

Mémoire de la Table d'Inter-Action du quartier Peter- McGill

Soumis à
L'Office de consultation publique de Montréal

Préparé par :
Mélanie Rochefort, chargée de projet
Paul-Antoine Troxler, chargé de projet

Montréal
le 14 juin 2004



Table des matières

1	INTRODUCTION.....	4
2	MISSION DE LA TABLE D'INTER-ACTION PETER-MCGILL.....	5
3	LES FAITS SAILLANTS DU QUARTIER, UN MILIEU DE VIE DYNAMIQUE PROPRE AU CENTRE-VILLE.....	6
3.1	LOCALISATION DU DISTRICT ÉLECTORAL PETER-MCGILL.....	6
3.2	QUELQUES FAITS SAILLANTS DU QUARTIER.....	6
	➤ Une population dense et très mobile.....	6
	➤ Les résidents de Peter-McGill.....	7
	➤ Les revenus moyens.....	7
	➤ Propriétaire ou locataire.....	7
	➤ Dégradation du cadre bâti.....	7
	➤ Patrimoine et institutions.....	7
	➤ Cadre de vie.....	7
	➤ Le Centre-ville et ses travailleurs.....	8
	➤ Le transport en commun et l'automobile.....	8
	➤ Parcs et lieux publics.....	8
	➤ Sécurité et climat social.....	8
4	UNE DÉMARCHÉ À L'ÉCOUTE DES RÉSIDANTS ET DES ACTEURS DU QUARTIER.....	9
	➤ Définition des termes.....	9
4.1	STRATÉGIE DE CONSULTATION.....	9
4.2	LES OUTILS DE TRAVAIL.....	10
	➤ Cahier des participants.....	10
4.3	LES INVITATIONS AUX CITOYENS.....	10
4.4	RÉSULTATS DE PARTICIPATION.....	10
	➤ Quatre rencontres pour résidents.....	10
	➤ Six rencontres ouvertes à toute la population de Peter-McGill.....	11
	➤ Sept rencontres spécifiques.....	11
	➤ Trois rencontres informelles.....	12
	➤ Une participation soutenue de nombreux citoyens.....	12
5	SYNTHÈSE DE CONSULTATION.....	13
5.1	ORIENTATION STRATÉGIQUE : ACCESSIBILITÉ.....	13
	➤ Circulation automobile.....	13
	➤ Transports en commun.....	13
	➤ Infrastructures pour les cyclistes.....	14
	➤ Le réseau piétonnier.....	14
5.2	ORIENTATION STRATÉGIQUE : VITALITÉ.....	15
	➤ Les pôles d'affaires.....	15
	➤ La rue Ste-Catherine.....	15
	➤ Potentiel touristique.....	16
5.3	ORIENTATION STRATÉGIQUE : QUALITÉ.....	16
	➤ Le Mont-Royal.....	16
	➤ Architecture.....	17
	➤ Parcs, espaces verts et paysage naturel.....	18
	➤ Hauteur, densité et occupation du sol.....	19
	➤ Mécanismes d'exception.....	19
5.4	ORIENTATION STRATÉGIQUE : HABITABILITÉ.....	20
	➤ Fonction résidentielle et mixité sociale.....	20
	➤ Vie familiale.....	21
	➤ Réglementation pour améliorer la qualité de vie résidentielle.....	21

6	RECOMMANDATIONS.....	23
6.1	ÉNONCÉ EN FAVEUR D'UN PLAN D'URBANISME RESPECTANT LES PRINCIPES DU DÉVELOPPEMENT DURABLE 23	
6.2	ACCESSIBILITÉ	23
6.3	VITALITÉ	23
6.4	QUALITÉ	24
6.5	HABITABILITÉ	24
6.6	CONTINUITÉ	25

1 INTRODUCTION

Dans le cadre du processus de révision du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, l'arrondissement Ville-Marie a proposé à la fin novembre 2003 un mandat de concertation à la Table d'Inter-Action Peter-McGill. L'opportunité d'effectuer des séances de concertation intitulées auprès des organismes et des résidents a grandement intéressé les intervenants de la Table. Le présent mémoire a pour objectif de transmettre les opinions et les idées d'aménagement proposés par les citoyens du quartier Peter-McGill lors des séances de consultations effectuées en janvier et février 2004.

Le mandat confié par l'arrondissement Ville-Marie consistait, d'une part, à participer aux deux démarches de concertation tenues pour l'arrondissement, de participer à la consultation finale sur le Plan d'urbanisme de la nouvelle Ville de Montréal, de soumettre un mémoire et de faire la démonstration d'une démarche de concertation avec les organismes du secteur d'activités de Peter-McGill.

Par ce présent mémoire, la Table d'Inter-Action du quartier Peter-McGill fournit une synthèse de ses propres séances de consultation réalisées dans son quartier d'intervention et intitulées *À vous, la ville*. Elle émet ses recommandations sur la révision du Plan d'urbanisme, avec un accent particulier sur son territoire dans l'arrondissement Ville-Marie. La première partie du mémoire est dédiée à la description de la mission de la Table, à la présentation du milieu de vie par l'énumération de faits saillants et à l'explication de la démarche de concertation.

La Table souhaite également faire part de ses recommandations à la Ville de Montréal dans le cadre des consultations pan-montréalaises tenues par l'Office de consultation publique de Montréal pour le Plan d'urbanisme.

2 Mission de la Table d'Inter-Action Peter-McGill

La Table d'Inter-Action du quartier Peter-McGill a vu le jour en juin 2003. Sa mission consiste à favoriser le rassemblement et la concertation entre les personnes qui résident, commercent, travaillent, étudient ou vivent de façon marginale dans le quartier, de même que les organismes publics et communautaires qui les desservent.

La Table vise à promouvoir un sens d'appartenance au quartier et une participation active à la vie communautaire. Elle vise aussi à créer un lieu de parole où les acteurs peuvent exprimer leurs préoccupations et déterminer collectivement des priorités d'action afin de se donner le pouvoir d'améliorer la qualité de vie dans le quartier.

Depuis sa création, la Table a réalisé des rencontres avec ses membres sur une variété de sujets. De plus, elle finalise présentement le portrait du quartier Peter McGill. Outre la description statistique de la population résidente du territoire, ce portrait décrit son tissu social, sa qualité de vie, son environnement, ses institutions d'enseignement et de santé, sa vie commerciale et culturelle, ses lieux de divertissement et sa vie communautaire.

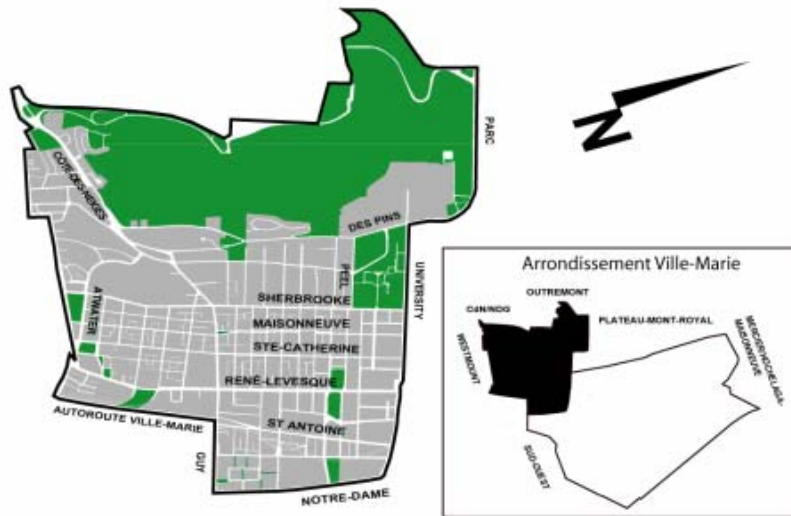
Le portrait de quartier permettra de mieux cerner les problématiques du quartier et d'approfondir nos réflexions sur les enjeux sociaux, économiques et urbanistiques du territoire de Peter-McGill.

3 Les faits saillants du quartier, un milieu de vie dynamique propre au Centre-ville

3.1 Localisation du district électoral Peter-McGill

Le territoire du quartier Peter-McGill, est délimité à l'est par la rue University, à l'ouest par les limites de Westmount, au nord par le chemin Camilien-Houde et au sud par l'autoroute Ville-Marie et la rue Notre-Dame. Par contre, le territoire d'intervention de la Table se limite à toute la partie au nord de l'autoroute Ville-Marie.

District Peter-McGill



3.2 Quelques faits saillants du quartier

Les données statistiques utilisées ci-dessous ont été tirées du Portrait de quartier réalisé par la Table. Pour fins d'analyse, les secteurs résidentiels sont étudiés en deux parties, le nord et le sud, divisés par la rue Sherbrooke.

