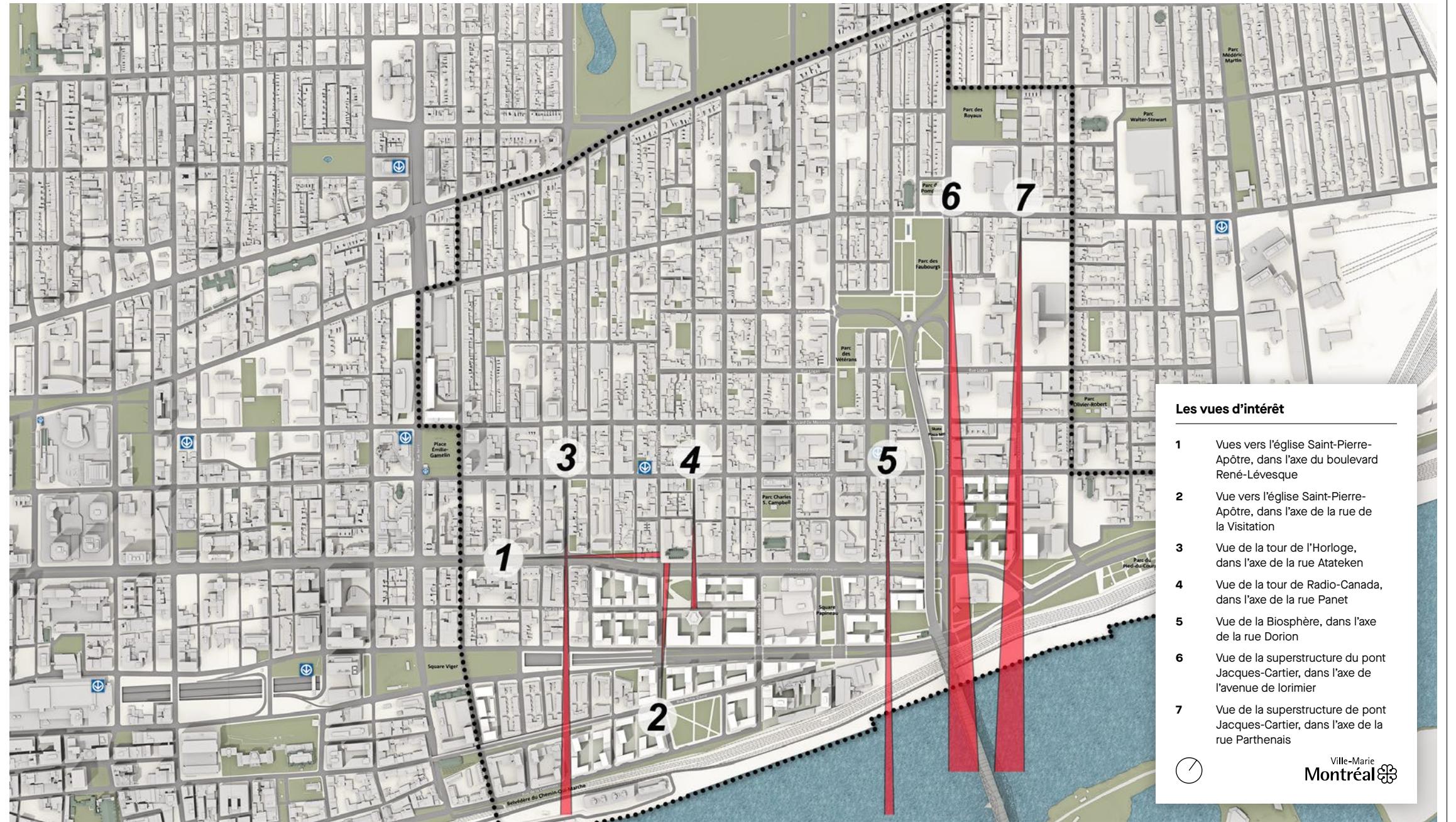
De plus, l'analyse des caractéristiques paysagères du territoire révèle plusieurs points de vue exceptionnels qui contribuent à l'identité du quartier des Faubourgs :

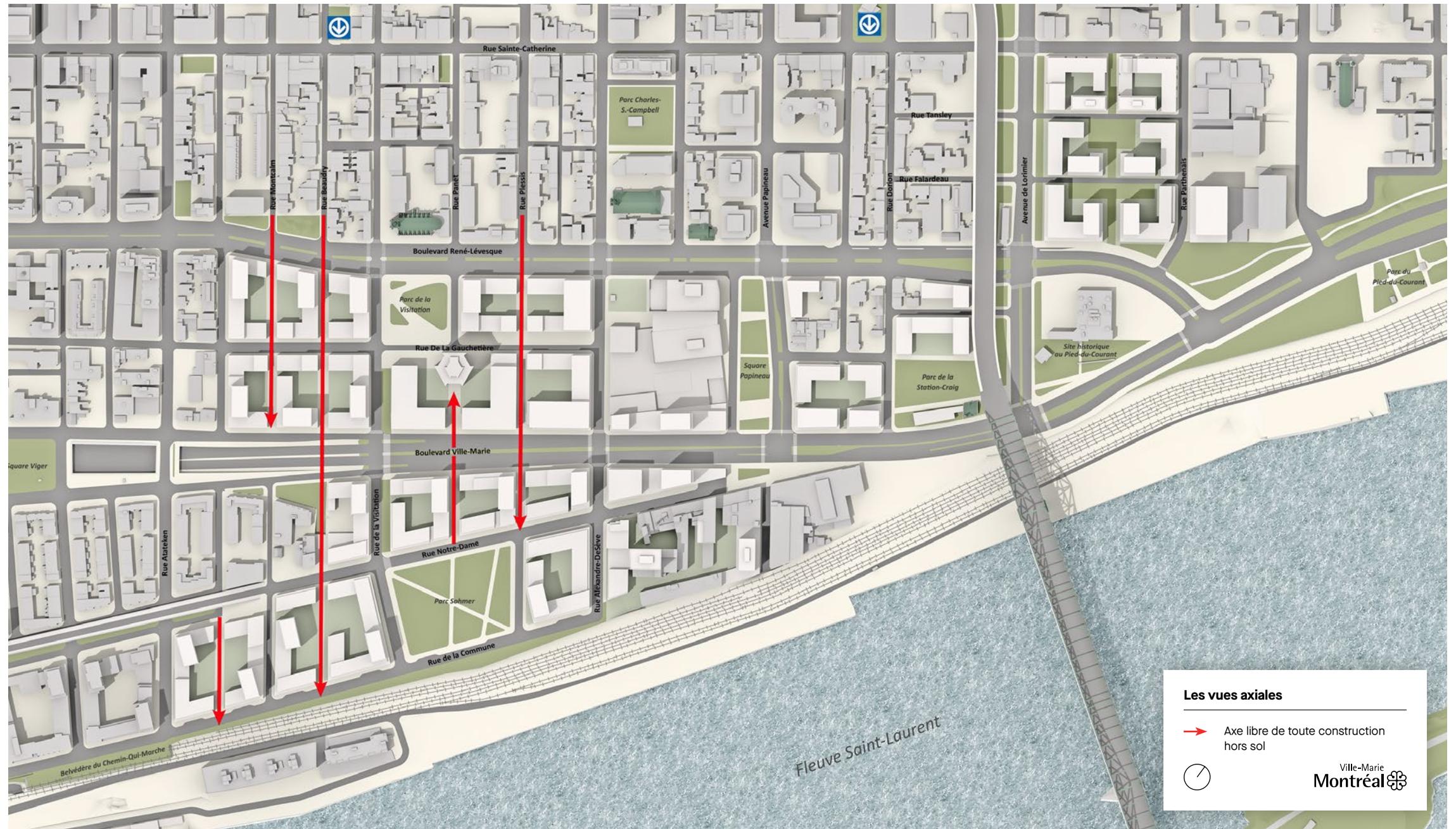
- Vues vers l'église Saint-Pierre-Apôtre, dans l'axe du boulevard René-Lévesque et dans l'axe de la rue de la Visitation ;
- Vue vers la tour de l'Horloge, dans l'axe de la rue Atateken ;
- Vue vers la tour de Radio-Canada, dans l'axe de la rue Panet ;
- Vue vers la Biosphère, dans l'axe de la rue Dorion ;
- Vues vers la superstructure du pont Jacques-Cartier, dans l'axe de l'avenue De Lorimier et de la rue Parthenais.

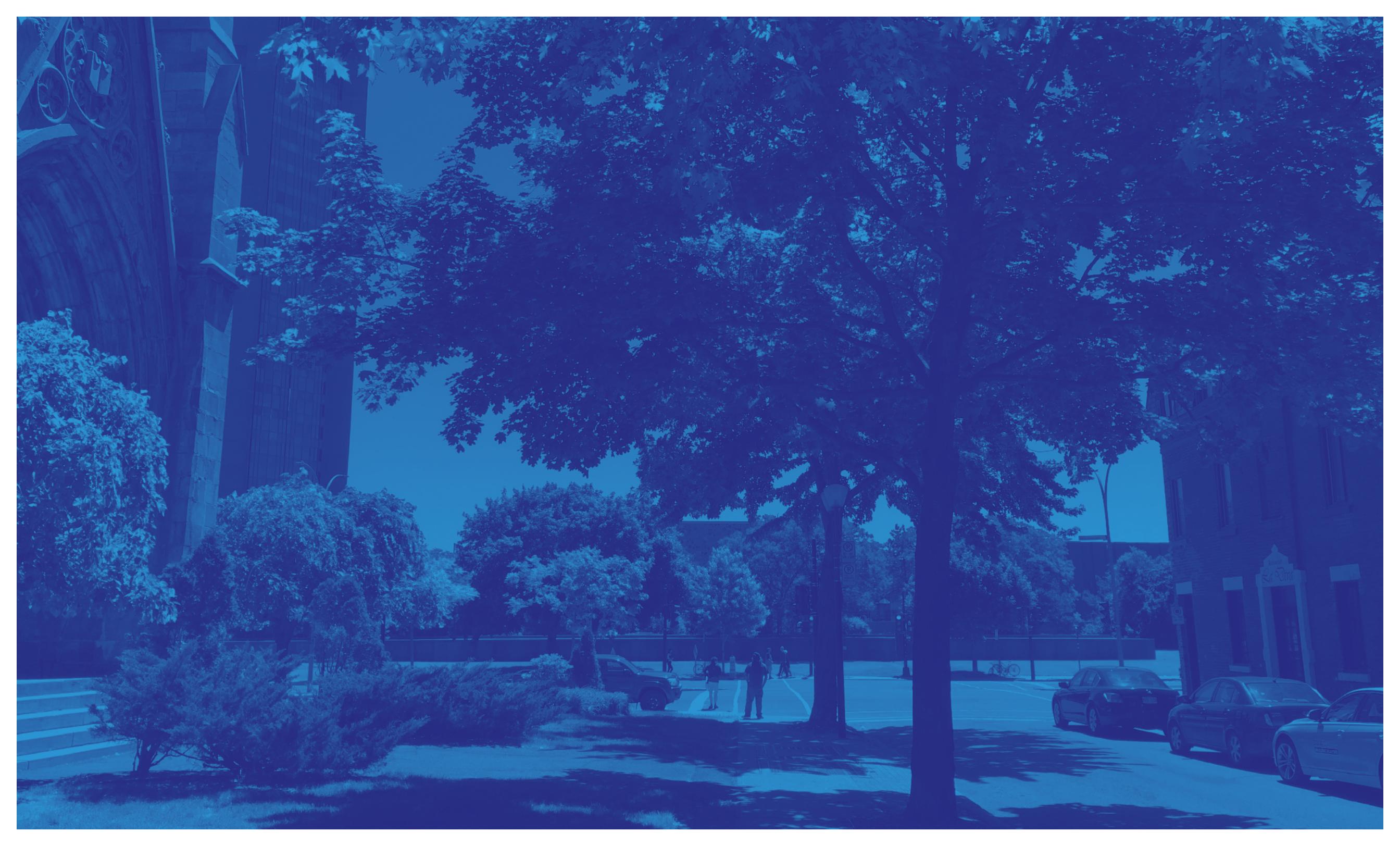
Ces vues sont ajoutées aux vues protégées du document complémentaire du Plan d'urbanisme de façon à assurer leur conservation dans le paysage urbain du quartier.



Certaines vues d'intérêt du secteur des Faubourgs : tour de l'Horloge (rue Atateken), l'église Saint-Pierre-Apôtre (boulevard René-Lévesque) et pont Jacques-Cartier (rue Parthenais)







5

Réseaux et aménagement résilients



Arbres de rues de l'avenue De Lorimier atténuant l'effet de chaleur en partie provoqué par la circulation

Les principes de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de performance énergétique orientent les interventions, autant sur le domaine privé que public, et doivent être pris en considération depuis l'installation des réseaux souterrains jusqu'à la construction des édifices et à la réfection des rues.

