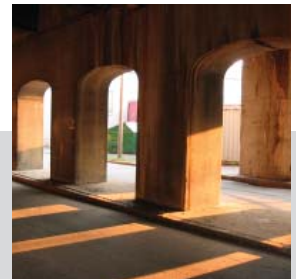
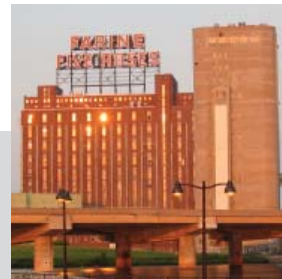


Programme particulier  
d'urbanisme  
Griffintown  
secteur Peel-Wellington



Avril 2008

Montréal 



## Table des matières

1. Introduction	1
2. Mise en contexte	3
2.1 Territoire d'application	3
2.2 Description générale	4
2.3 Historique de Griffintown	5
3. Orientations	7
3.1 Assurer la vitalité et l'animation du secteur par la création d'un milieu de vie offrant une mixité de fonctions	8
3.2 Mettre en valeur le caractère patrimonial et l'identité culturelle du secteur	10
3.3 Mettre en valeur le canal de Lachine et les abords du bassin Peel	12
3.4 Retisser les liens avec les secteurs limitrophes	14
3.5 Améliorer les conditions d'accessibilité et les déplacements internes du secteur	16
3.6 Assurer l'exemplarité de la mise en valeur du secteur en matière de développement durable	19
4. Interventions relatives au domaine public planifiées dans le cadre du PPU	21
4.1 Réorganisation du réseau routier	22
4.2 Mise en place d'un réseau de places publiques et de parcs	30
4.3 Réaménagement du domaine public	32
4.4 Interventions sur les réseaux d'infrastructures	33
4.5 Implantation d'une ligne de tramway	34
5. Mise en œuvre du programme particulier d'urbanisme	35
5.1 Paramètres réglementaires	36
5.2 Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)	42
5.3 Protection et mise en valeur des bâtiments d'intérêt patrimonial	44
5.4 Prise en compte du potentiel archéologique	45
5.5 Acquisition d'immeubles	46
5.6 Programme particulier de démolition	47
5.7 Phasage global de réalisation du projet <i>Griffintown</i> et calendrier	48
6. Annexes	49
Annexe A: Réorganisation du réseau routier - Plans et coupes	50
Annexe B: Catégories d'affectation du sol	68



Figure 1: Localisation du secteur Peel-Wellington

## Introduction

# 1

Le secteur Griffintown constitue l'un des 26 secteurs de planification détaillée d'intérêt pan-montréalais identifiés par le Plan d'urbanisme de Montréal. Ce vaste secteur, entièrement localisé dans l'arrondissement du Sud-Ouest, s'étend de l'autoroute Bonaventure jusqu'au boulevard Georges-Vanier, entre la rue Notre-Dame et le canal de Lachine.

Griffintown et ses environs regroupent plusieurs projets de développement immobilier d'importance qui en sont actuellement à divers stades de planification ou de réalisation (consolidation du campus de l'École de technologie supérieure, redéveloppement du 1500 rue Ottawa, réaménagement de l'autoroute Bonaventure, requalification de l'édifice du Nordelec, etc.). Pour répondre à leurs problématiques respectives et aux enjeux urbains que soulève la revitalisation d'une zone industrielle du 19<sup>e</sup> siècle, l'ensemble de ces projets font appel à divers outils de planification urbaine, dont le présent programme particulier d'urbanisme.

Le 21 novembre 2007, le comité exécutif de la Ville de Montréal donnait le feu vert à l'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) visant à encadrer un projet de développement immobilier majeur proposé au sein du secteur de planification détaillée (ci-après nommé projet *Griffintown*). Ce projet, s'inscrivant dans la partie sud-est de Griffintown (secteur Peel-Wellington, voir figure 1), met l'accent sur un développement mixte comprenant des usages commerciaux, résidentiels, culturels, récréotouristiques et de bureau. Le projet comprend également plusieurs interventions sur le réseau routier, sur l'aménagement général du domaine public et sur les réseaux d'infrastructures.

Le 5 février 2008, le conseil d'arrondissement du Sud-Ouest adoptait le projet de règlement visant à modifier le Plan d'urbanisme pour y inclure le programme particulier d'urbanisme du secteur Peel-Wellington et annonçait la tenue d'une démarche de consultation publique, laquelle a été menée par l'arrondissement entre le 21 février et le 14 mars 2008.

À la lumière des conclusions de cette démarche de consultation, le présent PPU répond aux enjeux multiples et complexes liés au développement du secteur Peel-Wellington en précisant les paramètres de planification urbaine, de réglementation et d'acquisition d'immeubles qui sont requis pour répondre aux orientations de mise en valeur préconisées pour le secteur.

Le programme particulier d'urbanisme qui suit présente donc les orientations d'aménagement, les interventions physiques et les différents mécanismes de mise en œuvre requis pour encadrer la réalisation de l'ensemble des projets, tant publics que privés, de mise en valeur du secteur Peel-Wellington au cours des prochaines années. À ce PPU pourront s'ajouter, au cours des prochaines années, d'autres mécanismes de planification urbaine adaptés à la revitalisation des autres portions du secteur de planification détaillée Griffintown pour en compléter la planification d'ensemble.



Mise en contexte

# 2

Territoire d'application

# 2.1

Le présent programme particulier d'urbanisme s'applique au secteur Peel-Wellington. Ce secteur forme une zone d'environ 225 000 m<sup>2</sup> située dans le secteur Griffintown, à la limite nord-est de l'arrondissement du Sud-Ouest. Il est bordé par l'autoroute Bonaventure à l'est, la rue Ottawa au nord, la rue du Séminaire à l'ouest et le canal de Lachine au sud.

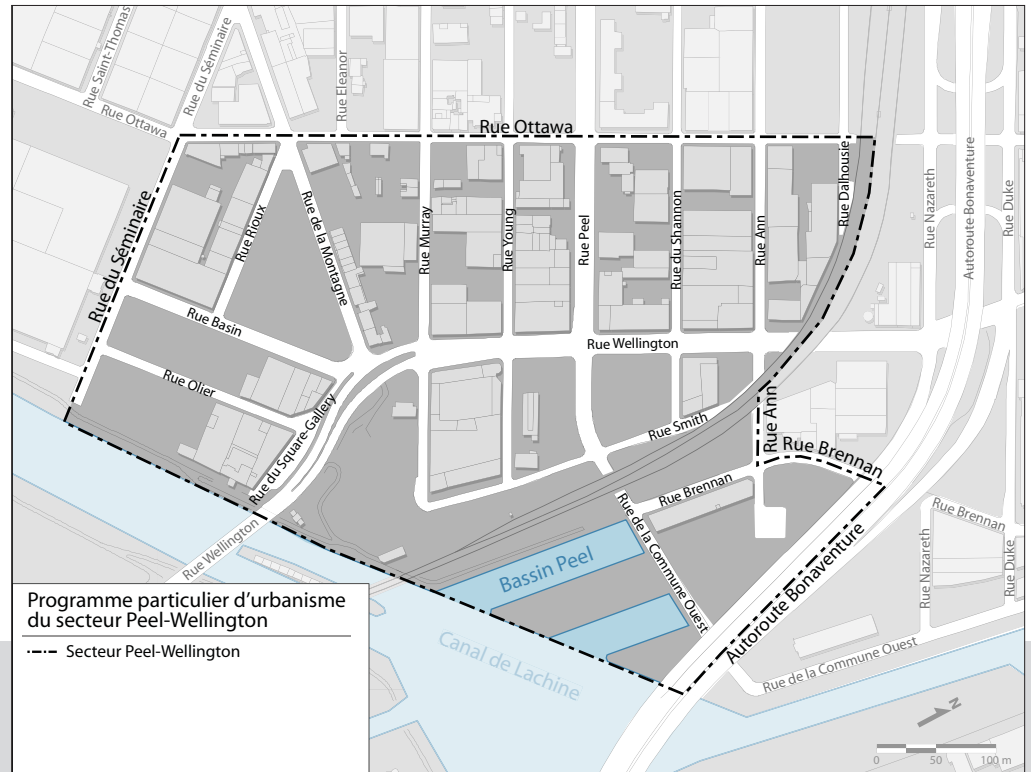


Figure 2: Territoire d'application

## Description générale

# 2.2

Situé en bordure du bassin Peel et du canal de Lachine, le secteur Peel-Wellington occupe une localisation stratégique au cœur de Montréal et à proximité des principaux pôles d'attraction de la métropole, notamment le centre-ville et le Quartier international, le Vieux-Montréal et le lieu historique national du Canal-de-Lachine. Lieu de passage entre Pointe-Saint-Charles, Saint-Henri, le Vieux-Montréal et le centre-ville, le secteur Peel-Wellington tient également lieu d'entrée de ville en plus de former l'un des principaux points d'accès au canal de Lachine.