Des tableaux statistiques sont exposés en annexe 5

➤ Une population dense et très mobile.

- On dénombrait, en 2001, 26 824 résidents dans le quartier Peter-McGill. Cette population vit sur un territoire ayant une superficie de 5,7 km² dont la moitié est constituée du Parc du Mont-Royal.
- La population s'est accrue de 0,6 % entre 1996 à 2001 comparativement à 2,1 % pour l'ensemble de l'île de Montréal.
- En 2001, une moyenne de 65,8% des résidents de Peter-McGill affirmaient ne pas demeurer dans le même logement depuis les cinq dernières années. Dans la partie sud du quartier, la proportion est de 72,7 %. Cette grande mobilité a un impact indéniable sur le sentiment d'appartenance à la communauté et la participation citoyenne.

➤ **Les résidents de Peter-McGill**

- Les jeunes adultes âgées de 18 à 39 ans marquent définitivement le quartier. La moitié (50,2%) de sa population est de ce groupe d'âge en comparaison à 33,7% à Montréal.
- Le nombre de personnes âgées de 65 ans et plus a diminué de 4,6 % depuis 1996.
- Les jeunes de moins de 18 ans constituent en 2001, 7,2 % de l'ensemble des résidents de Peter-McGill par rapport à 19,1 % pour Montréal.
- Plus du tiers, soit 35,2% des résidents de Peter-McGill vivent seuls, comparativement à 17,1% des Montréalais.
- Grandir au Centre-ville n'est pas une norme. Les jeunes de moins de 18 ans constituent en 2001, 7,2% de l'ensemble des résidents du quartier Peter-McGill, par rapport à 19.1 % pour Montréal.
- On remarque aussi que les familles avec jeunes enfants ont tendance à quitter le quartier, surtout après la venue du deuxième membre de leur progéniture.
- Les immigrants représentent 40,6% des résidents de Peter-McGill comparativement à 27,6 % à Montréal.

➤ **Les revenus moyens**

- Les statistiques révèlent que le revenu moyen par ménage de la partie au sud de Sherbrooke (31 172\$) est trois fois inférieur à celui du nord (92 810\$) et nettement inférieur à la moyenne montréalaise (49 429\$).

➤ **Propriétaire ou locataire**

- Le quartier compte 15 700 logements habités par 86 % de locataires. Ce qui en fait le territoire dont la proportion de locataires est le plus élevé de Montréal.
- Au sud, il y a 6,2 % de propriétaire, comparativement à 25,2% au nord.
- Exclusif au Centre-ville : 75,9% des résidents logent dans un immeuble d'au moins 5 étages.
- Le coût moyen pour se loger était de 747 \$ pour un locataire et de 1 281 \$ pour un propriétaire ce qui est un coût d'environ 30 à 40 % plus élevé qu'à Montréal. Avec une proportion de ménages vivant sous le seuil du faible revenu plus élevée qu'à Montréal combiné à un coût d'habitation plus élevé, il en résulte une proportion de locataires qui consacrent 30 % ou plus de leurs revenus à l'habitation de 47,1 %.
- Il y a peu de logements sociaux dans le quartier.

➤ **Dégradation du cadre bâti**

- Les signes de difficultés passées sont encore visibles sur les artères commerciales.
- Entre 1996 et 2001, le nombre de logements qui nécessitent des réparations mineures a augmenté de 21,1% et de 42,6% pour le nombre de réparations majeures.

➤ **Patrimoine et institutions**

- Concentration, à une certaine époque, de la plus grande partie de la richesse du Canada. Encore visible par les vestiges de nombreuses maisons victoriennes bourgeoises situées dans la partie nord du quartier.
- De plus, le quartier Lincoln-Tupper, au sud de Sherbrooke, présente un intérêt historique et architectural unique.
- Présence de deux grandes universités, d'institutions d'enseignement, d'institutions religieuses et d'églises anciennes qui constituent un fardeau financier de plus en plus difficile à supporter pour les communautés religieuses.

➤ **Cadre de vie**

- Le territoire de Peter-McGill est sûrement le quartier de Montréal qui est le plus fréquenté par des citoyens non résidents soit pour leur consommation, leur travail ou leur divertissement.
- En raison de sa nature centrale, le quartier attire une population transitoire de mendiants et d'itinérants.

➤ **Le Centre-ville et ses travailleurs**

- Plusieurs dizaines de milliers de personnes viennent travailler dans les édifices à bureaux, les commerces de détail et les autres places d'affaires.
- Selon Destination Centre-ville, on retrouve près de 3000 commerces et 225 000 employés qui viennent s'engouffrer dans plus de 50 millions de pieds carrés de bureaux.

➤ **Le transport en commun et l'automobile**

- Le Centre-ville est le point de convergence du réseau autoroutier de la région métropolitaine de Montréal. Plus de 40 % du million de déplacements quotidiens s'effectuent dans ou vers ce quartier.
- Près de 40% des résidents du quartier se rendent à pied au travail et 30 % utilisent le transport en commun.
- Sept stations de métro ponctuent le territoire et sont alignées sur deux lignes.

➤ **Parcs et lieux publics**

- Le parc du Mont-Royal constitue presque la moitié de la superficie du quartier.
- Les espaces verts répartis dans la partie sud sont principalement des places publiques à l'aménagement surtout 'minéral'.
- Il n'y a pas de centre communautaire dans le territoire Peter-McGill.

➤ **Sécurité et climat social**

- Présentement, deux postes de quartier couvrent le territoire (PDQ 19 et 20) mais ces postes ne sont pas situés dans le quartier.
- La présence de bars, de clubs et de discothèques amène certains problèmes de voisinage.
- Le défi est de maintenir un équilibre entre la vie paisible des résidents et le *night life*.
- Il n'y a pas d'école publique.
- Il n'y a pas d'équipements sportifs municipaux.

4 Une démarche à l'écoute des résidents et des acteurs du quartier

En décembre 2003, la Table a engagé deux urbanistes chargés de projet pour développer une stratégie de consultation auprès des citoyens du quartier, pour organiser et planifier le processus et pour rédiger ce mémoire. Première expérience de ce genre pour la Table de quartier, la démarche poursuit aussi l'objectif de sensibiliser les citoyens à leur milieu de vie et de publiciser l'existence de la table multisectorielle qui les représente.

Notre questionnement premier est celui de choisir entre une formule de concertation ou consultation.

➤ Définition des termes

Concertation : Action de se concerter et qui résulte d'une entente.

Consultation : Action de consulter dans le but de prendre l'avis de quelqu'un.

Nous prenons donc la tangente des consultations pour recueillir le pouls des citoyens résidents, des organismes membres de la Table et de tout citoyen intéressé par le processus et par le Centre-ville. L'établissement d'un consensus n'est pas une priorité, mais celui-ci est toujours souhaitable pour mieux appuyer une recommandation.

Il faut noter que notre démarche n'est pas une consultation publique proprement dite, avec toutes les étapes et le processus établis lors de l'élaboration du premier plan d'urbanisme en 1992.

4.1 Stratégie de consultation

Une concertation a été faite avec la Coalition pour la révision du plan d'urbanisme 2003-2004 qui effectue également un processus de consultation pour son territoire correspondant à peu de choses près à celui des districts St-Jacques et Ste-Marie combinés. Nos échanges d'idées sur des méthodes de travail envisageables, sur les principaux enjeux de développement et sur les problématiques propres à nos territoires couverts, nous ont amené à adopter la formule de soirée de discussions thématiques.

L'incertitude par rapport à une masse critique de participants pour réaliser les consultations, nous a poussé à choisir une formule de type *groupe focus* où la concertation peut s'avérer possible. La formule classique d'atelier de groupe n'a pas été retenue.

Les groupes focus permettent à un maximum d'une vingtaine de participants de former une table ronde pour échanger sur un ou plusieurs thèmes.

Un nombre élevé de séances de consultations a été programmé afin de s'assurer qu'un nombre intéressant de citoyens se présentent. De plus, quatre rencontres ont eu lieu dans des secteurs résidentiels différents de Peter-McGill pour en favoriser l'accessibilité.

4.2 Les outils de travail

➤ Cahier des participants

Six mises en situation ont été élaborées à partir de données tirées du Portrait de quartier et de l'analyse des enjeux du territoire. Elles ont été construites autour de simulations de projet ou d'aménagement dans le but de faire réagir les participants et de stimuler le débat. Tous ces documents étaient imprimés en anglais et en français pour le bénéfice des participants.

