

**PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME**

QUARTIER SAINTE-MARIE

*Version préliminaire*

Arrondissement  
de **Ville-Marie**





## Mot du Maire



Chères Montréalaises,

Chers Montréalais,

C'est avec beaucoup de fierté que je vous présente le projet de Programme particulier d'urbanisme (PPU) du quartier de Sainte-Marie. Cet outil d'aménagement fera partie, au terme de son adoption, du Plan d'urbanisme de Montréal. D'ici là, il sera d'abord soumis à une consultation publique organisée par l'Office de consultation de Montréal.

Quartier ancien, marqué au cours des années 1970-1980 par le déclin des activités manufacturières et la réalisation de plusieurs infrastructures qui ont contribué à l'affaiblissement de son tissu social, le territoire de Sainte-Marie offre aujourd'hui un très grand potentiel en matière de logement et pour le développement de nouvelles entreprises. Situé aux portes du centre-ville, il est exceptionnellement bien desservi par le transport en commun et a été doté récemment de nouveaux équipements, tel que le Centre Jean-Claude-Malépart,

En plus de miser sur l'économie culturelle en pleine expansion dans le secteur et d'appuyer le développement économique de la rue Ontario et des abords des stations de métro Frontenac et Papineau, le projet de PPU mise sur un ensemble de gestes qui viseront à améliorer rapidement la qualité de vie et les services aux citoyens.

Le projet de PPU découle d'une importante démarche de concertation qui a mobilisé l'ensemble des partenaires et permis aux intervenants de s'entendre sur un certain nombre d'actions structurantes qui pourront être mises en œuvre rapidement.

À l'avenir, je compte sur l'engagement de tous les citoyens, partenaires, organismes et représentants du milieu, qui font chaque jour l'expérience de ce quartier en train de se réinventer, pour garder celui-ci en santé et bien vivant.

A handwritten signature in blue ink, which appears to read "Gerald Tremblay". The signature is fluid and cursive, written over a white background.

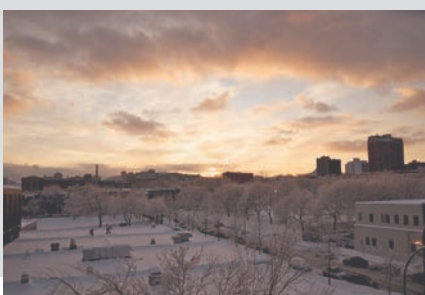
Gérald Tremblay

Maire de Montréal



## Table des matières

<b>1.</b>	<b>INTRODUCTION</b>	<b>1</b>
1.1.	Présentation de la démarche	1
1.2.	Cohésion avec les politiques de la Ville	2
<b>2.</b>	<b>CONTEXTE D'INTERVENTION</b>	<b>5</b>
2.1.	Territoire d'application	5
2.2.	Historique	6
2.3.	Profil et évolution sociodémographiques	11
2.4.	Diagnostic et enjeux	12
<b>3.</b>	<b>CADRE D'AMÉNAGEMENT</b>	<b>21</b>
3.1.	La qualité des milieux de vie	21
3.1.1.	Miser sur la consolidation des milieux de vie du quartier en améliorant la qualité de l'habitat et des services de proximité	22
3.1.2.	Répondre aux besoins de mobilité des personnes et des marchandises tout en atténuant les impacts de la circulation sur les milieux de vie	24
3.1.3.	Adopter de bonnes pratiques de développement durable, notamment dans la réalisation des aménagements sur le domaine public	25
3.2.	La mise en valeur du potentiel de développement du territoire	27
3.2.1.	Favoriser le maintien et l'accroissement de la population résidente	28
3.2.2.	Encourager une densification des terrains sous-utilisés et des abords des stations de métro	29
3.3.	Le développement d'une économie diversifiée	31
3.3.1.	Favoriser le développement des activités et des entreprises dans le secteur des arts et de la culture	32
3.3.2.	Encourager le développement économique local en misant sur la vitalité des artères commerciales et sur l'économie sociale	34
3.4.	Planification détaillée	36
3.4.1.	La rue Ontario	37
3.4.2.	Le secteur du pôle Frontenac	39
3.4.3.	Le secteur de la JTI-Macdonald	41
3.4.4.	Le secteur Parthenais	43
3.4.5.	Le secteur de la cour de triage du CP	48
3.4.6.	Le secteur aux abords de la rue Notre-Dame	49
<b>4.</b>	<b>MISE EN OEUVRE DU PPU</b>	<b>51</b>
4.1.	Paramètres réglementaires	51
4.1.1.	Modifications du Plan d'urbanisme	51
4.1.2.	Abrogation du règlement autorisant le projet de développement les Portes Sainte-Marie	57
4.2.	Interventions relatives au domaine public planifiées dans le cadre du PPU	58
4.3.	Programme d'amélioration des logements	60
<b>5.</b>	<b>ANNEXE</b>	<b>61</b>
5.1.	Guide des Quartiers verts	61





## Introduction

# 1

### Présentation de la démarche

## 1.1

Le quartier Sainte-Marie peut miser sur plusieurs attraits : la proximité du centre-ville, la présence de grandes infrastructures de transport, un pôle civique fort, etc. L'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) offre l'occasion de développer une planification cohérente et détaillée qui tire parti de la combinaison des forces du quartier afin d'orienter sa mise en valeur.

Le PPU du quartier Sainte-Marie constitue l'aboutissement d'une démarche de planification et de revitalisation entamée en 2007. Cette démarche s'inscrit dans la continuité du Programme des quartiers sensibles (1999-2003), du Sommet de Montréal (2002), du Contrat de ville 2003-2007 et du Plan de revitalisation urbaine intégrée du quartier Sainte-Marie. De plus, ce PPU prend en compte les études sur le quartier Sainte-Marie qui ont été menées durant cette période.

La réalisation de ce projet urbain, soutenu par l'arrondissement, la Ville, les organismes de concertation, les milieux institutionnels et les organismes de développement économique et communautaire, vise à insuffler au quartier Sainte-Marie un nouveau dynamisme économique, social et urbain. Le document est divisé en trois sections :

- Le **contexte d'intervention** situe le territoire du quartier, en dresse l'historique et en trace le portrait sociodémographique. Il établit également un diagnostic des forces et des faiblesses du secteur, et précise les enjeux d'aménagement qui en découlent.
- Le **cadre d'aménagement** aborde les orientations, les objectifs et les moyens de mise en œuvre proposés en réponse au diagnostic établi dans la section précédente. Il précise des secteurs d'intervention où une planification détaillée est souhaitable en raison des enjeux d'aménagement.
- La **mise en œuvre** présente les stratégies d'aménagement à adopter pour réaliser le PPU.

Les atouts importants de ce quartier, notamment ses nombreux équipements publics, la variété de ses industries culturelles déjà établies ainsi que la qualité et l'échelle humaine de ses milieux de vie, demeurent peu connus du grand public. Le PPU vise, de pair avec des mesures de diffusions appropriées, à susciter l'intérêt de nouveaux résidents et entreprises.



## Cohésion avec les politiques de la Ville

# 1.2



Le programme particulier d'urbanisme du quartier Sainte-Marie est une démarche de planification qui s'inscrit dans la mise en œuvre de plusieurs politiques de la Ville de Montréal. La cohérence entre le PPU et les politiques de la Ville est démontrée dans la présente section.

### Le Plan d'urbanisme de Montréal

Le PPU du quartier Sainte-Marie met de l'avant un cadre d'aménagement inspiré des grands thèmes énoncés dans le Plan d'urbanisme de Montréal (orientations, objectifs, actions, moyens de mise en œuvre). Cependant, les interventions prévues dans le cadre du PPU ont une portée locale.

Les orientations du Plan d'urbanisme ayant guidé l'élaboration du PPU sont les suivantes :

- Des milieux de vie diversifiés et complets
- Des réseaux de transport structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain
- Des secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés
- Un paysage urbain et une architecture de qualité
- Un patrimoine bâti, archéologique et naturel valorisé

### La Stratégie de revitalisation urbaine intégrée

La Stratégie de revitalisation urbaine intégrée, issue des consensus du Sommet de Montréal tenu en juin 2002, vise l'amélioration des conditions de vie des résidents des secteurs à revitaliser. En 2003, l'arrondissement de Ville-Marie a été désigné pour la mise sur pied d'un projet-pilote de revitalisation urbaine intégrée (RIU) dans le quartier Sainte-Marie. C'est dans ce contexte que le Plan de revitalisation urbaine intégrée du quartier Sainte-Marie (PRIU) a été publié au mois d'août 2004. Issues d'un large exercice de consultation et de concertation des acteurs locaux, les orientations stratégiques mises de l'avant dans le PRIU ont guidé chaque étape de l'élaboration du présent PPU.

### La Charte des milieux de vie montréalais

La Charte des milieux de vie montréalais établit des critères pour améliorer la qualité des milieux de vie montréalais. Ces critères ont servi de guide aux orientations visant la bonification des milieux de vie du quartier Sainte-Marie. Par exemple, les mesures d'apaisement de la circulation mises de l'avant dans le PPU privilégient un cadre de vie et une qualité d'environnement urbain assurant la sécurité, le bien-être et la quiétude des résidents et favorisant l'épanouissement des citoyens et l'harmonie sociale.



### Le Plan de transport de Montréal

D'entrée de jeu, il faut souligner que le quartier Sainte-Marie se positionne avantageusement par rapport à l'énoncé de vision du Plan de transport, qui vise « une réduction de la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs ». La présence de deux stations de métro, de nombreux circuits d'autobus et de nombreuses stations de vélos libre-service a incité de nombreux résidents du quartier à adopter les modes de transport collectifs et actifs au détriment de l'automobile. Ainsi, le recensement de 2006 révélait que 32 % des résidents de Sainte-Marie utilisent l'automobile pour se rendre au travail, alors que cette proportion est de 49 % dans la population montréalaise. Les statistiques démontrent en fait que les résidents du quartier mettent déjà en application une grande partie des objectifs du Plan de transport. Le PPU accorde tout de même une place importante à l'atteinte de certains objectifs de ce plan, particulièrement en ce qui a trait aux déplacements actifs.

### Le Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010 | 2015

Les orientations d'aménagement du PPU du quartier Sainte-Marie ont été élaborées dans l'optique du développement durable. À cet égard, plusieurs moyens de mise en œuvre mis de l'avant par le PPU reflètent les actions proposées dans le Plan de développement durable de la collectivité montréalaise. C'est le cas notamment des mesures d'apaisement de la circulation et de l'incitation à l'utilisation du transport actif, qui s'insèrent dans les objectifs poursuivis par le Plan.

### La Politique du développement culturel de Montréal 2005-2015

#### « Montréal, métropole culturelle »

L'accessibilité, le soutien aux arts et à la culture et l'impact de la culture sur le cadre de vie des Montréalais sont les trois principaux enjeux qui inspirent le contenu de la Politique du développement culturel de Montréal. Le PPU tend à favoriser le développement d'une économie culturelle dans le quartier Sainte-Marie, ce qui s'inscrit dans la vision de cette politique.



### La Stratégie de développement économique 2005-2010 de la Ville de Montréal

Comme la revitalisation de la rue Ontario constitue un élément clé de la relance économique du quartier Sainte-Marie, le présent PPU s'arrime aux priorités de la Stratégie de développement économique en annonçant des actions concrètes pour stimuler le dynamisme commercial de l'artère ainsi que l'accroissement de la population résidante de ce quartier central.

En proposant des interventions pour stimuler une économie basée sur la culture, le PPU contribue à « consolider et à développer Montréal comme métropole culturelle d'avant-garde », un des axes d'intervention de la Stratégie.

Enfin, les nombreuses interventions sur le domaine public répondent à un besoin que la Stratégie qualifie de prioritaire pour le développement économique, celui d'« améliorer la qualité de l'environnement urbain ».

### La Politique du patrimoine

La conservation du patrimoine bâti est un des enjeux soulevés par la Politique du patrimoine. La politique souligne l'incidence du patrimoine de proximité, formé notamment du bâti résidentiel, commercial et institutionnel local, sur le caractère des voisinages et la qualité des milieux. Cette relation entre la qualité des milieux de vie et la richesse du patrimoine de proximité est prise en compte dans le PPU du quartier Sainte-Marie.

Des édifices religieux du quartier Sainte-Marie changeront de vocation dans les prochaines années. En conformité avec la Politique du patrimoine, la transformation de ces propriétés religieuses devra assurer la préservation des bâtiments possédant une valeur patrimoniale.

### La Politique familiale de Montréal 2008

Le PPU du quartier Sainte-Marie tend à développer un cadre urbain propice à attirer plus de familles dans le secteur. La présence de nombreux équipements collectifs sur le territoire, tel que le centre Jean-Claude-Malépart et le parc Médéric-Martin, est un des attraits sur lequel mise le PPU. La présence de ces équipements conjuguée à l'amélioration de la qualité des milieux de vie et au développement d'une offre résidentielle diversifiée devrait encourager la venue de plus de familles dans le quartier.



## Contexte d'intervention

# 2

## Territoire d'application

# 2.1

Le territoire du quartier Sainte-Marie est situé dans la portion est de l'arrondissement de Ville-Marie. Il s'étend sur 2,7 km<sup>2</sup>, ce qui représente environ 16 % de la superficie de l'arrondissement. Le quartier est délimité par la rue Sherbrooke au nord, la rue De Champlain à l'ouest, le chemin de fer du Canadien Pacifique (CP) à l'est et le fleuve au sud. Les limites du territoire d'application correspondent à celles du district électoral Sainte-Marie en excluant les îles Notre-Dame et Sainte-Hélène. L'arrondissement du Plateau-Mont-Royal est situé au nord du territoire d'application et l'arrondissement Mercier – Hochelaga-Maisonneuve à l'est.