Le secteur bénéficie d'une grande accessibilité régionale, étant localisé au cœur de la boucle autoroutière formée par les autoroutes Bonaventure et Ville-Marie. Une voie ferrée du CN longe également ses limites sud et est en direction de la gare Bonaventure. Toutefois, l'accessibilité au secteur s'avère plutôt difficile pour les piétons et les cyclistes en raison des barrières créées par ces infrastructures routières et ferroviaires. De même, le secteur, qui se trouve à plus de 15 minutes de marche des stations de métro et traversé par un nombre limité de circuits d'autobus, est mal desservi par les transports collectifs.

Le cadre bâti du secteur Peel-Wellington est empreint d'une histoire riche et toujours perceptible. Le gabarit, la densité et les typologies architecturales très variées reflètent encore l'effervescence industrielle à l'origine du quartier. Le secteur offre cependant une image déstructurée en raison des terrains vacants et de la faible intensité des activités qu'il abrite aujourd'hui.

Par ailleurs, la présence d'une diversité d'activités artistiques et culturelles contribue également au caractère du secteur, qui profite également de l'animation des quartiers voisins récemment revitalisés. Enfin, bien que le secteur soit principalement voué à l'emploi, quelques logements y sont toujours présents.

Le secteur regroupe un ensemble d'éléments patrimoniaux dont la valeur est reconnue par le Plan d'urbanisme. Ces témoins de l'histoire du secteur et de son importance, notamment dans l'établissement de la communauté irlandaise et le développement industriel de Montréal, se déclinent dans une architecture très diversifiée et dans la présence d'ouvrages d'art d'intérêt, tels certains viaducs et le pont ferroviaire du CN. Le secteur présente également un important potentiel archéologique et recèle autant de vestiges ayant déjà fait l'objet d'une documentation que d'espaces encore peu documentés qui devront faire l'objet de mesures de protection ou de mitigation.



## Historique de Griffintown

# 2.3

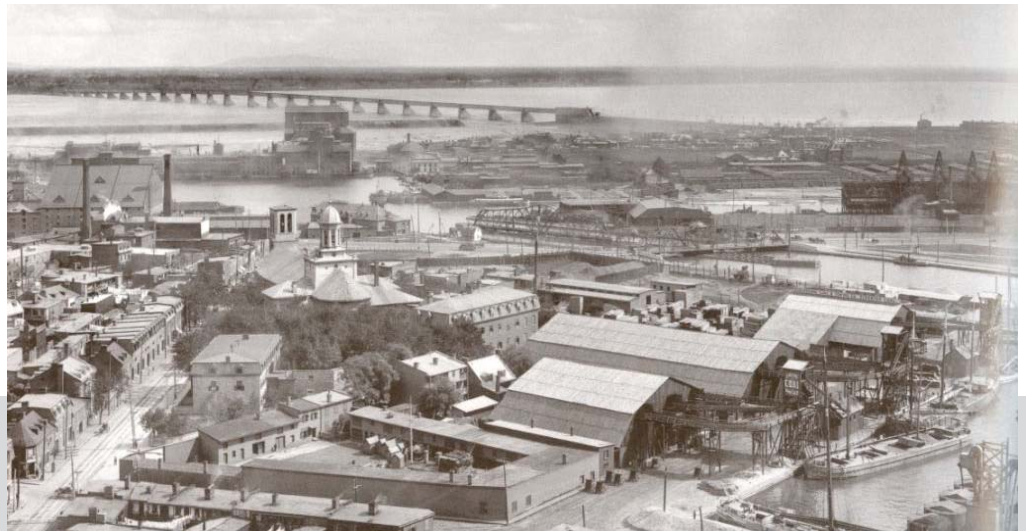
- 1800-1845** **La mise en place du premier canal navigable**  
Secteur agricole jusqu'au début du 19e siècle, le fief Nazareth se transforme avec le lotissement des terres qui donnera naissance à la première trame orthogonale de Montréal et marque les débuts de Griffintown. De 1819 à 1826, l'aménagement du premier canal navigable permet d'éviter les chemins de terre reliant alors Ville-Marie à Lachine. Cette infrastructure façonnera les phases subséquentes de développement du quartier.
- 1845-1880** **L'exploitation de l'énergie hydraulique**  
L'abolition du régime seigneurial marque le début du capitalisme industriel. Le canal est agrandi entre 1843 et 1846 et on y aménage des bassins et des canaux d'alimentation et de fuite afin de fournir de l'énergie hydraulique aux nouvelles installations industrielles. Des manufactures et entrepôts s'implantent aux abords du canal et des ouvriers d'origines diverses s'installent dans le quartier.
- 1880-1915** **Les industries et le chemin de fer**  
La construction du premier chemin de fer du Grand Tronc au milieu du 19e siècle, à l'embouchure du canal, s'intègre à la production industrielle et désigne Griffintown et ses environs comme berceau de l'industrialisation au Canada. De plus en plus d'immigrants irlandais s'installent dans Griffintown, offrant ainsi une main-d'œuvre bon marché aux multiples industries du quartier. Au tournant du 20e siècle, la population atteint les 30 000 habitants et Griffintown devient véritablement le quartier irlandais de Montréal.
- 1915-1960** **L'apogée de la ville industrielle**  
L'industrialisation rapide et l'arrivée massive d'immigrants engendrent des problèmes de cohabitation, de surpeuplement et d'insalubrité. La ville est densément construite et des quartiers résidentiels entourent le secteur Griffintown. La multiplication des sources d'énergie et des moyens de transport permet aux nouvelles industries de se localiser ailleurs qu'en bordure du canal. Une voie ferrée surélevée traversant le faubourg Sainte-Anne est aménagée pour relier le pont Victoria à la nouvelle gare Centrale.

### 1960-1975 **Le déclin des industries et du quartier résidentiel**

Le développement de Griffintown prend un nouveau tournant avec l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent en 1956. C'est la fin de la prospérité du secteur et l'enclenchement de son déclin progressif. Les activités industrielles se réimplantent à des endroits plus stratégiques, drainant avec elles la population vers d'autres quartiers. Dès le début des années 60, certaines parties du canal sont remblayées et le secteur et ses environs, alors jugés insalubres par les autorités municipales, sont presque totalement rasés pour faire place aux autoroutes Bonaventure et Ville-Marie. Le secteur subit le contrepoint des grands aménagements en vue de la tenue de l'Exposition Universelle de 1967. Le canal est définitivement fermé en 1970.

### 1975-aujourd'hui **Les projets de réaménagement urbain**

Dès 1975, Parcs Canada réalise certains aménagements aux abords du canal. Elle en prend d'ailleurs l'administration en 1978. S'en suivra, entre 1984 et 2001, une série d'investissements de la part du gouvernement fédéral et de la Ville de Montréal qui totalisera plus de 100 millions de dollars. Ces investissements pour la revitalisation du canal ont permis l'excavation et la restauration des écluses et du bassin Peel et le réaménagement des berges du canal. Ils sont à l'origine d'un nombre important de projets immobiliers privés aux abords du canal totalisant plus de 600 millions de dollars à ce jour. Parallèlement à ces travaux, le réaménagement du Vieux-Port est entamé au courant des années 90, dans le cadre du 350<sup>e</sup> anniversaire de la fondation de Montréal, venant compléter la requalification du secteur. En 1996, une large zone entourant le canal est désignée Lieu historique national du Canada. Dans les années qui suivent, les secteurs limitrophes ont connu une vague de réaménagement, notamment dans la Cité Multimédia et le faubourg des Récollets ou encore aux environs du marché Atwater.



## Orientations

# 3

La mise en valeur du secteur Peel-Wellington s'inscrit dans le cadre de la planification détaillée du secteur Griffintown prévue par le Plan d'urbanisme de Montréal, lequel prévoit trois orientations générales d'aménagement:

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

Le programme particulier d'urbanisme précise les paramètres de développement du secteur et de mise en œuvre du projet *Griffintown* en proposant les six orientations suivantes, lesquelles sont appuyées par un ensemble de principes qui devront être reconduits dans les diverses interventions publiques et privées de mise en valeur du secteur :

- Assurer la vitalité et l'animation du secteur par la création d'un milieu de vie offrant une mixité de fonctions;
- Mettre en valeur le caractère patrimonial et l'identité culturelle du secteur;
- Mettre en valeur le canal de Lachine et les abords du bassin Peel;
- Retisser les liens avec les secteurs limitrophes;
- Améliorer les conditions d'accessibilité et les déplacements internes du secteur;
- Assurer l'exemplarité de la mise en valeur du secteur en matière de développement durable.



Assurer la vitalité  
et l'animation du secteur  
par la création  
d'un milieu de vie  
offrant une mixité  
de fonctions

## 3.1

La mise en valeur du secteur Peel-Wellington doit permettre la création d'un nouveau milieu de vie qui assurera la vitalité et l'animation de cette partie de l'arrondissement du Sud-Ouest localisée en marge du centre-ville et du Vieux-Montréal.

La revitalisation de ce secteur longtemps associé à une image de quartier industriel en déclin doit s'inscrire en complément de la tendance à la diversification des activités amorcée depuis quelques années à proximité, notamment avec l'implantation du campus de l'École de technologie supérieure (ÉTS) et le développement de complexes résidentiels tels que les lofts Lowney's et les Jardins Windsor, de même qu'avec le développement de la Cité Multimédia, plus à l'est, entre Griffintown et le Vieux-Montréal.