Le secteur en requalification est déjà desservi par les infrastructures d'utilité publique (eau, égouts, électricité), mais le découpage de méga-îlots, l'ouverture de rues et la densification de ce territoire créent la nécessité d'agrandir ces réseaux. C'est donc là l'opportunité d'implanter des réseaux qui répondent aux objectifs contemporains de résilience urbaine.

Cependant, pour toute réfection de rues dans les secteurs établis ou pour les nouvelles constructions dans le reste du secteur des Faubourgs, les orientations visant un quartier plus résilient sont aussi valables.

Vue d'ensemble

Orientation 12 : Accroître le couvert végétal et la canopée

Stratégies d'intervention :

- 12.1 Poursuivre la plantation d'arbres de rues
- 12.2 Intégrer le verdissement et la gestion des eaux de pluie sur le domaine public
- 12.3 Renforcer les exigences liées au revêtement et à la végétalisation des cours et des toits

Orientation 13 : Assurer la résilience des rues et des infrastructures souterraines

Stratégie d'intervention :

- 13.1 Intégrer des galeries multiréseaux

Orientation 14 : Réduire la consommation énergétique à l'échelle du secteur

Stratégies d'intervention :

- 14.1 Favoriser la construction de bâtiments efficaces
- 14.2 Implanter un système de partage de chaleur

5.1 Verdissement et gestion de l'eau

Orientation 12 : Accroître le couvert végétal et la canopée

La forme urbaine dominante du milieu de vie existant, composée de duplex et triplex, comprend des cours arrière qui accueillent souvent des arbres matures à grand déploiement. De plus, une majorité de rues sont bordées d'arbres, que ce soit sur le domaine public (trottoir) ou privé (cour avant). Toutefois, on retrouve encore dans le quartier de nombreux îlots de chaleur et des sections de rues sans arbres.

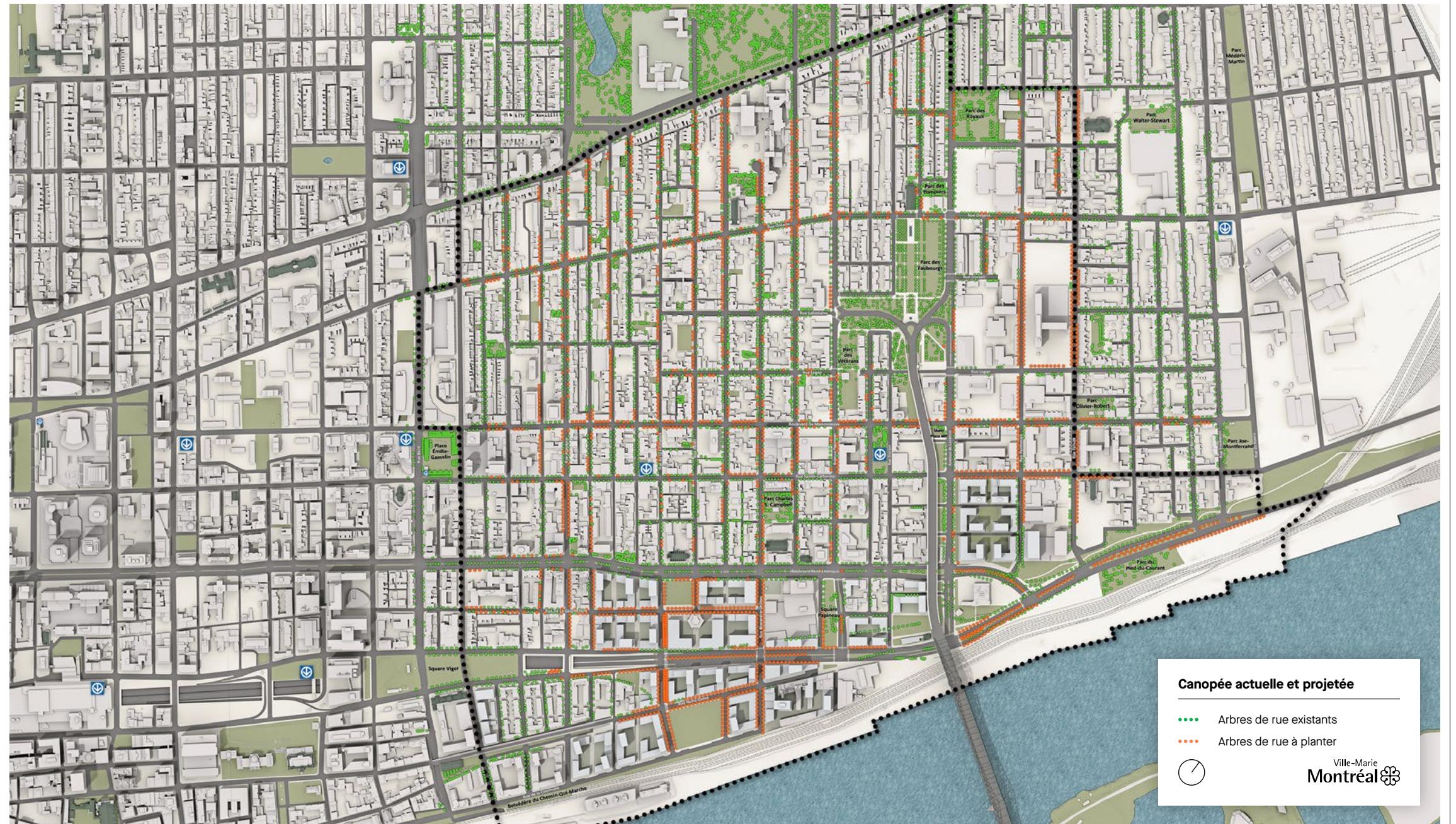
En ce qui concerne la gestion des eaux de pluie, le système en place est celui du « tout-à-l'égout ». Le revêtement du sol reste en grande majorité imperméable. En cas de fortes pluies, on peut constater des refoulements, des inondations ou des débordements et des rejets d'eaux usées dans le fleuve. Sur le domaine privé, la réglementation municipale impose la rétention à la source des eaux de pluie pour le redéveloppement des terrains comprenant une surface imperméable de plus de 1000 m², sans imposer de technologie particulière.

Le verdissement, notamment par la plantation d'arbres, est l'un des moyens d'intervention les plus efficaces pour réduire les îlots de chaleur. Les arbres jouent également un rôle important dans la rétention de l'eau de pluie. Cela concorde donc avec l'objectif de réduire la pression sur les infrastructures souterraines en traitant la majorité des eaux de pluie en surface, via des sols perméables et des infrastructures végétalisées.

Stratégie d'intervention 12.1

Poursuivre la plantation d'arbres de rue

Selon les relevés effectués pour le secteur, le nombre d'arbres de rue pourrait minimalement être doublé sur le territoire du PPU. Dans le secteur à requalifier, les plantations seront effectuées au fur et à mesure de l'aménagement des rues. Dans le reste du territoire, le programme de plantation actuel sera intensifié.



5.1 Canopée projetée et actuelle

Stratégie d'intervention 12.2
Intégrer le verdissement et la gestion des eaux de pluie sur le domaine public

Le réaménagement du domaine public (places, rues) devrait permettre de réduire les surfaces imperméables, de végétaliser et d'utiliser ces surfaces perméables comme infrastructures de biorétention et de filtration en surface de l'eau de pluie (noues, bassins, etc.).

Les infrastructures vertes de biorétention (jardins de pluie, saillies drainantes, noues) permettent d'absorber les petites pluies et donc de réduire la surcharge du réseau. Les espaces publics inondables – water squares – permettent quant à eux de gérer les inondations au moment de fortes pluies et lorsque toutes les infrastructures vertes sont saturées.

La végétalisation des rues et la gestion des eaux de pluie pourront être combinées et programmées dans l'aménagement de nouvelles rues et lors de la réfection des rues existantes. L'objectif est d'avoir entre 5 et 10 % d'infrastructures vertes drainant la chaussée et le trottoir.

À court terme, certaines infrastructures sont à privilégier, telles que des saillies drainantes aux intersections des rues et des fosses d'arbres agrandies et drainantes sur les trottoirs. De plus, les parcs et les espaces publics devront être conçus en légère dépression afin que l'eau de pluie des rues soit dirigée vers les espaces végétalisés. Les aménagements de biorétention pourront aussi comprendre des noues (fossés peu profonds végétalisés) dans la continuité des fosses d'arbres, des jardins de pluie ou des bassins de rétention secs.

Dans le secteur à requalifier, l'analyse de la topographie permet de cibler les points bas, soit les axes vers lesquels

s'écoulera naturellement l'eau de pluie. Ces points bas devront faire l'objet d'aménagements de rétention de surface.

Dans cette optique, sont ciblés :

- l'avenue Papineau, incluant le square Papineau comme potentiel de water square ;
- l'avenue De Lorimier, incluant les espaces verts sous le pont ;
- le boulevard Ville-Marie.

En complément, la société responsable des ponts Jacques-Cartier et Champlain (PJCCI) prévoit aménager un bassin de biorétention sous le pont Jacques-Cartier, au nord de l'avenue Viger, dans son plan de drainage du pont.

Un plan de gestion des eaux pluviales à l'échelle du secteur à requalifier pourra prévoir le réseau de rétention et de circulation de l'eau le long des rues et dans les espaces publics. Un programme de plantation d'arbres est déjà établi et mis à jour régulièrement par l'arrondissement.



Opération de verdissement réalisé par l'organisme Sentier urbain

Stratégie d'intervention 12.3
Renforcer les exigences liées au revêtement
et à la végétalisation des cours et des toits

Les revêtements de surface en ville, incluant le couvert végétal, jouent un rôle important dans la gestion de l'eau de pluie et les îlots de chaleur. La perméabilisation et la végétalisation des espaces extérieurs (cours et aires de stationnement) doivent donc être favorisées. En raison du cadre bâti préconisé dans le secteur en requalification, il est probable que, dans les nouveaux projets, des cours seront aménagées sur la toiture de stationnements souterrains. La viabilité du couvert végétal, comprenant des arbres, doit y être assurée.

Étant donné que les paramètres prévus pour le secteur en requalification visent la construction de bâtiments composés d'un basilaire et d'un volume en hauteur, une végétalisation du toit de ces basilaires sera favorisée.

De plus, dans un développement en plusieurs phases, comme ce sera le cas dans le secteur en requalification, la réalisation d'un plan directeur visant la rétention et la gestion durable des eaux de surface sur l'ensemble du projet est favorisée à l'échelle d'un ou de plusieurs îlots.

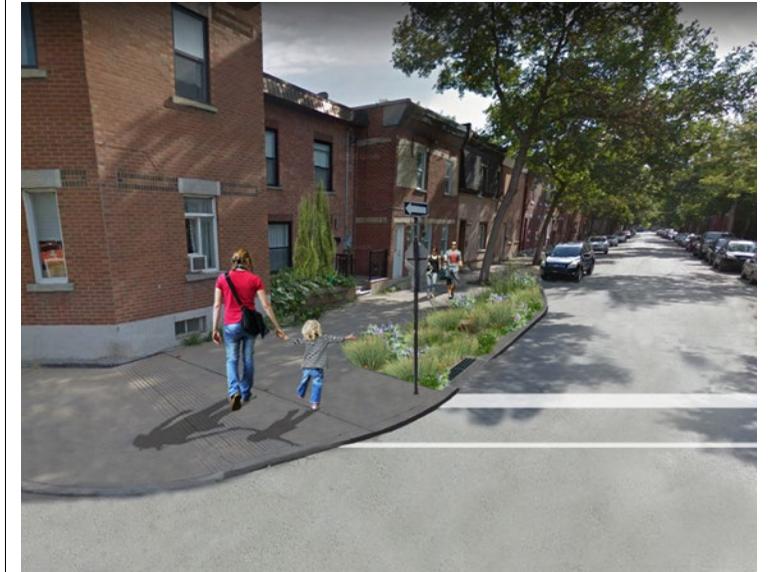


Illustration d'une saillie drainante (arrondissement du Sud-Ouest) et d'un fossé drainant le long de l'avenue Papineau (arrondissement de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension)

5.2 Galeries multiréseaux

Orientation 13 : Assurer la résilience des rues et des infrastructures souterraines

Le territoire au sud du boulevard René-Lévesque, appelé à se redévelopper, est aujourd'hui constitué de très grands îlots inadaptés en infrastructures souterraines nécessaires aux transformations à venir. Plusieurs kilomètres de réseaux (eau, gaz, électricité, câble) vont donc être installés dans les prochaines années. Traditionnellement, ces réseaux sont enfouis dans le sol à proximité les uns des autres et nécessitent des travaux majeurs lors de leur entretien ou de leur remplacement, ce qui cause des entraves importantes pour les déplacements et une fragilité de la chaussée.

