4.

la planification détaillée

4

La planification détaillée

Certaines portions du territoire de la ville présentent une problématique urbanistique complexe qui ne pouvait être traitée à fond avant l'adoption du Plan d'urbanisme. Pour l'ensemble de ces secteurs, la Ville entend mener à terme une planification détaillée dans les trois années suivant l'adoption du Plan d'urbanisme, selon une approche intégrée adaptée à la spécificité de chaque cas. Le bilan annuel de la mise en oeuvre du Plan fera état de l'avancement de ces travaux.

Les secteurs de planification détaillée de portée pan-montréalaise sont identifiés à l'illustration 4.1. Ils présentent des enjeux qui touchent l'ensemble de la ville ou qui concernent directement plus d'un arrondissement. Il s'agit dans plusieurs cas de secteurs à transformer ou à construire. D'autres, au contraire, comme le mont Royal, doivent faire l'objet de mesures qui viseront essentiellement leur conservation et leur mise en valeur.

Par ailleurs, les chapitres spécifiques à chaque arrondissement qui seront intégrés à la partie II du Plan pourront prévoir la planification détaillée d'autres secteurs présentant essentiellement des enjeux locaux.

Les démarches de planification détaillée miseront sur la participation des citoyens et sur celle de l'ensemble des intervenants concernés : les arrondissements, les services municipaux, les ministères ainsi que les organismes privés, publics et associatifs.

LE PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU)

Le Programme particulier d'urbanisme (PPU) est une composante du Plan d'urbanisme qui permet d'apporter plus de précision à la planification de certains secteurs. L'adoption d'un PPU par le conseil municipal constitue une modification au Plan et est précédée d'un processus de consultation publique.

Un PPU porte sur une partie spécifique du territoire de la municipalité et peut comprendre :

- l'affectation détaillée du sol et la densité de son occupation;
- le tracé projeté et le type des voies de circulation;
- les équipements communautaires projetés;
- les règles de zonage, de lotissement et de construction;
- l'identification des travaux prévus et, le cas échéant, des propriétés à acquérir par la Ville;
- la séquence de construction et la durée approximative des travaux;
- les programmes particuliers de réaménagement, de restauration et de démolition.

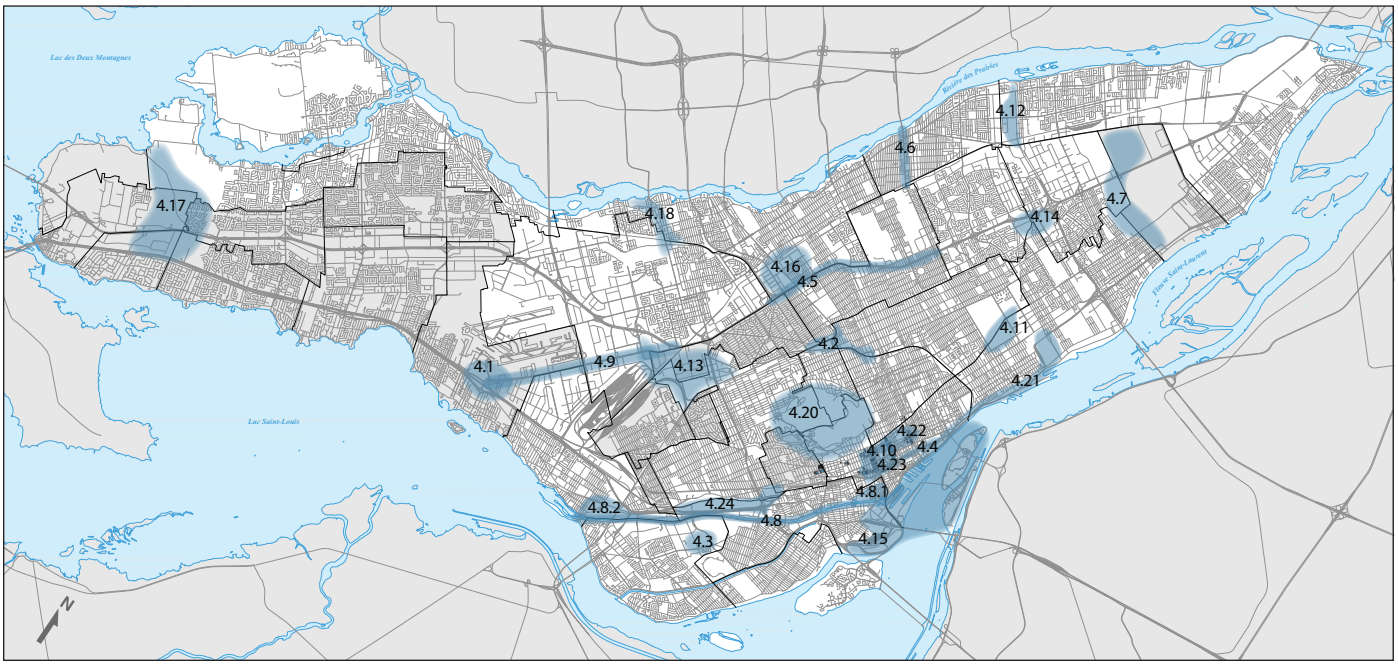
Selon les besoins, la planification détaillée pourra mener à :

- l'adoption d'un programme particulier d'urbanisme (PPU);
- l'adoption par le conseil municipal ou par un conseil d'arrondissement d'un plan de mise en valeur ou d'un plan d'action;
- la modification de la réglementation d'urbanisme par les arrondissements concernés;
- la mise en place de programmes appropriés;
- la réalisation d'immobilisations par la Ville, ou en collaboration avec les gouvernements du Québec ou du Canada;
- la réalisation d'un projet en partenariat avec un ou plusieurs organismes privés, publics ou associatifs.

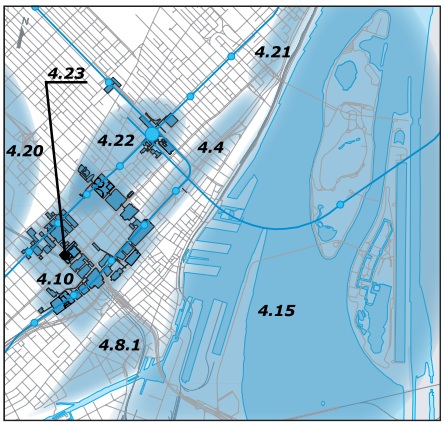
Afin de lancer et d'encadrer le processus de planification détaillée qui sera réalisé à la suite de l'adoption du Plan, les pages qui suivent présentent pour chacun des secteurs de planification détaillée :

- des orientations générales;
- un court énoncé de problématique;
- des balises d'aménagement.

LES SECTEURS DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE



4.1 Abords de l'aéroport
4.2 Abords des voies du CP
4.3 Angrignon
4.4 Autoroute Ville-Marie
4.5 Boulevard Crémazie
4.6 Boulevard Pie-IX
4.7 Bourget-Forget
4.8 Canal de Lachine
4.8.1 Griffintown
4.8.2 Lachine Est
4.9 Chemin de la Côte-de-Liesse
4.10 Centre des affaires
4.11 Complexe et Village olympiques
4.12 Corridor Louis-H.-La Fontaine
4.13 Décarie – Cavendish – Jean-Talon Ouest
4.14 Galeries-d'Anjou – Jean-Talon Est
4.15 Havre de Montréal
4.16 L'Acadie – Chabanel
4.17 L'Anse-à-l'Orme
4.18 Laurentien – Lachapelle
4.20 Mont Royal
4.21 Notre-Dame Est
4.22 Quartier des spectacles
4.23 Réseau piéton intérieur
4.24 Sites Glen et Turcot



4.1
Abords de l'aéroport

Orientations générales

- Faire des abords de l'aéroport la porte d'entrée internationale prestigieuse de Montréal
- Intensifier les activités d'emplois dans le secteur
- Améliorer l'accessibilité au secteur

Problématique

L'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal constitue la principale porte d'entrée internationale de la métropole. Or, ses abords présentent une forme urbaine déstructurée marquée par un encadrement déficient des voies publiques où se multiplient les vastes stationnements, les usages indésirables et les édifices de faible qualité architecturale. Il importe d'y développer une entrée de ville projetant une image de prestige.

L'expansion et la réorganisation des activités aéroportuaires joueront un rôle stratégique dans la dynamisation de la structure d'emplois du secteur en y attirant des entreprises associées à la grappe industrielle aéroportuaire ainsi que des services complémentaires. L'aéroport a déjà amorcé la vague de transformations inscrites à son Plan directeur avec, dans un premier temps, l'agrandissement et la réorganisation des terminaux de passagers.

Par ailleurs, des secteurs propices à une requalification se retrouvent de part et d'autre de l'autoroute De La Côte-de-Liesse (A-520). Le plus important d'entre eux est délimité par les autoroutes 20 et 520 et par l'avenue Orly. La disponibilité de ces grands espaces jumelée à la proximité d'importantes infrastructures routières et ferroviaires constituent des atouts appréciables. De plus, les abords du chemin De La Côte-de-Liesse font également l'objet d'une planification détaillée (voir section 4.9).

La mise en valeur du territoire exige une réflexion en matière de circulation et d'accessibilité. Le niveau élevé de saturation du réseau routier, le nombre d'accidents, les problèmes d'orientation spatiale, les déficiences sur le plan des liens en transport collectif entre l'aéroport et le Centre de Montréal composent une problématique complexe qui nécessitera des solutions intégrées. Le ministère des Transports du Québec, en collaboration avec la Ville de Montréal, étudie d'ailleurs le réaménagement de l'échangeur Dorval qui comprend également le rond-point.

Le bâtiment de l'aérogare, en raison de sa qualité architecturale, mérite une attention particulière au chapitre de sa protection et de sa mise en valeur.

Balises d'aménagement

1 Concevoir une entrée de ville de prestige en améliorant la qualité de l'architecture, le traitement du paysage et l'aménagement des voies publiques.

2 Soutenir la requalification du secteur d'emplois délimité par les autoroutes 20 et 520 et par l'avenue Orly en profitant des réaménagements prévus à l'échangeur Dorval, notamment par la reconfiguration de certains îlots, et ce, de manière à favoriser la venue de nouvelles activités économiques.

3 Mettre en valeur le potentiel de développement des sites sous-utilisés, notamment les stationnements, en intensifiant les activités et en construisant des bâtiments de grande qualité architecturale dont la densité serait en correspondance avec le rôle souhaité pour le secteur.

4 Réaménager l'échangeur et le rond-point Dorval afin d'augmenter la fluidité et de faciliter l'orientation spatiale tout en minimisant les débordements vers le réseau local.

5 Implanter une navette ferroviaire rapide reliant l'aéroport à la Gare centrale.

6 Contrôler les impacts engendrés par les activités de fret aérien, notamment celles relatives au camionnage.

7 Protéger et mettre en valeur les qualités architecturales du bâtiment principal de l'aérogare.

4.2 Abords des voies du CP

Orientations générales

- Consolider et diversifier les activités d'emplois et, à certains endroits, envisager une requalification à des fins résidentielles
- Confirmer les activités ferroviaires des voies du Canadien Pacifique et améliorer l'accessibilité aux différentes parties du secteur
- Intensifier et diversifier les activités aux abords des stations de métro

Problématique

Les abords des voies du CP présentent un visage très hétérogène. Au cours des 20 dernières années, les activités industrielles y ont subi un déclin et certaines parties du secteur ont ainsi connu une conversion graduelle à des fins résidentielles, commerciales ou institutionnelles. En plus de générer des nuisances, la présence d'une importante voie ferrée confère au secteur une visibilité restreinte ainsi qu'une accessibilité plutôt limitée. Cependant, il offre un important potentiel de réutilisation et de mise en valeur, compte tenu notamment de sa situation centrale et de la disponibilité de terrains et de bâtiments. Un exemple éloquent est le triage Outremont qui offre un excellent potentiel de réutilisation à des fins résidentielles.

L'ensemble du secteur présente un problème important de cohabitation entre les activités industrielles et les milieux de vie. En effet, la présence de quais de chargement, d'aires d'entreposage et de stationnements extérieurs ainsi que l'absence d'aménagement paysager ne contribuent aucunement à l'intérêt visuel du secteur et créent ainsi des irritants permanents. Par ailleurs, la dimension variée des lots, la diversité des implantations et la multiplicité des volumétries des bâtiments complexifient l'éventuelle requalification du secteur.

La présence de la voie ferrée ne facilite certes pas les déplacements locaux de part et d'autre de ce corridor de transport. En plus de constituer un milieu hostile aux piétons et aux cyclistes, les tunnels et les viaducs routiers contribuent à une concentration forcée de la circulation des automobiles et des véhicules lourds sur certaines artères ou rues locales. De plus, la voie cyclable de la Route verte, située aux abords de l'axe ferroviaire, se termine abruptement dans le secteur, alors qu'elle pourrait se prolonger jusqu'à la rivière des Prairies.

Fort heureusement, le secteur est desservi par de nombreuses stations de métro. Leurs abords devraient être mis à profit dans le cadre d'une éventuelle requalification de certaines parties du secteur. Le terminus d'autobus de l'arrondissement de Mont-Royal pourrait d'ailleurs être déménagé aux abords de la station de métro Acadie où une intensification et une diversification des activités sont prévues. De plus, l'implantation possible d'un système léger sur rail dans l'axe de l'avenue Du Parc faciliterait la requalification de cette partie du secteur.

Balises d'aménagement

1 Requalifier les abords du corridor ferroviaire par l'implantation d'activités compatibles avec celui-ci.

2 Favoriser la préservation d'anciens édifices industriels offrant une possibilité de recyclage.

3 Favoriser la construction résidentielle sur certaines parties du secteur, notamment sur le triage Outremont, en continuité avec le milieu bâti existant et en prévoyant l'aménagement d'une zone tampon adéquate avec le corridor ferroviaire.

4 Revoir la grille de rues et l'aménagement de certaines parties du secteur en fonction des usages envisagés.

5 Atténuer les nuisances générées par les activités ferroviaires sur les milieux de vie adjacents par l'application de mesures d'atténuation.

6 Envisager le déménagement des entreprises générant des nuisances majeures dans les milieux de vie, notamment lorsque les mesures d'atténuation apparaissent insuffisantes.

7 Élaborer un plan de circulation dans le but d'améliorer l'accessibilité au secteur et de favoriser, notamment, les déplacements piétonniers nord-sud.

8 Revoir l'aménagement du domaine public (rues, trottoirs, éclairage) afin de répondre adéquatement aux besoins inhérents des diverses fonctions.

9 Renforcer la vocation cyclable de l'axe ferroviaire, notamment en complétant la voie cyclable de la Route verte.

10 Soutenir, par des outils réglementaires appropriés, l'intensification et la diversification des activités aux abords des stations de métro (Outremont, Acadie, Rosemont, Parc et De Castelnau).

11 Étudier la possibilité de déménager le terminus d'autobus du centre de l'arrondissement de Mont-Royal vers les abords de la station de métro Acadie.

12 Planifier le réaménagement des abords de l'avenue Du Parc en fonction de l'implantation d'un système léger sur rail.

4.3 Angrignon

Orientations générales

- Intensifier et diversifier les activités
- Améliorer l'accessibilité au secteur
- Améliorer l'image générale du secteur et accroître la place du piéton et du cycliste

Problématique

Bénéficiant de la présence d'activités commerciales, industrielles et résidentielles, le secteur Angrignon constitue l'un des principaux centres d'activités du sud-ouest de Montréal. Les terrains vacants ou sous-utilisés ainsi que la présence du parc et de la station de métro procurent au secteur un fort potentiel d'intensification et de diversification des activités.

Afin d'améliorer l'offre en transport collectif, reposant actuellement sur le métro et sur la voie réservée aux autobus du boulevard Newman, la Ville envisage la possibilité d'implanter un nouveau corridor de transport collectif à partir de la station de métro Angrignon vers la gare de LaSalle et ensuite vers l'arrondissement de Lachine. L'ajout éventuel d'une telle composante au réseau de transport collectif milite en faveur d'un développement urbain plus intense.

Le boulevard Angrignon constitue l'une des principales voies d'accès au secteur. Cependant, l'augmentation constante des activités et la requalification éventuelle du site Turcot pourraient engendrer des problèmes de circulation importants, particulièrement sur l'échangeur Angrignon. La Ville de Montréal, en collaboration avec le ministère des Transports du Québec, envisage réaménager l'échangeur Angrignon afin de faciliter l'accès au secteur.

Malgré la présence de la station de métro Angrignon, l'aménagement du domaine public et du domaine privé ainsi que l'implantation des constructions sont actuellement conçus en fonction de l'utilisation de l'automobile. La largeur des boulevards Newman et Angrignon ainsi que la faible présence de végétation produisent un environnement peu convivial pour les piétons et les cyclistes. Les bâtiments commerciaux, orientés vers les aires de stationnement extérieures plutôt que vers la rue, contribuent aussi à décourager les déplacements à pied.

Le parc Angrignon, véritable poumon vert, est présentement coupé du secteur par des stationnements, le terminus d'autobus et les infrastructures d'arrière-gare de la station de métro Angrignon. La proximité de ce grand parc urbain constitue pourtant un facteur attractif important.