1. Vie de quartier et services communautaires.
2. Patrimoine, architecture et innovation architecturale.
3. Centre-ville : carrefour d'activités économiques, culturelles et internationales.
4. Le cadre réglementaire.
5. Secteurs d'intervention particuliers.
6. Transport, espaces publics et semi-publics, mobilier urbain.

Le 28 janvier 2004, l'arrondissement Ville-Marie et la firme de consultant Daniel Arbour & Associés ont dévoilé, lors d'une réunion d'information, les orientations stratégiques et les secteurs de planification détaillée préliminaires de l'arrondissement. C'est à partir de cette rencontre, que nous avons décidé de bonifier nos consultations et de sonder nos participants sur certains éléments du contenu du document préliminaire reçu.

4.3 Les invitations aux citoyens

Les moyens de communication pour rejoindre l'ensemble des résidents du quartier devaient être efficaces et rapides.

- Nous avons distribué 19 460 signets d'invitation par le biais de la Société canadienne des postes. Les signets ont été distribués aux lieux de résidence. *
- Des affiches ont été envoyées aux membres pour une diffusion publique dans leur milieu.
- Des courriels à tous les membres de la Table ont régulièrement été envoyés.
- Des communiqués de presse ont été envoyés aux journaux locaux et régionaux.

* Voir les signets, les affiches et les communiqués dans l'annexe 6 : outils de communication

4.4 Résultats de participation

Au total, vingt séances de concertation ont été tenues du 6 janvier au 12 février 2004 pour connaître l'opinion des citoyens de Peter-McGill.

➤ Quatre rencontres pour résidents

Quatre rencontres publicisées par la distribution des signets visaient surtout une participation des résidents de Peter-McGill. Lors de ces soirées, les participants étaient invités à choisir deux thématiques parmi les six thématiques suivantes :

Date	Thèmes discutés	Nbr participants
Mercredi 21 janvier 2004	Vie de quartier et services communautaires.	17
Lundi 26 janvier 2004	Centre-ville : carrefour d'activités éco., cult., et intern. Transport espaces publics et semi-publics, mobilier urbain.	14
Mardi 27 janvier 2004	Patrimoine, architecture et innovation architecturale Centre-ville : carrefour d'activités éco., cult., et intern.	15
Mercredi 28 janvier 2004	Patrimoine, architecture et innovation architecturale Secteurs d'intervention particuliers.	14
Total des participants		60

➤ **Six rencontres ouvertes à toute la population de Peter-McGill**

Six séances abordant chacune des thématiques se sont tenues du 2 février au 10 février 2004.

Date	Thèmes discutés	Nbr participants
Lundi 2 février 2004	Vie de quartier et services communautaires.	16
Mardi 3 février 2004	Patrimoine, architecture et innovation architecturale.	15
Mercredi 4 février 2004	Centre-ville : carrefour d'activités économiques, culturelles et internationales.	15
Jeudi 5 février 2004	Le cadre réglementaire.	10
Dimanche 8 février 2004	Secteurs d'intervention particuliers.	13
Mardi 10 février 2004	Transport, espaces publics et semi-publics, mobilier urbain.	17
Total des participants		86

➤ **Sept rencontres spécifiques**

Outre les séances pour les résidents, nous avons aussi tenu des rencontres spécifiques auprès des membres de la Table, de l'Association Lincoln-Tupper, des employés du CLSC et du Centre canadien d'architecture et des étudiants universitaires.

Date	Thèmes discutés	Nbr participants
Mercredi 6 janvier 2004 14h00-16h00 Membres de la Table	Vie de quartier et services communautaires.	10
Lundi 27 janvier 2004 8h00-9h00 Association Lincoln-Tupper	Centre-ville : carrefour d'activités éco., cult., et intern.	5
Mardi 29 janvier 2004 12h00-14h00 Membres de la Table	Vie de quartier et services communautaires Centre-ville : carrefour d'activités éco., cult., et intern.	10
Mercredi 30 janvier 2004 17h00-19h00 Étudiants – U. McGill	La vie de quartier et ses services communautaires Transport, espaces publics et semi-publics, mobilier urbain.	18
Mardi 3 février 2004 12h00-13h00 Employés - CLSC -Métro	Vie de quartier et services communautaires.	9
Mercredi 4 février 2004 15h00-17h00 Étudiants –U. Concordia	Transport, espaces publics et semi-publics, mobilier urbain Centre-ville : carrefour d'activités éco., cult., et intern.	10
Jeudi 12 février 2004 12h00-13h30 Employés du CCA	Transport, espaces publics et semi-publics, mobilier urbain.	12
Total des participants		74

➤ **Trois rencontres informelles**

Finalement, deux rencontres informelles effectuées à la Bibliothèque Atwater, le mardi 20 janvier et au CLSC – Métro, le mardi 10 février, nous ont permis de connaître l'opinion de quatorze parents de jeunes enfants. Une courte rencontre avec les résidants du Foyer Laurentien avait pour objectif de connaître les lieux de fréquentation des personnes âgées et leur degré de satisfaction de leur milieu de vie.

➤ **Une participation soutenue de nombreux citoyens**

Au total, près de 220 personnes ont assisté aux séances de consultations sans compter les participants aux rencontres informelles. De ce nombre, 139 citoyens ont pris part à une ou plusieurs séances.

Les rencontres pour la révision du plan d'urbanisme auront permis à la Table d'étendre sa base citoyenne et d'atteindre ses objectifs de développement de l'esprit communautaire dans Peter-McGill.

5 Synthèse de consultation

Cette synthèse des opinions et des idées émises par les participants de Peter-McGill à nos séances de groupes focus ont été reclassées selon les quatre orientations stratégiques émises dans la version préliminaire du chapitre Arrondissement Ville-Marie du Plan d'urbanisme de Montréal, soit accessibilité, vitalité, qualité et habitabilité.

5.1 Orientation stratégique : ACCESSIBILITÉ

➤ Circulation automobile

On veut réduire significativement le nombre d'automobiles dans le Centre-ville. La congestion automobile n'est plus perçue comme un signe de prospérité et de vitalité. 40% des résidents se déplacent à pied pour se rendre à leur lieu de travail. Ils sont pourtant les premiers affectés par la pollution produite par les dizaines de milliers de voitures qui convergent quotidiennement vers leur quartier. Les épisodes de smog de plus en plus fréquents inquiètent.

Une réduction de la vitesse moyenne des voitures pourrait être obtenue par des réaménagements bien réfléchis des voies de circulation telles que le rétrécissement des chaussées par l'élargissement des trottoirs ou l'implantation de voies cyclables.

On a aussi indiqué que le stationnement sur rue peut jouer un rôle mitigeur pour la circulation et de zone tampon entre la chaussée et le trottoir. Une voie urbaine large le long de laquelle le stationnement est interdit est souvent perçue par les automobilistes comme une autoroute avec des feux de circulation.

L'amélioration de l'offre et surtout de la qualité du transport en commun a été mentionnée à maintes reprises comme moyen d'arriver à ces fins. D'autres méthodes ont circulé pour franchement rendre moins attrayants les déplacements en voiture.

La réglementation existante obligeant les constructions résidentielles à intégrer un nombre minimum d'espaces de stationnement doit être abolie. Le nombre maximal d'unités doit être abaissé. Il existe à l'heure actuelle un surplus de stationnements dans Peter-McGill, comme en témoigne un feuillet publicitaire annexé au présent mémoire. Cela constitue un incitatif non négligeable aux déplacements en automobile et un coût supplémentaire pour se loger au Centre-ville. D'autant plus que des intervenants ont déclaré qu'ils habitaient au Centre-ville en partie pour éviter le besoin et épargner le coût d'une voiture.

On désire également que les autorités municipales appliquent la réglementation existante pour faire retirer les camions à remorque publicitaire. Ces véhicules encombrant inutilement la voie publique et sont source de pollution atmosphérique et visuelle.

➤ Transports en commun

Il faut redonner au Métro son lustre et son efficacité d'antan avant d'investir dans de nouvelles infrastructures de transport comme un tramway. On se méfie d'un tel projet, car on craint que son financement ne provienne de fonds alloués aux opérations des infrastructures actuelles de transport en commun. Essentiellement, le tramway est plutôt perçu comme un autobus dispendieux qu'un métro économique, surtout s'il suit le tracé d'une ligne d'autobus, soit-elle aussi achalandée que la 535 de l'avenue du Parc

Parce qu'il circule en surface, on accorde au tramway la qualité d'être plus agréable d'utilisation que le métro. D'autant plus qu'il permet par ses arrêts à intervalles plus courts un rapprochement des lieux d'origine et de destination. Cela est particulièrement pratique dans le cas de la desserte d'une artère commerciale.

