2.5

2.5

Un paysage urbain et une architecture de qualité

Le paysage urbain de Montréal et le caractère particulier de chacun de ses arrondissements se façonnent non seulement à partir du mont Royal, du fleuve Saint-Laurent et des autres cours d'eau qui bordent la ville, mais aussi à partir d'autres éléments liés à l'architecture et à l'aménagement urbain. La qualité de l'architecture, ancienne et contemporaine, l'aménagement des rues et des autres lieux publics ou même les différentes grilles de rues constituent autant de témoins durables de l'histoire et du dynamisme culturel de la ville. Inscrits dans la pierre comme dans les jardins, dans la manière d'occuper l'espace comme dans les occasions de créer un événement au détour d'une rue, ces éléments qui définissent le paysage urbain de Montréal sont également le reflet d'une facette moins tangible de sa personnalité : la culture d'habiter la ville. La personnalité de Montréal se décline également selon les saisons, lesquelles transforment son image et conditionnent les façons de l'aménager, de l'occuper et de la vivre au quotidien.

La recherche d'un environnement urbain de qualité constitue un objectif fondamental du Plan d'urbanisme. En plus de rehausser l'image d'ensemble de la ville, un aménagement et une architecture de qualité transcendent généralement les modes et s'avèrent plus durables, plus attrayants et plus économiques à long terme. Ainsi, les orientations du Plan reflètent le parti de la Ville de Montréal en faveur du développement d'une plus grande culture de la qualité, de l'excellence et de la créativité en matière d'aménagement urbain et d'architecture. À cet égard, le paysage urbain montréalais présente des qualités certaines. Des choix méritent toutefois d'être précisés par le Plan d'urbanisme pour accroître la qualité des milieux de vie et contribuer au développement économique de la ville.

Cette culture de la qualité doit également se traduire par le respect des particularités du tissu urbain montréalais, par le renforcement de l'identité des arrondissements et par une amélioration continue du paysage urbain. Dans cet esprit, chaque occasion offerte par l'aménagement d'une rue ou d'un lieu public, par la construction d'un bâtiment ou par l'implantation d'une infrastructure de transport doit être saisie pour enrichir le paysage.

Pour assurer la qualité du paysage urbain et de l'architecture, la Ville de Montréal retient les quatre objectifs suivants :

11 Mettre en valeur le mont Royal, le caractère insulaire et les autres éléments identitaires du paysage urbain.

12 Favoriser une architecture de qualité et consolider le cadre bâti en harmonie avec le caractère de chaque lieu.

13 Valoriser l'espace public par un aménagement cohérent de la rue et des autres lieux publics.

14 Assurer une contribution positive des grandes infrastructures de transport à l'amélioration du paysage urbain.

objectif 11

Mettre en valeur le mont Royal, le caractère insulaire et les autres éléments identitaires du paysage urbain

L'ARRONDISSEMENT HISTORIQUE ET NATUREL DU MONT ROYAL

L'attribution par le gouvernement du Québec d'un double statut d'arrondissement historique et naturel au mont Royal constitue une première au Québec. Ce statut juridique national confirme l'importance symbolique et historique de la montagne dans la mémoire collective de Montréal, mais aussi du Québec. Ce statut reconnaît aussi les efforts de sauvegarde et de mise en valeur consentis par les Montréalais depuis plusieurs décennies et ouvre la voie à une protection renouvelée du patrimoine historique, paysager et naturel du mont Royal.

Certaines parties du mont Royal sont aménagées en parc et relèvent du domaine public, alors que d'autres sont occupées par des cimetières, des institutions de haut niveau (universités, hôpitaux et lieu de pèlerinage) ou des secteurs résidentiels. En vertu des dispositions de la *Loi sur les biens culturels* du Québec, toute subdivision ou tout morcellement de terrain, toute modification à l'aménagement, à l'implantation, à la destination ou à l'usage d'un immeuble, toute modification à son apparence extérieure ou démolition partielle ou totale, ainsi que toute signalisation, tout affichage et toute nouvelle construction requièrent l'autorisation du ministre de la Culture et des Communications du Québec.

La prédominance du mont Royal et du massif du Centre des affaires constitue un symbole majeur de l'identité montréalaise. Le caractère insulaire du territoire et la présence visuelle des cours d'eau – fleuve, rivière, canaux et lacs – qui entourent la ville comptent également parmi ses principaux éléments identitaires.

Dès le début de la colonisation, le caractère insulaire du territoire a donné naissance à un ensemble de voies de circulation constituant un parcours en rive quasi ininterrompu. Ce parcours riverain présente aujourd'hui un caractère tantôt panoramique, tantôt patrimonial, récréatif, résidentiel, champêtre, portuaire ou industriel.

Le paysage urbain de Montréal est aussi caractérisé, en plus de la position centrale du mont Royal, par une vaste « trame verte » composée des arbres de rue, des parcs et des espaces verts.

Le paysage urbain et la configuration générale de la grille de rues montréalaise entretiennent encore aujourd'hui une relation étroite avec les tracés fondateurs des côtes et des montées établis aux XVII^{e} et XVIII^{e} siècles, de même qu'avec les caractéristiques physiques et naturelles du territoire.

Les entrées de ville, que constituent notamment l'ensemble des ponts et leurs abords, présentent également des occasions uniques d'affirmer l'identité montréalaise.

Le paysage montréalais se révèle aussi une fois la nuit tombée. Les divers modes d'utilisation de la lumière, pour l'éclairage utilitaire, publicitaire ou d'ambiance, représentent autant de moyens d'enrichir le paysage et de développer la signature nocturne de Montréal.

action 11.1

préserver le caractère du mont Royal et sa prédominance dans le paysage urbain

La présence verdoyante du mont Royal, figure emblématique de Montréal, s'inscrit au cœur de l'histoire, du territoire et de la personnalité de la ville. Au-delà des limites de l'arrondissement historique et naturel du mont Royal, l'ensemble formé par les différentes caractéristiques géomorphologiques de la montagne, ses trois sommets (respectivement localisés dans les arrondissements de Westmount, d'Outremont et de Ville-Marie), ses institutions et ses secteurs limitrophes représente un patrimoine collectif qui doit être préservé et mis en valeur.

Avec le massif des bâtiments du Centre des affaires, la montagne constitue le point de repère dominant de l'agglomération montréalaise. Sa prédominance sur la ville permet le dégagement de nombreuses perspectives sur le fleuve et le milieu urbain environnant. La montagne est également perceptible à travers les percées visuelles et les panoramas offerts en divers points de la ville, dont plusieurs lieux publics accueillant un fort niveau de fréquentation (belvédères, parcs, places publiques et rues commerçantes).

Le mont Royal est aussi un espace vert dont la valeur paysagère, écologique, récréative et touristique est inestimable pour Montréal. Lieu privilégié de contact avec la nature, la montagne s'avère toutefois difficile d'accès pour les piétons et les cyclistes, malgré sa grande proximité des milieux de vie et du Centre.

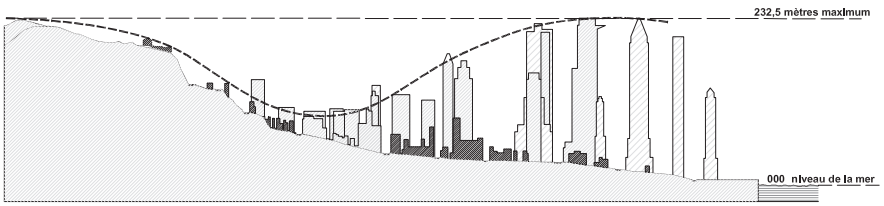
L'ensemble des relations, tant visuelles que physiques, qui s'établissent entre la montagne, le Centre des affaires, le milieu urbain et les cours d'eau environnants contribue donc aussi à la richesse unique de l'expérience urbaine montréalaise.

Moyens de mise en œuvre

- Limiter les constructions sur les flancs du mont Royal et y imposer des hauteurs restrictives, de manière à maintenir l'importance de la montagne dans la silhouette de Montréal.
- Prévoir des limites de hauteur appropriées sur le flanc sud de la montagne et concentrer les constructions les plus élevées dans le Centre des affaires, de manière à conserver la distinction entre le mont Royal et le massif du Centre des affaires; conformément à la pratique établie, aucun immeuble ne pourra dépasser la hauteur du sommet de la montagne (232,5 mètres au-dessus du niveau de la mer).

- Protéger les grandes perspectives et les vues encadrées d'intérêt **vers** et **à partir** de la montagne, notamment celles identifiées à l'encadré Grandes perspectives et vues encadrées d'intérêt, de manière à maintenir les relations visuelles entre le mont Royal, le fleuve, les autres cours d'eau et le milieu urbain environnant.
- Mettre en valeur les grandes perspectives et les vues encadrées d'intérêt par un aménagement adéquat du domaine public, incluant la création et le maintien de lieux publics tels des belvédères d'observation ou des escaliers.
- Encadrer les interventions réalisées sur le massif du mont Royal et sa périphérie de manière à assurer la prise en compte des valeurs patrimoniales particulières du cadre bâti, de la topographie, de la végétation et de l'archéologie (voir objectif 15).
- Améliorer l'accessibilité piétonne et cycliste au mont Royal par l'aménagement et l'entretien de points d'accès publics, notamment sur le flanc sud de la montagne, de même que par le réaménagement des infrastructures routières ceinturant et traversant la montagne.
- Actualiser le plan de mise en valeur du mont Royal dans une optique de planification concertée (voir chapitre 4).