La revitalisation de cette partie de Griffintown doit également offrir, tant à la population de l'arrondissement du Sud-Ouest qu'aux résidents, usagers et visiteurs du centre-ville et du Vieux-Montréal, une diversité d'activités composant un milieu de vie urbain unique pour habiter, travailler et se divertir. De même, la création d'un milieu de vie propice à l'établissement de familles avec enfants dans le secteur requiert un effort particulier de planification visant à assurer la présence des équipements requis (services de garde, écoles, parcs et espaces verts sécuritaires, etc.).



Dans l'esprit du développement durable et pour favoriser l'installation d'une masse critique de résidants et d'activités urbaines assurant l'animation et la sécurité du secteur, cette orientation nécessite donc l'introduction d'une plus forte densité d'occupation du secteur que celle prévalant actuellement.

La création d'un milieu de vie diversifié et complet dans le secteur doit reposer sur les principes suivants:

- Accroître la densité d'occupation du secteur en assurant une cohabitation harmonieuse des différentes vocations et des nouvelles constructions;
- Assurer, tout au long de la mise en valeur du secteur, un développement simultané de l'habitation, des équipements et services communautaires et des activités à caractère économique (commerces, services et bureaux);
- Viser l'établissement d'une population résidante diversifiée en assurant la production de typologies résidentielles variées répondant aux objectifs de la *Stratégie d'inclusion du logement abordable* de la Ville de Montréal et pouvant notamment inclure des ateliers-résidences en appui au maintien de la vocation culturelle du secteur;
- Assurer la création de parcs, d'espaces verts et de places publiques répondant aux besoins des résidants et usagers actuels et futurs du secteur et s'inscrivant en complément du parc linéaire du Canal de Lachine;
- Assurer l'établissement d'équipements et de services de proximité répondant adéquatement aux besoins des résidants et usagers du secteur et des environs, notamment ceux identifiés par le *Plan directeur des parcs, espaces verts et équipements* devant être réalisé sur le territoire par l'arrondissement du Sud-Ouest;
- Prévoir la réalisation d'études et l'implantation de mesures de mitigation prenant en compte les effets des diverses sources de nuisances potentielles du secteur sur la qualité de vie et la santé (qualité de l'air, bruit, etc.);
- Assurer l'implantation d'une grande variété de commerces complémentaires aux activités existantes du centre-ville et du Vieux-Montréal et répondant autant aux besoins locaux qu'à l'établissement d'une destination commerciale unique à Montréal (commerces et services de proximité, magasins et boutiques spécialisées, commerces de plus grande surface, restauration et autres activités complémentaires à la vocation récréotouristique préconisée);
- Assurer une animation continue de Griffintown par une diversification des types d'activités visant à varier les plages horaires d'animation du secteur.

Mettre en valeur le caractère patrimonial et l'identité culturelle du secteur

## 3.2

L'identité du secteur Peel-Wellington est particulièrement associée à son passé industriel et à la présence du canal de Lachine. Ce caractère particulier se reflète autant dans l'échelle du cadre bâti et dans la morphologie urbaine, que dans l'architecture de certains bâtiments et ouvrages d'art qu'on y retrouve. Cette identité constitue une richesse devant servir de fondement au redéveloppement du secteur.

La revitalisation du secteur Peel-Wellington doit s'inscrire en continuité des diverses interventions réalisées dans les secteurs avoisinants depuis plusieurs années. Elle doit, au même titre que les interventions réalisées dans la Cité Multimédia, sur la rue McGill ou aux abords du canal de Lachine, refléter un souci d'intégration des éléments d'intérêt du cadre bâti et de la trame urbaine et miser sur ceux-ci afin de stimuler la transformation du secteur.

Ainsi, les nouvelles constructions et les réaménagements du domaine public prévus doivent s'inspirer autant de la présence du canal et de ses bassins, que de celle des bâtiments et des ouvrages d'art témoignant du passé du secteur.

L'identité du secteur Peel-Wellington est aussi intimement liée à la présence d'activités artistiques et culturelles diverses— lieux de création et de diffusion, entreprises du milieu culturel, occupation de certains bâtiments à des fins d'atelier-résidence — qui contribuent déjà activement à son dynamisme et qui profitent également de l'animation des quartiers voisins récemment revitalisés (Faubourg des Récollets et Cité Multimédia).



La création d'une identité forte pour le secteur basée sur une mise en valeur conjuguée du patrimoine, de la culture et des arts doit s'appuyer sur les principes suivants :

- Intégrer et mettre en valeur dans les nouveaux aménagements les bâtiments d'intérêt patrimonial et les ouvrages d'art;
- Assurer une production architecturale de grande qualité et développer un vocabulaire architectural approprié au contexte historique du secteur;
- Assurer la contribution de la culture et des arts à la mise en valeur des composantes patrimoniales du secteur, du canal de Lachine et du bassin Peel, notamment par la localisation des lieux de création et de diffusion, par des contributions à l'aménagement du domaine public et à la mise en valeur des bâtiments et des ouvrages d'art;
- Accroître le rayonnement des activités du secteur par l'implantation de nouvelles activités ou équipements culturels (salles de spectacles, salles de cinéma, galeries d'art, hôtels, etc.);
- Assurer la complémentarité des activités culturelles et artistiques du secteur à l'offre existante de l'arrondissement du Sud-Ouest et du reste du territoire montréalais;
- Favoriser l'établissement d'artistes et de créateurs dans le secteur en permettant l'implantation de lieux de création et de diffusion artistique et en incluant des ateliers-résidences dans l'offre résidentielle prévue;
- Établir des hauteurs de construction sur rue adaptées au caractère issu du passé industriel du secteur et encadrer la construction des bâtiments atteignant les surhauteurs prévues en fonction de critères de performance architecturale – incluant la prise en compte des impacts microclimatiques et sur l'ensoleillement du domaine public – devant être établis dans le cadre d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA);
- Assurer l'application des mesures de documentation et de protection appropriées des ressources archéologiques du secteur, de même que leur mise en valeur, lorsque pertinente, dans la conception des bâtiments et des aménagements extérieurs;
- Favoriser la découverte du secteur à travers les déplacements piétonniers en misant sur la qualité de l'aménagement du domaine public, la mise en valeur des rues, la création d'un réseau d'espaces publics (places et espaces verts) et la mise en valeur des ouvrages d'art;
- Assurer la qualité et la convivialité du domaine public par un emploi judicieux de matériaux, d'éléments de mobilier urbain, de plantations et d'art public appropriés au contexte historique du secteur.

Mettre en valeur  
le canal de Lachine  
et les abords  
du bassin Peel

## 3.3

Le canal de Lachine et le bassin Peel constituent les éléments fondateurs du développement de Griffintown et confèrent au secteur un caractère unique. Cette infrastructure de transport, déterminante dans le développement industriel de Montréal au XIXe siècle, présente aujourd'hui une valeur historique dont la reconnaissance s'avère incontournable dans toute opération de réaménagement urbain ou de développement immobilier.

Les nombreux projets immobiliers ayant fait suite aux investissements publics majeurs consentis sur le canal de Lachine témoignent d'ailleurs du formidable potentiel de cette voie d'eau pour stimuler la revitalisation des quartiers limitrophes. Ainsi, une mise en valeur appropriée du canal et du bassin Peel augmente le potentiel de développement du secteur et constitue une indéniable valeur ajoutée pour le développement des terrains riverains.

Outre sa valeur historique et symbolique, le canal de Lachine constitue un équipement récréotouristique majeur pour l'arrondissement du Sud-Ouest et pour l'ensemble de la région montréalaise. Révélant un paysage urbain unique, le parc linéaire et la piste cyclable du canal, de même que la réouverture récente du canal à la navigation de plaisance, confirment l'importance de préserver le caractère public de ses abords et d'accroître leur accessibilité afin de maximiser leurs retombées sur le développement du secteur.

Le secteur du bassin Peel (composé des deux « bassins à farine » mis en valeur en 2002) forme, avec le bassin Wellington et les quatre bassins du 1500 rue Ottawa (actuellement enfouis), le premier port intérieur de Montréal qui a constitué pendant plus de 125 ans le centre névralgique du transport maritime, du transport ferroviaire et de l'activité industrielle.

L'agence Parcs Canada, responsable du lieu historique national du Canal-de-Lachine, compte mettre en valeur le secteur du bassin Peel par la reconstitution des cinq entrepôts qui occupaient historiquement les abords des « bassins à farine ». Le programme de mise en valeur comprendrait l'implantation de la Maison du canal (centre d'interprétation et bureaux administratifs de Parcs Canada), une marina d'escale, des commerces et services ainsi que la tenue d'activités récréotouristiques sur le plan d'eau.