Dans l'optique d'améliorer la gestion des infrastructures à long terme, de faciliter l'introduction d'un système de partage de chaleur ou de boucle thermique, et de permettre une mobilité efficace, une solution consiste à construire des galeries souterraines pour accueillir tous ces réseaux. Ces galeries sont accessibles par des escaliers intégrés aux bâtiments ou depuis les trottoirs.

Cette option est aussi privilégiée en raison de deux caractéristiques propres aux sites de Radio-Canada et de Molson. Sur le terrain de Radio-Canada, le basilaire de la tour est constitué d'un sous-sol très profond qui ne nécessitera pas de nouvelles excavations. Pour une partie des emprises de la brasserie Molson, le niveau actuel du terrain ne correspond pas au niveau projeté et nécessitera un remblai important. Cette situation permet donc là aussi d'éviter d'excaver et d'insérer la galerie multiréseaux au moment du remblai.

Une évaluation des besoins est à mener pour répondre aux transformations attendues qui vont générer un potentiel

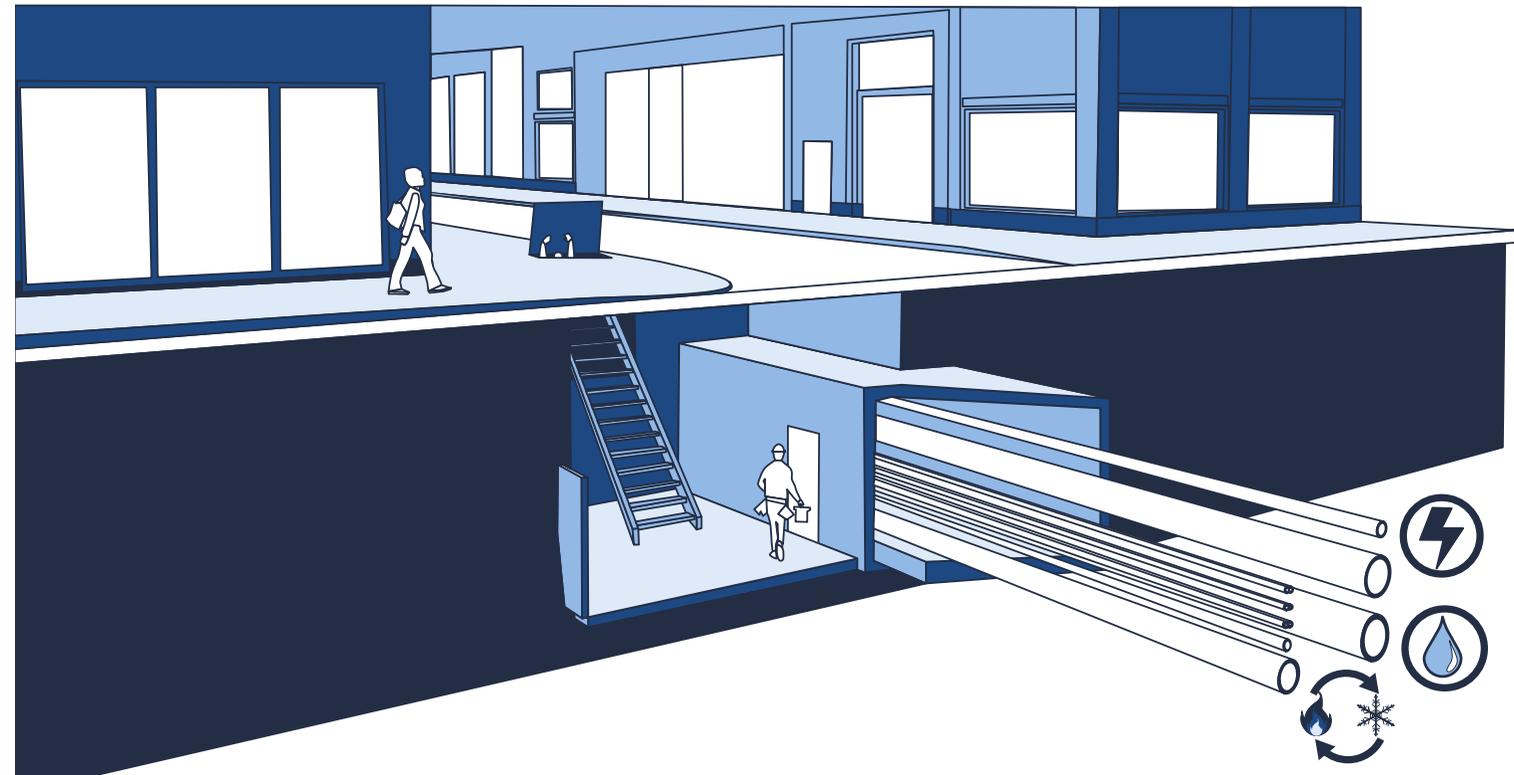


Illustration d'une galerie multiréseaux

constructible de 7 500 logements et 320 000 m² de bureaux, commerces et équipements collectifs (école, centre communautaire) autour de nouvelles rues et de nouveaux parcs.

Un plan directeur sera élaboré afin d'identifier les axes à privilégier pour l'implantation de galeries multiréseaux. Par la suite,

les prescriptions techniques des galeries serviront de cahier des charges pour la réalisation de ces infrastructures.

5.3 Efficacité énergétique

Orientation 14 : Réduire la consommation énergétique à l'échelle du secteur

En 2015, les émissions de gaz à effet de serre (GES) du milieu bâti représentent 37 % des émissions totales de la collectivité montréalaise. Il s'agit du deuxième secteur en importance après celui du transport qui représente près de 40 % des émissions totales de la collectivité. Les émissions du milieu bâti sont associées à l'énergie consommée par les bâtiments (aussi bien du secteur résidentiel, commercial et institutionnel que du secteur industriel) pour l'éclairage, la climatisation, le chauffage de l'air et de l'eau et l'utilisation de divers équipements. En vue de diminuer ces émissions, la réduction de la consommation d'énergie des bâtiments résidentiels est ciblée, ainsi que l'abandon progressif des sources d'énergie fossiles telles que le mazout ou le gaz naturel.

Le redéveloppement de 53 hectares offre la possibilité d'intégrer des objectifs de performance environnementale dans la conception et la planification à l'échelle du quartier. La réduction de la consommation énergétique du secteur en requalification passe par l'efficacité énergétique des constructions et une utilisation intelligente des ressources telle que le partage de chaleur. Les modèles visant une résilience du système d'approvisionnement des bâtiments ainsi que l'utilisation d'énergie récupérée et d'énergies renouvelables sont ainsi privilégiés.

Stratégie d'intervention 14.1

Favoriser la construction de bâtiments efficaces

Dans la requalification du territoire sud du PPU, l'efficacité énergétique dépend tout d'abord de la forme urbaine et de la densité. Ainsi, une forme urbaine compacte et la contiguïté des bâtiments sont préconisées, en vue d'offrir une meilleure performance thermique que lorsque les bâtiments sont isolés.

Par ailleurs, la construction ainsi que la rénovation à haute performance énergétique sont favorisées. L'enveloppe du bâtiment et la fenestration jouent un rôle fondamental dans la consommation d'énergie, puisqu'elles déterminent les besoins en chauffage et en climatisation ainsi que l'éclairage des bâtiments. Une bonne isolation est également une mesure à visée sociale, puisqu'elle permet de réduire les dépenses liées au chauffage et à la climatisation.

L'implantation d'un monitoring de la consommation énergétique dans chaque bâtiment pourra également être encouragée, de manière que les propriétaires et les locataires puissent facilement contrôler leur consommation d'énergie.

Stratégie d'intervention 14.2

Favoriser l'implantation d'un système de partage de chaleur

Un réseau de chaleur urbain est un système de chauffage et de climatisation à l'échelle d'un secteur. Cette installation permet la production d'énergie thermique (une ou plusieurs centrales thermiques) et sa distribution (réseau de canalisations) dans plusieurs bâtiments. Un réseau de chaleur urbain peut, par exemple, récupérer la chaleur émise par une activité (commerciale, industrielle) ou par une infrastructure (les égouts), ou encore la chaleur présente naturellement (hydrothermie fluviale, énergie solaire). Une combinaison de plusieurs sources de chaleur peut être envisagée.

Le secteur en requalification est un site propice pour implanter ce type d'infrastructure : il accueillera une mixité de fonctions (donc une répartition des besoins dans le temps) et toute la desserte en infrastructures souterraines doit être refaite.

Une étude des sources d'énergie potentielles dans le secteur sud du territoire devra donc être réalisée, avec une priorité pour les sources d'énergie récupérée ou renouvelable. Une analyse des bénéfices et inconvénients du réseau thermique par rapport à un système conventionnel en matière d'économie d'énergie et de coûts de l'implantation devra être dressée.

Advenant un potentiel, les propriétaires des sites à redévelopper seront sollicités pour l'intégration des bâtiments à un réseau thermique carboneutre et fondé sur le principe de valorisation des rejets thermiques.



6.

Mise en œuvre

6.1 Grandes étapes de réalisation

Certaines grandes étapes de réalisation du PPU nécessitent une coordination avec des projets majeurs entrepris par les acteurs publics ou privés. Leur mise en œuvre sera, en tout ou en partie, prise en charge par ces acteurs. À titre d'exemple, la réalisation des rues sur les terrains privés sera planifiée en fonction du rythme des programmes immobiliers des promoteurs. D'autres interventions peuvent par contre être réalisées indépendamment par la Ville.

Échéance prévue des grands projets publics et privés	Interventions coordonnées avec l'échéancier des grands projets	Acteur public ou privé impliqué dans la réalisation
2020 : déménagement de Radio-Canada	Tronçons de nouvelles rues sur la portion ouest du site de Radio-Canada	Propriétaire du site de Radio-Canada
2021-2030 : travaux sur le tunnel Ville-Marie (MTQ)	Aménagement du nouveau boulevard Ville-Marie et mise en double sens du boulevard René-Lévesque à l'est de l'avenue De Lorimier	MTQ Propriétaire du site des Portes Sainte-Marie
	Nouvelle vocation pérenne de la station Craig	–
	Parc de la station Craig	MTQ, propriétaire du site de Molson
	Réaménagement de l'esplanade de la prison des Patriotes	MTQ
	Tronçons de nouvelles rues aux abords du boulevard	MTQ, propriétaire des sites de Radio-Canada et de Molson
À partir de 2022 : déménagement de Molson	Tronçons de nouvelles rues sur le site de Molson, au sud de la rue Notre-Dame	Propriétaire du site de Molson
	Promenade linéaire de la Commune	Propriétaire du site de Molson
	Parc Sohmer	–
	Pôle civique (école, équipement collectif) sur le site de Molson	CSDM
À partir de 2024 : travaux sur le tablier du pont Jacques-Cartier (PJCCI)	Aménagement des bretelles du pont et des nouvelles intersections	PJCCI
	Réfection de la tête de pont	PJCCI
	Réaménagement du parc des Faubourgs	–

Phasage	Autres interventions de la Ville (indépendantes des grands projets)
Court terme – Horizon 2022	Étude de potentiel de sites identifiés pour le développement de logement social
	Mise en sens unique (sauf autobus et vélo) du tronçon de la rue Ontario (Atateken – Papineau)
	Réaménagement du parc de l'Espoir
	Restauration de la station Craig et occupation temporaire
	Réaménagement du square Papineau et intégration potentielle de water square
	Aménagement du parc linéaire sous le pont Jacques-Cartier (partenariat PJCCI)
Moyen terme – Horizon 2026	Aménagement du parc de la Visitation
	Aménagement du parc Sohmer
	Aménagement du parc sur le site des Portes Sainte-Marie
Long terme – Horizon 2030	Reconversion du tunnel Beaudry
	Construction de la passerelle vers le Vieux-Port
	Agrandissement du parc du Pied-du-Courant

6.2 Interventions de la Ville sur le domaine public et les équipements publics

Aménagements sur le domaine public

L'ensemble des travaux effectués sur le domaine public sont, à quelques exceptions près, du ressort de la Ville de Montréal, mais leur réalisation peut être confiée à un tiers. Ils relèvent de deux secteurs : la voirie et les parcs.

Ces travaux sur le domaine public devront s'effectuer de façon à mettre en valeur le potentiel archéologique et à intégrer l'histoire du quartier.

