



Stratégie centre-ville **SOUTENIR L'ÉLAN**

Document de consultation 2016





TABLE DES MATIÈRES

MOT DU MAIRE	4
MOT DE RICHARD BERGERON	6
L'ÉLAN DU CENTRE-VILLE	8
OBJECTIFS DE LA STRATÉGIE	11
TERRITOIRE DU CENTRE-VILLE	12
1. PORTRAIT DU CENTRE-VILLE	14
1.1 ÉVOLUTION ET HISTOIRE DU TERRITOIRE DU CENTRE-VILLE	14
1.2 PORTRAIT ACTUEL DU CENTRE-VILLE	17
LE MOTEUR ÉCONOMIQUE DU QUÉBEC	17
UN RICHE RÉSEAU ARTISTIQUE ET CULTUREL ET UN PÔLE DE SAVOIRS EN PLEIN ESSOR	20
UNE POPULATION MIXTE EN FORTE CROISSANCE	22
DES MILIEUX DE VIE EN CONSOLIDATION	25
UNE HAUSSE CONSTANTE DE L'ACHALANDAGE DES RÉSEAUX DE TRANSPORT	29
UN CADRE BÂTI À VALORISER	34
2. UN TERRITOIRE AU FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT	36
3. PERSPECTIVE : LE CENTRE-VILLE EN 2030	40
4. GRANDS CHANTIERS ET ORIENTATIONS STRATÉGIQUES	43
CHANTIER 1 UN RÉSEAU COMPLÉMENTAIRE DE TRANSPORT EN COMMUN	44
CHANTIER 2 UN CENTRE-VILLE OUVERT SUR LE FLEUVE	46
CHANTIER 3 LA RECONVERSION DES ENSEMBLES INSTITUTIONNELS ET DES IMMEUBLES PUBLICS : UN MODÈLE DE RÉGÉNÉRATION URBAINE	48
AXE 1 DES MILIEUX DE VIE COMPLETS ET INCLUSIFS	50
AXE 2 UN MOTEUR ÉCONOMIQUE DISTINCTIF	54
AXE 3 UNE MOBILITÉ DURABLE ET INTELLIGENTE	56
AXE 4 DES INFRASTRUCTURES MIEUX INSÉRÉES AU TISSU URBAIN	58

LÉGENDE ET CRÉDITS

PHOTOS

Couverture :

Palais des congrès de Montréal
© Pierre Morant

Inauguration square Cabot 2015
© LMSavard

Quartier des spectacles - Plan lumière
© Martine Doyon

Page de gauche :

Place Ville Marie © Stéphane Poulin

DESIGN GRAPHIQUE ET IMPRESSION
Factorie l'agence

Montréal 



Denis Coderre
Maire de Montréal

MOT DU MAIRE

Le 21^e siècle est le siècle des villes. En 2008, un cap important a été franchi quand la part de la population mondiale vivant en ville a franchi 50 %. L'ONU prévoit qu'en 2050, la proportion atteindra 70 % : ce sont pas moins de 2,5 milliards de nouveaux urbains que devront accueillir les villes d'ici là.

Ainsi, l'avenir plus ou moins heureux de l'humanité dépend désormais de la manière dont les villes seront construites, de la qualité de vie qu'elles offriront à leurs habitants. Je tiens à ce que Montréal demeure sur ce point exemplaire, jusqu'à devenir une référence et une inspiration pour l'Amérique urbaine.

Parallèlement à ce vaste mouvement d'urbanisation, le processus de mondialisation d'une économie désormais centrée sur le savoir, la créativité et l'information a fait des villes les principaux lieux de création de richesse. Aujourd'hui, ce ne sont plus tant les pays qui sont en concurrence économique les uns avec les autres, mais plutôt les villes et les régions dont elles sont le cœur, les villes-régions. Dans ce contexte, l'enjeu est de tout faire pour développer nos propres talents – priorité conséquente à l'éducation – en plus d'en attirer de partout dans le monde et de les retenir, qu'il s'agisse d'individus ou d'entreprises.

La réputation internationale d'une ville et son image de marque sont à cet égard déterminantes. C'est ici qu'entre en jeu le centre-ville.

Le centre-ville de sa métropole est l'endroit où une collectivité se présente au monde, où elle affiche ses valeurs, où elle atteste de son dynamisme, où elle témoigne de son art de vivre. Sur tous les continents, les villes aujourd'hui à l'avant-scène, celles dont le nom est sur toutes les lèvres, celles aussi qui tirent le mieux profit du nouveau contexte concurrentiel entre les villes-régions du monde, ont en commun de l'avoir compris : elles réalisent dans leur centre-ville des projets urbains d'exception, mieux, elles font de la totalité de leur centre-ville un projet urbain d'exception.

L'objectif de la Stratégie centre-ville est, par la mise en œuvre d'un projet urbain d'exception, que la grande collectivité montréalaise, et même du Québec tout entier, fasse du centre-ville de Montréal l'une des cartes maîtresses de notre avenir collectif.

Aidés par l'histoire, par la géographie et par la clairvoyance des illustres dirigeants qui nous ont précédés, nous avons la chance de partir d'une bonne base. Car le centre-ville de Montréal est déjà une heureuse exception sur le continent nord-américain : centre-ville habité, second pôle de savoir du continent, premier moteur économique du Québec, véritable éden culturel et gastronomique, plus belle rue commerciale de tout le Canada, plus importante ville intérieure du monde, capitale universelle, si le titre existait, du vivre-ensemble harmonieux, et j'en passe. Voilà ce que nous pressentions déjà dans les années 1960, quand nous avons propulsé notre centre-ville dans la modernité. Voilà ce que nous venons tout juste de redécouvrir, comme en témoigne le formidable élan que connaît le centre-ville depuis quelques années en tant que lieu de vie, foyer culturel et place d'affaires.

Il y a une vingtaine d'années, on disait du centre-ville de Montréal qu'il donnait l'impression d'avoir été bombardé tant on y trouvait de terrains vagues. Combinant le savoir-faire des secteurs public et privé, l'élan des années récentes a mis fin à cette perception négative. Il reste tout de même beaucoup à faire, tant le centre-ville conserve encore un formidable potentiel de développement. L'engagement que je prends aujourd'hui est de *Soutenir l'élan* de notre centre-ville.

Parmi toutes les formes que prendra ce soutien, deux auront un caractère particulièrement structurant.

La première marque mon choix résolu en faveur des transports collectifs en tant que mode privilégié de déplacement vers le centre-ville autant qu'à l'intérieur de celui-ci. Le projet de réseau électrique métropolitain, le REM, récemment annoncé par la Caisse de dépôt et placement du Québec, est un pas de géant dans cette direction. Il y a cinquante ans, le réseau initial du métro a puissamment contribué à orienter le développement et à définir la personnalité distinctive du centre-ville de Montréal. Le REM en fera bientôt le champion nord-américain des transports collectifs de haut niveau.

La seconde forme est l'ouverture du centre-ville sur le fleuve, depuis si longtemps souhaitée par la population. Les mutations du système mondial de production et l'évolution technologique permettent aujourd'hui de recycler les vastes zones industrielles, ferroviaires et portuaires qui, partout sur la planète, avaient historiquement suspendu la relation de symbiose entre le cœur des villes et l'eau. Rien qu'au centre-ville, c'est pas moins de 20 kilomètres de rives dont la *Stratégie* annonce la mise en valeur, sous diverses formes. Il importe de souligner que nous veillerons à ne pas nuire aux activités du Port de Montréal, lequel demeure l'un de nos plus précieux atouts économiques.

Les villes internationalement réputées pour la qualité de leur aménagement, de Hambourg à Lyon, de Barcelone à San Francisco, ou encore de Paris à Vancouver, ont en commun d'avoir ces dix à vingt dernières années déployé une stratégie de développement de leur cœur reposant sur ces deux axes principaux que sont le choix du transport collectif et la mise en valeur de leur relation à l'eau. Par la Stratégie centre-ville, Montréal entend joindre ce club sélect des villes modèles du XXI^e siècle.

Il est important de comprendre que cette ambition pour le centre-ville que la Stratégie annonce doit être partagée, car elle profitera à tous. Le développement du centre-ville ne se fait pas au détriment de telle ou telle autre partie du territoire. Habitants du grand Montréal autant que de l'ensemble du Québec, nous avons tous intérêt à ce que le centre-ville de notre métropole soit prospère et rayonne. Je veillerai également à ce que la Stratégie n'exclue personne, et qu'au contraire elle renforce le réputé modèle montréalais d'intégration sociale.

Ayons à nouveau confiance en notre savoir-faire et construisons ce centre-ville digne de la place que Montréal occupe dans le monde.



Denis Coderre
Maire de Montréal



Richard Bergeron

Conseiller de ville –
District de Saint-Jacques

Membre du comité exécutif,
responsable de la Stratégie Centre-Ville

MOT DE RICHARD BERGERON

Il se passe quelque chose d'extraordinaire au centre-ville, quelque chose que l'urbaniste que je suis attendait depuis longtemps, très longtemps. En effet, le centre-ville connaît un puissant élan de développement, élan d'autant plus remarquable qu'il touche simultanément une diversité de volets du développement d'une ville :

- Élan **démographique**, le centre-ville venant tout juste d'accueillir 15 000 habitants supplémentaires et s'apprêtant à en accueillir 10 000 autres, sitôt que les nombreux projets en chantier seront complétés;
- Conséquemment, élan de la **construction de logements** avec pas moins de 2 500 mises en chantier annuellement, 10 fois plus qu'il y a 20 ans;
- Élan en tant que **place d'affaires**, ce dont témoignent les 250 000 mètres carrés d'espace à bureaux récemment livrés ou présentement en chantier;
- Élan **commercial** illustré par l'arrivée de plusieurs nouveaux supermarchés d'alimentation, magasins d'ameublement, hôtels et autres commerces;
- Élan aussi en matière de **services publics**, autour du fer de lance que constituent le nouveau CHUM et son centre de recherche;
- Élan en tant que **pôle culturel**, matérialisé par la Maison de la danse, par celle de l'ONF, par le Pavillon pour la Paix du Musée des beaux-arts de Montréal, par la rénovation de la bibliothèque Saint-Sulpice, entre autres;
- Élan fulgurant des **transports collectifs** qui ont depuis 15 ans connu une augmentation de 50 % à destination du centre-ville, correspondant à plus de 110 000 nouveaux usagers;
- Élan **social** illustré notamment par l'approche inclusive mise de l'avant au parc Émilie-Gamelin et au square Cabot, par la nomination récente d'un Protecteur des itinérants, et par la création de l'Observatoire international des maires sur le vivre-ensemble;
- Somme de tout ce qui précède, élan **économique** attesté par la valeur des permis de construire qui, forts d'une moyenne annuelle de 1,2 milliard de dollars pour le seul arrondissement Ville-Marie, sans même prendre en compte le CHUM et son centre de recherche, est multipliée par trois comparativement aux années précédentes.

Par la Stratégie centre-ville, le maire Coderre m'a confié la responsabilité de faire en sorte que cet élan s'accélère et confirme l'appartenance de Montréal au groupe des villes les plus attrayantes et dynamiques du monde. Je n'aurais pu souhaiter mandat plus enthousiasmant.

D'entrée de jeu, force est de reconnaître que l'époque est favorable. Fruit d'un long processus de conscientisation, du Protocole de Kyoto (1997) à l'Accord de Paris (2015), une nette majorité au sein de la population partage désormais une forte sensibilité à l'endroit du développement durable. Cela a conduit à la redécouverte des vertus de la centralité urbaine – densité, diversité, accessibilité – typiques des quartiers centraux de Montréal, au premier chef de son centre-ville. Cette redécouverte est particulièrement marquée chez la génération Y, les « milléniaux », lesquels, qu'ils aient grandi en ville ou en banlieue, optent massivement pour les quartiers centraux et pour le mode de vie urbain reposant sur les transports collectifs et actifs.

Certains défis commencent toutefois à se préciser. C'est pourquoi l'intervention de la Ville, appuyée par les gouvernements supérieurs, devient essentielle, et ce, sur chacune des trois grandes thématiques couverte par la Stratégie :

- **Transport** : datant des années 1960 et 1970, les réseaux de transport permettant d'accéder au centre-ville sont aujourd'hui arrivés à saturation. La poursuite du développement du centre-ville exige de procéder à un nouveau cycle d'investissements majeurs visant à en accroître l'accessibilité. À cet égard, la Stratégie propose de prioriser l'investissement dans les transports collectifs et actifs;
- **Milieu de vie** : les logements construits au centre-ville ces dernières années ont visé deux marchés : le grand luxe et l'accession à la propriété de jeunes ménages dans des logements de faible taille. Pour éviter qu'arrivant à l'étape de fonder une famille, ces ménages ne soient bientôt forcés de quitter le centre-ville, la Stratégie propose de favoriser la construction de logements familiaux, en plus de prévoir les équipements collectifs essentiels aux familles, l'école primaire venant au premier rang. Afin que les populations moins fortunées puissent elles aussi vivre au centre-ville, la Stratégie propose également une application rigoureuse de la politique d'inclusion de la Ville;

- **Économie** : la concurrence est devenue féroce dans les secteurs du bureau et des commerces, qui sont les deux piliers de l'emploi au centre-ville. La Stratégie entend relever ce défi d'une part en assurant une accessibilité optimale au centre-ville, d'autre part en misant sur la spécificité et la qualité de l'expérience urbaine offerte par le centre-ville.

Point de rencontre naturel entre l'Europe et l'Amérique, Montréal est à même de combiner le meilleur de ces deux grandes traditions dans l'art de construire la ville : côté européen, respect de l'enracinement historique et donc du patrimoine, harmonie, raffinement, convivialité et volontarisme public; côté américain, vitalité, éclectisme, audace, confiance en l'avenir et dynamisme de l'initiative privée. La Stratégie est l'occasion d'assumer pleinement cette dualité en opérant sur le territoire du centre-ville la synthèse du meilleur de l'Europe au meilleur de l'Amérique, au bénéfice premier des Montréalais d'aujourd'hui et de demain il va sans dire. C'est ce que j'exposais à mes étudiants il y a 25 ans, c'est encore ce à quoi je crois plus que jamais.

Place à la grande conversation collective sur l'avenir de notre centre-ville.



Richard Bergeron

Conseiller de ville – District de Saint-Jacques
Membre du comité exécutif,
responsable de la Stratégie Centre-Ville



L'ÉLAN DU CENTRE-VILLE

LE CENTRE-VILLE DE MONTRÉAL EST EN PLEIN ESSOR. CŒUR DE LA MÉTROPOLE, IL COMPTE PRÈS DE 100 000 RÉSIDENTS ET ACCUEILLE PLUS DE 300 000 TRAVAILLEURS, 150 000 ÉTUDIANTS ET DES MILLIERS DE VISITEURS CHAQUE JOUR.

On y retrouve l'épicentre économique de la région, quatre institutions d'enseignement supérieur, deux hôpitaux universitaires, une diversité d'offres culturelle unique en Amérique du Nord, une concentration d'attraits touristiques majeurs, une grande richesse architecturale et patrimoniale, 19 kilomètres de berges, un réseau de transport radial fort, dont 15 stations de métro, et un réseau piétonnier intérieur parmi les plus étendus au monde. Le centre-ville de Montréal, c'est la locomotive économique du Québec, une mosaïque de milieux de vie qui le composent et l'alimentent. Or son territoire recèle un très fort potentiel de développement urbain durable.

Regain d'intérêt pour le centre – Saisir l'opportunité

Depuis une vingtaine d'années, les Montréalais réinvestissent leur centre-ville, où l'on observe une forte croissance démographique. En effet, la population résidente du centre-ville a augmenté de 12 % en 10 ans (2001 à 2011).

Cette population est jeune, cosmopolite et très scolarisée. Elle contribue au dynamisme du secteur. À ces résidents s'ajoutent les travailleurs, étudiants et visiteurs qui fréquentent le centre-ville de façon quotidienne: ils sont 720 000 à se déplacer ainsi tous les jours vers le centre-ville.

En parallèle, le territoire fait l'objet d'investissements importants en matière de projets immobiliers. Les nouvelles constructions résidentielles du centre-ville représentent plus du tiers de toutes les mises en chantier de la ville et le territoire accueille plusieurs nouveaux projets de tours à bureaux. De plus, le centre-ville dispose d'un important potentiel de développement inexploité, particulièrement le littoral du fleuve Saint-Laurent et les grands sites institutionnels à reconverter.

Parmi les grands projets en planification, l'implantation d'un Réseau électrique métropolitain (REM), le réaménagement du Vieux-Port, du secteur du Havre et de l'autoroute Ville-Marie contribueront à mettre en valeur des secteurs du territoire et à compléter les milieux de vie qui s'y trouvent ou qui pourraient y naître. À ce titre, les grandes institutions de savoir, de diffusion culturelle ainsi que le secteur des affaires offrent un réel potentiel de collaboration à des projets collectifs structurants.

La mobilisation des gouvernements autour de projets urbains structurants, combinée à l'engagement de la Ville de Montréal, offre une opportunité sans précédent pour le centre-ville. Il s'agit de saisir cette opportunité afin de planifier le développement du territoire au cours des 15 prochaines années.

Le centre-ville, précieuse source de revenus pour la collectivité montréalaise

Cœur de la métropole et locomotive économique de la région, le centre-ville de Montréal est un important générateur de richesse pour la collectivité montréalaise. Les recettes fiscales municipales générées par le seul territoire de l'arrondissement de Ville-Marie en 2016 excéderont de 371 M\$ les dépenses qu'on y fera. Ainsi, 42 % de revenus fiscaux générés par l'arrondissement seront retournés à la collectivité montréalaise et financeront des projets et des activités qui bénéficieront à l'ensemble des citoyens.

Le contexte de mondialisation

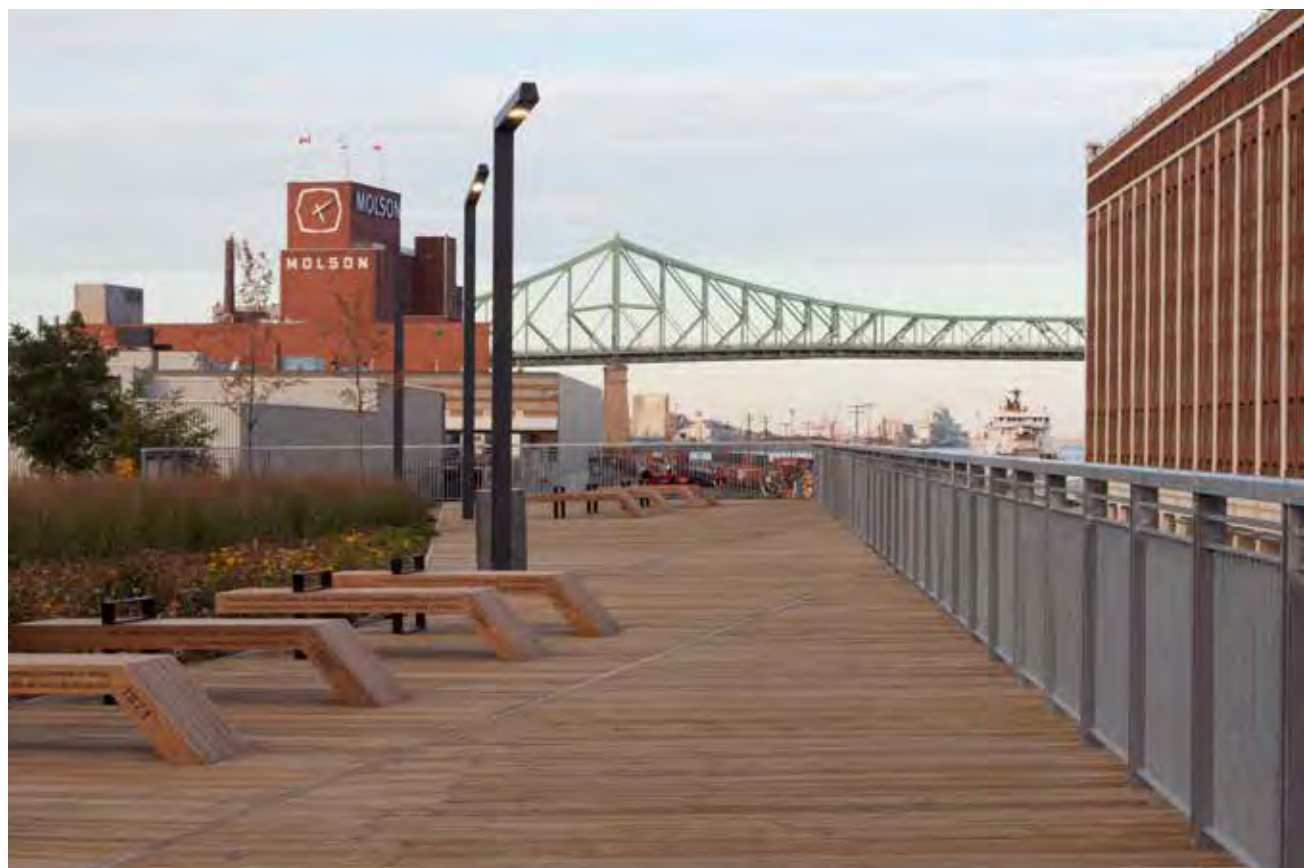
Dans un contexte de mondialisation, un véritable « marché des villes » se met en place, lisible à différentes échelles, du local jusqu'à l'international. Aussi, l'optimisation du potentiel de développement et de l'attractivité du centre-ville de Montréal permettra-t-il de lui tailler une place de choix dans le panorama des grandes villes du monde.