Balises d'aménagement

1. Mettre en valeur les terrains vacants ou sous-utilisés en privilégiant notamment la construction de stationnements intérieurs.
2. Assurer l'intégration urbaine de l'éventuel corridor de transport collectif à partir de la station de métro Angrignon vers la gare de LaSalle et ensuite vers l'arrondissement de Lachine.
3. Améliorer l'accès routier au secteur à partir de l'échangeur Angrignon en tenant compte de la requalification éventuelle du site Turcot.
4. Améliorer l'image générale du secteur en favorisant une production architecturale de qualité, un meilleur encadrement de la rue et des aires de stationnement bien aménagées.
5. Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public, entre autres le long du boulevard Newman et aux abords du centre commercial Carrefour Angrignon, de manière à valoriser les déplacements piétonniers et cyclistes.
6. Maximiser l'accessibilité et la visibilité du parc Angrignon.

4.4
Autoroute Ville-Marie

Orientations générales

- Optimiser le développement du secteur afin de rétablir les liens entre le faubourg Saint-Laurent et le Vieux-Montréal
- Améliorer l'image générale du secteur et accroître la place du piéton et du cycliste

Problématique

Construite au cours des années 1970 pour assurer une desserte rapide et efficace au Centre, l'autoroute Ville-Marie traverse un secteur hautement stratégique bordé par le Quartier international, l'arrondissement historique du Vieux-Montréal, le faubourg Saint-Laurent et le faubourg Québec. L'aménagement en tranchée d'une portion de l'autoroute occasionne une rupture dans le cadre bâti et dans le tracé de plusieurs rues nord-sud entre les rues Saint-Urbain et Sanguinet. À cet égard, les aménagements du Quartier international, qui ont permis de mettre en valeur l'un des secteurs les plus déstructurés du Centre, offrent un exemple éloquent des retombées positives générées par le recouvrement d'une portion de la même autoroute.

Le square Viger assure la continuité des rues et de la trame urbaine. Toutefois, son aménagement, entièrement fermé sur lui-même, en fait un lieu souvent perçu comme peu sécuritaire. De plus, son encadrement par l'avenue Viger et la rue Saint-Antoine, qui font office de voies de service à fort débit de circulation, le rend difficile d'accès et diminue son attrait.

Le secteur offre ainsi un environnement peu convivial où l'on retrouve plus de six hectares de terrains vacants dont le développement est vital pour l'image et la cohésion du Centre. Cet environnement contraint, entre autres, les piétons à se déplacer dans des conditions souvent inconfortables. Le tunnel peu attrayant aménagé pour relier la station de métro Champ-de-Mars à la rue Saint-Antoine en offre un bon exemple. L'aménagement d'une bande cyclable bidirectionnelle à même le trottoir ouest de la rue Berri contribue d'ailleurs à cet inconfort. En outre, cette bande cyclable n'assure pas une visibilité adéquate des cyclistes depuis l'avenue Viger et la rue Saint-Antoine.

Balises d'aménagement

1 Viser le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie, entre les rues Saint-Urbain et Sanguinet, et le développement immobilier de cet espace ainsi que des sites adjacents.

2 Rétablir la continuité de certaines rues nord-sud, entre l'avenue Viger et la rue Saint-Antoine.

3 Poursuivre la mise en valeur du Quartier international, de la Cité administrative, du faubourg Saint-Laurent et du faubourg Québec.

4 Réaménager le square Viger afin d'améliorer sa relation avec le milieu avoisinant et d'accroître sa visibilité depuis les rues adjacentes.

5 Réaménager l'avenue Viger et la rue Saint-Antoine pour offrir davantage de confort aux piétons (encadrement, aménagement, sécurité).

6 Éliminer le tunnel piéton entre la station de métro Champ-de-Mars et la rue Saint-Antoine.

7 Revoir la configuration de la piste cyclable de la rue Berri de manière à accroître la sécurité pour ses usagers.

4.5 Boulevard Crémazie

Orientations générales

- Atténuer les nuisances causées par l'autoroute Métropolitaine et le boulevard Crémazie afin d'assurer la qualité des milieux de vie
- Intensifier et diversifier les activités d'emplois
- Améliorer l'image générale du boulevard Crémazie et accroître la place du piéton et du cycliste

Problématique

Le boulevard Crémazie sert principalement de voie de service à l'autoroute Métropolitaine. Celle-ci, malgré sa surélévation, crée une coupure entre les parties sud et nord du boulevard en raison de sa structure imposante. Pourtant, la qualité des milieux de vie limitrophes ne semble pas avoir été affectée depuis son implantation il y a un demi-siècle. Toutefois, il apparaît primordial de protéger ces milieux et d'atténuer les nuisances causées par l'intense circulation. Le ministère des Transports du Québec, en collaboration avec la Ville de Montréal, procédera d'ailleurs à la réfection et à l'optimisation de l'autoroute Métropolitaine, contribuant ainsi à améliorer l'intégration de cette infrastructure à son milieu environnant.

Certaines sections spécifiques du boulevard Crémazie sont propices à une intensification et à une diversification des activités d'emplois. Notons, par exemple, l'intersection des boulevards Crémazie et Saint-Laurent, où les densités et les usages présents ne mettent pas à profit le plein potentiel des terrains situés à proximité de la station de métro.

L'aménagement du domaine public est présentement axé sur les déplacements motorisés. Le bruit ambiant, l'étroitesse des trottoirs et la faible présence de végétation rendent les lieux peu agréables pour les déplacements à pied, à vélo et en transport collectif. La structure imposante de l'autoroute empêche une lecture adéquate de l'espace et les rues continues nord-sud auraient avantage à être mieux identifiées afin de faciliter la traversée du boulevard Crémazie. De plus, les espaces situés sous la structure autoroutière sont mal éclairés et sous-utilisés, créant ainsi un espace peu convivial pour les piétons et les cyclistes.

Balises d'aménagement

1 Assurer le maintien des milieux de vie établis, notamment en y limitant la densité de construction et la hauteur des immeubles.

2 Atténuer, dans les milieux de vie, les nuisances liées à l'autoroute Métropolitaine et au boulevard Crémazie.

3 Favoriser l'implantation d'activités économiques sur certains sites propices à une intensification des activités en prévoyant des gabarits adéquats.

4 Aménager le domaine public en fonction des piétons et des cyclistes par des actions telles que la plantation d'arbres, l'élargissement des trottoirs, la mise en place de mobilier urbain et l'élimination des panneaux-réclames.

5 Évaluer les possibilités d'utilisation des espaces situés sous la structure autoroutière.

4.6
Boulevard Pie-IX

Orientations générales

- Mettre en valeur le boulevard Pie-IX comme entrée de ville
- Améliorer la qualité des milieux de vie
- Intensifier et diversifier les activités sur les sites sous-utilisés
- Accroître la place du piéton et du cycliste
- Améliorer la desserte en transport collectif

Problématique

Le boulevard Pie-IX constitue une entrée de ville majeure depuis Laval et la Rive-Nord. La circulation dense et la vitesse élevée engendrent des impacts considérables sur les secteurs limitrophes. La construction d'un pont dans l'axe de l'autoroute 25 contribuerait à la réduction de la circulation de transit sur le boulevard Pie-IX.

Le boulevard est bordé de secteurs commerciaux et résidentiels largement sous-utilisés et mal intégrés au gabarit de l'artère. Au nord de la rue Monselet, les immeubles résidentiels de deux ou trois étages bordent directement le boulevard avec un recul très faible. Au sud, la présence de nombreux stationnements, la disparité architecturale, le manque de verdure et le peu de soin accordé à l'aménagement du domaine public donnent une image négative à cette entrée de ville. En plus d'optimiser l'occupation du sol, l'intensification et la diversification des activités le long du boulevard Pie-IX amélioreraient l'encadrement de cet important axe de transport.

L'aménagement actuel du boulevard est inapproprié et parfois dangereux pour les piétons et les cyclistes. D'ailleurs, la présence d'un échangeur routier avec le boulevard Henri-Bourassa Est confirme la primauté accordée à la circulation automobile. En plus de décourager les déplacements à pied, l'échangeur occupe une superficie offrant un important potentiel de construction de moyenne densité.

L'offre en transport collectif sur le boulevard est également à améliorer à cause de la forte densité de population et de l'absence de liens rapides vers d'autres secteurs de la ville. En plus de l'instauration possible d'une nouvelle ligne de train de banlieue dans la partie sud du secteur, la Société de transport de Montréal identifie le boulevard Pie-IX comme un axe de transport présentant des possibilités de migration vers des modes à capacité intermédiaire tels que des autobus articulés, des tramways modernes et des systèmes légers sur rail.

Le boulevard Gouin Est est l'un des tronçons du parcours riverain de Montréal. Ses éléments les plus caractéristiques méritent d'être mis en valeur, comme les bâtiments d'intérêt patrimonial et les nombreuses percées visuelles sur la rivière des Prairies.

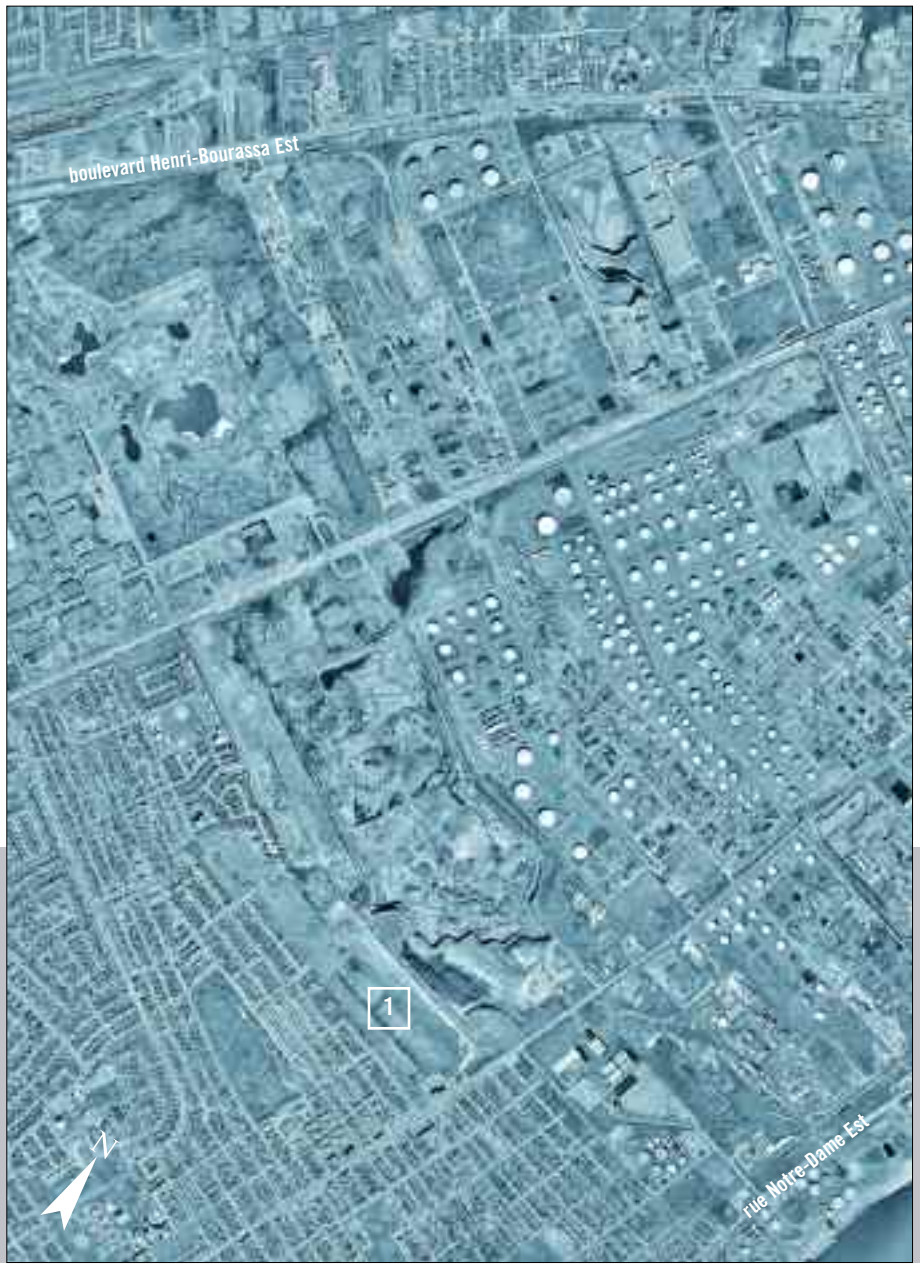
Balises d'aménagement

1. Améliorer la qualité des milieux de vie limitrophes au boulevard Pie-IX en atténuant les nuisances causées par la circulation lourde et rapide et par les activités industrielles situées entre la rue Forest et le boulevard Des Grandes-Prairies.
2. Densifier le bâti résidentiel entre la rue Monselet et le boulevard Henri-Bourassa Est.
3. Favoriser l'intensification et la diversification des activités au sud de la rue Monselet.
4. Encadrer l'insertion des nouvelles constructions sur le boulevard Pie-IX et y assurer une architecture de qualité.
5. Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public du boulevard Pie-IX en favorisant notamment la plantation d'arbres, la construction du bâti commercial rapproché de la rue et l'installation d'un mobilier urbain de qualité aux endroits appropriés.
6. Réglementer l'affichage commercial et l'implantation des panneaux-réclames de manière à limiter leur impact visuel.
7. Rendre l'échangeur des boulevards Pie-IX et Henri-Bourassa Est plus sécuritaire et convivial pour les piétons.
8. Confirmer le rôle stratégique du boulevard Pie-IX comme axe de transport collectif et étudier la possibilité d'y implanter un mode de transport à capacité intermédiaire.
9. Protéger et mettre en valeur les éléments du parcours riverain.

4.7 Bourget-Forget

Orientations générales

- Mettre en valeur les terrains vacants ou sous-utilisés à des fins résidentielles et d'emplois
- Améliorer l'accessibilité au secteur, tant pour le transport des marchandises que pour les déplacements en automobile, en transport collectif, à pied et à vélo



Problématique

Situé aux limites des arrondissements d'Anjou, de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve et de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est, le secteur est caractérisé par de vastes terrains vacants à vocation principalement industrielle. Ces terrains représentent une superficie de l'ordre de 180 hectares, à laquelle s'ajoute le site de la carrière Lafarge, toujours en exploitation. Considérant les usages antérieurs associés à ces terrains, des risques de contamination pourraient conditionner le type de développement et les usages dans certaines parties du secteur. De même, il est nécessaire d'assurer la compatibilité de la vocation du site avec le milieu de vie avoisinant.

La mise en valeur du secteur nécessite l'amélioration des liens nord-sud. À cet égard, le prolongement du boulevard Rodolphe-Forget, entre le boulevard Henri-Bourassa Est et la rue Notre-Dame Est, incluant le réaménagement de l'échangeur dans l'axe de l'autoroute 40, permettrait d'améliorer l'accessibilité au secteur et de répondre aux besoins de transport à la fois des personnes et des marchandises. Des études devront toutefois être réalisées afin de déterminer le tracé exact à privilégier.

La desserte du secteur en transport collectif est actuellement limitée par la faible occupation du sol et la discontinuité du réseau routier. À cet égard, la Ville envisage la mise en place d'un corridor de transport collectif est-ouest à partir de la future station de métro située à l'angle du boulevard Des Galeries-d'Anjou et de la rue Bélanger vers la future avenue Bourget. Un corridor nord-sud de transport collectif le long du boulevard Rodolphe-Forget est également envisagé en vue d'assurer un meilleur maillage du réseau et l'amélioration de la desserte de l'est du territoire montréalais.

Le parc-nature situé entre le golf d'Anjou et le boulevard Henri-Bourassa Est représente une intéressante possibilité de mise en valeur du milieu naturel. Présentement non aménagé et difficilement accessible, ce lieu permettra éventuellement la pratique d'activités extensives.

Balises d'aménagement

1. Évaluer la consolidation du développement résidentiel situé dans la partie sud-ouest du secteur en préconisant des mesures appropriées d'atténuation des nuisances.
2. Assurer une occupation plus intensive du secteur et la compatibilité des usages projetés en regard du milieu de vie avoisinant.
3. Assurer, par des infrastructures adéquates, l'accessibilité aux terrains à mettre en valeur, entre la rue Notre-Dame Est et le boulevard Henri-Bourassa Est, tout en limitant les impacts de la circulation de transit dans les milieux de vie existants et projetés.
4. Prévoir l'implantation de mesures préférentielles au transport collectif de même que des aménagements sécuritaires destinés aux cyclistes et aux piétons.
5. Aménager le parc-nature d'Anjou pour la pratique d'activités extensives et assurer son accessibilité, notamment en transport collectif et à vélo.

4.8
Canal de Lachine

Grâce à son caractère structurant, son potentiel récréotouristique indéniable et son patrimoine industriel unique, le canal de Lachine revêt une importance stratégique majeure pour le développement urbain de Montréal. Ainsi, la poursuite de la participation soutenue du gouvernement du Canada ainsi que l'apport du gouvernement du Québec sont essentiels afin d'assurer la mise en valeur adéquate du secteur. Les démarches de planification et de mise en œuvre devront également se faire avec les nombreux intervenants du milieu dont les partenaires du secteur privé et communautaire et les résidents. De plus, le grand potentiel associé aux extrémités du canal justifie l'élaboration de deux autres planifications détaillées, « 4.8.1 Griffintown » et « 4.8.2 Lachine Est », afin de traiter plus spécifiquement les enjeux d'aménagement particuliers qu'on y trouve.