Le boulevard Ville-Marie

Sans conteste le chantier public le plus important du PPU, les travaux visant à transformer l'autoroute Ville-Marie en boulevard urbain se feront en coordination avec le ministère des Transports du Québec. Une entente cadre a été mise en place afin d'assurer cette coordination. Ces travaux nécessiteront également la collaboration des développeurs des grands sites limitrophes, soit l'ancienne usine Molson et les sites ancien et actuel de la maison de Radio-Canada. Afin d'orienter les nombreux sites privés adjacents, en regard de leurs échéanciers de construction, mais également de celui du projet de la rue Notre-Dame à l'échelle métropolitaine, ces travaux devront débuter dès 2023.

La mise en double sens du boulevard René-Lévesque à l'est de l'avenue De Lorimier devra également être coordonnée avec les propriétaires des sites adjacents des Portes Sainte-Marie et du Pied-du-Courant (Télé-Québec).

Trame urbaine

En plus du futur boulevard, de nouvelles rues seront aménagées, dont plusieurs sont prévues dans des accords de développement, et des servitudes de passages seront négociées. En fonction des conclusions des études de

faisabilité en cours, certaines de ces rues, ainsi que le boulevard Ville-Marie, devront accueillir les structures de galeries multiréseaux.

L'établissement de la nouvelle trame d'emprises publiques doit suivre les tracés et les dimensions minimales présentées dans l'illustration 6.1.

Par ailleurs, les rues suivantes seront réaménagées afin que leur configuration réserve notamment une meilleure part au transport collectif et au transport actif :

1. la rue Ontario entre la rue Atateken et l'avenue Papineau ;
2. le boulevard René-Lévesque entre les rues Saint-Hubert et Notre-Dame, au niveau de la prison du Pied-du-Courant ;
3. la rue Notre-Dame de sa partie surélevée jusqu'à l'intersection avec le boulevard Ville-Marie ;
4. la rue Sainte-Rose ;
5. la rue Atateken ;
6. le tronçon de l'avenue Papineau entre les boulevards Ville-Marie et René-Lévesque ;
7. l'avenue De Lorimier ;
8. l'intersection des rues Fullum et Notre-Dame ;
9. la rue Logan entre les rues de la Visitation et Fullum ;
10. la rue De Champlain au nord de la rue Logan ;
11. la rue de Bordeaux ;
12. la rue Larivière ;
13. la rue de Rouen entre l'avenue De Lorimier et la rue des Érables.

La tête du pont

Le projet de réaménagement de la tête du pont se fera en collaboration avec la société responsable des ponts Jacques-Cartier et Champlain (PJCCI), qui possède une partie des terrains et qui prévoit des travaux sur la culée du pont. Les interventions comprennent les travaux suivants :

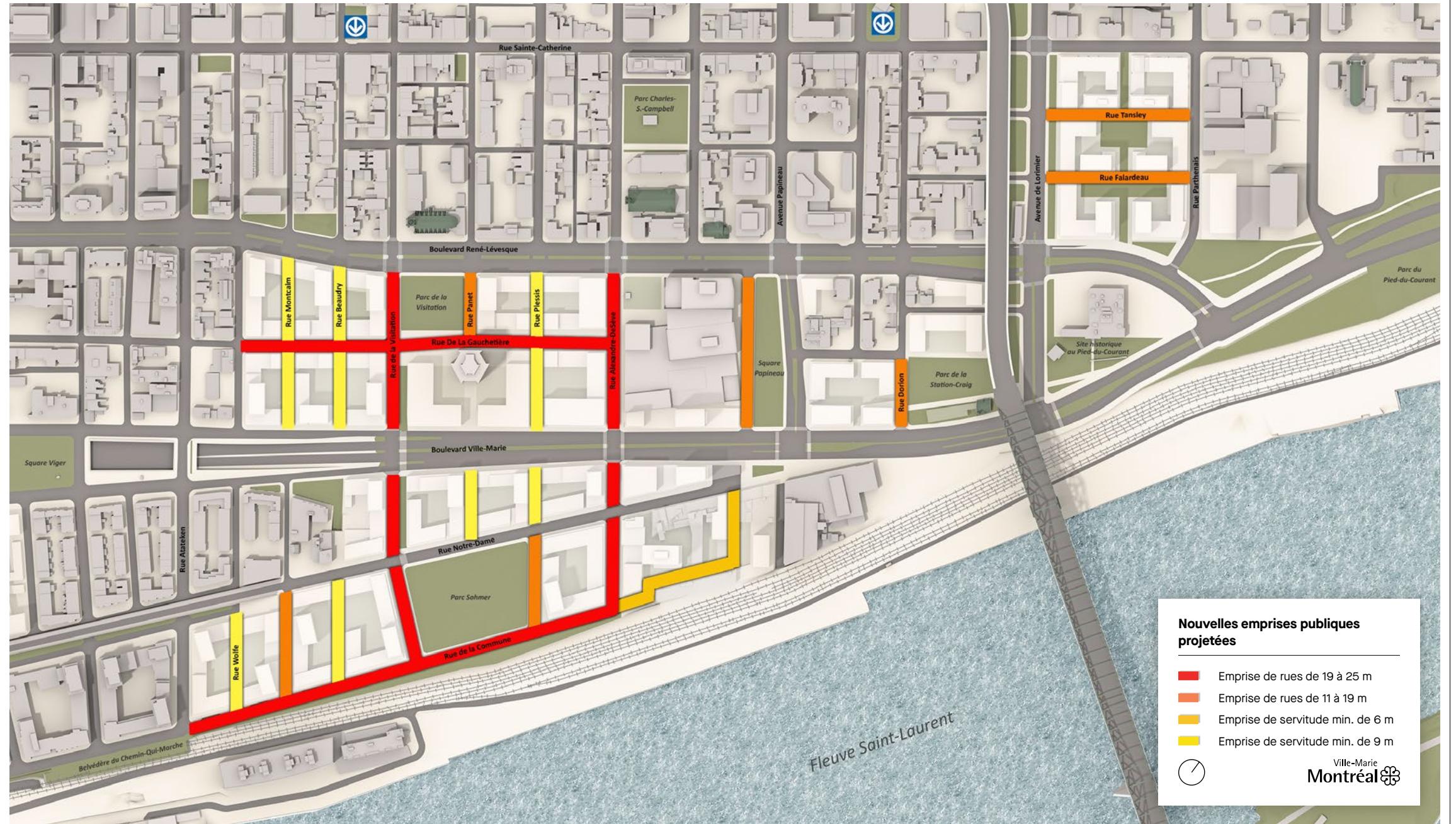
- reconstruction des voies d'accès ;
- aménagement de nouvelles intersections avec feux et traverses piétonnes ;
- réaménagement de l'intersection de la rue La Fontaine et l'avenue Papineau ;
- construction de la rue Logan entre l'avenue De Lorimier et la rue Dorion.

La passerelle vers le Vieux-Port

La construction d'une passerelle au-dessus des voies ferrées dans l'axe de la rue de la Visitation, afin de rejoindre les terrains du port de Montréal et d'accéder au site du Vieux-Port, nécessitera l'implication de l'Administration portuaire de Montréal et de la Société du Vieux-Port de Montréal. Des études de faisabilité relatives notamment aux questions de sécurité, de structure et d'accessibilité universelle seront requises préalablement à la réalisation de la passerelle.

Verdissement des rues

La plantation d'arbres, la gestion écologique des eaux et le verdissement seront intégrés lors de l'aménagement ou le réaménagement de rues, en lien avec les objectifs de transition écologique.



6.1 Nouvelles emprises publiques projetées

Comme pour tout parc à réaménager ou à créer dans l'arrondissement, leur réalisation inclura un processus participatif.

Square Papineau

Le square conservera le maximum d'arbres existants. Situé naturellement à un point bas du secteur, il pourra accueillir un espace inondable, ou water square. Ainsi, en cas de fortes pluies, l'eau de ruissellement du secteur sera dirigée vers ce bassin de rétention naturel.

Parc Sohmer et esplanade de la Commune

Le parc Sohmer, l'esplanade de la Commune ainsi que la rue de la Commune devront tous être surélevés par rapport au terrain naturel actuel, afin de préserver les vues vers le fleuve et de créer un rempart sonore et physique contre les activités ferroviaires. Pour ce faire, des travaux de remblai ainsi que l'élévation d'un mur de soutènement seront nécessaires entre les voies ferrées et l'esplanade de la Commune. Ces travaux devront se faire en collaboration avec le Canadien Pacifique, l'administration portuaire de Montréal et le propriétaire du site de l'ancienne usine Molson.

Parc des Faubourgs

Servant de base à ce secteur d'entrée sur l'île de Montréal, le parc des Faubourgs sera étendu vers le sud afin d'accompagner les nouveaux itinéraires piétons et cyclables. Il intégrera le parc des Vétérans à l'ouest et servira de trait d'union avec le futur parc linéaire du dessous du pont à l'est, le long de l'avenue De Lorimier.

L'interface avec les voies surélevées devra constituer un ouvrage d'art de qualité, au même titre que les arches de la rue Notre-Dame. L'aménagement du pavillon communautaire doit également assurer un maximum d'animation ainsi que de la transparence entre l'intérieur du pavillon et l'extérieur.

Parc de la Station-Craig

Si la fonction future de la station de pompage Craig reste à définir, il n'y a aucun doute qu'une opération de restauration et de mise en valeur s'impose. De plus, un projet d'aménagement de type parc devra également être réalisé par la Ville afin, notamment, d'améliorer l'intégration de l'édifice.

Équipements publics

Les nouveaux équipements publics prévus dans le territoire du PPU auront pour rôle de répondre aux demandes à venir et de compléter l'offre actuelle. Le type d'équipement municipal – culturel, sportif, de loisirs ou communautaire est à définir en fonction de ces besoins.

Le pôle civique du site Molson, situé à l'angle des rues Montcalm et Notre-Dame, sera aménagé en collaboration avec la Commission scolaire de Montréal (CSDM) puisqu'il comprendra une école primaire en plus des équipements prévus par la Ville. Concernant l'implantation d'un équipement public sur le site de Radio-Canada, une stratégie immobilière devra être établie en partenariat avec la CSDM, pour une deuxième école. Enfin, une stratégie immobilière sera définie pour l'implantation d'un équipement sur le site des Portes Sainte-Marie.

6.3 Accords de développement et autres ententes

Comme pour la majeure partie du territoire du PPU, les principaux terrains du secteur à requalifier appartiennent à des propriétaires privés avec lesquels des ententes (accords de développement ou ententes sur les infrastructures) sont à conclure pour de nombreuses interventions.

Le site de Radio-Canada a fait l'objet d'un accord de développement (2017) relatif à plusieurs objets, dont la cession de rues et de parcs et l'inclusion de logement social sur le site. Cet accord de développement doit être mis à jour en raison, notamment, de la modification du tracé des rues et de l'enjeu des galeries multiréseaux.

Des accords de développement et des ententes sur les infrastructures doivent également être conclus pour les terrains du site Molson et des Portes Sainte-Marie. Ces accords et ententes permettront d'assurer une cohérence d'ensemble dans le contexte du développement du secteur, et pourraient porter sur les objets suivants :

- la répartition sur site du logement social ;
- les modalités de l'application de la cession pour fins de parcs ;
- les conditions d'aménagement et d'entretien des servitudes de passage ou de non-construction, le cas échéant ;
- l'occupation temporaire des terrains vacants par des organismes communautaires du quartier ;

- l'utilisation de matériaux de fabrication locale ou de matériaux de certification environnementale, l'isolation thermique performante, l'implantation de monitoring et de contrôle de la consommation ;
- la connexion des bâtiments à une boucle énergétique, lorsque l'opportunité se présente ;
- les prescriptions pour les aménagements des rues, incluant les infrastructures souterraines (lignes directrices d'aménagement à prescrire par la ville).