La mise en valeur du canal de Lachine et du bassin Peel dans le secteur Peel-Wellington doit reposer sur les principes suivants :

- Affirmer le caractère unique des abords du canal de Lachine et du bassin Peel par une production architecturale de qualité exceptionnelle adaptée au contexte historique du secteur;
- Poursuivre la structuration des abords du canal de Lachine en permettant des constructions de gabarit approprié pouvant atteindre la hauteur maximale observée dans les constructions existantes en front du canal ;
- Tirer profit du dégagement des abords du bassin Peel en permettant des constructions de gabarits plus importants s'intégrant aux repères bâtis de grande hauteur visibles à partir du site, tels le silo no 5 et les bâtiments de l'ancienne minoterie Ogilvy;
- Renforcer l'animation des abords du canal et du bassin Peel en assurant, au rez-de-chaussée des bâtiments riverains, la présence d'usages générateurs d'animation et l'ouverture des façades (vitrines, accès, terrasses);
- Aménager les abords du canal et du bassin Peel dans l'esprit des interventions réalisées à ce jour sur les ouvrages d'art et les espaces riverains (restauration, mise en valeur et interprétation);
- Accroître la mise en valeur et l'animation des abords du bassin Peel par l'implantation d'un équipement culturel ou touristique majeur;
- Protéger l'accès public des berges du canal en aménageant les espaces riverains (quais, rues, parcs et places riveraines) et en les préservant dans le domaine public de la Ville de Montréal et de l'agence Parcs Canada;
- Augmenter le nombre de « fenêtres » sur le canal par la création de nouvelles places publiques améliorant les liens entre le quartier et le canal;
- Maximiser les accès piétonniers et cyclables vers le canal par la mise en valeur des voies d'accès actuelles et la création de nouveaux points d'entrée publics, par une implantation appropriée des bâtiments riverains et par un aménagement du domaine public de qualité.

## Retisser les liens avec les secteurs limitrophes

### 3.4

À compter de 1845, Griffintown se développe et forme, avec le faubourg des Récollets (actuelle Cité Multimédia) et une partie de Pointe Saint-Charles, le quartier Sainte-Anne. Cette appartenance est aujourd'hui toujours perceptible dans la continuité de la trame urbaine du secteur.

L'implantation de deux infrastructures de transport majeures – le viaduc ferroviaire du CN dans les années 30 et l'autoroute Bonaventure dans les années 60 – viendra toutefois scinder le faubourg historique et déstructurer son réseau de rues et de lieux publics.

Aujourd'hui, malgré la proximité du centre-ville et la revitalisation du faubourg des Récollets, ces infrastructures routières et ferroviaires contribuent largement à l'enclavement du secteur. De même, le nombre limité d'axes de circulation franchissant le canal de Lachine et d'axes routiers est-ouest restreint les liens qu'entretient le secteur avec le reste de l'arrondissement. Par ailleurs, l'état actuel de l'aménagement du domaine public communique une perception négative du secteur et contribue aussi à son isolement.

Dans le secteur Peel-Wellington, les interventions visant à retisser les liens avec les secteurs limitrophes doivent donc confirmer le rôle-clé du secteur comme charnière entre l'arrondissement du Sud-Ouest, le centre-ville et le Vieux-Montréal et assurer son arrimage avec d'autres projets majeurs tels le réaménagement de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, le redéveloppement du 1500 rue Ottawa et la consolidation du campus de l'ÉTS.

Ces interventions doivent s'articuler sur les principes suivants :

- Confirmer le rôle stratégique de la rue Peel comme artère structurante du secteur et, à plus grande échelle, comme lien entre le mont Royal et le canal de Lachine, notamment par la qualité de l'aménagement du domaine public et de l'architecture des constructions riveraines. Cet axe stratégique doit également assurer la desserte du secteur par un tramway s'inscrivant dans un tracé reliant le Vieux-Montréal au centre-ville;
- Confirmer le rôle stratégique et historique de la rue Wellington comme porte d'entrée au secteur et à l'ensemble du centre-ville sur le parcours du pont Victoria, par la qualité de l'aménagement du domaine public, de l'architecture des constructions riveraines;
- Atténuer la barrière physique imposée par le viaduc ferroviaire du CN, notamment en mettant en valeur les qualités architecturales de l'ouvrage d'art et en assurant l'implantation d'activités génératrices d'animation à ses abords;
- Assurer l'arrimage du réaménagement du secteur aux interventions proposées dans le cadre du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure de la Société du Havre;
- Valoriser les déplacements piétonniers entre le secteur Peel-Wellington et les secteurs limitrophes en assurant la qualité de l'aménagement du domaine public de l'ensemble des rues donnant accès au secteur;
- Mettre en valeur les axes visuels vers le centre-ville, le canal de Lachine et les autres éléments d'intérêt du secteur;
- Mettre en valeur les grandes perspectives et les vues encadrées d'intérêt reliant le mont Royal et le canal de Lachine.



Améliorer les conditions  
d'accessibilité et les  
déplacements internes  
du secteur

## 3.5

Le secteur Peel-Wellington est traversé par une grande variété d'axes de circulation. L'autoroute Bonaventure constitue un axe majeur assurant son raccordement au réseau régional d'autoroutes et au pont Champlain; il s'inscrit aussi directement sur le parcours d'accès reliant le pont Victoria au centre-ville. Le secteur est également sillonné par un réseau d'artères, de voies collectrices et de voies locales qui supporte les déplacements locaux, mais également d'importants mouvements pendulaires en période de pointe.

Le secteur Peel-Wellington constitue donc une importante porte d'entrée au centre-ville pour les automobilistes en provenance de la Rive-Sud. Cette situation engendre déjà d'importants problèmes de congestion en période de pointe (niveaux de service critiques aux intersections et files d'attente). Avec l'intensification des activités dans le secteur et la nouvelle demande en circulation qui en résultera, cette problématique est appelée à constituer un irritant majeur tant pour les déplacements en provenance ou à destination du secteur que pour les déplacements internes et la qualité de vie en son sein même.

La desserte actuelle du secteur en transport collectif présente également des déficiences importantes, malgré sa localisation à proximité immédiate du pôle d'emplois le plus dense de la région métropolitaine de Montréal. Les quatre stations de métro qui pourraient potentiellement le desservir se trouvent à plus de 15 minutes de marche et certains des parcours piétonniers vers ces stations se trouvent entravés par les voies d'accès à l'autoroute Ville-Marie.

Les interventions sur le réseau routier et l'aménagement du domaine public devront contribuer à améliorer les conditions d'accessibilité et les déplacements internes, tant pour les résidents et les usagers (piétons, cyclistes, automobilistes et camions desservant ses activités), que pour la circulation de transit empruntant le secteur.

S'inscrivant résolument dans une approche de développement urbain durable, les principes suivants devront être mis de l'avant dans le cadre de ces interventions :

- Créer un milieu de vie d'avant-garde desservi et conçu en fonction d'un mode de transport collectif performant (tramway) tel que planifié par le *Plan de transport de Montréal*;
- Évaluer avec les partenaires concernés la pertinence d'implanter une gare intermodale desservant le secteur;
- Améliorer la desserte actuelle du secteur en transport collectif avec les partenaires concernés, de manière à renforcer les liens entre l'arrondissement du Sud-Ouest, le centre-ville et le Vieux-Montréal;
- Réaliser un plan de gestion des déplacements visant à diminuer la dépendance à l'automobile individuelle, à maximiser la contribution des modes de transport alternatifs et à optimiser les conditions de circulation dans le secteur;
- Assurer le maintien et la création de places de stationnement sur rue réservées aux résidents actuels et futurs du secteur;
- Établir des modalités d'encadrement de l'offre en stationnement visant à limiter le nombre de places de stationnement desservant les activités du secteur;
- Planifier la gestion de la circulation générée par la mise en valeur du secteur (camionnage, livraison, achalandage commercial) et la localisation des accès véhiculaires afin d'en minimiser les impacts sur la fluidité et la sécurité des déplacements;



- Assurer l'adaptation du réseau routier à la nouvelle vocation du secteur et la conciliation des problématiques actuelles de circulation;
- Aménager le domaine public de manière à assurer le confort et la convivialité des déplacements des piétons et des cyclistes;
- Implanter des mesures visant à assurer la sécurité des piétons et des cyclistes de même que l'apaisement de la circulation automobile dans le secteur (aménagement du domaine public, traverses piétonnes, signalisation, etc.);
- Assurer le raccordement du secteur au réseau cyclable montréalais, notamment en établissant un lien avec le canal de Lachine et le centre-ville dans l'axe de la rue Peel.



Assurer l'exemplarité  
de la mise en valeur du  
secteur en matière de  
développement durable

## 3.6

Tel que proposé par les orientations précédentes du PPU, la création d'un milieu de vie urbain dans un secteur à revitaliser, offrant une densité accrue, une large gamme d'activités complémentaires et conçu en fonction d'une desserte par un mode de transport collectif performant (tramway), s'inscrit déjà dans une démarche de développement durable.

L'atteinte d'une qualité exemplaire en matière de développement durable doit également être une préoccupation se traduisant à toutes les étapes des interventions publiques et privées visant la mise en valeur du secteur Peel-Wellington (planification, préparation de site, construction, gestion et entretien subséquent).