LA PRÉDOMINANCE DU MONT ROYAL



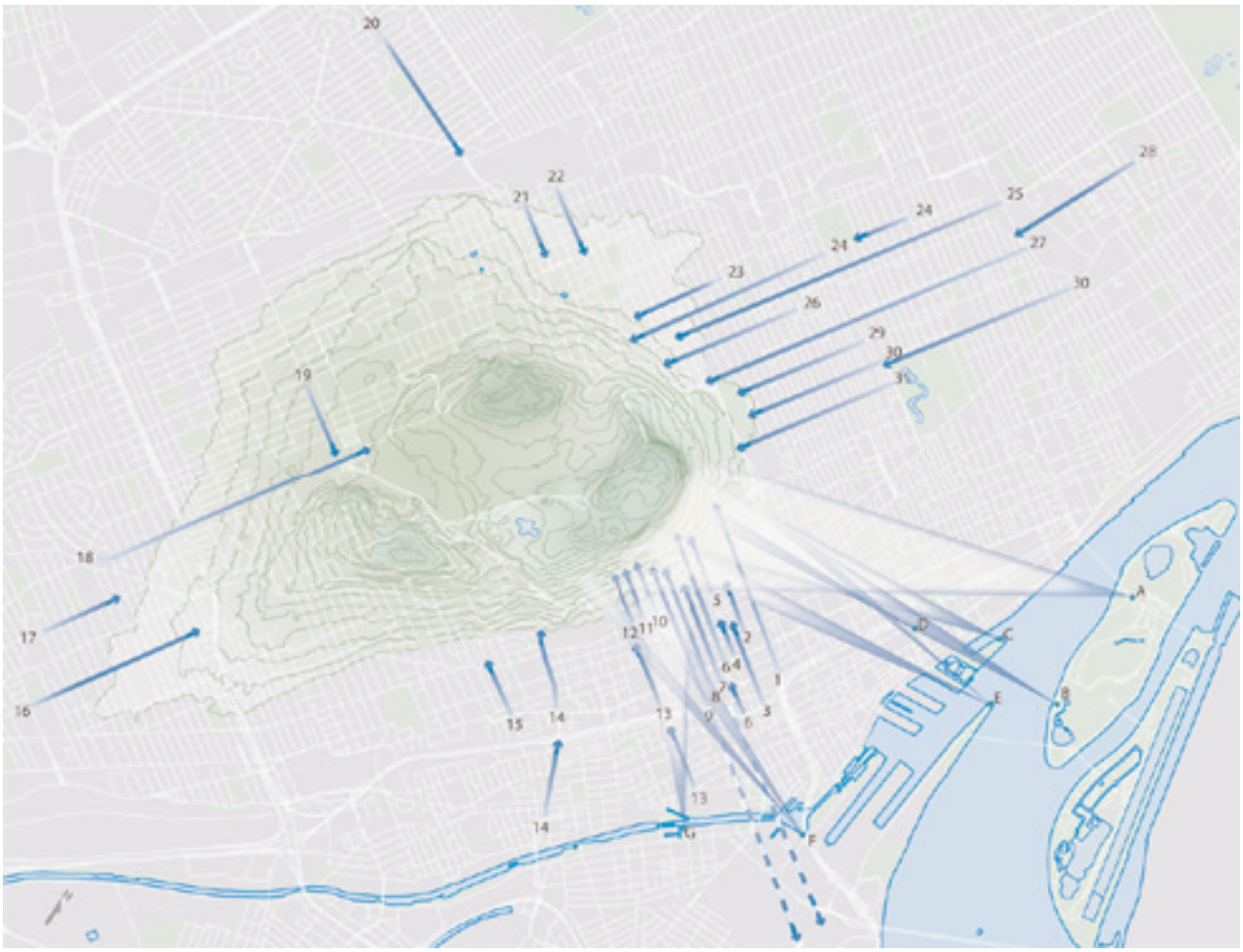
L'importance de la silhouette du mont Royal et la distinction des deux massifs formés par la montagne et les immeubles du Centre des affaires constituent des caractéristiques fondamentales du paysage urbain montréalais qui se traduisent par des limites de hauteur appropriées, notamment sur le flanc sud de la montagne, ainsi que par la concentration des constructions les plus élevées dans les limites du Centre des affaires.

GRANDES PERSPECTIVES ET VUES ENCADRÉES D'INTÉRÊT

GRANDES PERSPECTIVES :

A. Belvédère du chalet de la Montagne
B. Rue Peel, angle avenue Des Pins
C. Rue De La Montagne, angle avenue Docteur-Penfield
D. Belvédère du parc Summit vers le sud
E. Belvédère Roslyn
F. Oratoire Saint-Joseph
G. Belvédère du parc Summit vers le nord
H. Axe Vincent-D'Indy
I. Voie Camillien-Houde vers le nord
J. Belvédère Camillien-Houde

GRANDES PERSPECTIVES ET VUES ENCADRÉES D'INTÉRÊT



GRANDES PERSPECTIVES :

A. Pont Jacques-Cartier
B. Île Sainte-Hélène (belvédère des Îles)
C. Tour de l'Horloge
D. Place Vauquelin
E. Belvédère de la pointe du parc de la Cité-du-Havre
F. Bassin Peel
G. Parc du canal de Lachine (rue Des Seigneurs)

VUES ENCADRÉES :

1. Rue University
2. Avenue McGill College
3. Rue Mansfield
4. Rue Metcalfe
5. Rue McTavish
6. Rue Peel
7. Rue Stanley
8. Rue Drummond
9. Rue De la Montagne
10. Avenue Du Musée
11. Rue Redpath
12. Rue Simpson
13. Rue Guy
14. Avenue Atwater
15. Avenue Greene
16. Avenue Monkland
17. Avenue Somerled
18. Chemin Queen-Mary
19. Chemin De La Côte-des-Neiges
20. Chemin Rockland
21. Boulevard Dollard
22. Avenue Outremont
23. Rue Fairmount
24. Avenue Laurier
25. Boulevard Saint-Joseph
26. Rue Villeneuve
27. Avenue Du Mont-Royal
28. Avenue Du Mont-Royal (arrondissement de Rosemont - La Petite-Patrie)
29. Rue Marie-Anne
30. Rue Rachel
31. Avenue Duluth

Non illustrée :
Rue Sherbrooke Est (arrondissement de Mercier – Hochelaga-Maisonneuve)

action 11.2

affirmer le caractère insulaire de Montréal et mettre en valeur son parcours riverain

La présence des cours d'eau et de la centaine d'îles, d'îlots et de battures qui composent le territoire constitue une autre composante fondamentale du paysage urbain montréalais. Le territoire comptant près de 270 kilomètres de rives, l'accessibilité visuelle et physique à l'eau ajoute à la qualité de vie montréalaise une dimension unique que la Ville entend préserver et mettre en valeur.

Ainsi, la Ville affirme l'importance historique du chemin de ceinture de l'île de Montréal et de l'île Bizard. Elle favorise la protection et la mise en valeur des composantes patrimoniales et paysagères suivantes, qui contribuent aux différents caractères du parcours :

- le Vieux-Montréal, les noyaux villageois, les hameaux et les bâtiments d'intérêt patrimonial, de même que les vestiges archéologiques pouvant leur être associés (voir objectif 15);
- les percées visuelles et les panoramas sur les rives, les cours d'eau et les îles;
- les parcs, les bois et les secteurs présentant un caractère champêtre ou agricole;
- les autres éléments significatifs de certains tronçons du parcours, par exemple les activités portuaires et pétrochimiques, le patrimoine industriel du canal de Lachine, le canal de l'Aqueduc, de même que certains secteurs résidentiels contemporains.

S'étendant également à l'île des Sœurs et au parc Jean-Drapeau, le parcours riverain forme un circuit récréotouristique majeur reliant de nombreux attraits naturels et patrimoniaux propres à l'identité de Montréal. Aussi la mise en valeur du parcours s'inscrit dans le cadre du développement du Réseau bleu montréalais et de la valorisation des rives et des plans d'eau présentée à l'objectif 16.

Moyens de mise en œuvre

- Régir l'implantation et la hauteur des constructions bordant le parcours riverain par les outils réglementaires appropriés, notamment en fonction des critères suivants :
  - le respect du caractère architectural et paysager des différents tronçons du parcours;
  - le maintien des accès visuels à l'eau à partir du parcours riverain, de même qu'à partir de voies de circulation perpendiculaires offrant des perspectives d'intérêt sur l'eau.
- Améliorer l'image générale du parcours riverain par :
  - l'utilisation d'un mobilier urbain adapté au caractère spécifique des différents tronçons, notamment quant à l'éclairage;
  - l'harmonisation de la signalisation routière;
  - l'enfouissement des fils aériens dans les secteurs de valeur patrimoniale ou paysagère conformément au Plan directeur d'élimination des fils et des poteaux (voir objectif 13).

LE RÉSEAU BLEU DE MONTRÉAL

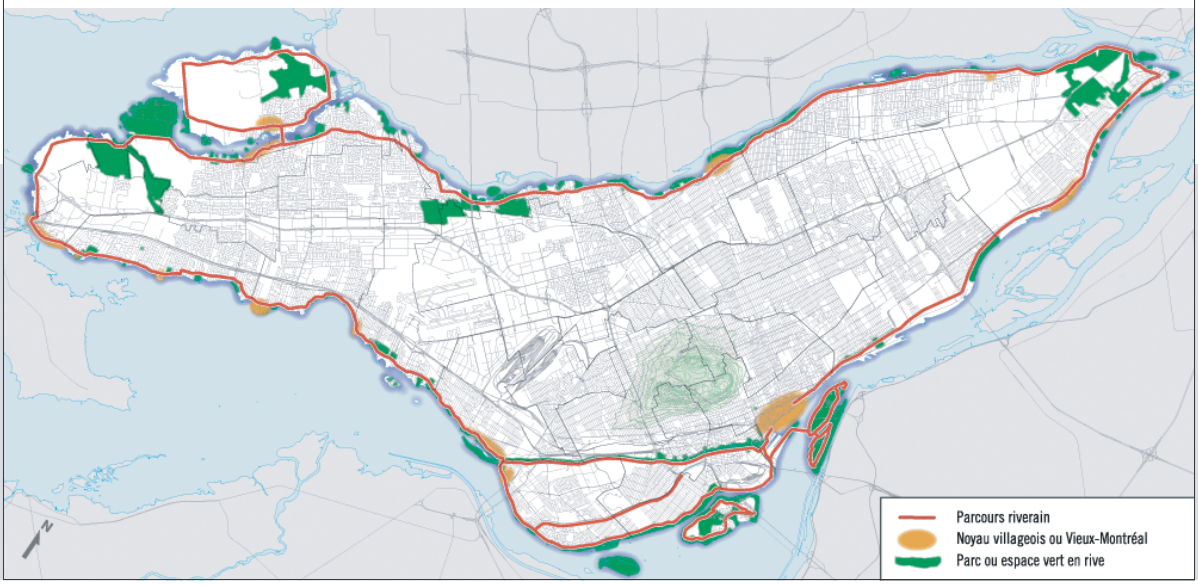
Afin de mettre en valeur le caractère insulaire de Montréal et de permettre à la population de jouir de la présence de l'eau, la Ville entend, en collaboration avec l'ensemble de ses partenaires, notamment les gouvernements du Canada et du Québec, ainsi que la Communauté métropolitaine de Montréal, poursuivre le développement d'un réseau bleu à l'échelle de l'archipel montréalais.