Orientations générales

- Faire des abords du canal de Lachine un lieu d'une grande qualité en intensifiant et diversifiant les activités et en renforçant son caractère d'ensemble
- Améliorer l'accessibilité au secteur et la continuité spatiale des sites adjacents au canal
- Améliorer la qualité des milieux de vie limitrophes
- Renforcer la vocation récréotouristique du secteur et protéger son patrimoine bâti et archéologique

Problématique

Berceau de l'industrialisation au Canada, le canal de Lachine relie le Vieux-Port au lac Saint-Louis. Inauguré en 1825, il contribue grandement au développement industriel du sud-ouest de la ville, où de nombreux quartiers ouvriers s'établissent.

À la suite de la fermeture du canal à la navigation en 1970, de nombreuses interventions sont réalisées afin de mettre en valeur le secteur. En 1978, Parcs Canada fait du canal de Lachine un lieu historique national et procède à l'aménagement d'un parc linéaire le long des berges. Entre 1997 et 2002, plus de 100 millions de dollars sont investis par les administrations fédérale et municipales. Parmi les interventions effectuées, l'ensemble des écluses sont restaurées, le bassin Peel est recréé, des ponts sont construits, de nouvelles voies de circulation sont percées et plusieurs espaces verts et places publiques sont aménagés. En 2002, le canal rouvre ses portes à la navigation de plaisance. Le secteur privé investit également aux abords du canal, alors qu'un nombre croissant d'entreprises spécialisées dans la nouvelle économie s'établissent dans le secteur et que plusieurs projets résidentiels sont réalisés. Or, une réflexion approfondie est requise afin de poursuivre, en concertation avec les nombreux intervenants concernés, la mise en valeur de ce lieu profondément ancré dans l'identité montréalaise.

Plusieurs terrains et bâtiments situés en bordure ou à proximité du canal demeurent vacants ou sous-utilisés. À l'est de l'autoroute 15 ainsi que dans le secteur de planification détaillée de « Lachine Est », le fort taux d'inoccupation des immeubles industriels offre un excellent potentiel de conversion à des fins mixtes. Un exemple éloquent de ce potentiel est le site de Postes Canada, qui occupe près de 500 mètres en façade du canal à proximité des écluses Saint-Gabriel. Le secteur contient également des terrains vacants à vocation économique qui sont principalement situés entre le pont CP-Rockfield et l'autoroute 15. Plusieurs de ces terrains exigent cependant d'importants travaux de réhabilitation quant auxquels l'appui financier des gouvernements du Canada et du Québec est essentiel.

4.8
Canal de Lachine
(suite)

Composante du parcours riverain de Montréal, le canal de Lachine nécessite des interventions afin de renforcer la cohérence de son paysage urbain et de son architecture tout en respectant la diversité des milieux traversés. Des interventions sont également requises quant à l'amélioration des percées visuelles et des accès vers l'eau.

L'implantation parallèle au canal des réseaux ferroviaire et autoroutier contribue à réduire l'accessibilité de certains sites, notamment ceux au nord de l'autoroute 20. Il importe d'améliorer leur accessibilité afin d'encourager leur mise en valeur. Par ailleurs, le projet de réaménagement de l'échangeur Turcot par le ministère des Transports du Québec offre l'occasion d'élargir la réflexion à cet effet.

Malgré le fait que plusieurs projets résidentiels aient été construits dans le secteur, une approche intégrée de revitalisation urbaine, établie en concertation avec les instances responsables, est souhaitable afin d'améliorer les conditions de vie des résidents. Des interventions sont nécessaires afin d'atténuer les nuisances causées notamment par la présence d'entreprises industrielles ainsi que par les réseaux autoroutier et ferroviaire.

Des travaux sont requis afin de parachever la mise en valeur des abords du canal de Lachine et de renforcer la vocation récréotouristique du secteur. Aussi, des interventions sont nécessaires afin d'assurer la cohabitation harmonieuse et la sécurité des nombreux usagers du parcours récréotouristique du canal de Lachine.

Enfin, les abords du canal de Lachine comprennent un patrimoine bâti et archéologique d'une grande valeur. On y trouve un nombre important de bâtiments industriels ainsi que d'équipements, telle la grue LaSalle-Coke, dont la préservation est fondamentale à la mise en valeur du secteur.

Balises d'aménagement

1 Favoriser la mise en valeur à des fins mixtes (incluant notamment des logements, des bureaux et des commerces) des sites vacants ou sous-utilisés dans certaines portions du secteur, entre autres dans le secteur de planification de « Lachine Est » et à l'est de l'autoroute 15.

2 Maintenir et consolider les activités économiques dans certains endroits, notamment le secteur Cabot et entre le pont ferroviaire CP-Rockfield et l'autoroute 15.

3 Soutenir la réhabilitation des sites contaminés afin d'en faciliter leur mise en valeur.

4 Respecter le caractère du cadre bâti représentatif de chaque partie du secteur en favorisant une architecture et des interventions d'aménagement urbain de qualité et adaptées à leur milieu.

5 Améliorer l'accessibilité des sites enclavés et renforcer les liens entre les milieux situés de part et d'autre du canal.

6 Étudier la possibilité d'implanter un corridor de transport collectif à partir du Vieux-Port vers l'arrondissement de Lachine qui longerait le canal.

7 Intervenir de façon intensive et intégrée dans les milieux de vie à revitaliser en améliorant notamment la qualité des logements et l'interface avec les industries lourdes et le réseau autoroutier.

8 Encourager la relocalisation de certaines entreprises incompatibles avec leur milieu.

9 Compléter en partenariat avec Parcs Canada l'aménagement des abords du canal de Lachine (parcs, places publiques, sentiers piétonniers et voies cyclables) en portant une attention particulière au maintien de l'accès public du canal et à la mise en valeur des bassins.

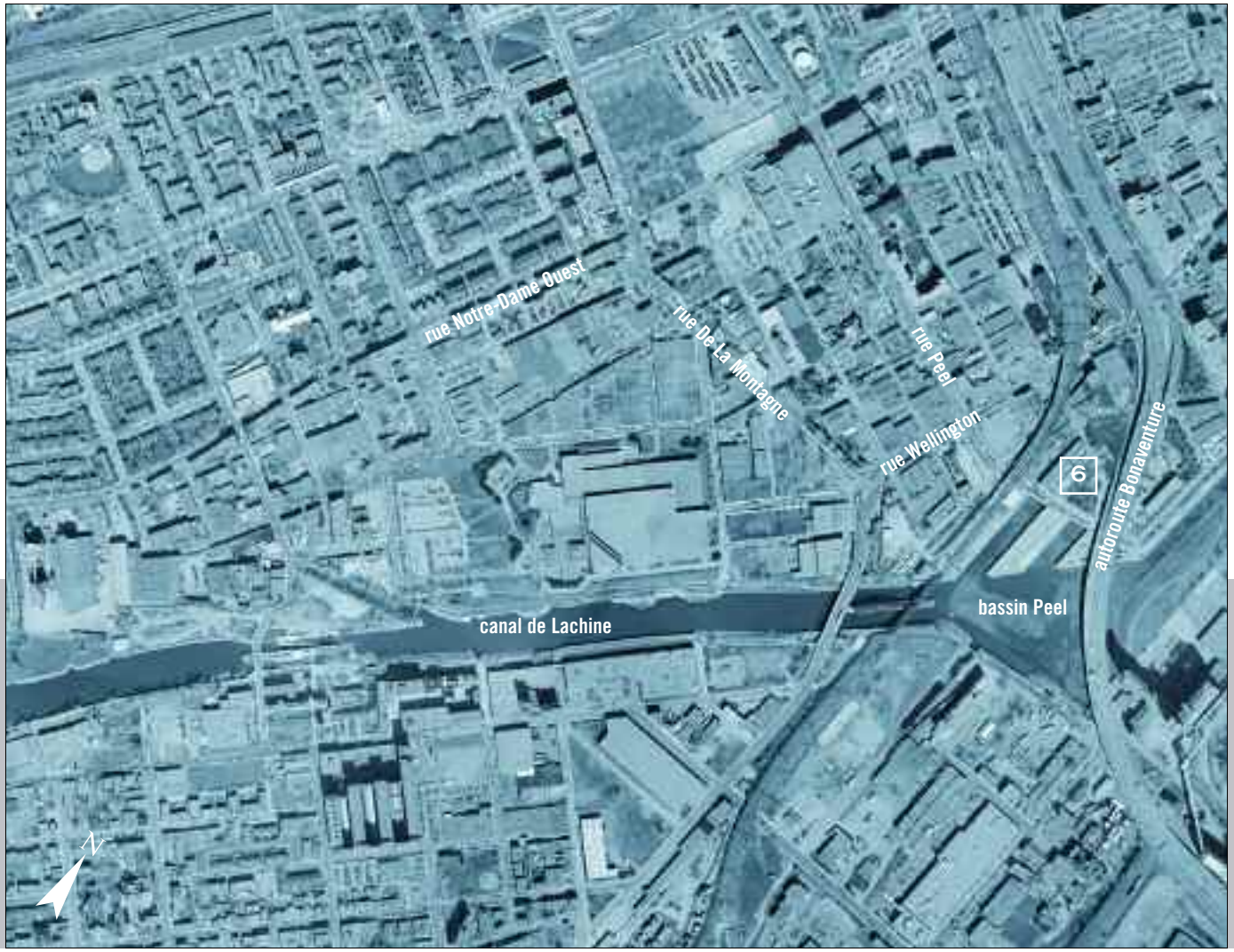
10 Aménager le domaine public aux abords du canal de façon à faciliter les déplacements à pied, à vélo, en transport collectif et en automobile.

11 Favoriser la préservation des bâtiments et des équipements présentant une valeur patrimoniale et prendre en compte le potentiel archéologique associé au secteur dans la réalisation de travaux d'excavation en vue d'en assurer la documentation ou, le cas échéant, la protection ou la mise en valeur.

4.8.1 Griffintown

Orientations générales

- Préserver le caractère et l'échelle urbaine associés au passé industriel du secteur
- Intensifier et diversifier les activités en privilégiant la cohabitation des activités économiques et résidentielles
- Renforcer la vocation récréotouristique des abords du bassin Peel et la vocation nautique du canal de Lachine en misant sur la proximité du Vieux-Montréal, du Vieux-Port et du Centre des affaires



Problématique

Occupé à des fins industrielles dès le XIXe siècle, le Griffintown accueille plusieurs types d'industries au moment de son apogée : manufactures, ateliers de travail du métal, brasseries, imprimeries, compagnies de transport, etc. Le déclin de la fonction industrielle s'amorce dans la première moitié du XXe siècle et est précipité par la fermeture complète du canal de Lachine en 1970. Ce déclin provoque la perte d'un grand nombre d'emplois et la démolition de plusieurs bâtiments. Aujourd'hui, le potentiel de développement du secteur s'avère donc élevé, d'autant plus que plusieurs anciens bâtiments industriels d'intérêt patrimonial ont été épargnés de la démolition.

Chaque partie du secteur présente un caractère et une échelle qui lui sont propres, entraînant un intérêt accru pour sa revitalisation. Celle-ci doit toutefois composer avec la circulation de véhicules lourds et la présence de certaines industries qui produisent des nuisances : bruits, émanations, poussières, vibrations, etc.

Depuis une vingtaine d'années, plusieurs secteurs adjacents au Griffintown ont connu des transformations. Ainsi, la revitalisation de la Petite-Bourgogne, la mise en valeur des terrains de la Stelco, des abords de l'écluse des Seigneurs et de la Cité Multimédia accentue l'intérêt du secteur. De plus, l'implantation de l'École de technologie supérieure et de ses résidences étudiantes contribue à la revitalisation du Griffintown en augmentant la population et le nombre d'emplois dans le secteur.

Le secteur pourrait bénéficier d'un lien plus formel avec le Centre des affaires. À cet égard, la rue Peel, raccordée à la rue De La Commune, constitue un axe stratégique malgré un actuel manque de structuration physique et de continuité commerciale.

Par ailleurs, le réaménagement des abords du canal et son ouverture à la navigation de plaisance favorisent l'essor d'activités récréotouristiques au sud de la rue Wellington. Toutefois, la présence combinée de la portion surélevée de l'autoroute Bonaventure et du pont ferroviaire constitue une barrière importante entre le Griffintown d'une part et la Cité Multimédia et le Vieux-Montréal d'autre part, en plus de présenter des impacts visuels majeurs aux abords du bassin Peel.

Balises d'aménagement

1 Préserver et mettre en valeur les bâtiments d'intérêt patrimonial.

2 Respecter le caractère du cadre bâti de chaque partie du secteur en favorisant des interventions d'aménagement et l'emploi d'un vocabulaire architectural adaptés.

3 Favoriser la construction résidentielle dans les parties propices du Griffintown, notamment à l'est de la rue De La Montagne et sur le site actuellement occupé par Postes Canada, et assurer une cohabitation harmonieuse avec les activités économiques.

4 Maintenir les activités institutionnelles et économiques sur les rues Peel et Notre-Dame et à l'ouest de la rue De La Montagne.

5 Encourager la relocalisation de certaines entreprises peu compatibles avec les activités résidentielles.

6 Faciliter la création d'un pôle d'attraction récréotouristique entre la rue Wellington et le canal de Lachine.

7 Réaménager la rue Peel pour faciliter les déplacements, notamment piétonniers, entre le mont Royal, le Centre des affaires, le canal de Lachine et le Vieux-Port.

8 Étudier la possibilité d'implanter un service de transport collectif reliant le Quartier des spectacles, le Vieux-Montréal, le parc Jean-Drapeau et le mont Royal.

9 Déplacer le corridor de l'autoroute Bonaventure, transformée en boulevard urbain et rabaissée au sol, de manière à libérer les berges, à accroître l'accessibilité au Technoparc du Sud-Ouest et à mettre en valeur les terrains adjacents.

4.8.2
Lachine Est

Orientations générales

- Optimiser le développement du secteur
- Atténuer les nuisances environnementales susceptibles d'influencer la qualité du milieu
- Améliorer l'accessibilité au secteur
- Mettre en valeur le parcours riverain et le patrimoine industriel

Problématique

Après une longue période d'intenses activités industrielles, le secteur de Lachine Est vit un déclin important. Certaines entreprises ont fermé leurs portes, alors que d'autres ont réduit considérablement leurs activités, de sorte qu'aujourd'hui le secteur présente un potentiel appréciable de renouvellement urbain. Quelques dizaines d'hectares de terrains dont les vocations précises restent à établir sont disponibles en vue d'un réaménagement profitant de la présence du canal, de la rue Notre-Dame, du Vieux Lachine et du réseau autoroutier.

La réhabilitation des sols risque de constituer l'un des défis les plus importants de la requalification du secteur. Des études de caractérisation devront être réalisées afin d'établir l'ampleur des travaux requis. Un soutien financier particulier sera fort probablement nécessaire à ce sujet.

La proximité des réseaux autoroutier et ferroviaire offre un avantage considérable en matière d'accessibilité. Cependant, le secteur se retrouve enclavé par ces mêmes infrastructures. Sa requalification offre l'occasion de briser cet enclavement en prolongeant la rue Victoria vers l'est et en créant des ouvertures vers le canal de Lachine. De plus, la congestion à l'intersection du chemin Du Musée, du boulevard Saint-Joseph et de la 6e Avenue devra faire l'objet d'une analyse afin d'intégrer, dans la mise en valeur du secteur, des éléments de solution ainsi que des éléments de mitigation.

Le secteur est aussi caractérisé par la rencontre, à l'embouchure du canal de Lachine, des tronçons du parcours riverain longeant le fleuve et la rive sud du canal. Il faudra améliorer l'aménagement de ce point de rencontre et parachever le réseau cyclable sur la rive nord du canal de Lachine. Enfin, le patrimoine industriel du secteur, composé d'ensembles de bâtiments et d'œuvres d'ingénierie, nécessite des interventions afin d'être mis en valeur.

Balises d'aménagement

1 Mettre en valeur le secteur en partie à des fins d'emplois et créer, aux abords du canal de Lachine, un nouveau milieu de vie de moyenne densité.

2 Définir pour le boulevard Saint-Joseph une nouvelle vocation qui soit compatible avec celle prévue pour le secteur.

3 Mettre en valeur l'emprise ferroviaire de la rue Victoria et examiner le raccordement potentiel de la piste cyclable à la piste du boulevard De Maisonneuve Ouest.

4 Étudier la possibilité de prolonger la rue Victoria vers l'est.

5 Intégrer la nouvelle trame urbaine au réseau de rues existant.

6 Améliorer la circulation dans l'axe du chemin Du Musée.

7 Étudier la possibilité d'implanter un lien de transport collectif à partir de l'arrondissement vers le Vieux-Port qui longerait le canal.