6.4 Réglementation

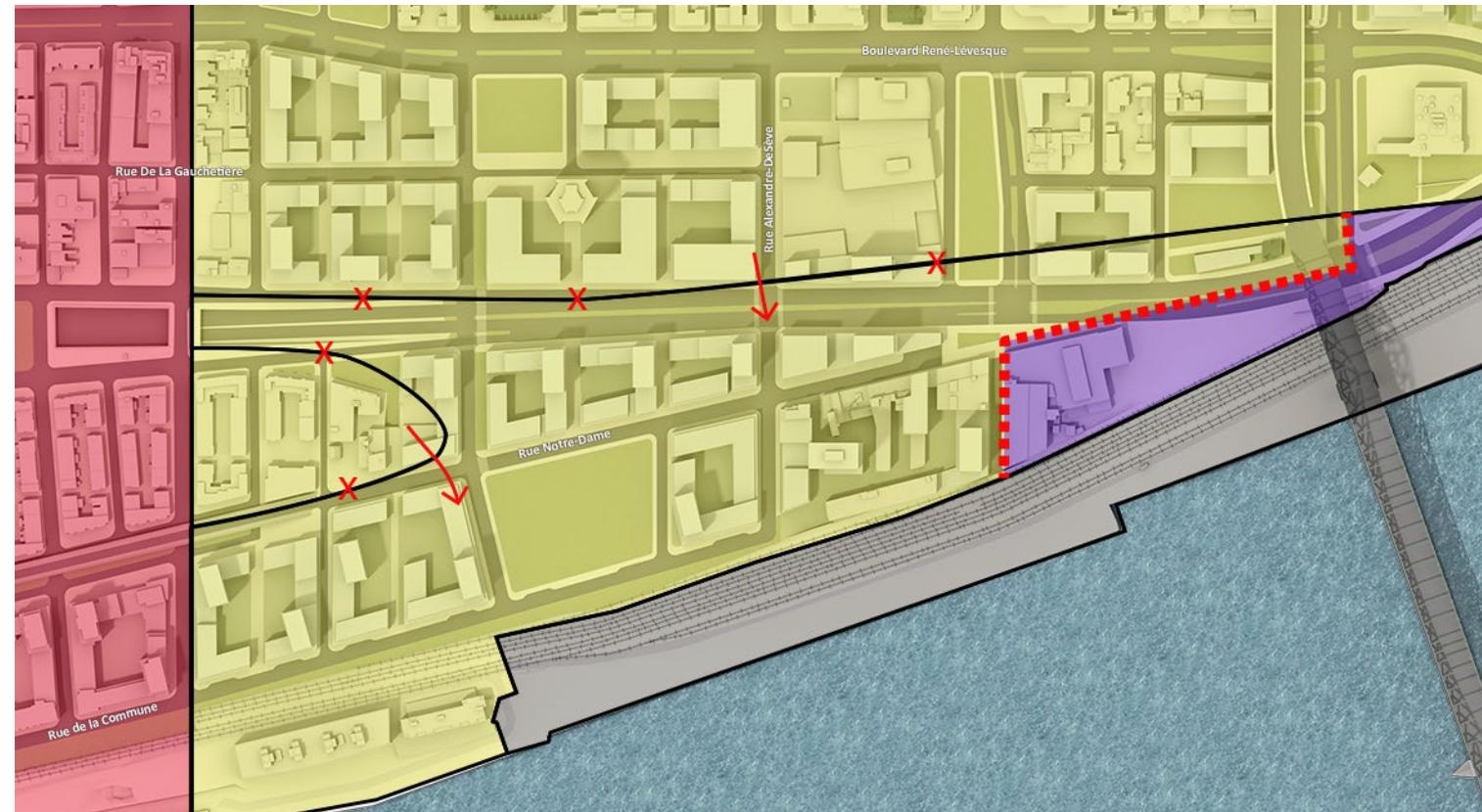
L'introduction du PPU des Faubourgs dans le Plan d'urbanisme et sa mise en œuvre impliquent de modifier les documents d'urbanisme suivants :

1. Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (« schéma d'aménagement »)
2. Plan d'urbanisme incluant son document complémentaire
3. Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie

Enfin, puisque certaines propositions visent des paramètres de densité prévus par le Programme particulier d'urbanisme du quartier de Sainte-Marie, celui-ci est également modifié.

Modification au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal :

Le secteur actuellement occupé par l'usine Molson est d'affectation « Industrie » au schéma d'aménagement. Avec le départ des activités industrielles, le développement prévu nécessite de changer l'affectation actuelle pour l'affectation « Dominante résidentielle ». Ces modifications sont représentées sur l'illustration 6.2, intitulées « Modifications des affectations du schéma d'aménagement ».



6.2 Modifications des affectations du schéma d'aménagement- secteur Molson

Grandes affectations du schéma

	Dominante résidentielle		Centre-ville d'agglomération
	Industrie		Nouvelle limite de secteur
	Grande emprise		



Modifications au Plan d'urbanisme :

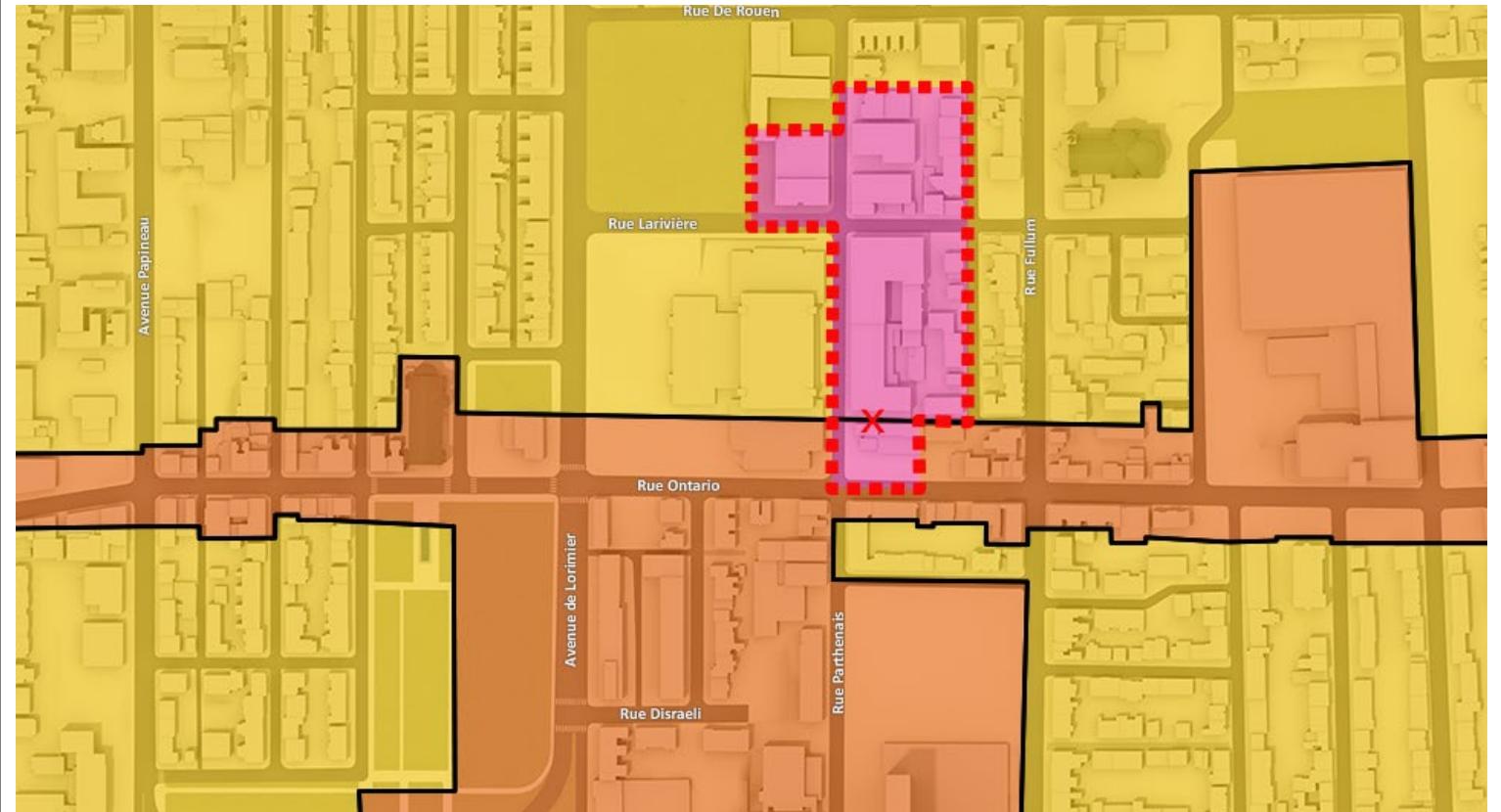
Continuité commerciale

Afin d'assurer une présence commerciale sur rue, la carte 2.3.2 intitulée « Les rues commerciales du centre à consolider » du Plan d'urbanisme est modifiée de façon qu'elle comprenne de nouvelles obligations de continuité commerciale pour :

- la rue De La Gauchetière entre les rues de la Visitation et Alexandre-DeSève ;
- la rue Notre-Dame, entre les rues de la Visitation et Alexandre-DeSève.

Affectations

L'affectation du sol prévue au Plan d'urbanisme est revue autour de la rue Parthenais et au sud du site de Radio-Canada, tel qu'il est indiqué sur les illustrations 6.3 et 6.4 intitulées « Modification des affectations du Plan d'urbanisme ». Pour le pôle de création de la rue Parthenais, au nord de la rue Ontario, ce secteur devient un secteur d'activités diversifiées. Pour le secteur Molson, le secteur d'emploi devient un secteur mixte. La même modification est apportée pour l'emprise du boulevard Ville-Marie à l'est de l'avenue Papineau, incluant la station Craig.

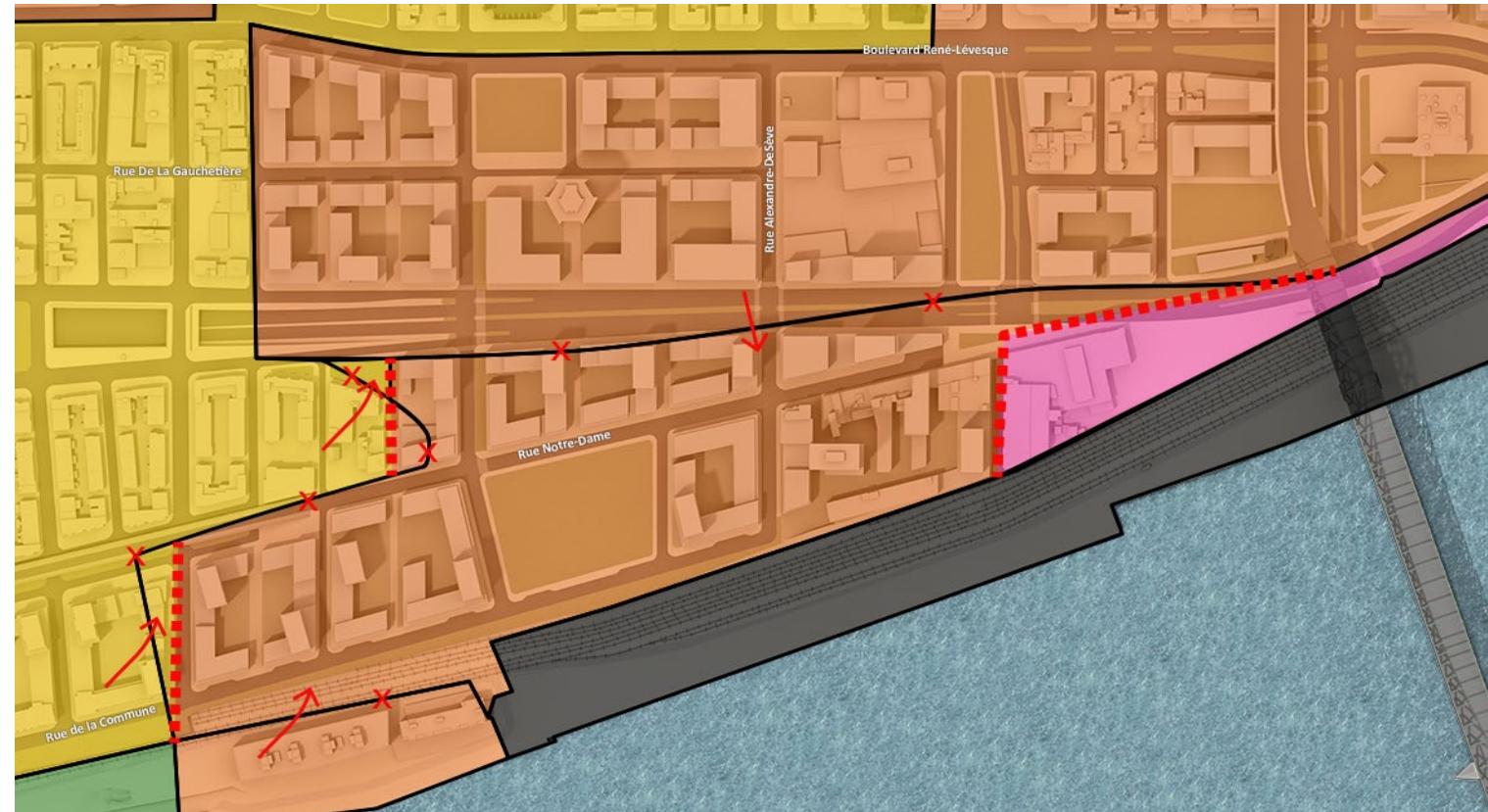


6.3 Modification des affectations du Plan d'urbanisme – secteur Parthenais

Affectation du sol du PU

■ Secteur résidentiel	■ Secteur mixte
■ Secteur d'activités diversifiées	 Nouvelle limite de secteur
■ Grande emprise ou grande infrastructure	