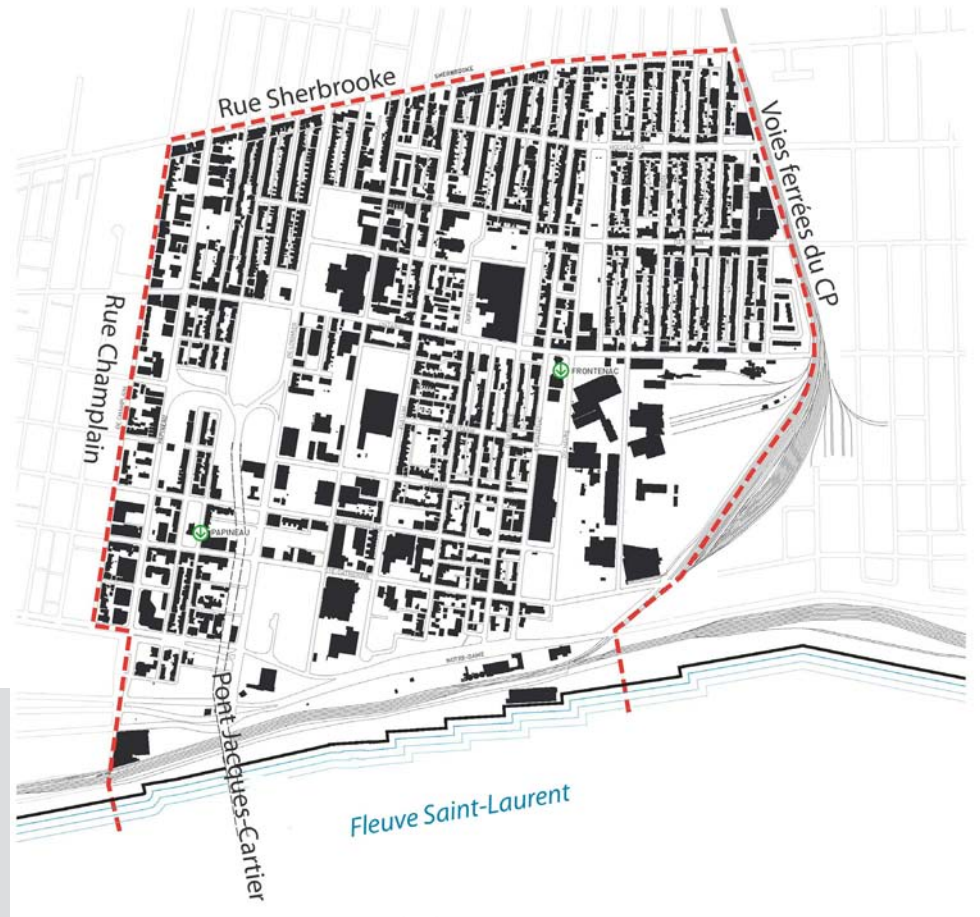


Fig. 1 Délimitation du territoire d'application du PPU



## Historique 2.2

1850-1880

### Naissance d'un quartier ouvrier

Le territoire du quartier Sainte-Marie s'urbanise dans la seconde partie du 19<sup>e</sup> siècle. Le quartier tient son nom de sa situation géographique au pied du courant Sainte-Marie provoqué par le rétrécissement du fleuve à cette hauteur. À l'époque, le courant est si fort à cet endroit que les voiliers ne parviennent pas à le franchir. Ce secteur représente alors la limite est de la ville de Montréal. Une paroisse se développe dans la partie sud du quartier, autour de l'église Saint-Vincent-de-Paul et du couvent des sœurs de la Providence, tous deux érigés en 1875. C'est dans cette partie de la ville que se trouvent les deux pénitenciers : la prison des Patriotes-au-Pied-du-Courant, réservée aux hommes (1836), et l'asile pour femmes (1875) à l'endroit où se trouve aujourd'hui le grand quartier général de la Sûreté du Québec. On note sur le territoire la présence de plusieurs manufactures, petites échoppes et ateliers. À cette époque, bien qu'une bonne portion du quartier ait déjà fait l'objet d'un lotissement, l'urbanisation ne dépasse guère la rue Logan au nord. Toutefois, la densité de population y est élevée, le quartier abritant 16 000 personnes.

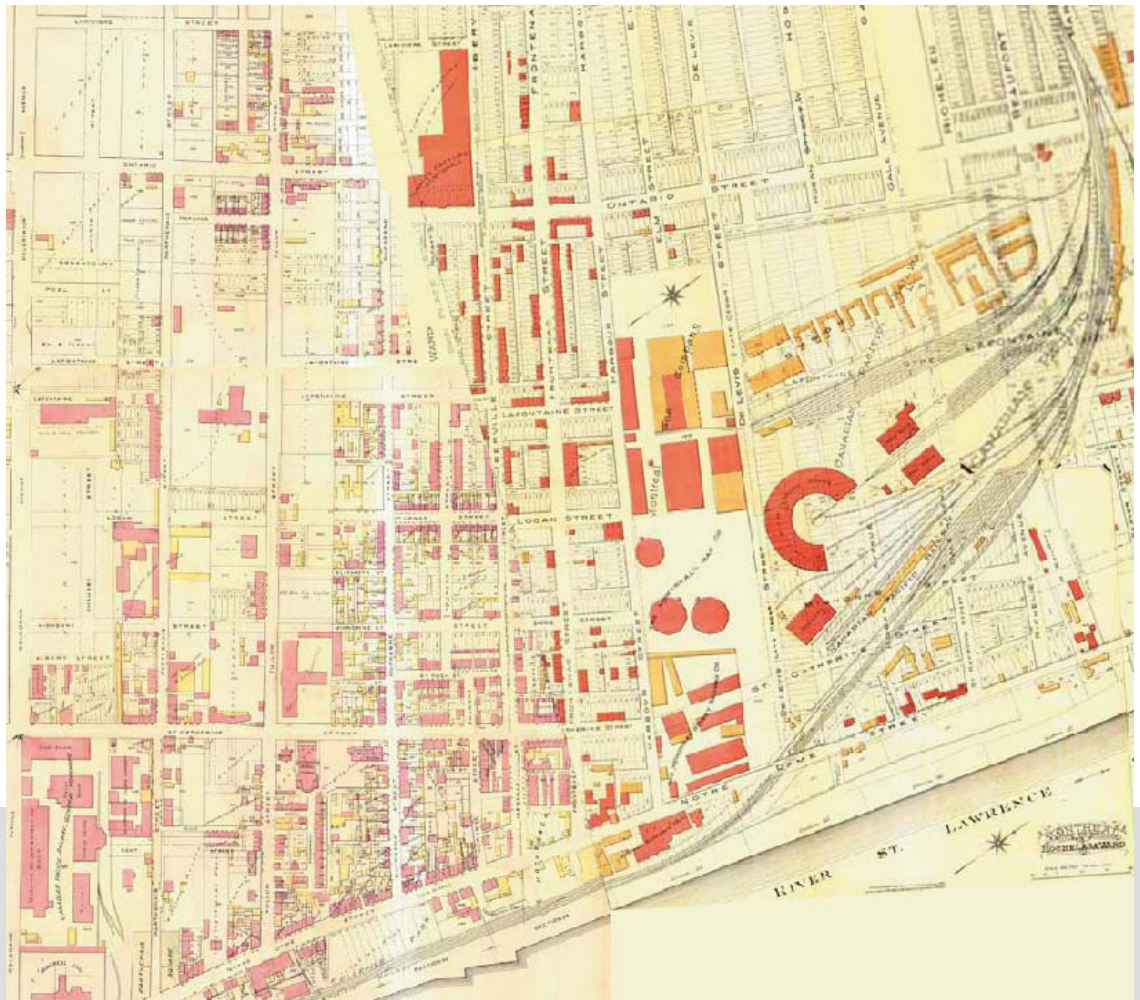


Fig. 2 Le quartier Sainte-Marie en 1890

Source : Chas E. Goad, *Atlas of the City of Montreal*, Bibliothèque et archives du Québec [collection numérique], 1890.

1880-1910

**Intensification des activités manufacturières**

Intéressées par la proximité du fleuve, la présence de main-d'œuvre à bon marché et de vastes terrains propices à la construction de grands bâtiments à vocation industrielle, de grandes usines s'établissent dans le quartier. Au tournant du 20<sup>e</sup> siècle, l'occupation du territoire est dictée par le développement industriel :

- les usines de la Molson et de la Canadian Rubber en bordure du fleuve
- les ateliers De Lorimier du CP et la Dominion Oilcloth and Linoleum dans l'axe Parhenais
- la Montreal Light, Heat and Power, la rotonde du CP et la manufacture de tabac Macdonald à l'est du quartier

Dans la première partie du 20<sup>e</sup> siècle, les activités industrielles du quartier se diversifient. Une grande variété de secteurs manufacturiers est représentée : alimentation, cuir, textile, métallurgie, tabac, imprimerie, caoutchouc et produits chimiques. Un tel dynamisme économique favorise l'intensification des activités portuaires et ferroviaires. Le quartier prend à cette époque le surnom de « faubourg à m'lasse » en raison de la forte odeur de mélasse qui y règne. Elle provient des réservoirs situés sur le quai Poupart dans lesquels des bateaux en provenance des États-Unis transvident la mélasse utilisée par l'industrie alimentaire.

À la fin des années 1910, l'urbanisation du quartier s'étend vers le nord et vers l'est dans ce qui est à l'époque le village Hochelaga, situé entre les rues D'Iberville et Dufresne. Le développement des îlots compris entre les rues du Havre, De Lorimier, Ontario et Notre-Dame forme un tissu urbain très dense; il n'est pas rare de trouver dans les arrière-cours de petits ateliers, souvent habités.





**1910-1950      Implantation du pont Jacques-Cartier au cœur du quartier**

Sur le plan de l'aménagement urbain, plusieurs événements transforment le quartier dans la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle. Parmi les plus importants, mentionnons l'inauguration du pont Jacques-Cartier en 1930. La construction de cet ouvrage monumental exige la démolition de plusieurs résidences et bâtiments industriels, ce qui aura pour effet de scinder en deux le quartier Centre-Sud. Avec les années, on constatera une hausse importante de la circulation automobile qui aura des conséquences importantes sur la qualité de vie des résidents. Les avenues Papineau et De Lorimier et la rue Ontario deviendront des voies d'accès et de sorties pour le pont, ce qui provoque l'enclavement des îlots situés à l'intérieur de ce périmètre.



Fig. 4 Plan d'utilisation du sol en 1949  
Source : Service de l'urbanisme de la Ville de Montréal,  
Plans d'utilisation du sol de la Ville de Montréal,  
Bibliothèque et archives du Québec [collection]

1950-1975

**Grandes campagnes de rénovation urbaine**

La deuxième moitié du 20<sup>e</sup> siècle est marquée par la réalisation de projets publics et urbains qui transforment le quartier, notamment :

- L'élargissement du boulevard René-Lévesque
- L'implantation du métro de Montréal (stations Papineau et Frontenac)
- La construction des tours et du centre commercial Place-Frontenac
- La construction du centre de détention Parthenais
- L'établissement de Télé-Québec sur l'ancien site du siège social de la Dominion Oilcloth and Linoleum (2200, rue Sainte-Catherine Est)
- La mise en place des voies rapides Notre-Dame et Ville-Marie

Plusieurs de ces aménagements nécessiteront des expropriations massives qui provoquent l'exode d'une partie de la population, phénomène qui se traduit par un affaiblissement du tissu social. De tels bouleversements auront par ailleurs un impact négatif sur la vitalité des artères commerciales du quartier.



### 1975-1995 Déclin de l'activité manufacturière

Dans les années 1970, la disparition progressive des activités industrielles traditionnelles associées au secteur secondaire provoque l'appauvrissement d'une population traditionnellement ouvrière, de quoi précipiter davantage le déclin de l'activité commerciale du quartier.

La désaffectation industrielle s'accompagne également d'un ralentissement des activités portuaires et ferroviaires dans le secteur. Les activités s'étant concentrées plus à l'est au cours des décennies précédentes, les anciens quais sont de moins en moins utilisés et les voies ferrées situées dans le secteur compris entre la zone du Vieux-Port et la gare de triage du CP servent principalement à garer et trier les wagons. La présence de ces installations, couplée à l'intensité de la circulation sur la rue Notre-Dame, contribue à enclaver le quartier et à priver ses résidents d'un accès convenable au fleuve. Le parc Bellerive demeure difficilement accessible aux citoyens voulant profiter d'une fenêtre sur le fleuve.

### 1995-aujourd'hui Réappropriation du quartier par les artistes

Depuis un peu plus de 15 ans, la désaffectation des grands bâtiments industriels profite à de nouveaux occupants qui ont fait de ces vastes locaux des espaces de création artistique. Studios d'enregistrement, de photographie, ateliers de peinture, de sculpture et galeries d'art se côtoient maintenant dans ce quartier aux racines essentiellement ouvrières. La conversion de l'usine Grover en lofts d'artistes constitue un exemple de réappropriation salutaire du bâti industriel. Le secteur manufacturier demeure présent dans le quartier, mais cette vocation est appelée à disparaître au cours des prochaines années.



## Profil et évolution sociodémographique 2.3



Selon les données du recensement de 2006 de Statistique Canada, le quartier Sainte-Marie présente une population de 21 745 résidents, ce qui correspond à 28 % de la population de l'arrondissement de Ville-Marie. La densité de population est d'environ 8 199 habitants au km<sup>2</sup> comparativement à 12 140 habitants au km<sup>2</sup> pour l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal situé au nord du territoire de Sainte-Marie.

Voici quelques statistiques éclairantes sur la population du quartier :

- **Âge** : Environ 40 % des résidents sont âgés de 15 à 34 ans. Dans l'ensemble de la population montréalaise, cette proportion est de 29 %.
- **Scolarité** : La population du quartier présente une scolarité équivalant au profil de l'ensemble des Montréalais. Dans les deux cas, le pourcentage de la population titulaire d'un diplôme universitaire est de près de 30 %. Toutefois, cette donnée est plus élevée dans l'arrondissement de Ville-Marie, où 45 % des résidents sont des diplômés universitaires.
- **Revenu** : Près de 45 % des ménages du quartier sont considérés à faibles revenus. Le revenu moyen des ménages est de 35 850 \$, ce qui est nettement inférieur au revenu moyen montréalais, qui s'élève à 51 850 \$; 41 % des ménages du quartier consacrent plus de 30 % de leurs revenus au loyer, ce qui est légèrement plus élevé que dans l'ensemble de Montréal.
- **Citoyenneté** : La population immigrante est moins représentée dans le quartier, où elle compte pour 17,4 % des résidents, comparativement à 30,8 % pour Montréal. Les immigrants proviennent surtout de France, de Chine et du Vietnam.
- **Langue** : Le quartier Sainte-Marie est composé à 82 % de francophones. Cette proportion est de 57 % pour l'ensemble de la ville.
- **Mode d'occupation** : On constate que le secteur demeure un quartier de locataires puisqu'on y dénombre seulement 16 % de propriétaires occupants (34,4 % pour Montréal). Le coût moyen du loyer est de 590 \$, ce qui est peu élevé (646 \$ pour Montréal).
- **Mode de transport** : Moins du tiers des travailleurs de Sainte-Marie (32 %) utilisent l'automobile pour se rendre à leur lieu d'emploi, alors que cette proportion est de 49 % dans la ville de Montréal. Par ailleurs, 46 % des résidents du quartier utilisent le transport en commun et 20 % marchent ou utilisent le vélo. L'excellente desserte en transport collectif et actif ainsi que la proximité des pôles de transport en commun peuvent expliquer cette tendance : la distance maximale à parcourir pour rejoindre les stations de métro Papineau ou Frontenac est d'environ 1 km pour l'ensemble du territoire.