Le nouveau paradigme et l'urgence d'agir

Le centre-ville de Montréal est un modèle de développement urbain éco-responsable. Il offre à ses résidents et à ses visiteurs un mode de vie dont l'empreinte est réduite par la proximité des services, la densité du cadre de vie et le recours aux déplacements actifs et collectifs. La croissance du transport collectif et du transport actif pour les résidents et navetteurs constitue un atout incomparable pour atteindre des objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre. Le rôle moteur du centre-ville et le mode de vie durable qu'il offre sont au cœur de ce nouveau paradigme.

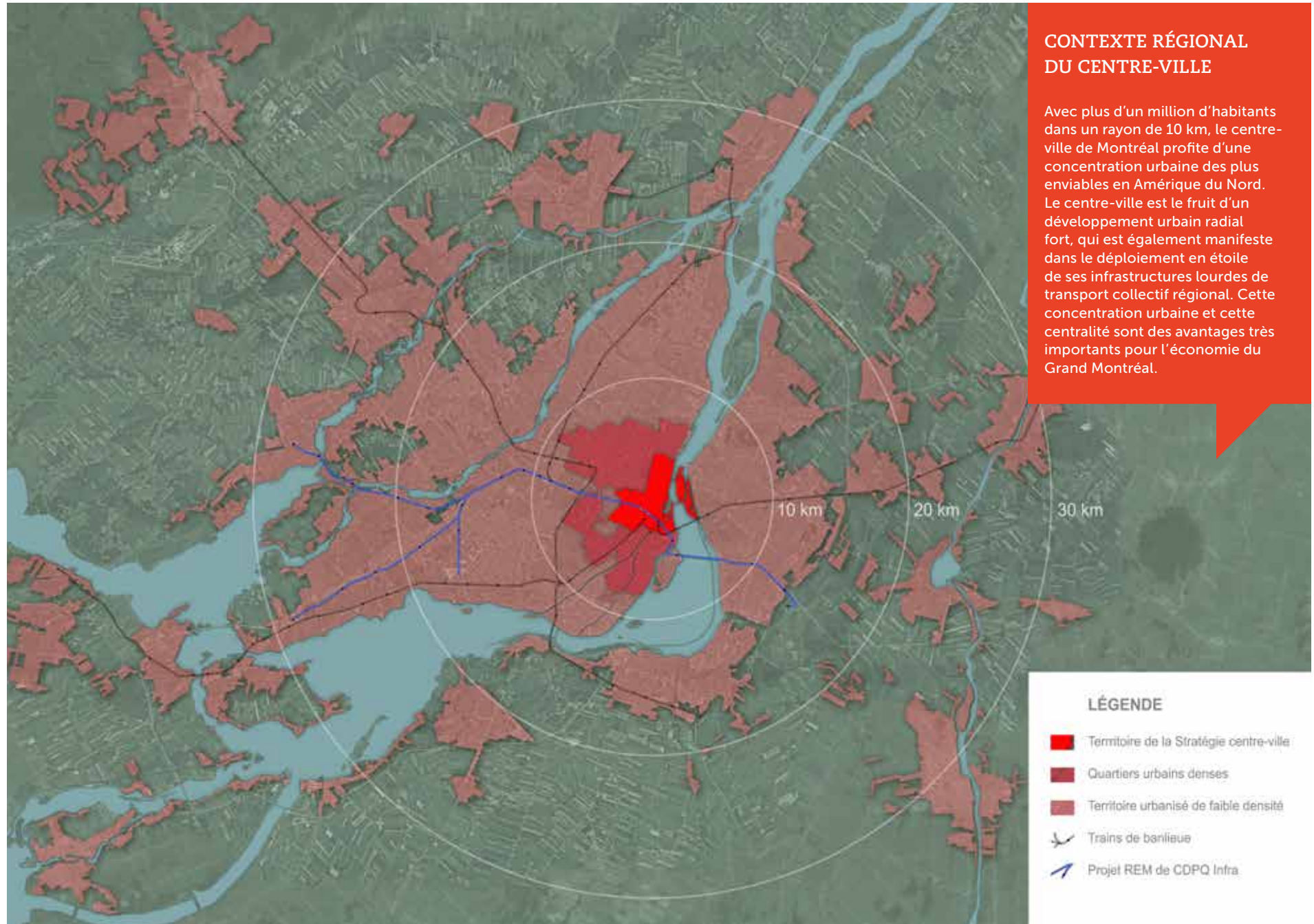
Dans la conjoncture actuelle, la Ville de Montréal souhaite soutenir et optimiser l'élan du centre-ville pour permettre :

- d'augmenter l'accessibilité au plus grand pôle d'activités de la région,
- de compléter l'offre d'un mode de vie durable dans des quartiers complets, attrayants et inclusifs,
- de bonifier le rôle prédominant du centre-ville dans l'économie métropolitaine, dans un contexte de concurrence à l'échelle mondiale, et sa capacité de générer de la richesse pour la collectivité.



Belvédère du Chemin-Qui-Marche | Crédit : © OGariépy

RÉGION URBANISÉE





OBJECTIFS DE LA STRATÉGIE

La Stratégie centre-ville vise à orienter la croissance urbaine vers le cœur de la région métropolitaine en densifiant, en priorité, le territoire du centre-ville. Aussi la Stratégie mise-t-elle sur l'accès, l'attrait, l'animation et le dynamisme du territoire, pour faire de celui-ci un lieu où il fait bon vivre, travailler, étudier et se divertir. Issue d'une volonté d'accroître la compétitivité de Montréal à l'échelle mondiale, la Stratégie trace le chemin vers un futur résolument urbain. Son objectif est d'optimiser le potentiel de développement du territoire en s'appuyant sur une vision d'avenir audacieuse, concrétisée par des initiatives ciblées qui guideront les interventions publiques et privées.

Le document de consultation de la Stratégie centre-ville présente la vision d'avenir et les orientations stratégiques pour l'ensemble du territoire. Le document propose des interventions couvrant tous les champs de compétences de la Ville : mobilité, sécurité publique, propreté, culture, loisir, bibliothèques, habitation, développement social, aménagement du domaine public, vitalité économique. Un tel décloisonnement permettra de proposer une stratégie intégrée. Par ailleurs, les recommandations de la stratégie dépassent les seuls enjeux de juridiction municipale pour se prononcer sur des thèmes ayant un impact majeur sur le dynamisme du centre-ville, notamment l'accessibilité au centre-ville par le transport en commun.

Le Plan d'action de la Stratégie sera rendu public à l'hiver 2017. Ce Plan proposera des initiatives ayant un impact mesurable et substantiel sur le potentiel de développement du centre-ville.



Pétanque | Crédit © Kelly Jacob

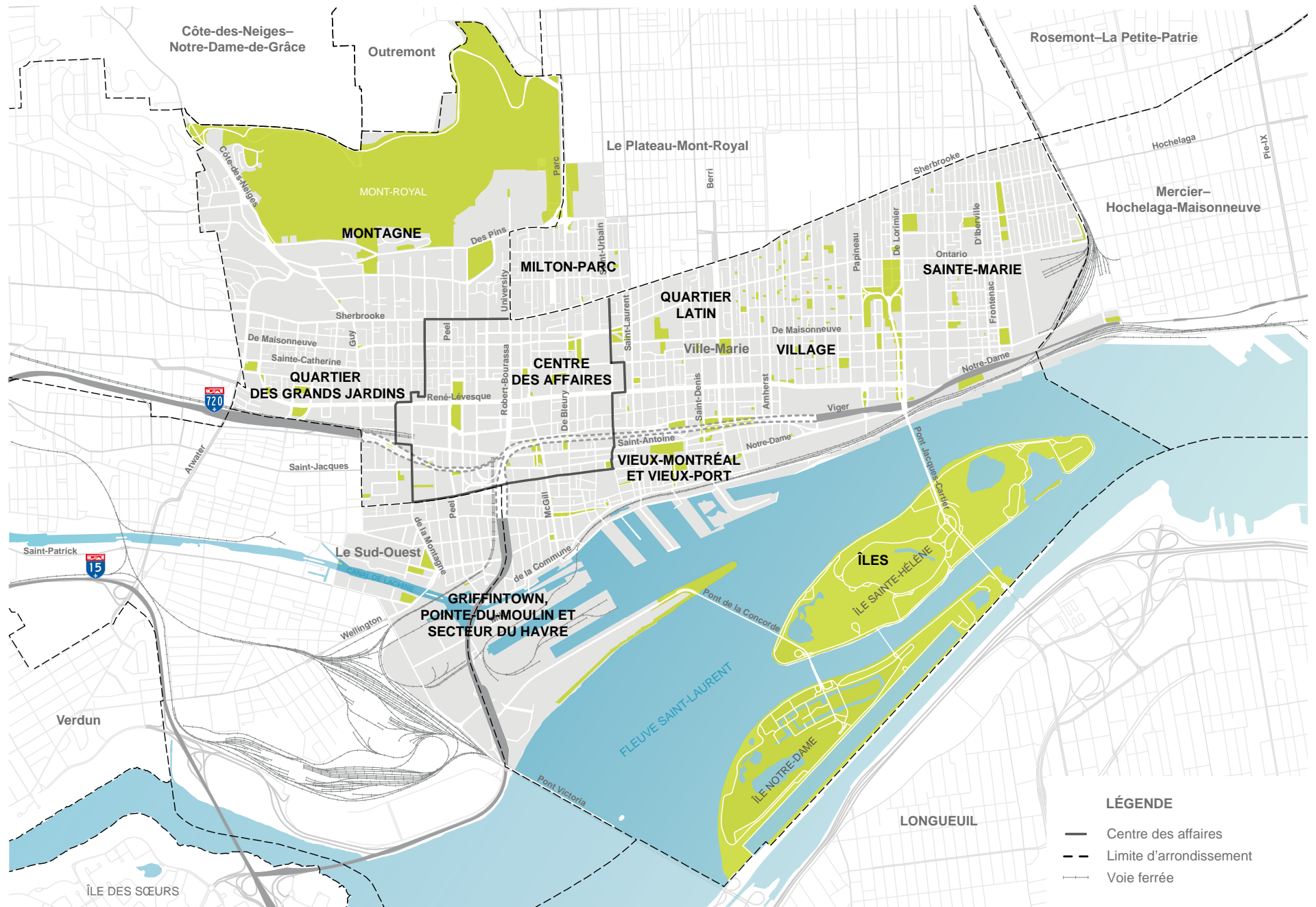


TERRITOIRE DU CENTRE-VILLE

Le territoire du centre-ville retenu pour la Stratégie s'appuie à la fois sur des caractéristiques géographiques et historiques, et sur le potentiel d'expansion réel des milieux de vie existants. Ainsi, les limites de ce territoire sont déterminées de façon à y inclure les éléments qui caractérisent Montréal et constituent les assises de son importance économique, culturelle et touristique. Dans cette optique, le territoire d'étude englobe le Centre des affaires et ses quartiers limitrophes, notamment Griffintown, le secteur Bridge-Wellington et le Vieux-Montréal au sud, les quartiers Saint-Jacques et Sainte-Marie à l'est, Milton-Parc au nord ainsi que le Quartier des grands jardins à l'ouest. Tous ces secteurs offrent des occasions de développement et d'intensification de leurs activités.

Le territoire du centre-ville s'étend sur un peu plus de 18 km², et regroupe l'ensemble de l'arrondissement de Ville-Marie ainsi que des zones situées dans les arrondissements Le Plateau-Mont-Royal, Le Sud-Ouest et Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Il se distingue des autres quartiers de Montréal par sa centralité, son cadre bâti, et l'intensité des activités qu'on y retrouve.

LE CENTRE-VILLE ET SES QUARTIERS



1

PORTRAIT DU CENTRE-VILLE

1.1 ÉVOLUTION ET HISTOIRE DU TERRITOIRE DU CENTRE-VILLE



1697
1 150 habitants

Ville fortifiée, centre de la traite des fourrures FIN 17^e – FIN 18^e

La ville fortifiée de Ville-Marie, premier établissement permanent européen de l'île de Montréal, est fondée par Maisonneuve et Jeanne Mance en 1642, près du fleuve, non loin de l'ancien village iroquois d'Hochelaga. La colonie religieuse française s'est installée sur cet emplacement stratégique, dernière halte avant les rapides de Lachine, qui accueillait depuis plusieurs décennies un poste saisonnier d'échanges de fourrures entre amérindiens et européens. Ce rôle commercial se développe et la ville commence à prendre de l'expansion. Des faubourgs se constituent le long des chemins Saint-Laurent et Notre-Dame, et accueillent la majorité des emplois, au sein d'ateliers de fabrication artisanale. La Conquête britannique de 1760 attire des marchands, favorisant l'installation d'une nouvelle population anglophone aisée.

La ville est dense et mixte, la vie domestique et le travail sont intégrés aux mêmes bâtiments. Les groupes sociaux sont répartis indifféremment, puis, à la suite de nombreux incendies, la reconstruction de la ville en pierre, plutôt qu'en bois, favorise le départ des populations moins aisées, en raison des coûts élevés des nouvelles maisons. Le clivage social et linguistique s'amorce ainsi entre les faubourgs et la ville. Les activités commerciales à l'intérieur de la ville fortifiée continuent de s'intensifier et empiètent sur les résidences.



1805
9 000 habitants
(augmentation de 7 850)

Cité commerciale de l'Empire britannique FIN 18^e – MI-19^e

Dès 1801, le gouvernement autorise la démolition des fortifications. Plus des deux tiers de la population de la ville vit alors dans les faubourgs. L'urbanisation se poursuit par l'expansion des faubourgs existants et le lotissement du nouveau faubourg Sainte-Anne, ou Griffintown. Ce dernier attire des manufactures et leurs ouvriers, puis accueille la première vague d'immigration massive de la ville : les ouvriers du chantier du canal de Lachine, en majorité Irlandais.

L'ouverture du canal en 1825 conforte la ville comme plaque tournante de l'économie canadienne. Le port est aménagé et fait de Montréal le premier centre d'échanges commerciaux du Canada. La double fonction du canal – transport et ressource énergétique – attire de nombreuses manufactures : la vallée du canal de Lachine devient le premier pôle industriel du Canada. L'activité commerciale dans le centre s'intensifie et se diversifie. La démolition des fortifications donne lieu à la première planification de la ville. Le plan des Commissaires (1804-1817) prévoit l'élargissement de rues pour ouvrir la ville sur les faubourgs et l'aménagement des premiers squares d'agrément.



1852



57 700 habitants
(augmentation de 48 700)

Métropole industrielle du Canada MI-19^e – FIN 19^e

La ville connaît une croissance spectaculaire, due à l'exode rural et à l'immigration. Durant cette période, les Canadiens français redeviennent majoritaires et la totalité du territoire couvert par la Stratégie est urbanisé. Jusqu'en 1883, les limites administratives de la Cité recourent à peu près celles du centre-ville actuel et comptent alors plus de 155 000 résidents.

L'ouverture du pont Victoria en 1859 et la jonction des voies ferroviaires au port font de la ville une plaque tournante du commerce international. Le vieux centre connaît une intensification des activités commerciales liées au port et au transport ferroviaire et les magasins-entrepôts chassent toutes les autres fonctions : les résidents aisés quittent pour le quartier Saint-Antoine, suivis par le commerce de détail et les communautés religieuses. On assiste ainsi à la création d'une nouvelle centralité dans la haute ville.

Un premier Centre des affaires se constitue rue Saint-Jacques, autour de nouveaux édifices abritant les domaines de la finance et des assurances. Le tramway, hippomobile (1862) puis électrique (1892), devient rapidement populaire et permet aux ouvriers de se loger dans les nouvelles municipalités voisines, par exemple sur l'actuel Plateau-Mont-Royal, moins coûteux.



1881



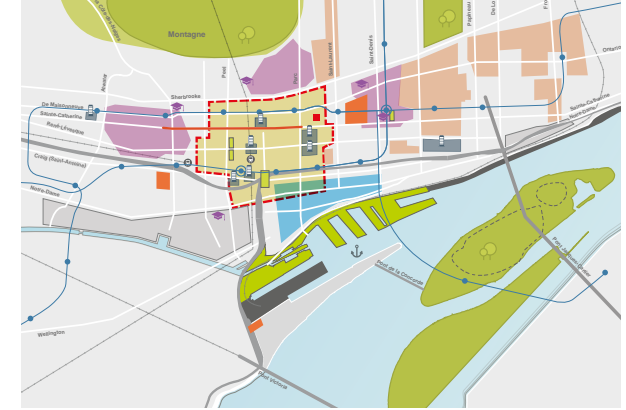
155 200 habitants
(augmentation de 97 500)

Centre de la métropole canadienne FIN 19^e – MI-20^e

Entre 1880 et 1910, une série d'annexions des villages en périphérie accroît le territoire et la population de la ville de Montréal. L'industrialisation se poursuit et croît jusqu'à la crise des années 1930. Dans les années 1910-1920, le gouvernement fédéral investit dans de nouvelles infrastructures portuaires et intermodales qui font de Montréal le premier port céréalier d'Amérique du Nord et le deuxième port après New York pour le transport de passagers. Un nouveau Centre des affaires se constitue autour du square Dorchester, bientôt bordé de gares prestigieuses et d'hôtels de luxe.

La rue Sainte-Catherine est le cœur de la vie commerciale et culturelle et attire de nouveaux lieux de divertissement (cinémas, théâtres, puis cabarets et boîtes de nuit). Durant la Prohibition, la vie nocturne prend son essor autour de la rue Sainte-Catherine et du Red Light et le tourisme de masse se développe.

La généralisation de l'automobile dans les classes aisées entraîne le développement de quartiers résidentiels plus éloignés du centre, où elles s'établissent. Dans la basse ville, les vieux quartiers se détériorent; les incendies sont nombreux et les nouvelles constructions rares. Une crise du logement se traduit par un surpeuplement des logements ouvriers, devenus des taudis.