6.4 Modification des affectations du Plan d'urbanisme – secteur Molson

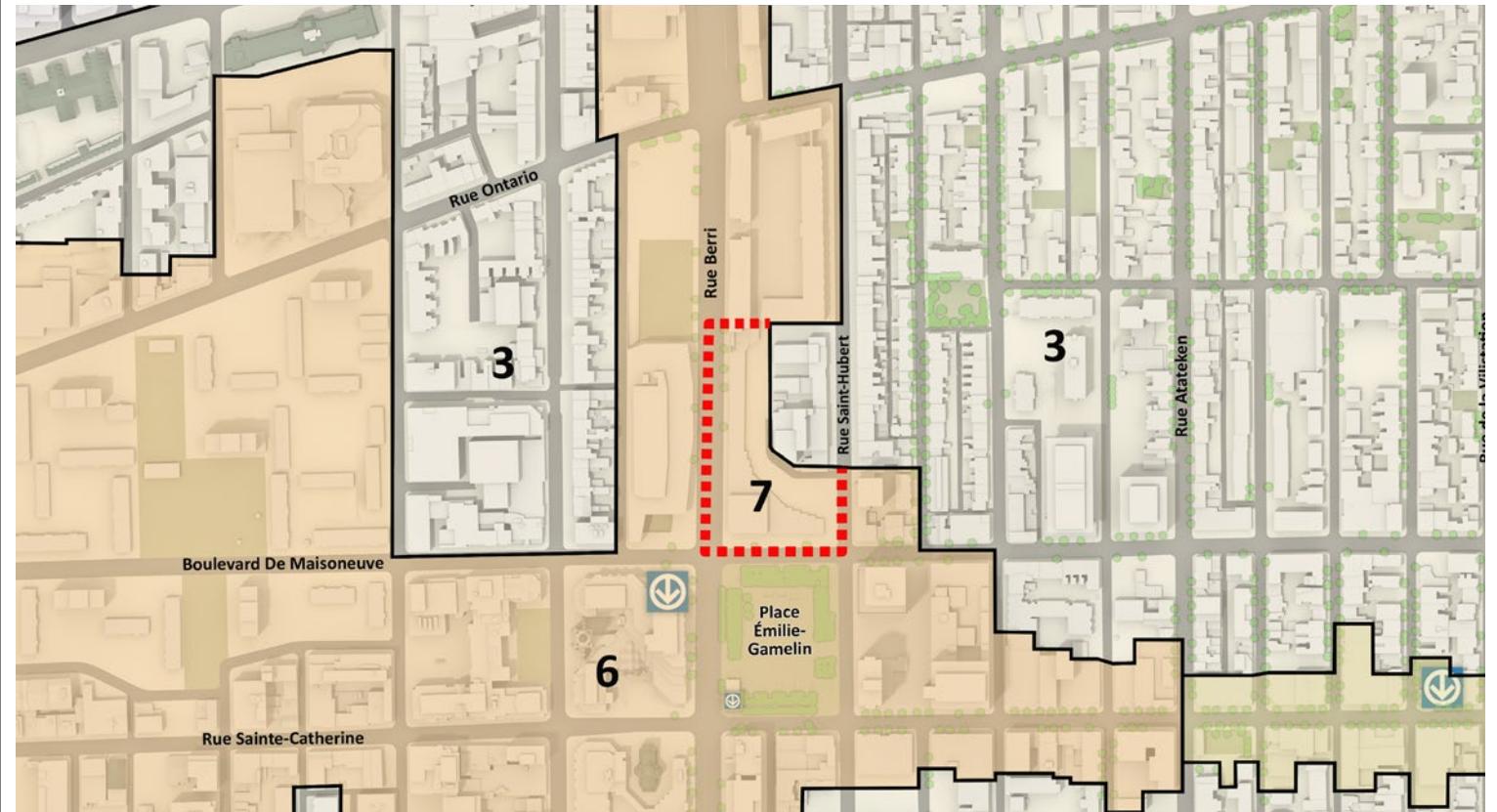
Affectation du sol du PU

- | | |
|---|--|
| ■ Secteur résidentiel | ■ Secteur mixte |
| ■ Secteur d'emplois | Nouvelle limite de secteur |
| ■ Grand espace vert ou parc riverain | |
| ■ Grande emprise ou grande infrastructure | |



Densités

Les paramètres de densité actuels du plan d'urbanisme sont maintenus pour la partie habitée du territoire du PPU, à l'exception de la partie sud de l'îlot Voyageur, sur laquelle ces paramètres sont rehaussés d'un point tel qu'il est illustré sur la carte 6.5 intitulée « Modification des densités de l'îlot Voyageur » et du secteur situé au sud-est de l'intersection de la rue Ontario et de l'avenue De Lorimier sur lequel ils sont légèrement abaissés, tel qu'il est indiqué sur l'illustration 6.6 intitulée « Modification des densités dans la partie habitée ». Par contre, le secteur en requalification fait l'objet de plusieurs modifications, qui sont indiquées sur l'illustration 6.7 intitulée « Modification des densités dans le secteur en requalification ».

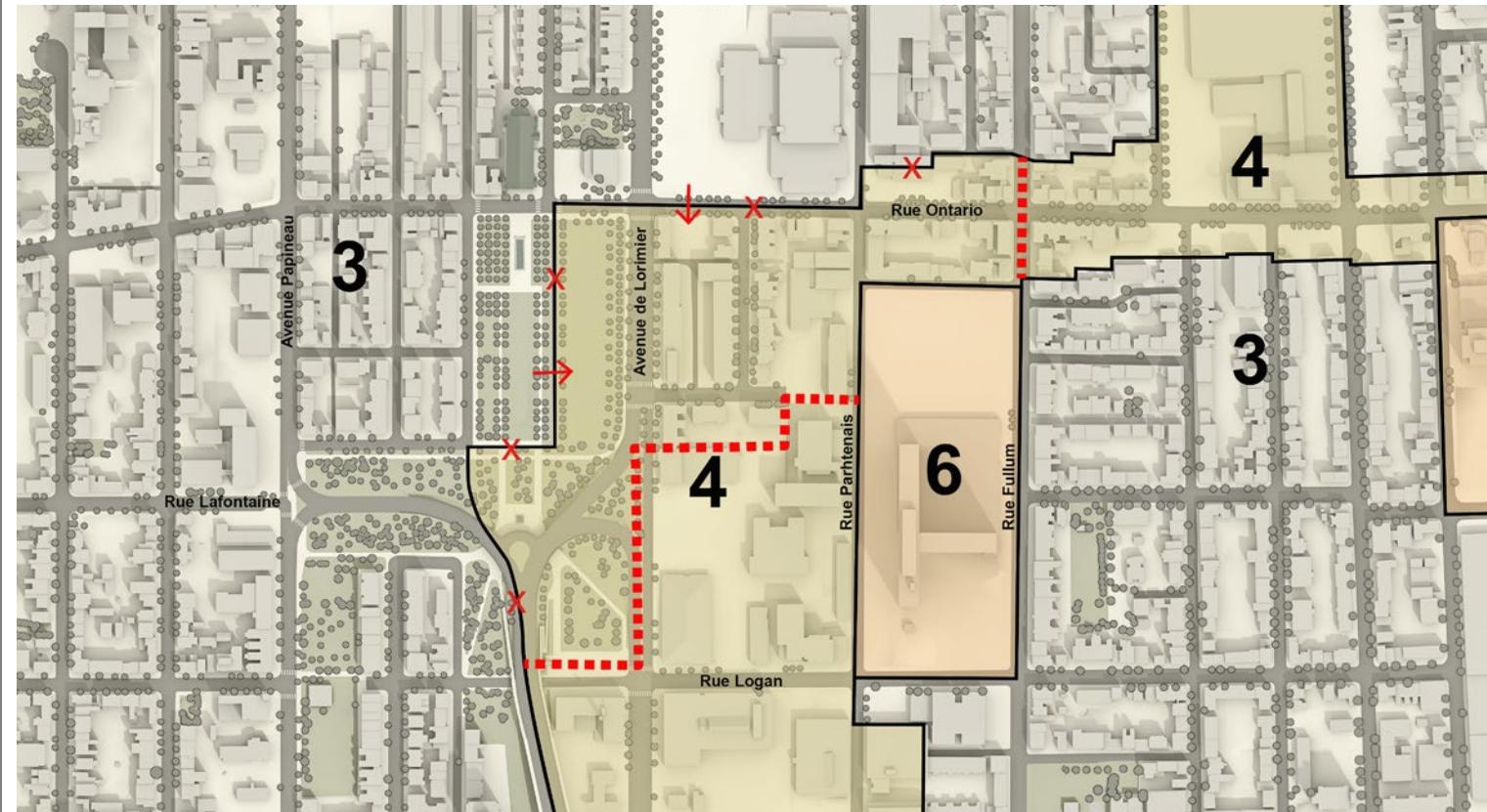


6.5 Modification des densités (COS) de l'îlot Voyageur

Densité de construction (COS)

- | | |
|---|--|
|  3 (faible intensité) |  9 (forte intensité) |
|  4 (faible intensité) |  12 (très forte intensité) |
|  6 (moyenne intensité) |  Nouvelle limite de secteur |



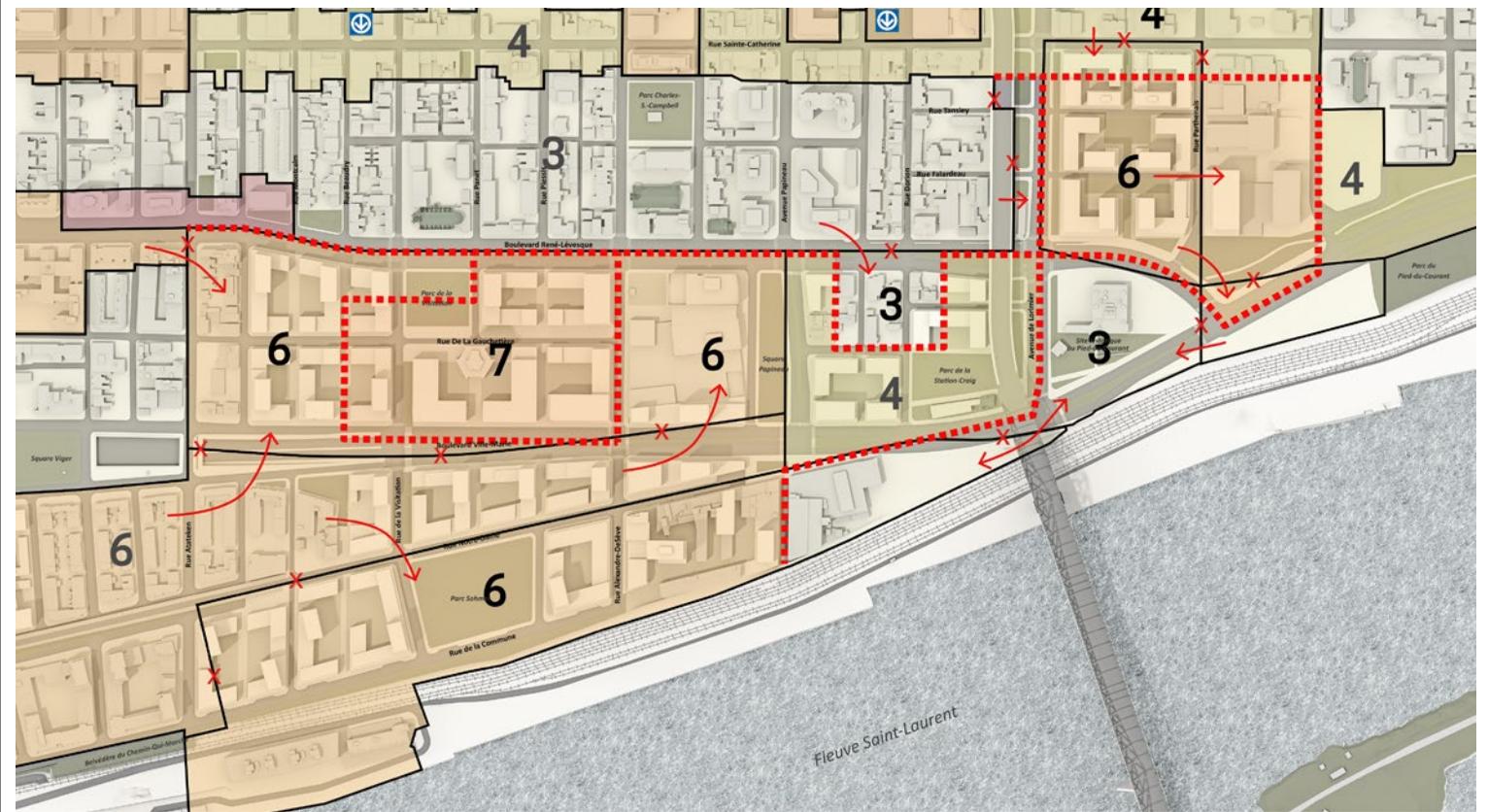


6.6 Modification des densités (COS) dans la partie habitée

Densité de construction (COS)