On considère plus opportun d'investir dans les autobus utilisant des ressources énergétiques alternatives. Le moteur diesel serait technologiquement et environnementalement dépassé. Il n'aurait plus sa place en milieu urbain. Les bus électriques, à l'hydrogène ou encore les biobus seraient la voie de l'avenir.

Une ligne de transport en boucle, desservant une bonne partie de l'Arrondissement, pourrait faciliter les déplacements courts effectués pour les occupations quotidiennes des gens qui fréquentent le secteur. Cette ligne pourrait également

désenclaver les secteurs en devenir mais déficitaires en termes de desserte en transport public, tels que Griffintown et le Faubourg des Récollets. L'accès gratuit pourrait être une caractéristique conséquente puisque les déplacements seraient souvent très courts. Le bus, le trolley et le tramway ont été les équipements suggérés pour en assurer le service.

Les autobus de type Novabus sont fort critiqués. Ils sont totalement inadaptés à l'intensité de la fréquentation des transports en commun à Montréal et ne répondent pas une mission qui avait servi à justifier leur achat : faciliter les déplacements des personnes âgées et handicapées. Ils symbolisent les conséquences absurdes que peuvent parfois provoquer les politiques d'achat chez nous.

Afin de rendre les voies réservées aux transports collectifs plus efficaces, il faut remorquer avec diligence les véhicules en infraction plutôt que de simplement émettre des contraventions. Cette règle doit être appliquée avec autant de sévérité devant les hôtels qui longent la voie réservée.

On exige plus d'audace et d'innovation de la part de la STM, qualités qui auraient été perdues au fil des ans. Surtout, on dénonce des décisions coûteuses, prises selon des paramètres politiques, qui ont mené à des réalisations telles que la ligne bleue et la desserte par métro de l'Hippodrome plutôt que des zones densément peuplées.

Des parents résidant dans Peter-McGill avec de jeunes enfants ont déclaré que leur plus grand désir pour améliorer leur qualité de vie était de rendre le métro accessible pour les poussettes et les fauteuils roulants. On a mentionné que des efforts ont été faits dans d'autres métros, notamment à New York et à Paris, qui sont pourtant de conception beaucoup plus ancienne que celui de Montréal.

On a suggéré l'implantation d'une voie réservée pour la ligne d'autobus 24 sur certains segments de la rue Sherbrooke.

➤ **Infrastructures pour les cyclistes**

Une piste cyclable efficace et sécuritaire le long du boulevard de Maisonneuve est souhaitée. Elle est même attendue depuis longtemps. Un parcours le long de l'avenue des Pins a également été suggéré, en partie pour contribuer à y ralentir la circulation automobile. Un lien cyclable nord-sud est considéré comme important pour relier le Centre-ville et le Mont Royal à l'épine dorsale du réseau ludique, le canal Lachine-Vieux-Port. Les axes Atwater et Guy ont été les plus souvent mentionnés. L'axe de la rue Peel aurait l'avantage de rendre le réseau cyclable plus accessible aux utilisateurs des trains de banlieue.

Une volonté bien sentie était de réaliser des voies cyclables pour promouvoir d'abord et avant tout la bicyclette comme moyen de transport. Son usage récréatif serait secondaire. Cette considération doit avoir préséance lorsqu'il s'agit de déterminer les tracés et de prévoir l'entretien. Les voies cyclables devraient être utilisables 12 mois par année.

En continuité avec l'aménagement des pistes cyclables, les autorités municipales devraient établir des mesures incitatives pour que plus de lieux de travail soient équipés de rangements à bicyclettes et de douches pour accommoder les employés qui se déplacent à vélo.

Les expériences de vélo-partage dans l'arrondissement méritent d'être mieux connues.

➤ **Le réseau piétonnier**

Le réseau piétonnier intérieur est pratique mais il pourrait être mieux adapté à certaines clientèles telles que les personnes âgées ou à mobilité réduite. Le réseau est composé en bonne partie d'espaces juridiquement privés. On souhaite le renforcement des ententes d'accès public au Métro via ces espaces. Certains ont laissé entendre que si le réseau intérieur devait prendre de l'expansion, cela devra se faire dans la zone entre les stations McGill et Place des Arts. Enfin, la présence d'une ville souterraine ne doit pas encourager la Ville à délaisser ses responsabilités d'entretien du réseau piétonnier en surface.

Il y a ouverture pour la piétonisation partielle ou complète de certaines artères telles McKay et McTavish, ainsi que de la rue Ste-Catherine. On désire que l'expérience de la journée sans voiture de l'automne dernier soit répétée.

La voie piétonne parallèle au viaduc de la rue du Fort sous l'autoroute Ville-Marie a été condamnée. Les agressions y sont fréquentes. Les employés du CCA ont rédigé à ce sujet une requête contenant des suggestions sur les aménagements qui pourraient être réalisés (voir annexe 7).

5.2 Orientation stratégique : VITALITÉ

➤ Les pôles d'affaires

La qualité de vie étant un facteur de plus en plus déterminant pour les entreprises internationales lorsqu'elles décident des lieux où elles implantent leurs opérations pour leurs employés les plus «créatifs», il est primordial que le centre des affaires de Montréal puisse se distinguer en la matière. Les décisions prises pour l'aménagement physique du Centre doivent tenir compte de cet enjeu.

Les édifices de 60 à 120 mètres de hauteur devraient être restreints dans les trois pôles d'affaires, soit René-Lévesque de la Montagne, de Maisonneuve et Square Chaboillez.

De plus, le pôle Maisonneuve a été remis en question.

La notion même de gratte-ciel est considérée comme dépassée. De très importantes métropoles du monde n'en ont pas, en ont peu, ou les ont relégués dans des zones périphériques au centre. Le gratte-ciel couché qu'est le Centre de commerce mondial de Montréal a été cité comme exemple à suivre pour l'avenir. Ce serait une façon de se distinguer par un Centre des affaires beaucoup plus convivial que la moyenne nord-américaine.

➤ La rue Ste-Catherine

La rue Ste-Catherine a une réputation de rue toujours vivante, même lorsque ses boutiques sont fermées. Cette animation n'est pas égale sur toute sa longueur. Le segment à l'ouest de la rue Guy jusqu'à l'avenue Atwater et le Square Cabot souffre depuis plusieurs décennies. Ce tronçon est principalement dévoué à la desserte des besoins de la population locale (de provenance internationale) en alimentation, en petite restauration et en services pour les institutions d'enseignement supérieur du voisinage.

Plusieurs éléments peuvent expliquer la présente situation : la sous-capitalisation, l'entretien des bâtiments plus que déficient, la sous-utilisation des étages supérieurs, les édifices abandonnés sur toute la longueur d'un îlot, la carcasse d'un cinéma autrefois splendide, les problèmes de gestion des déchets et des livraisons dans la rue comme dans les ruelles, le mobilier urbain désuet, peu esthétique et bigarré, etc. Pourtant, cette rue a des atouts peu communs, la centralité, la desserte à chacune de ses extrémités par une station de Métro et surtout une clientèle primaire des plus variées de 24 000 habitants dans un rayon de 250 mètres de son emprise. Les problèmes et le potentiel de cette artère ont mené les participants à souhaiter ardemment une intervention active des autorités municipales, en très étroite collaboration avec les citoyens, les commerçants et les organismes qui les représentent.

Une simple opération d'amélioration esthétique de l'emprise publique serait insuffisante. Les rues, les trottoirs, les bâtiments et les ruelles doivent être considérés comme un tout. C'est pourquoi un projet complet doit être élaboré. Le côté nord est généralement le plus ensoleillé mais il possède des trottoirs plus étroits qui ne conviendraient pas à l'aménagement de terrasses. Des élargissements pourraient donc y être effectués tout en tenant compte de la géométrie de la voie de circulation et du facteur éolien.

Une piétonisation partielle ou entière de ce segment de la rue Ste-Catherine a été suggérée, mais cette idée a toujours suscité de vifs débats. Des études approfondies seraient nécessaires avant toute initiative afin de faire la part des choses et de séparer les faits et les préjugés des deux côtés de la barrière.

La réutilisation du site de l'ex-Séville pourrait servir à la relance de la rue en continuité avec la vocation culturelle de l'ancien cinéma.

Cependant, toute assistance municipale pour la restauration et la rénovation immobilière ne devrait jamais récompenser les propriétaires ayant fait preuve de négligence dans l'entretien de leur bâtiment.