8 Compléter le parcours riverain et le réseau cyclable de part et d'autre du canal de Lachine.

9 Mettre en valeur le patrimoine industriel.

4.9 Chemin de la Côte-de-Liesse

Orientations générales

- Améliorer l'accessibilité aux diverses parties du secteur en réexaminant le rôle du chemin de la Côte-de-Liesse
- Optimiser le développement du secteur en profitant de la présence de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et de la proximité des autoroutes 13, 20 et 40
- Améliorer l'image générale du chemin de la Côte-de-Liesse, en lien avec la présence de l'aéroport, principale porte d'entrée à Montréal

Problématique

L'autoroute de la Côte-de-Liesse est à la fois un des accès les plus importants à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et un lien entre les autoroutes 20 et 40. Ses abords sont constitués de secteurs industriels et commerciaux comptant de nombreux emplois. En fait, les entreprises profitent de la présence du réseau autoroutier qui facilite le déplacement des marchandises et des personnes.

Cependant, ce lien entre les autoroutes 20 et 40 n'est pas aussi fonctionnel qu'il le devrait. Les déficiences se situent notamment aux points de jonction avec les échangeurs Décarie et Dorval, où la configuration actuelle des voies est complexe et nuit à la fluidité des mouvements.

La circulation locale est aussi problématique, car l'autoroute constitue une barrière qui limite les mouvements vers les secteurs d'emplois situés de part et d'autre. Les terrains se trouvent ainsi enclavés entre l'autoroute et l'aéroport, au nord, et l'autoroute et les voies ferrées, au sud. Les points d'accès à ces secteurs sont restreints et difficiles à repérer. En plus, le nombre limité de points d'entrée et de sortie de l'autoroute de la Côte-de-Liesse contribue à complexifier les parcours. La solution à ces problèmes repose en grande partie sur les décisions du ministère des Transports du Québec, responsable de cet axe de transport.

La planification des abords de l'autoroute relevait, jusqu'à la fin de 2001, de décisions prises par quatre municipalités ne partageant pas nécessairement les mêmes objectifs en ce qui a trait à l'élaboration d'une stratégie d'aménagement et de développement du secteur. Or, ce corridor est caractérisé par une concentration importante d'entreprises industrielles et commerciales œuvrant dans des domaines complémentaires aux activités aéroportuaires, tendance qui pourrait se refléter dans une éventuelle stratégie de développement.

Par ailleurs, plusieurs des sites occupés par des entreprises sont utilisés en deçà de leur potentiel : les stationnements sont vastes et l'entreposage extérieur est une pratique répandue. Les bâtiments ont souvent une implantation réduite et une faible hauteur. L'impression de déstructuration qui s'en dégage est accentuée par la présence d'un affichage imposant et l'absence d'alignements d'arbres.

Ces facteurs, combinés à une qualité architecturale déficiente des bâtiments et à la présence de l'autoroute et des réseaux aériens de téléphonie et de distribution électrique, projettent une image en deçà de celle souhaitée pour une entrée de ville.

Balises d'aménagement

1. Examiner la possibilité de transformer l'autoroute de la Côte-de-Liesse et ses voies de service en un boulevard urbain pour améliorer l'accès aux diverses parties du secteur, permettre une desserte adéquate en transport collectif, faciliter les déplacements des cyclistes et des piétons et améliorer l'image générale du secteur.
2. Revoir la configuration des jonctions du chemin de la Côte-de-Liesse avec la 55e Avenue, l'autoroute 13, la montée de Liesse et les échangeurs Décarie et Dorval.
3. Améliorer la signalisation afin de faciliter les déplacements à l'intérieur du secteur.
4. Inciter des entreprises commerciales et industrielles à s'implanter dans le secteur, y compris celles ayant des activités complémentaires à celles de l'aéroport.
5. Exiger une architecture et un aménagement de qualité et harmoniser les exigences réglementaires quant aux usages autorisés afin de donner un caractère unifié au corridor.
6. Améliorer l'encadrement de la voie publique en réduisant les marges de recul, en favorisant la construction de bâtiments au gabarit plus important et en aménageant des aires de stationnement mieux paysagées et intégrées.

4.10
Centre des affaires

Orientations générales

- Mettre en valeur les espaces non bâtis
- Accroître le dynamisme résidentiel
- Rehausser la qualité de l'aménagement des lieux publics et de certains axes

Problématique

Foyer de l'activité économique montréalaise, le Centre des affaires constitue un milieu exceptionnel par son animation et son cadre bâti. Il reflète la vitalité de Montréal et contribue à son rayonnement en offrant un environnement généralement attrayant, convivial et sécuritaire.

De nombreux espaces non bâtis ponctuent le territoire du Centre des affaires, dont ils occupent une vingtaine des 177 hectares. Dans la partie sud-ouest, leur forte concentration découle notamment de la présence de bretelles d'accès à l'autoroute Ville-Marie et d'infrastructures ferroviaires qui concourent au caractère déstructuré du secteur. Le développement immobilier de l'ensemble de ces terrains permettrait de consolider le cadre bâti, d'accroître l'animation sur rue et de rehausser la qualité de l'environnement urbain.

Les activités résidentielles occupent actuellement une place marginale au sein du Centre des affaires. Leur développement est souhaitable afin de revitaliser les secteurs moins propices aux activités commerciales ou de bureau, dont ceux du secteur Paper Hill, au nord du Quartier international, et du secteur Chaboillez. L'arrivée de nouveaux résidents profiterait également à l'activité commerciale de la rue Sainte-Catherine, qui fluctue de façon importante au gré de ses différents tronçons.

Certains grands lieux publics du Centre des affaires mériteraient de voir leur aménagement bonifié, notamment les squares Dorchester et Phillips. Un soin particulier doit aussi être accordé à l'aménagement de certains axes et de leurs abords (rue McGill – Côte-du-Beaver-Hall, rues Peel et University, boulevards René-Lévesque et De Maisonneuve) afin qu'ils offrent une image à la hauteur du rôle du Centre des affaires.

Le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes sont des préoccupations particulièrement importantes dans le Centre des affaires et, en ce sens, le réaménagement du domaine public devrait accroître la place accordée aux piétons et encourager l'utilisation du vélo.

Balises d'aménagement

1 Soutenir le développement des espaces non bâtis par des mesures appropriées telles qu'une application rigoureuse de la réglementation en matière de stationnement, le développement de nouvelles normes relatives à l'aménagement des stationnements ou l'acquisition et le remembrement de terrains.

2 Appuyer le développement des activités résidentielles dans les secteurs Paper Hill et Chaboillez.

3 Réaménager certains axes et grands lieux publics et leurs abords.

4 Créer de nouveaux liens cyclables et augmenter le nombre de places de stationnement sécuritaires pour les vélos.

5 Accroître, là où les conditions s'y prêtent, la place et le confort du piéton dans le cadre du réaménagement du domaine public.

6 Aménager, aux endroits appropriés, des places de stationnement pour vélos.

7 Étudier des scénarios de réaménagement pour la partie sud-ouest du Centre des affaires.

4.11

Complexe et Village olympiques

Orientations générales

- Intensifier et diversifier les activités, notamment au plan récréotouristique, tout en assurant leur intégration au milieu urbain et paysager environnant
- Améliorer l'image générale du secteur et accroître la place du piéton et du cycliste
- Protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti et paysager du secteur

Problématique

Conçu comme un ensemble architectural dédié au sport, le Complexe olympique forme avec le Jardin botanique et le parc Maisonneuve un important pôle récréotouristique de la ville. Son architecture et sa valeur patrimoniale exceptionnelles, fortement ancrées dans l'imaginaire montréalais, lui confèrent une reconnaissance internationale. La présence de nombreuses vues vers le Stade et le Village olympiques contribuent également à la renommée de ces installations.

Le Complexe olympique et ses environs connaissent néanmoins d'importants changements de vocation depuis quelques années, alors que la demande d'installations sportives professionnelles est à la baisse. Plusieurs interventions confirment cette réalité. Par exemple, l'ancien vélodrome est transformé en Biodôme en 1992 et un cinéma est implanté sur le site en 2000. Le réaménagement du mât du Stade est également prévu afin d'y accueillir des bureaux. Une réflexion est toutefois nécessaire afin de mettre en valeur d'autres espaces sous-utilisés du secteur dont les 4 719 places de stationnement du Complexe olympique. Cela doit toutefois se faire dans le respect des composantes paysagères du Jardin botanique et du parc Maisonneuve, qui nécessite d'ailleurs des interventions de reboisement à certains endroits.

Par ailleurs, les abords du Village olympique offrent un important potentiel résidentiel. Toutefois, la monumentalité des pyramides, le dégagement visuel entre ces bâtiments et le golf adjacent ainsi que la présence d'un bois (une chênaie rouge, peuplement rare sur le territoire) constituent des éléments qui méritent d'être préservés.

L'aménagement du Complexe olympique, conçu pour accueillir des dizaines de milliers de personnes, comprend de larges espaces gazonnés ou bétonnés dépourvus d'attraits. Ces sites sous-utilisés et situés à proximité de deux stations de métro méritent d'être mis en valeur afin d'augmenter les activités dans le secteur et de rendre le Complexe plus attrayant, convivial et sécuritaire.

L'accessibilité au Complexe olympique est à revoir puisqu'il n'y a pas de voies d'accès véhiculaire et piétonne clairement définies vers le centre du site. L'interface entre le Complexe et les milieux avoisinants nécessite également des interventions. L'important volume de circulation routière et l'aménagement des artères ceinturant le site diminuent la sécurité des piétons et des cyclistes. Le manque d'activités diversifiées sur ces artères réduit l'achalandage dans le secteur et affecte l'image du Complexe olympique.

La planification détaillée doit tenir compte des liens à améliorer entre le Jardin botanique, le parc Maisonneuve, les milieux de vie avoisinants et le Complexe olympique. Par ailleurs, les éléments du patrimoine moderne présents dans le secteur, tels le Stade et le Village olympiques, doivent être protégés et mis en valeur.

Balises d'aménagement

1 Consolider la vocation récréotouristique du secteur en encourageant l'implantation d'activités complémentaires.

2 Évaluer la possibilité de diversifier les usages et de mettre en valeur les sites sous-utilisés, tels les grands espaces bétonnés ou gazonnés ainsi que le Stade lui-même.

3 Reboiser certains endroits du parc Maisonneuve.

4 Encadrer le développement des abords du Village olympique en favorisant un cadre bâti respectant l'échelle et le caractère des bâtiments existants, tout en préservant le bois et un dégagement visuel entre le golf et les pyramides.

5 Rendre le secteur plus attrayant, sécuritaire et confortable pour les piétons et les cyclistes en prévoyant notamment l'aménagement de lieux publics de qualité et un aménagement paysager approprié.

6 Mieux définir les entrées du Complexe olympique afin d'améliorer son accessibilité.

7 Réaménager le boulevard Pie-IX, l'avenue Pierre-De Coubertin ainsi que la rue Viau de façon à les rendre plus sécuritaires et agréables à fréquenter.

8 Favoriser les projets visant à améliorer l'intégration du site au milieu urbain environnant en prévoyant notamment un gabarit et une architecture appropriés.

9 Assurer de meilleurs liens pour les piétons et les cyclistes entre le Complexe olympique, le Jardin botanique, le parc Maisonneuve et les milieux environnants.

10 Protéger et mettre en valeur les éléments patrimoniaux, naturels et paysagers du Complexe et du Village olympiques, du Jardin botanique et du parc Maisonneuve.

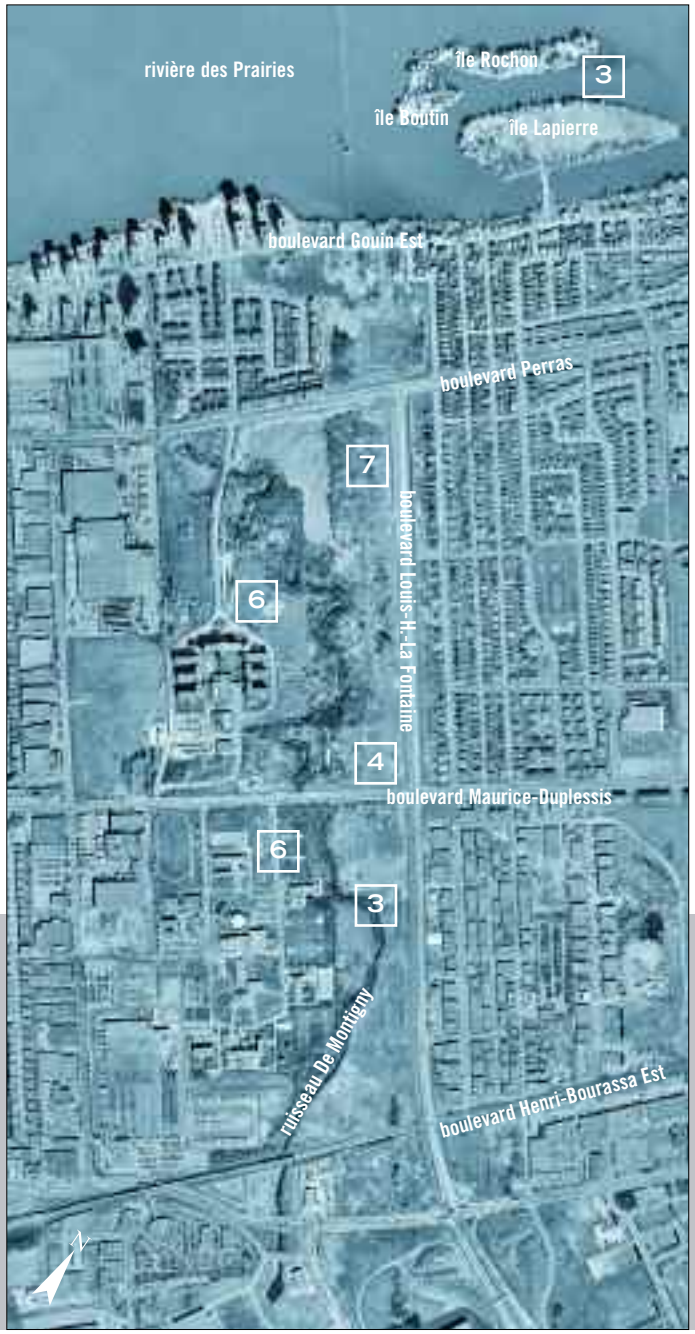
11 Protéger et mettre en valeur certaines vues vers le Stade et le Village olympiques.

4.12

Corridor Louis-H.-La Fontaine

Orientations générales

- Améliorer l'accessibilité routière et la desserte en transport collectif de la partie est de Montréal tout en minimisant la circulation de transit dans les milieux de vie
- Protéger et mettre en valeur les milieux naturels de l'écoterritoire de la Coulée verte du ruisseau De Montigny ainsi que les composantes du parcours riverain
- Mettre en valeur les terrains sous-utilisés



Problématique

L'accessibilité et la desserte de la partie est de Montréal devraient être améliorées par l'ajout de nouveaux liens routiers intégrant des mesures préférentielles au transport collectif. Plusieurs possibilités sont envisagées, dont le prolongement du boulevard Rodolphe-Forget (voir section 4.7).

Le présent secteur concerne le corridor du boulevard Louis-H.-La Fontaine au nord du boulevard Henri-Bourassa Est. Le ministère des Transports du Québec (MTQ) étudie un scénario de parachèvement de l'autoroute 25 dans l'axe de ce boulevard, incluant la possibilité de construire un pont vers Laval enjambant la rivière des Prairies et un corridor de transport collectif, dans le cadre d'une entente de partenariat public-privé. La Ville de Montréal attend les conclusions des études avant de se prononcer.

Pour justifier cette intervention, les études devront démontrer l'amélioration de la desserte des secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement, le désenclavement de l'est de l'Île et la réduction de la circulation de transit, particulièrement celle des camions, le long des boulevards Henri-Bourassa Est et Pie-IX. Le projet devra aussi intégrer des aménagements propices au transport collectif et au vélo.

D'autres options pourraient être évaluées, dont l'aménagement d'un boulevard urbain dans l'axe du corridor Louis-H.-La Fontaine, incluant la construction d'un pont à péage d'un gabarit comparable à ceux des ponts Lachapelle et Ahuntsic. Cette intervention intégrerait un corridor de transport collectif comprenant l'aménagement d'un stationnement incitatif en amont de la congestion ainsi qu'un lien cyclable.

Indépendamment du choix, le projet routier devra respecter le caractère des lieux, notamment les milieux naturels de l'écoterritoire et le parcours riverain, et assurer le développement des terrains adjacents. La mise en valeur des milieux naturels de l'écoterritoire de la Coulée verte du ruisseau De Montigny est déjà amorcée puisqu'un sentier multifonctionnel est en voie de réalisation aux abords du ruisseau. Ce sentier sera relié à la piste cyclable du boulevard Gouin Est et éventuellement à celle de l'arrondissement d'Anjou. La protection des îles Rochon, Boutin, Lapierre et Gagné demeure toutefois un enjeu important, considérant leur grande biodiversité.

Le boulevard Gouin Est est un élément du parcours riverain et le Plan prévoit la mise en valeur de ses composantes patrimoniales et paysagères : percées visuelles sur la rivière des Prairies, éléments d'intérêt patrimonial et secteurs présentant un caractère champêtre.