## Diagnostic et enjeux

## 2.4

**Vers des milieux de vie conviviaux et sécuritaires**

L'une des caractéristiques du quartier Sainte-Marie est la présence de milieux de vie qui correspondent à une portion de quartier organisée autour d'équipements locaux, de services de proximité et de lieux de rencontre accessibles à pied (voir plan 1) et autres destinations se déploient sur une distance correspondant à environ 5 à 10 minutes de marche, donc à l'intérieur d'un rayon d'environ 600 m. La convivialité, la proximité et la qualité des aménagements et des services qui s'y trouvent contribuent à l'amélioration de la qualité de vie des résidants. Le concept des Quartiers verts (voir annexe 5.1), tel qu'il est décrit dans l'application locale du Plan de transport de Montréal (2008) et des Plans locaux de déplacements (PLD) des arrondissements, constitue une assise intéressante pour guider la consolidation de ces milieux de vie.

Le quartier Sainte-Marie offre à ses résidants une excellente desserte en transport en commun et deux stations de métro, Papineau et Frontenac. Presque la totalité du territoire est comprise dans un rayon de 800 m d'une station de métro, ce qui représente 10 minutes de marche. Le secteur est aussi desservi par de nombreuses lignes d'autobus ainsi que par 7 aires de stationnement du service de partage de voitures Communauto et par 19 stations de vélos libre-service Bixi (voir plan 2).

Le quartier Sainte-Marie se caractérise également par la présence de plusieurs voies de circulation importantes (pont, axe autoroutier, grandes artères) qui le rendent accessible de n'importe quel point de l'île et permettent un lien rapide au centre-ville de Montréal. Toutefois, ces infrastructures génèrent une importante circulation de transit et provoquent de multiples nuisances dans les milieux de vie. La présence de zones industrielles dans le quartier et en bordure de celui-ci entraîne un volume important de camionnage. Certaines rues qui traversent les secteurs résidentiels permettent le camionnage en tout temps : Frontenac et D'Iberville, René-Lévesque, Notre-Dame, De Lorimier, Mondelet, La Fontaine, Logan, Sainte-Catherine, Ontario et du Havre (voir plan 3). L'intensité de la circulation de transit dans les rues locales a des répercussions sur la sécurité routière. On relève un nombre significatif d'accidents impliquant des automobilistes, des piétons et des cyclistes.



### Un cadre urbain prometteur à proximité du centre-ville

Le quartier Sainte-Marie a connu un déclin économique et démographique au cours des dernières décennies. Il présente aujourd'hui une densité de population moyenne d'environ 8 199 personnes par km<sup>2</sup>, donc nettement inférieure à celle des quartiers adjacents. À titre de comparaison, l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal a une densité d'environ 12 140 habitants au km<sup>2</sup>. La densité de Sainte-Marie n'est pas représentative d'un quartier qui jouit d'une localisation avantageuse à proximité du centre-ville et qui présente plusieurs atouts militant en faveur de l'éclosion d'un milieu de vie recherché. Les stratégies mises en œuvre pour attirer davantage de résidents dans le secteur doivent tirer parti de ce milieu de vie urbain qui lui est propre.

L'un des obstacles à l'attractivité du secteur est son tissu urbain relâché. Toutefois, cet obstacle pourrait se transformer en une formidable occasion de développement. Il est vrai que les transformations qu'a connues le quartier au fil des ans se traduisent aujourd'hui par un paysage urbain déstructuré, parsemé de terrains vagues et de friches industrielles. À ce jour, en incluant la partie abandonnée de la cour de triage du CP, le quartier comporte plus de 200 000 m<sup>2</sup> de terrains vacants ou sous-utilisés, dont une bonne partie sert de stationnement de surface. Certains de ces terrains sont associés à des occupations industrielles établies dans le quartier depuis plus d'un siècle : Gaz Métro (autrefois Montreal Gas Works), les ateliers de la Société de transports de Montréal (anciennement les ateliers Hochelaga de la Compagnie des tramways de Montréal, dans le quartier depuis plus de 150 ans) et le cigarettier JTI-Macdonald (Japan Tobacco International-Macdonald implanté en 1875). Au-delà de leur effet déstructurant, les terrains vacants et sous-utilisés constituent des occasions de développement, tout particulièrement aux abords des stations de métro Papineau et Frontenac, ainsi que sur les sites des édicules de ces stations. Dans ces derniers cas, le développement permettrait non seulement de maximiser l'utilisation de ces équipements de transport, mais aussi d'optimiser leur impact structurant sur le développement du quartier.







Sur le plan du cadre bâti, le quartier Sainte-Marie constitue l'un des secteurs les plus anciens de Montréal. En effet, 41 % des bâtiments ont été construits avant 1946, alors que cette proportion s'établit à 20 % pour l'ensemble de Montréal. Toutefois, en dépit de la disponibilité des programmes d'aide à la rénovation résidentielle, selon les données du recensement 2006, seulement 14 % des ménages estimaient que leur logement nécessitait des réparations majeures, comparativement à 10 % en 2001. En matière de patrimoine bâti, le quartier comporte de nombreux bâtiments reconnus pour leur intérêt patrimonial (voir plan 4) ainsi que des bâtiments résidentiels typiques des quartiers ouvriers du 19<sup>e</sup> siècle. Des ensembles de valeur patrimoniale exceptionnelle tels que le bâtiment principal de la JTI-Macdonald, l'école Gédéon-Ouimet, l'église Saint-Eusèbe-de-Verceil, l'ancienne prison des Patriotes au Pied-du-Courant et l'ensemble conventuel Saint-Vincent-de-Paul pourraient changer de vocation dans les prochaines années. Une attention particulière devra être portée à ces changements de vocation afin d'assurer que le caractère patrimonial de ces sites soit préservé.

Les interventions sur le domaine public ont aussi un impact sur la perception de la forme urbaine. La station de métro Frontenac et ses abords constituent un pôle civique et de services à mettre en valeur. En plus d'être adjacent au centre commercial Place-Frontenac, principale destination commerciale du quartier, ce lieu de transit est jouté à la maison de la culture Frontenac ainsi qu'au centre Jean-Claude-Malépart et à sa piscine. De récents investissements de l'arrondissement et de la Ville ont permis de consolider ce pôle. Soulignons par exemple les travaux pour la construction de la piscine Jean-Claude-Malépart. Récemment, l'arrondissement a également consenti des investissements destinés au parc Médéric-Martin, notamment pour la décontamination du jardin communautaire et l'aménagement de nouveaux terrains de tennis. En outre, l'aménagement de la partie nord du parc comprenant les aires de détente est prévu à court terme. Un plan directeur des parcs et espaces verts est également en cours d'élaboration. Le quartier comprend près de 19,6 ha de parc. On dénombre une quinzaine de parcs et espaces verts de différentes tailles. La superficie de parc par tranche de 1 000 habitants est 0,9 ha. Cette proportion est supérieure à la moyenne montréalaise établie à 0,7 ha par millier d'habitants. Cependant, si l'on soustrait de ces parcs ceux qui sont enclavés et difficilement accessibles, cette proportion est en deçà de la moyenne montréalaise.



### Un repositionnement économique axé sur la culture



Comme on le voit, l'activité industrielle n'a pas complètement disparu du quartier Sainte-Marie, où elle fait toujours sentir sa présence. Parallèlement, l'émergence de l'industrie culturelle donne un souffle nouveau au secteur. Alors que la population active de Montréal comptait en 2006 5,7 % de travailleurs dans le secteur « art, culture, sports et loisirs », celles de Ville-Marie et du quartier Sainte-Marie en comptaient respectivement 9,7 % et 10,5 %. Actuellement, près de 7 % des entreprises de l'arrondissement de Ville-Marie sont « culturelles » et cette proportion grimpe à 15,4 % dans le cas du quartier Sainte-Marie. L'établissement de nombreux lieux de création et de diffusion a contribué à cette émergence culturelle : la bibliothèque et la maison de la culture Frontenac, la Grover (GrovArt), le Chat des artistes, la SPAG (bain Mathieu), PRIM, Espace Libre, les Éditions Hurtubise, la coopérative d'habitation Lezarts, pour n'en nommer que quelques-uns. Conformément à la Politique de développement culturel de la Ville de Montréal et en réponse au large consensus des acteurs culturels du secteur, l'arrondissement de Ville-Marie a reconnu l'existence d'un pôle de création sur le territoire des quartiers Sainte-Marie et Saint-Jacques. Ce pôle est formé de plus de 250 organismes à vocation culturelle qui emploient 7 500 personnes (voir plan 5). Le quartier pourrait aussi devenir un carrefour important de l'économie sociale dans l'arrondissement de Ville-Marie. Certains organismes ont commencé à s'implanter dans le secteur et l'arrivée de ce genre d'organismes pourrait favoriser l'embauche et l'employabilité locale.

**L'enjeu : conjuguer la réalisation des opportunités de développement du territoire et la consolidation de milieux de vie de qualité au sein d'une économie diversifiée.**

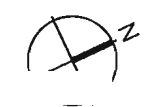


**Légende**

- Limite du secteur d'étude
- Destination principale  
500 emplois ou plus
- Unités de voisinage
- Noeuds d'activités importants
- Secteur à vocation commerciale
- Circuit d'autobus, fréquence faible, moyenne et haute
- Équipement métropolitain  
rayon d'attraction de plus de 1500 m
- Équipement de voisinage  
rayon d'attraction de moins de 600 m
- Équipement de quartier  
rayon d'attraction de 800 à 1500 m
- Parc de voisinage (moins de 1 ha)
- Parc de quartier (1 à 2 ha)
- Parc municipal (plus de 2 ha)
- Parc linéaire (MTQ)
- Lieu de culte



ÉCHELLE 1:10 000

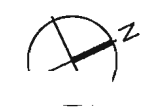






### Légende

- Limite du secteur d'étude
- ↓ Stations de métro
- ↓ Sorties de métro
- Autobus**
- 33 Circuits réguliers
- 1169 Circuits saisonniers
- (410) Circuits aux heures de pointe
- 33 Circuits de nuit
- P Stationnement incitatif
- T Terminus métropolitain de l'AMT
- 400 mètres = 5 min. marche
- 800 mètres = 10 min. marche
- Stations Bixi
- Actuel**
- Réseau cyclable
- Réseau blanc (hiver)
- Projeté**
- Réseau cyclable
- Plan de transport 2008
- Réseau blanc (hiver)
- Autopartage**
- ☁ Stations Communauto
- 🚗 Stations taxis
- 🎯 Destinations principales 500 emplois ou plus
- Équipement métropolitain rayon d'attraction de plus de 1500 m
- Équipement de quartier rayon d'attraction de 800 à 1500 m
- Équipement de voisinage rayon d'attraction de moins de 600 m
- Parc de voisinage (moins de 1 ha)
- Parc de quartier (1 à 2 ha)
- Parc municipal (plus de 2 ha)
- Parc linéaire (MTQ)
- Lieu de culte

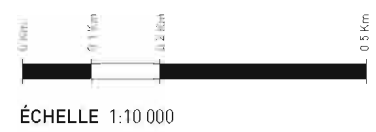




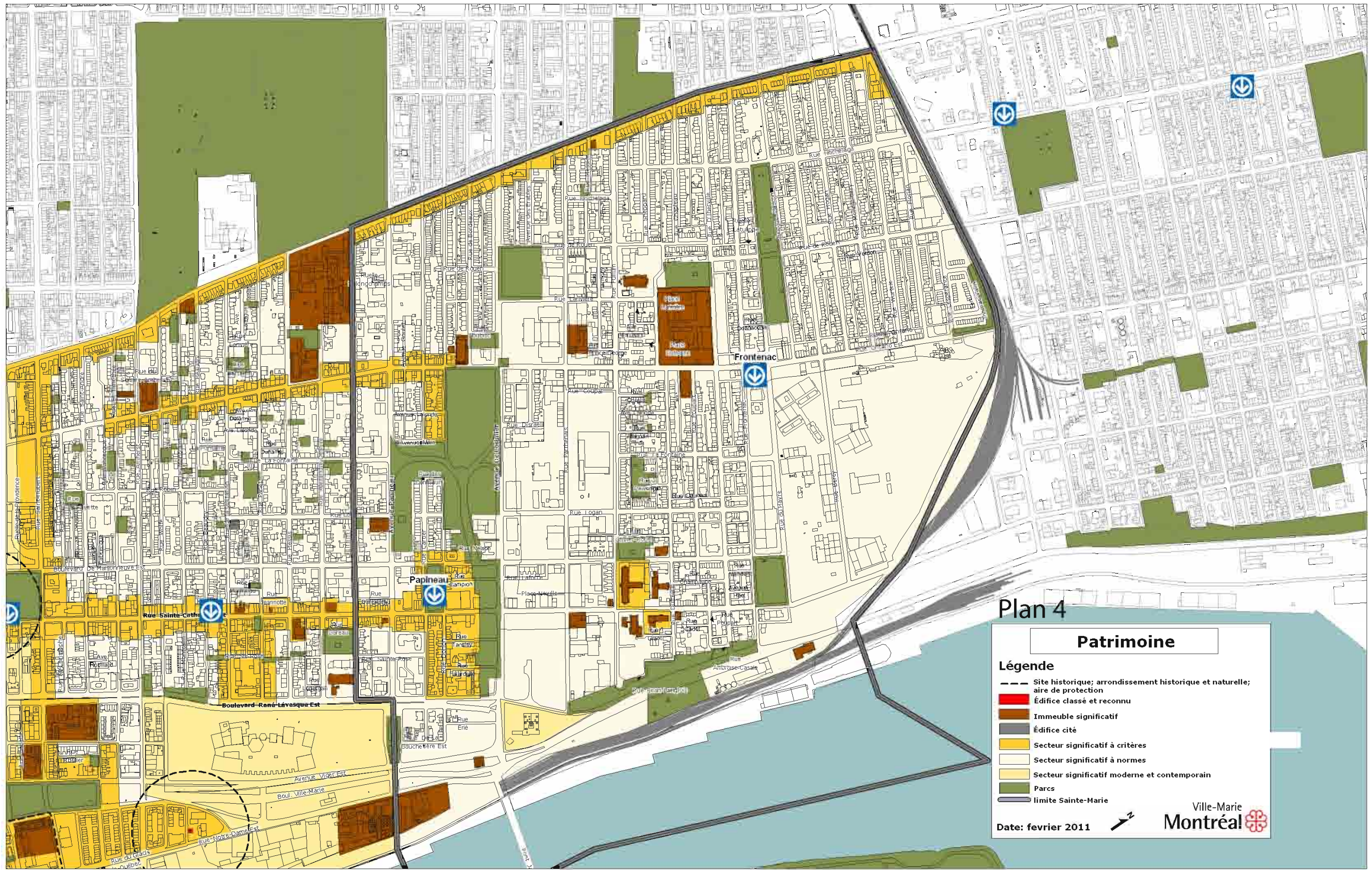


### Légende

- Limite du secteur d'étude
- Route permise en tout temps aux camions et véhicules outils
- Route interdite de 19h à 7h aux camions et véhicules outils excepté pour effectuer une livraison locale dans cette route ou dans une zone interdite limitrophe à cette route
- ZONE INTERDITE EN TOUT TEMPS aux camions et véhicules-outils excepté pour effectuer une livraison locale dans cette zone
- Structure sous laquelle la hauteur libre est inférieure à 4,15 mètres
- Pôles générateurs de camionnage