1966



136 300 habitants
(diminution de 18 900)
1 295 000 hab. à Montréal

Centre-ville moderne, dense et multifonctionnel MI-20^e – DÉBUT 21^e

On assiste à la désindustrialisation du vieux centre-ville et à l'édification d'un centre-ville moderne. Le déclin du port de Montréal commence en 1959 avec l'ouverture de la Voie maritime. Le canal de Lachine est fermé à la navigation et, en 1976, les activités portuaires se déplacent définitivement vers l'est. Avec le déclin des activités portuaires et l'essor du transport des marchandises par camion, les activités ferroviaires diminuent elles aussi.

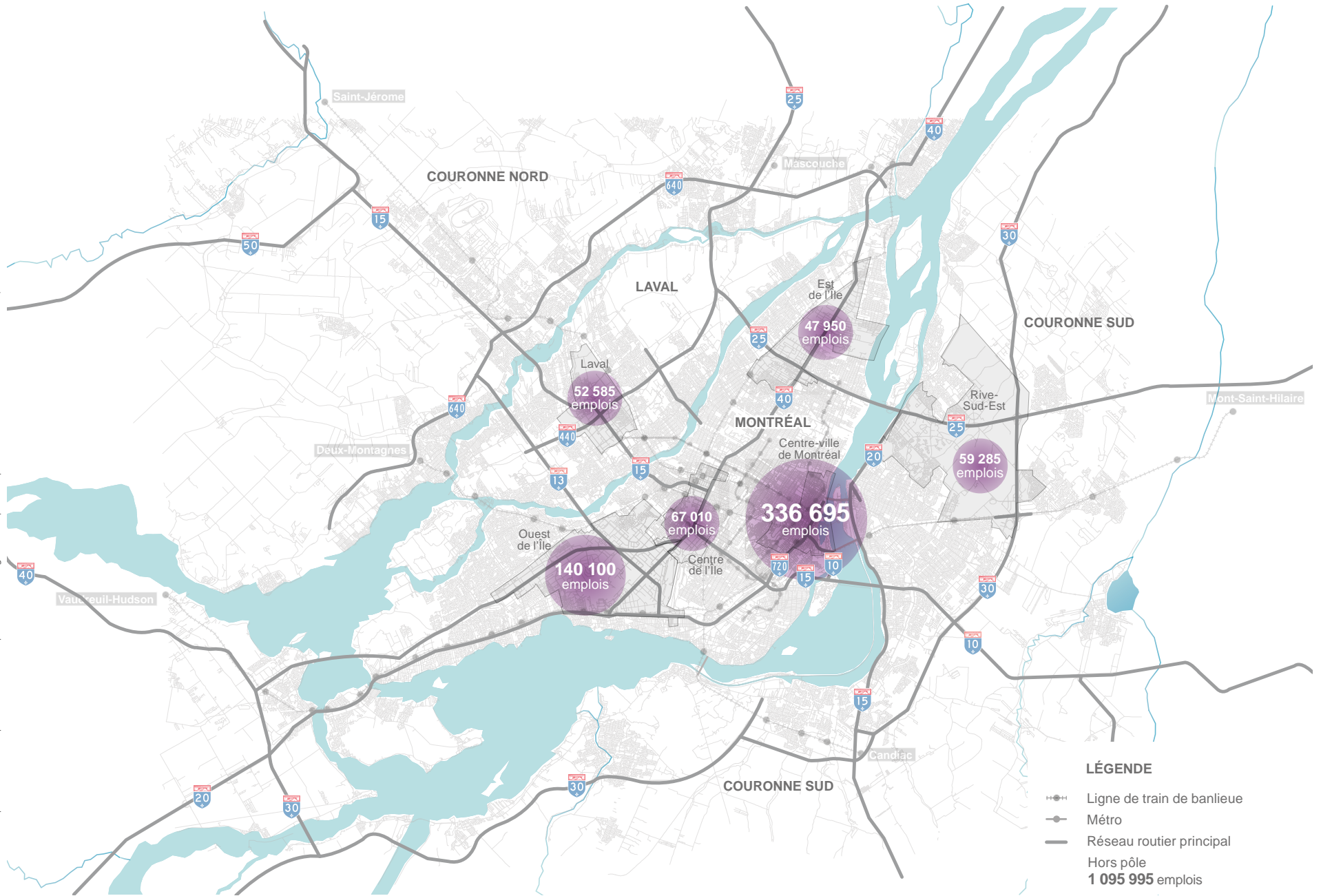
La population résidente diminue fortement au centre-ville; les secteurs résidentiels disparaissent au profit des tours à bureaux et des autoroutes (Bonaventure et Ville-Marie). Avec le développement de la banlieue, la classe moyenne quitte le centre pour s'établir dans les quartiers et villes périphériques.

L'activité économique du centre-ville continue de se spécialiser dans le secteur des services et le Centre des affaires se consolide avec l'érection de nouvelles tours à bureaux. Plusieurs projets publics élargissent le développement vers l'est (siège d'Hydro-Québec, Place des Arts, Maison de Radio-Canada). Le développement du centre-ville moderne est soutenu par l'ouverture du métro en 1966. La ligne verte et la ligne orange ont pour effet de créer des liens rapides et efficaces entre les quartiers densément peuplés du centre de l'île et le quartier des affaires.

À partir de l'Exposition universelle en 1967, tenue sur une île Sainte-Hélène agrandie et la nouvelle île Notre-Dame, Montréal se positionne sur le marché du tourisme culturel et événementiel. Cette vocation se confirmera notamment avec la tenue à Montréal des Jeux olympiques de 1976.

RÉPARTITION DES EMPLOIS DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL

Source : Statistique Canada, Enquête nationale auprès des ménages 2011, produit personnalisé selon le lieu de travail | Traitement : BC2



LÉGENDE

- Ligne de train de banlieue
- Métro
- Réseau routier principal
- Hors pôle**
- 1 095 995 emplois**

1.2 PORTRAIT ACTUEL DU CENTRE-VILLE

LE MOTEUR ÉCONOMIQUE DU QUÉBEC

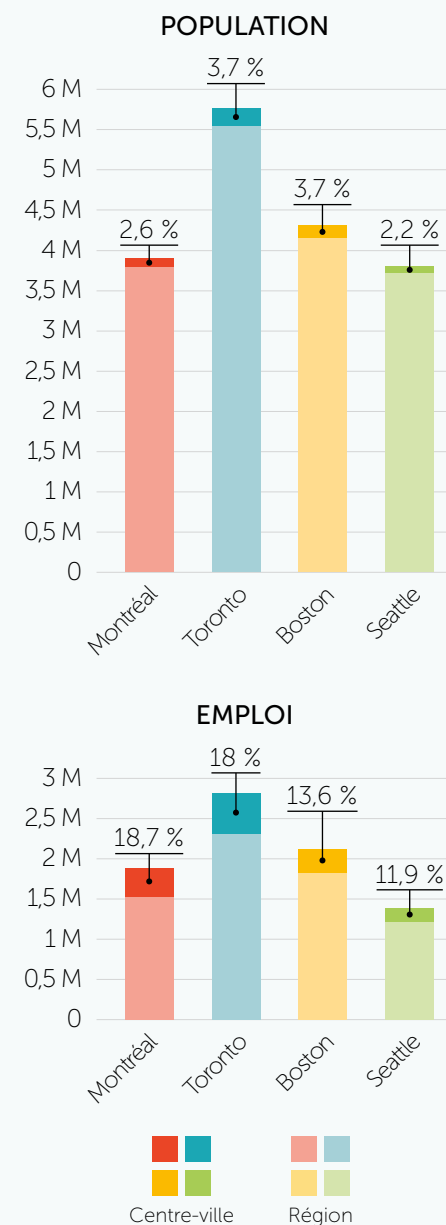
FAITS SAILLANTS

- Le centre-ville de Montréal est le plus important pôle d'emploi du Québec.
- Près de la moitié des emplois du centre-ville sont associés aux secteurs à haute valeur ajoutée de l'innovation et de la créativité.

Le centre-ville de Montréal est et demeure le principal pôle d'emploi de la région métropolitaine. Avec 337 000 emplois et la plus forte densité d'emplois au Québec, le centre-ville prédomine sur les autres concentrations d'emplois de la région et du Québec, et ce, malgré la tendance à l'étalement des emplois, constatée depuis les années 1980. Dans la région de Montréal, un emploi sur cinq se trouve au centre-ville. Le poids du centre-ville est stable depuis 2001, mais sa croissance est toutefois moins rapide que celle des couronnes. Les secteurs économiques qui comptent le plus d'emplois sont les services professionnels, le secteur des finances et assurances et l'administration publique.

Le rayonnement international de Montréal passe principalement par son centre-ville. Montréal se démarque des autres villes canadiennes par le nombre de congrès internationaux, de sièges d'organisations internationales et de représentations consulaires qu'elle accueille. Or, la plupart de ces activités se tiennent au centre-ville, et notamment dans le Quartier international (centre des congrès, OACI). Le centre-ville concentre aussi une grande partie des attractions touristiques les plus visitées au Québec, principalement dans le domaine du tourisme culturel et événementiel (festivals, Vieux-Port, Vieux-Montréal).

Poids des centres-villes de Montréal, Toronto, Boston et Seattle par rapport à leur RMR en termes de population et d'emplois (2011)

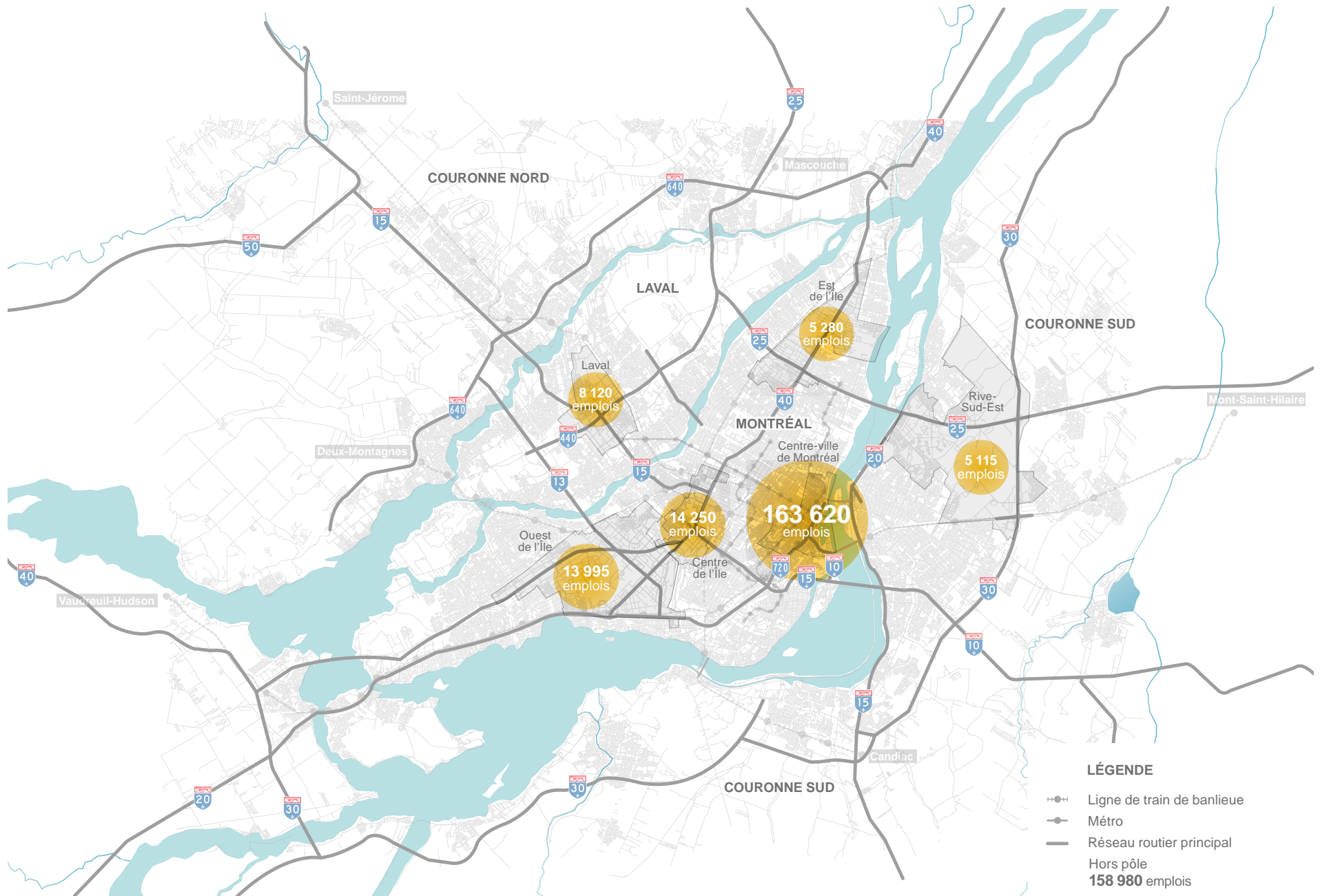


Le centre-ville se positionne avantageusement dans le développement de l'économie du savoir. Celle-ci ayant pris le relais de l'économie industrielle, l'innovation et la créativité jouent désormais un rôle clé dans la vitalité économique. Or, le territoire concentre 44 % des emplois associés à l'innovation et à la créativité de la région, tels les services professionnels, l'industrie de l'information, les institutions d'enseignement et de recherche ou encore l'industrie culturelle. Il comprend notamment deux grands hôpitaux universitaires dont les nouveaux édifices du Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM), et le Quartier de l'innovation, mis en place par l'École de technologie supérieure et les universités McGill et Concordia, qui regroupe la plus importante concentration d'entreprises en multimédia et technologies de l'information au Canada.

Avec plus de la moitié des espaces à bureaux de la région métropolitaine, Montréal est la deuxième ville nord-américaine qui concentre la plus grande proportion d'espaces à bureaux dans son centre, après New York. Cependant, le centre-ville n'a plus le monopole : alors que le centre-ville moderne édifié dans les années 1960 concentrait la quasi-totalité des espaces de bureaux de la région métropolitaine, en 2015, il n'en comprend plus que 55 %. Cette baisse du poids relatif est particulièrement marquée, depuis 15 ans, pour les immeubles à bureaux haut de gamme (classe A) : en 2000, ils étaient localisés à 72 % au centre-ville, en 2015, ce taux est passé à 62 %.

L'offre de commerce de détail est stable depuis la dernière décennie, bien qu'en déclin relatif à l'échelle régionale. En effet, le poids du pôle commercial du centre-ville a diminué depuis les années 1990 avec l'ouverture de nouveaux pôles sur la Rive-Nord et sur la Rive-Sud, passant de 17,5 à 10 %. La rue Sainte-Catherine, ses abords et les galeries marchandes souterraines qui y sont reliées forment toujours le cœur commercial du centre-ville et ont une desserte régionale, voire provinciale. Le taux d'inoccupation des locaux commerciaux s'inscrit en deçà de la moyenne régionale, qui est de 9,2 %. L'activité commerciale et les activités de bureau se soutiennent mutuellement, comme en témoigne l'offre importante de restauration. De même, le quart des dépenses dans les galeries marchandes vient des travailleurs du centre-ville.

RÉPARTITION DES EMPLOIS EN INNOVATION ET CRÉATIVITÉ



Source : Statistique Canada, Enquête nationale auprès des ménages 2011, produit personnalisé selon le lieu de travail | Traitement : BC2



UN RICHE RÉSEAU ARTISTIQUE ET CULTUREL ET UN PÔLE DE SAVOIRS EN PLEIN ESSOR

FAITS SAILLANTS

- Avec quatre institutions d'enseignement supérieur et une concentration de lieux de diffusion culturelle, le centre-ville est un pôle de savoir et de culture unique au Canada.

Le centre-ville est le premier pôle artistique et culturel du Québec. En plus des lieux de diffusion artistique d'envergure métropolitaine – musées, salles de concert, théâtres – il accueille aussi la Grande Bibliothèque ainsi que les grands festivals internationaux d'arts et de divertissement, intérieurs et extérieurs. Le secteur de la Place des Arts continue de faire l'objet d'investissements publics majeurs, confirmant son importance comme pôle culturel du Québec. Après la Maison symphonique de Montréal, les projets en cours du Wilder - Espace danse et du siège social de l'ONF contribuent à consolider et à diversifier ce pôle, en y localisant des volets administratifs, de production et de formation dans différents domaines artistiques. Le pôle Quartier latin, voisin, s'est doté d'un programme particulier d'urbanisme et on y procède au réaménagement de l'ancienne bibliothèque Saint-Sulpice. Les institutions muséales connaissent aussi un essor avec le nouveau pavillon du Musée des beaux-arts de Montréal et l'expansion du musée de la Pointe-à-Callière en Cité d'archéologie et d'histoire de Montréal. On retrouve aussi à travers tout le territoire une multitude de lieux de diffusion de moindre capacité, couvrant une grande diversité artistique – arts visuels, théâtre, danse, arts technologiques – qui contribuent à densifier et à enrichir le réseau artistique du centre-ville.

Le centre-ville constitue la principale concentration d'établissements d'enseignement supérieur et de centres de recherche du Québec. Au total, les établissements postsecondaires du centre-ville regroupent près de 150 000 étudiants. Les institutions d'enseignement, tout comme les institutions culturelles, sont impliquées dans le redéveloppement et la vie du centre-ville, que ce soit par la construction de nouveaux édifices, par la revitalisation du patrimoine bâti ou par une présence dans l'espace public. Ces institutions interagissent avec leur milieu et créent avec différents acteurs des événements et activités publics qui contribuent à l'animation, à l'accès à la culture et au partage de celle-ci.

Depuis plusieurs années, on constate un exode des salles de cinéma et une baisse de fréquentation des salles de spectacle du centre-ville.

Le Quartier des spectacles a ainsi enregistré une baisse de 20 % de la fréquentation de ses salles entre 2004 et 2011. Dans la même période, plusieurs grandes salles de spectacle ont ouvert leurs portes en périphérie. On observe depuis lors une baisse des parts de marché des salles situées sur l'île de Montréal et en particulier au centre-ville, notamment pour les spectacles d'humour et de chanson francophone, au profit des salles situées en périphérie. À cela s'ajoute le fait que les salles montréalaises se qualifient difficilement pour certains programmes de subventions, dont les soutiens aux tournées, et que les salles de banlieue sont souvent soutenues financièrement par leur Ville.

Le maintien des espaces de création artistique, qui contribuent à créer l'ambiance et l'animation d'un quartier en plus de soutenir la vitalité globale de l'économie culturelle, reste lui aussi fragile. Le cœur du centre-ville en a perdu un certain nombre, lorsque d'autres secteurs se sont consolidés, notamment dans Sainte-Marie, autour du pôle de création des Faubourgs. Toutefois, la présence de ces professionnels dans les quartiers du centre-ville reste précaire, les locaux subissant la hausse des loyers et la pression de développement.



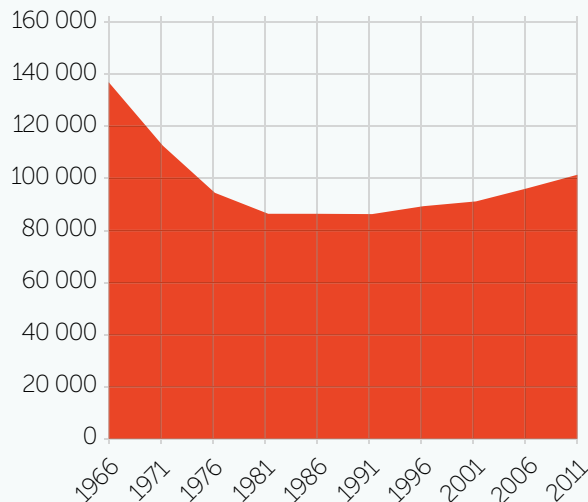


UNE POPULATION MIXTE EN FORTE CROISSANCE

FAITS SAILLANTS

- Le centre-ville connaît un boom immobilier : les nouvelles constructions résidentielles dans Ville-Marie représentent le tiers de toutes les mises en chantier de la ville.
- La population résidente est en forte croissance depuis le début des années 2000, gagnant plus de 10 000 résidents en 10 ans.
- 57 % des ménages résidant au centre-ville sont des personnes seules.
- Les acheteurs des nouveaux projets résidentiels sont majoritairement des propriétaires-occupants.