On déplore le changement de vocation de quelques édifices sur la rue Ste-Catherine, tout juste à l'est du Square Cabot pour servir de locaux pour des organismes communautaires liés à l'église voisine, alors que la réglementation édicte que les rez-de-chaussée doivent servir uniquement à des usages commerciaux. Non pas que ces organismes n'aient pas de raison d'être, mais on croit qu'ils pourraient se relocaliser ailleurs dans le quartier sans manquer à leur mission. Néanmoins, le fait que ces organismes soient présents directement sur la rue Ste-Catherine est symptomatique de la détresse commerciale de cette artère et de la dépression de sa valeur locative.

La station service coincée entre la rue et le Square Cabot ne viendrait pas non plus augmenter l'attractivité du secteur. Il serait opportun qu'elle soit remplacée par un usage plus compatible à ce qui pourrait être un square de grande qualité.

Lorsque l'on demandait aux résidants ce qu'ils appréciaient le plus dans leur quartier, on a parfois répondu que c'était parce que certains commerces étaient ouverts 24h sur 24.

Quelques critiques se sont fait sentir au niveau de l'offre commerciale de cette section de la rue Ste-Catherine et de ses effets sur son animation. Il y aurait déjà trop de commerces du genre sex-shops. On apprécierait aussi une fermeture plus tardive des commerces, surtout des restaurants. Cela favoriserait l'animation et la sécurité passive après 20h. Si les restaurants devaient se multiplier au cours des prochaines années, la Ville devra tenir compte de la gestion des déchets dans l'émission des permis.

On ne souhaite pas que l'offre commerciale de la rue Ste-Catherine dans le centre des Affaires, caractérisée par la forte présence des chaînes, se prolonge à l'ouest de la rue Guy. C'est une toute autre identité qu'il faut définir, basée essentiellement sur les résidants du secteur, sa première clientèle, c'est-à-dire des étudiants et/ou des gens qui proviennent des quatre coins du monde, d'où l'expression suggérée de quartier latin à saveur internationale.

➤ **Potentiel touristique**

On oublie trop souvent que le territoire de Peter-McGill couvre à peu de choses près le Square Mile, ancien fief de la haute bourgeoisie montréalaise. Cette communauté, à son apogée vers 1900, contrôlait environ les deux tiers de la richesse au Canada. Plusieurs demeures autrefois habitées par ces derniers subsistent. La plus connue est la maison Shaughnessy intégrée dans le CCA. Ces éléments méritent d'être mis en évidence afin d'attirer l'intérêt touristique et de développer un sens d'appartenance au quartier. L'Association des musées de Montréal et la Corporation Lincoln-Tupper œuvrent depuis peu à la création d'itinéraires touristique et muséal, avec la mise en place de signalisation et des améliorations appropriées des voies publiques.

La relocalisation du Planétarium n'est pas sentie comme une grande perte pour le Centre-ville car il passait déjà un peu inaperçu. Cependant, son site, le Square Chaboillez devra être réaménagé. Un concept inspiré pourra contribuer à ce secteur en devenir.

5.3 Orientation stratégique : QUALITÉ

➤ **Le Mont-Royal**

Le Mont Royal est le principal icône de Montréal et doit être traité avec les égards qui lui reviennent de cet état de fait. Aucun nouvel icône bâti ne saurait ou ne devrait lui porter ombrage.

Le parc du Mont Royal est dans le territoire de Peter-McGill. Il a cependant une vocation régionale et son accès est assez difficile à partir des secteurs résidentiels. Le Mont Royal tel qu'on l'entend est plus accessible à partir de Côte-des-neiges ou du Plateau Mont Royal que de Peter-McGill. Il y a peu d'entrées sur le flanc sud et elles sont mal entretenues et dangereuses en raison de la circulation rapide sur le chemin de la Côte-des-neiges et sur l'avenue des Pins. Le réaménagement de l'échangeur des Pins devra prendre la mesure des effets du flot de voitures vers l'ouest et ses secteurs résidentiels et institutionnels.

Tout réaménagement du parc du Mont Royal doit tenir compte de sa couronne. La réciproque est toute aussi vraie. La mise en valeur du Mont Royal doit être définie dans son ensemble par sa topographie et non par les délimitations du parc du Mont Royal.

L'avenue des Pins et son corollaire, l'avenue du Docteur-Penfield, doivent joindre les rangs des axes d'accès au Centre. Ceci non pas pour y améliorer la fluidité des véhicules qui y circulent mais bien plutôt pour traiter les problématiques de leur passage à haute vitesse en quartier résidentiel et pour assurer un accès sécuritaire pour les piétons au parc du Mont Royal.

➤ **Architecture**

Si Montréal désire être une véritable ville internationale, elle doit avoir une architecture à la mesure de ses ambitions.

On désire développer la culture et l'intérêt des citoyens à l'égard de l'architecture, du patrimoine et du paysage urbain. Les Montréalais voyagent de plus en plus et cela leur permet de s'imprégner de cultures urbaines d'ailleurs et de comparer. Que ce soit par rapport à l'Europe ou au reste de l'Amérique du nord, les gens considèrent Montréal comme pauvre en architecture et que le temps n'améliore pas les choses. Les éléments intéressants proviennent du passé. Pour l'avenir, il faut construire mieux. Une architecture de qualité est d'intérêt public. Elle bénéficie à tous, surtout au Centre-ville.

Les autorités municipales doivent prendre une série de mesures (via la sensibilisation et la coercition) pour améliorer la qualité de l'architecture des nouvelles constructions. Cette architecture doit tenir compte du caractère établi du bâti montréalais et évoluer à partir de celui-ci. Certains matériaux traditionnels, tels que le calcaire gris, doivent être encouragés. Les principes de l'architecture durable doivent être appliqués. L'échelle humaine doit être respectée.

On a suggéré la mise en place d'une vitrine pour les nouveaux projets immobiliers qui servirait à catalyser l'intérêt du public en architecture.

La perte graduelle d'éléments architecturaux par manque d'entretien ou par des rénovations mal inspirées conduit graduellement à l'appauvrissement et à la banalisation du paysage urbain. Une plus grande vigilance et des normes municipales plus strictes sont souhaitées pour l'ensemble du territoire. Il est malheureux que des éléments intéressants disparaissent simplement parce qu'ils ne sont pas dans l'aire de protection d'un bâtiment classé.

La Ville doit également mettre en place des mesures visant à encourager la restauration et à la réinsertion d'éléments architecturaux disparus. Il faut sensibiliser les propriétaires du fait que la conservation et la restauration de l'intégrité architecturale peut avoir un effet bénéfique sur la valeur marchande d'un bâtiment.

La disponibilité de guides sur le sujet, réalisés en collaboration avec des organismes dotés d'une expertise tel que Héritage Montréal, pourraient contribuer à ce travail de sensibilisation.

Il est évident qu'une partie significative du mobilier urbain est en mauvais état et devra être remplacée sous peu. C'est là une occasion d'acquérir des équipements aux critères de design élevés. On a suggéré une conception universelle qui s'intégrerait autant aux secteurs anciens qu'aux aménagements plus récents. On a dénoncé la cacophonie des achats discrétionnaire par catalogue.

Il y a eu débat sur les compétences d'un comité d'experts en design urbain qui jugerait de la valeur des projets privés d'envergure et des investissements publics. Un tel comité ne devrait pas remplacer, par des discussions derrière des portes closes, un sain débat public sur des interventions qui auront un effet sur la place publique.

Les programmes d'implantation d'œuvres d'art visibles au public et intégrées aux espaces et aux investissements immobiliers sont à encourager et à bonifier. Il ne faut cependant pas oublier que l'architecture elle-même est un travail de création des plus publics.

Au cours des dernières années, l'affichage corporatif de facture banale et répétitive, l'affichage vulgaire et le retour du néon et d'affichages qui masquent trop souvent des bâtiments architecturalement intéressants ont fait ressortir le besoin d'une réglementation plus serrée qui n'aurait pas toutefois pour effet de bloquer la créativité.

Les terrains de stationnement qui demeurent par droits acquis pourraient faire l'objet d'un concours d'aménagement paysager afin d'améliorer la situation actuelle : des bordures plantées d'arbrisseaux mourants et jonchées de déchets.

➤ **Parcs, espaces verts et paysage naturel**

L'observation des cartes postales et des photographies anciennes a attiré l'attention sur l'appauvrissement et la banalisation du paysage naturel dans Peter-McGill au cours des dernières décennies. On a rappelé que cette tendance n'est pas seulement le résultat de maladies telles que celle qui a décimé la population d'ormes d'Amérique. Trop souvent, les travaux d'élargissement de la voie carrossable ou d'autres malheureuses décisions en étaient les causes.