Une mise en valeur du secteur recherchant l'exemplarité et l'innovation en matière de développement durable doit notamment s'appuyer sur les principes suivants :

- Assurer une saine gestion des sols contaminés et favoriser la réutilisation et le recyclage des matériaux de démolition;
- Privilégier l'utilisation de matériaux durables, de fabrication locale et présentant dans la mesure du possible une certification environnementale;
- Réduire les effets d'îlots de chaleur en maximisant le verdissement du domaine public et des espaces extérieurs privés et en favorisant l'aménagement de superficies importantes de toits-terrasses et de toitures vertes sur les bâtiments;
- Encourager l'atteinte de certifications environnementales par les projets de développement immobilier prévus dans le secteur (certification LEED par exemple);
- Favoriser l'application de mesures visant à assurer la performance écologique et énergétique des systèmes d'exploitation des bâtiments et de gestion du domaine public (système de chauffage, de climatisation et de ventilation, infrastructures souterraines, éclairage public, etc.);
- Maximiser la contribution de la lumière naturelle et de l'ensoleillement dans la planification urbaine du secteur et dans la conception architecturale des bâtiments;
- Assurer une gestion des eaux de pluie favorisant leur réemploi – notamment pour l'irrigation des espaces verts – et la réduction des impacts sur le réseau municipal;
- Prévoir des mesures visant à prévenir et atténuer le bruit dans la planification urbaine du secteur et dans la conception architecturale des bâtiments;
- Assurer l'intégration de mesures performantes de recyclage et de récupération des matières résiduelles dans la conception et la gestion des bâtiments du secteur.







## Interventions relatives au domaine public planifiées dans le cadre du PPU

# 4

Le programme particulier d'urbanisme encourage un développement mixte du secteur Peel-Wellington, dont la composante résidentielle est prédominante. L'implantation de nouvelles activités commerciales concentrées sur les axes structurants du secteur et la création d'un réseau de places publiques et de parcs assureront une accessibilité à différents services et équipements qui combleront les besoins de la nouvelle population résidante et des usagers actuels et futurs du secteur. De même, l'implantation d'activités culturelles et touristiques dans le secteur assurera son animation et contribuera à son rayonnement.

Ces interventions sont particulièrement motivées par la mise en œuvre du projet *Griffintown* et s'inscrivent dans le cadre des orientations énoncées précédemment.

La réalisation du projet *Griffintown* sur le domaine privé est encadrée par les orientations présentées précédemment et par les paramètres du Plan d'urbanisme et de la réglementation d'urbanisme d'arrondissement qui seront modifiés pour assurer leur conformité au présent PPU.

La mise en œuvre du projet *Griffintown* requiert également un ensemble d'interventions relatives au domaine public. Ainsi, la réorganisation du réseau routier, le réaménagement du domaine public, la création d'un réseau de places publiques et de parcs et, le cas échéant, la réfection du réseau d'infrastructures sont rendus nécessaires pour permettre la réalisation de ce projet.

*Les plans et les illustrations contenus dans la présente section sont présentés à titre indicatif. Le concept d'aménagement et les constructions qui seront réalisés pourront différer de ces plans dans la mesure où ils sont conformes au contenu du présent PPU.*

## Réorganisation du réseau routier 4.1

L'implantation de nouvelles activités dans le secteur nécessite une réorganisation du réseau routier afin de répondre aux besoins fonctionnels du projet *Griffintown* et d'améliorer les conditions de circulation et d'accessibilité du secteur Peel-Wellington. Cette réorganisation se traduit notamment par la reconfiguration et la fermeture de certaines rues, l'aménagement de nouvelles voies de circulation ou par le réaménagement du domaine public dans les emprises de rue existantes.

La figure 3 illustre les interventions nécessaires à la réalisation du projet *Griffintown*. Les interventions requises sur chacune des rues du secteur Peel-Wellington sont également détaillées à titre indicatif par des vues en plans et coupes à l'annexe A du PPU.

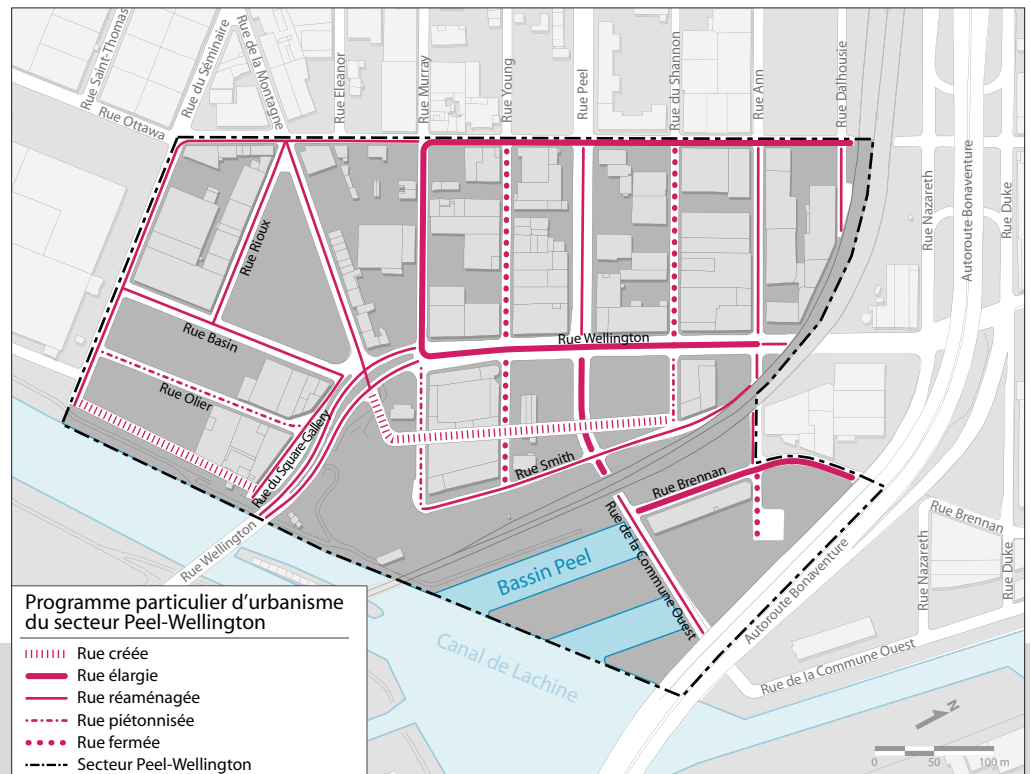


Figure 3: La réorganisation du réseau routier

### **Rue Peel**

La rue Peel, qui relie le mont Royal au canal de Lachine et au Vieux-Montréal, constitue l'artère structurante et la porte d'entrée du secteur. Principal lieu d'échange entre les fonctions commerciales, résidentielles et les déplacements de transit, cette rue présente une géométrie et un aménagement devant également permettre l'implantation du tramway et d'un lien cyclable reliant le centre-ville au canal de Lachine.

Le tronçon de la rue Peel compris entre la rue Wellington et le bassin Peel constitue l'emplacement privilégié pour l'implantation d'une station du réseau de tramway permettant une desserte optimale des diverses composantes du projet *Griffintown*, en plus d'offrir un potentiel d'échanges intermodaux avec d'autres réseaux de transport existants ou projetés traversant le secteur (taxis, trains de banlieue, autobus). Au besoin, l'emprise de la rue Peel pourrait être élargie dans ce tronçon afin d'assurer les aménagements requis par la station.

L'encadrement de la rue conféré par l'architecture des bâtiments, les hauteurs de construction et la largeur de l'emprise de la rue Peel confirment son statut d'artère principale du secteur. La continuité des vitrines commerciales au rez-de-chaussée, le traitement particulier des enseignes commerciales et le va-et-vient généré par le passage du tramway ou d'un autre mode de transport collectif performant, contribuent à l'animation de la rue. De même, la générosité des espaces dédiés aux piétons, le couvert végétal abondant et l'aménagement soigné du domaine public font de cet axe un lieu vivant, agréable et sécuritaire.

Par ailleurs, la rue Peel constitue la principale voie d'accès vers le bassin Peel à partir du centre-ville. Son aménagement, à la jonction de la rue de la Commune, doit donc souligner formellement la porte d'entrée vers le bassin Peel et faciliter les déplacements vers ce lieu charnière entre le canal de Lachine et le Vieux-Port, tout en minimisant l'effet de barrière créé par le viaduc ferroviaire.

### **Rue de la Commune**

La rue de la Commune, en front du bassin Peel, forme un lieu charnière entre le Vieux-Port, le Vieux-Montréal et le secteur Peel-Wellington. Ce lieu stratégique doit donc supporter les activités touristiques, culturelles et récréatives implantées à ses abords.

L'encadrement des bâtiments sur la rue de la Commune souligne le prestige de ce lieu unique et participe à la mise en valeur du bassin Peel et des icônes du paysage industriel environnant. Ainsi, la rue de la Commune doit être réaménagée pour assumer un rôle de promenade touristique, offrant un contact privilégié avec le canal de Lachine et des vues uniques sur le centre-ville. Son emprise pourrait aussi être élargie afin de supporter le passage du tramway.

### **Rue Wellington**

La rue Wellington occupe une place importante dans le secteur Peel-Wellington, qu'elle relie au Vieux-Montréal et à l'arrondissement du Sud-Ouest. Malgré son statut d'axe de transit, la rue Wellington demeure une porte d'entrée importante vers le centre-ville de Montréal. L'image qu'elle doit projeter avec ses plantations, ses trottoirs larges et le gabarit des bâtiments qui l'encadrent doit renforcer cette fonction.