Évolution de la population sur le territoire du centre-ville de Montréal 1966-2011



La croissance de la population résidente au centre-ville a repris à la fin des années 1990 et s'est accélérée depuis une dizaine d'années. Ainsi, en 2011, le centre-ville compte 98 836 habitants. La population résidente augmente plus vite qu'à l'échelle de l'agglomération de Montréal, le taux de croissance entre 2001 et 2011 étant de 5,8 % au centre-ville, soit près de trois fois celui de l'agglomération (2 %).

De fait, le centre-ville connaît un boom du développement immobilier résidentiel depuis 10 ans, ce qui illustre une tendance régionale du marché de la construction des dernières décennies, à savoir un mouvement de concentration accompagné d'une densification. Tête de file de cette tendance, l'arrondissement de Ville-Marie présente les parts de marché les plus importantes sur le territoire de la ville depuis 10 ans, pour atteindre un tiers des mises en chantier de la ville en 2012-2014. La majorité des nouveaux logements se concentre dans le cœur et l'ouest du centre-ville, et partage des caractéristiques semblables : taille moyenne réduite (65 m²), mode de propriété en condominiums, coûts élevés (plus de 400 000 \$ par logement), et grands complexes d'habitations (plus de 125 unités). D'après une enquête de 2014, les trois quarts des acheteurs dans les nouveaux projets résidentiels acquièrent une propriété pour qu'eux (66 %) ou un membre de leur famille (6 %) y habitent. La majorité de ces acheteurs a moins de 35 ans et souhaite rester au centre-ville à long terme. Les investisseurs comptent donc pour 28 % des acheteurs et sont principalement concentrés dans le secteur du Centre Bell.

La densité de population au centre-ville est supérieure à la densité moyenne de la ville et à celle des arrondissements limitrophes, à l'exclusion du Plateau-Mont-Royal. Si tous les quartiers du centre-ville sont habités, certains sont plus denses que d'autres, comme le secteur Milton-Parc et le Quartier des grands jardins (plus de 150 logements/ha), les secteurs du cœur du Village, du nord de Sainte-Marie, du Quartier chinois et de l'est du Vieux-Montréal (plus de 75 logements/ha).

Source : Statistique Canada, recensements de la population 1966 à 2011
Traitement : Factorie L'agence

La population résidente est jeune, cosmopolite et diplômée. La tranche d'âge la plus largement représentée est celle des 20-34 ans, soit 40 % des résidents, ce qui distingue le territoire du reste de l'agglomération. On compte aussi 13,4 % d'ainés. Le niveau de scolarité est bien plus élevé sur le territoire que dans le reste de la ville avec 60 % des résidents détenant un diplôme universitaire (pour 34 % à l'échelle de la Ville). Enfin, près de la moitié des résidents sont nés à l'étranger, immigrants récents ou de longue date (avant 2001).

Plus de la moitié des ménages sont des personnes seules et la proportion de familles avec enfants est plus basse au centre-ville que dans les autres quartiers centraux. Les logements du centre-ville sont essentiellement de petits logements, comprenant une chambre et moins (studio). Les logements de trois chambres à coucher et plus représentent 11,5 % du parc, ce qui est largement inférieur aux taux des arrondissements voisins et de la moyenne de la ville, mais reflète la composition des ménages. Néanmoins, on retrouve une proportion notable de familles avec enfants habitant dans un petit logement (studio ou une chambre à coucher), soit 17,5 % dans Ville-Marie. Pour les familles de trois enfants et plus, cette proportion est de 12,6 %. Ce sont les plus forts taux de la ville.

Une mixité sociale est constatée à l'échelle du territoire avec de fortes disparités des revenus et des coûts des logements. La valeur moyenne des logements est inférieure à 325 000 \$ à l'est de Saint-Hubert et toujours supérieure à l'ouest. Ville-Marie est l'arrondissement où le revenu médian des ménages locataires est le plus bas, soit 26 000 \$ en 2010. Ainsi, près de 15 000 ménages ont des difficultés financières à se loger (faible revenu et taux d'effort de 30 % et plus), soit 41 % des ménages de l'arrondissement. Ce sont les ménages locataires d'une seule personne qui ont les taux d'effort les plus importants, puisque 35 % d'entre eux consacrent plus de la moitié de leur revenu au logement. Le centre-ville compte 8 920 logements sociaux et communautaires (public, OBNL, coopératives). Ville-Marie est le deuxième arrondissement comptant le plus de logements sociaux et communautaires sur son territoire. La production résidentielle des dernières années s'adresse quant à elle à une population plus aisée : les nouveaux occupants ont des revenus plus élevés que la moyenne de la région métropolitaine et la moitié d'entre eux gagnent 100 000 \$ et plus par année.



Jeanne-Mance | Fête des Voisins

L'itinérance et les problématiques qui y sont associées (santé mentale, toxicomanie, etc.) demeurent un enjeu important au centre-ville.

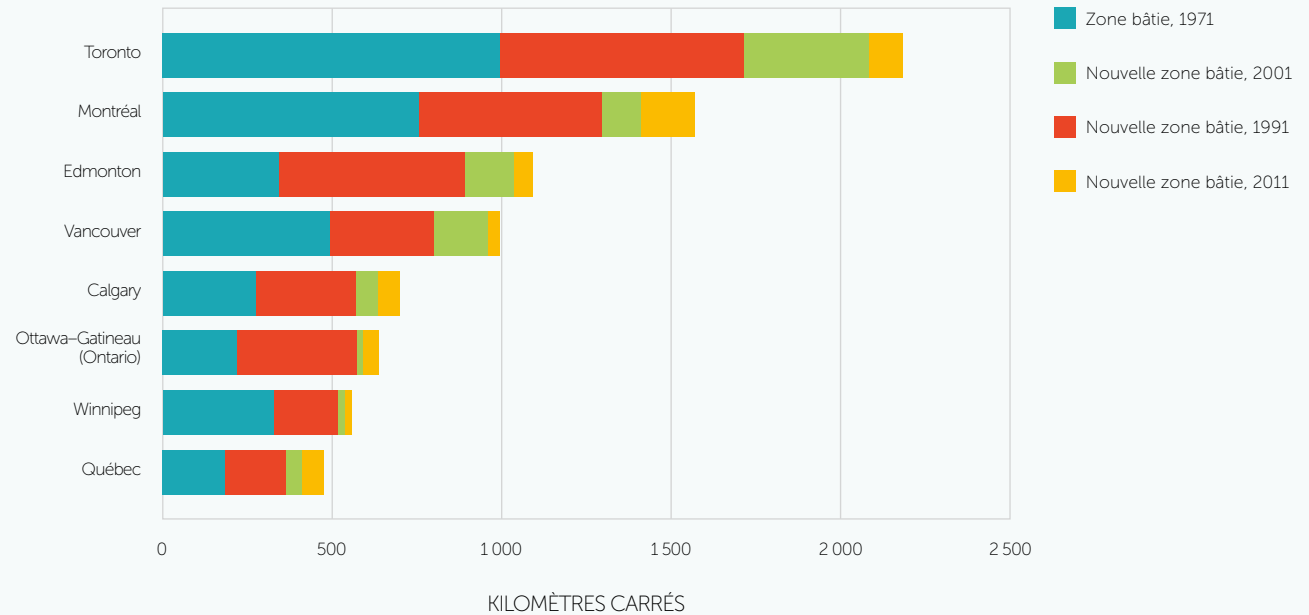
Le territoire réunit la majorité des organismes d'aide et des structures d'accueil comprenant refuges, maisons d'hébergement, centres de jour, logements transitoires, et un parc de maisons de chambres. Dans le cadre du Plan d'action montréalais en itinérance 2014-2017, un protecteur des itinérants vient d'être nommé par la Ville, qui a pris l'engagement de soutenir la réalisation de 1000 logements pour personnes vulnérables ou itinérantes, et l'engagement de sortir 2000 itinérants de la rue d'ici 2020.

À L'ÉCHELLE RÉGIONALE

La région de Montréal connaît un étalement urbain important, en même temps qu'une tendance à la densification de la typologie résidentielle. En effet, la typologie dominante des nouveaux logements est passée de la maison unifamiliale (70 % des mises en chantier au début des années 1990) à l'appartement (75 % des mises en chantier aujourd'hui). Depuis le début des années 2000, la zone bâtie de la région métropolitaine s'est agrandie de 161 km², soit la plus forte hausse pour l'ensemble des régions métropolitaines canadiennes. Ainsi, certaines municipalités des couronnes nord et sud ont connu des taux de croissance démographique importants, variant entre 9 % à Laval et 26 % à Mascouche ou 29 % à Vaudreuil-Dorion. Le solde migratoire de la ville de Montréal est également négatif, le nombre de personnes déménageant hors de l'île étant supérieur au nombre de personnes arrivant à Montréal. Il est cependant à noter que 20 % des nouveaux acheteurs au centre-ville viennent de la région métropolitaine (hors Montréal) et 65 %, de l'île de Montréal.

Source : Statistiques Canada. Le paysage changeant des régions métropolitaines du Canada, mars 2016
 Traitement : Factorie l'agence

Extension de la zone bâtie des régions métropolitaines canadiennes depuis 1971





DES MILIEUX DE VIE EN CONSOLIDATION

FAITS SAILLANTS

- Le centre-ville est déjà bien desservi en services et équipements de proximité, mais cette desserte est inégale.
- 70 % des résidents du centre-ville se rendent au travail en transport en commun (34 %) ou en transports actifs (36 %).
- Les autoroutes et artères de transit créent une rupture dans le réseau piétonnier et cycliste, et enclavent certains secteurs.

Le territoire du centre-ville présente des atouts uniques comme milieu de vie urbain, en termes de densité, de proximité des équipements et services, de vie culturelle animée et de mobilité en transports collectifs et actifs. On remarque néanmoins des disparités en termes d'offre de services et de vie de quartier, conséquence notamment de l'évolution historique des secteurs.

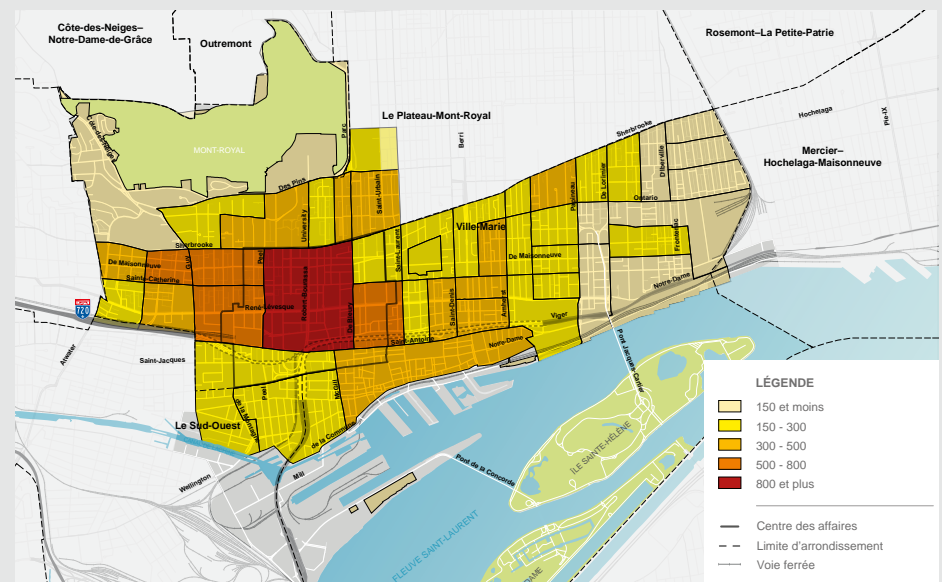
Le centre-ville bénéficie de la proximité des parcs métropolitains du Mont-Royal et de l'île Sainte-Hélène et des parcs linéaires du Vieux-Port et du canal de Lachine. Il constitue toutefois un îlot de chaleur majeur.

Le centre-ville est l'une des zones de l'agglomération où la température est la plus élevée, en raison notamment de la densité du bâti, du manque de végétation, de l'importante superficie asphaltée ou encore des appareils de climatisation des tours. Les espaces verts publics font défaut dans l'ouest du territoire, et il n'y a pas d'accès aux berges du fleuve à l'est de la rue Amherst, hormis le parc Bellerive, dont l'accessibilité est limitée.

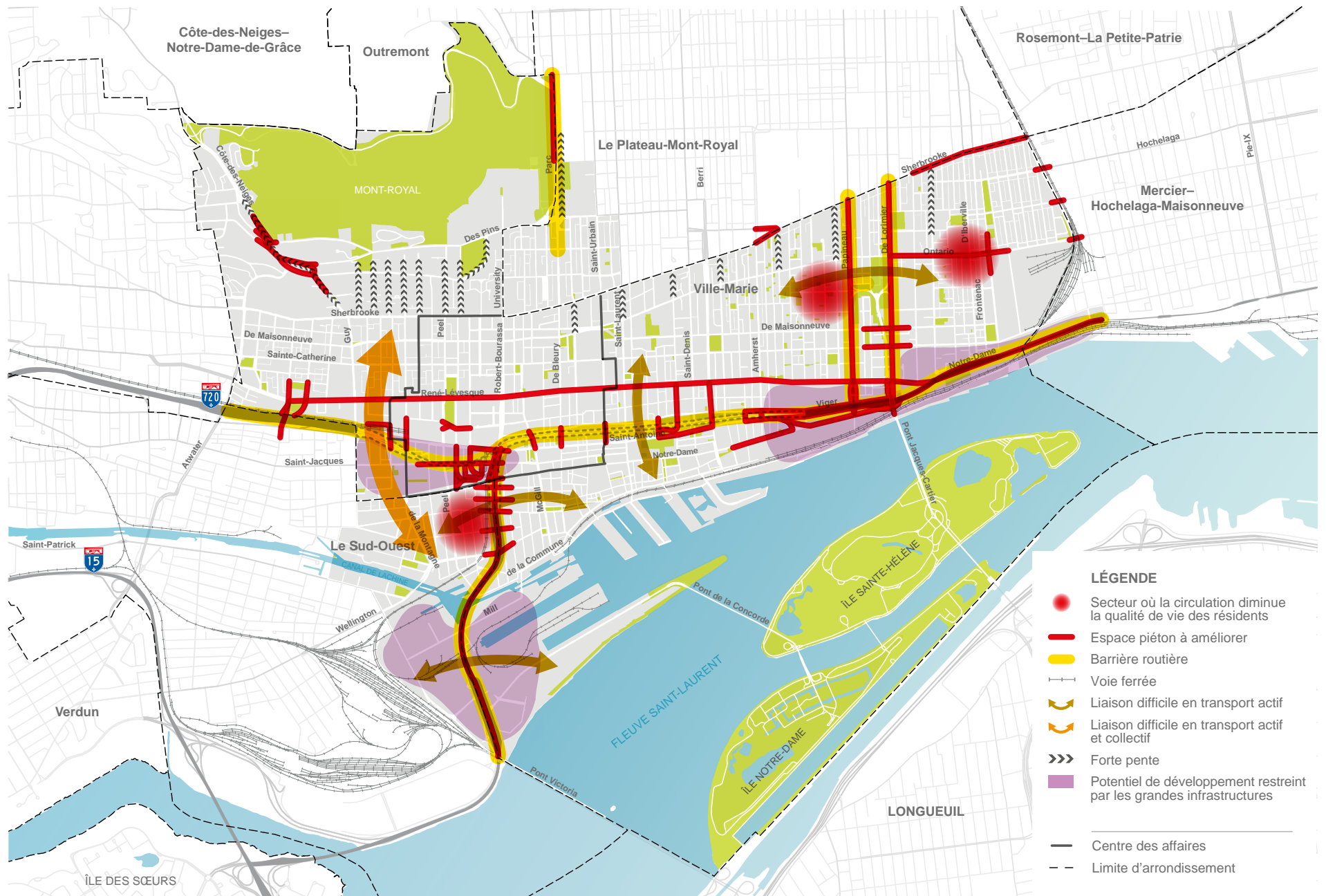
Dans Peter-McGill, Griffintown, Faubourg Québec et dans le Faubourg des Récollets, l'offre de services publics est incomplète : école primaire, bibliothèque, terrains de sport, aréna, parcs et centre culturel de proximité font défaut. De même, la répartition des commerces de proximité (alimentation, soins) n'est pas optimale dans tous les secteurs.

Les enjeux de cohabitation entre les personnes itinérantes, les riverains et les commerçants sont récurrents dans plusieurs secteurs du centre-ville.

Si le sentiment de sécurité est globalement positif sur l'ensemble du territoire, plusieurs espaces publics connaissent des situations conflictuelles entre les itinérants ou la population marginalisée et les autres usagers, notamment le square Viger, la place Émilie-Gamelin, le Village ou le Faubourg Saint-Laurent. Des démarches de médiation ont été mises en place telles que l'Équipe mobile de référence et d'intervention en itinérance (brigade EMRII), composée de policiers et d'intervenants sociaux, ou encore les pôles d'intervention en itinérance de l'arrondissement de Ville-Marie, visant une prise en charge des personnes itinérantes et un soutien aux riverains aux prises avec des problèmes de cohabitation (Accueil Bonneau, Village, et square Cabot). Des projets de réaménagement et d'animation du domaine public sont également menés par l'arrondissement et les acteurs du milieu.



ENJEUX DE MOBILITÉ À L'INTÉRIEUR DU TERRITOIRE



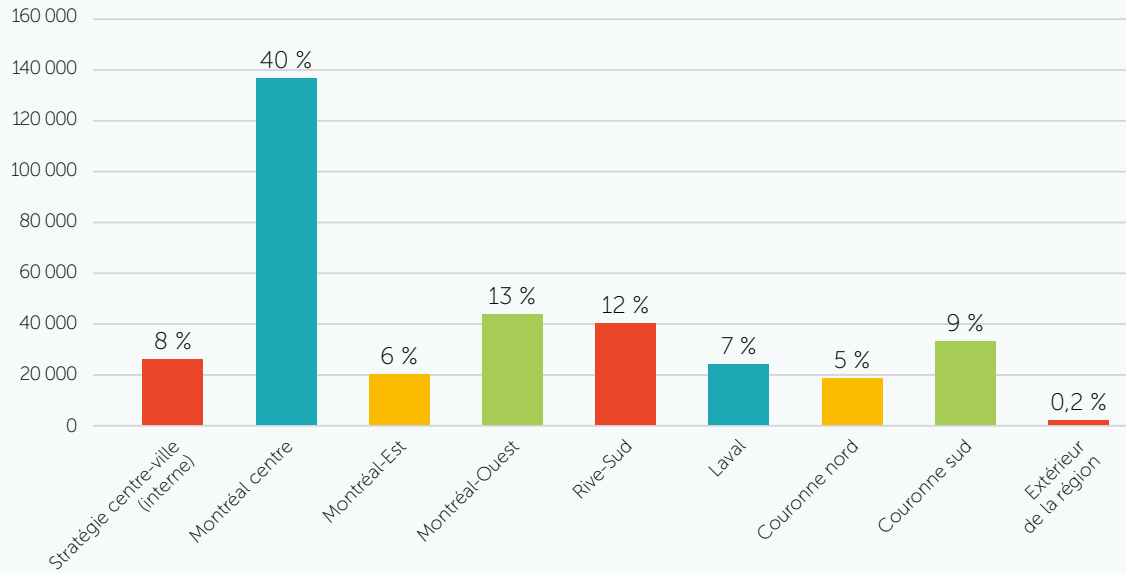
Le centre-ville est un territoire favorable aux déplacements piétonniers. Ainsi, près d'un tiers des résidents se rendent au travail à pied. La présence de pôles d'activités variés et bien distribués dans la zone centrale du territoire favorise ce mode de déplacements. Toutefois, la convivialité et la sécurité des trajets entre les destinations quotidiennes constituent un enjeu dans certains secteurs du centre-ville. Les grandes infrastructures de transport routier ou ferroviaire participent à l'enclavement des quartiers et nuisent aux déplacements des piétons et des cyclistes. Cette situation affecte autant les résidents que les travailleurs ou les touristes. La rue Notre-Dame Est, les abords du pont Jacques-Cartier (avec les avenues Papineau et de Lorimier), l'autoroute Ville-Marie et ses voies d'accès, les abords du terminus Centre-ville ou même le boulevard René-Lévesque comptent parmi les principales ruptures dans la continuité des réseaux de déplacements actifs au centre-ville et parmi les axes les moins sécuritaires pour les piétons et cyclistes. De même, le Vieux-Montréal et le Vieux-Port sont séparés par une voie ferrée de plus en plus utilisée par des trains de marchandises. Enfin, les liens cyclables sont discontinus et les sections qui ne sont pas en site propre sont potentiellement moins sécuritaires.