C'est pourquoi une politique de l'arbre proactive doit être adoptée pour Peter-McGill, l'Arrondissement Ville-Marie et Montréal.

Il ne faut pas seulement considérer les espaces verts comme espaces naturels. Toute la biodiversité du territoire doit être prise en compte et maintenue. Pour y arriver un inventaire exhaustif de la faune et de la flore doit être réalisé. Toute décision d'aménagement et de développement subséquente devra prendre en considération ses effets sur cette diversité.

Afin d'optimiser sa politique de verdissement, la municipalité doit saisir l'occasion unique qui se profile dans un horizon très rapproché : l'avenir des domaines institutionnels dans Peter-McGill.

Le domaine des Sulpiciens, le domaine de la Congrégation Notre-Dame, le domaine des Franciscains, le collège Marianopolis et bien sûr, le domaine des Sœurs Grises seraient à vendre ou le seront probablement dans un avenir rapproché. Leurs bâtiments sont entourés des espaces verts les plus significatifs du quartier, autant en termes de superficie que de qualité. Il n'y a qu'à regarder une carte du Centre-ville pour s'en rendre compte.

Plutôt que de consacrer d'immenses sommes à des acquisitions, des expropriations ou des démolitions d'immeubles pour augmenter l'offre en espaces verts publics, la municipalité aurait un intérêt social et économique à établir avec les nouveaux propriétaires un droit d'accès à long terme du public sur les lieux. Ces espaces seraient, autant que possible, sujets à la réglementation encadrant l'usage des parcs de la Ville de Montréal. Ces accords pourraient être établis avec les changements de zonage comme monnaie d'échange. Des accords existants, tels que celui s'appliquant sur le parc Baile et le jardin du CCA, pourraient servir d'inspiration.

De manière générale, la Ville doit résister à procéder à tout changement hâtif des zones affectées à des usages institutionnels avant de recevoir des projets sérieux et intéressants pour le quartier. Le zonage est un levier d'influence sans égal. Il devra être manipulé avec soin.

Deux ensembles qui sont au cœur de secteurs très densément peuplés ont des qualités indéniables et rares. Le domaine des Franciscains comporte un espace boisé qui longe l'extrémité de ladite terrasse Dorchester et offre des vues imprenables du fleuve et des anciens quartiers industriels. Le domaine des Sœurs grises est couronné par un ensemble de bâtiments marié avec une rare harmonie aux espaces paysagés. De plus, le Faubourg Ste-Catherine, carrefour important pour les résidents de Peter-McGill, y est physiquement rattaché.

Une aussi belle occasion pour améliorer d'un coup de barre la qualité de vie dans le Centre-ville ne se représentera pas souvent. Pour plus de renseignements sur la situation et le potentiel de ce secteur, voir en annexe 1, l'étude réalisée par Jean Hubert, étudiant en urbanisme à l'UQAM.

Étant donné la densité du bâti, la mise en place d'une politique de verdissement des espaces publics pourrait être conjuguée à des encouragements à naturaliser les bâtiments (y compris les toits) et les terrains privés puisque ce sont des éléments d'un tout : le paysage urbain.

Il arrive souvent que les cœurs d'îlots bordés par des grandes conciergeries ne soient que de étendues asphaltées et mal définies qui offrent un spectacle désolant. Ces espaces qui tiennent lieu des ruelles que l'on retrouve dans plusieurs autres quartiers montréalais méritent d'être réexaminés dans une logique d'aménagement d'ensemble pour le bénéfice des résidents qui se comptent parfois par milliers dans un même îlot.

Sur les voies publiques, la diversité des espèces d'arbres doit être maintenue avec une grande diligence. Les arbres morts doivent être remplacés par la même essence, surtout si elle est rare. Si l'espèce n'offre pas une résistance adéquate aux contraintes du milieu, il faut trouver une essence voisine. Ces contraintes (abrasifs, équipement de déneigement, etc.), et leurs usages doivent aussi être remis en question.

On remarque trop souvent des carrés d'arbre laissés vacants ou même condamnés par de l'asphalte. Cela doit être exclu à l'avenir et les carrés perdus devront être récupérés.

Au cours des dernières années, des parcs temporaires ont vu le jour dans Peter-McGill. Le dernier, au coin de la rue Guy et du boulevard de Maisonneuve, doit disparaître sous peu. Cela montre les limitations de tels aménagements et le fait qu'ils ne doivent pas être une solution facile au besoin d'espaces publics permanents. Ils auront cependant contribué à développer le goût des espaces verts parmi les citoyens.

Les programmes de distribution annuelle de fleurs gratuites aux citoyens sont très appréciés pour encourager les initiatives individuelles d'amélioration esthétiques du quartier.

➤ **Hauteur, densité et occupation du sol**

Huit étages, soit environ 25 mètres, semble être la mesure générale qui devrait prédominer le paysage d'un Centre-ville convivial et animé. Le rythme de croissance des activités de bureau anticipé au cours de la prochaine décennie montrerait que l'offre actuelle et le recyclage pourront combler en grande partie les besoins.

Les grands immeubles à logement élevés à la hâte dans les années soixante et soixante-dix ont laissé un goût amer dans la bouche des gens. Ils souhaitent éviter un retour de telles pratiques et, au minimum, maintenir les hauteurs et les densités établies au plan de 1992.

Par exemple, la hauteur autorisée de 25 mètres sur le segment ouest de la rue Ste-Catherine est considérée comme tout à fait acceptable. Des rues plus étroites, comme Lincoln doivent maintenir à tout prix une hauteur maximale autorisée de 25 mètres sur toute sa longueur. Elle est déjà trop étouffée par les grandes conciergeries qui l'alignent.

Au niveau de la densité et de l'occupation du sol, pour les constructions résidentielles, on souhaite garder autant que possible des espaces libres ou encore des terrasses à l'arrière des bâtiments de façon à permettre l'existence de cours. Celles-ci offriraient une certaine mesure d'intimité. Encore une fois, les stationnements en surface sont à bannir pour les nouvelles constructions. Pour les bâtiments existants, il faut empêcher le sacrifice au bitume d'espaces aussi précieux que les cours arrières. D'autant plus que l'asphalte accumule la chaleur en été et rend moins confortable la vie en ville.

Les constructions sur les têtes d'îlot sud, le long du boulevard René-Lévesque devraient tenir compte de l'usage résidentiel prévu aux cœurs d'îlots entre les rues Guy et Drummond. Surtout, il ne faudrait pas que ces édifices outrepassent la zone qui leur est déjà allouée en s'aventurant vers le nord dans les terrains de stationnement qui prédominent dans le secteur.

Plusieurs sont revenus sur l'aspect trop massif du nouveau pavillon de l'université Concordia sur la rue Ste-Catherine. On considère que la planification du «quartier» de cette institution s'est effectuée en l'absence de toute consultation avec les autres acteurs de Peter-McGill. Il est inacceptable que l'on puisse réaliser en plein Centre-ville un mini plan d'urbanisme de manière aussi autarcique. Il en résulte un climat de méfiance plutôt que de collaboration, quelque soit l'apport pour le quartier de ces nouvelles infrastructures.

➤ **Mécanismes d'exception**

À maintes reprises et de différentes façons, on a exhorté les autorités municipales à ne plus faire une règle des cas d'exception. Qu'on les appelle dérogations ou mécanismes d'exception, ils sont considérés comme des passe-droits. Une exception ne serait acceptable que si elle ouvre la porte à une amélioration de la qualité de l'édifice et non à une bonification de la marge de profit du développeur et ce, même si ce dernier menace de transférer son investissement dans une autre ville.

Tout l'exercice du plan d'urbanisme vise à établir un *modus vivendi* qui assure à tous une certaine assurance de continuité dans l'évolution du cadre bâti. C'est une protection pour la qualité de vie comme pour l'investissement. Des règles claires et égales pour tous sont garantes de la participation citoyenne à la construction et l'évolution du plan d'urbanisme.

Si la rue Sherbrooke doit être définie comme un corridor panoramique, les normes de hauteur, de densité, d'emprise au sol, de respect du cadre bâti et naturel devront être soigneusement écrites et surtout respectées. Une attention particulière devra être portée sur le choix et la qualité des matériaux de revêtement. Une construction récente dans la partie sud-est de l'intersection des rues de Bleury et Sherbrooke a été citée comme un exemple d'édifice indigne pour cette artère. L'emplacement où se trouvent les ruines de la Church of the Messiah, coin Sherbrooke et Simpson, a été suggéré pour l'aménagement d'un petit parc public.