Le projet vise particulièrement à améliorer la protection et les conditions d'utilisation des rives et des cours d'eau entourant Montréal, de même qu'à fournir aux Montréalais une meilleure accessibilité et une variété d'activités répondant à leurs besoins. Le projet consiste aussi à améliorer le réseau navigable et les liens entre les circuits riverains existants (cyclables, piétonniers et fluviaux).

- Compléter le parcours riverain reliant l'arrondissement de Verdun au Vieux-Montréal par l'aménagement d'un corridor public en rive à la suite du déplacement du corridor de l'autoroute Bonaventure et de sa transformation en boulevard urbain (voir objectif 3 et chapitre 4).
- Développer des outils d'interprétation des différentes composantes du parcours riverain, tels que l'aménagement de lieux d'observation et la signalisation des éléments particuliers d'intérêt comme les rapides de Lachine ou certains noyaux villageois.
- Parachever le réseau cyclable composant la voie de ceinture de l'île de Montréal et assurer sa poursuite vers l'île des Sœurs et l'île Bizard (voir objectif 3).
- Assurer une intégration harmonieuse des aménagements, des équipements et des activités de mise en valeur du parcours riverain aux milieux résidentiels avoisinants.
- Maximiser l'accessibilité physique et visuelle à l'eau en aménageant les rives publiques et en instaurant un programme d'acquisition de propriétés privées en rive en vue de leur conversion à des fins de parc ou de leur naturalisation.
- Assurer la protection et la mise en valeur des parcs et des espaces verts en rive.
- Poursuivre le développement du Réseau bleu en collaboration avec l'ensemble des partenaires de la Ville, notamment les gouvernements du Canada et du Québec et la Communauté métropolitaine de Montréal.
- Favoriser la protection et la mise en valeur des îles, des îlots et des battures de l'archipel montréalais en les intégrant au Réseau bleu et en collaborant aux initiatives régionales de concertation avec les municipalités, les municipalités régionales de comté et les organismes concernés.
- Aménager les rives publiques en vue de les rendre accessibles à la baignade lorsque la qualité de l'eau l'autorise et mettre en place des équipements nautiques dans les secteurs dépourvus à cet égard (quais et rampes de mise à l'eau).

ILLUSTRATION 2.5.1 LE PARCOURS RIVERAIN

L'accessibilité physique et visuelle au fleuve Saint-Laurent et aux autres cours d'eau entourant le territoire constitue plus que jamais un trait unificateur majeur de l'identité montréalaise. Par l'identification du parcours riverain, la Ville compte assurer une protection et une mise en valeur intégrée de l'ensemble des composantes du parcours tels les noyaux villageois, les percées visuelles et les panoramas, les milieux naturels, les espaces verts en rive et le réseau cyclable, de même que tout autre élément contribuant au caractère des différents tronçons du parcours.



action 11.3

préserver et mettre en valeur la trame verte de Montréal

Les arbres plantés le long des rues, auxquels s'ajoutent quelque 900 parcs totalisant près de 47 kilomètres carrés, composent une véritable trame verte au sein de la ville.

Élément naturel dominant de l'espace public et privé, l'arbre possède une grande valeur environnementale et sociale. La forêt urbaine de Montréal, principalement composée des arbres du domaine public, fait toutefois face à divers problèmes affectant son renouvellement, son maintien et son développement. Ces problèmes menacent la qualité et la présence même du patrimoine forestier montréalais.

Sur le territoire de la Ville, les essences d'arbres sont peu diversifiées, entraînant une plus grande vulnérabilité aux maladies. De plus, la pérennité des arbres de certains secteurs et même de certains arrondissements est menacée, ces lieux comprenant principalement des arbres matures. Ces problèmes démontrent l'importance pour la Ville de mieux tenir compte des végétaux à utiliser, des conditions propices à leur développement et de leur impact visuel.

Par ailleurs, le Plan d'urbanisme confirme la vocation des parcs et des espaces verts comme lieux privilégiés de détente, de loisirs et de contact avec la nature et entend renforcer la contribution des parcs-nature, des parcs métropolitains et des grands parcs urbains à la qualité des milieux de vie montréalais par le projet de Réseau des grands parcs.

LE RÉSEAU DES GRANDS PARCS

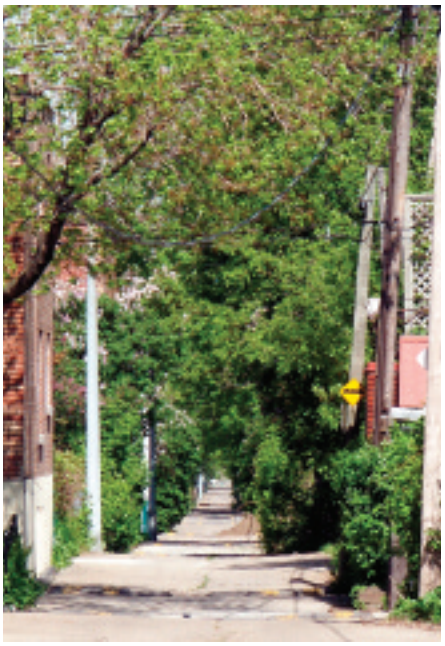
Le projet de Réseau des grands parcs, émanant du Sommet de Montréal, vise la création de liens physiques permettant de relier les grands parcs : pistes cyclables, circuit par transport collectif et désignation de liens routiers. Ce projet est toutefois plus englobant et vise aussi d'autres actions, notamment :

- définir la vocation principale de chacun des grands parcs et de leurs différentes composantes;
- évaluer les milieux naturels situés dans les parcs et les espaces verts et faire des milieux les plus significatifs des aires protégées sous gestion écologique en cohérence avec la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels;
- établir une approche de gestion intégrée s'appliquant à l'ensemble des grands parcs de la ville et tenant compte, notamment, de la sensibilité et de la fragilité de l'environnement;
- améliorer l'accessibilité sous toutes ses formes pour faire profiter les citoyens des infrastructures en place;
- assurer une meilleure intégration du réseau au milieu urbain.

LES RUELLES DE MONTRÉAL

Aménagées à l'origine pour remplir des fonctions utilitaires, les ruelles montréalaises forment aujourd'hui des espaces ouverts et dynamiques pouvant assurer la présence et le développement des arbres en milieu urbain dense.

Traditionnellement le lieu d'interactions sociales, les ruelles, publiques ou privatisées, connaissent depuis quelques années une nouvelle forme d'appropriation par les citoyens. Des expériences novatrices axées sur la participation de la population ont mené à des opérations d'entretien et d'aménagement de ruelles vertes auxquelles la Ville compte continuer à collaborer.



Le Plan d'urbanisme reconnaît aussi l'importance de protéger certains espaces verts du domaine privé pour leur contribution particulière à la définition de la trame verte de Montréal. En plus des espaces verts publics, la carte 2.5.1 identifie les cimetières montréalais de grande superficie dont le caractère paysager, historique ou patrimonial doit être préservé. De même, elle identifie les golfs devant être préservés pour leur contribution au caractère d'ensemble de certains milieux, pour leur valeur patrimoniale ou dans la mesure où ils représentent la seule occupation possible en raison de contraintes d'occupation du sol, par exemple le Club de golf de l'Île de Montréal. La vocation de ces espaces verts est confirmée par l'affectation du sol présentée à la section 3.1.

Les arbres plantés dans les cours avant et arrière, voire même aux abords des ruelles, ainsi que les jardins aménagés sur les propriétés institutionnelles contribuent largement au verdissement des milieux de vie. Aussi, la Ville entend protéger les arbres, particulièrement ceux implantés dans les cours avant ou faisant partie d'un alignement. Elle compte également favoriser le verdissement des secteurs résidentiels et accorder une importance particulière à la plantation d'arbres dans l'aménagement du domaine public.

Moyens de mise en œuvre

- Assurer la protection et la mise en valeur des parcs et des espaces verts illustrés à la carte 2.5.1.
- Élaborer et mettre en œuvre la Politique de l'arbre et le projet de Réseau des grands parcs.
- Assurer le verdissement des milieux de vie par :
  - un accroissement de la plantation d'arbres sur les domaines publics et privés, particulièrement dans les secteurs dépourvus à cet effet et dans ceux présentant un caractère fortement minéralisé;
  - des mesures réglementaires favorisant l'aménagement d'espaces verts et la plantation d'arbres dans les nouveaux projets immobiliers (en cour avant, en cour arrière ou intérieure, sur les toits, etc.);
  - le soutien aux initiatives d'aménagement et de verdissement des ruelles.

L'arbre est un assainisseur. Il aide à diminuer la quantité de gaz carbonique dans l'atmosphère ainsi qu'à retenir l'eau de pluie. En ville, un arbre fixe en moyenne 100 kg de poussière par an. Par le rejet de vapeur d'eau, les arbres contribuent également à rafraîchir l'air et leur ombrage apporte un effet bénéfique contre la chaleur. Les arbres et les arbustes bien localisés font même office de brise-vent et peuvent réduire les coûts de chauffage et de climatisation de 20 % à 25 %.