Plusieurs projets majeurs de réaménagement du domaine public sont en cours de réalisation ou de planification :

- transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard doté d'un vaste espace public central,
- réaménagement du Quartier des gares, l'une des portes d'entrée les plus achalandées du centre-ville,
- aménagement du Quartier des spectacles – pôle Place des Arts,
- réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest,
- recouvrement d'une section de l'autoroute Ville-Marie au pied de l'hôtel de ville et aménagement d'une place publique; réfection du square Viger,
- réaménagement de plusieurs rues dans un axe reliant le fleuve à la montagne (promenade urbaine),
- réaménagement de la rue Saint-Paul.

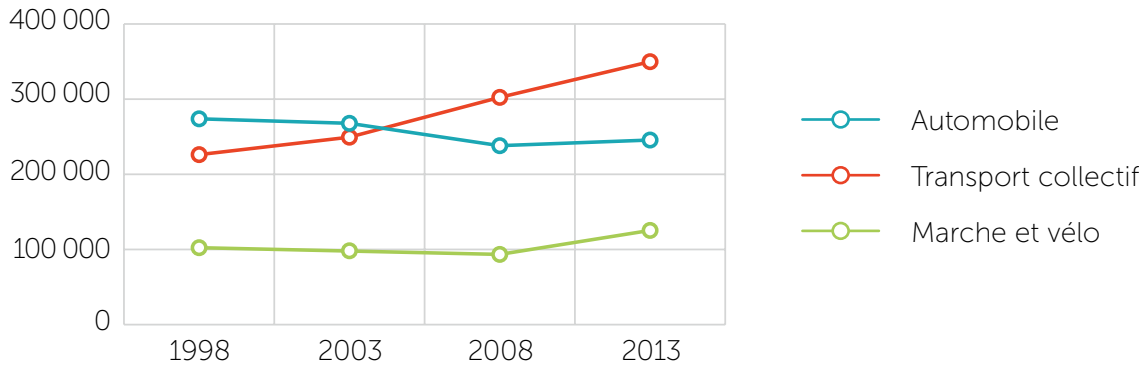
Ce sont autant d'interventions destinées à augmenter le couvert végétal, à améliorer le domaine public, à intégrer les infrastructures de transport et, ainsi, à accompagner le mouvement de densification et d'intensification des activités et des déplacements qui nécessite, pour être vivable et agréable, des rues sécuritaires et des espaces libres, de pause et de rencontre.

Part des déplacements selon les origines et les destinations durant la période de pointe du matin



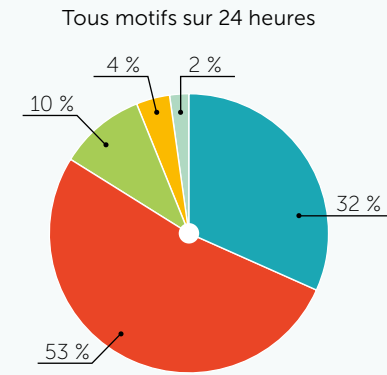
Source : Enquête Origine-Destination 2013 | Traitement : WSP

Évolution de la part modale des déplacements en lien avec le centre-ville sur 24 heures



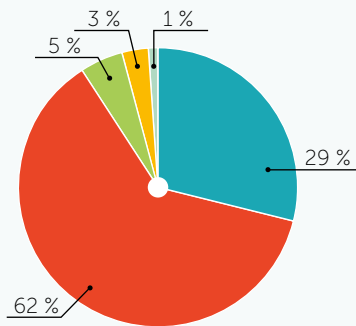
Source : Enquêtes Origine-Destination 1998, 2003, 2008, 2013 | Traitement : Ville de Montréal

Part modale des déplacements en lien avec le territoire de la Stratégie centre-ville



Total des déplacements / jour : 1 265 000

Tous motifs durant la PPAM* (entre 5 h et 8 h 59)



Total des déplacements durant la PPAM : 343 000

*Période de pointe du matin

- Automobile
- Transport collectif
- Marche
- Vélo
- Autre



UNE HAUSSE CONSTANTE DE L'ACHALANDAGE DES RÉSEAUX DE TRANSPORT

FAITS SAILLANTS

- Le centre-ville bénéficie d'un système de transport radial performant.
- Le centre-ville génère plus d'un million de déplacements par jour.
- Le transport en commun est le mode le plus utilisé pour se rendre au centre-ville.
- Plusieurs portions des réseaux de transport collectif sont saturés ou près de leur capacité en heure de pointe du matin :
 - la ligne orange, tronçon est,
 - la ligne verte, dans l'hypercentre,
 - le terminus Centre-ville et la voie réservée du pont Champlain,
 - la Gare centrale et la ligne de Deux-Montagnes,
 - les lignes de bus 165 (Côte-des-Neiges), 80 (Parc) et 24 (Sherbrooke).

Les déplacements en lien avec le centre-ville ne cessent de croître. En moyenne, le centre-ville génère plus d'un million de déplacements par jour, dont 40 % se font avec les quartiers centraux de Montréal, situés le long des lignes orange et verte du métro. Les déplacements en lien avec la périphérie comptent pour 33 %, dont les deux tiers se font avec Longueuil et la Rive-Sud.

Le transport en commun est le mode le plus utilisé pour se rendre au centre-ville et sa part modale va en augmentant. Un peu plus de la moitié des déplacements en lien avec le centre-ville se fait en transport collectif, pour atteindre 62 % des déplacements en heure de pointe du matin. Les automobilistes comptent pour environ 30 % et le nombre de voitures accédant au centre-ville n'a presque pas augmenté depuis 15 ans. La croissance des déplacements a donc été absorbée par le transport en commun.

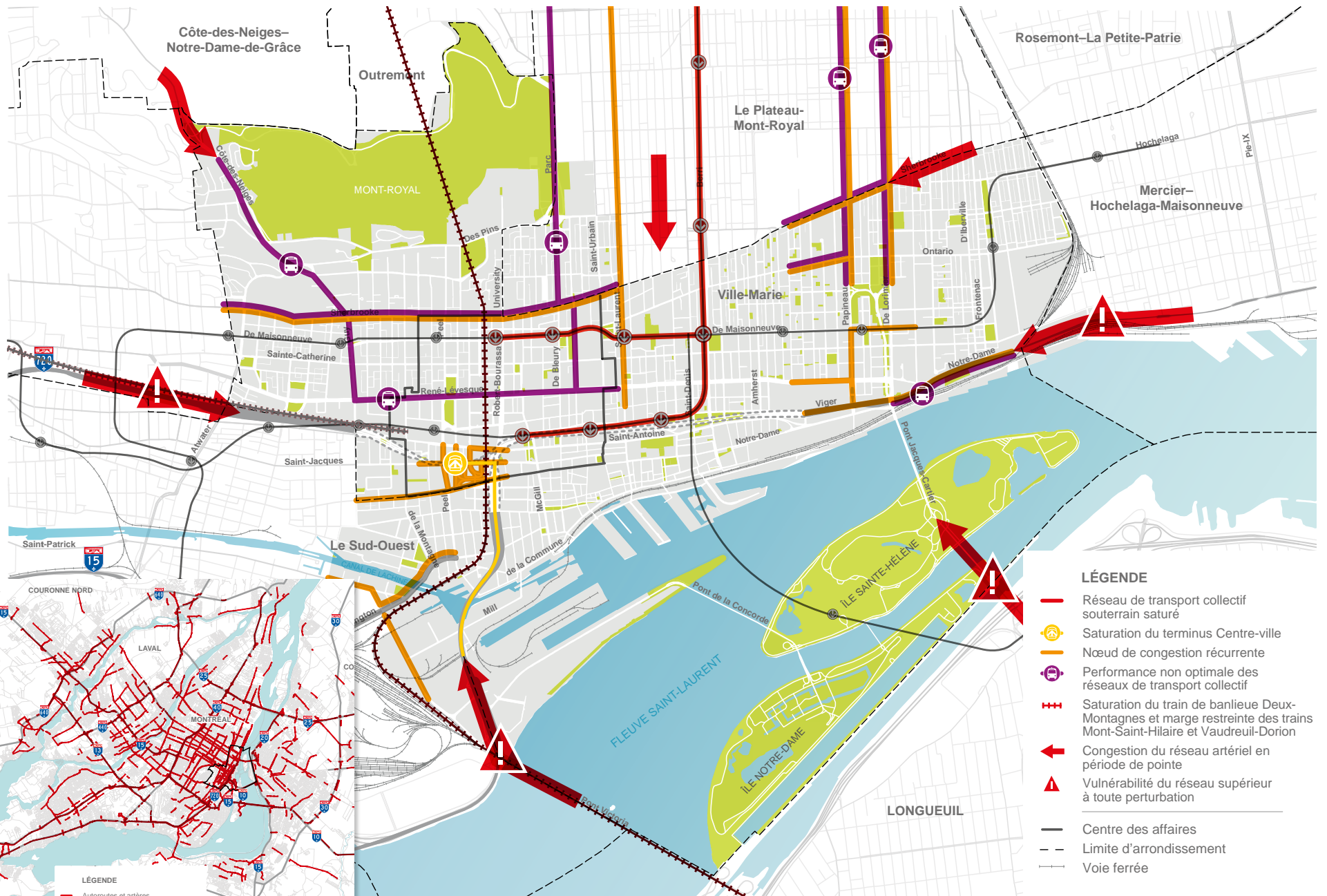
Trois projets de transport en commun à Montréal sont à l'étude ou annoncés. Le premier, qui concerne directement le centre-ville, est piloté par la Caisse de dépôt et placement du Québec et vise à implanter à l'horizon 2020 une ligne de train électrifié (le Réseau électrique métropolitain ou REM) entre Brossard et Deux-Montagnes via le centre-ville de Montréal, avec des antennes vers l'aéroport et Sainte-Anne-de-Bellevue. Par ailleurs, le projet de service rapide par bus (SRB) sur Pie-IX, prévu en 2022, partirait de Laval pour rejoindre la station Pie-IX, sur la ligne verte. À terme, un achalandage de l'ordre de 70 000 déplacements par jour dans les deux directions dans l'ensemble de l'axe est prévu. Enfin, le prolongement de la ligne bleue du métro jusqu'à Anjou est à l'étude. Par ailleurs, le Plan de transport de la Ville de Montréal (2008) fait aussi état d'un projet de réseau de tramway desservant le centre-ville.

Les pistes cyclables du centre-ville connaissent un réel succès.

Les pistes de Maisonneuve et Berri sont les plus empruntées, avec environ 5 000 passages par jour en été. D'autres pistes comme celle du canal de Lachine et celles menant à l'île Sainte-Hélène sont utilisées aussi bien pour les déplacements utilitaires que pour le loisir. Le réseau à l'intérieur du centre-ville reste à être complété, afin d'offrir des pistes continues à travers le territoire.

Plus que le nombre de places de stationnement disponibles au centre-ville, c'est leur répartition, l'information sur leur disponibilité et leur tarification qui représentent un enjeu. Le centre-ville dispose de près de 49 000 places de stationnement, dont 11 520 places sur rue et 37 400 hors rue. Le stationnement de surface représente 19 % des places de stationnements hors rue. Le taux d'occupation des stationnements démontre que le stationnement sur rue tarifé est aux trois quarts occupé toute la journée dans le Centre des affaires, le Quartier international et le Vieux-Montréal. Par contre, le taux d'occupation moyen est d'environ 50 % pour les autres secteurs. Pour les stationnements hors rue, le taux d'occupation varie entre 56 % (Vieux-Montréal), 78 % (Quartier international et Centre des affaires) et 97 % autour du CHUM et du Quartier chinois. Il reste que cette perception négative a un impact sur les décisions de la clientèle commerciale ou des salles de spectacles de se rendre ou non au centre-ville.

SATURATION ET VULNÉRABILITÉ DES RÉSEAUX DE TRANSPORT MENANT AU CENTRE-VILLE



Sources : MOTREM 2008; Ministère des Transports du Québec, 2014.
Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal | Traitement : BC2

Plusieurs tronçons majeurs du réseau de transport en commun menant au centre-ville sont saturés aux heures de pointe :

- **La ligne orange connaît un taux d'utilisation de plus de 100 % entre les stations Mont-Royal et Bonaventure et de plus de 80 % jusqu'à la station Jean-Talon.** La ligne verte est saturée entre les stations Berri-UQAM et McGill, qui sont les deux stations les plus achalandées du réseau.
- **Les principales lignes d'autobus qui desservent le centre-ville ne présentent pas de réserve de capacité** (165 – Côte-des-Neiges, 24 – Sherbrooke, 80 – Parc, 55 – Saint-Laurent). De plus, la performance de certaines lignes est parfois compromise en raison de la congestion routière, notamment sur Ontario ou Papineau, et la performance de plusieurs voies réservées n'est pas optimale, dont celle sur le boulevard René-Lévesque.
- **La Gare centrale, avec plus de 9 millions de passagers par an, est arrivée à son point de saturation.** Les six lignes du réseau de trains de banlieue ont leur terminus au centre-ville, réparties entre la Gare centrale et la Gare Lucien-L'Allier. Le tunnel Mont-Royal, qui permet un accès direct au centre-ville pour les lignes Deux-Montagnes et Mascouche, nécessite d'importants travaux de mise aux normes.
- **À proximité des gares, le terminus Centre-ville de l'AMT est arrivé à saturation depuis 2010 et n'a bénéficié d'aucun agrandissement depuis.** Un total de 1 800 autobus provenant de la Rive-Sud y passe chaque jour, créant aussi une saturation de la voie réservée du pont Champlain aux heures de pointe et une congestion chronique autour de la Gare centrale et du terminus Centre-ville.

La quasi-totalité des corridors d'accès routiers au centre-ville est congestionnée. Dans le corridor nord, la circulation automobile contenue entre les axes Parc et Berri compte 107 000 autos en moyenne par jour, soit plus que le pont Jacques-Cartier, et le débit sur les axes nord-sud entre Papineau et Frontenac est de 78 000 autos. Ces flux automobiles traversent donc les quartiers centraux (et s'y amplifient), ce qui peut nuire à la qualité de vie dans ces secteurs. À l'est, les axes routiers sont congestionnés aux abords du pont Jacques-Cartier, entraînant de surcroît une diminution de la performance des lignes d'autobus.

Dans les quinze prochaines années, presque toutes les voies d'accès régionales du centre-ville de Montréal feront l'objet de travaux majeurs.

Les travaux pour la construction d'un nouveau pont Champlain sont entamés et devront s'achever en 2018. L'autoroute Bonaventure et l'échangeur Turcot (2015-2020) sont aussi en cours de transformation, puis la réfection du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine sera entamée.

UN CADRE BÂTI À VALORISER

FAITS SAILLANTS

- **Le territoire du centre-ville concentre le plus grand nombre de bâtiments d'intérêt patrimonial de la ville.**
- **Plusieurs bâtiments institutionnels et religieux sont en quête de reconversion et requièrent des investissements majeurs.**

Le centre-ville actuel comprend tous les quartiers anciens qui composaient la ville de Montréal jusqu'à la fin du 19^e siècle et compte par conséquent un grand nombre d'édifices et certains quartiers complets témoignant des phases successives qu'a connues la ville.

Le Vieux-Montréal, origine de la ville puis premier centre-ville, a été en grande partie préservé, tandis que le centre-ville de la fin du 19^e siècle autour du square Dorchester, et les artères que sont Sainte-Catherine, Saint-Antoine et René-Lévesque ont été marquées par la période de grands projets des années 1960-1970, avec l'apparition de tours, les élargissements de rue et de nombreux terrains laissés vacants. Néanmoins, un grand nombre de bâtiments des périodes antérieures y côtoient toujours les édifices plus modernes.

Le patrimoine bâti du centre-ville peut se retrouver en situation de vulnérabilité (inoccupation, pression pour la démolition) face aux tendances du développement immobilier qui ne sont pas forcément propices à la mise en valeur et à la préservation du cadre bâti. Ainsi, plusieurs édifices patrimoniaux ont-ils été démolis faute d'entretien ou ont pu faire l'objet de pressions pour un redéveloppement entraînant leur démolition.

Environ 9 % du parc de logement nécessite des réparations majeures, ce qui se situe dans la moyenne montréalaise. Ces logements se concentrent essentiellement dans le nord du Village et de Sainte-Marie ou encore dans le Quartier des grands jardins. Les problématiques d'insalubrité et de détérioration des bâtiments touchent ainsi autant les secteurs de duplex et triplex que les tours de logements.

En outre, le centre-ville connaît une vague de déménagement d'institutions publiques, laissant vacants de vastes sites comprenant des édifices d'intérêt patrimonial. C'est le cas pour l'Hôpital Royal Victoria, l'Hôpital de Montréal pour enfants, l'Hôpital de la Miséricorde, le Shriners, ainsi qu'une partie de l'Hôtel-Dieu et de l'Hôpital Notre-Dame.

L'avenir de plusieurs églises et ensembles conventuels du centre-ville est incertain.