Le Cégep Marie-Victorin et l'Hôpital Rivière-des-Prairies pourraient disposer d'un surplus de terrains en raison d'une réaffectation partielle ou d'une réorganisation des activités sur leur site respectif. La mise en valeur de ces lieux est donc à considérer en lien avec la présence du ruisseau et du projet routier choisi. Selon le gabarit de ce dernier, des portions inutilisées de l'emprise appartenant au MTQ pourraient également s'intégrer au développement du secteur, en tenant compte de la présence de la ligne de transport d'énergie électrique.

Balises d'aménagement

1. Étudier une intervention potentielle sur le réseau routier afin de répondre aux besoins du transport des personnes et des marchandises dans le respect du caractère du milieu.
2. Mettre en place dans ce corridor des mesures préférentielles au transport collectif tout en s'assurant d'atténuer les nuisances sur les milieux de vie causées par la circulation des véhicules empruntant ce corridor.
3. Protéger et mettre en valeur un écosystème viable autour du ruisseau De Montigny, notamment par l'aménagement d'une zone tampon longeant le boisé et le ruisseau, par la création d'un parc linéaire et par le choix d'un tracé privilégiant la préservation des milieux naturels et des îles.
4. Limiter les impacts du futur lien routier sur les éléments du parcours riverain : les vues vers la rivière des Prairies, les sites d'intérêt patrimonial et les secteurs présentant un caractère champêtre.
5. Évaluer le potentiel de mise en valeur des sites institutionnels dans l'éventualité d'une réaffectation partielle ou d'une réorganisation des activités sur les sites en prévoyant des usages compatibles avec les fonctions institutionnelles existantes.
6. Prévoir une utilisation adéquate des portions inutilisées de l'emprise du MTQ.
7. Intégrer la présence de la ligne de transport d'énergie électrique dans l'aménagement de l'écoterritoire.

4.13

Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest

Orientations générales

- Intensifier et diversifier les activités dans le secteur
- Améliorer l'accessibilité routière au secteur et la desserte en transport collectif
- Améliorer l'image des grands axes routiers et accroître la place du piéton et du cycliste
- Atténuer les nuisances environnementales

Problématique

Ce secteur à vocation économique, desservi par les stations de métro Namur et De La Savane, se caractérise principalement par un tissu urbain déstructuré et sous-utilisé : variation d'implantation et de volumétrie des bâtiments, disparité des fonctions urbaines et multiplicité des aires de stationnement. Les abords des stations de métro, de la rue Jean-Talon Ouest et du boulevard Décarie ainsi que le site de l'Hippodrome, incluant le secteur commercial, offrent un important potentiel de renouvellement urbain et d'intensification des activités d'emplois. Certains terrains, situés à l'ouest des voies ferrées et appartenant au Canadien Pacifique, présentent également un potentiel pour la construction résidentielle et pour l'accueil d'activités économiques.

La mise en valeur du secteur situé à l'ouest du boulevard Décarie est toutefois problématique. D'une part, la présence des infrastructures ferroviaires et des corridors autoroutiers ainsi que la discontinuité du réseau routier, notamment du boulevard Cavendish, limitent l'accès à plusieurs parties du secteur. La Cité scientifique, le parc industriel de l'arrondissement de Mont-Royal, le site de l'Hippodrome et le secteur résidentiel de l'arrondissement de Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest en bordure du boulevard Cavendish se trouvent ainsi enclavés. D'autre part, la Ville devra accroître la capacité des infrastructures d'aqueduc et d'égout afin de soutenir la construction sur le site de l'Hippodrome et aux abords de la Cité scientifique.

Dans le cadre des interventions proposées au réseau de train de banlieue, la Ville préconise l'aménagement d'une nouvelle gare à proximité de la station de métro Namur, facilitant ainsi l'intermodalité.

Le secteur connaît aussi un important problème de nuisances environnementales liées au fort volume de circulation de l'autoroute Décarie. La présence de commerces, d'entreprises, du site de dépôt des neiges usées et d'autres activités urbaines entraîne d'importants déplacements de main-d'œuvre, de clientèles ou de marchandises, contribuant ainsi à l'augmentation de la circulation automobile et de camions. L'environnement est par conséquent peu propice aux déplacements à pied ou à vélo. Le manque d'encadrement de l'espace public et les problèmes d'intégration architecturale et urbanistique le long des grands axes routiers contribuent à leur donner une image négative.

Balises d'aménagement

1 Soutenir, notamment par les outils réglementaires appropriés, l'intensification et la diversification des activités aux abords des stations de métro, de la nouvelle gare, de la rue Jean-Talon Ouest et du boulevard Décarie.

2 Envisager une nouvelle vocation du site de l'Hippodrome privilégiant une intensification et une diversification des activités et, le cas échéant, revaloriser les activités sur les terrains occupés par les commerces et le stationnement incitatif Namur.

3 Limiter le nombre de places de stationnement lors de la construction de projets non résidentiels à proximité des stations de métro.

4 Favoriser l'expansion de la Cité scientifique.

5 Envisager la construction résidentielle sur les terrains à l'ouest des voies ferrées en prévoyant des mesures d'atténuation appropriées.

6 Implanter les infrastructures d'aqueduc et d'égout requises et, au besoin, des bassins de rétention.

7 Améliorer l'accessibilité au secteur par de nouveaux liens routiers, entre autres dans l'axe du boulevard Cavendish, intégrant des aménagements favorables aux déplacements en transport collectif, à vélo et à pied.

8 Améliorer le paysage urbain le long des grands axes routiers tels le boulevard Décarie, la rue Jean-Talon Ouest, l'avenue Royalmount-De La Savane et le chemin De La Côte-de-Liesse par des aménagements et une architecture de qualité.

9 Atténuer le bruit provenant de l'autoroute Décarie par des aménagements appropriés tels que des écrans absorbant le bruit sur les parois de l'autoroute.

10 Atténuer les nuisances liées à la présence du site de dépôt des neiges usées.

11 Améliorer la visibilité de la Cité scientifique et des parcs industriels du secteur par une signalisation adéquate et par des aménagements de qualité.

12 Réaménager adéquatement les carrefours routiers, améliorer les liens piétonniers vers les stations de métro de façon à les rendre plus sécuritaires et élargir les viaducs traversant l'autoroute Décarie.

4.14

Galeries-d'Anjou–Jean-Talon Est

Orientations générales

- Intensifier et diversifier les activités afin de renforcer le caractère urbain et multifonctionnel du secteur
- Améliorer l'image générale du secteur et accroître la place du piéton et du cycliste
- Améliorer la desserte en transport collectif, notamment par le prolongement du métro jusqu'au boulevard aes Galeries-d'Anjou

Problématique

Le secteur est en voie de consolidation, entre autres en ce qui concerne les activités commerciales et résidentielles. Sa localisation, à l'intersection des autoroutes 25 et 40, lui confère une très forte visibilité ainsi qu'une grande accessibilité. Il offre aussi un potentiel de densification et de mise en valeur, particulièrement à des fins multifonctionnelles, notamment à proximité des nouvelles stations de métro envisagées, où le Plan d'urbanisme préconise une intensification et une diversification des activités.

Certaines caractéristiques du secteur génèrent toutefois divers problèmes d'aménagement et de développement qui limitent l'atteinte de son plein potentiel. Le manque d'intégration causé par la grande variété d'implantation et de volumétrie des bâtiments est en effet problématique quant à l'apparence du cadre bâti. Le passage d'une importante ligne de transport d'énergie électrique constitue également un frein significatif à la mise en valeur d'une partie du secteur. Malgré ces contraintes, les immenses terrains entourant le plus important centre commercial de l'est de la ville représentent un important potentiel de mise en valeur.

La présence de nombreuses aires de stationnement ainsi que l'absence d'aménagement paysager, autant sur le domaine public que privé, ne contribuent certes pas à l'intérêt visuel des lieux. Des aménagements axés principalement sur l'utilisation de l'automobile créent des irritants majeurs quant à la circulation piétonnière. Par ailleurs, l'absence d'équipements publics et institutionnels ne permet pas au secteur de jouer pleinement son rôle de moteur économique et stratégique dans l'est de la ville.

La topographie particulière des lieux ainsi que la présence d'importantes voies autoroutières ne facilitent guère les déplacements locaux – les fréquents problèmes de congestion automobile sur la rue Jean-Talon Est ainsi que sur le boulevard aes Galeries-d'Anjou le démontrent aisément. L'implantation éventuelle de deux nouvelles stations de métro dans le secteur risque d'accentuer ces problèmes, notamment sur la rue Bélanger à cause de l'accroissement du nombre de véhicules et d'autobus se rabattant vers la future tête de ligne. L'environnement est également peu propice aux cyclistes.

Balises d'aménagement

1 Favoriser la consolidation du secteur grâce à l'intensification et à la diversification des activités à proximité des futures stations de métro ainsi que le long du boulevard des Galeries-d'Anjou et de la rue Jean-Talon Est, afin de créer un milieu dynamique et animé comprenant notamment des activités récréatives, culturelles et hôtelières.

2 Privilégier l'implantation d'équipements publics et institutionnels, de nouveaux édifices à bureaux et de services, afin de compléter la gamme offerte dans le secteur, et revoir la liste d'activités commerciales autorisées, de manière à éviter les usages incompatibles avec la vocation recherchée.

3 Poursuivre la construction résidentielle de haute densité dans certaines parties du secteur.

4 Privilégier la construction de stationnements intérieurs en remplacement des stationnements extérieurs afin de libérer des sites à construire.

5 Harmoniser l'implantation et l'architecture des nouveaux bâtiments et soigner les aménagements extérieurs.

6 Planifier les abords des futures stations de métro, rationaliser l'offre en stationnement et aménager le réseau routier actuel en fonction des besoins afférents.

7 Appliquer les principes d'aménagement du domaine public relatifs aux secteurs à fort achalandage piétonnier.

8 Revoir l'ensemble des accès menant aux divers établissements commerciaux du secteur.

9 Revoir et harmoniser les règles concernant les enseignes des établissements commerciaux, les panneaux–réclames ainsi que la signalisation des accès aux autoroutes.

10 Analyser la possibilité d'enfouir la ligne de transport d'énergie électrique située le long du boulevard des Galeries-d'Anjou, afin de maximiser le potentiel de construction et la mise en valeur de cette partie du secteur.

4.15
Havre de Montréal

La Société du Havre de Montréal, créée à l'issue du Sommet de 2002 à l'initiative de la Ville de Montréal et des gouvernements du Canada et du Québec, a pour mandat de proposer les grandes lignes d'un plan de développement et d'aménagement intégré pour le Havre de Montréal ainsi que de prévoir une structure de mise en œuvre et une stratégie de financement. Face à la complexité des enjeux et à la multitude des intervenants, seul un tel organisme peut parvenir à réunir les principaux acteurs économiques et institutionnels concernés en vue de réaliser une vision commune. De fait, la planification détaillée du secteur du Havre de Montréal est très largement amorcée.

Orientations générales

- Faire du Havre de Montréal un modèle d'aménagement urbain et de développement durable favorisant la mise en valeur de ses vocations récréotouristique, résidentielle, industrielle et portuaire
- Améliorer l'image de la principale porte d'entrée au Centre des affaires et lui conférer un caractère prestigieux
- Redonner le fleuve Saint-Laurent et ses berges aux Montréalais par une amélioration marquée de l'accessibilité au secteur
- Protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti, naturel et archéologique
- Atténuer les contraintes environnementales

Problématique

Le Havre de Montréal a été le témoin de diverses périodes de mise en valeur du territoire. Les milieux portuaire, ferroviaire et industriel connaissent présentement de profondes transformations se traduisant par la consolidation ou le retrait de certaines activités économiques. L'avenir du triage du Canadien National à Pointe-Saint-Charles illustre ce propos.

La renaissance du Havre, au cours des 40 dernières années, est liée à la tenue de grands événements internationaux récréotouristiques, culturels et sportifs, dont l'aménagement du parc Jean-Drapeau et l'ouverture du Casino, au réaménagement du Vieux-Port et, plus récemment, au retour de l'habitat dans le Vieux-Montréal, à la réouverture du canal de Lachine et à l'émergence de la Cité Multimédia et du Quartier international. Cette évolution fait en sorte que de nombreux usages cohabitent, parfois difficilement, et que plusieurs terrains sont disponibles à des fins de développement.

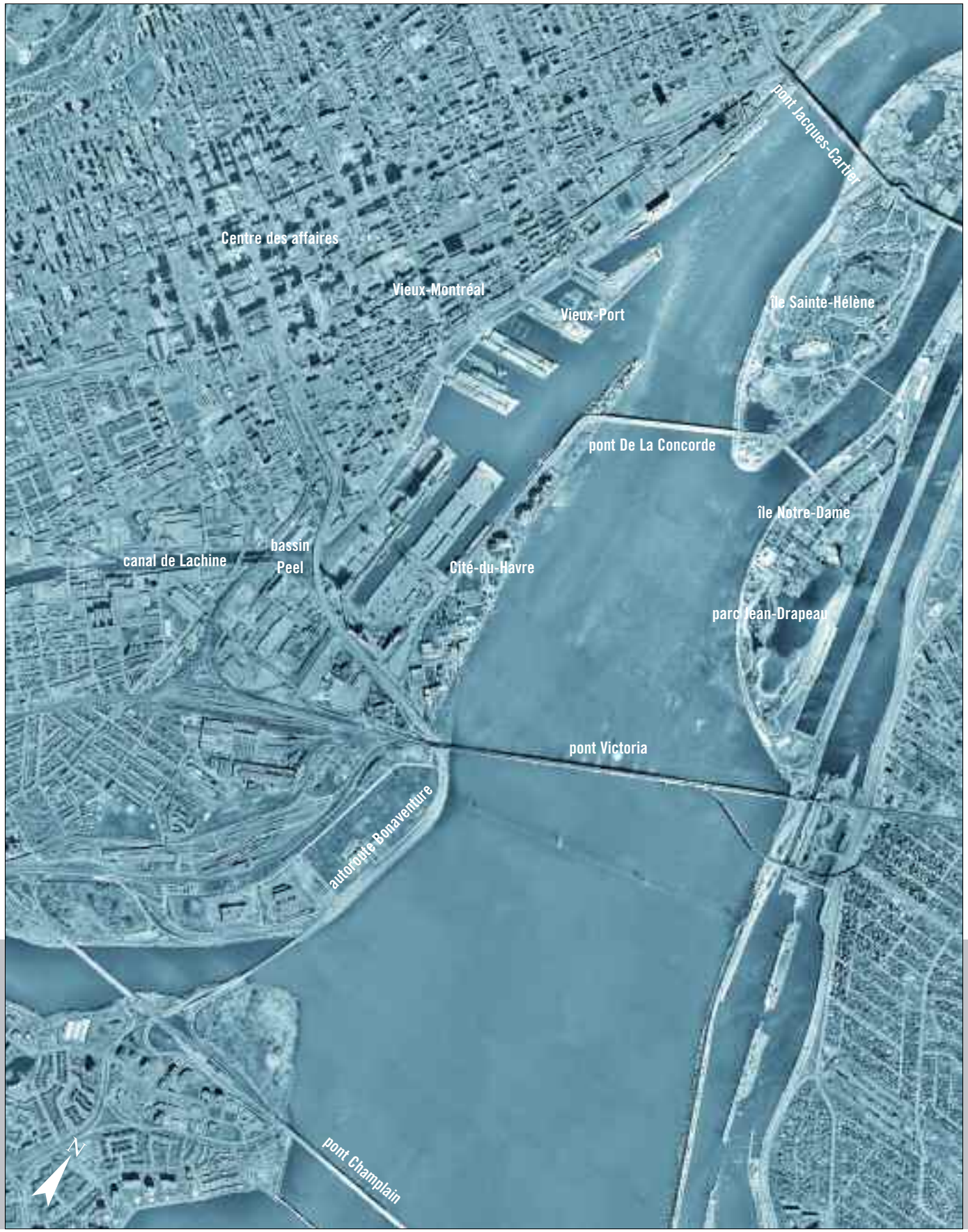
Le secteur possède toutefois des avantages indéniables. Parmi ceux-ci, les vues exceptionnelles et la présence du fleuve Saint-Laurent lui confèrent un prestige inégalé. Le Vieux-Port a ouvert une première fenêtre sur le fleuve, mais l'aménagement des berges et des quais dans l'ensemble du secteur demande à être complété et leur accessibilité à être revue, afin d'améliorer les points de contact avec l'eau de manière à profiter de la plus-value créée par la présence du Saint-Laurent.

D'ailleurs, l'emplacement de l'autoroute Bonaventure empêche présentement tout accès au fleuve et à ses berges. Le profil de sa partie surélevée génère un impact visuel majeur. Bien qu'elle facilite l'accès au Centre des affaires depuis la Rive-Sud, l'autoroute dessert inadéquatement le secteur d'emplois qui la borde.

L'autoroute est également empruntée par un grand nombre d'autobus provenant de la Rive-Sud par la voie réservée du pont Champlain. Celle-ci, fonctionnant en sens inverse de la circulation, pose des problèmes de sécurité nuisant à sa pérennité.

La faible desserte en transport collectif du Havre est une contrainte majeure au développement harmonieux de ses fonctions et un obstacle à l'exploitation optimale des équipements récréotouristiques. C'est pourquoi plusieurs visiteurs accèdent au Vieux-Port, au parc Jean-Drapeau et au Casino en automobile. Or, les débits de circulation sont tels qu'ils causent des désagréments importants pour les résidents du Vieux-Montréal et de la Cité-du-Havre. La circulation automobile et la présence de grands stationnements dans les Îles sont en contradiction avec la vocation de parc de ces lieux.