## Plan 4

### Patrimoine

#### Légende

- Site historique; arrondissement historique et naturel; aire de protection
- Édifice classé et reconnu
- Immeuble significatif
- Édifice cité
- Secteur significatif à critères
- Secteur significatif à normes
- Secteur significatif moderne et contemporain
- Parcs
- limite Sainte-Marie

Date: février 2011



Ville-Marie  
**Montréal**





## Légende

--- Limite du secteur d'étude

■ Immeuble important

No. Raison sociale

1. Centre Lartigue
2. École Garneau et CPE Idée Fixe
3. Technicolor
4. F.I.Q.
5. Astral
6. CFCF
7. Station Papineau
8. Cité 2000
9. S.A.O.
10. Télé-Québec
11. C.S.N.
12. Halte-garderie « Poussons-poussettes »
13. École Champlain
14. Sureté du Québec
15. CPE du Carrefour
16. Théâtre Espace Libre
17. École Gédéon-Duimet
18. École Pierre-Dupuy
19. Immeuble Grover (ateliers d'artistes et PME)
20. CPE du Carrefour
21. JTI Macdonald
22. Le chat des artistes (atelier des artistes)
23. École Jean-Baptiste-Meilleur
24. CPE Ki-Ri et organismes communautaires
25. CPE Topinambour
26. CLSC des Faubourgs CSSS Jeanne-Mance
27. Maison de la Culture et Bibliothèque Frontenac
28. Station Frontenac
29. Centre Jean-Claude Malépart
30. Société de transport de Montréal STM
31. Hector Larrivée
32. Les Aliments Wong Wing Inc.
33. Courchesnes et Larose Ltée
34. Bain Mathieu -SPAG
35. École Saint-Anselme
36. L'Équipe Spectra
37. Collège Ville-Marie
38. St. Peter and St. Paul Russo-Greek Catholic Orthodox Church
39. Église Vie et réveil inc.
40. Le Temple de réveil miraculeux du Saint-Esprit
41. Église Saint-Vincent de Paul. Centre Parole de vie
42. Fabrique de la paroisse Saint-Eusébe-de-Verceil
43. Église catholique ukrainienne de Saint-Michel
44. Our Lady of Czestochowa polish catholic church
45. Maisons Adrianna
46. Église de Jésus-Christ des saints des derniers jours
47. Soeurs de la Providence
48. Place Frontenac

■ Espace vert et place publique

No. Toponyme

1. Parc des Pompiers
2. Parc des Faubourgs
3. Parc des Vétérans
4. Abords du pont Jacques-Cartier
5. Parc p.a.q. Ontario no 38
6. Parc Papineau
7. Parc des Royaux
8. Parc Walter-Stewart
9. Parc Messier
10. Place des Royaux
11. Parc Coupal
12. Parc Magnan
13. Jardin communautaire Sainte-Marie
14. Parc Olivier-Robert
15. Parc Jos-Montferrand
16. Parc Bellerive
17. Parc Médéric-Martin
18. Jardin communautaire Médéric-Martin
19. Thomas-Valin



ÉCHELLE 1:10 000

## Cadre d'aménagement

# 3

La présente section traite des orientations, des objectifs et des moyens de mise en œuvre proposés en réponse au diagnostic tracé dans la section précédente. Ce diagnostic a aussi pris en considération les travaux effectués dans le cadre de l'élaboration du Plan de revitalisation urbaine intégrée (PRIU) du quartier Sainte-Marie, publié en 2004. Les enjeux qui ressortent de ces travaux touchent notamment l'amélioration de la qualité de vie des résidents par l'entremise, entre autres, d'une offre de logements convenable, de la restructuration du cadre urbain et du développement d'une économie diversifiée. L'élaboration du PPU s'inscrit dans cette démarche.

Le PPU s'articule autour de **trois grandes orientations** :

- **La qualité des milieux de vie**
- **La mise en valeur du potentiel de développement du territoire**
- **Le développement d'une économie diversifiée**

Un quatrième objet d'étude est abordé par la suite : la **planification détaillée des secteurs d'intervention**.

## La qualité des milieux de vie

### 3.1

Le quartier Sainte-Marie présente plusieurs avantages pour ceux qui décident de s'y établir : il est très bien desservi par les transports en commun et il se situe à proximité d'équipements éducatifs et culturels. Toutefois, pour faire du quartier un milieu de vie de grande qualité, certains aspects doivent être améliorés. À cet égard, la consolidation de la fonction résidentielle et la création d'un environnement sain constituent des enjeux clés.

Trois objectifs ont été retenus pour mettre en œuvre cette orientation :

- Miser sur la consolidation des milieux de vie du quartier en améliorant la qualité de l'habitat et des services de proximité
- Répondre aux besoins de mobilité des personnes et des marchandises tout en atténuant les impacts de la circulation sur les milieux de vie
- Adopter de bonnes pratiques de développement durable, notamment dans la réalisation des aménagements sur le domaine public

### 3.1.1 Miser sur la consolidation des milieux de vie du quartier en améliorant la qualité de l'habitat et des services de proximité

Le maintien d'une population résidente stable dans le quartier représente un enjeu important. À cet égard, il importe de bonifier les milieux de vie existants et de maintenir la qualité du stock de logements. 84 % des résidents étant locataires, il importe également de conserver le parc de logements locatifs et de favoriser l'augmentation du nombre de propriétaires occupants dans la réalisation de projets d'habitation. Parallèlement, des discussions doivent être entamées afin de revoir les paramètres des programmes de subvention à l'habitation afin de mieux répondre à la réalité particulière de l'arrondissement.

Le renouvellement du stock de logements est relativement modeste puisqu'il s'est construit en moyenne 100 logements par année entre 2003 et 2009. Pour redynamiser le marché immobilier du quartier, il est important de miser sur sa situation avantageuse à proximité du centre-ville.

Le dynamisme d'un milieu de vie repose notamment sur les services de proximité. Il est donc nécessaire d'assurer une offre répondant aux besoins des résidents, et ce, à proximité de leur lieu de résidence.





**MOYENS DE MISE EN ŒUVRE**

- Attirer davantage de résidants dans le quartier en intensifiant le développement résidentiel sur les nombreux terrains vacants et sous-utilisés du secteur
- Soutenir le développement d'une offre diversifiée de logements afin de répondre aux besoins des jeunes familles
- Inciter les propriétaires à amorcer un cycle de rénovation du parc immobilier résidentiel
- Adapter les milieux de vie à leurs clientèles, entre autres en offrant aux familles et aux personnes âgées des services et des équipements adaptés
- Rendre plus conviviaux les déplacements vers les services de proximité en réalisant des aménagements sur le domaine public misant sur l'encadrement des modes de transport actif



### 3.1.2 Répondre aux besoins de mobilité des personnes et des marchandises tout en atténuant les impacts de la circulation sur les milieux de vie



Le quartier Sainte-Marie présente plusieurs milieux de vie qui posent des défis sur les plans de la mobilité et de la sécurité. L'existence de milieux de vie urbains mixtes, combinée à la présence d'importants enjeux de circulation, a suscité une mobilisation importante de la population sur les enjeux de transport et d'aménagement. Cet objectif s'inscrit bien dans la vision des Quartiers verts qui encourage la marche et le vélo comme mode de déplacement de proximité et favorise l'utilisation du transport collectif. La bonification du réseau cyclable prévue dans le Plan de transport est importante pour améliorer la convivialité et la sécurité des usagers actuels et futurs du secteur. À cet égard, la poursuite du réseau dans l'axe de la rue Fullum et du boulevard De Maisonneuve, telle que prévue dans le Plan de transport, devrait constituer une priorité.

Différentes mesures d'apaisement de la circulation peuvent être mises en place à court comme à moyen terme, notamment afin de réduire la circulation de transit des automobiles et des véhicules lourds, ainsi que leur impact dans le quartier. Des solutions novatrices, élaborées conjointement avec les services municipaux, les instances gouvernementales concernées, les acteurs locaux et les citoyens, doivent être mises de l'avant pour répondre à cet objectif.

#### MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Réaliser un plan local de déplacements qui devra répondre aux objectifs suivants :
  - Améliorer la sécurité routière, en particulier celle des piétons et des cyclistes
  - Rendre les lieux publics et les rues universellement accessibles
  - Réaliser des aménagements publics favorisant des modes de déplacement durables
- Mobiliser le milieu local autour du concept de Quartier vert, qui demande la contribution des résidents au verdissement du domaine public ainsi qu'à l'analyse des problématiques liées au transport (voir annexe 5.1).

### 3.1.3 Adopter de bonnes pratiques de développement durable, notamment dans la réalisation des aménagements sur le domaine public

La qualité des aménagements réalisés dans une ville a un impact direct sur la qualité de vie de ses habitants. Dans cette optique, la recherche du développement durable, qui vise notamment le verdissement des quartiers, la réduction des îlots de chaleur ainsi que l'utilisation optimale des transports actifs et collectifs, devient une préoccupation incontournable de la planification urbaine moderne.

Les grands chantiers de revitalisation urbaine offrent une bonne occasion de mettre en place des mesures favorisant le développement durable. Par exemple, le réaménagement de la rue Ontario permet d'adopter des pratiques innovantes sur le plan écologique dans la réalisation des travaux sur le domaine public. Des investissements de l'ordre de 11,2 M\$ sont déjà prévus dans le programme triennal d'immobilisations (PTI) pour le réaménagement de cette artère. D'autres interventions plus fines peuvent avoir des effets positifs sur le bilan écologique du quartier. Par exemple, afin d'assurer le maintien d'une desserte adéquate en espaces verts, il serait opportun d'explorer la possibilité d'exiger une contribution au fonds de parc lors de la délivrance d'un permis de construction pour un immeuble faisant l'objet d'un projet de redéveloppement.



**MOYENS DE MISE EN ŒUVRE**

- Procéder à l'imposition d'une réserve à des fins de parc afin d'aménager un nouvel espace vert public sur le terrain situé en face de l'école Gédéon-Ouimet
- Élaborer un plan d'aménagement du domaine public qui préconise une approche de gestion écologique pour la rue Ontario entre l'avenue De Lorimier et la rue Lespérance
- Encourager les propriétaires de terrains vagues ou sous-utilisés à réaliser des aménagements temporaires pour réduire l'impact de ces terrains sur les îlots de chaleur d'ici leur développement (ex. : verdissement)
- Prévoir l'aménagement d'espaces verts dans la mise en valeur des grands terrains vacants ou sous-utilisés dans une perspective de réduction des îlots de chaleur
- Prévoir l'intégration d'un couvert végétal important dans l'aménagement de lieux publics conviviaux et sécuritaires
- Développer des stratégies d'aménagement pour les abords de la station de métro Frontenac afin d'optimiser l'utilisation des transports en commun



La mise en valeur  
du potentiel de  
développement du  
territoire

## 3.2

Le quartier Sainte-Marie jouit d'une situation stratégique et présente plusieurs attraits susceptibles de le positionner avantageusement sur l'échiquier immobilier montréalais. Cependant, on constate une stagnation du développement immobilier dans le secteur. Le présent PPU propose des pistes d'intervention pour renverser cette tendance.

Deux objectifs ont été retenus pour mettre en œuvre cette orientation :

- Favoriser le maintien et l'accroissement de la population résidente
- Encourager une densification des terrains sous-utilisés et des abords des stations de métro



### 3.2.1 Favoriser le maintien et l'accroissement de la population résidente

Le quartier Sainte-Marie a connu un déclin démographique au cours des dernières décennies. Pourtant, ce quartier central possède de nombreux attraits susceptibles d'attirer de nouveaux résidents. Mentionnons notamment sa proximité au centre-ville, pôle d'emploi majeur, et la qualité et la diversité de sa desserte en transport.

Par ailleurs, de nombreux terrains vacants ou sous-utilisés sont propices à la construction résidentielle, étant situés dans un environnement adéquat pour une clientèle mixte. Dans cette optique, le redéveloppement des anciens sites industriels représente une occasion de développement résidentiel à saisir. Considérant les superficies de terrains vacants ou sous-utilisés propices à la construction résidentielle, nous estimons que le quartier pourrait accueillir plus de 2 000 nouveaux logements.

Le taux de propriétaires dans le quartier (16 %) est inférieur à la moyenne montréalaise (34 %). Ce constat est synonyme d'une grande mobilité de la population. L'augmentation du nombre de propriétaires résidents favoriserait l'appropriation du secteur par ses résidents et le développement d'une identité forte.

Parallèlement, des discussions doivent être entamées afin de revoir les paramètres des programmes de subvention à l'habitation, dans l'optique de mieux répondre à la réalité particulière de l'arrondissement.

#### MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

- Favoriser le développement immobilier résidentiel par la mise en place d'un cadre réglementaire adéquat
- Élaborer, avec les instances concernées, des stratégies de mise en valeur des grands terrains vacants propices à la construction résidentielle
- Favoriser la diversité des typologies de logements dans les projets résidentiels
- Concevoir des outils promotionnels pour améliorer la reconnaissance et la visibilité du quartier

### 3.2.2 Encourager une densification des terrains sous-utilisés et des abords des stations de métro

Le territoire du quartier Sainte-Marie comporte une quantité importante de grandes parcelles à redévelopper. Certains de ces terrains sont associés à des activités industrielles ou commerciales aujourd'hui incompatibles avec leur milieu d'insertion. La mise en valeur de ces sites permettrait de restructurer le tissu urbain par la réalisation de développements immobiliers majeurs. La valorisation de ces terrains nécessite cependant une approche concertée avec les propriétaires concernés.

Par ailleurs, les stations de métro ont joué historiquement un rôle de catalyseur en favorisant la constitution de pôles denses et multifonctionnels regroupant commerces, habitations et services. La présence de ces équipements de transport collectif constitue un atout indéniable du secteur. Il importe d'assurer que le développement aux abords des stations de métro soit de forte densité, non seulement pour maximiser la rentabilité économique de ces équipements de transport, mais aussi pour optimiser leur impact structurant sur le développement du quartier. La mise en œuvre du développement des édifices des stations de métro et le réaménagement du domaine public devraient être coordonnés par un comité de travail, et ce, en particulier pour le pôle Frontenac où des investissements de 11,2 M\$ ont été prévus au PTI.