- Développer des partenariats entre la Ville et les commissions scolaires montréalaises en vue de faciliter le verdissement des cours d'école et l'aménagement de nouveaux parcs d'école.
- Conclure des ententes avec les grands cimetières et les partenaires institutionnels de la Ville en vue d'assurer la préservation du caractère paysager de leur site et de rendre accessibles au public leurs espaces verts.
- Consolider et harmoniser les mesures de protection et de plantation des arbres, notamment de manière à :
  - réglementer l'abattage des arbres;
  - assurer une implantation des nouvelles constructions maximisant la conservation des arbres existants;
  - protéger les arbres et leurs racines lors des travaux.

LA POLITIQUE DE L'ARBRE

La Ville de Montréal a entrepris l'élaboration de la Politique de l'arbre et compte l'adopter au cours de 2005. Cette Politique vise à faciliter la prise de décision quant au sort des arbres et aux soins à leur apporter sur l'ensemble du territoire, tout en tenant compte de la valeur sociale et environnementale qui leur est accordée. La Politique préconise également une concertation entre les arrondissements et les services municipaux quant à l'application des méthodes de travail et à l'observation des lois et des règlements régissant la présence des arbres, de même qu'une implication accrue des citoyens.

En vertu de la Politique, les décisions et les actions relatives au patrimoine forestier montréalais doivent être déterminées en fonction des orientations suivantes :

- assurer le développement et la pérennité de l'arbre et de la forêt urbaine montréalaise;
- élaborer un plan de végétalisation par arrondissement pour l'ensemble du territoire montréalais;
- favoriser la concertation entre tous les acteurs des domaines public et privé dont les décisions ont un impact sur l'arbre urbain;
- optimiser l'utilisation des ressources humaines et financières affectées à la gestion de la forêt urbaine dans une optique de développement durable.

Les principaux objectifs de la Politique de l'arbre sont les suivants :

- favoriser une plus grande appropriation des arbres et de la forêt urbaine par les Montréalais;
- accroître et diversifier la population arboricole du domaine public montréalais;
- promouvoir et favoriser la conservation des arbres existants en planifiant autrement le développement urbain, en régissant l'abattage des arbres et en protégeant adéquatement les arbres de rue exposés aux dommages;
- protéger les peuplements d'intérêt (rares, matures, centenaires ou d'intérêt local);
- répertorier et préserver les arbres remarquables sur l'ensemble du territoire montréalais.

Rivière des Mille Îles
Lac des Deux Montagnes
Rivière des Prairies
Fleuve Saint-Laurent
Lac Saint-Louis
Bassin de La Prairie

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19

Parc-nature	Parc métropolitain	Grand parc urbain
1. Parc agricole du Bois-de-la-Roche	10. Parc Jean-Drapeau	14. Promenade Bellerive
2. Parc-nature de l'Anse-à-l'Orme	11. Parc du Mont-Royal	15. Parc Maisonneuve
3. Parc-nature du Cap-Saint-Jacques	12. Parc René-Lévesque	16. Parc Lafontaine
4. Parc-nature du Bois-de-l'Île-Bizard	13. Parc du Complexe environnemental Saint-Michel	17. Parc Angrignon
5. Parc-nature du Bois-de-Liesse		18. Parc des Rapides
6. Parc-nature du Bois-de-Saraguay		19. Parc Jarry
7. Parc-nature de l'Île-de-la-Visitation		
8. Parc-nature du Bois-d'Anjou		
9. Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies		

N

0 1 2 3 km

Les parcs et les espaces verts

Carte 2.5.1

- Parc
- Golf
- Grand cimetière
- Limite de la zone agricole permanente
- Limite d'arrondissement

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

Montréal

Plan d'urbanisme

Août 2015

action 11.4

préserver et mettre en valeur le caractère champêtre et les activités agricoles de certains secteurs de l'ouest de la ville

Montréal est encore riche de paysages agricoles, derniers vestiges de cette activité sur le territoire. Ces paysages confèrent un caractère champêtre à la partie ouest de l'arrondissement de Pierrefonds-Senneville et à certaines portions de l'arrondissement de L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève–Sainte-Anne-de-Bellevue. La zone agricole permanente décrétée par le gouvernement du Québec représente près de 2 000 hectares de terrains, soit 4 % de l'ensemble du territoire montréalais. La Ville de Montréal entend maintenir la zone agricole permanente dans ses limites actuelles.

Une portion importante de la zone agricole est occupée par le parc agricole du Bois-de-la-Roche, l'Arboretum Morgan, l'écomusée de la Vallée du Saint-Laurent, la ferme expérimentale du Campus MacDonald de l'Université McGill, par une partie du parc-nature de l'Anse-à-l'Orme ainsi que par des golfs. Ces lieux forment un pôle éco-agro-récréotouristique d'importance.

Les activités liées à l'agriculture demeurent toutefois marginalisées, en raison du manque de dynamisme du milieu agricole : terres en location, absence de relève agricole, manque d'investissements, etc. La Ville prévoit donc créer un cadre propice au développement des activités et des exploitations agricoles, favoriser une agriculture biologique et contrôler les usages non agricoles, en conformité avec les orientations du gouvernement québécois en matière de protection du territoire et des activités agricoles.

Moyens de mise en œuvre

- Maintenir les limites actuelles de la zone agricole permanente sur le territoire de Montréal, tel qu'illustré à la carte 2.5.1.
- Planifier les secteurs à construire limitrophes de la zone agricole permanente (voir carte 1.1) de manière à assurer une cohabitation harmonieuse des exploitations agricoles et des milieux de vie projetés.
- Réaliser une étude pour caractériser la zone agricole du territoire montréalais et en préciser le potentiel.
- Mettre en valeur le pôle éco-agro-récréotouristique, notamment par l'établissement de conditions propices à la découverte des paysages champêtres et par le soutien aux initiatives locales de sensibilisation, de mise en valeur et d'interprétation du patrimoine agricole.
- Aménager le parc agricole du Bois-de-la-Roche.
- Élaborer un plan stratégique de mise en valeur des activités agricoles, en collaboration avec le Comité consultatif agricole, la Communauté métropolitaine de Montréal et le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec.

action 11.5

préserver les spécificités de la trame urbaine montréalaise

Les tracés fondateurs et les caractéristiques physiques naturelles du territoire constituent la première armature de la trame actuelle des rues de Montréal. Au fil du temps, ces tracés se sont transformés et ont accueilli des constructions pour constituer le tissu urbain actuel de Montréal.

Le Plan d'urbanisme souligne l'importance de préserver les éléments significatifs du tissu urbain montréalais tels que la grille orthogonale et les ruelles des arrondissements centraux ou les grilles de rues particulières, comme celle de l'arrondissement de Mont-Royal.

Certaines caractéristiques responsables de la cohérence du cadre bâti par rapport aux différentes grilles de rues doivent aussi être préservées. Par exemple, plusieurs arrondissements centraux de Montréal sont caractérisés par des îlots présentant des constructions de hauteur homogène, des alignements sur rue réguliers et des implantations contiguës. Ces caractéristiques doivent être respectées pour assurer une intégration harmonieuse des nouvelles constructions.

Dans le respect des éléments significatifs du tissu urbain, le Plan d'urbanisme privilégie également une approche durable de planification urbaine favorisant une gestion optimale des ressources. Par exemple, dans les grands secteurs à construire, des grilles de rues et des bâtiments dont l'orientation procure un ensoleillement maximal et une protection contre les vents dominants peuvent contribuer à optimiser la conservation de l'énergie durant la saison froide.

Moyen de mise en œuvre

- Dans le cadre de l'évaluation des projets de construction et des interventions d'aménagement du domaine public, assurer le respect des particularités du tissu urbain montréalais, comme l'orientation et la structure des rues, la forme des îlots et les caractéristiques du cadre bâti. De même, ces interventions devront concilier les orientations du Plan valorisant l'utilisation du transport collectif, les déplacements piétonniers et une gestion optimale des ressources (voir objectifs 3, 13 et 17).

ILLUSTRATION 2.5.2 LES TRACÉS FONDATEURS

Les côtes et les montées établies aux XVII^{e} et XVIII^{e} siècles constituent les premières voies de circulation du territoire montréalais. Certaines grilles de rues et d'autres éléments significatifs du tissu urbain montréalais témoignent encore de la persistance de ces tracés fondateurs et doivent faire l'objet d'une attention particulière. À cet effet, les secteurs d'intérêt patrimonial identifiés à l'objectif 15 comprennent notamment les ensembles bâtis qui contribuent au caractère patrimonial de certains tronçons des tracés fondateurs.

action 11.6

marquer de manière distinctive les entrées au territoire montréalais

On accède au territoire montréalais par 15 ponts routiers et six ponts ferroviaires. Ce passage obligé fournit l'occasion d'affirmer la personnalité de Montréal par un traitement approprié des entrées de ville. Aussi le Plan d'urbanisme reconnaît l'importance d'aménager de manière distinctive l'ensemble des entrées de ville en tenant compte des préoccupations suivantes :

- la qualité du traitement des bâtiments situés aux abords des entrées de ville et l'intégration des enseignes commerciales;
- la visibilité des panoramas à partir du tablier des ponts et l'intégration des panneaux-réclames dans le paysage urbain;
- la mise en valeur du couvert végétal et des berges;
- la mise en lumière des ouvrages d'art (ponts et autres structures);
- l'intégration de la signalisation et des infrastructures routières au milieu urbain.

Il importe également de soigner les entrées de ville autres que les ponts qui accueillent une large part des visiteurs étrangers à Montréal : l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, la Gare centrale et le Port.

Certaines entrées de ville caractérisées par des enjeux spécifiques de réaménagement ou de mise en valeur feront l'objet d'une planification détaillée dont les balises sont présentées au chapitre 4.

Moyens de mise en œuvre

- Soigner l'aménagement des entrées de ville du territoire dans le cadre des interventions sur le domaine public.
- Mettre en place les mesures de contrôle réglementaire appropriées pour assurer aux entrées de ville une image d'ensemble de qualité répondant aux préoccupations précédemment énoncées.
- Concevoir et mettre en œuvre une opération de mise en valeur et de réaménagement des entrées de ville en collaboration avec le ministère des Transports du Québec et la Société des ponts fédéraux.

ILLUSTRATION 2.5.3 LES ENTRÉES DE VILLE

Le Plan d'urbanisme reconnaît l'importance d'assurer un aménagement distinctif des entrées de ville.