Une partie importante du secteur revêt un caractère patrimonial significatif. La conservation des éléments patrimoniaux doit toutefois être analysée. Par exemple, bien que l'ampleur et la nature de la structure du silo à grains numéro 5 complexifient la tâche, la mise en valeur de ce bâtiment doit s'intégrer à la recomposition des espaces industriels et portuaires qui le voisinent. Les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame comprennent des éléments du patrimoine militaire (fort, tour, cimetière) et des témoins importants du patrimoine architectural moderne, hérités de l'Expo 67. Le pont Jacques-Cartier et le bois de l'île Sainte-Hélène présentent aussi une valeur patrimoniale significative.


pont Jacques-Cartier
Centre des affaires
Vieux-Montréal
Vieux-Port
île Sainte-Hélène
pont De La Concorde
île Notre-Dame
canal de Lachine
bassin Peel
Cité-du-Havre
parc Jean-Drapeau
pont Victoria
autoroute Bonaventure
pont Champlain
N

4.15
Havre de Montréal
(suite)

En contrepartie, d'autres portions du territoire sont marquées par la présence d'importants problèmes environnementaux. Le secteur adjacent à l'autoroute Bonaventure est un ancien site d'enfouissement dont les sols souffrent d'instabilité et sont contaminés par des déchets industriels toxiques. Ailleurs, les terrains utilisés à des fins industrielles, ferroviaires et portuaires sont aussi potentiellement contaminés.

En somme, plusieurs acteurs ayant des intérêts différents transforment le secteur. Or, afin d'assurer une mise en valeur harmonieuse de celui-ci, il importe que le choix des nouveaux usages et leur séquence d'implantation soient des plus stratégiques.

Balises d'aménagement

1 Favoriser le développement d'une diversité d'activités urbaines tout en assurant leur cohabitation harmonieuse.

2 Améliorer l'image de la principale porte d'entrée au Centre des affaires par une architecture et un aménagement de très grande qualité en complémentarité avec d'éventuels projets de mise en lumière des ponts.

3 Déplacer le corridor de l'autoroute Bonaventure, transformée en boulevard urbain et rabaissée au sol, de manière à libérer les berges et à accroître l'accessibilité au secteur adjacent.

4 Desservir la clientèle de la Rive-Sud par l'implantation de modes de transport collectif tels qu'un système léger sur rail à l'étude par l'Agence métropolitaine de transport, un train de banlieue dans l'axe du pont Victoria ou une voie réservée aux autobus sur le pont Champlain dans le sens de la circulation.

5 Favoriser la mise en place d'un corridor de transport collectif, tel un tramway moderne ou une navette, reliant le Quartier des spectacles, le Vieux-Montréal, le Havre, le parc Jean-Drapeau et le mont Royal.

6 Compléter le parcours riverain reliant l'arrondissement de Verdun au Vieux-Montréal par l'aménagement d'un corridor public en rive.

7 Étudier la traversée du bassin Peel du canal de Lachine (tunnel ou nouveau pont).

8 Assurer la préservation et la mise en valeur du patrimoine industriel (silo à grains numéro 5, bassin Wellington, canal de Lachine), militaire (fort, tour, cimetière), moderne (témoins de l'Expo 67) et naturel (bois de l'île Sainte-Hélène) en encourageant les partenariats entre les intervenants publics ou privés.

9 Réhabiliter les terrains contaminés pour susciter le développement.

4.16
L'Acadie – Chabanel

Orientations générales

- Intensifier et diversifier les activités d'emplois
- Améliorer l'accessibilité et la circulation à l'intérieur du secteur, tant pour le transport des marchandises que pour les déplacements en automobile, en transport collectif, à pied et à vélo
- Améliorer l'image générale du secteur en rehaussant notamment la qualité de l'aménagement du domaine public
- Atténuer les nuisances causées par les activités industrielles dans les milieux de vie avoisinants

Problématique

Le secteur L'Acadie–Chabanel, actuellement en restructuration, compte plus de 1 500 entreprises et 22 700 emplois répartis en trois sous-secteurs présentant des caractéristiques différentes. Le sous-secteur 1, situé entre le boulevard Saint-Laurent et le chemin de fer, comprend notamment des entreprises du domaine de la mode et, au sud, des immeubles résidentiels. Plusieurs locaux y sont inoccupés ou sous-utilisés. Le sous-secteur 2, correspondant à l'ancien emplacement du Marché central, est en développement grâce à l'implantation de commerces de détail de moyenne ou de grande surface. Le sous-secteur 3, situé entre l'autoroute 15 et le boulevard De L'Acadie, concentre, entre autres, des entreprises industrielles reliées à la mode et au domaine alimentaire. Il compte aussi des terrains vacants d'une superficie de près de 14 hectares.

L'accessibilité et la circulation à l'intérieur du secteur sont difficiles, en particulier pour le transport des marchandises. L'ajout d'une voie de service du côté est de l'autoroute 15 dans l'axe de la rue Jean-Pratt améliorerait l'accessibilité au secteur.

Afin d'améliorer la desserte en transport collectif, l'implantation d'un système léger sur rail est envisagée dans l'axe de l'avenue Du Parc jusqu'à la rue Jean-Talon et éventuellement jusqu'au secteur étudié. Une autre option à l'étude porte sur l'aménagement d'une gare à l'intersection de la rue Chabanel sur la ligne Montréal-Blainville. Par ailleurs, la réalisation du lien cyclable de la Route verte est prévue dans l'emprise du corridor ferroviaire du Canadien Pacifique.

L'étroitesse des trottoirs et la faible présence de végétation et de mobilier urbain rendent les lieux peu agréables pour les déplacements à pied ou à vélo. Aussi, les interfaces entre les milieux de vie et les secteurs industriels sont difficiles. Aucune zone tampon entre ces secteurs ne permet d'atténuer les nuisances dans les milieux de vie. De même, les interfaces entre le secteur et les autoroutes sont à améliorer afin de tirer profit de la visibilité offerte aux entreprises et d'embellir le paysage urbain.

Balises d'aménagement

1. Diversifier les activités d'emplois dans les sous-secteurs 1 et 3 et évaluer les possibilités de réaménager, en tout ou en partie, les bâtiments utilisés par l'industrie de la mode pour accueillir d'autres types d'entreprises.
2. Intensifier et diversifier les activités du sous-secteur 2.
3. Améliorer l'accessibilité routière du secteur, notamment à partir de l'autoroute 15, autant pour le transport des personnes que des marchandises.
4. Ajouter une voie de service à l'autoroute 15 dans l'axe de la rue Jean-Pratt.
5. Définir les interventions nécessaires afin de faciliter le transport des marchandises à l'intérieur du secteur.
6. Implanter un système léger sur rail dans l'axe du chemin de fer à partir de la rue Jean-Talon et une gare sur la ligne Montréal-Blainville à l'angle de la rue Chabanel.
7. Réaliser le tronçon cyclable de la Route verte dans l'emprise du corridor ferroviaire du Canadien Pacifique.
8. Favoriser une production architecturale de qualité, en particulier sur les sites adjacents aux autoroutes 15 et Métropolitaine.
9. Revoir l'aménagement du domaine public de manière à encourager les déplacements à pied et à vélo, par exemple en augmentant la présence de la végétation, en aménageant des lieux publics et en élargissant les trottoirs, notamment sur la rue Chabanel.
10. Atténuer les nuisances dans les milieux de vie provenant du secteur industriel à l'est de la voie ferrée.
11. Améliorer l'interface entre le secteur et les autoroutes, entre autres par la plantation d'arbres.

4.17
L'Anse-à-l'Orme

Orientations générales

- Protéger et mettre en valeur les milieux naturels de l'écoterritoire de la rivière à l'Orme
- Favoriser une intégration harmonieuse des projets de développement urbain et routier aux milieux naturels d'intérêt écologique
- Améliorer l'accessibilité routière du secteur afin de mettre en valeur certaines de ses parties
- Soutenir une urbanisation favorisant l'utilisation du transport collectif et du vélo

Problématique

Le secteur de l'Anse-à-l'Orme se caractérise par de riches paysages ruraux liés à la présence de la zone agricole de l'arrondissement de Pierrefonds–Senneville et par d'importants espaces naturels de très grande valeur écologique : la rivière à l'Orme, seule rivière de l'Île bordée par des plaines inondables; des milieux humides; des bois d'intérêt, notamment le bois Angell. Ces milieux naturels constituent l'écoterritoire du corridor de la rivière à l'Orme, dont la Ville entend encadrer le développement de manière à préserver son caractère et à mettre en valeur ses attraits.

D'importantes superficies de terrains vacants se situent à l'intérieur de ce territoire où près de 600 hectares sont propices au développement urbain. Ces terrains ne sont toutefois pas desservis par des infrastructures routières et souterraines (aqueduc et égout), ce qui constitue une contrainte à leur mise en valeur.

La discontinuité du réseau routier et la présence des infrastructures ferroviaires et du réseau autoroutier limitent l'accès aux secteurs industriels de Baie-d'Urfé et de Sainte-Anne-de-Bellevue ainsi que la desserte par transport collectif aux gares de Baie-d'Urfé et Beaurepaire. En fait, seul le boulevard Saint-Charles assure une liaison nord-sud continue dans cette partie du territoire. L'emprise de l'autoroute 440, propriété du ministère des Transports du Québec (MTQ), située entre le boulevard Gouin Ouest et l'autoroute 40, limite l'accessibilité des milieux de vie des arrondissements de Kirkland et de Pierrefonds–Senneville situés à l'ouest de celle-ci.

Le développement urbain et le prolongement conséquent des infrastructures, notamment celles de transport, pourraient menacer l'intégrité des écosystèmes et la pérennité des paysages. La planification du secteur doit donc soutenir une forme urbaine respectant le patrimoine naturel tout en favorisant l'utilisation du transport collectif et du vélo.

Balises d'aménagement

1. Préserver un corridor écologique viable et d'une grande biodiversité autour de la rivière à l'Orme et assurer l'intégrité de son régime hydrique.
2. Créer un corridor récréatif de la gare Beaurepaire jusqu'au parc-nature du Cap-Saint-Jacques et au parc agricole du Bois-de-la-Roche en passant par le bois Angell et le parc-nature de l'Anse-à-l'Orme.
3. Maintenir les limites actuelles de la zone agricole et aménager le parc agricole du Bois-de-la-Roche.
4. Soutenir la réalisation de projets immobiliers résidentiels, industriels et commerciaux favorisant une optimisation de l'occupation du sol, une diversité des usages et une implantation appropriée des bâtiments.
5. Consolider les secteurs d'emplois le long des autoroutes 20 et 40 et du chemin Sainte-Marie en favorisant l'implantation d'entreprises de haute technologie.
6. Favoriser un développement résidentiel et à vocation économique axé sur l'utilisation du transport collectif aux abords des gares de Baie-d'Urfé et de Beaurepaire.
7. Définir et appliquer des critères urbanistiques, de design urbain et d'architecture novateurs respectant les milieux naturels et le caractère des lieux : intégrer les grands espaces verts existants, limiter l'abattage des arbres et les surfaces minéralisées, prévoir des bassins de rétention, favoriser l'utilisation de matériaux écologiques, maximiser l'ensoleillement par l'orientation appropriée de la grille de rues et des bâtiments.
8. Améliorer l'accès aux gares de train de banlieue en prolongeant notamment le boulevard De Pierrefonds jusqu'au boulevard Morgan et en aménageant un axe routier urbain dans l'emprise de l'autoroute 440.
9. Intégrer des aménagements propices aux déplacements en transport collectif, à vélo et à pied lors de la réalisation des nouveaux liens routiers.

4.18

Laurentien–Lachapelle–Marcel-Laurin

Orientations générales

- Mettre en valeur le boulevard Laurentien comme entrée de ville
- Optimiser le développement du secteur en favorisant la construction de projets résidentiels sur le boulevard Laurentien ainsi que l'intensification et la diversification des activités aux abords de la gare Bois-Franc
- Rehausser la qualité de l'architecture et de l'aménagement du domaine public
- Améliorer la qualité des milieux de vie limitrophes
- Protéger et mettre en valeur les éléments du parcours riverain

Problématique

Le boulevard Laurentien constitue une entrée de ville importante. Ses abords forment toutefois un tissu urbain déstructuré et sous-utilisé qui offre un excellent potentiel de mise en valeur, principalement à des fins résidentielles. De plus, le prolongement potentiel de la ligne 2 du métro à partir de la station Côte-Vertu jusqu'à la gare Bois-Franc justifie l'intensification et la diversification des activités aux abords de cette gare. La mise en valeur du secteur devra toutefois résoudre certaines contraintes, principalement causées par le passage d'une ligne aérienne de transport d'électricité et la présence d'un poste d'Hydro-Québec ainsi qu'une cour de voirie municipale.

Des interventions sont également nécessaires afin d'améliorer l'image du secteur. La disparité architecturale, la présence de nombreux stationnements et la variation des marges de recul contribuent à son caractère déstructuré. L'aménagement du domaine public, souvent dépourvu d'un mobilier urbain adéquat et de trottoirs d'une largeur suffisante, décourage les déplacements à pied et à vélo. L'absence d'arbres sur la majeure partie du boulevard et le manque d'encadrement quant à l'affichage commercial sur les boulevards Laurentien et Gouin Ouest contribuent à donner une image négative à l'ancien noyau villageois de Cartierville.

La primauté accordée à la circulation routière dans le secteur diminue grandement la qualité des milieux de vie. Le territoire accueille en effet un important volume de circulation de transit en provenance de Laval. Le rabattement de plusieurs circuits d'autobus de Montréal et de Laval augmente le niveau de circulation dans le secteur et génère des nuisances pour les résidents. Ces contraintes se traduisent notamment par la détérioration du cadre bâti du secteur et le déclin de l'activité commerciale sur les boulevards Laurentien et Gouin Ouest.

Identifié comme un élément du parcours riverain, le boulevard Gouin Ouest comporte plusieurs bâtiments d'intérêt patrimonial et offre quelques percées visuelles sur la rivière des Prairies méritant d'être mises en valeur.

Balises d'aménagement

1 Mettre en valeur le potentiel des sites sous-utilisés du boulevard Laurentien en privilégiant la fonction résidentielle avec, en complémentarité, des commerces et des équipements collectifs.

2 Soutenir le développement mixte de moyenne densité des terrains situés aux abords de la gare Bois-Franc.

3 Favoriser la reconfiguration de certains îlots du boulevard Laurentien de façon à faciliter leur développement et à améliorer l'image de cette entrée de ville.

4 Étudier la possibilité de déménager ou de modifier l'aménagement du poste d'Hydro-Québec, de la ligne aérienne de transport d'électricité et de la cour de voirie afin de favoriser la mise en valeur du secteur.

5 Encadrer l'insertion des nouvelles constructions sur le boulevard Laurentien de façon à assurer une production architecturale de qualité et à minimiser la présence de stationnements hors rue devant les bâtiments.

6 Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public du boulevard Laurentien en favorisant notamment la plantation d'arbres, l'aménagement d'espaces verts et de trottoirs de largeur suffisante et l'installation d'un mobilier urbain de qualité.

7 Réglementer l'affichage commercial et l'implantation de panneaux-réclames de manière à limiter leur impact visuel sur les boulevards Laurentien et Gouin Ouest.

8 Intervenir de façon concertée et intégrée dans le secteur à revitaliser en prévoyant notamment des actions visant à améliorer la qualité des logements et l'interface entre les milieux de vie, la voie ferrée et le boulevard Laurentien.

9 Soutenir la consolidation du commerce de proximité sur le boulevard Gouin Ouest.

10 Redonner à la rue Lachapelle son caractère de voie de circulation locale.

11 Construire de nouvelles voies cyclables dans le secteur afin de mieux le relier au reste du réseau cyclable montréalais.

12 Mettre en valeur les éléments du parcours riverain, dont les bâtiments d'intérêt patrimonial sur le boulevard Gouin Ouest et les vues vers la rivière des Prairies.

4.20
Mont Royal

Orientations générales

- Assurer la pérennité de la valeur symbolique et d'usage du mont Royal, du milieu naturel et de ses paysages
- Protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti, naturel et archéologique
- Améliorer les liens entre le mont Royal et les milieux avoisinants

Problématique

Le paysage montréalais est caractérisé par la prééminence du mont Royal. La configuration urbaine est en bonne part tributaire de la présence de la montagne et de ses trois sommets, à la fois points de repère et symboles de la ville, imprégnant l'histoire tout comme l'imaginaire collectif.

Lieux prestigieux, les flancs du mont Royal se sont graduellement urbanisés à partir du XIXe siècle. Le parc du Mont-Royal, institué en 1876, l'a consacré comme destination prisée non seulement par les résidents, mais aussi par les visiteurs, pour le repos, la détente, le loisir, l'observation de la faune et de la flore ainsi que les panoramas sur la ville et le fleuve. Ce vaste espace vert est aussi marqué par la présence des cimetières Notre-Dame-des-Neiges et Mont-Royal. La mise en valeur de ce secteur unique de Montréal repose sur la diversité des éléments qui s'y retrouvent et la spécificité des paysages qui le composent : lieux de commémoration, patrimoine bâti, paysager et archéologique d'intérêt, art public et funéraire, bois et sanctuaires d'oiseaux, tel le parc Summit.