Il est important de souligner que le présent PPU prend une position claire quant à l'avenir des sites à redévelopper dans le cadre d'une planification détaillée, décrite plus loin dans le document.



**MOYENS DE MISE EN ŒUVRE**

- Adapter la réglementation et mobiliser les grands propriétaires fonciers dans le but de favoriser le développement des terrains vacants et sous-utilisés
- Mettre en place un cadre réglementaire adéquat pour favoriser la densification aux abords des stations de métro
- Assurer une interface entre les secteurs industriels établis et les milieux de vie
- Modifier la réglementation afin de restreindre le stationnement en surface
- Créer un comité de travail afin de coordonner le développement du pôle Frontenac

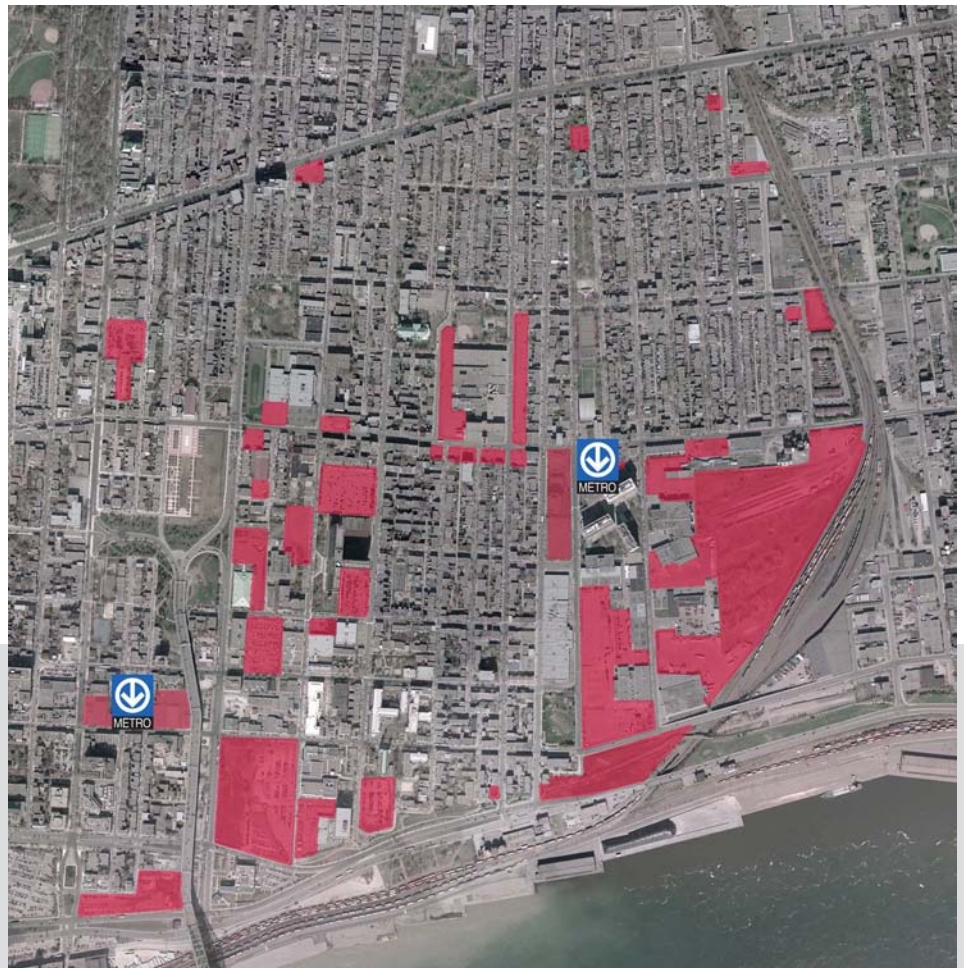


Fig. 5  
Les terrains vacants ou sous-utilisés



## Le développement d'une économie diversifiée

### 3.3

On assiste, depuis les années 1970, à un ralentissement important des activités manufacturières dans le quartier Sainte-Marie. Le dynamisme des artères commerciales a souffert de ce déclin. Toutefois, l'établissement de nouvelles activités, notamment celles associées à l'industrie culturelle, permet de rehausser le profil économique du quartier. Le présent PPU encourage le développement d'une économie diversifiée. Les objectifs suivants guideront la mise en œuvre de cette orientation :

- Favoriser le développement des activités et des entreprises dans le secteur des arts et de la culture
- Encourager le développement économique local en misant sur la vitalité des artères commerciales et sur l'économie sociale



### 3.3.1 Favoriser le développement des activités et des entreprises dans le secteur des arts et de la culture



Dans sa Politique de développement culturel, la Ville de Montréal s'engage à mettre en valeur les pôles culturels existants et à en développer de nouveaux. Conformément à cette politique et au large consensus des acteurs culturels du secteur, le conseil d'arrondissement de Ville-Marie a reconnu l'existence du pôle de création des Faubourgs, organisme qui se consacre au développement culturel et dont le territoire chevauche les quartiers Sainte-Marie et Saint-Jacques. Cette reconnaissance s'appuie sur la présence, sur ce territoire, de plus de 250 organismes à vocation culturelle qui emploient 7 500 personnes .

L'émergence de l'industrie culturelle donne un souffle nouveau au quartier Sainte-Marie, qui comprend des lieux de diffusion de petite échelle permettant de compléter l'offre du Quartier des spectacles. Les stratégies de développement économique du quartier Sainte-Marie doivent favoriser les activités culturelles comme un des principaux moteurs économiques. Dans cette optique, il serait opportun d'explorer la possibilité de mettre sur pied un programme de subvention pour soutenir les entreprises culturelles du secteur.

**LES  
FAU—  
BOURGS**

D'autre part, la collaboration étroite avec les acteurs locaux devra être poursuivie afin d'assurer la consolidation des emplois dans le secteur des arts et de la culture et favoriser l'embauche et l'employabilité locales. Les acteurs suivants ont été identifiés:

- Centre local de développement (CLD)
- Corporation de développement économique communautaire (CDEC)
- Société d'investissement de Sainte-Marie (SISM)
- Regroupement des commerçants et des propriétaires de la rue Ontario



**MOYENS DE MISE EN ŒUVRE**

- Permettre les usages reliés aux arts et à la culture
- Promouvoir l'existence du pôle de création des Faubourgs
- Favoriser l'insertion d'art public sur le territoire du quartier Sainte-Marie, notamment dans les aménagements sur le domaine public
- Dans le cadre de la négociation d'accords de développement, assurer la réalisation de projets de développement à valeur ajoutée, notamment en assurant l'intégration d'espaces dédiés aux arts et à la culture



### 3.3.2 Encourager le développement économique local en misant sur la vitalité des artères commerciales et sur l'économie sociale



La rue Ontario, principale artère commerciale du quartier Sainte-Marie, constitue l'un des pôles économiques du secteur. Représentant l'axe est-ouest central du territoire, cette artère regroupe l'offre commerciale la plus importante du quartier, constituée de commerces au rez-de-chaussée des bâtiments et, à l'angle de la rue du Havre, de l'unique centre commercial du secteur, Place-Frontenac.

Le tissu commercial de la rue Ontario est cependant morcelé par la présence de nombreux terrains vacants ou sous-utilisés, de locaux ponctuellement vacants et, à l'est de la rue Hogan, de bâtiments industriels. La requalification de ces sites permettrait de consolider le tissu commercial de la rue. La densification de ces sites et, en général, des abords de la rue Ontario pourrait susciter une augmentation de la clientèle commerciale, ce qui serait bénéfique pour la vitalité de la rue. Bonifier l'environnement urbain de l'artère pourrait aussi favoriser l'achalandage des commerces. Le programme Réussir à Montréal (PR@M) qui est actuellement en vigueur sur la rue Ontario est un outil privilégié pour encourager le développement commercial de l'artère.

L'implantation d'organismes constitués selon les principes de l'économie sociale dynamise l'économie du quartier et permet l'embauche et l'employabilité locales. À ce titre, une collaboration étroite doit être poursuivie avec les acteurs locaux identifiés à la section précédente pour favoriser ce type de développement.



**MOYENS DE MISE EN ŒUVRE**

- Soutenir la revitalisation la rue Ontario en investissant dans le réaménagement du domaine public (investissement prévu au Programme triennal d'immobilisations (PTI de 11,2 M\$ – voir section 3.4.1)
- Mettre en place un comité de travail avec les principaux partenaires pour favoriser dans le cadre des aménagements urbains le développement de l'économie locale et sociale
- Dans le cadre de la négociation d'accords de développement, assurer la réalisation de projets de développement à valeur ajoutée, notamment en assurant que des espaces soient dédiés à des organismes constitués selon les principes de l'économie sociale



## Planification détaillée

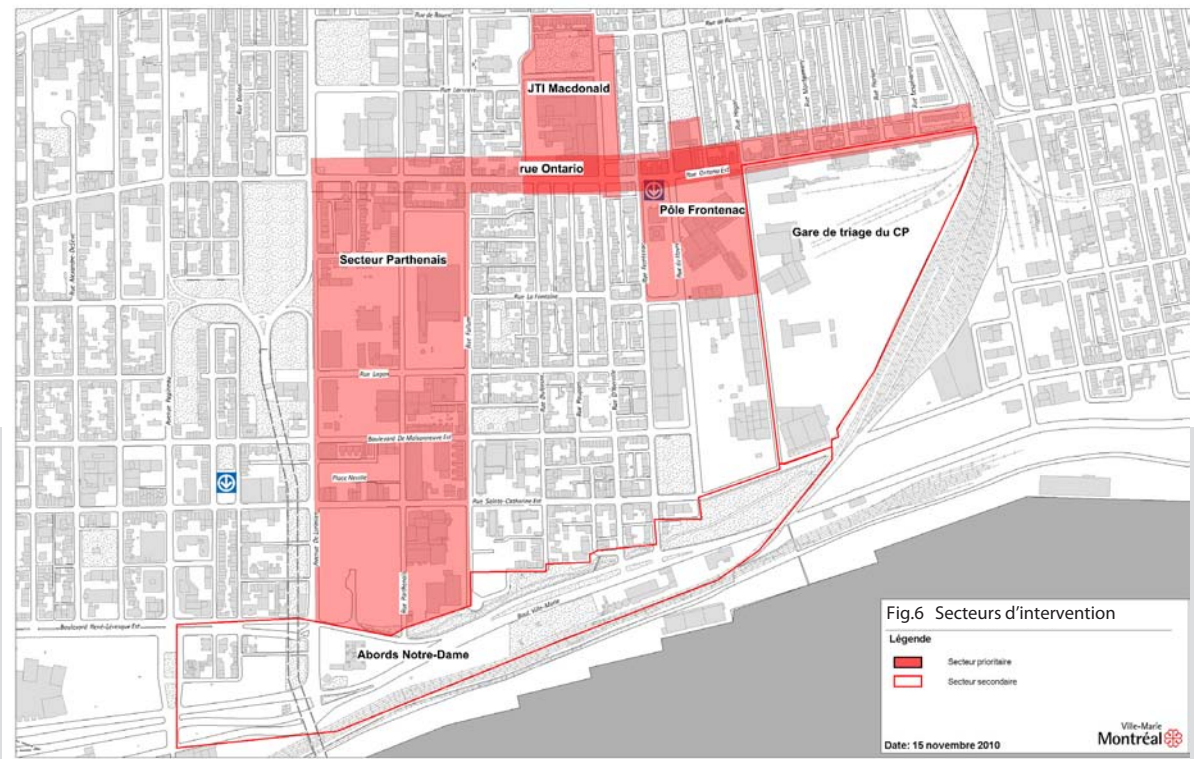
## 3.4

Dans le cadre de l'élaboration du PPU du quartier Sainte-Marie, quatre secteurs d'intervention prioritaire ont été définis. Ces secteurs ont été sélectionnés en raison de leur grand potentiel de développement et des enjeux liés à leur planification. Ces quatre secteurs d'intervention prioritaire sont :

- La rue Ontario
- Le pôle Frontenac
- Le secteur de la JTI-Macdonald
- Le secteur Parthenais

Afin d'assurer une planification intégrée du territoire du quartier Sainte-Marie, des stratégies d'aménagement ciblées ont été mises au point pour ces secteurs. Les balises d'aménagement proposées dans ces stratégies devront orienter l'élaboration et l'approbation de projets dans ces secteurs. Ces balises guideront les promoteurs dans la programmation de leur projet tout en offrant une certaine souplesse quant aux moyens de les respecter. Les résidents du quartier Sainte-Marie seront appelés à participer à l'élaboration des projets dans le cadre de consultations publiques.

En plus des quatre secteurs d'intervention prioritaire, deux secteurs d'intervention secondaire ont été définis, soit les abords de la rue Notre-Dame et la cour de triage du CP. Le développement de ces deux secteurs étant reliés à des enjeux métropolitains (modernisation de la rue Notre-Dame, maintien des activités portuaires), ils ne peuvent faire l'objet d'une planification locale. Les interventions d'aménagement prévues à proximité de ces secteurs doivent tenir compte de l'impact qu'aura leur développement éventuel.



## La rue Ontario

### 3.4.1

#### Orientation générales

- Consolider la vocation commerciale de la rue Ontario en maintenant l'obligation de continuité commerciale sur certains tronçons
- Réaménager le domaine public pour améliorer la convivialité de l'artère
- Privilégier un cadre bâti qui favorise l'encadrement de la rue



Fig. 7 Vue aérienne – Rue Ontario, tronçon De Lorimier et Fullum



Fig. 8 Vue aérienne – Rue Ontario, tronçon Bercy et Lespérance

## Contexte d'intervention

La rue Ontario est le principal axe commercial et le lieu de convergence du quartier Sainte-Marie. Cette artère doit être réaménagée de façon à améliorer l'ambiance de son parcours et l'aisance des déplacements piétonniers. L'intégration de mesures d'apaisement de la circulation et la bonification du domaine public ont pour objectif de définir un lieu attractif et sécuritaire pour tous. Les interventions proposées visent à prolonger la configuration de la rue Ontario entre les avenues Papineau et De Lorimier, en réduisant la chaussée au profit des trottoirs, en s'inspirant de la promenade Ontario, située plus à l'est.