Les diverses composantes commerciales et résidentielles du projet *Griffintown* s'articulent également le long de cet axe. À cet égard, l'emprise et l'aménagement actuels de la rue Wellington doivent être révisés pour en faire un lieu convivial et sécuritaire où pourront harmonieusement cohabiter la circulation de transit, les accès véhiculaires aux stationnements souterrains, les déplacements piétonniers et l'animation commerciale générée par le projet. Le secteur de la tête du pont Wellington (carrefour Wellington-de la Montagne) doit également être réaménagé pour assurer la sécurité des déplacements piétonniers générés par le projet *Griffintown*.

### **Rue de la Montagne**

La rue de la Montagne relie formellement le mont Royal au canal de Lachine, en passant par le centre-ville. Dans le secteur Peel-Wellington, la rue de la Montagne présente actuellement un caractère résidentiel respectant sa vocation historique.

Son cachet particulier et sa qualité d'ensemble, conférés par un ensemble de maisons victoriennes d'intérêt patrimonial et le parc du Faubourg Sainte-Anne, font de la rue de la Montagne un élément repère dans le paysage du secteur Peel-Wellington. Son réaménagement doit contribuer à renforcer la relation entre l'alignement de maisons victoriennes, les nouvelles constructions prévues par le projet *Griffintown* et le parc, afin de formaliser un véritable noyau résidentiel et de préserver ce trait de caractère unique du quartier.



### Rue Ottawa

La rue Ottawa constitue un axe de transit local reliant le secteur Peel-Wellington au Vieux-Montréal et au reste de Griffintown. Traditionnellement occupée par les fonctions communautaires de Griffintown, son importance historique est perceptible à travers les bâtiments d'intérêt qui y sont toujours en place.

La rue Ottawa forme la limite nord du projet *Griffintown*. Une attention particulière doit donc être portée à l'aménagement des carrefours nord-sud qui la ponctuent afin de favoriser les déplacements piétonniers et marquer la transition entre le secteur et la portion nord de Griffintown. Son réaménagement doit permettre de concilier la desserte des nouvelles activités du projet, sa vocation actuelle d'axe de transit local et son caractère historique pour former une rue de quartier alliant harmonieusement ces différentes fonctions. L'emprise de la rue Ottawa doit également être élargie afin de faciliter les accès véhiculaires aux aires souterraines de stationnement et de livraison du projet *Griffintown*.

### Rue Ann

La rue Ann doit être réaménagée pour former une rue d'ambiance où se côtoient diverses activités prévues par le projet *Griffintown* : habitation, boutiques sur rue, services et place publique. Son réaménagement doit par ailleurs refléter l'ambiance pittoresque que lui confère la mise en valeur du complexe industriel de la New City Gas Co., bâtiment d'intérêt patrimonial identifié par le Plan d'urbanisme, et son recyclage à des fins commerciales.



### **Rue Murray**

La rue Murray représente la seule rue à caractère résidentiel à l'est de la rue de la Montagne. Son réaménagement et son élargissement doivent faciliter la cohabitation des activités résidentielles et commerciales prévues par le projet *Griffintown* et contribuer à l'établissement d'un environnement urbain agréable et sécuritaire pour les futurs résidents.

Au sud de la rue Wellington, la rue Murray est intégrée à l'aménagement d'un nouvel espace public de grande envergure assurant un nouvel accès au canal de Lachine et au bassin Peel dans l'axe de la rue de la Montagne. Le respect de l'emprise de cette portion de la rue Murray par l'implantation des nouveaux bâtiments maximise le dégagement offert par le nouvel espace public.

### **Rue Dalhousie**

À l'instar de la rue Ann, la rue Dalhousie est réaménagée de manière à contribuer à la mise en valeur du complexe industriel de la New City Gas Co., de même qu'à la mise en valeur de l'ouvrage d'art d'intérêt que représente le viaduc ferroviaire du CN.

### **Rue du Shannon**

Au sud de la rue Wellington, l'emprise de la rue du Shannon est réaménagée de manière à s'inscrire dans le parcours piétonnier formé par la nouvelle rue d'ambiance, la rue Smith et le nouvel espace public donnant accès au canal de Lachine et au bassin Peel dans l'axe de la rue de la Montagne.

### **Rue Smith**

La rue Smith constitue actuellement une voie de circulation secondaire laissée pour compte en arrière-lot des bâtiments ayant front sur la rue Wellington. Son importance historique à titre de premier tracé de la rue Wellington, son caractère singulier en bordure du viaduc ferroviaire du CN et la perspective sur le canal de Lachine offerte à son extrémité ouest en font toutefois un lieu unique dans le secteur Peel-Wellington.

Le réaménagement de la rue Smith vise donc à tirer profit de ces caractéristiques particulières, à supporter l'implantation d'activités génératrices d'animation et à l'inscrire formellement dans le parcours piétonnier formé par la nouvelle rue d'ambiance et le nouvel espace public dans l'axe de la rue de la Montagne.

**Nouvelle rue d'ambiance**

Le tracé de la nouvelle rue d'ambiance est rendu nécessaire par le projet *Griffintown* pour permettre l'implantation de nouvelles activités au sud de l'actuelle rue Wellington. Par conséquent, un nouveau milieu de vie peut s'étendre dans cette partie plus enclavée du secteur Peel-Wellington.

Cette nouvelle rue est caractérisée par une ambiance commerciale unique reposant sur une présence continue de boutiques, de restaurants et de terrasses sur rue, surmontés aux étages supérieurs de bâtiments résidentiels. Son gabarit et son encadrement ajusté en font une rue singulière, en continuité avec le caractère de la rue Ann.

La nouvelle rue relie plusieurs places publiques et forme un axe structurant pour les déplacements piétonniers qui permet des points de contact privilégiés avec le canal de Lachine.

**Rue Brennan**

Le réaménagement de la rue Brennan contribue à la mise en valeur de l'entrepôt Crathern & Caverhill, bâtiment d'intérêt patrimonial identifié par le Plan d'urbanisme. De même, la rue Brennan, actuellement isolée entre le viaduc ferroviaire du CN et la structure de l'autoroute Bonaventure, doit desservir les nouvelles activités culturelles et touristiques prévues par le projet *Griffintown* aux abords du bassin Peel et faciliter l'implantation du tramway desservant le secteur.

Son réaménagement doit donc répondre aux besoins de ces différentes fonctions et contribuer à l'établissement d'un lieu convivial et sécuritaire mettant également en valeur les qualités architecturales du viaduc ferroviaire. L'emprise de la rue Brennan doit donc être élargie afin d'assurer l'aménagement d'un trottoir pouvant supporter l'achalandage piétonnier généré par la salle de spectacles prévue par le projet *Griffintown* sur le côté sud de la rue.

### **Rues Basin et Rioux**

Le gabarit, l'échelle et l'aménagement des rues Basin et Rioux doivent contribuer à renforcer la cohérence d'ensemble de la périphérie du parc du Faubourg Sainte-Anne. Leur réaménagement doit concilier le caractère historique existant et l'introduction de bâtiments résidentiels contemporains prévus par le projet *Griffintown*, en plus de répondre au nouvel achalandage piétonnier.

Considérant l'augmentation de la densité d'occupation de ce secteur générée par le projet *Griffintown*, l'extrémité est de la rue Basin doit également faire l'objet d'un réaménagement visant à canaliser la circulation provenant de la rue du Square Gallery et à atténuer l'engorgement potentiel du carrefour des rues Wellington, de la Montagne, Basin et du Square Gallery. La rue Basin doit également contribuer au désenclavement vers l'ouest de cette portion du secteur Peel-Wellington.

### **Rue du Séminaire**

La rue du Séminaire forme une rue résidentielle à caractère local dont l'aménagement répond aux besoins des nouveaux résidents du projet *Griffintown*. Le réaménagement du côté est de la rue du Séminaire doit également considérer un éventuel redéveloppement du 1500 rue Ottawa.

### **Rue Olier**

L'emprise de la rue Olier est retirée du domaine public pour être intégrée au développement immobilier prévu par le projet *Griffintown*. Le tracé de cette rue doit toutefois être rappelé dans l'aménagement des espaces extérieurs du projet pour assurer un lien piétonnier et cyclable entre la rue du Square Gallery et la rue du Séminaire.



### **Rue du Square Gallery**

La rue du Square Gallery est réaménagée afin de supporter les activités résidentielles et commerciales prévues par le projet *Griffintown*. Offrant déjà un lien visuel intéressant entre les abords du canal de Lachine et le parc du Faubourg Sainte-Anne, la rue doit être réaménagée dans son emprise actuelle afin d'améliorer l'interface entre le développement immobilier et le pont Wellington.

Considérant l'augmentation de la densité d'occupation de ce secteur générée par le projet *Griffintown*, l'extrémité nord de la rue doit également faire l'objet d'un réaménagement visant à canaliser la circulation sur la rue Basin pour atténuer l'engorgement potentiel du carrefour des rues Wellington, de la Montagne, Basin et du Square Gallery.