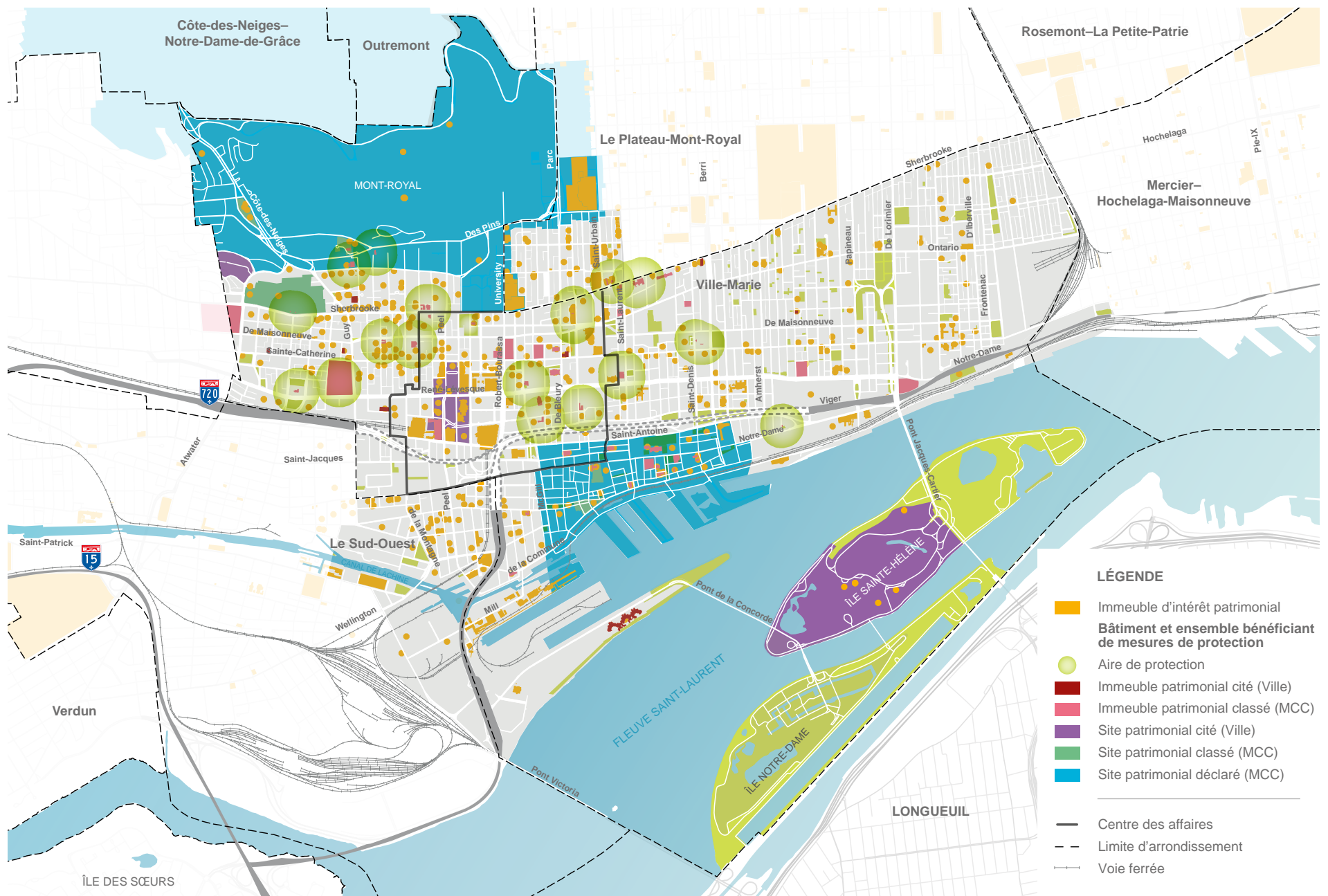
Les églises ont longtemps fait partie de la vie sociale des quartiers. Elles ont depuis en partie perdu ce rôle et se retrouvent aujourd'hui, pour beaucoup, en situation de vulnérabilité, l'entretien des bâtiments étant lourd à assumer pour leurs

propriétaires. Plusieurs d'entre elles accueillent toujours des services aux plus démunis tandis que d'autres ont créé des partenariats ou se dirigent dans cette voie pour occuper le bâtiment et ainsi partager les frais d'entretien. Les ensembles conventuels, très présents dans l'ouest et au nord du centre-ville, sont de moins en moins occupés et représentent aussi des potentiels de conversion d'immeubles d'intérêt.



Église unie Saint-James | Crédit : © Raphaëlle Brault

PATRIMOINE



2

UN TERRITOIRE AU FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT

LE TERRITOIRE DU CENTRE-VILLE RECÈLE UN TRÈS FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT, DÉCOULANT DE LA PRÉSENCE DE NOMBREUX TERRAINS VACANTS, SOUS-UTILISÉS OU EN VOIE DE RÉAFFECTATION. CE POTENTIEL SE RÉPARTIT EN PLUSIEURS TYPES DE SITES À TRAVERS LE TERRITOIRE :

Au centre, des secteurs à consolider

Le territoire se caractérise par la présence de plusieurs grappes de terrains sous-développés. Dans les secteurs du Faubourg Saint-Laurent, du Quartier des gares, de Griffintown et dans la Cité du Multimédia, plusieurs terrains vacants sont propices au développement.

En marge, de grands secteurs à requalifier

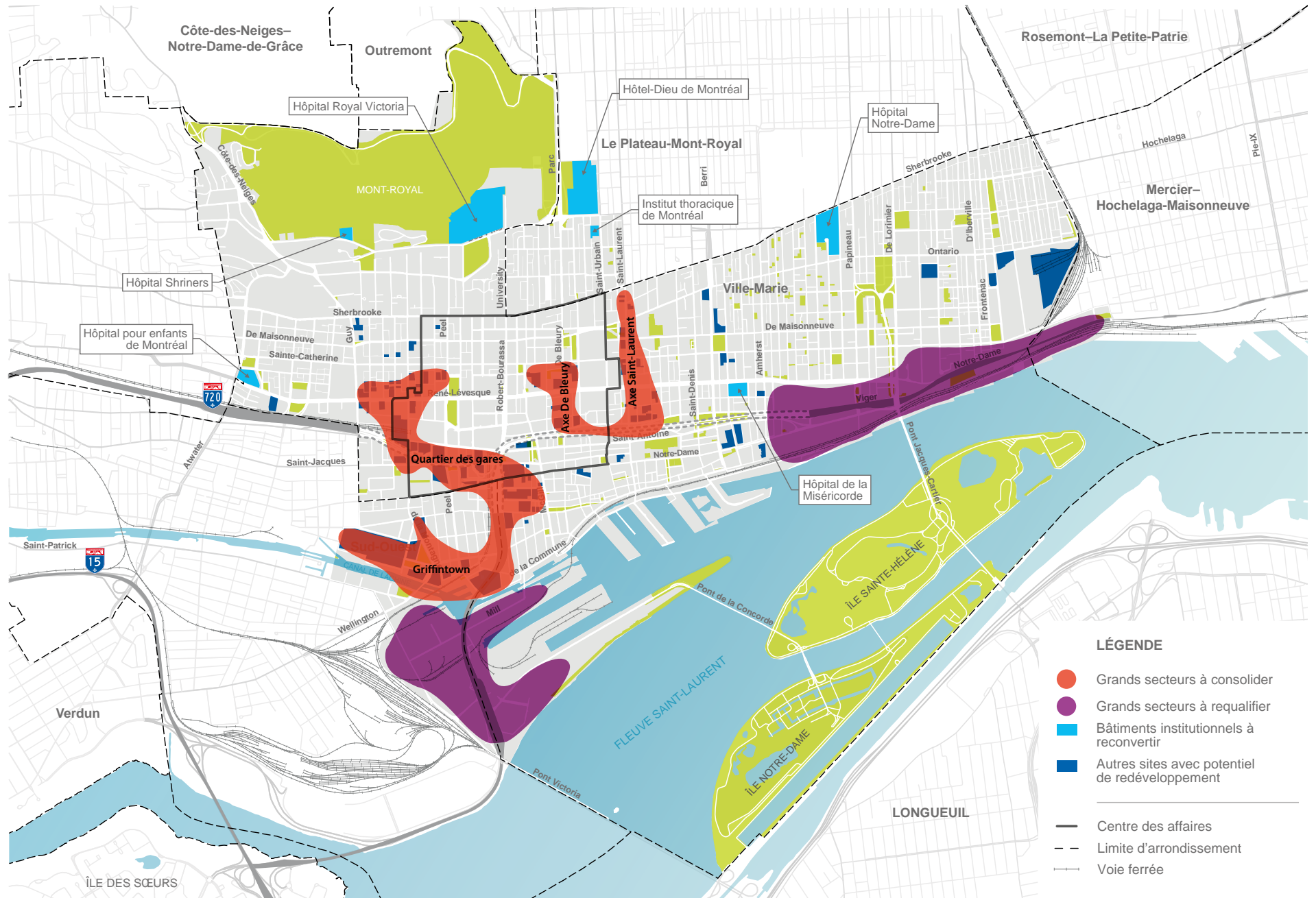
Des secteurs marqués par la désindustrialisation des quartiers centraux et les grands projets des années 1960 sont aujourd'hui destinés à une nouvelle vocation. Le premier se situe dans l'est, le long des berges du fleuve où plusieurs sites de grande superficie doivent être requalifiés ou densifiés. Ce secteur inclut le site de la Maison de Radio-Canada, les terrains sous-utilisés du Port de Montréal, les terrains vacants au pied du pont Jacques-Cartier ainsi que d'autres sites industriels et terrains peu valorisés. Au sud-ouest, le secteur Bridge-Wellington, la Cité du Havre et la Pointe-du-Moulin constituent d'importantes banques de terrains à requalifier pour les besoins d'expansion futurs.

Des grands sites institutionnels en reconversion

Enfin, plusieurs grands sites institutionnels appartenant au gouvernement et devenus excédentaires seront appelés à être reconvertis (Hôtel-Dieu, Hôpital Royal Victoria, Hôpital de Montréal pour enfants, Hôpital de la Miséricorde, Institut thoracique de Montréal, Hôpital Shriners, une partie de l'hôpital Notre-Dame). Plusieurs de ces sites disposent d'espaces non-construits, et certains des bâtiments qui s'y trouvent présentent un intérêt patrimonial.

Le centre-ville de Montréal offre globalement un bassin important de sites à développer et à requalifier.

POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT



LÉGENDE

- Grands secteurs à consolider
- Grands secteurs à requalifier
- Bâtiments institutionnels à reconvertir
- Autres sites avec potentiel de redéveloppement
- Centre des affaires
- - - Limite d'arrondissement
- Voie ferrée

À long terme, le potentiel d'accueil du territoire dépassera 40 000 nouveaux ménages, 800 000 mètres carrés de bureaux ou d'usages liés à l'emploi et 200 000 mètres carrés de commerces. Le centre-ville accueillera aussi de nouvelles vocations communautaires et institutionnelles ainsi que de grandes superficies d'espaces publics additionnels. Le centre-ville dispose donc d'une réserve qui lui offre une marge de manœuvre significative en termes de choix de projet et de hausse de la qualité de son parc immobilier futur.

Le potentiel de développement dépend bien entendu de la conjoncture économique, mais aussi, en grande partie, de la vision globale, métropolitaine, du développement urbain. Des choix importants s'imposent quant aux interventions publiques à prioriser en matière de planification urbaine et de transport.

DANS LE CAS DE SITES AYANT FAIT L'OBJET D'EXERCICES DE PLANIFICATION, LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT PROPOSÉ EST BASÉ SUR UNE PROGRAMMATION PRÉLIMINAIRE CONNUE (PAR EXEMPLE, LE PROJET PROPOSÉ PAR L'UNIVERSITÉ MCGILL POUR L'HÔPITAL ROYAL VICTORIA). DANS D'AUTRES CAS, DES HYPOTHÈSES SUR LA RÉPARTITION ENTRE LES FONCTIONS ONT ÉTÉ EFFECTUÉES ET LA DENSITÉ UTILISÉE EST CELLE DE LA RÉGLEMENTATION EN VIGUEUR. CETTE MÉTHODOLOGIE PERMET D'IDENTIFIER UN POTENTIEL THÉORIQUE OU UNE RÉSERVE DE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT.

CAPACITÉ D'ACCUEIL

Résidentiel (NB unités)	42 500
Bureaux/emplois (M ²)	800 000
Commerces (M ²)	200 000
Communautaire (M ²)	80 000
Institutionnel (M ²)	250 000
Rues, parcs et espaces verts (M ²)	225 000



3

PERSPECTIVE : LE CENTRE-VILLE EN 2030

La Stratégie vise la réalisation de l'énoncé suivant :

La grande région de Montréal bénéficie d'un centre-ville métropolitain dynamique et effervescent. Le développement urbain soutenu du territoire est le fruit d'un parti pris collectif pour favoriser un mode de vie à l'empreinte écologique réduite et une croissance urbaine responsable, limitant l'étalement urbain.

Le centre-ville est un territoire d'expérimentations, que ce soit dans les formes urbaines – audace architecturale, gestion intégrée des ressources, domaine public réinventé – ou dans les activités qu'il abrite, en tant que centre des savoirs et de la recherche et principale vitrine de la vie culturelle et artistique. Pôle d'attraction des activités économiques motrices du Québec, c'est aussi un pilier de l'écosystème de l'innovation montréalaise. Plus que jamais, le centre-ville de 2030 est le territoire qui représente Montréal sur la scène internationale.

En 2030, le centre-ville compte 50 000 nouveaux résidents dont des familles avec enfants, des personnes âgées ou encore de jeunes adultes qui ont trouvé, à travers la mosaïque d'ambiances du centre-ville, la qualité de vie des quartiers centraux combinée avec l'intensité et la vitalité du cœur d'une métropole. À plus long terme (2050), ce territoire comptera près de 100 000 nouveaux habitants.

Connecté aux quartiers centraux et au reste de la région par un vaste réseau composé des modes de transports les plus durables, le centre de l'agglomération est désormais reconnu pour l'efficacité des déplacements, à laquelle contribuent les outils de gestion intelligente.

Son site unique, entre fleuve et montagne, est révélé par le redéveloppement du littoral. À l'est du Vieux-Port, un nouveau secteur riverain ouvre les quartiers Saint-Jacques et Sainte-Marie sur le fleuve, tandis qu'à l'ouest, le prolongement du centre-ville atteint les rives du Saint-Laurent, entre la Cité du Havre et le pont Champlain. Ce sont désormais près de 20 km de promenade riveraine qui font respirer les quartiers denses du centre-ville.

Le développement des espaces riverains, des terrains sous-utilisés du centre, des grands sites institutionnels en reconversion, de même que la régénération du patrimoine bâti, contribuent au renouvellement du centre-ville grâce à des projets urbains innovants.

La proximité des lieux du quotidien – travail, école, CPE, parc, commerces – et des lieux de destination occasionnelle – salles de spectacle, musées, berges du fleuve – tout comme la facilité des déplacements, font du centre-ville de Montréal un milieu de vie urbain stimulant, pratique et agréable, incluant les populations plus ou moins aisées, et à toutes les étapes de la vie.

Cette perspective du centre-ville de 2030 repose sur les principes suivants :

DENSITÉ

Condition préalable de la proximité et de l'interaction, essentielle à l'innovation et à la construction d'une vie de quartier. Accessibilité aux services et équipements de la vie quotidienne : écoles, garderies, commerces, parcs, espaces sportifs, bibliothèques, lieux de sorties.

MIXITÉ

Cohabitation des usages et des populations, logements pour tous les segments de la population, types d'emplois diversifiés, variété du cadre bâti. Le centre-ville doit être inclusif et permettre à tous d'y vivre et d'y travailler.

QUALITÉ

Attention portée à l'environnement urbain pour assurer sa pérennité et sa convivialité au quotidien : qualité des aménagements et de l'architecture, entretien et propreté des réseaux publics, entretien des bâtiments publics et privés.



ACCESSIBILITÉ

Réseau intégré et performant de transports en commun pour rejoindre tous les secteurs du centre-ville; environnement urbain favorable aux déplacements conviviaux et sécuritaires.

RAYONNEMENT

Place de choix dans le réseau international des métropoles attractives pour les grandes organisations, les entreprises innovantes et les talents, pour la recherche et les études, la création et la diffusion artistiques.



4

GRANDS CHANTIERS ET ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

ÉTANT DONNÉ LE PORTRAIT ACTUEL DU CENTRE-VILLE, SON POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT ET L'AMBITION QUE NOURRIT LA VILLE POUR LE TERRITOIRE DU CENTRE-VILLE, TROIS GRANDS CHANTIERS ONT ÉTÉ DÉFINIS, AINSI QUE DES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES REGROUPÉES EN QUATRE AXES.

LES GRANDS CHANTIERS

- Un réseau complémentaire de transport en commun
- Un centre-ville ouvert sur le fleuve
- La reconversion des ensembles institutionnels et immeubles publics : un modèle de régénération urbaine

LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

- Des milieux de vie complets et inclusifs
- Un moteur économique distinctif
- Une mobilité durable et intelligente
- Des infrastructures mieux insérées au tissu urbain



CHANTIER 1

UN RÉSEAU COMPLÉMENTAIRE DE TRANSPORT EN COMMUN

Une mobilité efficace dans le centre de la métropole est la clé de l'attractivité et de la prospérité de toute la région métropolitaine. La Stratégie mise ainsi sur la bonification du réseau de transport en commun desservant le centre-ville. Le transport en commun s'avère être le principal moyen d'offrir un accès rapide et durable au cœur de la métropole, tout en luttant contre les effets négatifs de la congestion automobile, dans les quartiers centraux comme en périphérie.

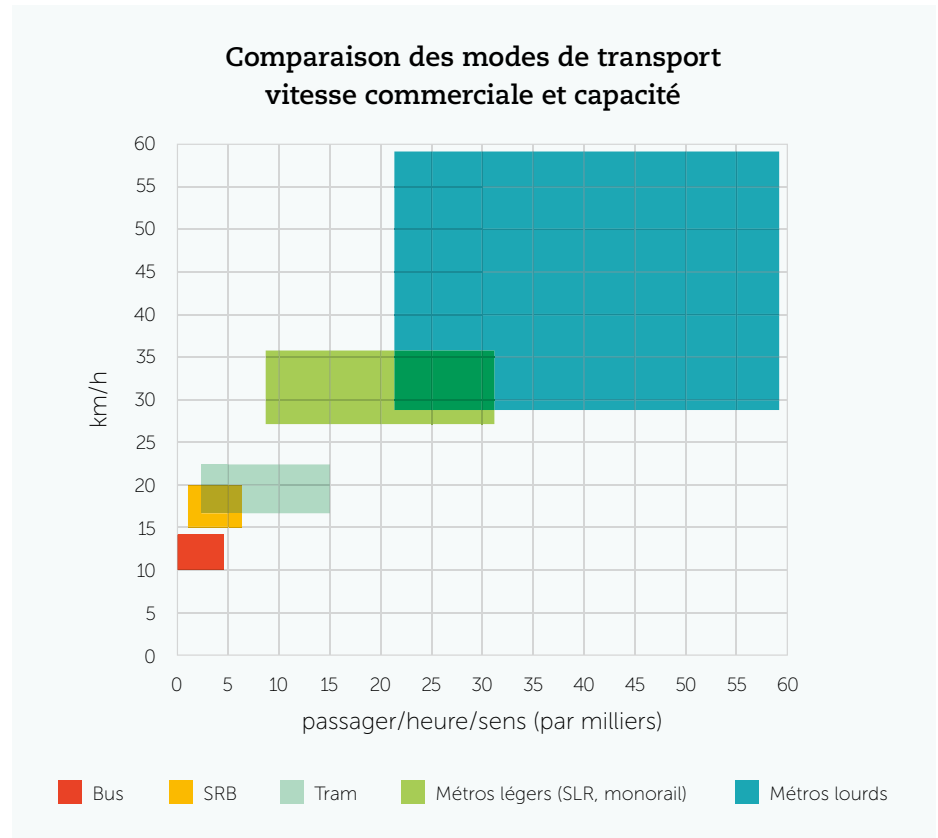
L'implantation de nouveaux modes lourds de transport doit pouvoir renforcer le réseau radial tout en multipliant les options de trajets et, ainsi, éviter les effets d'engorgement aux abords du centre-ville. Des lignes complémentaires permettront d'absorber la forte croissance de l'achalandage et d'assurer un fonctionnement optimal du réseau déjà en place. Les connexions entre les réseaux, de même que des lignes proposant plusieurs arrêts sur le territoire sont des conditions pour une mobilité efficace au centre-ville.

Ainsi, le projet de Réseau électrique métropolitain (REM) s'inscrit dans l'optique de la Stratégie, en venant répondre aux enjeux de déplacements via le pont Champlain et depuis l'aéroport, tout en augmentant la capacité de la ligne surchargée de Deux-Montagnes. Pour jouer pleinement le rôle de desserte du centre-ville et assurer une bonne intermodalité, cette nouvelle ligne comprendra éventuellement plusieurs arrêts sur le territoire et sera connectée à l'ensemble du réseau de métro. L'intégration des stations au tissu urbain dense du centre-ville fera aussi l'objet d'une attention particulière.

Le projet du REM permet de présager un futur s'appuyant sur une mobilité durable depuis l'ensemble des quartiers centraux vers le centre-ville. L'implantation de nouveaux réseaux, accompagnée d'une planification urbaine adéquate, sera un vecteur de développement, stimulera l'activité commerciale et la requalification d'espaces inoccupés.