### Balises d'aménagement

- 1 Analyser la pertinence de limiter la circulation à deux voies (une voie dans chaque sens) sur certains tronçons de la rue Ontario tout en prévoyant des espaces de stationnement de part et d'autre
- 2 Privilégier, dans le cadre de la réfection des trottoirs, l'aménagement de saillies aux intersections névralgiques (équipements collectifs, parcs et autres lieux de destination)
- 3 Procéder à la plantation d'arbres et à l'intégration de mobilier urbain (bancs, poubelles, etc.)
- 4 Adopter des pratiques innovantes sur le plan écologique dans l'élaboration des aménagements sur le domaine public
- 5 Privilégier des aménagements modulables pour les fosses de plantation linéaires
- 6 Favoriser une réduction de la vitesse des véhicules par la succession d'éléments verticaux intégrés en bordure des trottoirs (lampadaires, arbres, etc.)
- 7 Favoriser une consolidation du front bâti afin de structurer l'espace urbain et de contribuer à l'apaisement de la circulation par la diminution du cône de vision des automobilistes



Le secteur du  
pôle Frontenac  
**3.4.2**

### Orientation générales

- Adopter une approche de design urbain favorisant l'animation des espaces publics et la convivialité des déplacements
- Consolider le pôle civique en misant sur la mixité des usages et la densification des abords de la station de métro Frontenac



Fig. 9 Photo aérienne – Pôle Frontenac



## Contexte d'intervention

Le pôle Frontenac est un lieu de grand achalandage. Il s'agit d'un carrefour d'activités sportives, culturelles et économiques, et d'un point de convergence du réseau de transport en commun. Les abords de la station de métro Frontenac doivent faire l'objet d'une proposition d'ensemble visant à articuler les différents points de destination et à densifier le site. Le principal objectif consiste à créer une plateforme de transport en commun efficace et sécuritaire offrant un lieu de rencontre et d'échanges convivial au cœur du quartier.

La plateforme proposée est aménagée en continuité avec l'entrée des différents équipements culturels, sportifs et commerciaux du secteur. Cette mise en réseau permet la création d'un pôle civique articulé autour de cette station de métro. L'encadrement de l'espace public est assuré par la restructuration de la fonction commerciale de la Place-Frontenac et par la densification du site de part et d'autre de la rue du Havre. Le mobilier urbain, la plantation d'arbres, ainsi que le pavage participent au confort et à la sécurité des piétons, tout en exprimant l'image distinctive du lieu.

Le sud de l'îlot du métro Frontenac est occupé par un stationnement de surface utilisé par la Société de transport de Montréal (STM). Ces unités de stationnement sont mises à la disposition des employés de la STM travaillant au centre-ville. Ce terrain représente une opportunité de développement pour la construction d'un bâtiment résidentiel et du même coup une opportunité de densification aux abords du métro Frontenac.

### Balises d'aménagement

- 1 Favoriser une exploitation plus intensive des terrains sous-utilisés aux abords de la station de métro Frontenac en implantant de nouvelles constructions ayant front sur la rue Ontario
- 2 Permettre l'implantation d'un nouveau bâtiment au-dessus de l'édicule du métro permettant de reconfigurer les accès au métro ainsi qu'à la maison de la culture Frontenac (créant un accès direct à partir de la rue Ontario)
- 3 Favoriser le stationnement en sous-sol pour l'ensemble des futurs bâtiments
- 4 Restructurer la fonction commerciale de Place-Frontenac par la définition d'un front bâti rue Ontario, tout en renforçant le dialogue entre un espace central ainsi créé et la rue principale : percées visuelles, traitement unifié du pavage, transparence et retrait du rez-de-chaussée
- 5 Favoriser la continuité du domaine public entre la station de métro, la maison de la culture, la Place-Frontenac et l'intersection des rues du Havre et Ontario vers le centre Jean-Claude-Malépart et le parc Médéric-Martin
- 6 Aménager un vaste hall vitré permettant d'accéder à la maison de la culture directement de la station de métro par l'intérieur et de créer une vitrine culturelle distinctive sur le domaine public
- 7 Concevoir un traitement distinct de l'emprise de la rue du Havre permettant d'agrandir l'espace appropriable entre la rue Ontario et la maison de la culture lors d'événements spéciaux
- 8 Voir à l'aménagement de placettes donnant sur la rue Ontario et y prévoir des usages qui participent à l'animation de l'espace public (cafés-terrasses, commerces, etc.)
- 9 Accroître la plantation et la convivialité des trottoirs de la rue du Havre
- 10 Accentuer le marquage ou l'expression des traverses piétonnières à l'intersection des rues du Havre et Ontario, afin d'assurer le confort et la sécurité des usagers
- 11 Rendre plus accueillantes les aires d'attente des autobus autour de la station de métro Frontenac
- 12 Introduire un mobilier urbain convivial pour les piétons et facilitant le stationnement des vélos

Le secteur de la  
JTI-Macdonald  
**3.4.3**

### Orientation générales

- Favoriser le développement intégré de l'ensemble du secteur en exigeant le dépôt d'un plan directeur
- Assurer la mise en valeur des bâtiments patrimoniaux
- Accueillir une mixité d'usages pouvant contribuer à la revitalisation du quartier (habitation, bureaux, usages publics, etc.)



Fig. 10 Photo aérienne – Secteur de la JTI-Macdonald

## Contexte d'intervention

Le redéveloppement du site de la JTI-Macdonald est tributaire de l'avenir du cigarettier sur celui-ci. Dans l'éventualité d'un tel redéveloppement, la stratégie d'intervention vise une requalification complète du site, tout en assurant la mise en valeur du bâtiment dont la façade longe la rue Ontario, celui-ci étant reconnu au règlement d'urbanisme comme un immeuble significatif de valeur patrimoniale.



## Balises d'aménagement

- 1 Dans le cadre du redéveloppement du site, assurer la conservation du parc Walter-Stewart, notamment par l'entremise d'une contribution au fonds de parc
- 2 Prévoir des bâtiments moins élevés que la tour de l'édifice patrimonial, qui constitue un des repères visuels principaux du secteur
- 3 Consolider le cadre bâti aux abords de l'ensemble des rues du secteur et de l'allée piétonne attenante au parc
- 4 Permettre la construction, dans le prolongement de la rue Larivière, de bâtiments résidentiels ayant façade sur le parc et accès à celui-ci
- 5 Assurer la continuité commerciale au rez-de-chaussée pour toutes les constructions de la rue Ontario
- 6 Renforcer le caractère structurant du parc Walter-Stewart, de l'église Saint-Eusèbe-de-Verceil (jardin communautaire) et de l'école Jean-Baptiste-Meilleur par la redéfinition du domaine public aux abords du parc et par l'articulation de façades principales donnant sur celui-ci
- 7 Aménager sur le terrain situé en face de l'école Gédéon-Ouimet une nouvelle place publique afin de bonifier les aménagements publics de la rue Ontario et de conserver une percée visuelle sur la façade principale de l'école

## Le secteur Parthenais

## 3.4.4

## Orientation générales

- Profiter des opportunités de développement dans ce secteur pour resserrer le tissu urbain
- Offrir des parcours conviviaux et des aménagements de qualité en appui à la densification du secteur

## Contexte d'intervention

Le secteur Parthenais présente un fort potentiel de développement, compte tenu de la présence de nombreux espaces de stationnement et de vastes terrains vacants ou sous-utilisés. Le redéveloppement de ces sites par l'insertion d'ensembles immobiliers aura pour effet de densifier le tissu urbain. L'ensemble des interventions proposées repose sur l'aménagement cohérent du domaine public, notamment à l'égard de la hiérarchie de la circulation et des usages prévus. Il est proposé de favoriser une approche innovatrice de l'aménagement des rues misant sur le verdissement, le cheminement piéton et sur l'apaisement de la circulation dans les milieux de vie.

Pour mieux saisir les interventions privilégiées, le secteur Parthenais est divisé en trois ensembles distincts, illustrés sur les plans de référence suivants.



Fig. 11 Plans de référence – Secteur Parthenais



## Secteur 1 : Quadrilatère formé par les rues Ontario, Parthenais, Sainte-Catherine et De Lorimier

Cet ensemble comprend une série d'îlots de grands gabarits longeant l'artère importante qu'est l'avenue De Lorimier.



Fig. 12 Photo aérienne– Quadrilatère formé par les rues Ontario, Parthenais, Sainte-Catherine et De Lorimier

### Balises d'aménagement

- 1 Resserrer le tissu urbain par l'insertion de nouvelles constructions sur les terrains vacants ou sous-utilisés localisés au cœur des îlots
- 2 Maintenir une certaine mixité des usages, en prévoyant l'insertion de bâtiments à vocation résidentielle
- 3 Développer un réseau interne de voies locales, en continuité avec la trame de rues existante
- 4 Concevoir ces voies locales selon le modèle de « rue partagée », à l'image de la rue Magnan, où le piéton est mis à l'avant-plan et où véhicules, piétons et cyclistes circulent librement suivant le principe du respect mutuel
- 5 Créer une trame piétonne interne favorisant la perméabilité des îlots et la mobilité active
- 6 Assurer l'apaisement de la circulation dans ces rues, par divers aménagements paysagers
- 7 Favoriser l'intégration du stationnement en sous-sol



## Secteur 2 : Îlot occupé par le grand quartier général de la Sûreté du Québec et ses abords

À l'est de la rue Parthenais, l'îlot occupé par le grand quartier général de la Sûreté du Québec (ancien centre de détention Parthenais) demeure sous-utilisé malgré l'imposant bâtiment en hauteur. La présence de nombreux espaces de stationnement et le faible encadrement du domaine public en font un ensemble déstructuré et peu convivial pour les piétons.



Fig. 13 Photo aérienne – Îlot occupé par le grand quartier général de la Sûreté du Québec et ses abords

### Balises d'aménagement

- 1 Autoriser la densification de l'îlot
- 2 Favoriser la concentration des espaces de stationnement en sous-sol ou dans un bâtiment étagé au nord de l'îlot
- 3 Privilégier le développement d'immeubles de bureaux aux abords de la rue Coupal
- 4 Favoriser l'aménagement d'un parc ou d'un jardin dans la portion sud de l'îlot
- 5 Contribuer à l'encadrement de l'espace de verdure proposé par l'ajout possible d'une nouvelle aile au bâtiment existant
- 6 Proposer la création de liens est-ouest traversant l'îlot afin de faciliter les déplacements piétons de part et d'autre, dans l'axe de la rue Magnan par exemple
- 7 Mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation dans le contexte du redéveloppement du secteur, notamment dans les rues Parthenais et Fullum
- 8 Améliorer le couvert végétal de ce secteur fortement minéralisé du quartier Sainte-Marie lors de la redéfinition des emprises de rue

### Secteur 3 : Complexe De Lorimier au Pied-du-Courant

Situé à l'intersection des grandes voies de circulation que sont l'avenue De Lorimier et la rue Notre-Dame, le vaste îlot vacant au pied du pont Jacques-Cartier présente une possibilité de développement structurant. Le développement de cet ensemble doit assurer la mise en valeur d'un lieu historique constituant une véritable porte d'entrée au sud du quartier Sainte-Marie.

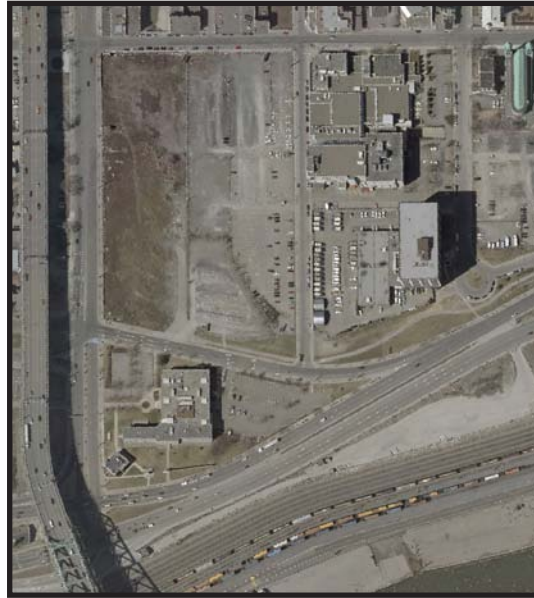


Fig. 14 Photo aérienne –  
Complexe De Lorimier au  
Pied-du-Courant

#### Balises d'aménagement

- 1 Privilégier un développement mixte
- 2 Proposer l'implantation de bâtiments en pourtour d'îlot afin de permettre l'encadrement du domaine public des rues Parthenais, Sainte-Catherine, Notre-Dame et de l'avenue De Lorimier
- 3 Favoriser la mise en valeur du site historique du Pied-du-Courant et de la station de pompage Craig
- 4 Encourager l'animation de la rue Sainte-Catherine en intégrant des commerces au rez-de-chaussée des bâtiments ayant façade sur rue
- 5 Prévoir la création de placettes et d'éléments repères en appui à l'activité commerciale de la rue Sainte-Catherine
- 6 Favoriser la création de liens entre la nouvelle trame proposée dans le cadre du développement de l'îlot De Lorimier et la trame existante à l'ouest de l'avenue De Lorimier
- 7 Favoriser la convivialité des corridors piétons sous le pont Jacques-Cartier, en poursuivant notamment les initiatives de verdissement entamées par l'organisme Soverdi.



Fig. 15 Vue à vol d'oiseau des propositions liées au secteur Parthenais



## Le secteur de la cour de triage du CP

### 3.4.5

Le site délimité au sud par la rue Sainte-Catherine, à l'ouest par la rue Bercy, au nord par la rue Ontario et à l'est par les voies ferrées du CP, constitue un important secteur sous-utilisé au sud-est du quartier Sainte-Marie. La portion de la cour de triage située dans l'arrondissement de Ville-Marie est en friche depuis plusieurs années. La présence d'industrie engendre des nuisances en raison de l'importante activité de camionnage qu'il génère. La frange industrielle située rue Ontario (entrepôts frigorifiques, silos) présente des gabarits, des implantations au sol et des murs aveugles qui rendent difficile l'intégration au quartier. Les bâtiments implantés rue Bercy (entrepôt de transbordement, transformation alimentaire, cour de voirie municipale) s'intègrent davantage au milieu bâti limitrophe. À cet égard, la cour de voirie de l'arrondissement Ville-Marie, localisée actuellement dans l'emprise de l'autoroute Bonaventure, déménagera dans cette zone industrielle à l'angle des rues Bercy et Sainte-Catherine. Une portion importante de l'îlot à l'ouest de la rue Bercy est occupée par les installations de Gaz Métro.

Cette portion de territoire de Sainte-Marie a déjà fait l'objet d'une planification dans le cadre du Plan d'urbanisme de la Ville en 1992. À l'heure actuelle, ce secteur représente plus de 75 000 m<sup>2</sup> pouvant faire l'objet d'un redéveloppement. Celui-ci peut contribuer à réduire les nuisances actuelles, à revitaliser la rue Ontario, ainsi qu'à diversifier les services offerts à la population de Sainte-Marie.