### **Nouvelle rue bordant le canal de Lachine**

Afin de desservir les activités commerciales et résidentielles du projet *Griffintown* et d'assurer la mise en valeur du canal de Lachine et le maintien du caractère public de ses abords, une nouvelle rue publique est aménagée au nord de l'emprise du parc linéaire du Canal de Lachine, entre les rues du Square Gallery et du Séminaire. Présentant un gabarit de voie locale, cette rue doit également être aménagée pour supporter l'animation commerciale du rez-de-chaussée des bâtiments préconisée par le projet (terrasses extérieures) et assurer une transition harmonieuse avec les aménagements du parc linéaire du Canal de Lachine.

Mise en place  
d'un réseau  
de places publiques  
et de parcs

## 4.2

La création d'un réseau de places publiques et de parcs vise principalement l'amélioration du cadre de vie des résidents et usagers actuels et futurs du secteur Peel-Wellington. Ce réseau de nouveaux lieux publics doit également renforcer les points de contact entre le quartier et le canal de Lachine.

L'augmentation du nombre de « fenêtres » sur le canal et de liens publics y donnant accès favorise la découverte du secteur par les piétons et participe à l'interprétation des nombreux repères historiques présents dans le secteur et ses environs. De même, l'articulation du réseau le long du canal contribue à générer une plus grande valeur ajoutée aux terrains riverains.

Par ailleurs, le déploiement du réseau de places publiques et de parcs permet de structurer les différents pôles d'activités prévus par le projet *Griffintown* en créant des lieux publics liant les nouvelles fonctions commerciales et résidentielles implantées dans le secteur.

Selon leur statut et leur localisation, ces nouveaux espaces sont conçus et aménagés pour répondre aux besoins des diverses clientèles qu'ils desservent: résidents, familles avec enfants, travailleurs, consommateurs et touristes. Ainsi, les plantations, les matériaux de revêtement de sol, les éléments de mobilier et les équipements qui y seront installés varieront d'un espace à l'autre, mais dans un souci de cohérence d'ensemble.

Considérant l'offre actuelle en espaces verts dans le secteur, une attention particulière sera portée au verdissement des espaces publics. Dans le même esprit, l'aménagement d'importantes superficies de toits terrasses accessibles aux résidents est également prévu sur les nouveaux bâtiments, contribuant ainsi au verdissement global du secteur Peel-Wellington.



La figure 4 illustre à titre indicatif le réseau de places publiques et de parcs proposé par le PPU. La localisation et la programmation définitive des espaces publics composant ce réseau pourront être bonifiées dans le cadre d'études complémentaires. La configuration définitive du réseau de places publiques et de parcs devra toutefois prévoir de nouveaux espaces relevant du domaine public de la Ville de Montréal dont la superficie totale correspond minimalement à 10% de la superficie des terrains compris dans le projet *Griffintown*, excluant les superficies existantes du parc du Faubourg-Sainte-Anne et des propriétés de Parcs Canada. L'arrondissement du Sud-Ouest pourra également zoner à des fins de parcs et d'espaces verts les composantes de ce réseau jugées pertinentes.



Figure 4: Les parcs et places publiques

## Réaménagement du domaine public

### 4.3

La création d'un nouveau milieu de vie et d'un nouveau pôle d'activités commerciales et récréotouristiques générée par le projet *Griffintown* requiert une révision importante de l'aménagement du domaine public dans le secteur Peel-Wellington.

Dans l'esprit des orientations du Plan d'urbanisme et d'un développement urbain durable, les réaménagements prévus devront valoriser les déplacements piétonniers en respectant les principes de base d'aménagement du domaine public qui y sont énoncés, notamment pour les secteurs à fort achalandage piétonnier. Les réaménagements devront également contribuer à rehausser la qualité actuelle du domaine public, être conçus en fonction des normes et de critères de conception contemporains et refléter le savoir-faire acquis dans le cadre des interventions récentes menées par la Ville.

Les réaménagements devront également privilégier l'utilisation de matériaux durables et une exécution de grande qualité, l'enfouissement des réseaux de distribution aériens, l'installation de mobilier urbain distinctif et des plantations généreuses, adaptées aux conditions d'ensoleillement du secteur et répondant aux objectifs de biodiversité de l'arrondissement du Sud-Ouest.

Enfin, les interventions sur le domaine public devront faire ressortir le caractère particulier de Griffintown hérité de son passé industriel. Ainsi, l'aménagement des rues, des places publiques et des parcs devra contribuer à mettre en valeur le patrimoine, répondre aux exigences contemporaines des activités générées par le projet *Griffintown* et conférer au secteur un caractère unique qui pourra éventuellement s'étendre à l'ensemble de Griffintown.

Interventions  
sur les réseaux  
d'infrastructures  
**4.4**

Une analyse détaillée de l'état actuel de l'ensemble des infrastructures de même que des nouveaux besoins générés par le projet *Griffintown* permettra de préciser l'envergure des interventions requises par le projet sur les réseaux d'infrastructures souterraines et de surface desservant le secteur Peel-Wellington. Les réaménagements routiers requis pour répondre aux besoins du projet représentent également une occasion unique de procéder à la révision de ces infrastructures lorsque nécessaire.

Des études sont en cours afin de préciser l'état actuel et la capacité des infrastructures existantes, leur adéquation eu égard aux nouvelles normes en vigueur et leur capacité à répondre à la nouvelle demande générée par le projet.

La nature et l'envergure des interventions requises pourront ultérieurement être précisées dans le cadre d'une entente de développement entre le promoteur du projet et la Ville de Montréal.

## Implantation d'une ligne de tramway

# 4.5

Le *Plan de transport de Montréal* exprime un engagement très fort de la Ville sur les enjeux majeurs que sont le développement des transports actifs et collectifs, la diminution de la place de l'automobile et la sécurité des déplacements.

À cet égard, le *Plan de transport* identifie 21 chantiers que la Ville entend réaliser simultanément au cours de la prochaine décennie. En tête de liste de ces chantiers figure l'implantation d'un réseau de tramways au Centre de l'agglomération.

La première ligne de ce réseau emprunterait notamment les axes Berri, de la Commune et Peel pour former une boucle dans le centre-ville. Elle servirait aux déplacements intra centre-ville en connectant ses pôles d'intérêt institutionnels, commerciaux, culturels et touristiques. Cette ligne est également perçue comme un catalyseur pour le développement immobilier de plusieurs secteurs du centre-ville, dont Griffintown.

Le *Plan de transport* prévoit également la mise sur pied d'un comité directeur devant prendre en charge la réalisation de ce réseau initial pour assurer sa mise en service le plus rapidement possible. Ce comité directeur doit préciser les caractéristiques techniques requises pour assurer la desserte du secteur Peel-Wellington et du projet *Griffintown*, notamment dans l'axe de la rue Peel et sur les rues susceptibles d'accueillir le corridor du tramway depuis le Vieux-Montréal. Les réaménagements du réseau routier proposés au point 4.1 doivent tenir compte de ces caractéristiques.

Toutefois, dans la mesure où la planification et la mise en service du réseau de tramways constitue une opération d'envergure dont l'échéancier est indépendant de la réalisation du projet *Griffintown*, il s'avère souhaitable qu'un mode de transport collectif alternatif soit planifié et implanté afin d'assurer une desserte performante du secteur Peel-Wellington d'ici la mise en service du tramway dans l'axe de la rue Peel.

Mise en œuvre  
du programme  
particulier  
d'urbanisme

# 5

La mise en œuvre du programme particulier d'urbanisme du secteur Peel-Wellington et l'encadrement du projet *Griffintown* nécessitent un ensemble d'interventions telles que la modification de certains paramètres du Plan d'urbanisme et la révision des paramètres réglementaires en vigueur dans l'arrondissement du Sud-Ouest, de même que l'élaboration de nouveaux outils réglementaires tel qu'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

D'autres interventions visant plus spécifiquement certains objets visés par un encadrement municipal, tels que les bâtiments d'intérêt patrimonial et les immeubles à acquérir par la Ville dans le cadre du PPU, sont également présentées dans cette section.



Paramètres  
réglementaires  
**5.1**

**Affectation du sol**

L' affectation du sol requise pour assurer la mise en œuvre des orientations du PPU et du projet *Griffintown* est illustrée à la figure 5. Ces catégories d' affectation traduisent la nature générale des milieux, favorisent la mixité et regroupent une variété d' activités pouvant avoir cours au sein d' une même aire d' affectation, moyennant des règles de complémentarité ou de compatibilité que précise la réglementation d' urbanisme adoptée par l' arrondissement. La définition des catégories d' affectation du sol est présentée à l' annexe B du PPU.

Les catégories d' usages autorisées dans les limites du territoire d' application du PPU en vertu de ces catégories d' affectation seront précisées dans la réglementation d' urbanisme de l' arrondissement (voir *Modifications réglementaires* et figure 8).