La Stratégie vise à :

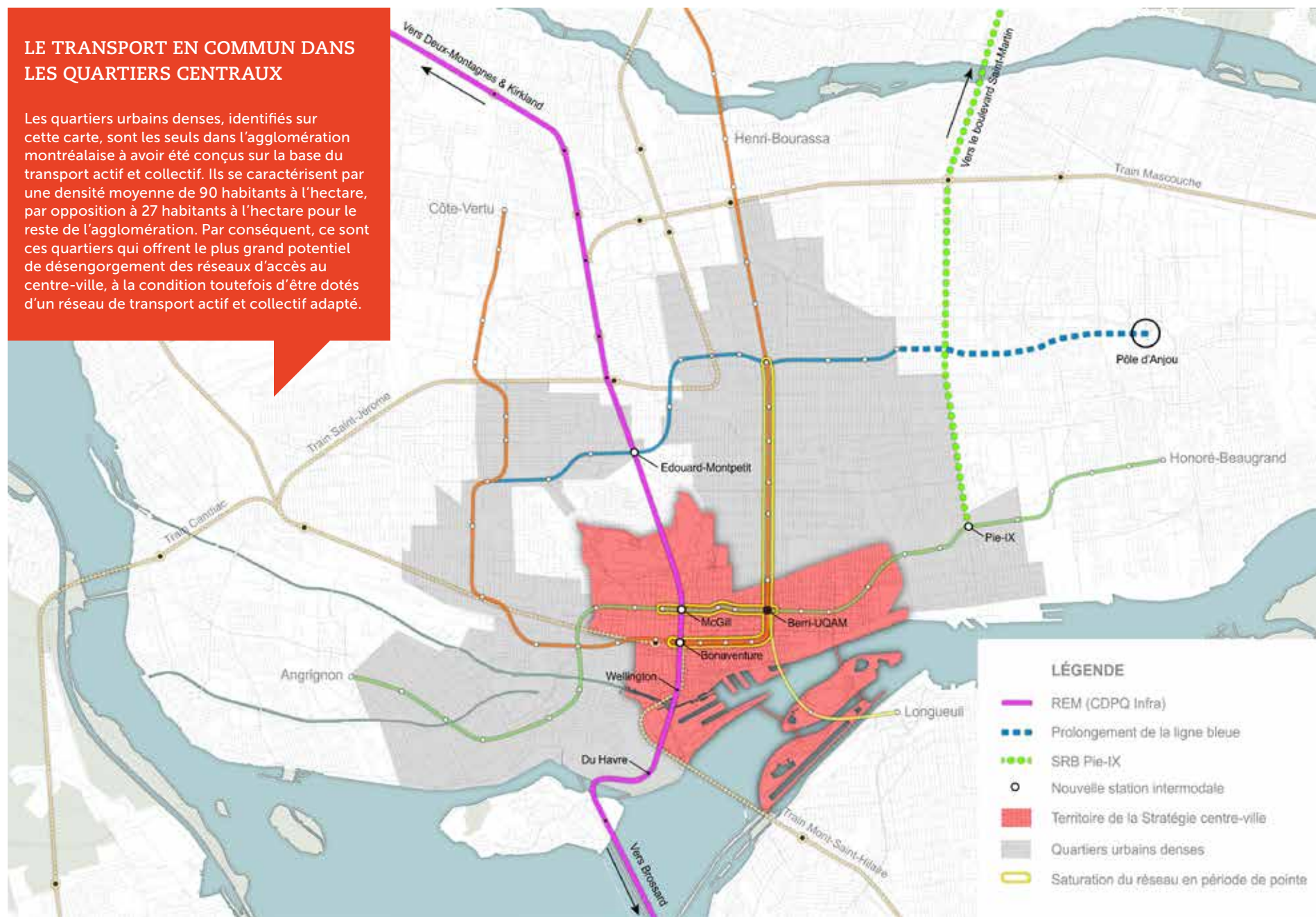
- Appuyer le projet de Réseau électrique métropolitain (REM) incluant plusieurs arrêts sur le territoire du centre-ville et permettant une connexion directe avec la ligne bleue (stations projetées du Havre, Bridge-Wellington, McGill et Édouard-Montpetit).



RÉSEAU ACTUEL ET PROJETÉ

LE TRANSPORT EN COMMUN DANS LES QUARTIERS CENTRAUX

Les quartiers urbains denses, identifiés sur cette carte, sont les seuls dans l'agglomération montréalaise à avoir été conçus sur la base du transport actif et collectif. Ils se caractérisent par une densité moyenne de 90 habitants à l'hectare, par opposition à 27 habitants à l'hectare pour le reste de l'agglomération. Par conséquent, ce sont ces quartiers qui offrent le plus grand potentiel de désengorgement des réseaux d'accès au centre-ville, à la condition toutefois d'être dotés d'un réseau de transport actif et collectif adapté.





CHANTIER 2

UN CENTRE-VILLE OUVERT SUR LE FLEUVE

À Montréal, la requalification des installations portuaires désuètes a été entamée à la fin des années 1980, avec l'aménagement du Vieux-Port. Aujourd'hui, il s'agit de poursuivre cette transformation, en dotant la totalité du centre-ville d'un front fluvial accessible. Cette fenêtre sur le fleuve est une condition au développement du centre-ville, à l'intensification de ses activités et à sa densification résidentielle. Les secteurs riverains offrent également un potentiel unique pour accueillir des projets de développement à forte valeur ajoutée.

La Stratégie projette donc la planification du réaménagement et du développement des secteurs riverains situés de part et d'autre du Vieux-Port. Dans un premier temps, les études techniques nécessaires à l'évaluation du potentiel de développement seront réalisées. Dans un deuxième temps, le secteur des berges, comprenant l'entrée du pont Jacques-Cartier, et le secteur Bridge-Wellington feront l'objet de deux exercices de planification détaillée, conduisant à l'adoption de programmes particuliers d'urbanisme.

En parallèle de ce processus, une concertation avec les gouvernements, le Port de Montréal, le Canadien National et le Canadien Pacifique sera menée, afin de convenir des modalités d'une entente de collaboration pour le redéveloppement des berges. De plus, par souci de cohérence dans l'aménagement du littoral du centre-ville, le territoire du Vieux-Port devra être rapatrié sous la responsabilité de la Ville de Montréal.

Étant donné la localisation stratégique de ces espaces, les projets devront être exemplaires sur les plans environnemental, social, économique et esthétique. Les grands principes du réaménagement de ce territoire reposeront sur un accès public continu au fleuve, une gestion durable

des ressources, et un développement mixte comprenant des activités récréotouristiques, du commerce, de l'habitation, des équipements institutionnels et une proportion conséquente de verdissement.

La Stratégie vise à :

- Réaliser les études techniques nécessaires à la planification de l'aménagement des secteurs riverains et adopter des programmes particuliers d'urbanisme pour chacun des secteurs.
- Transférer la responsabilité du Vieux-Port et les budgets afférents à la Ville de Montréal.
- Entreprendre des pourparlers avec les gouvernements pour convenir des modalités d'une entente de collaboration en vue du redéveloppement du littoral.

La requalification des infrastructures portuaires

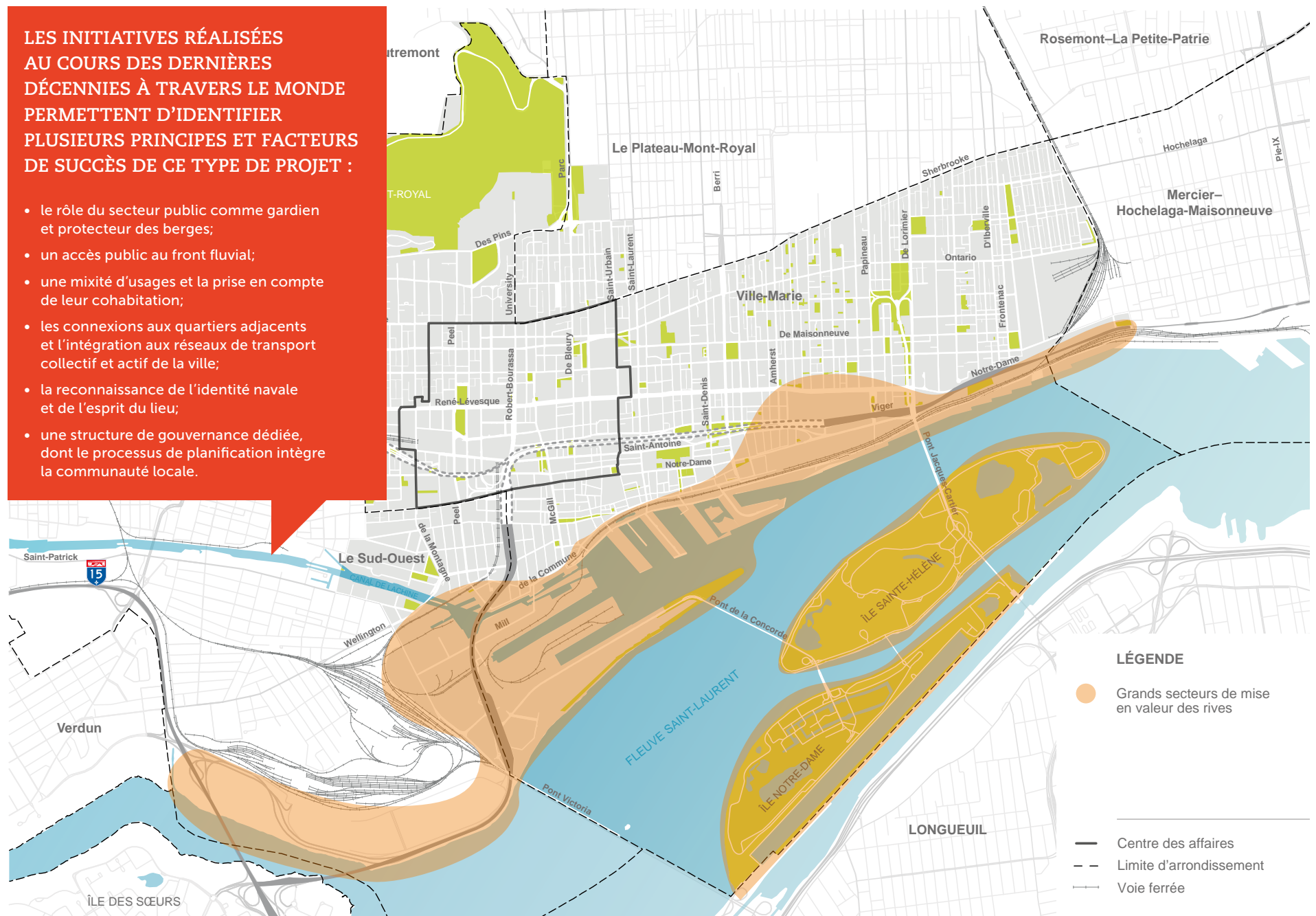
À la suite des mutations de l'économie et du transport maritime, plusieurs ports majeurs ont profité des changements technologiques pour accroître leurs activités tout en modifiant leurs besoins d'espace, procurant aux villes portuaires l'occasion de mettre en valeur des segments importants de leurs rives. Ainsi, la transition technologique vers la conteneurisation a entraîné la révision des modes de fonctionnement des activités portuaires, tout en permettant un accroissement de ces activités. Cette situation a offert aux villes portuaires l'occasion de repenser les liens et les interfaces entre les berges et les quartiers adjacents, au moment où les préoccupations environnementales et l'intérêt pour le patrimoine industriel prenaient plus d'importance.

Les projets de revitalisation des installations portuaires varient d'une ville à l'autre, mais deux constantes perdurent : une promenade publique riveraine et un programme immobilier mixte comprenant équipements, édifices à bureaux et habitation. Certaines villes misent sur la fonction récréotouristique, incluant notamment port de croisière, marinas et hôtels; d'autres implantent un équipement culturel phare, des édifices universitaires ou un édifice public.

SECTEURS DE MISE EN VALEUR DES RIVES

LES INITIATIVES RÉALISÉES AU COURS DES DERNIÈRES DÉCENNIES À TRAVERS LE MONDE PERMETTENT D'IDENTIFIER PLUSIEURS PRINCIPES ET FACTEURS DE SUCCÈS DE CE TYPE DE PROJET :

- le rôle du secteur public comme gardien et protecteur des berges;
- un accès public au front fluvial;
- une mixité d'usages et la prise en compte de leur cohabitation;
- les connexions aux quartiers adjacents et l'intégration aux réseaux de transport collectif et actif de la ville;
- la reconnaissance de l'identité navale et de l'esprit du lieu;
- une structure de gouvernance dédiée, dont le processus de planification intègre la communauté locale.





CHANTIER 3

LA RECONVERSION DES ENSEMBLES INSTITUTIONNELS ET DES IMMEUBLES PUBLICS : UN MODÈLE DE RÉGÉNÉRATION URBAINE

Le territoire du centre-ville dispose actuellement de plusieurs sites d'envergure qui sont à reconverter. Ces sites appartiennent à des instances publiques, de juridiction municipale, provinciale ou fédérale. Il s'agit entre autres des hôpitaux excédentaires (Royal Victoria, de la Miséricorde, Institut thoracique de Montréal, Hôtel-Dieu, Shriners, certains pavillons de l'Hôpital Notre-Dame), du site de Radio-Canada, du terminus Voyageur et de plusieurs immeubles municipaux.

Ces propriétés publiques réparties sur le territoire sont toutes à distance de marche d'au moins une station de métro et à proximité de parcs et d'équipements publics. Elles représentent une opportunité majeure de développer des projets d'usages mixtes, incluant des volets privés et publics, prenant en compte les besoins en termes de logements, d'équipements collectifs, d'espaces verts ou de lieux de création, et contribuant ainsi à consolider le centre-ville comme milieu de vie durable et attractif.

Ce potentiel particulier, incluant pour certains sites des bâtiments d'intérêt patrimonial, crée aussi l'occasion de proposer des démarches inédites, de susciter des projets innovants et d'intégrer des partenaires variés, autant publics que privés. Ces sites offrent des possibilités multiples que l'innovation et la collaboration pourront faire émerger. Ils peuvent devenir un moteur de réflexion sur le partage des espaces, la cohabitation des fonctions et l'invention architecturale.

Pour que ce potentiel soit réalisé dans l'intérêt de la collectivité montréalaise, des négociations autour du processus et du cadre de reconversion de ces sites publics seront engagées avec les instances concernées. Quant aux terrains et bâtiments sous-utilisés ou inoccupés du centre-ville appartenant à la Ville de Montréal, ils pourront faire l'objet d'une démarche concertée de requalification.

AFIN DE RÉPONDRE AUX ENJEUX DU CENTRE-VILLE, LA RECONVERSION DES SITES PUBLICS DEVRAIT COMPRENDRE LES OBJECTIFS SUIVANTS :

■ **Mettre en valeur les sites patrimoniaux**

L'évaluation de la valeur patrimoniale des sites doit avoir lieu en amont du processus de reconversion. Certains bâtiments datant du 19^e siècle et ayant joué un rôle important dans l'histoire de la ville, il convient de mettre en valeur ces éléments typiques de l'identité montréalaise.

■ **Intégrer des projets résidentiels pour familles et un volet de logements sociaux et communautaires**

La Stratégie vise l'accroissement de logements pour les ménages avec enfants, principalement dans les secteurs est et ouest du centre-ville. Les sites en reconversion ou en redéveloppement, comme celui de Radio-Canada ou de certains anciens hôpitaux, sont particulièrement ciblés pour des projets adaptés aux familles (grands logements, espaces extérieurs).

Dans le respect de la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels, une offre de logements répondant aux besoins des populations à faibles revenus et des personnes vulnérables (logements abordables, sociaux, communautaires, supervisés ou transitoires) sera favorisée dans la reconversion des hôpitaux vacants, notamment l'Hôpital de Montréal pour enfants, l'Hôpital de la Miséricorde ou encore d'autres terrains publics vacants ou à reconverter, tel le site de Radio-Canada.

■ Compléter l'offre de services collectifs et d'espaces verts

Dans le centre et l'ouest du centre-ville, l'intégration d'écoles primaires, de garderies, de centres communautaires, de bibliothèques ou autre équipement nécessaire, sera négociée dans les projets visant des immeubles institutionnels en reconversion comme l'Hôpital de Montréal pour enfants ou l'immeuble Ignace-Bourget, par exemple. Dans le Vieux-Montréal, une réflexion sur plusieurs bâtiments vacants ou sous-utilisés appartenant à la Ville sera menée avec l'objectif d'y intégrer les équipements publics actuellement absents. La planification du site de Radio-Canada pourrait elle aussi intégrer des équipements de proximité.

■ Contribuer à accroître l'offre d'espaces de travail abordables au centre-ville

Certains terrains et bâtiments publics sous-utilisés pourront servir de levier pour réaliser et offrir à prix abordable des projets d'espaces de travail partagé, de lieux propices aux interactions et à la création, et d'espaces d'échanges formels (laboratoires d'innovation, incubateurs, formation continue) et informels (cafés, restaurants). Les domaines artistiques, scientifiques et de l'économie sociale pourront être ciblés en priorité pour ces projets.

■ Mettre en valeur l'innovation environnementale

Les projets de reconversion de sites publics viseront la réduction de leur empreinte écologique (efficacité énergétique, réduction de la consommation d'eau potable et gestion des eaux pluviales) et mettront en œuvre des solutions novatrices. Ces projets intégreront aussi les meilleures pratiques en matière d'accessibilité universelle.

DES PROJETS DE RECONVERSION, EN COURS OU À L'ÉTUDE, SOUTENUS PAR LA STRATÉGIE :

- Réaménagement de la bibliothèque Saint-Sulpice en incubateur (bibliothèque pour adolescents et laboratoire d'innovation) par le ministère de la Culture et des Communications et la Ville de Montréal.
- Implantation du centre communautaire intégré Peter-McGill et d'un nouvel espace vert par la Ville de Montréal dans le cadre de la reconversion de l'Hôpital de Montréal pour enfants.
- Reconversion du site de l'Hôpital Royal Victoria par l'Université McGill, autour d'une vocation majoritairement institutionnelle.

La Stratégie vise à :

- Engager un processus conjoint avec les gouvernements provincial et fédéral, visant à définir un cadre innovant pour la reconversion des édifices institutionnels et autres sites vacants ou sous-utilisés leur appartenant.
- Réaliser des projets mixtes sur ces sites, comprenant plusieurs volets tels que : espaces de travail collaboratifs, logements pour familles, logements sociaux et communautaires, équipements collectifs, espaces verts publics.
- Réaliser des projets mettant en valeur le patrimoine et la gestion durable des ressources.
- Adopter une position claire sur les intentions de la Ville de Montréal concernant l'avenir de ses propriétés inoccupées ou sous-utilisées au centre-ville.



LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

AXE 1

DES MILIEUX DE VIE COMPLETS ET INCLUSIFS

LA QUALITÉ DES MILIEUX DE VIE – QU’ILS SOIENT MILIEUX DE RÉSIDENCE OU DE TRAVAIL – DÉPEND DE MULTIPLES FACTEURS, DONT LA PRÉSENCE D’ESPACES VERTS, LA PLACE ACCORDÉE AUX PIÉTONS, L’ENTRETIEN ET LA MISE EN VALEUR DU CADRE BÂTI, LA PRÉSENCE DE COMMERCES DE PROXIMITÉ ET LA BONNE COHABITATION ENTRE RÉSIDENTS, VISITEURS ET PERSONNES EN SITUATION D’ITINÉRANCE. LA POSSIBILITÉ D’ACCUEILLIR DES FAMILLES, EN DÉVELOPPANT DES CONDITIONS ADÉQUATES, EST AUSSI AU CŒUR DES PRÉOCCUPATIONS.