Le secteur aux  
abords de la rue  
Notre-Dame

## 3.4.6

Le secteur concerné correspond à la bande riveraine comprise entre la rue Notre-Dame et les îlots résidentiels et industriels du quartier, entre la rue Fullum à l'ouest et la limite de l'arrondissement à l'est. Ces terrains sont le résultat du processus d'expropriation entrepris il y a quelques décennies pour permettre l'élargissement de l'artère prévu dans le cadre du projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Aucune fonction précise n'est associée à ces terrains et, mis à part la présence d'une piste cyclable, il n'y existe aucun autre aménagement. De ce fait, bien que ces espaces résiduels soient gazonnés, ils ne peuvent être considérés comme de véritables parcs de quartier. Par contre, ces terrains peuvent être mis en valeur par le développement de projets immobiliers. Le bouclage des rues du quartier peut contribuer à viabiliser certains sites profitant de vues exceptionnelles sur le fleuve. Le redéveloppement peut également assurer un meilleur encadrement du boulevard par la création d'un front bâti riverain régulier. Ces immeubles ne doivent en aucun cas nuire aux percées visuelles nord-sud vers le fleuve.

D'autre part, le port de Montréal constitue un équipement essentiel à l'économie montréalaise. Effectivement, sa localisation stratégique fait en sorte qu'il constitue la liaison intermodale la plus directe entre le cœur industriel de l'Amérique du Nord et les marchés de l'Europe du Nord et de la Méditerranée. Contrairement à la croyance populaire, la portion du port à la hauteur du quartier Sainte-Marie est essentielle aux activités portuaires. En effet, les voies ferrées aménagées sur ces terrains riverains sont utilisées pour le triage des wagons. Dans cette optique, l'accès au fleuve n'est pas envisageable dans un avenir rapproché. Cependant, la modernisation de la rue Notre-Dame est une opportunité d'améliorer l'interface entre le port et le quartier Sainte-Marie. Par exemple, il serait opportun d'améliorer l'accessibilité au parc Bellerive.



## Mise en oeuvre du PPU

# 4

### Paramètres réglementaires

## 4.1

### 4.1.1 Modifications du Plan d'urbanisme

#### L'affectation du sol

La majorité du territoire étudié est vouée à une affectation résidentielle. Les secteurs mixtes sont situés aux abords du pont Jacques-Cartier, incluant le secteur d'intervention prioritaire Parthenais, et le long de l'axe de la rue Ontario. En outre, une partie importante du territoire dans l'axe de la rue Notre-Dame (excluant le parc Bellerive) est définie comme un secteur propice à la création d'emplois.

Dans la démarche du PPU, en tenant compte des objectifs d'aménagement déjà précisés, il paraît pertinent de modifier l'affectation du sol de certains secteurs. Dans le secteur de la Grover, soit dans l'axe de la rue Parthenais au nord de la rue Ontario, l'affectation résidentielle est remplacée par l'affectation secteur d'emplois, qui reflète mieux l'occupation actuelle du sol caractérisée par la vocation culturelle et, de façon générale, par la vocation économique. Sur le plan de la réglementation d'urbanisme, cette affectation permettra d'autoriser des usages commerciaux plus intenses, en conformité avec l'orientation visant la restructuration de l'économie du quartier en se basant sur les activités culturelles et commerciales.

Enfin, l'affectation secteur d'emplois est actuellement attribuée à l'îlot localisé au nord de la rue Notre-Dame à l'extrême est de l'arrondissement. Or, l'occupation de ces terrains par des composantes prévues pour cette affectation (par exemple, des bâtiments industriels) n'assurerait pas une interface adéquate avec le secteur résidentiel adjacent, à l'ouest. Afin d'assurer une transition harmonieuse, l'affectation mixte est donc attribuée à cet îlot.



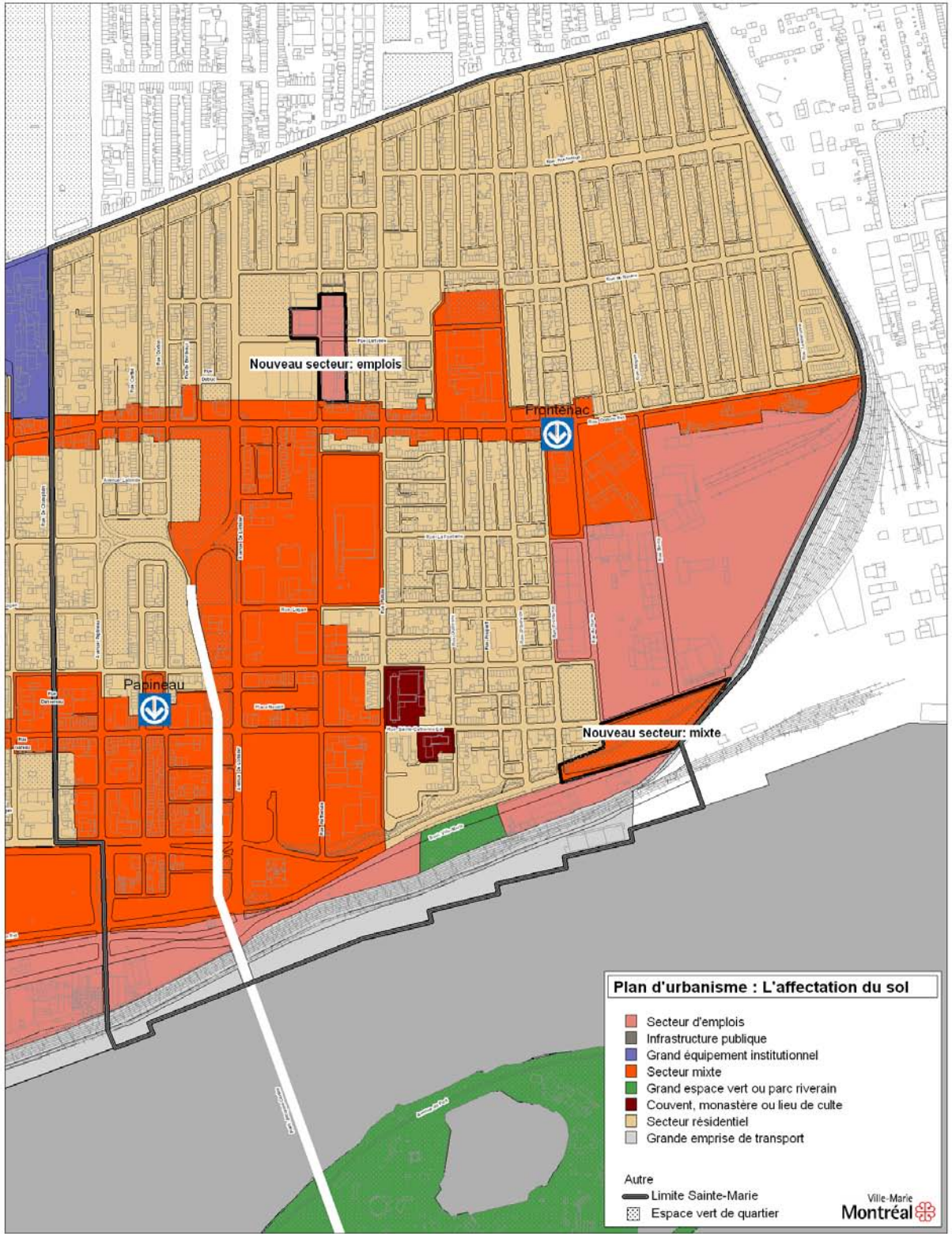


Fig. 16 Modifications à la carte d'affectation du sol du Plan d'urbanisme

## La densité de construction

La densité de construction est exprimée par le coefficient d'occupation du sol (C.O.S) qui correspond au rapport entre la superficie de plancher d'un bâtiment et la superficie du terrain sur lequel il est construit.

Afin d'assurer une densification aux abords des stations de métro Papineau et Frontenac, le C.O.S. maximal est majoré à 6, un maximum de 4 étant actuellement autorisé. Les terrains présentant un potentiel de développement et situés aux abords des stations de métro sont visés ainsi que les édicules des stations.

Dans l'axe de la rue Ontario, le C.O.S. maximal actuellement autorisé de 3 est majoré à 4 afin de l'harmoniser sur l'ensemble du parcours, un C.O.S. maximal de 4 étant déjà en vigueur sur la portion est de l'artère.

Dans le secteur d'intervention prioritaire Parthenais, un C.O.S. maximal de 4 est actuellement autorisé pour l'îlot De Lorimier. Considérant les enjeux reliés au développement de ce site, ainsi que la hauteur maximale fixée à 44 m dans le Plan d'urbanisme, un C.O.S. maximal de 6 est justifié. Il est également proposé d'augmenter le C.O.S. maximal autorisé pour l'îlot occupé par le grand quartier général de la Sûreté du Québec à 6 pour favoriser le développement du site.

Enfin, les terrains résiduels situés au nord de la rue Notre-Dame offrent des possibilités de développement. Un cadre bâti plus structurant est souhaitable. Le C.O.S. maximal de 3 actuellement autorisé est donc augmenté à 4.



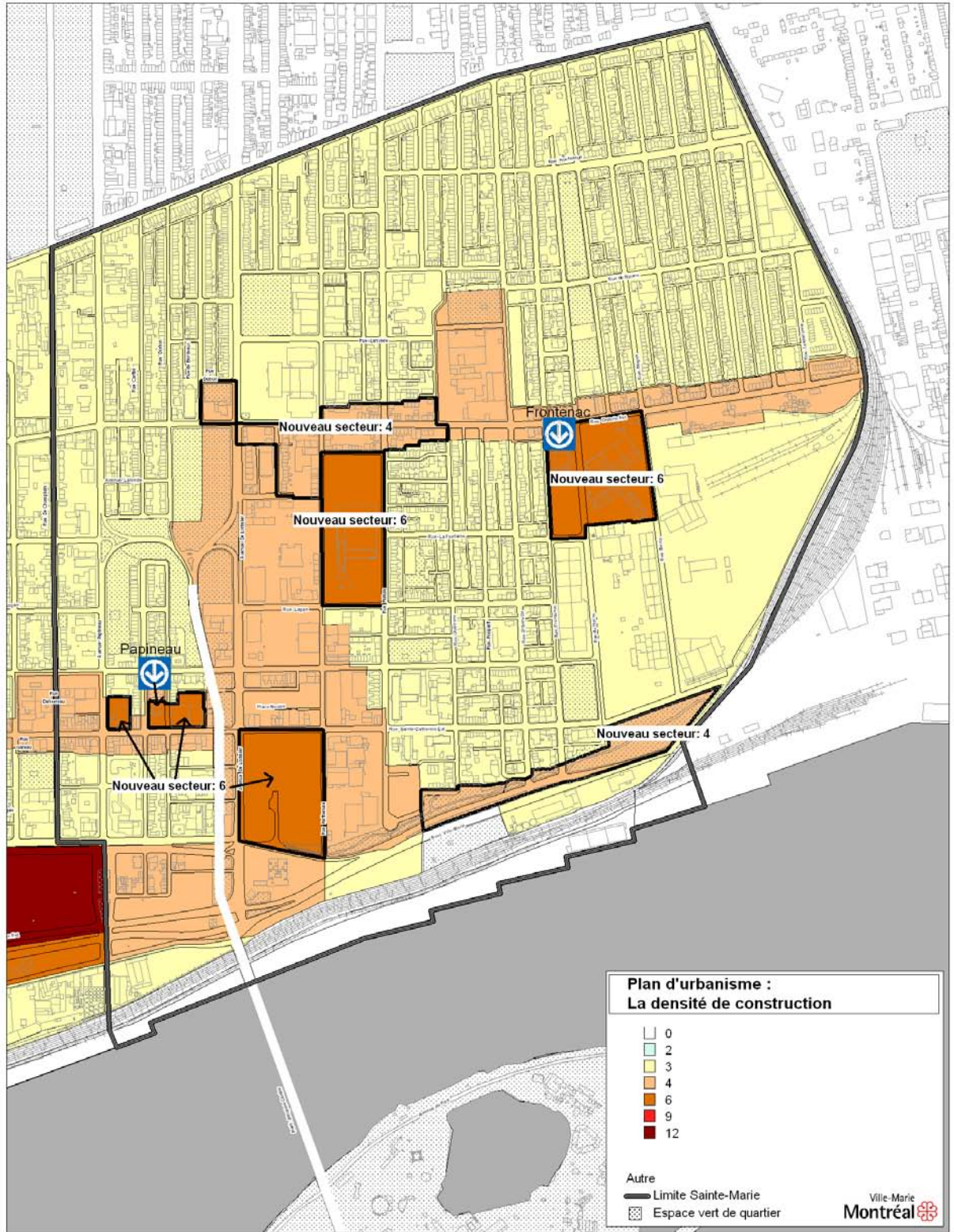


Fig. 17 Modifications à la carte de densité de construction du Plan d'urbanisme



### **Les hauteurs de construction**

Le PPU prévoit le rehaussement des hauteurs aux abords des stations de métro. Actuellement, les hauteurs sont limitées à 16 m pour la station Papineau et à 25 m pour la station Frontenac. Considérant les modifications de densité proposées, le plafond de hauteur est augmenté à 35 m dans ces secteurs. Ce nouveau plafond permettra l'érection de bâtiments plus encadrant.

L'îlot occupé par le grand quartier général de la Sûreté du Québec est sous-utilisé et le redéveloppement du site est souhaitable. Étant donné la hauteur actuelle de l'édifice Wilfrid-Derome, le cadre bâti environnant et le potentiel de développement de l'îlot, il est proposé que la hauteur maximale prévue au Plan d'urbanisme passe de 16 à 25 m.

Enfin, le plafond de hauteur est augmenté à 25 m pour les terrains résiduels situés au nord de la rue Notre-Dame en conformité avec la modification de densité proposée.