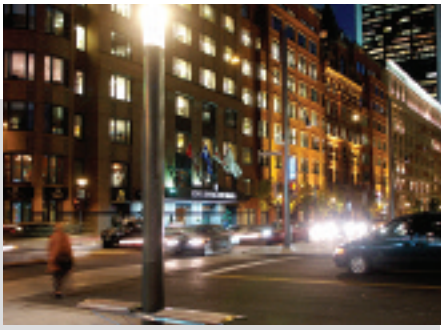
action 11.7

mettre en valeur le paysage nocturne de Montréal

La nuit tombée, le paysage montréalais recèle autant de richesses qui gagneraient à être valorisées que de secteurs où l'éclairage urbain mérite d'être revu en raison de certaines déficiences ou d'une surabondance de lumière. L'expression de l'identité montréalaise est aussi tributaire des multiples usages de la lumière, que ce soit pour l'éclairage utilitaire du réseau routier et des différentes activités urbaines, pour l'éclairage publicitaire ou pour l'éclairage monumental ou d'ambiance.

L'accumulation incontrôlée des diverses sources de lumière dans la ville a toutefois généré une problématique sans cesse croissante de pollution lumineuse. Cette nouvelle source de pollution entraîne une surconsommation énergétique inutile et coûteuse, une intrusion indésirable de la lumière dans les milieux de vie, sans compter un voilement du ciel nocturne nuisant aux recherches en astronomie ainsi qu'à l'observation des étoiles et de la nature bien au-delà des limites de la région montréalaise.

L'utilisation de la lumière dans la ville doit faire l'objet d'une planification et d'un encadrement intégrés permettant de mieux conjuguer les préoccupations d'ordre fonctionnel, sécuritaire et esthétique associées à l'éclairage urbain, tout en assurant la qualité des milieux de vie et une consommation énergétique plus frugale.



Un meilleur usage de la lumière peut aussi constituer une façon à la fois rassembleuse et distinctive d'exprimer la personnalité de Montréal et de ses arrondissements par une signature nocturne qui assurera :

- la mise en valeur des bâtiments et des sites d'intérêt architectural, patrimonial ou naturel;
- la mise en évidence de bâtiments et d'équipements importants;
- la création d'ambiances distinctives selon les milieux;
- la sécurité du domaine public par un éclairage adéquat;
- une meilleure orientation des usagers du réseau routier et du domaine public en général : automobilistes ou piétons, résidents ou touristes.

La mise en œuvre récente du Plan lumière du Vieux-Montréal constitue à cet égard un exemple éloquent de mise en lumière architecturale et de révision de l'éclairage fonctionnel des rues qui pourra s'étendre à d'autres secteurs de la ville.

Moyens de mise en œuvre

- Élaborer et mettre en œuvre le Plan lumière de Montréal en définissant le concept d'ensemble et les grandes orientations de mise en lumière, de même qu'en réalisant des projets pilotes d'éclairage sur le domaine public et en partenariat avec le secteur privé.
- Assurer un encadrement réglementaire de l'éclairage extérieur pouvant viser les niveaux d'éclairement, les types de dispositifs d'éclairage, la dispersion lumineuse et la durée des périodes d'éclairage, notamment dans les secteurs d'activités commerciales, industrielles et institutionnelles.
- Élaborer un guide d'éclairage urbain proposant des principes généraux, des critères de design et des normes d'éclairage visant à réduire la pollution lumineuse, à harmoniser certaines pratiques et à faciliter les interventions d'éclairage public dans le respect des particularités de chacun des arrondissements.

objectif 12

Favoriser une architecture de qualité et consolider le cadre bâti en harmonie avec le caractère de chaque lieu

Montréal présente un riche assemblage de milieux bâtis de qualité. Leurs particularités architecturales et urbanistiques, tels le style et la forme des bâtiments, leur implantation ou les matériaux utilisés, doivent être préservées et mises en valeur, certaines présentant de surcroît une valeur patrimoniale (voir objectif 15).

On trouve encore sur le territoire des terrains vacants ou sous-utilisés qui brisent l'harmonie du milieu bâti. Aussi, certains secteurs accueillent un nombre croissant de commerces de moyenne et de grande surfaces dont l'implantation soulève des enjeux d'intégration architecturale et urbaine. Les modalités de développement de l'ensemble de ces sites doivent favoriser une qualité accrue de l'architecture et assurer que les constructions qui y seront érigées renforceront la cohésion des milieux où elles s'insèrent.

La qualité de l'architecture est également garante de l'échelle humaine de la ville, le caractère de la rue et des autres lieux publics étant étroitement lié au cadre bâti qui les borde. Ainsi, la qualité de l'architecture doit se traduire par des bâtiments dont le style, l'échelle et la relation qu'ils entretiennent avec la rue contribuent au confort des piétons et à l'ambiance des lieux publics.

Enfin, la qualité de l'architecture doit également se traduire par des techniques de construction, d'exploitation et d'entretien des bâtiments innovatrices, plus saines pour leurs usagers et plus respectueuses de l'environnement.

action 12.1

encourager une production architecturale de qualité, écologique et respectueuse du caractère montréalais

La qualité de l'architecture réside d'une part dans sa capacité à refléter la culture et le caractère de la ville. D'autre part, elle est tributaire d'un plus grand souci accordé à l'excellence et à la créativité, non seulement à l'étape de la conception, mais aussi dans l'ensemble du processus de réalisation des projets. Dans une perspective de développement durable, cela implique également l'emploi de techniques de construction et de matériaux plus écologiques favorisant une gestion optimale des ressources.

La Ville de Montréal compte jouer un rôle de premier plan en matière de qualité architecturale, tant par l'exemplarité de son patrimoine immobilier que dans le cadre de l'évaluation des projets privés. En réponse aux transformations de l'armature commerciale montréalaise et dans la perspective d'assurer un meilleur équilibre des composantes et des formes commerciales, la Ville entend aussi baliser l'insertion architecturale et urbaine des projets commerciaux de moyenne et de grande surfaces.

Dans le respect de la variété architecturale et urbanistique des arrondissements et en complément des orientations relatives à la conservation du patrimoine bâti présentées à l'objectif 15, le Plan d'urbanisme prévoit des principes de consolidation du cadre bâti visant à :

- préserver l'échelle humaine de la ville;
- préserver les spécificités de la trame urbaine montréalaise (voir objectif 11) et éviter les interventions sur le cadre bâti ne tenant pas compte de la typologie dominante dans le voisinage;
- enrichir le paysage urbain en portant une attention particulière au traitement des bâtiments qui se démarquent ou qui constituent des repères en raison de leur localisation ou de leur hauteur par rapport au cadre bâti environnant.

UNE ARCHITECTURE PLUS RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT

Pratiquée depuis des décennies en Europe, l'architecture écologique connaît une popularité sans cesse croissante en Amérique du Nord. Dans la perspective d'un développement urbain durable assurant une gestion optimale des ressources, le Plan d'urbanisme reconnaît l'importance des pratiques architecturales plus respectueuses de l'environnement comme moyens soutenant un aménagement urbain plus sain (voir objectif 17).

Une architecture plus respectueuse de l'environnement repose sur un ensemble de décisions stratégiques pouvant être considérées lors de la conception des projets quant à six principaux éléments :

- le choix du site;
- le processus de design et l'innovation;
- le choix et l'utilisation des matériaux et des ressources;
- la consommation d'énergie et la qualité de l'air extérieur;
- la qualité de l'air à l'intérieur des bâtiments;
- la gestion efficace de l'eau.

Pour chacun de ces éléments, plusieurs choix sont possibles. Par exemple, afin d'améliorer l'efficacité énergétique, on peut faire appel à des appareils à faible consommation d'électricité, à l'énergie solaire, éolienne ou géothermique, à un toit vert ou à une meilleure isolation.

Les possibilités étant multiples, il importe toutefois de s'assurer que les solutions envisagées ne porteront pas préjudice à d'autres considérations urbanistiques, par exemple le respect de l'intégrité patrimoniale des bâtiments existants et de leur voisinage.

La pratique de l'architecture écologique est encadrée par un ensemble de normes visant l'atteinte de niveaux de performance selon les types de bâtiments, par exemple le programme NovoClimat visant l'habitation ou la norme C-2000 adaptée aux bâtiments non résidentiels. Des incitatifs financiers quant à l'intégration de solutions architecturales ou techniques plus respectueuses de l'environnement sont également mis de l'avant par le gouvernement canadien.

La norme LEED (Leadership in Energy and Environmental Design), élaborée par le United States Green Building Council, constitue actuellement le standard permettant aux constructions d'atteindre le plus haut niveau de performance énergétique et écologique. Adaptée aux normes de construction canadiennes et québécoises, elle est depuis peu administrée par le Conseil du bâtiment durable du Canada.

L'AMÉNAGEMENT DE TOITS VERTS

Les toits verts sont utilisés depuis des siècles à travers le monde pour mieux isoler les bâtiments des rigueurs du climat. Lié à l'émergence d'une plus grande sensibilité environnementale, l'aménagement de toits verts constitue une technique de plus en plus populaire en raison de ses nombreux avantages :

- amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments liée aux capacités isolantes des toits verts;
- atténuation des effets d'îlots de chaleur (voir objectif 17);
- insonorisation accrue;
- rétention des eaux de pluie et réduction conséquente des besoins en infrastructures d'égout;
- filtration de l'air et des eaux de pluie par les végétaux et le substrat;
- possibilité d'aménagement d'espaces verts accessibles comme aire de détente ou d'agriculture urbaine.

Les toits verts sont constitués de couches de substrat léger sur lesquelles pousse la végétation. Les toits verts extensifs se caractérisent par une relative légèreté, une mince couche de substrat et une bonne durabilité. Les toits verts intensifs disposent d'un système d'irrigation et de drainage ainsi que d'une épaisse couche de substrat. Ils peuvent supporter une plus grande variété de plantes, d'arbustes et d'arbres, de même qu'une fréquentation soutenue par les occupants des bâtiments.