- | | |
|---|--|
|  3 (faible intensité) |  9 (forte intensité) |
|  4 (faible intensité) |  12 (très forte intensité) |
|  6 (moyenne intensité) |  Nouvelle limite de secteur |





6.7 Modification des densités (COS) dans le secteur en requalification

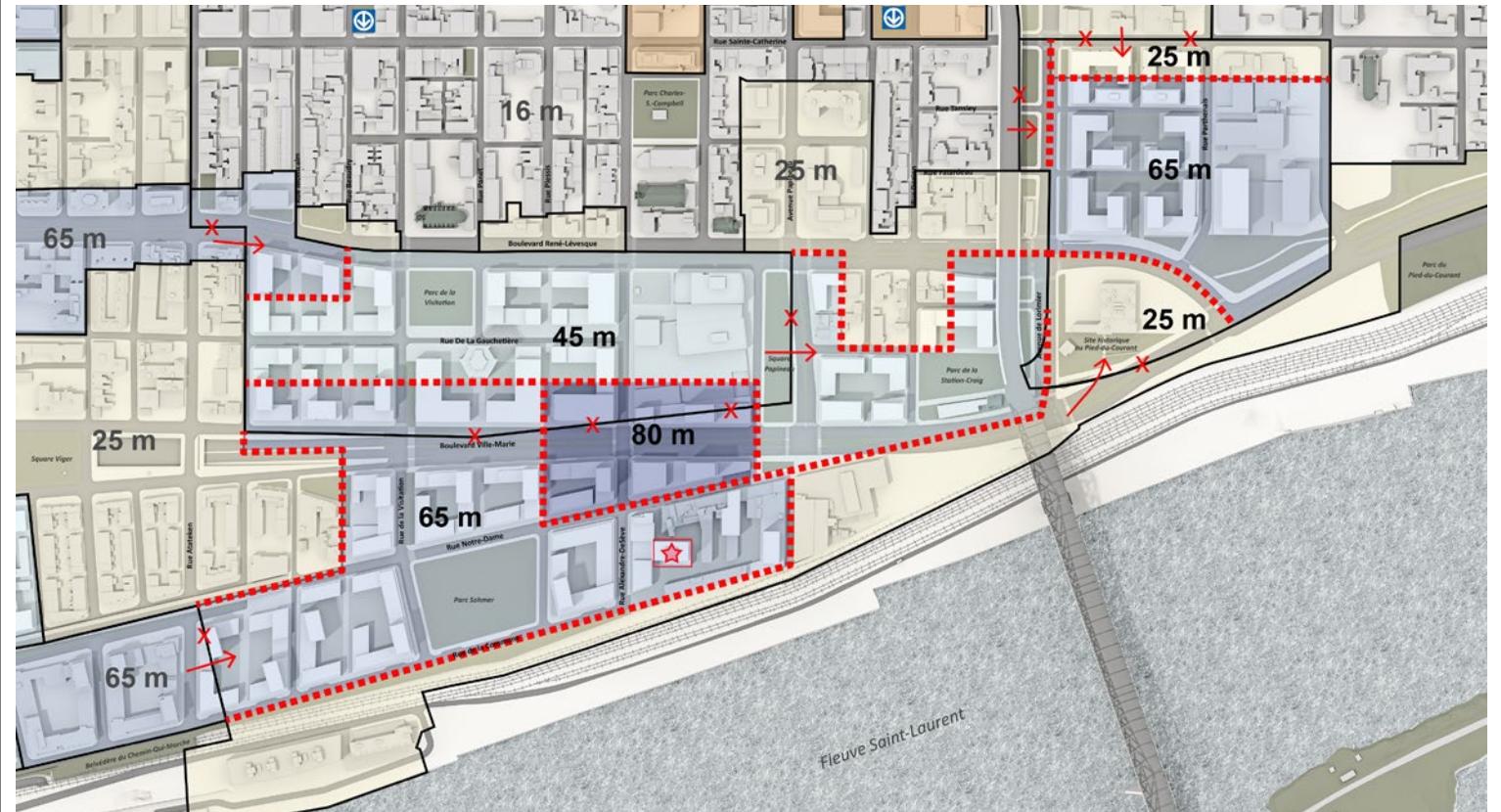
Densité maximale (COS)

 3 (faible intensité)	 9 (forte intensité)
 4 (faible intensité)	 12 (très forte intensité)
 6 (moyenne intensité)	 Nouvelle limite de secteur



Le secteur en requalification fait l'objet de plusieurs modifications, qui sont indiquées sur l'illustration 6.9 intitulée « Modification des hauteurs dans le secteur en requalification ». La hauteur maximale dans le secteur situé entre l'avenue De Lorimier et la rue Fullum, au nord du boulevard René-Lévesque, passe de 45 m à 65 m ; celle du secteur situé au sud de la rue Notre-Dame occupé actuellement par le site Molson, passe de 25 m à 65 m. De part et d'autre du boulevard Ville-Marie, à l'ouest de l'avenue Papineau, la hauteur maximale passe de 25 m (au sud) et 45 m (au nord) à respectivement 65 m et 80 m. À l'est de l'avenue Papineau, la hauteur maximale est augmentée de 25 m à 45 m, sauf pour les abords de la rue Dorion et de la rue Cartier. La hauteur sur le site de la prison Pied-du-Courant est abaissée de 45 m à 25 m. Enfin, en bordure du boulevard René-Lévesque, du côté sud entre la rue Wolfe et la rue Beaudry et du côté nord entre la rue Atateken et la rue Montcalm, la hauteur maximale des têtes d'îlot passe de 45 m à 65 m.

De plus, la carte des limites de hauteur intègre l'outil de la hauteur conditionnelle, appliqué au site de l'îlot des Voltigeurs. Cette hauteur conditionnelle maximale de 100 m pourra être autorisée de la façon prévue ci-dessous.



6.9 Modification des plafonds de hauteurs dans le secteur en requalification

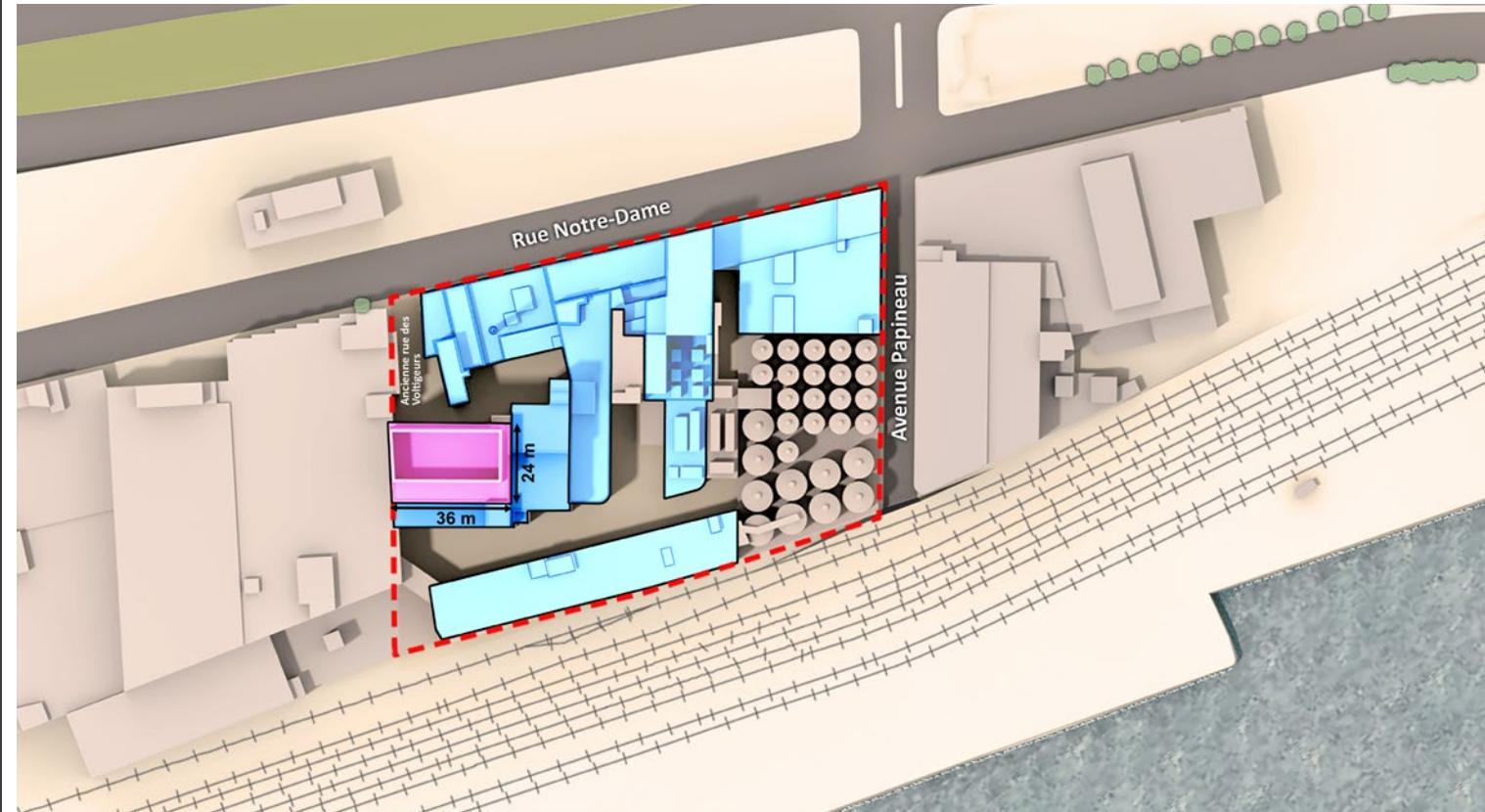
Plafond de hauteur du PU

	16 m		45 m		Nouvelle limite de secteur
	25 m		65 m		Hauteur conditionnelle de 100 m, selon les paramètres de la section 4.4 du PPU des Faubourgs
	35 m		80 m		



À noter qu'il faut compter 3 m par étage pour le résidentiel et 4 m par étage pour le commercial

Dans le cadre d'une procédure d'autorisation réglementaire de projet particulier (PPCMOI), la superficie de plancher du bâti d'intérêt identifié sur l'illustration 6.10 intitulée « Composantes visées pour la hauteur conditionnelle de l'îlot des Voltigeurs » qui sera conservée et intégrée à la mise en valeur du site pourra être reconnue dans le calcul de la hauteur d'un bâtiment sur l'emplacement identifié « Emplacement pouvant faire l'objet d'une hauteur conditionnelle d'au plus 100 m » sur cette même illustration. Cette hauteur conditionnelle est calculée selon un ratio maximal de 2 pour 1, c'est-à-dire que pour deux mètres carrés de superficie de plancher conservée et intégrée au projet, il est possible d'ajouter un mètre carré de superficie de plancher au-dessus de la hauteur maximale prescrite par le Plan d'urbanisme et ce, jusqu'à concurrence d'une hauteur de 100 m.



6.10 Composantes visées pour la hauteur conditionnelle de l'îlot des Voltigeurs

Composantes visées pour la hauteur conditionnelle de l'îlot des Voltigeurs

-  Bâti d'intérêt pouvant être pris en compte dans le calcul de la hauteur conditionnelle
-  Emplacement pouvant faire l'objet d'une hauteur conditionnelle d'au plus 100 m



En plus des critères prévus dans le règlement sur les PPCMOI, un projet pour lequel une hauteur conditionnelle est autorisée doit respecter les orientations suivantes :

- favoriser la conservation du bâti existant situé à l'emplacement pouvant faire l'objet d'une hauteur conditionnelle ainsi que son intégration à la nouvelle construction ;
- favoriser la conservation d'une silhouette bâtie composée d'une cascade graduelle de volumes répartis autour d'un point culminant central ;
- privilégier une architecture pouvant constituer un point de repère exemplaire dans le paysage du front fluvial pour une construction sur l'emplacement identifié « Emplacement pouvant faire l'objet d'une hauteur conditionnelle d'au plus 100 m » ;
- assurer une prédominance de revêtement de matériaux de brique d'argile rouge ;
- tendre à ce que les bâtiments respectent un taux d'implantation maximal de 65 % ;
- tendre à préserver et aménager la configuration en U des cours intérieures qui provient du lotissement initial, soit l'axe de la porte cochère, l'axe de l'ancienne terrasse Molson et l'axe de l'ancienne rue des Voltigeurs ;
- favoriser des usages au rez-de-chaussée assurant l'animation des cours intérieures ;
- favoriser le maintien d'activités brassicoles sur le site, de préférence dans un bâtiment existant ;
- tendre à offrir des connexions entre le réseau de cours intérieures et le parcours riverain projeté.