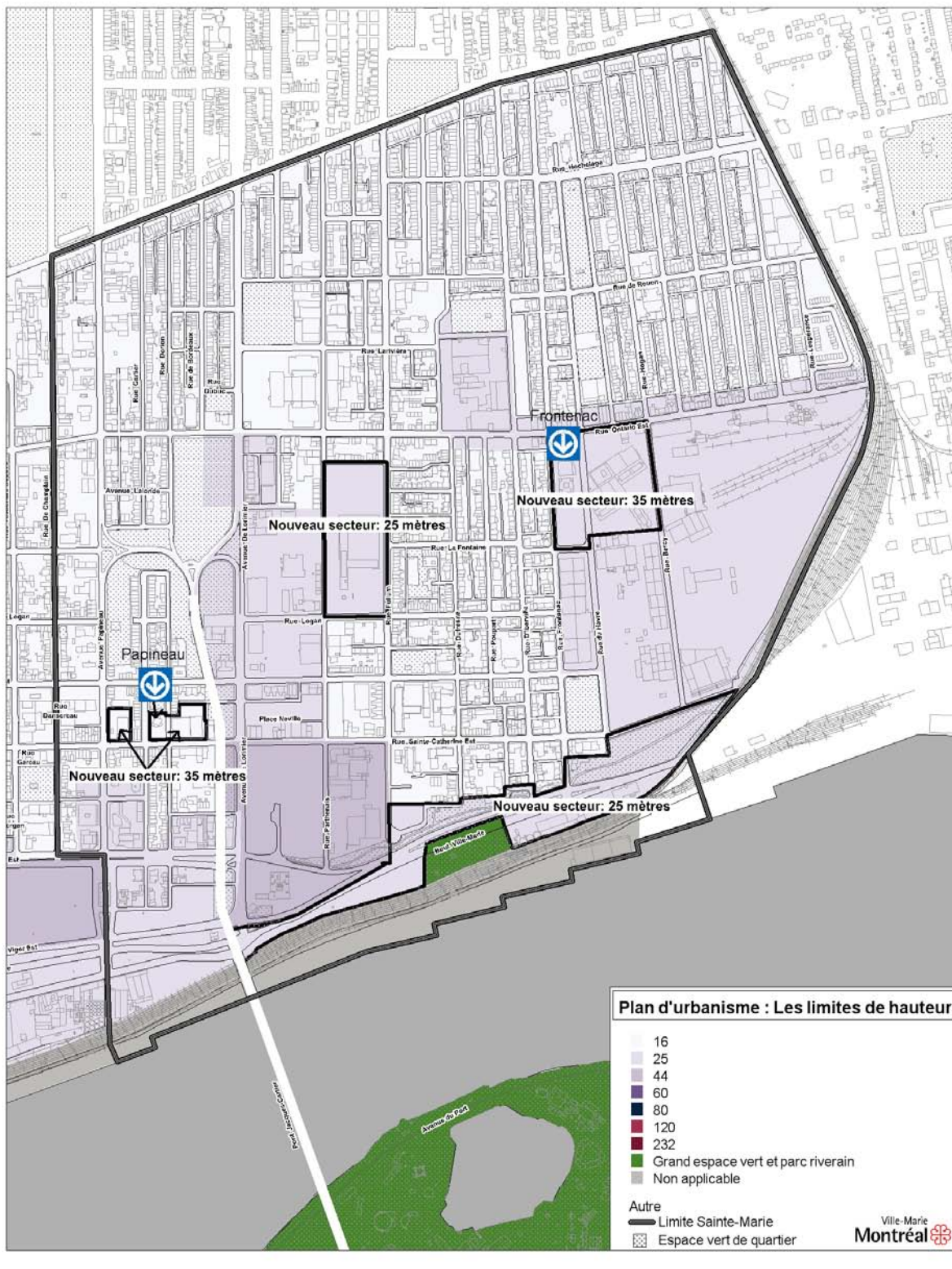


Fig. 18 Modifications à la carte des limites de hauteur du Plan d'urbanisme

#### 4.1.1 Abrogation du règlement autorisant le projet de développement les Portes Sainte-Marie

Un règlement adopté en 2003 en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal est en vigueur sur l'îlot délimité par l'avenue De Lorimier, les rues Sainte-Catherine et Parthenais et le boulevard René-Lévesque. Ce règlement autorise la réalisation d'un projet piloté par la SAQ, les Portes Sainte-Marie et permet de déroger notamment à l'usage et à la hauteur. La forme du projet étant cristallisée par l'annexion des plans au règlement l'autorisant, un projet révisé cadrerait mal avec les paramètres réglementaires alors établis. Afin de faciliter le redéveloppement de ce terrain sous-utilisé, l'abrogation du Règlement n° 03-152 est requise.



Interventions relatives  
au domaine public  
planifiées dans le cadre  
du PPU

## 4.2

Le tableau ci-dessous rassemble les interventions devant être prises en charge par la Ville pour mettre en œuvre les orientations du programme particulier d'urbanisme. Il est important de souligner que les interventions proposées sont assujetties à des études spécifiques évaluant leur faisabilité technique et leur implication financière.

Nature des interventions	Interventions proposées
<p>Réaménagement et création de places publiques</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Création d'une place publique en face de l'école Gédéon-Ouimet (voir fig. 18)</li> <li>• Réaménagement du parc Médéric-Martin, Coupal, Jos-Montferrand, des Royaux</li> <li>• Renouvellement des équipements du parc Walter-Stewart</li> </ul>
<p>Réaménagement du domaine public</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réaménagement de la rue Ontario (réfection de la chaussée et des trottoirs, verdissement, installation de mobilier urbain, etc.)</li> <li>• Réaménagement du pôle Frontenac</li> <li>• Plantation d'arbres</li> </ul>
<p>Modifications au réseau de transport</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réaliser un plan local de déplacements qui devra répondre aux objectifs suivants :             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer la sécurité routière, en particulier celle des piétons et des cyclistes</li> <li>• Rendre les lieux publics et les rues universellement accessibles</li> <li>• Réaliser des aménagements publics favorisant des modes de déplacement durables</li> </ul> </li> </ul>

### **Aménagement d'une place publique sur la rue Ontario devant l'école Gédéon-Ouimet**

L'aménagement du lot n° 1 424 211 situé en face de l'école Gédéon-Ouimet permettrait de répondre à plusieurs enjeux mis en lumière par le PPU du quartier Sainte-Marie. En premier lieu, ce terrain de 573 m<sup>2</sup> est sous-utilisé, puisqu'il sert actuellement de stationnement aux employés de la JTI-Macdonald. Or, comme le nombre d'employés est en diminution constante, les autres terrains situés aux abords de l'usine répondent adéquatement aux besoins de stationnement de l'entreprise. Par ailleurs, l'aménagement d'une place publique sur ce terrain améliorerait l'offre d'espaces publics et aurait des effets bénéfiques sur l'encadrement de la rue Ontario par le domaine public (voir section 3.4.1, Planification détaillée du secteur de la rue Ontario). En plus de répondre à une volonté commune des acteurs du milieu, le choix de ce terrain est stratégique. En outre, l'école Gédéon-Ouimet est définie comme un immeuble significatif par le Règlement d'urbanisme et est considérée comme un bâtiment d'intérêt patrimonial et architectural hors secteur de valeur exceptionnelle par le Plan d'urbanisme (édifices scolaires). Comme sa façade principale donne sur le terrain visé, la construction d'un bâtiment à cet endroit bloquerait toute vue sur l'école et constituerait une intervention contradictoire à la dénomination patrimoniale qui lui a été attribuée.



*Fig. 19 Terrain de stationnement (lo n° 1 424 211) visé pour la création d'une place publique situé sur la rue Ontario entre les rues Dufresne et Poupart*

Programme  
d'amélioration des  
logements

## 4.3

Le programme d'amélioration des logements est élaboré en réaction à un constat de délabrement croissant du parc immobilier résidentiel. Le phénomène n'est pas généralisé, mais plusieurs bâtiments résidentiels du quartier Sainte-Marie nécessitent des travaux de rénovation, 41 % de ceux-ci ayant été construits avant 1946. Il faut donc inciter les propriétaires à amorcer un cycle de rénovation du stock de logements. Les ressources de la Ville sont mises à contribution dans le cadre des programmes d'intervention en matière d'habitation.



## Annexe

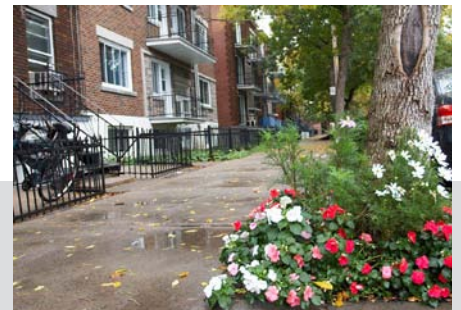
## 5

Guide des  
Quartiers verts

## 5.1

La notion de Quartier vert s'applique à un milieu de vie choisi et délimité par les acteurs locaux. Elle encourage la marche et le vélo comme modes de déplacement de proximité et favorise l'utilisation du transport en commun. Un ensemble de mesures d'apaisement de la circulation et de réaménagement du domaine public s'appliquent à l'intérieur des périmètres désignés pour améliorer la sécurité et réduire le volume de circulation et la vitesse dans les rues locales. Leur mise en application vise notamment à :

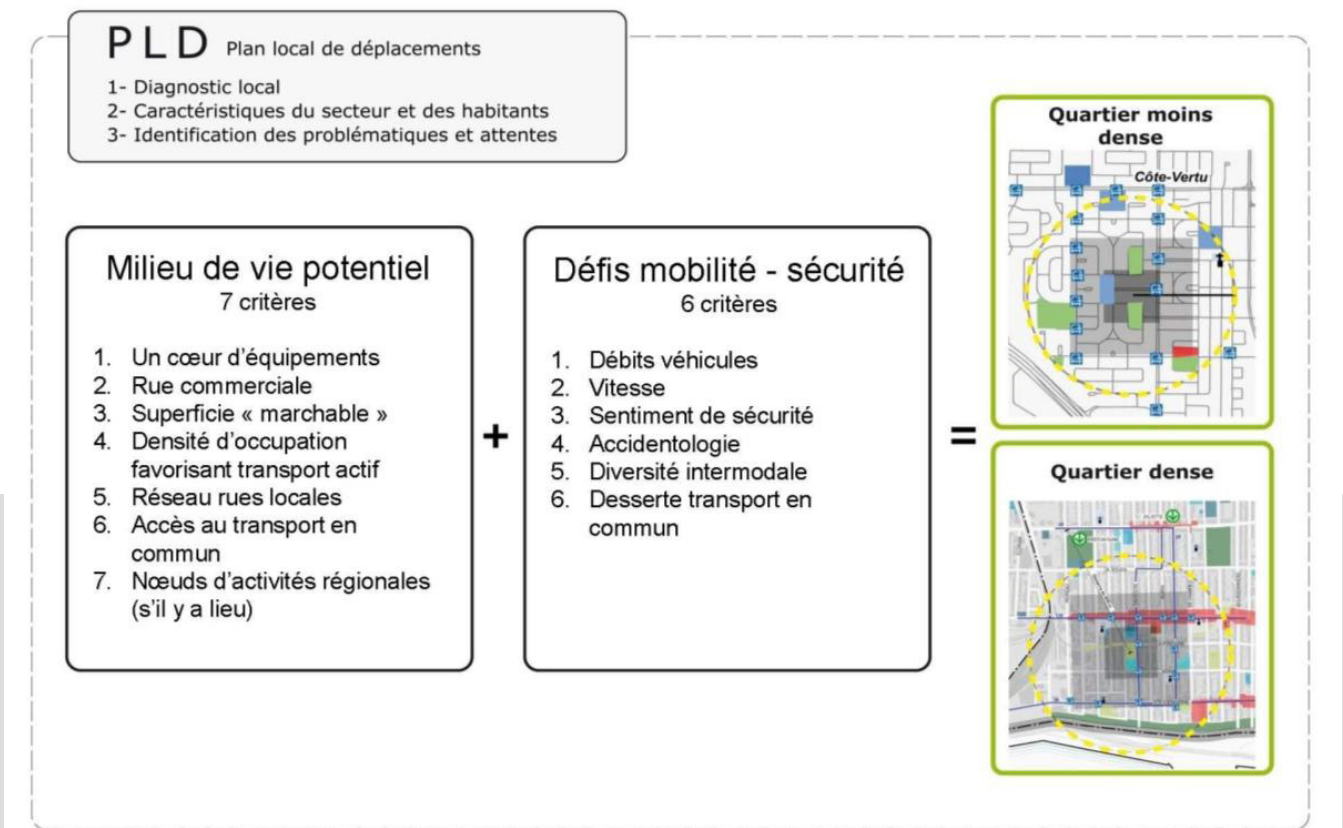
- améliorer la sécurité routière, particulièrement celle des piétons et des cyclistes
- rendre les lieux publics et les rues universellement accessibles
- mieux répartir l'espace public au profit des modes de déplacement durables, actifs et collectifs
- embellir et verdier les aménagements urbains dans une vision écologique
- améliorer l'aménagement des rues comme lieux privilégiés de rencontre



Les Quartiers verts constituent l'application locale du Plan de transport de Montréal (2008) et des Plans locaux de déplacements (PLD) des arrondissements. Ces derniers, qui constituent le 10<sup>e</sup> chantier du Plan de transport, doivent déterminer les actions prioritaires en matière de sécurité des déplacements. Cette planification locale, réalisée en collaboration avec les principaux acteurs du domaine du transport et de l'aménagement et les citoyens, est une étape préalable à la création des Quartiers verts.

La réalisation d'un Quartier vert nécessite de prendre en compte et d'analyser le territoire selon deux perspectives distinctes afin de déterminer un milieu de vie propice à sa mise en place. D'une part, l'étude de la situation actuelle et anticipée doit permettre d'établir un diagnostic rationnel concernant les aménagements, les réseaux et le contexte socio-économique du milieu. Cette étude doit être réalisée par l'entremise du PLD de l'arrondissement. D'autre part, la connaissance de la communauté doit permettre de mieux saisir le territoire tel que le perçoivent ses résidents, commerçants, travailleurs, etc., qui ont une expérience concrète de la vie dans le quartier.

La désignation d'un secteur propice à l'établissement d'un Quartier vert s'appuie sur la présence d'un milieu de vie (voisinage et cœur d'activités) jumelé à des défis de mobilité et de sécurité diagnostiqués dans un PLD (voir le diagramme Du diagnostic à la désignation d'un secteur d'intervention prioritaire). Il s'agit de repérer les milieux où la communauté est plus exposée aux conflits entre piétons et automobilistes, qui ont une superficie qui permet d'atteindre facilement à pied la plupart des services de proximité et où la communauté souhaite augmenter le transport actif et collectif.



Pour favoriser l'adhésion de la communauté et contribuer à la définition d'un milieu de vie, un Quartier vert doit idéalement comprendre les éléments suivants :

- Un cœur d'équipements civiques (scolaire, communautaire ou des services de voisinage) organisés autour d'un lieu de rencontre public (accessible à tous)
- Des commerces de voisinage (boulangerie, pharmacie, dépanneur, etc.)
- Une superficie facile à parcourir à pied (10 à 50 ha), et un cœur situé dans un rayon d'environ cinq minutes de marche de la périphérie
- Une densité d'occupation favorisant les modes de transport actifs et collectifs
- Un réseau de rues locales relié à un réseau supérieur assurant la connectivité du quartier avec les autres lieux de la ville
- Un accès facile au transport en commun à partir des habitations
- Des nœuds d'activités à caractère régional (s'il y a lieu)

Afin de favoriser l'émergence de Quartiers verts, l'arrondissement doit intervenir simultanément dans les trois champs d'action que sont le transport (mobilité et déplacements), l'aménagement et la vie de quartier. Il doit agir à titre d'instigateur et de facilitateur pour susciter la participation des acteurs et des citoyens à l'exercice de planification et de mise en œuvre.

**Crédits photographiques :**

Arrondissement de Ville-Marie  
Écomusée du fier monde  
Société d'investissement de Sainte-Marie  
Hugo-Sébastien Aubert  
Christine Bourgier  
Frank Desgagnés

**Conception des plans :** GROUPE CARDINAL HARDY

Version préliminaire