Les membres bénévoles du comité consultatif d'urbanisme (CCU) de l'arrondissement Ville-Marie doivent réaliser leur mandat d'analyse de demandes d'exception à la réglementation urbanistique comme dans d'autres arrondissements montréalais. Le nombre et le caractère exceptionnellement complexe des projets qui leur sont soumis doivent souvent être traités en un temps très limité. Compte tenu de ceci, la structure du CCU pourrait être révisée de façon à permettre à ses membres de réaliser leur mandat dans des circonstances plus convenables.

5.4 Orientation stratégique : HABITABILITÉ

➤ Fonction résidentielle et mixité sociale

La Ville de Montréal s'est fixé un objectif ambitieux pour le développement résidentiel au cours de la prochaine décennie. (1500 logements par année pour le seul arrondissement Ville-Marie). Bien qu'un nouvel apport de résidents soit la bienvenue, il doit toujours être subordonné aux objectifs d'amélioration de la qualité de vie et du cadre bâti. Les autorités doivent résister la tentation d'atteindre leurs quotas avec quelques projets démesurés.

Un des aspects reconnus par les participants pour assurer la qualité de vie et l'équilibre social est la mixité résidentielle. Atteindre l'objectif de la mixité, c'est le résultat de la conjugaison d'une panoplie de mesures pour s'assurer à ce que la population du quartier soit la plus représentative possible de l'ensemble de la citoyenneté, autant en termes de revenus que d'âge.

C'est pourquoi il serait opportun de favoriser la conversion des grands immeubles institutionnels qui ne pourront plus maintenir leurs usages d'origine au cours des prochaines années en des projets résidentiels à population mixte (ménages avec famille, ménages aux revenus variés, personnes âgées, étudiants). La multiplicité des bâtiments dans un même complexe institutionnel pourrait favoriser une mixité harmonieuse. Certaines parties de ces ensembles se prêteraient également à des services communautaires accessibles à tous les citoyens du quartier. Des projets imaginatifs de conversion pourraient entraîner des effets positifs pour le tissu urbain du Centre-ville.

La mesure de la mixité doit se faire à l'échelle du quartier naturel de Peter-McGill.

Toute forme de projet qui favoriserait une quelconque ghettoïsation a été fermement rejetée. Cependant, il a été admis que d'assurer la mixité dans un seul immeuble n'est pas une tâche facile, mais que les efforts méritent d'être faits. Ce serait essentiellement une question de conception.

Peter-McGill est un quartier dont la population est locataire à 85%. Les coûts d'accession à la propriété sont trop élevés pour ceux ayant des revenus moyens ou inférieurs. Une solution mitoyenne serait de favoriser les projets de logement coopératifs qui favoriserait l'appartenance à la communauté et une certaine stabilité de la population. Cependant, l'aspect «bohémien» de la population de Peter-McGill, c'est-à-dire le fait qu'elle soit sujette à des déménagements fréquents, est considéré par plusieurs comme un indice de son dynamisme.

Il serait dommage de ne pas pouvoir profiter de la manne actuelle de développement résidentiel de luxe pour aider à augmenter le nombre de logements abordables. L'obligation qui pourrait être établie pour les projets immobiliers privés d'avoir un contenu social bonifié ou de verser une somme pour le logement abordable relative à l'investissement a été longuement discutée. Ni l'une, ni l'autre des deux options n'a obtenu l'unanimité mais l'idée de contribution du privé a été retenue. Ce genre d'initiative mérite des études sérieuses de la part de la municipalité. Elle pourrait être conjuguée à l'intention de l'Arrondissement d'augmenter sa réserve foncière.

Le secteur du quadrilatère Guy-Ste-Catherine-Drummond-René-Lévesque, dominé par des stationnements, des terrains vacants et de belles maisons en rangée victoriennes, doit conserver la vocation résidentielle, les hauteurs et les densités établies dans le plan de 1992. Il n'est nullement question d'y établir des logements subventionnés. Au contraire, les

développements pourraient être empreints de prestige, à condition de respecter l'échelle et le rythme établi par la typologie des bâtiments victoriens. Il serait cependant souhaitable que l'obligation de continuité commerciale au rez-de-chaussée soit retirée. La majorité des terrains de stationnement dans ce quadrilatère opèrent en vertu d'un permis délivré annuellement par la Ville de Montréal. Il suffirait donc de ne plus les renouveler pour exercer une pression pour leur développement à l'intérieur des paramètres de construction déjà prescrits. Pour plus de renseignements sur la situation et le potentiel de ce secteur, voir en annexe 1, l'étude réalisée par Marc Parent, étudiant en urbanisme à l'UQAM.

L'état de logements de plusieurs immeubles locatifs laisse grandement à désirer. L'expression *slumlords* s'appliquerait malheureusement à plusieurs propriétaires du quartier. On considère que la municipalité fait preuve d'un certain laisser-faire dans l'application de la réglementation sur l'entretien des logements. Une dégradation non jugulée pourrait mener à terme à des problèmes sociaux.

Une problématique particulière au secteur résidentiel de Peter-McGill au nord de la rue Sherbrooke est la conversion de résidences utilisées pour des fonctions consulaires. La tendance est au transfert des consulats vers les tours à bureaux du Centre des affaires. Les immeubles laissés vacants sont trop souvent réutilisés pour des usages de bureau, même s'ils se trouvent toujours dans une zone exclusivement résidentielle. On a réclamé un plus grand contrôle de ce phénomène.

Enfin, la Charte du milieu de vie montréalais serait un document intéressant, surtout si elle peut garantir la mixité et la qualité de vie dans les quartiers.

➤ **Vie familiale**

Les familles avec enfants sont sous-représentées dans Peter-McGill. L'intensité de leur présence est un véritable baromètre de l'habitabilité dans un quartier résidentiel. Quoiqu'on en dise, Peter-McGill, avec plus de 26 000 habitants, est un quartier résidentiel.

Pourtant, la vie des familles est très difficile avec aussi peu d'infrastructures à leur disposition. Cela peut sembler très symbolique mais la situation actuelle est fort bien résumée par le fait qu'il n'y a pas une seule balançoire publique dans le district.

Au-delà des balançoires, il manque toutes sortes d'équipements pour les familles. Si le quartier Peter-McGill doit être viable, il a besoin de services communautaires pour qu'il soit plus complet en tant que quartier. Il deviendra ainsi un endroit vraiment vivable. Il contribuera aussi à l'objectif environnemental de durabilité car tout sera à distance de marche, de la résidence au lieu de travail, en passant par l'école, la garderie, le parc, la bibliothèque, le centre communautaire, le commerce, etc.

En ce qui concerne un centre communautaire, son implantation dans Peter-McGill semble représenter une jauge pour évaluer le sérieux de l'administration municipale dans l'amélioration de la qualité de vie des résidents.

L'ancienne école Victoria, sur le côté sud du boulevard de Maisonneuve entre les rues St-Marc et St-Mathieu, serait un des bâtiments avec le meilleur potentiel pour une conversion en centre communautaire. Le bâtiment présentement sous-utilisé jouit d'une excellente localisation, possède de grandes salles pouvant servir à des installations sportives et de toutes sortes de locaux pouvant accueillir des services et des organismes qui desservent la population. L'aménagement de son terrain pourrait catalyser la réhabilitation du centre de l'îlot où il se situe.

Une partie du complexe des Sœurs Grises a été également suggéré pour des usages communautaires ou culturels. Son grand terrain, s'il était mis à la disposition du public, pourrait compléter ces usages.

➤ **Réglementation pour améliorer la qualité de vie résidentielle**

Pour améliorer la propreté, la réglementation devrait être modifiée afin de responsabiliser les propriétaires d'immeubles d'une certaine aire à l'avant et à l'arrière de leurs immeubles. Cette aire pourrait inclure des segments de propriété publique. Ce serait donc aux propriétaires de changer leur gestion des déchets et à traiter en régie interne avec leurs occupants fautifs. Bien sûr, il ne s'agit pas ici de décharger les responsabilités municipales sur le dos des propriétaires, mais simplement de retrouver un juste équilibre.

La Ville doit appliquer avec plus de sévérité les réglementations sur le bruit, surtout en ce qui concerne les bars et les équipements de ventilation.

On a suggéré de prévoir dans la réglementation sur la construction des édifices des emplacements adéquats pour les déchets, les matières recyclables, et même les matières putrescibles afin de prévoir à la mise en place d'une collecte de matières compostables.

6 Recommandations

Sans aucunement porter préjudice sur les autres idées émises par les participants et transcrites dans la synthèse qui précède, la Table d'Inter-Action du quartier Peter McGill fait part des principales recommandations suivantes pour la révision du chapitre de l'arrondissement Ville-Marie du Plan d'urbanisme de Montréal. Le terme Ville de Montréal englobe les entités de l'arrondissement Ville-Marie et du Corporatif (administration centrale) selon les domaines de compétence respectifs.