Vues protégées

Les vues axiales ainsi que les vues d'intérêt illustrées aux cartes 4.23 et 4.24 sont ajoutées aux vues protégées du document complémentaire du Plan d'urbanisme.

Modifications à la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie :

Concordance avec le Plan d'urbanisme (hauteur, densité, usages, etc.)

À la suite de la modification des paramètres de hauteur, de densité et d'affectation du plan d'urbanisme, un règlement de concordance sera adopté afin de refléter ces modifications dans la réglementation d'urbanisme. Ainsi, les normes de hauteur et de densité prévues dans la réglementation d'urbanisme devront être conformes aux nouveaux paramètres du plan d'urbanisme, et tout projet devra s'y conformer. De la même manière, les dispositions liées aux usages devront être revues afin de modifier celles-ci de manière que l'habitation soit autorisée.

Contraintes anthropiques et qualité du domaine public

La réglementation d'urbanisme doit comprendre des normes ou des critères visant à minimiser les impacts des contraintes anthropiques sur les usages sensibles tels que les nuisances liées au bruit ou aux vibrations engendrées par les axes de transport et visant également à minimiser les impacts des constructions en hauteur sur l'ensoleillement et les conditions éoliennes du domaine public.

Animation d'une rue commerciale

La réglementation d'urbanisme doit prévoir qu'un local commercial situé au rez-de-chaussée ou à un niveau inférieur à celui-ci doit offrir une entrée principale directement accessible depuis la rue.

Verdissement, gestion de l'eau de pluie et efficacité énergétique

La réglementation d'urbanisme doit inclure des normes visant le verdissement et le revêtement perméable des cours. De plus, elle doit exiger une épaisseur de terreau de 50 centimètres pour la croissance de végétaux dans les cas où une telle cour est aménagée sur dalle (au-dessus d'un stationnement souterrain, par exemple). Elle doit également prévoir des normes relatives à la végétalisation des toits des basiliaires.

La réglementation d'urbanisme doit par ailleurs prévoir des critères favorisant l'efficacité énergétique des nouveaux bâtiments pour ce qui est des ouvertures (localisation, proportion, protection du soleil) et du revêtement de façade.

Maintien du parc de logements

Les modifications suivantes doivent être apportées à la réglementation d'urbanisme afin de favoriser le maintien et le développement du parc de logements notamment abordables :

- introduction, dans le règlement d'urbanisme, d'une disposition régissant ou restreignant la division ou la subdivision de logements permettant ainsi le maintien d'un parc de logements de grande superficie ;
- dans l'évaluation d'une demande d'usage conditionnel relative à l'autorisation d'un nombre de logements supérieur au nombre prescrit par le règlement d'urbanisme, ajout de critères visant à favoriser l'offre en matière de logement abordable, social ou familial ;
- dans le règlement sur les PPCMOI, ajout de critères favorisant un développement résidentiel diversifié.

Encadrement d'un bâtiment d'une hauteur supérieure à 30 m situé à l'est de la rue Atateken

La réglementation d'urbanisme doit prévoir que, pour tout bâtiment situé dans le territoire du PPU à l'est de la rue Atateken et comportant des étages situés à une hauteur supérieure à 30 m, la superficie brute d'un étage doit être égale ou inférieure aux limites suivantes :

- 650 m² pour un bâtiment situé au sud de la rue Notre-Dame ;
- 750 m² pour un bâtiment situé au nord de la rue Notre-Dame.

Un projet peut déroger à ces limites de superficie dans l'un des cas suivants :

- pour un étage comportant un usage commercial, industriel ou institutionnel autorisé dans le cadre de l'adoption d'un règlement en vertu du paragraphe 1^o ou 3^o de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec (RLRQ, c. C-11.4) ou autorisé dans le cadre d'un PPCMOI ;
- dans le cadre de l'adoption d'un règlement en vertu du paragraphe 4^o de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec (RLRQ, c. C-11.4) ;
- pour une construction bénéficiant d'une hauteur conditionnelle sur l'îlot des Voltigeurs.

Unités de paysage

Le règlement d'urbanisme doit intégrer de nouvelles unités de paysage et de nouveaux critères spécifiques pour celles-ci ainsi que pour celles qui existent déjà afin d'assurer la protection et la mise en valeur des qualités patrimoniales présentes dans le territoire des Faubourgs et l'intégration architecturale des nouvelles constructions.

Balises qualitatives d'aménagement dans le traitement des demandes de permis de construction sur le territoire du PPU des Faubourgs

La réglementation d'urbanisme doit prévoir qu'une demande de permis de construction d'un bâtiment doit faire l'objet de l'approbation d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale afin d'assurer que le nouveau développement soit en continuité avec le secteur adjacent, qu'il présente une grande perméabilité et que les déplacements piétons soient favorisés, notamment en considération des critères suivants :

- favoriser une intégration urbaine et architecturale en continuité avec les caractéristiques significatives du contexte du secteur des Faubourgs ;
- privilégier un traitement de l'enveloppe d'un bâtiment qui présente une composition architecturale distincte par rapport à celle d'un bâtiment voisin ;
- privilégier un traitement de façade permettant d'exprimer la hiérarchie de la trame urbaine du quartier, en considération des voies publiques principales suivantes :
 - la rue Sainte-Catherine ;
 - le boulevard René-Lévesque incluant le pourtour du parc compris entre les rues de la Visitation et Panet ;
 - le boulevard Ville-Marie ;
 - la rue de la Commune incluant les abords du parc compris entre les rues de la Visitation et Plessis ;
 - l'avenue De Lorimier.
- tendre à respecter une hauteur minimale de 1,2 m pour le positionnement d'une fenêtre de logement située en bordure d'un trottoir, afin d'éviter les logements en demi sous-sol dont les seules ouvertures donnent directement sur le trottoir ;
- privilégier un accès individuel pour les logements situés au rez-de-chaussée, en bordure d'une rue ou d'un passage public.

Balises qualitatives d'aménagement dans le traitement des demandes de permis de construction d'un bâtiment d'une hauteur supérieure à 30 m situé à l'est de la rue Atateken

La réglementation d'urbanisme doit prévoir qu'une demande de permis de construction relative à un tel bâtiment doit faire l'objet de l'approbation d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale afin d'assurer une continuité et une insertion harmonieuse avec le Vieux-Montréal, Faubourg Québec et l'îlot patrimonial de Molson et, aussi, de préserver la relation visuelle avec le fleuve, notamment en considération des critères de surhauteur prévus par le règlement d'urbanisme ainsi que des critères spécifiques suivants :

- favoriser des ouvertures verticales représentant une proportion d'un maximum de 50 % de la superficie de la façade ;
- favoriser une implantation des volumes bâtis permettant un dégagement visuel en direction du fleuve ;
- favoriser un traitement architectural distinctif des deux derniers étages du bâtiment afin de marquer le couronnement.

Balises qualitatives d'aménagement dans le traitement des demandes de permis de construction sur le site de l'îlot des Voltigeurs

La réglementation d'urbanisme doit prévoir qu'une demande de permis de construction d'un bâtiment sur le site de l'îlot des Voltigeurs identifié sur l'illustration 4.3 intitulée « L'îlot des Voltigeurs, noyau historique du site de la brasserie Molson », doit faire l'objet de l'approbation d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale afin de mettre en valeur le patrimoine industriel existant, notamment en considération des critères suivants :

- favoriser la conservation d'une silhouette bâtie composée d'une cascade graduelle de volumes répartis autour d'un point culminant central ;
- privilégier une architecture pouvant constituer un point de repère exemplaire dans le paysage du front fluvial pour une construction sur l'emplacement identifié « Emplacement pouvant faire l'objet d'une hauteur conditionnelle d'au plus 100 m » ;
- assurer une prédominance de revêtement de matériaux de brique d'argile rouge ;
- tendre à ce que les bâtiments respectent un taux d'implantation maximal de 65 % ;
- tendre à préserver et aménager la configuration en U des cours intérieures qui provient du lotissement initial, soit l'axe de la porte cochère, l'axe de l'ancienne terrasse Molson et l'axe de l'ancienne rue des Voltigeurs ;
- favoriser des usages au rez-de-chaussée assurant l'animation des cours intérieures ;
- tendre à offrir des connexions entre le réseau de cours intérieures et le parcours riverain projeté.

6.5 Gouvernance et concertation

Suivi de la mise en œuvre du PPU

Un mécanisme de suivi de la mise en œuvre du PPU devra être établi et mis en place dès l'adoption du PPU.

Tout d'abord, un comité de suivi sera formé. Les parties qui devront y être représentées sont minimalement : l'arrondissement de Ville-Marie, les services de la Ville de Montréal impliqués (notamment le service de l'urbanisme et de la mobilité et le service de l'eau), le milieu communautaire du secteur et les partenaires. Une présentation publique annuelle rendra compte des projets municipaux et des partenaires. De plus, le site internet de l'arrondissement devra régulièrement faire état de l'avancement des interventions.

Enfin, l'arrondissement participera et accordera un soutien financier au Comité d'accompagnement des grands projets.

Planification concertée de la rue Sainte-Catherine Est

L'arrondissement de Ville-Marie mettra en place une démarche de planification en concertation avec la Société de développement commercial et les autres parties prenantes liées au développement économique et culturel du secteur. Cette démarche aura entre autres pour objectifs d'identifier des aménagements pérennes à réaliser en lien avec un bilan de la piétonnisation, de consolider la vocation commerciale alliant destination et proximité, de confirmer la présence culturelle et artistique et d'assurer une bonne cohabitation entre les différentes personnes qui fréquentent l'artère. La démarche inclura une participation citoyenne.

Consolidation de l'îlot communautaire Alexandre-De Sève

L'arrondissement entamera une démarche auprès des propriétaires institutionnels de l'îlot (CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, Fabrique de la paroisse du

Sacré-Cœur-de-Jésus) afin de définir un plan d'action visant à diminuer l'îlot de chaleur, consolider le pôle d'équipements collectifs, revoir l'organisation des circulations dans l'îlot, rénover les immeubles patrimoniaux et évaluer l'opportunité d'aménager une piscine extérieure.

Station Craig

La Ville mettra en place un comité de travail incluant des parties prenantes de la communauté. La démarche de concertation devra notamment mener à évaluer les possibilités de maintien in situ et de mise en valeur, et à définir un projet d'occupation.

Parcs et espaces publics

Les nouveaux parcs et espaces publics, de même que les parcs réaménagés, feront l'objet d'une démarche participative visant à définir la programmation.

La démarche participative prendra en compte l'implication préalable de la communauté sur ces sites, comme c'est le cas pour le parc de l'Espoir ou la friche du MTQ.

Crédits

Conception du document

Division de l'urbanisme
Arrondissement de Ville-Marie

Conception graphique

Jolin Masson

Impression

Quadriscan

Mars 2020

Sources des photographies et illustrations

L'ensemble des illustrations a été produit par la division d'urbanisme de l'arrondissement de Ville-Marie à l'exception des images suivantes :

Antoine Amnotte-Dupuis,
p. 38 (gauche)
Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BANQ),
p. 06, 12 (gauche),
15, 16, 46, 86, 87
Bibliothèques et Archives Canada,
p. 13, 50
Civiliti,
p. 47, 61, 63, 69
Graph Synergie,
p. 41, 52, 65, 136
Julien Perron-Gagné,
p. 21
L'Enclume – Atelier de développement territorial,
p. 38 (droite), 76, 78
Musée des beaux-arts du Canada,
p. 12 (haut)
Musée Royal de l'Ontario,
p. 12 (bas)
Rayside Labossière,
p. 112
Sabrina Bolduc,
p. 22, 98 (haut), 104
Ville de Montréal,
p. 14, 84, 109

Imprimé au Québec sur du papier Rolland Enviro Print contenant 100 % de fibres postconsommation et fabriqué au Québec avec un procédé sans chlore et à partir d'énergie biogaz. Il est certifié FSC^{MC}, Rainforest Alliance^{MC} et Garant des forêts intactes^{MC}.