Bien que les toits verts constituent une innovation performante et adaptée au climat québécois, leur aménagement sur des bâtiments résidentiels existants pose toutefois certaines contraintes, notamment quant à la capacité portante des structures. Leur aménagement doit également être conçu de manière à ne pas compromettre l'intégrité patrimoniale des bâtiments.

Moyens de mise en œuvre

- Appuyer le travail des comités consultatifs d'urbanisme et recourir au Comité d'architecture et d'urbanisme pour la révision de certains projets susceptibles de marquer de façon significative le paysage montréalais, tels que les grands projets publics et privés, notamment au Centre (voir objectif 7).
- Doter la Ville de mécanismes permettant d'assurer une production architecturale de qualité, notamment quant aux interventions municipales sur le cadre bâti : lignes directrices en design urbain, politique de concours d'architecture, prix d'excellence, etc.
- Assurer la performance écologique et l'intégration des normes d'efficacité énergétique à la construction, à l'exploitation et à l'entretien des bâtiments municipaux et à tout projet immobilier réalisé en partenariat avec la Ville.
- Élaborer et mettre en œuvre des mesures incitatives visant l'intégration de normes d'efficacité énergétique et l'application de techniques novatrices en matière d'architecture écologique tels l'aménagement de toits verts pour la construction neuve et la rénovation des bâtiments existants.
- Appliquer un contrôle réglementaire assurant la révision des projets commerciaux de moyenne et de grande surfaces et visant à en contrôler la qualité architecturale et l'insertion urbaine.
- Encadrer l'insertion des nouvelles constructions dans les milieux établis par les outils réglementaires appropriés, en tenant compte des caractéristiques dominantes du cadre bâti existant, par exemple :
  - l'alignement de construction, le mode d'implantation et les marges latérales;
  - la typologie et le niveau des accès au bâtiment;
  - les proportions et la position des ouvertures (portes et fenêtres);
  - les éléments architectoniques ou volumétriques typiques, tels les matériaux de revêtement, les balcons, les corniches, les escaliers, la forme des toits et la modulation des façades.

- Soumettre à une évaluation architecturale les bâtiments se démarquant dans le paysage urbain, par exemple les bâtiments dont la hauteur se distingue du cadre bâti environnant, les bâtiments situés à l'intersection des rues ou les bâtiments visibles en fin de perspective d'une rue.
- Établir des densités de construction et des règles d'implantation des bâtiments respectant le caractère des milieux établis et favorisant une densification des secteurs à transformer, notamment ceux localisés à proximité des corridors de transport collectif.
- Régir les hauteurs de construction, notamment en fonction des critères suivants :
  - l'harmonisation des hauteurs sur chaque tronçon de rue, des deux côtés d'une même rue, autour des lieux publics et aux quatre coins d'une intersection;
  - des hauteurs plus importantes sur les principales voies de circulation;
  - le respect des hauteurs dominantes dans les secteurs d'intérêt patrimonial et en bordure du parcours riverain (voir objectifs 11 et 15).
- Contrôler l'installation des enseignes, des panneaux-réclames, des antennes et des équipements mécaniques de manière à en limiter l'impact visuel.

LES BÂTIMENTS EN HAUTEUR

Les bâtiments en hauteur définissent avec le mont Royal la silhouette unique de Montréal. Pris individuellement, ces bâtiments dont la hauteur se distingue du cadre bâti environnant constituent autant de points de repère dans la ville que de témoins du dynamisme économique et culturel montréalais.

Traditionnellement associés au Centre des affaires, les bâtiments en hauteur constituent aujourd'hui une typologie de bâtiment répandue dans plusieurs arrondissements montréalais. Considérant les impacts majeurs de ces constructions sur le paysage urbain en général, de même que sur leur environnement immédiat, la Ville compte porter une attention particulière à leur insertion dans le tissu urbain.

Pour ces constructions, on devra d'une part s'assurer d'une production architecturale de la plus haute qualité, se reflétant notamment sur le choix des matériaux utilisés sur toutes les façades visibles, incluant le traitement des toits et des appentis mécaniques. On devra aussi s'assurer d'une intégration volumétrique optimale des bâtiments en hauteur, notamment quant au respect de la silhouette urbaine de Montréal de même qu'au maintien des vues encadrées et des grandes perspectives d'intérêt sur le mont Royal et à partir de ce dernier.

Afin de maintenir et d'améliorer le confort des piétons, particulièrement dans les lieux publics, la hauteur, l'implantation et la modulation volumétrique des bâtiments en hauteur devront aussi être encadrées pour éviter la détérioration des conditions microclimatiques liées aux vents et à l'ensoleillement.

D'autre part, en matière d'intégration urbaine, les bâtiments en hauteur devront assurer le respect et le renforcement des caractéristiques de leur milieu d'insertion, notamment dans les secteurs de valeur patrimoniale, aux abords du parcours riverain, à proximité de milieux naturels ou dans leur relation avec les milieux de vie avoisinants, la rue et les autres espaces publics.

LE TRAITEMENT DES RUES COMMERÇANTES

Les rues commerçantes et les secteurs de commerces de moyenne et de grande surface constituent des composantes essentielles des milieux de vie montréalais. Les nouvelles constructions et l'aménagement des espaces extérieurs, tant publics que privés, doivent assurer la création d'un environnement convivial pour tous les types de clientèles en respectant les principes suivants :

- Améliorer le paysage urbain et assurer un meilleur encadrement de la rue par les commerces, les centres commerciaux et les commerces de moyenne et de grande surface en favorisant l'implantation des bâtiments en bordure des voies publiques, en prévoyant des hauteurs de construction adaptées au gabarit des artères et en limitant le nombre et la dimension des accès véhiculaires.
- Assurer une insertion harmonieuse des nouvelles constructions, particulièrement dans les rues commerçantes traditionnelles, en vue de renforcer les caractéristiques suivantes :
  - la continuité et l'alignement des bâtiments;
  - le rythme des ouvertures au rez-de-chaussée et la typologie des accès;
  - les matériaux de revêtement dominants.
- Favoriser l'animation des rues commerçantes en maximisant les interactions des bâtiments avec la rue, notamment par la multiplication des ouvertures et des accès directs à partir du trottoir, en évitant la construction de murs aveugles au niveau de la rue et par la présence d'usages générateurs d'animation au rez-de-chaussée, tout en assurant une cohabitation harmonieuse avec la fonction résidentielle.
- Contrôler l'affichage commercial et les panneaux-réclames afin d'en limiter les incidences négatives sur le cadre bâti et le paysage de la rue.

LE TRAITEMENT DES INTERSECTIONS

Le traitement adéquat des bâtiments situés aux intersections contribue à marquer la présence des intersections et permet une transition harmonieuse avec les bâtiments adjacents sur chacune des rues. Un traitement adéquat des bâtiments devrait également assurer la présence d'ouvertures sur les deux façades donnant sur la rue lorsque le contexte l'autorise.

objectif 13

Valoriser l'espace public par un aménagement cohérent de la rue et des autres lieux publics

L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Dans le cadre du Sommet de Montréal, la Ville a réitéré son adhésion et son engagement au concept de l'accessibilité universelle. Depuis 1974, la Ville s'est engagée à assurer un cadre de vie accessible aux personnes présentant des limitations fonctionnelles. Dans cette foulée, la Ville de Montréal adoptait en 2000 un cadre de référence intitulé « La Ville de Montréal et les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite ».

L'accessibilité universelle constitue un principe devant guider la conception de l'aménagement urbain et de l'architecture. Son objectif premier vise à permettre à tous les usagers de la ville, qu'ils présentent ou non des limitations fonctionnelles, une utilisation similaire et sécuritaire des lieux publics, des infrastructures urbaines et des bâtiments. Ces limitations peuvent être d'ordre permanent ou temporaire, liées à l'âge ou à des déficiences physiques ou intellectuelles. Il importe donc de concevoir l'aménagement urbain et l'architecture de manière à éliminer les barrières pouvant faire obstacle aux personnes présentant de telles limitations dans la réalisation de leurs activités quotidiennes.

L'espace public constitue le lieu porteur du sentiment d'appartenance collective à la ville. Celle-ci étant par définition un lieu de rassemblement, l'ensemble des endroits accessibles au public – les parcs, les places et les rues – représentent son plus important actif.

Un aménagement cohérent de l'espace public signifie notamment que les rues et les trottoirs, les parcs, les places et les squares doivent être aménagés de façon à en faire des lieux confortables, sécuritaires et agréables à fréquenter en toute saison, particulièrement pour le piéton. Certains secteurs de Montréal témoignent encore du peu de soin accordé à l'aménagement du domaine public et montrent une image déficiente. Dans certains cas, ces milieux présentent un environnement peu soucieux du confort et de la sécurité du piéton, en particulier des personnes présentant des limitations fonctionnelles.

Afin d'assurer une meilleure contribution de l'espace public à la définition du paysage urbain montréalais, la Ville de Montréal entend rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public. De même, elle affirme l'importance de la place du piéton dans la ville et compte valoriser les déplacements à pied par l'aménagement du domaine public.

action 13.1

rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public

L'aménagement du domaine public est à la base de l'image de la ville et il joue un rôle déterminant dans le confort et la sécurité de ses différents usagers. Aussi, la qualité du domaine public, tout comme celle de l'architecture, réside dans sa capacité à refléter la culture et le caractère de la ville. La qualité du domaine public découle non seulement de sa conception, mais aussi du choix des matériaux, de l'exécution des travaux et de l'entretien des aménagements. À ce titre, la Ville de Montréal doit assumer un leadership par l'exemplarité de ses interventions sur le domaine public et inciter les autres intervenants à faire de même.

Montréal s'emploie depuis plusieurs années à rendre la vie hivernale plus agréable par des activités extérieures dans les lieux publics pour les résidents et les visiteurs. L'aménagement et l'entretien du domaine public doivent aussi prendre en compte le caractère hivernal de la ville, de manière à célébrer davantage l'hiver et à faire de Montréal une ville agréable à fréquenter en toute saison.