1.1 Répondre aux besoins des familles en termes de logement et de services publics

La Stratégie prévoit le développement de projets résidentiels destinés aux familles et de mesures incitatives visant à accroître la production de logements familiaux, qu’ils soient d’initiative privée ou de nature sociale et communautaire. Une attention particulière sera portée sur la création de typologies innovantes, adaptées aux caractéristiques urbaines du centre-ville et offrant des conditions propices à l’établissement de familles aux capacités financières diverses (grands logements, espaces libres extérieurs, végétalisation, insonorisation, etc.). Par ailleurs, la présence de services publics, dont des écoles publiques de quartier, est primordiale pour la qualité d’une vie de famille, c’est pourquoi la Stratégie soutient la création de nouvelles écoles publiques et d’équipements collectifs, notamment dans les secteurs ouest et sud du centre-ville.

1.2 Contribuer à l’amélioration de la cohabitation entre les populations marginalisées et les autres usagers dans l’espace public

Les espaces publics seront conçus comme des espaces ouverts et inclusifs (gratuité, sécurité, propreté) où peuvent coexister de multiples usages (sport, loisir, art, culture, social, mobilité, etc.). La Stratégie soutient les initiatives qui s’inscrivent dans cette perspective, qu’elles proviennent de citoyens, de organismes communautaires, d’entreprises ou d’institutions. En outre, elle soutient le fonctionnement des pôles d’intervention mis en place par l’arrondissement de Ville-Marie et la création d’autres pôles d’intervention intégrés, notamment au square Viger.

1.3 Créer des espaces verts et réduire les îlots de chaleur

En vue de maintenir et d'enrichir la biodiversité du territoire, tout en luttant contre les îlots de chaleur, une opération de verdissement du centre-ville sera menée sur les domaines public et privé, en partenariat avec plusieurs acteurs tels que les propriétaires et gestionnaires d'immeubles, les universités et les organismes communautaires. Le verdissement pourra comprendre des plantations d'arbres, de l'agriculture urbaine, ou encore la végétalisation d'immeubles (murs, toits), pour créer des corridors verts à travers le territoire. La gestion des eaux pluviales sera également intégrée à la planification de ces corridors.

Pour ce qui est du domaine privé, des partenariats assureront l'accès public à certains équipements et espaces verts institutionnels et privés, existants ou nouveaux. Des ententes porteront également sur l'entretien de ces espaces verts. L'accès public aux équipements et espaces (jardins, terrains de sport, salles) appartenant aux universités, aux établissements scolaires et aux communautés religieuses du centre-ville fera l'objet de nouveaux partenariats.

Enfin, sur le domaine public, à l'instar de la première promenade urbaine, plusieurs cheminements pensés à l'échelle du piéton rendront les déplacements nord-sud plus agréables : accroissement de la canopée, aménagement des passages réservés aux piétons, sécurisation des intersections et élargissement des trottoirs.

1.4 Améliorer la convivialité et la sécurité des grands axes

La Stratégie vise à généraliser les aménagements favorables aux piétons et à compléter le réseau cyclable en éliminant les discontinuités existantes. Elle vise également la révision prioritaire de l'aménagement de l'entrée de ville du pont Jacques-Cartier et de plusieurs axes majeurs, incluant les espaces publics attenants à ces rues. Des mesures de sécurité, de convivialité et d'accessibilité universelle seront systématiquement appliquées : verdissement, ajout de mobilier (bancs, supports à vélo), élargissement des trottoirs, ou encore installation d'une signalisation adéquate pour les piétons.

1.5 Intervenir auprès des propriétaires immobiliers afin d'améliorer le cadre bâti

La mise à niveau du cadre bâti devra être soutenue par de nouvelles mesures réglementaires et de nouveaux incitatifs. Les tours d'habitation des années 1950 et 1960, d'une part, sont particulièrement ciblées, car leur entretien représente un défi en raison de leur âge, de leur hauteur et du nombre important de logements qu'elles contiennent. D'autre part, les immeubles commerciaux dégradés ou inoccupés nuisent au dynamisme et à l'ambiance des artères du centre-ville et de nouvelles mesures seront élaborées pour engager la responsabilité des propriétaires négligents.

1.6 Accroître les mesures coercitives et incitatives en vue de préserver et de mettre en valeur les immeubles d'intérêt patrimonial vulnérables

La Stratégie vise à mettre en place de nouvelles mesures coercitives et incitatives, de nature réglementaire et financière, en vue d'encourager les promoteurs et les propriétaires à préserver et à mettre en valeur les bâtiments d'intérêt patrimonial vulnérables, contribuant ainsi à la richesse et au maintien de la diversité du cadre bâti. Plus généralement, elle encouragera l'entretien et la rénovation du cadre bâti ancien, patrimoine modeste constitutif de l'identité des quartiers centraux.

1.7 Améliorer l'offre commerciale dans certains secteurs

La Stratégie vise à offrir les services commerciaux de proximité répondant aux besoins des résidents et des travailleurs dans les différents milieux de vie. Il s'agit notamment d'assurer une offre de base et de pouvoir limiter les périodes d'inoccupation des locaux. La fiscalité commerciale du centre-ville pourra être adaptée à cette fin, en vue d'attirer un plus large éventail de commerces, dont des commerces indépendants. Un travail de recrutement et d'analyse du marché des travailleurs pourra notamment être planifié. Enfin, la réglementation d'urbanisme pourra être revue dans certains secteurs afin d'améliorer la mixité commerciale.

La Stratégie vise à :

- Amorcer des projets pour les familles dans les secteurs est et ouest du centre-ville avec les partenaires de la Ville.
- Développer des mesures incitatives de nature financière et réglementaire visant l'intégration de logements familiaux dans les nouveaux projets résidentiels.
- Appuyer l'implantation de nouvelles écoles publiques et de services collectifs notamment dans l'ouest et le sud du centre-ville.
- Soutenir le fonctionnement des pôles d'intervention et la création d'autres pôles d'intervention intégrés, notamment au square Viger.
- Développer des partenariats pour offrir l'accès public à certains équipements sportifs et espaces verts institutionnels et privés existants.
- Accroître et rendre plus convivial et sécuritaire l'espace réservé aux piétons et aux cyclistes lors de la réfection des rues.
- Prioriser l'amélioration de la sécurité et la convivialité des grands axes : René-Lévesque, Sherbrooke, De Maisonneuve, Côte-des-Neiges, Guy, Peel, Saint-Urbain, Saint-Laurent, Saint-Denis, Berri, Papineau, De Lorimier.
- Inciter à la mise à niveau du parc de tours d'habitation, particulièrement dans le secteur du Quartier des grands jardins.
- Inciter à la rénovation d'immeubles commerciaux dégradés.
- Étudier l'imposition de pénalités à l'inoccupation des bâtiments.
- Assurer la qualité et l'entretien des espaces publics par des budgets ajustés aux exigences particulières du centre-ville.
- Étudier la possibilité d'établir et d'utiliser des mesures réglementaires incitatives, notamment par la modification du règlement de zonage, ou coercitives, par l'ajout de pénalités, afin d'assurer l'entretien et la mise en valeur des propriétés patrimoniales vulnérables par leurs propriétaires.
- Étudier la possibilité de mettre en place des incitatifs financiers (crédits de taxe, fiscalité municipale) visant la mise en valeur du patrimoine vulnérable.
- Étudier la possibilité de modifier le règlement d'urbanisme afin d'améliorer la mixité commerciale dans des secteurs ciblés, notamment par le biais du contingentement.





LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

AXE 2

UN MOTEUR ÉCONOMIQUE DISTINCTIF

LA VITALITÉ ÉCONOMIQUE DU CENTRE-VILLE DE MONTRÉAL EST ESSENTIELLE NON SEULEMENT POUR LA VILLE, MAIS POUR LA RÉGION ET LE QUÉBEC. POUR CONSOLIDER CE RÔLE DE MOTEUR ÉCONOMIQUE DANS LE CONTEXTE MÉTROPOLITAIN ACTUEL, IL CONVIENT DONC DE RENFORCER LE POIDS ET LA SPÉCIFICITÉ DU PÔLE D'EMPLOI DU CENTRE-VILLE.

L'accessibilité et la qualité des milieux de vie sont des conditions de succès pour créer un environnement d'affaires attractif. En outre, la Ville entend prendre des engagements plus ciblés en matière de développement économique, en misant sur les forces du territoire que sont la concentration des fonctions de direction et des activités de rayonnement international, mais aussi la pluralité des pôles de création et d'innovation, et enfin son artère principale, la rue Sainte-Catherine, lieu emblématique du centre-ville.



2.1 Soutenir l'écosystème d'innovation et de création dans les différents quartiers du centre-ville

L'intensité des activités, l'effervescence liée aux institutions de recherche et d'enseignement et la richesse du réseau culturel et artistique du centre-ville offrent un potentiel d'innovation que la Stratégie souhaite développer. L'objectif est de faire du centre-ville un environnement facilitant l'émergence et la pérennité d'entreprises, d'organismes et d'espaces dédiés dans les créneaux de l'innovation et de la création. Dans cette optique, elle cherche à soutenir les acteurs les plus sensibles au prix du foncier (entreprises en démarrage, artistes, gérants de lieux de diffusion, etc.) et à promouvoir les espaces de collaboration. En outre, la connectivité numérique est essentielle et sera donc améliorée de manière à garantir l'accès aux télécommunications urbaines à très haut débit à travers le centre-ville. Les réseaux de télécommunication seront ainsi pris en compte dans les projets de requalification et de développement.

2.2 Développer le caractère distinct de la rue Sainte-Catherine

Le réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest offre l'opportunité de repenser profondément le rôle de cette artère, non seulement comme pôle commercial métropolitain, mais aussi comme lieu emblématique de la ville. La mise en valeur de son histoire, de ses espaces publics et des bâtiments qui la bordent sera une priorité. Entre autres, l'avenir de ses églises sera un thème d'étude majeur. La position stratégique de l'artère, en relation avec de grandes institutions culturelles et d'enseignement, des édifices et secteurs d'intérêt patrimonial, et de nombreuses attractions touristiques, sera davantage mise en valeur. Enfin, la portion de la rue située dans le Centre des affaires pourra faire l'objet d'une spécialisation plus soutenue autour du commerce de détail haut de gamme.

2.3 Renforcer la place de Montréal sur la scène internationale

La Stratégie vise à renforcer la position du Centre des affaires et de ses abords comme le lieu incontournable pour les emplois associés aux fonctions de direction, comprenant les organisations internationales, en misant sur son offre de bureaux de grande qualité et sa localisation exceptionnelle. En collaboration avec les acteurs clés tels que le Service du développement économique, Montréal International ou la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, l'objectif est de positionner et de promouvoir le centre-ville auprès des grandes entreprises. Un travail de communication sera au besoin entamé en vue de clarifier le cadre réglementaire pour les projets d'immobilisation.

La fiscalité municipale est une composante de plus en plus importante des coûts d'exploitation des entreprises situées au centre-ville. Le taux de taxation est le même dans tous les arrondissements de Montréal. Dans la réflexion entamée sur la fiscalité municipale en lien avec le secteur non résidentiel, la spécificité du centre-ville, en termes de valeurs foncières et de densité, devra être prise en compte.

La Stratégie vise à :

- Soutenir le développement de Montréal, métropole culturelle, et notamment celui du Quartier des spectacles, destination de calibre international, entre autres par l'implantation d'un laboratoire numérique urbain.
- Défendre les lieux émergents de création et en soutenir la consolidation, notamment le pôle de création des Faubourgs.
- Implanter un réseau de haute capacité de transport de données numériques (fibre optique) lors de la réfection des rues.
- Soutenir et faire valoir les institutions d'enseignement supérieur du centre-ville.
- Identifier la rue Sainte-Catherine comme le cœur du réseau culturel, patrimonial et récréotouristique du centre-ville.
- Attirer et retenir les commerces à grande visibilité et haut de gamme au cœur du Centre des affaires.
- Promouvoir le centre-ville comme lieu d'établissement d'organisations internationales.
- Enrichir l'offre touristique du centre-ville en partenariat avec les acteurs des milieux du tourisme, de la culture et du divertissement.
- Appuyer le développement de l'infrastructure nécessaire pour accueillir les congrès internationaux majeurs.



LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

AXE 3

UNE MOBILITÉ DURABLE ET INTELLIGENTE

EN PARALLÈLE DE L'IMPLANTATION DE NOUVELLES LIGNES DE TRANSPORT EN COMMUN, L'OPTIMISATION DU RÉSEAU EXISTANT ET L'ACCROISSEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE SONT INDISPENSABLES POUR ASSURER UNE MOBILITÉ INTÉGRÉE ET INTELLIGENTE VERS LE CENTRE-VILLE ET À L'INTÉRIEUR DE CE TERRITOIRE.

La Ville reste à l'affût des avancées technologiques en matière de transport et adaptera ses actions afin d'assurer la pérennité de l'accessibilité et de la mobilité au centre-ville.

3.1 Poursuivre l'électrification des moyens de transport

L'implantation de bornes de recharge pour les véhicules électriques sera intégrée dans le cadre de la réfection des rues au centre-ville. De plus, des collaborations soutenues avec les différents acteurs du transport électrique (autobus, trains, taxis, véhicules en libre-service, véhicules de livraison) faciliteront l'implantation des infrastructures nécessaires selon les besoins et les possibilités du territoire. Enfin, les véhicules municipaux seront peu à peu remplacés par des véhicules électriques.

3.2 Optimiser et sécuriser les principaux corridors d'autobus du centre-ville

Dans les principaux corridors d'accès en autobus que sont les lignes Côte-des-Neiges, Parc, Saint-Laurent, Sherbrooke, René-Lévesque, Papineau ou De Lorimier, des systèmes de gestion intégrés seront mis en place. Ces corridors feront ainsi l'objet d'une révision du partage de l'espace public (pour chacun des modes de transport et le stationnement). Un modèle d'intervention intermodale sera mis en place, intégrant l'amélioration des déplacements en transport collectif, actif et automobile. Des outils de gestion intelligente seront mis à profit pour optimiser la circulation et réduire les impacts des perturbations, tels des ajustements en temps réel (feux intelligents et infrastructure de recharge, par exemple), ou une meilleure diffusion de l'information aux usagers sur l'état des réseaux de transport.

3.3 Développer le réseau cyclable du centre-ville et assurer sa continuité

La Stratégie favorise l'utilisation du vélo comme mode de transport quotidien et projette la réalisation de nouvelles pistes cyclables faisant le lien avec les secteurs adjacents en vue de constituer un réseau cyclable radial. La Stratégie planifie également de rendre le réseau interne plus cohérent en connectant les pistes et voies existantes de manière à pouvoir traverser le centre-ville sans discontinuité de pistes.

3.4 Optimiser le stationnement

L'optimisation du stationnement apparaît primordiale pour le Centre des affaires, et notamment aux abords de la rue Sainte-Catherine Ouest. La Stratégie soutient donc les mesures identifiées dans le projet de politique de stationnement, comprenant l'implantation de l'affichage dynamique sur rue et l'information en temps réel via des applications, le développement d'une offre de courte durée tout comme des places mensuelles dans les stationnements privés hors rue, ou encore la gestion des espaces de livraison. Une adaptation de la place accordée au stationnement sur rue en fonction des saisons est un principe qui sera appliqué lors de la réfection de la rue Sainte-Catherine Ouest, puis par la suite, dans d'autres rues où cela s'avèrera pertinent.

La Stratégie vise à :

- Compléter l'électrification des réseaux de transport notamment en accélérant l'implantation d'infrastructures de recharge pour les taxis, les véhicules particuliers, les véhicules en libre service et les véhicules de livraison, dans le cadre de la réfection des rues.
- Implanter, avec les partenaires concernés, des corridors de mobilité intégrée et intelligente pour autobus, dont la mise en place de feux intelligents et d'infrastructures de recharge.
- Électrifier la flotte de véhicules et le matériel roulant de la Ville en priorité dans l'arrondissement de Ville-Marie.
- Ajouter des pistes cyclables reliant les pistes du centre-ville au réseau existant dans les arrondissements limitrophes.
- Soutenir la mise en œuvre de mesures d'optimisation de l'offre de stationnement au centre-ville, notamment en migrant vers le stationnement intelligent (système d'affichage dynamique et autres mesures).





LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

AXE 4

DES INFRASTRUCTURES MIEUX INSÉRÉES AU TISSU URBAIN

LES ATOUS DU CENTRE-VILLE QUE SONT LA DENSITÉ, LA MIXITÉ, LA PROXIMITÉ ET LA PRÉSENCE DU FLEUVE, SONT, DANS PLUSIEURS SECTEURS, GRANDEMENT AFFAIBLIS PAR DES RUPTURES OU DES CONDITIONS DÉFAVORABLES DANS LE RÉSEAU PIÉTON ET CYCLISTE, DUES À LA PRÉSENCE D'INFRASTRUCTURES LOURDES DE TRANSPORT ROUTIER OU FERROVIAIRE.

La desserte du centre-ville par deux autoroutes et un pont constitue un avantage indéniable pour son inscription au sein de la région métropolitaine. Néanmoins, ces infrastructures doivent être intégrées au milieu dans lequel elles s'inscrivent, afin de réduire les nuisances qu'elles engendrent dans un milieu de vie aussi dense que le centre-ville.

4.1 Programmer le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie et le réaménagement de ses abords, du Palais des Congrès au pont Jacques-Cartier

La Stratégie soutient la réalisation du recouvrement de l'autoroute au pied de l'Hôtel-de-Ville et le réaménagement du square Viger. Par ailleurs, afin de poursuivre la connexion entre le Vieux-Montréal, le Faubourg Québec et le reste du centre-ville, la Stratégie vise à lancer dès à présent la réflexion sur les segments de l'autoroute Ville-Marie qui demeurent en tranchée. Un réaménagement des rues Viger et Saint-Antoine ira de pair avec les travaux de recouvrement. Une meilleure insertion de l'autoroute redonnera à ces deux rues une stature urbaine et une attractivité à la fois pour les déplacements actifs, la fréquentation des espaces publics comme le square Viger rénové, et pour le développement immobilier à leurs abords.

4.2 Compléter l'entrée de ville Bonaventure – Quartier des gares

Le secteur Bonaventure – Quartier des gares constitue à la fois le principal pôle intermodal du centre-ville, une porte d'entrée du Centre des affaires et un milieu résidentiel. Le secteur possède un fort potentiel de requalification, qui nécessite notamment des interventions importantes sur le domaine public. La Stratégie vise donc la réalisation des travaux d'abaissement de l'autoroute Bonaventure, le réaménagement du domaine public dans le Quartier des gares et la mise en valeur des viaducs ferroviaires, tel que prévu dans le Programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares.

4.3 Réaménager l'entrée de ville du pont Jacques-Cartier

Le pont Jacques-Cartier représente l'un des symboles de la ville de Montréal et sa présence à l'intérieur des quartiers Sainte-Marie et Saint-Jacques doit pouvoir constituer un atout en termes de paysage pour ces quartiers. Le secteur est marqué par la jonction entre le pont et les rues Papineau et De Lorimier, situation qui rend les déplacements nord-sud et est-ouest peu conviviaux et même peu sécuritaires. La tête de pont sera donc réaménagée, de manière à améliorer le paysage de cette entrée de ville, à faciliter la mobilité des piétons et cyclistes, à rehausser la qualité des espaces publics riverains, et à assurer la fluidité de la circulation automobile, tout en mettant en valeur cet ouvrage historique.

La Stratégie vise à :

- Entreprendre une négociation avec le ministère des Transports du Québec (MTQ) quant à un échéancier et des options de recouvrement de l'autoroute Ville-Marie pour les sections en tranchée.
- Compléter la réalisation du réaménagement de l'axe Bonaventure et des interventions prévues dans le PPU du Quartier des gares.
- Planifier et réaliser, en partenariat avec la Société des Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI), le réaménagement de l'entrée du pont Jacques-Cartier.





Le centre-ville : un lieu pour vivre, travailler, étudier et se divertir!