En 1988, la Ville de Montréal créait le site du patrimoine du mont Royal. Pour assurer la pérennité du parc, des aménagements s'inscrivant dans la continuité de l'esprit prévalant lors de sa création et de sa conception par Frederick Law Olmsted ont été réalisés et d'autres sont à prévoir.

Depuis l'adoption du Plan de mise en valeur du mont Royal en 1992, plusieurs interventions ont été complétées. Le contexte ayant changé, il est maintenant nécessaire d'actualiser ce Plan afin d'y intégrer de nouvelles préoccupations, notamment la protection du paysage. Aussi il est à prévoir des mesures de protection novatrices et l'instauration d'un mode de gestion écologique, d'autant plus qu'il s'agit d'un écoterritoire comportant des objectifs de conservation et d'aménagement liés à la protection de ce milieu naturel d'intérêt. Ainsi, l'agrandissement éventuel des grands ensembles institutionnels, conventuels, scolaires et hospitaliers ou leur transformation à d'autres usages de même que les modifications au paysage devront être intégrés à la nouvelle réflexion, tout comme la préservation des vues sur le mont Royal à partir de différents endroits de la ville. En outre, des aménagements visant à atténuer les impacts de la fréquentation s'avéreront nécessaires pour certains milieux fragiles.

Les liens entre le mont Royal et la ville méritent une réflexion approfondie. Bien que la montagne soit ceinturée par des voies majeures de circulation, ses accès piétonniers et cyclables sont peu lisibles et malaisés. Certains projets de réaménagement sont prévus : c'est le cas notamment du démantèlement et du réaménagement des échangeurs des avenues Du Parc et Des Pins Ouest et des chemins De La Côte-des-Neiges et Remembrance. En relation avec la problématique de l'accessibilité, il apparaît également opportun d'intégrer à la réflexion la desserte en transport collectif et touristique ainsi que l'aménagement des stationnements.

Enfin, le statut d'arrondissement historique et naturel attribué par le gouvernement du Québec se juxtapose aux limites des arrondissements de Montréal et ajoute une autre dimension à la planification et à la gestion de ce site exceptionnel. Celles-ci doivent alors se faire de façon intégrée et en concertation avec tous les intervenants concernés : les citoyens, les groupes de protection, les grandes institutions ainsi que le gouvernement du Québec.

Balises d'aménagement

1. Raffiner les mesures de protection et de mise en valeur fondées sur les spécificités du territoire à l'étude, en particulier celles relatives à la protection du milieu naturel.
2. Poursuivre l'encadrement des nouvelles constructions et les interventions d'aménagement sur les domaines public et privé (bâtiments, mausolées, équipements de transmission, etc.).
3. Protéger les espaces forestiers constitués de trois strates végétales (herbacée, arbustive et arborescente) sur les sommets et sur les flancs.
4. Protéger et mettre en valeur certaines vues sur et à partir du mont Royal (voir objectif 11).
5. Améliorer les accès piétonniers et cyclables et retisser les liens entre la montagne et les milieux avoisinants en profitant notamment des réaménagements prévus aux échangeurs des avenues Des Pins Ouest et Du Parc et des chemins Remembrance et De La Côte-des-Neiges.
6. Améliorer la desserte en transport collectif et touristique en examinant, par exemple, la possibilité d'implanter un nouveau corridor de transport collectif vers le Quartier des spectacles, le Vieux-Port et le parc Jean-Drapeau.

4.21 Notre-Dame Est

Orientations générales

- Répondre aux besoins de transport des personnes et des marchandises tout en atténuant les impacts de la circulation sur les milieux de vie
- Accroître la place du piéton et du cycliste
- Mettre en valeur les sites vacants ou sous-utilisés
- Protéger et mettre en valeur les éléments significatifs du parcours riverain et du patrimoine bâti

Problématique

La rue Notre-Dame Est constitue l'axe majeur de transport des personnes et des marchandises vers le Centre depuis l'est de la ville. La qualité de vie des résidents est grandement affectée par la circulation sur la rue Notre-Dame Est ainsi que par ses débordements, entre autres sur les rues Sainte-Catherine et Hochelaga. Les secteurs avoisinants présentent également des déficiences quant à l'accessibilité, à la qualité des lieux publics et à l'état du cadre bâti. Par ailleurs, et dans une vision intégrée de l'aménagement du territoire, la desserte en transport collectif mérite un examen approfondi, tout comme la sécurité des piétons, des cyclistes et des automobilistes.

De nombreux sites industriels vétustes ou vacants, par exemple dans l'axe du prolongement du boulevard de L'Assomption, pourront faire l'objet d'un développement à des fins économiques, en tenant compte du niveau de contamination des sols. Aux abords de la Maison de Radio-Canada et du pont Jacques-Cartier, de nombreux terrains vacants offrent la possibilité d'accueillir des bâtiments à usages mixtes dont l'architecture contribuera à rehausser l'image du secteur. Celui-ci bénéficierait aussi du réaménagement du square Papineau, qui se réduit actuellement à un terre-plein sur l'avenue du même nom.

Les liens entre les milieux de vie et le fleuve sont à développer, et ce, tout en prévoyant la poursuite des activités portuaires qui revêtent un caractère économique stratégique. Par ailleurs, le secteur recèle des éléments significatifs du patrimoine bâti, notamment de nature industrielle, qui méritent une attention particulière en matière de préservation et de mise en valeur.

Balises d'aménagement

1 Aménager un boulevard urbain dans le corridor de la rue Notre-Dame Est jusqu'à son raccordement à l'avenue Souligny, incluant le prolongement du boulevard de L'Assomption.

2 Améliorer la desserte en transport collectif en répondant à la fois aux besoins des résidents du secteur et de ceux des secteurs plus à l'est.

3 Limiter la circulation de transit dans les milieux de vie, entre autres en éliminant certains accès.

4 Atténuer les nuisances découlant de la circulation routière.

5 Améliorer la qualité du paysage urbain aux abords du corridor de la rue Notre-Dame Est en favorisant, entre autres, la reconstruction sur certaines têtes d'îlots et en intervenant sur l'aménagement du domaine public, comme le square Papineau.

6 Aménager, en priorisant un couvert végétal important, des lieux publics conviviaux et sécuritaires.

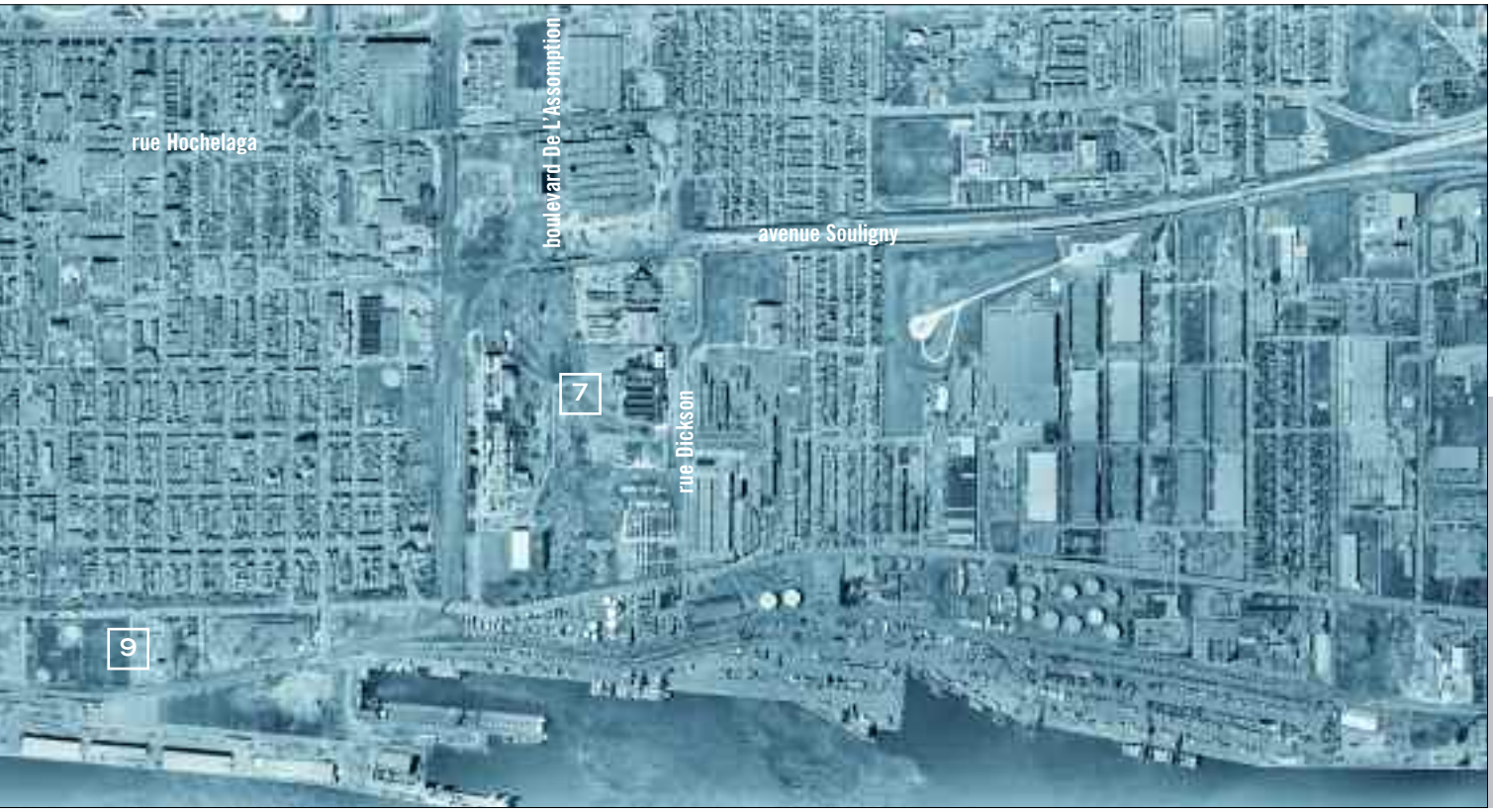
7 Mettre en valeur à des fins principalement économiques les terrains vacants ou sous-utilisés, notamment dans l'axe du prolongement du boulevard de L'Assomption et aux abords de la Maison de Radio-Canada et du pont Jacques-Cartier.

8 Créer et mettre en valeur les percées visuelles sur le fleuve et sur les activités portuaires.

9 Relier les parcs Champêtre et Morgan et raccorder le parc Bellerive aux milieux de vie situés au nord de la rue Notre-Dame Est.

10 Préserver et mettre en valeur les sites et les bâtiments d'intérêt patrimonial.

11 Mettre en place des mécanismes de concertation traitant des questions d'aménagement entre la Ville, le port de Montréal, le ministère des Transports du Québec et les compagnies ferroviaires.



4.22 Quartier des spectacles

Orientations générales

- Mettre en valeur et soutenir les lieux de production, de création et de diffusion culturelles en complémentarité avec les activités résidentielles et commerciales
- Stimuler le développement immobilier
- Consolider la fonction résidentielle dans le faubourg Saint-Laurent
- Soutenir la vitalité de la rue Sainte-Catherine
- Rehausser la qualité de l'aménagement du domaine public

Problématique

Le Quartier des spectacles regroupe une grande partie des lieux montréalais de création, de production et de diffusion culturelles. Ils s'imbriquent dans un secteur diversifié et voisinent les fonctions institutionnelle, résidentielle et commerciale. La concentration de ces activités culturelles constitue un atout important pour le dynamisme du secteur et le rayonnement de Montréal, notamment par l'achalandage qu'elle génère. Elle occasionne cependant aussi des contraintes, avec lesquelles doivent composer le développement de la fonction résidentielle et l'aménagement du domaine public.

La qualité de l'environnement du Quartier des spectacles est dépréciée par la présence de nombreux terrains vacants et de stationnement. Le développement immobilier de ces terrains, en particulier aux abords de la rue Sainte-Catherine, doterait le Quartier des spectacles d'une cohérence qui lui fait actuellement défaut. Toutefois, leur mise en valeur doit considérer les besoins liés à la tenue d'événements extérieurs et conserver certains espaces libres aménagés à des fins publiques. Dans cet esprit, deux nouvelles places seront aménagées au cours des prochaines années, la place des Festivals et la place Eugène-Lapierre, et le stationnement du Gesù sera converti en espace vert.

Le faubourg Saint-Laurent, au cœur du Quartier des spectacles, est doté d'une identité encore étroitement associée à la marginalité. Il offre à maints égards l'image d'un milieu déstructuré où la fonction résidentielle éprouve des difficultés à s'épanouir. Le développement de cette dernière est cependant une voie privilégiée pour sa revitalisation. L'arrivée de nouveaux résidents profiterait notamment à l'activité commerciale de la rue Sainte-Catherine, trait d'union entre le Quartier latin et le secteur de la Place-des-Arts, en la rendant plus animée, donc plus sûre et plus agréable à parcourir.

Le boulevard Saint-Laurent possède un caractère emblématique souligné par sa désignation en tant que lieu historique et national par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Cependant, certaines portions du boulevard sont quelque peu déstructurées et le cadre bâti y manque d'harmonie.

La qualité de l'aménagement du domaine public et de son entretien mériterait d'être rehaussée dans l'ensemble du Quartier des spectacles de manière à accroître la convivialité pour les piétons et les personnes qui y accèdent en transport collectif.

Balises d'aménagement

1 Accroître la visibilité des lieux à vocation culturelle.

2 Développer des mécanismes favorisant le maintien des lieux à vocation culturelle et des artistes résidant dans le secteur.

3 Favoriser le développement de la fonction résidentielle dans le faubourg Saint-Laurent.

4 Assurer la quiétude des milieux de vie, notamment par l'application de normes ou de critères intégrés à la réglementation.

5 Densifier l'utilisation du site des Habitations Jeanne-Mance à des fins résidentielles et intervenir sur ses abords afin d'améliorer son intégration au milieu environnant.

6 Compléter les aménagements des abords de la station de métro Saint-Laurent.

7 Maintenir la réglementation visant à assurer la continuité commerciale au rez-de-chaussée sur la rue Sainte-Catherine.

8 Mettre en valeur le boulevard Saint-Laurent en respectant les éléments qui lui confèrent son caractère emblématique.

9 Améliorer l'aménagement des principaux axes telle la rue Berri où les interventions viseront notamment à accorder une place accrue aux piétons.

10 Mettre en place une signalisation appropriée des secteurs d'intérêt : Quartier latin, Vieux-Montréal, Quartier chinois, Quartier international, Village et Centre des affaires.

4.23 Réseau piéton intérieur

Orientations générales

- Assurer la complémentarité et l'interaction entre le réseau piéton intérieur et les activités sur rue
- Améliorer la fonctionnalité du réseau : accès, heures d'ouverture, aménagement, sécurité et orientation des usagers
- Encadrer le développement du réseau piéton intérieur de façon à favoriser l'utilisation du transport collectif

Problématique

En 1962, le réseau piéton intérieur prend forme avec la construction d'un lien protégé entre la Gare centrale et la galerie marchande de la Place Ville-Marie. Au fil des ans, le réseau évolue au gré de différents projets immobiliers dans un esprit unique de partenariat public-privé. Liant une variété de fonctions urbaines (bureaux, commerces, logements, équipements collectifs et institutionnels), le réseau piéton intérieur s'articule autour de 10 stations de métro du Centre et permet aux usagers de se déplacer à l'abri des conditions météorologiques extrêmes. L'ouverture de nombreuses galeries marchandes au Centre, connectées au réseau piéton intérieur, a contribué à maintenir l'importance du secteur au sein de la structure commerciale métropolitaine.