Montréal s'affirmant aussi comme métropole culturelle, l'art public doit contribuer à la qualité de ses rues et des autres lieux publics. L'aménagement du domaine public doit donc assurer l'intégration des différentes formes d'œuvres d'art, tant éphémères que permanentes.

LE QUARTIER INTERNATIONAL DE MONTRÉAL

L'aménagement du Quartier international de Montréal (QIM) constitue le principal grand projet urbain ayant marqué le Centre de Montréal au tournant du 21e siècle. Visant un secteur délaissé et déstructuré situé dans l'axe de l'autoroute Ville-Marie entre le Centre des affaires et le Vieux-Montréal, le projet du QIM a largement misé sur l'aménagement du domaine public pour créer une nouvelle image urbaine propre à attirer des investissements privés de calibre international. Alliant la qualité du design, des matériaux et de la réalisation au savoir-faire local, tous les éléments du projet (trottoirs, mobilier urbain, éclairage, espaces publics et plantations) ont été conçus en fonction de la sécurité et du confort des piétons. La reconfiguration du square Victoria et la création de la place Jean-Paul-Riopelle ont également servi d'assise à un développement immobilier faisant du QIM le pôle d'investissements privés le plus effervescent de Montréal.

LA POLITIQUE SUR L'AFFICHAGE COMMERCIAL DE GRANDES DIMENSIONS ET LES PANNEAUX-RÉCLAMES

La Ville de Montréal compte élaborer d'ici 2005 une politique sur l'affichage commercial de grandes dimensions et les panneaux-réclames en vue d'assurer une amélioration générale du paysage urbain et de la sécurité routière.

La Politique permettra de mieux encadrer l'insertion des enseignes commerciales de grandes dimensions et des panneaux-réclames dans le paysage, particulièrement aux abords des voies de circulation. Elle précisera en outre la portée des dispositions de la Charte de la Ville de Montréal permettant de pourvoir à l'enlèvement des panneaux et des enseignes non conformes. Ces dispositions complètent actuellement celles de la *Loi interdisant l'affichage publicitaire le long de certaines voies de circulation*. Les ensembles patrimoniaux reconnus ou classés en vertu de la *Loi sur les biens culturels* font également l'objet de mesures de protection relativement aux enseignes et aux panneaux-réclames.

La Politique pourra notamment désigner d'autres secteurs pour lesquels des mesures de contrôle spécifiques devront être appliquées : les entrées de ville, le parcours riverain, les grandes perspectives et les vues encadrées vers le mont Royal ou d'autres lieux présentant une valeur patrimoniale ou symbolique pour Montréal. La Politique veillera également à développer des outils d'encadrement novateurs et à susciter l'excellence et la créativité en matière d'affichage commercial.

Moyens de mise en œuvre

- Doter la Ville de mécanismes d'encadrement adéquats en matière d'aménagement du domaine public, dont l'élaboration de lignes directrices en design urbain et d'une politique de concours d'aménagement et d'art public.
- Accroître la quantité et la qualité des lieux publics montréalais par le développement et la mise en œuvre d'un programme de création et de réaménagement de places publiques.
- Assurer une plus grande prise en compte des attraits de l'hiver dans l'aménagement, l'animation et l'entretien du domaine public.
- Assurer la coordination des efforts municipaux en matière d'aménagement du domaine public, de manière à favoriser une transition harmonieuse de l'aménagement aux limites des arrondissements.
- Prévoir l'intégration d'œuvres d'art sur le domaine public, notamment lors de l'aménagement de nouveaux lieux publics, et encourager le secteur privé à faire de même sur les propriétés publiques ou privées.
- Élaborer et mettre en œuvre la Politique sur l'affichage commercial de grandes dimensions et les panneaux-réclames.
- Réglementer l'affichage commercial et les panneaux-réclames de manière à limiter leur impact visuel sur le domaine public et le paysage urbain en général.
- Soutenir l'élaboration et la mise en œuvre du Plan directeur d'élimination des fils et des poteaux, notamment en établissant les priorités à cet effet ainsi que par l'élaboration d'un règlement visant à rendre obligatoire la distribution électrique et câblée souterraine dans les secteurs nouvellement urbanisés.

LE PLAN DIRECTEUR D'ÉLIMINATION DES FILS ET DES POTEAUX

La Commission des services électriques de la Ville de Montréal (CSEVM) a pour mission de planifier, de construire, d'entretenir et d'administrer des conduits souterrains assurant la distribution de l'énergie électrique et les liaisons par télécommunication sur le territoire de la Ville de Montréal.

La CSEVM est responsable de l'élaboration du Plan directeur d'élimination des fils et des poteaux, dont la programmation est basée sur les critères suivants :

- la problématique incendie;
- la problématique liée à l'accessibilité et à l'importance des activités urbaines;
- l'existence de secteurs urbains de moyenne densité où existent des concentrations de bâtiments de plus de six étages;
- la présence de sites d'intérêt patrimonial, culturel ou touristique.

La CSEVM préconise l'enfouissement des fils dans la mesure où un réseau électrique souterrain s'avère notamment plus sécuritaire et invulnérable aux intempéries. La programmation actuelle du Plan directeur couvre les neuf arrondissements de l'ancienne Ville de Montréal et s'étendra à l'ensemble du territoire montréalais sous peu. Dans le cadre de cette programmation, le Plan directeur propose l'enfouissement de 65,2 kilomètres du réseau aérien actuel.

MONTRÉAL, VILLE D'HIVER

L'hiver ajoute une dimension unique au paysage montréalais. La neige permet notamment d'apprécier les bâtiments et la végétation sous un nouveau jour, de même qu'elle contribue à rendre l'ambiance de la ville plus feutrée. En raison des incontournables préoccupations de sécurité et d'accessibilité, ces aspects positifs de l'hiver sont toutefois rapidement occultés par les pratiques de déneigement du domaine public.

Le Plan d'urbanisme souligne la nécessité de mieux adapter la ville à la réalité hivernale et de faire en sorte que le domaine public soit conçu et entretenu afin de privilégier le rapport humain à la ville, peu importe la saison. La Ville entend favoriser une meilleure prise en compte de l'hiver par les moyens suivants :

- concevoir l'aménagement et le réaménagement des lieux publics en fonction de leur utilisation hivernale, notamment à des fins ludiques et culturelles;
- inventorier les lieux publics requérant des améliorations pour accroître leur accessibilité et leur fréquentation durant la période hivernale;
- considérer les besoins des personnes à mobilité réduite dans la conception des aménagements et dans l'entretien du domaine public;
- concevoir des éléments de mobilier urbain adaptés aux contraintes hivernales;
- mettre en valeur la dimension hivernale du paysage nocturne montréalais dans le cadre du Plan lumière.

action 13.2

aménager le domaine public de manière à valoriser les déplacements piétonniers

La Ville affirme l'importance de la place du piéton ainsi que la nécessité d'en tenir compte dans toutes les interventions sur le domaine public. Chaque jour, les Montréalais profitent des effets bénéfiques de la marche, contribuent à l'animation de la ville et minimisent l'émission de polluants en effectuant un grand nombre de leurs déplacements à pied. En outre, les déplacements motorisés en voiture, en transport collectif ou à vélo comprennent tous leur part de déplacements à pied.

Montréal offre déjà un environnement urbain convivial, permettant généralement une cohabitation saine et sécuritaire des circulations piétonne et véhiculaire. Bien que le réseau souterrain constitue une alternative appréciée au domaine public de surface du Centre, particulièrement durant l'hiver, la Ville mise avant tout sur la qualité des parcours piétonniers de surface et sur l'animation du domaine public en toute saison. La construction de passerelles aériennes surplombant le domaine public s'avère donc incompatible avec la valorisation du domaine public, sans compter ses conséquences sur le paysage urbain et sur le patrimoine architectural montréalais.

Plusieurs secteurs de Montréal, conçus à l'échelle humaine, présentent des caractéristiques exemplaires rendant la marche sécuritaire, confortable, efficace et stimulante. En revanche, certains secteurs sont conçus en fonction de la circulation automobile, offrent peu d'attraits et forment des espaces souvent dangereux pour le piéton.

Ces secteurs présentent habituellement les caractéristiques suivantes :

- absence ou surcharge de mobilier urbain;
- absence de végétation;
- trottoirs de largeur insuffisante, en mauvais état ou inexistants;
- chaussée de largeur excessive;
- parcours piétonniers traversant des espaces conçus pour l'automobile (viaducs, échangeurs, vastes terrains de stationnement, etc.).

Certaines pratiques, comme le virage à droite au feu rouge (actuellement interdit sur le territoire montréalais), peuvent aussi accentuer l'inconfort et le sentiment d'insécurité du piéton.

Moyens de mise en œuvre

- Concevoir et aménager le domaine public en respectant les principes d'aménagement énoncés (voir Principes d'aménagement du domaine public).
- Élaborer un guide d'aménagement des voies publiques identifiant des paramètres de circulation et d'aménagement en vue d'harmoniser ou de réviser la géométrie de certaines rues et intersections.
- Harmoniser les dimensions des rues comportant une largeur excessive de chaussée, notamment dans le cadre des travaux de réfection et de parachèvement du réseau routier, de manière à améliorer le confort et la sécurité du piéton : élargissement des trottoirs, plantation d'arbres et amélioration de l'éclairage.
- Étudier les possibilités de piétonisation, temporaire ou permanente, de tronçons de rues à la lumière de l'analyse des impacts de cette mesure sur l'équilibre des activités urbaines et la qualité de vie des riverains.
- Établir une concertation des grands occupants du domaine public (STM, Bell, Postes Canada, etc.) et des différents services municipaux concernés en vue d'une utilisation plus rationnelle des trottoirs et des voies de circulation.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC

Les principes de base suivants traduisent l'importance devant être accordée à la place du piéton lors de la conception et de l'aménagement du domaine public :