6.1 Énoncé en faveur d'un plan d'urbanisme respectant les principes du développement durable

Le premier rôle de la Ville pour le développement durable est de façonner le bâti et les infrastructures de son territoire afin que ses activités aient comme objectif la préservation des ressources naturelles et énergétiques pour les générations à venir, tout en satisfaisant les besoins essentiels et la qualité de vie des citoyens. Les enjeux environnementaux devraient transcender tous les objectifs du Plan d'urbanisme.

Conséquemment, il faut reconnaître les bénéfices environnementaux que procurent dans Peter-McGill la proximité du lieu de résidence avec les lieux de travail, d'étude, d'achat, de divertissement, de soins, de loisirs et de services communautaires. En l'occurrence, cela milite en faveur de la bonification des deux derniers éléments mentionnés dont l'offre est tout à fait inadéquate à l'heure actuelle dans Peter-McGill, quartier à très haute densité résidentielle.

La multiplicité des fonctions dans un même quartier serait donc souhaitable dans d'autres secteurs de Montréal, à condition qu'elle soit accompagnée d'une densité et d'une desserte en transport collectifs adéquates.

6.2 Accessibilité

Compte tenu du fait que 40% de la population de Peter-McGill se déplace à pied pour se rendre au lieu de travail et que 30% de la population utilise le transport en commun. Compte tenu du fait que ses résidents sont les premières victimes de la pollution atmosphérique et sonore émise par les véhicules qui convergent quotidiennement vers le Centre-ville. La Ville de Montréal devrait :

- encourager les modes de transport alternatifs à l'automobile ;
- éliminer les terrains de stationnement en surface ;
- effectuer une étude exhaustive de l'offre et de la demande de stationnement dans le Centre-ville, incluant l'offre dans les immeubles résidentiels;
- éliminer les exigences minimales et réduire le nombre maximal autorisé pour les stationnements intérieurs des développements immobiliers ;
- consolider le réseau de transport en commun par l'accroissement de l'accessibilité du métro pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant et pour les parents avec des enfants en poussette, par le renouvellement du matériel roulant du métro, par la restauration et l'embellissement des stations de métro, par la substitution de la flotte d'autobus au diesel avec des véhicules pratiques d'utilisation et consommant des sources énergétiques moins polluantes, par la mise en place d'une nouvelle ligne circulaire pour les déplacements courts à l'intérieur du Centre et enfin, par des investissements pour des nouvelles infrastructures de tramway ou de SLR, à condition qu'elles puissent attirer suffisamment de nouveaux usagers de transport en commun ;
- relier le Centre au réseau métropolitain de pistes cyclables par l'implantation d'un axe est-ouest le long du boulevard de Maisonneuve et d'un axe nord-sud le long de la rue Peel, reliant le canal Lachine au Parc du Mont-Royal et offrant un accès au réseau pour les usagers des gares Windsor et Centrale;
- établir des normes d'accessibilité universelle.

6.3 Vitalité

Compte tenu du fait qu'il existe toujours des grands terrains à construire dans le Centre et que la viabilité économique des bâtiments de très grande hauteur est parfois incertaine. Compte tenu de la pression sur les infrastructures municipales et des effets négatifs que peuvent avoir cette catégorie de bâtiment sur l'environnement et l'animation

urbaine. Compte tenu du besoin de renouvellement de certaines artères commerciales du Centre. La Ville de Montréal devrait :

- réduire sensiblement les hauteurs autorisées dans le Centre des affaires de façon à encourager des constructions plus basses et plus propices à l'animation urbaine et à la convivialité ;
- inclure le segment de la rue Ste-Catherine entre les rues Atwater et Guy parmi la liste des artères commerciales à revitaliser et y appliquer un programme de revitalisation exhaustif et sensible, en collaboration avec les gens d'affaire, les résidents et les organismes du secteur.

6.4 Qualité

Compte tenu de la richesse, de la concentration et de l'interaction du patrimoine architectural et paysager dans le Centre. Compte tenu du peu de renouvellement et de la banalisation graduelle de l'architecture et du paysage au cours des dernières décennies. Compte tenu que l'architecture et le paysage forment une composante essentielle pour la qualité de vie montréalaise et pour la réussite de Montréal à l'échelle internationale. La Ville de Montréal devrait :

- consacrer le Mont-Royal et le fleuve St-Laurent comme principaux symboles de Montréal et les traiter en conséquence dans leur aménagement ;
- développer la conscience et la culture architecturale des Montréalais ;
- améliorer le cadre réglementaire et les outils de sensibilisation visant la conservation et la restauration du patrimoine et du paysage du Centre ;
- mettre en place des mesures pour encourager l'innovation architecturale dans la continuité du cadre bâti montréalais ;
- Établir un Secteur de planification détaillé englobant les domaines des Sœurs Grises et des Franciscains, ainsi que l'Hôpital général pour enfants ;
- réduire au minimum l'application des mécanismes d'exception à la réglementation découlant du Plan d'urbanisme et, le cas échéant, diffuser de manière efficace toute l'information aux citoyens concernés afin de procéder à des consultations effectuées selon les règles de l'art ;
- établir des ententes avec les propriétaires actuels et futurs des grands terrains institutionnels du Centre afin de les conserver et surtout de les rendre accessibles au public montréalais sans nécessairement remettre en question leur statut de propriété privée ;
- Mettre en place des mesures pour conserver et réhabiliter l'ensemble patrimonial victorien exceptionnel du secteur *Bishop-Crescent*, tout en y favorisant de nouveaux investissements résidentiels s'inscrivant en continuité avec ce dernier.

6.5 Habitabilité

Compte tenu de la très haute densité résidentielle dans Peter-McGill. Compte tenu de la rareté des logements disponibles et de la hausse conséquente des prix du logement. Compte tenu de l'importance de la mixité sociale et d'une présence familiale dans un quartier résidentiel. Compte tenu de l'insuffisance du sens d'appartenance au quartier et de la grande mobilité des résidents de Peter-McGill. Compte tenu du déficit en services communautaires essentiels pour un quartier viable. La Ville de Montréal devrait :

- encourager la conversion des bâtiments institutionnels qui deviendraient disponibles au cours des prochaines années en des projets résidentiels favorisant une population mixte à tous les niveaux, assortis dans certains cas d'équipements communautaires et culturels accessibles à tous les citoyens ;
- mettre en place un système de péréquation pour transférer une partie des sommes investies dans des projets immobiliers pour le financement de logements abordables dans Peter-McGill ;
- faire l'acquisition de l'ancienne école Victoria pour en faire le centre communautaire du quartier ;
- réviser le cadre réglementaire régissant divers aspects de la qualité de vie en milieu urbain, tels que la propreté et la sécurité, de manière à faciliter son application et de le rendre efficace ;
- Maintenir le Secteur planification détaillé *Bishop-Crescent*, soit le quadrilatère Guy-Drummond-Sherbrooke-René-Lévesque, et y favoriser la fonction résidentielle à moyenne densité et à haut indice de qualité architecturale.

6.6 Continuité

Compte tenu du fait que le Plan d'urbanisme est un contrat social, un outil vivant et évolutif qui résulte de la synthèse des idées et des opinions des différents acteurs d'une cité. Compte tenu que la participation active et positive des citoyens dans la gestion et le processus décisionnel d'une municipalité est garant du succès social, culturel et économique de cette dernière. La Ville de Montréal devrait :

- établir des Comités de suivi du Plan d'urbanisme à l'échelle de l'arrondissement et de la Ville, composés de membres représentatifs de la communauté dans son ensemble et dotées de prérogatives bien définies ;
- faire en sorte que l'évolution du Plan d'urbanisme soit l'objet d'un débat public continu et animé.

Références

Comité sur l'histoire et la culture, l'association du village Shaughnessy, *Recherche sur l'histoire et le développement culturel du village Shaughnessy*, août 1999, 51 p.

Rapport préparé par la coopérative Interface pour le bénéfice de la société immobilière Si solidaire du Centre-ville et la société de développement économique Ville-Marie, *État de situation sur la réponse aux besoins de locaux des organismes communautaires souhaitant demeurer au Centre-ville de Montréal*, novembre 2003, 23 p.

Hubert, Jean, *Secteur institutionnel en transformation*, Table d'Inter-Action du quartier Peter-McGill, février 2004, 30p.

Parent, Marc, *Le développement des terrains vacants au Centre-ville (Bishop-Crescent)*, Table d'Inter-Action du quartier Peter-McGill, février 2004, 20p.