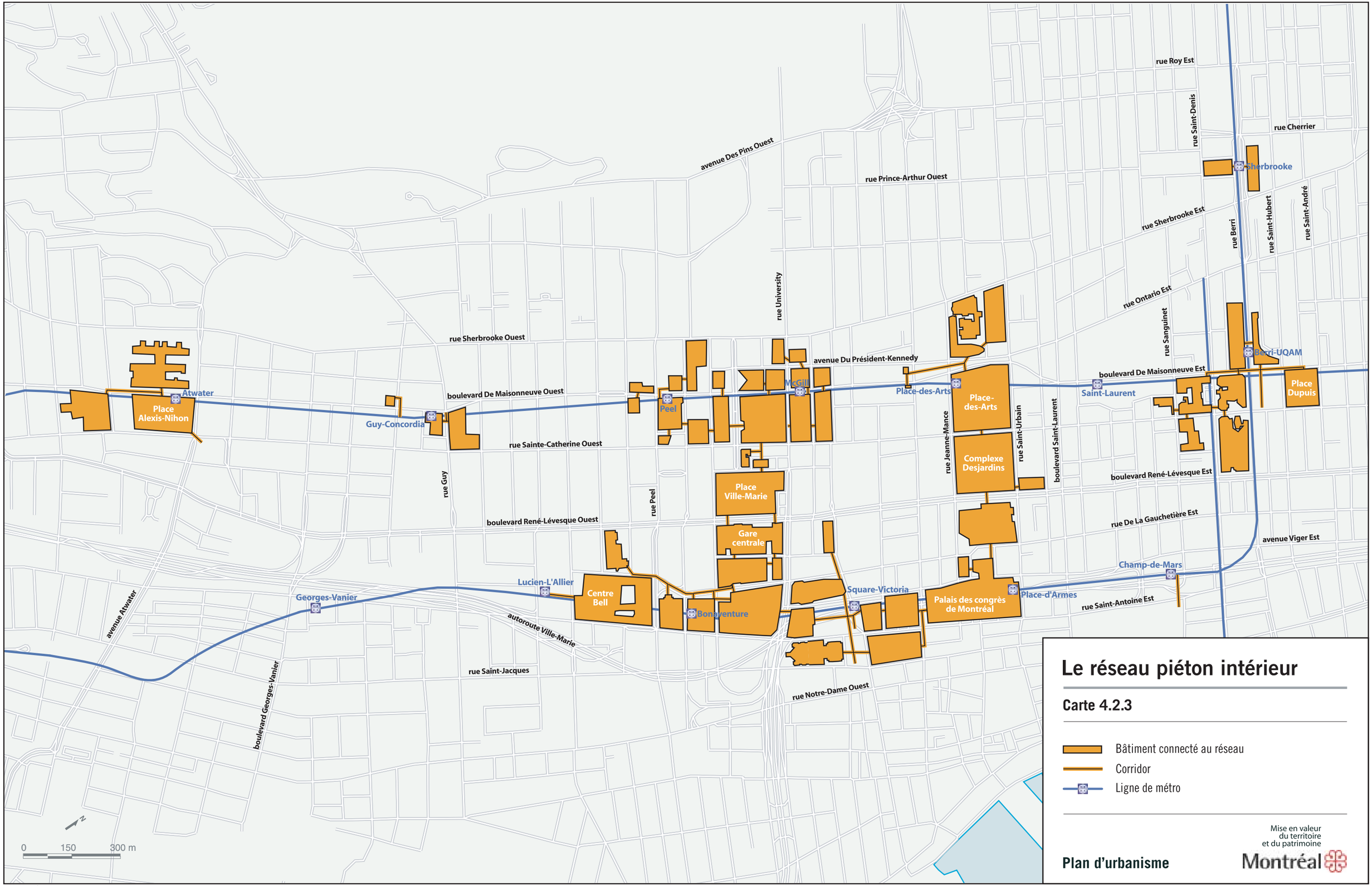
Aménagé presque entièrement en souterrain, le réseau piéton a l'avantage, contrairement aux réseaux aériens présents dans d'autres villes, de ne pas engendrer d'intrusions visuelles. Il pose en revanche d'autres difficultés, principalement quant à l'animation sur rue. En effet, plusieurs immeubles raccordés au réseau offrent peu d'ouvertures et d'accès directs aux commerces à partir du trottoir. De plus, le long de certains tronçons, le peu d'achalandage et l'absence d'activité à certaines périodes de la journée peuvent susciter un sentiment d'insécurité.

L'absence d'une planification soutenue et intégrée fait en sorte que le réseau piéton intérieur, composé d'une succession de tronçons, ne constitue pas un véritable ensemble clairement défini. Parfois la variation des niveaux, le manque de signalisation adéquate et de percées visuelles vers l'extérieur rendent laborieux les parcours des usagers, particulièrement ceux à mobilité réduite. La disparité des règles d'aménagement et des modalités d'accès contribue aussi à l'hétérogénéité du réseau. Le projet de signalisation récemment implanté dans le Quartier international de Montréal, connu sous le nom de « RÉSO »,représente à cet égard une initiative exemplaire visant à uniformiser la signalisation dans le réseau piéton intérieur.

Tout en répondant aux enjeux inhérents à cet environnement urbain particulier, la planification détaillée du réseau piéton intérieur devra tenir compte des préoccupations des intervenants des secteurs public et privé et des impacts possibles du développement sur les activités urbaines du Centre. Par ailleurs, la planification détaillée du réseau piéton intérieur devra être menée parallèlement et dans le respect des orientations et des balises énoncées à la planification détaillée du Centre des affaires (voir la section 4.10).

Balises d'aménagement

1. S'assurer que les bâtiments raccordés au réseau piéton intérieur maintiennent une interaction avec la rue et maximisent les ouvertures et les accès directs à partir du trottoir, tout en favorisant l'implantation d'usages commerciaux générateurs d'animation au rez-de-chaussée.
2. Définir et appliquer des normes visant à harmoniser l'aménagement (accessibilité, design, éclairage, ventilation) et les heures d'ouverture ainsi qu'à assurer l'entretien et la sécurité du réseau, tant sur le domaine public que privé.
3. Implanter la signalisation « RÉSO » dans l'ensemble du réseau piéton intérieur afin d'améliorer l'orientation des usagers.
4. Viser l'accessibilité universelle de l'ensemble du réseau.
5. Définir les axes et les modalités de développement du réseau piéton intérieur de manière à encourager l'utilisation du transport collectif.



Le réseau piéton intérieur

Carte 4.2.3

Bâtiment connecté au réseau

Corridor

Ligne de métro

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

Plan d'urbanisme

Montréal

4.2.3 (p.269)

Novembre 2004

4.24
Sites Glen et Turcot

Ce secteur est composé de deux sous-secteurs distincts méritant toutefois une approche d'aménagement globale et concertée, compte tenu qu'ils sont intimement liés au projet de reconstruction de l'échangeur Turcot prévu par le ministère des Transports du Québec.

Orientations générales

- Favoriser une production architecturale de qualité, compte tenu de la grande visibilité des deux sites
- Préserver et mettre en valeur la falaise Saint-Jacques

Turcot :

- Favoriser l'implantation d'entreprises génératrices d'emplois et une certaine densité de construction
- Améliorer l'accessibilité afin de mettre en valeur le site

Glen :

- Favoriser l'implantation du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) sur la partie ouest du site et un développement résidentiel sur la partie est
- Améliorer l'accessibilité routière au site tout en minimisant la circulation de transit dans les milieux de vie
- Intensifier et diversifier les activités aux abords de la station intermodale Vendôme

Sites Glen et Turcot

(suite)

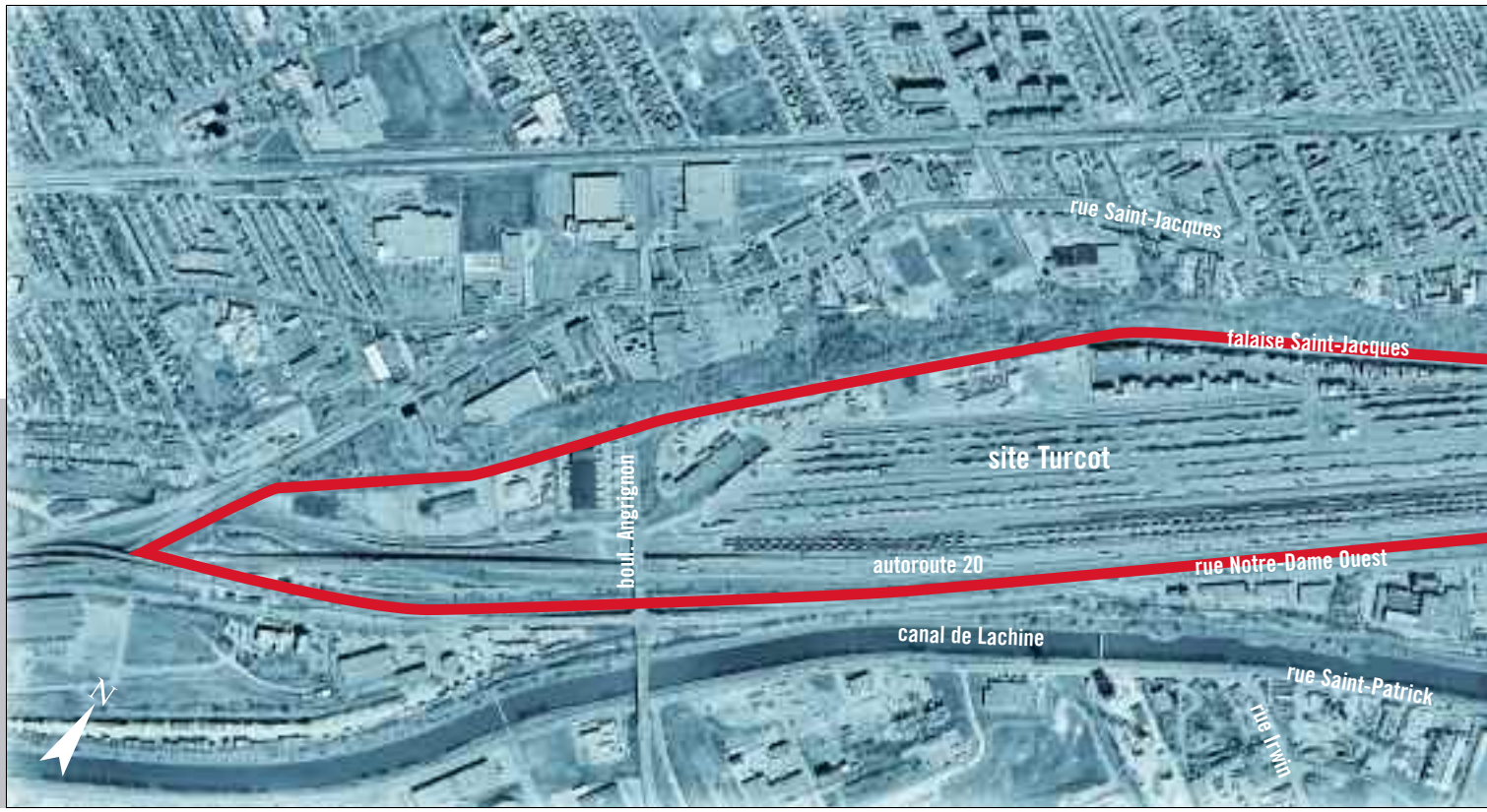
Problématique

Le secteur est constitué de deux anciens triages ferroviaires maintenant démantelés. Hormis quelques activités résiduelles, ces sites vacants jouissent d'une excellente visibilité et offrent un important potentiel de mise en valeur. La très grande superficie de terrains disponibles, la proximité de grands axes routiers régionaux ainsi que la relative proximité du Centre et de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal constituent des atouts importants. En raison de ces atouts non négligeables, la partie ouest du site Glen, située à proximité de la gare intermodale Vendôme, a été choisie par le gouvernement du Québec pour accueillir le futur Centre universitaire de santé McGill.

Toutefois, d'importantes contraintes nuisent à l'éventuelle mise en valeur de ces deux sites. En effet, d'importantes barrières physiques limitent leur accessibilité routière. D'ailleurs, certaines intersections pourraient difficilement supporter un accroissement éventuel de la circulation sans devenir congestionnées. En outre, les deux sites sont affectés par d'importantes nuisances sonores émises par les véhicules ou les trains circulant sur les voies qui leur sont adjacentes.

Le risque de contamination des sols ainsi que l'absence d'infrastructures de distribution d'eau et d'égouts sanitaires et pluviaux pourraient également accentuer les difficultés de mise en valeur de ces deux sites. De plus, le développement d'une partie du site Turcot risque d'être reporté de quelques années en raison de son utilisation temporaire, prévue par le ministère des Transports du Québec, pendant les travaux de réaménagement de l'échangeur Turcot.

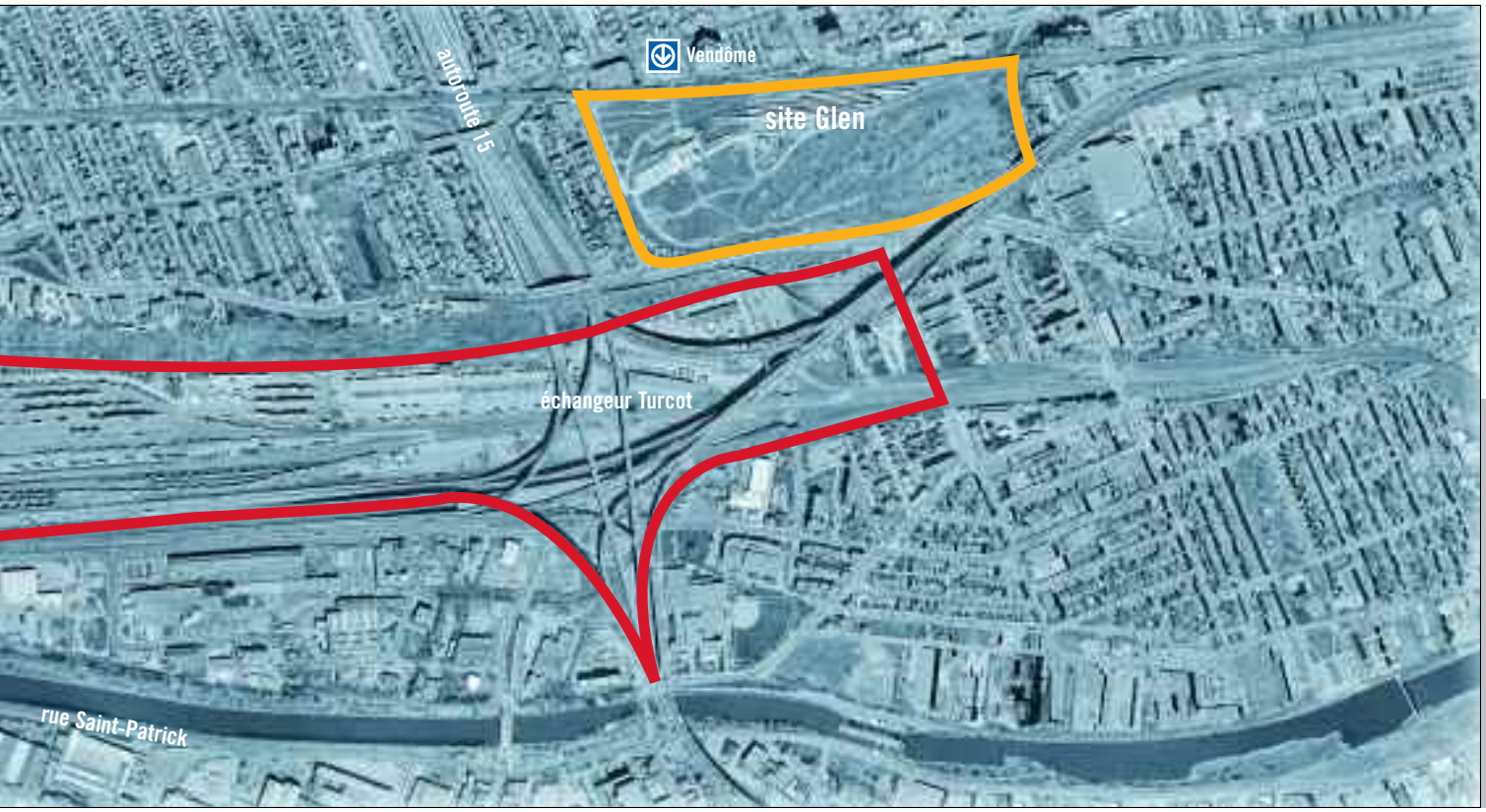
Finalement, la falaise Saint-Jacques, reconnue comme écoterritoire, pourra être mise en valeur et ainsi contribuer positivement au développement des sites. Elle constitue toutefois une importante barrière naturelle limitant l'accessibilité des lieux et pouvant réduire le potentiel de développement par l'instabilité qui la caractérise.



Balises d'aménagement

Turcot :

1. Définir et mettre en œuvre un concept d'aménagement et une stratégie de développement.
2. Effectuer la caractérisation des sols et évaluer les coûts inhérents à leur réhabilitation.
3. Analyser la possibilité de déplacer, vers la falaise, les voies ferrées ainsi que les voies autoroutières existantes afin d'améliorer le potentiel d'accessibilité et de développement du site à partir du réseau routier existant; sinon, réorganiser ou modifier les principales intersections et envisager le prolongement de la rue Irwin vers le site afin de le desservir par la rue Notre-Dame Ouest ou la rue Saint-Patrick.
4. Assurer une desserte adéquate du site en transport collectif.
5. Favoriser un cadre bâti relativement dense et cibler l'implantation d'entreprises industrielles génératrices d'emplois.
6. Assurer une production architecturale de qualité.
7. Élaborer et mettre en œuvre un plan de protection et de mise en valeur de la falaise Saint-Jacques, notamment quant aux problèmes d'érosion.

Glen :

1. Soutenir l'implantation du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) sur la partie ouest du site et le développement à des fins résidentielles de la partie est tout en respectant les caractéristiques du secteur environnant.
2. Améliorer l'accessibilité du site afin d'accroître son potentiel de développement et d'augmenter la sécurité publique (analyser divers scénarios de réaménagement routier, dont la possibilité de revoir le tracé de la rue Saint-Jacques, notamment vers le bas de la falaise).
3. Assurer une production architecturale de qualité et préserver certaines vues et perspectives vers la montagne et le fleuve.
4. Assurer une densité ainsi qu'une diversité des usages appropriées aux abords de la station intermodale Vendôme.
5. Harmoniser la trame urbaine du développement résidentiel au secteur environnant.
6. Favoriser l'aménagement de nouveaux lieux publics exploitant les différentes perspectives visuelles à partir de l'escarpement.