- Dans les secteurs à fort achalandage piétonnier, notamment les rues commerçantes, assurer un aménagement adéquat du domaine public :
  - en prévoyant des trottoirs de largeur uniforme et suffisante pour assurer une circulation piétonne confortable et sécuritaire;
  - en assurant une signalisation adéquate des passages piétonniers et une configuration géométrique des intersections privilégiant la circulation piétonne;
  - en prévoyant un mobilier urbain sobre, durable et approprié à la vocation de la rue ainsi qu'un éclairage fonctionnel, sécuritaire et esthétique;
  - en favorisant l'intégration d'œuvres d'art;
  - en maximisant la plantation d'arbres lorsque le contexte le permet, tout en garantissant les conditions requises et l'espace souterrain nécessaire à leur saine croissance;
  - en privilégiant une occupation rationnelle du domaine public par le mobilier et les équipements publics tels les abribus, les boîtes postales et les cabines téléphoniques, afin de faciliter les déplacements piétonniers et l'entretien des trottoirs.
- Dans les milieux résidentiels, assurer la création d'un environnement urbain convivial, sécuritaire et privilégiant les déplacements piétonniers. Les caractéristiques recherchées à cet égard sont les suivantes :
  - une grille de rues structurée, perméable et s'inscrivant en continuité des rues existantes;
  - des îlots de taille réduite encourageant la marche;
  - des chaussées de largeur réduite autorisant le stationnement sur rue et favorisant une réduction de la vitesse de circulation des véhicules;
  - la présence de trottoirs en bordure des rues;
  - un éclairage adéquat des rues et des parcours piétonniers.
- Assurer le confort et la sécurité des usagers des places, des squares et des parcs en contrôlant la hauteur des constructions aux abords et en intégrant à leur conception des critères d'aménagement particuliers touchant notamment l'éclairage, la visibilité et l'accessibilité universelle, de même que les conditions de vent et d'ensoleillement.

objectif 14

Assurer une contribution positive des grandes infrastructures de transport à l'amélioration du paysage urbain

Le Plan d'urbanisme affirme le rôle structurant des réseaux de transport routier et collectif dans l'organisation territoriale de Montréal. Toutefois, la planification du réseau routier est encore réalisée sans suffisamment tenir compte des impacts sur la qualité de vie, sur le caractère architectural et sur le paysage des milieux traversés. Au-delà de leur rôle fonctionnel, les corridors routiers constituent en effet d'importantes vitrines qui doivent témoigner du dynamisme économique, social et culturel des milieux traversés.

Par ailleurs, le Plan d'urbanisme reconnaît le transport collectif comme le mode de transport de l'avenir pour Montréal et soutient une urbanisation favorisant l'accroissement de son utilisation. La Ville souhaite mettre à profit le potentiel d'intensification et de diversification des activités urbaines à proximité de certaines stations de métro et gares de train de banlieue. Cette intensification doit cependant être balisée de manière à en maximiser les retombées positives, tant sur le milieu urbain environnant que sur la fréquentation du réseau de transport collectif (voir objectif 3). Aussi la présence des infrastructures de transport collectif existantes et projetées soulève d'importants enjeux d'intégration urbaine.

action 14.1

améliorer l'image des corridors routiers montréalais

Les interventions réalisées dans les emprises des corridors routiers et aux abords de ces derniers contribuent à conditionner l'image du territoire et la perception des usagers. Par une plus grande qualité des constructions et des interventions d'aménagement, la Ville souhaite améliorer l'image des axes autoroutiers et des grandes artères structurantes ainsi qu'assurer la qualité des paysages offerts aux usagers du réseau routier.

À ce titre, les travaux projetés dans le cadre de l'aménagement d'un boulevard urbain dans le corridor de la rue Notre-Dame Est, de la réfection de l'autoroute Métropolitaine et des échangeurs Dorval et Turcot constituent des occasions privilégiées d'assurer une planification cohérente des infrastructures routières tenant compte de leur intégration au milieu urbain environnant (voir objectif 3).

Moyens de mise en œuvre

- Assurer, en collaboration avec les intervenants concernés, une planification intégrée des projets d'infrastructures routières, considérant les impacts des projets sur le milieu urbain environnant et cherchant à optimiser l'intégration urbaine des infrastructures.
- Régir, en bordure des grands corridors de circulation illustrés ci-après et des liens routiers projetés identifiés à la carte 2.2.3, les constructions de manière à répondre aux préoccupations suivantes :
  - la qualité architecturale des bâtiments et leur contribution au caractère d'ensemble des tronçons du réseau routier;
  - une implantation et des hauteurs de bâtiments favorisant un meilleur encadrement des corridors routiers et une densification de l'occupation du sol;
  - l'intégration des enseignes commerciales au cadre bâti;
  - une visibilité minimale des aires de stationnement et de manœuvre, d'entreposage extérieur et de manutention;
  - l'encadrement et la mise en valeur des percées visuelles et des panoramas sur le mont Royal, sur le Centre des affaires ou sur d'autres éléments significatifs du paysage.

- Réglementer l'affichage commercial et l'implantation des panneaux-réclames de manière à limiter leur impact visuel sur les corridors routiers (voir objectif 13).
- Conserver et mettre en valeur le couvert végétal et les autres éléments naturels, telle la falaise Saint-Jacques, qui contribuent au caractère verdoyant de certains tronçons du réseau.
- Accroître la plantation d'arbres aux abords du réseau routier, notamment le long des corridors dont le cadre bâti présente un caractère fortement déstructuré.

ILLUSTRATION 2.5.4 LES GRANDS CORRIDORS DE CIRCULATION

Par une plus grande qualité des constructions et des interventions d'aménagement urbain, la Ville souhaite améliorer l'image des axes autoroutiers et des grandes artères structurantes suivantes ainsi qu'assurer la qualité des paysages offerts aux usagers du réseau routier.

1 Autoroute 40
2 Boulevard Saint-Charles
3 Boulevard Saint-Jean
4 Boulevard Des Sources
5 Autoroute 13
6 Boulevard Marcel-Laurin
7 Autoroute 15
8 Rue Lajeunesse
9 Avenue Papineau
10 Boulevard Pie-IX
11 Boulevard Henri-Bourassa Est
12 Boulevard Louis-H.-La Fontaine
13 Rue Jean-Talon Est
14 Rue Sherbrooke Est
15 Avenue Souligny – rue Dickson – rue Notre-Dame Est
16 Autoroute Ville-Marie
17 Autoroute 15
18 Boulevard Décarie
19 Boulevard Newman
20 Route 138
21 Chemin De La Côte-de-Liesse
22 Autoroute 20

action 14.2

améliorer l'intégration des infrastructures de transport collectif au paysage urbain

Les corridors de transport collectif jouent un rôle structurant dans la ville, tant par leur présence physique et leur potentiel attractif que par l'animation urbaine générée par leur fréquentation.

L'intégration au tissu urbain des infrastructures de transport collectif existantes et projetées constitue une préoccupation importante pour la Ville, particulièrement lorsque ces infrastructures sont localisées dans des milieux déjà urbanisés, présentant un intérêt patrimonial ou un fort potentiel de consolidation ou de construction. À ce titre, mentionnons notamment l'implantation d'un système léger sur rail (SLR) à l'étude dans l'axe de l'avenue Du Parc et du boulevard René-Lévesque Ouest (voir objectif 3).

Le Plan vise aussi à améliorer la perception et l'image du transport collectif de manière à favoriser son utilisation. Ainsi, l'aménagement du domaine public aux abords des stations de métro, des gares de train de banlieue et des stations intermodales doit faire l'objet d'une attention particulière, notamment les aires d'attente, pour faciliter l'accès et créer un environnement sécuritaire, agréable à fréquenter et répondant aux besoins de tous les groupes d'usagers.

Moyens de mise en œuvre

- Assurer, en collaboration avec les intervenants concernés, une planification intégrée des projets d'infrastructures de transport collectif tenant compte de leur impact sur le milieu urbain environnant, notamment leur contribution au caractère et à la vitalité des milieux traversés.
- Concevoir et aménager le domaine public aux abords des stations de métro, des gares de train de banlieue et des gares intermodales en respectant les principes d'aménagement énoncés.

L'AMÉNAGEMENT DES ABORDS DES POINTS D'ACCÈS AU TRANSPORT COLLECTIF

L'aménagement du domaine public aux abords des infrastructures de transport collectif commande, entre autres, les interventions suivantes visant à renforcer le confort et la sécurité des usagers accédant au réseau à pied, à vélo ou en autobus :

- la mise en place de trottoirs continus et suffisamment larges;
- des aménagements paysagers;
- un éclairage et un mobilier urbain appropriés;
- des stationnements pour vélos.

Constituant d'importants lieux de passage et de rencontre, les abords des stations de métro et des gares doivent s'inscrire au sein des milieux de vie comme de véritables places publiques et être aménagés de manière à en faire des lieux conviviaux. Il importe par ailleurs d'aménager le domaine public de manière à réduire les possibilités de conflits entre les piétons, les cyclistes et les véhicules de transport collectif. Les passages piétonniers permettant de franchir en toute sécurité les corridors routiers doivent faire l'objet d'un aménagement particulier (éclairage, marquage de la chaussée, feux de circulation) de manière à augmenter la visibilité des piétons et à prévenir les automobilistes de la présence de lieux fortement fréquentés. Il s'agit aussi de concevoir des traverses adaptées aux besoins des piétons, soit en réduisant la largeur des rues, soit en aménageant des îlots de refuge aux carrefours les plus achalandés.

La planification des abords des stations de métro et des gares de train de banlieue nécessite, entre autres, l'aménagement d'aires de débarquement pour autobus facilitant les correspondances. Quant aux stationnements incitatifs, des conditions permettant des déplacements sécuritaires, agréables et pratiques pour les utilisateurs du transport collectif doivent également être envisagées : trottoirs, éclairage adéquat, aménagement paysager, surveillance, etc.

Des parcours piétonniers courts et directs réduisant les distances de marche entre les milieux résidentiels et les infrastructures de transport collectif doivent aussi, dans la mesure du possible, être considérés lors de la planification des grilles de rues. Dans certains cas, l'aménagement de passages pour piétons sécuritaires serait nécessaire afin de favoriser l'utilisation du transport collectif. Enfin, des bâtiments orientés vers la rue et implantés de manière à soutenir l'animation piétonne sur les trottoirs sont particulièrement souhaitables aux abords des stations de métro et des gares.