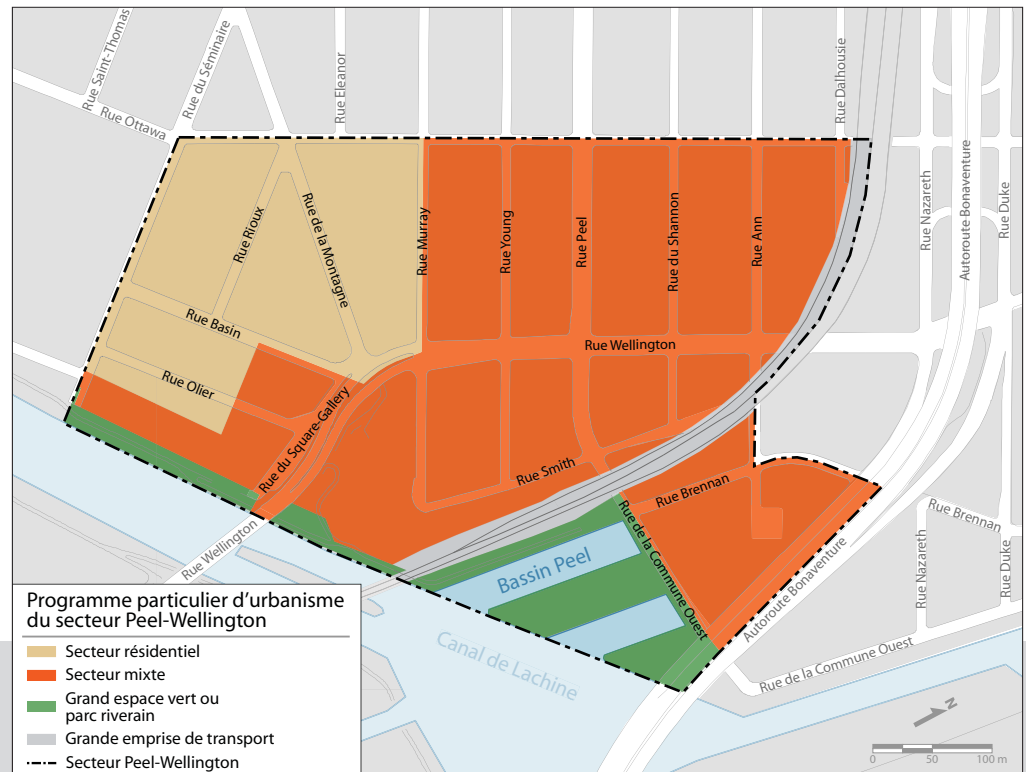


Figure 5: L'affectation du sol



### Densité de construction et taux d'implantation

Les paramètres de densité de construction et les taux d'implantation au sol requis pour assurer la mise en œuvre des orientations du PPU et du projet *Griffintown* sont illustrés à la figure 6. La densité de construction est exprimée par le coefficient d'occupation du sol (COS) qui correspond au rapport entre la superficie de plancher totale d'un bâtiment et l'aire du terrain sur lequel il est érigé. Le taux d'implantation au sol exprime quant à lui le rapport entre la superficie occupée sur le sol par un bâtiment et la superficie du terrain sur lequel ce bâtiment est construit.

Les paramètres illustrés à la figure 6 devront être transcrits intégralement dans la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement.

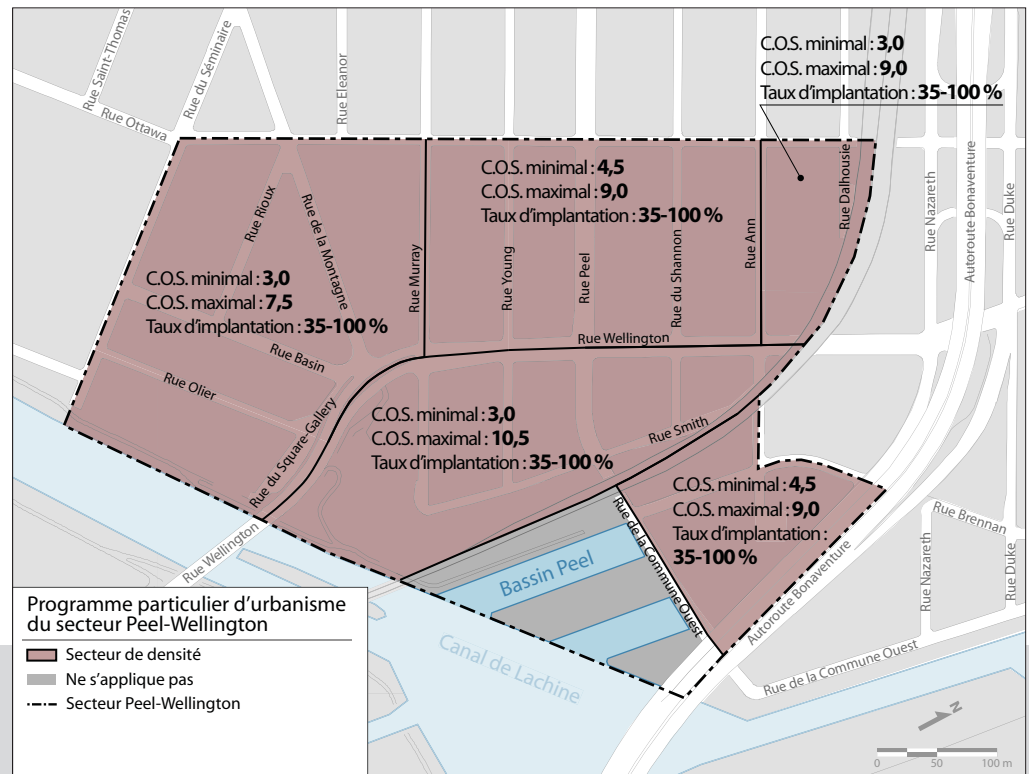


Figure 6 : La densité de construction et les taux d'implantation

### Hauteurs de construction

La figure 7 illustre les hauteurs de construction requises pour assurer la mise en œuvre des orientations du PPU et du projet *Griffintown*.

Ces hauteurs devront être transcrites intégralement dans la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement.

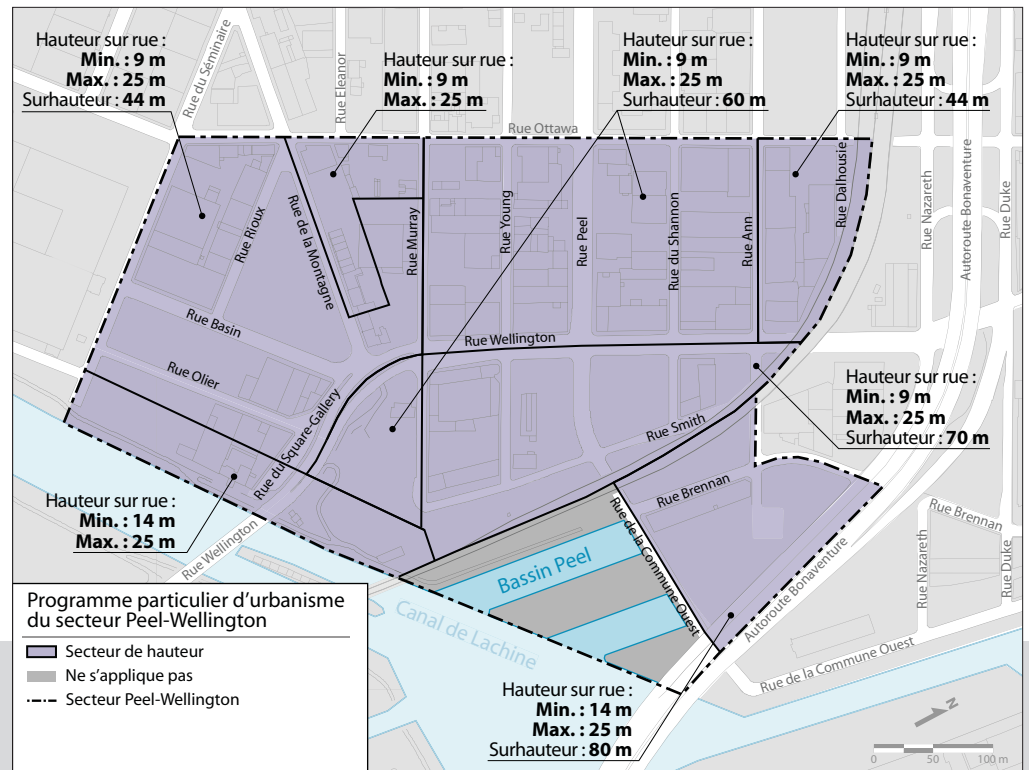


Figure 7: Les hauteurs de construction

### **Modifications réglementaires**

La mise en œuvre du programme particulier d'urbanisme du secteur Peel-Wellington nécessite la modification de certains paramètres réglementaires de l'arrondissement du Sud-Ouest.

#### **Densité**

La réglementation d'urbanisme de l'arrondissement devra transcrire intégralement dans le territoire d'application du PPU les densités et taux d'implantation illustrés à la figure 6 du présent document.

#### **Hauteur**

La réglementation d'urbanisme de l'arrondissement devra transcrire intégralement dans le territoire d'application du PPU les hauteurs minimales et maximales illustrées à la figure 7 du présent document. L'encadrement des constructions atteignant les surhauteurs prévues devra être assujéti à un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) spécifique au secteur Peel-Wellington précisant les critères de performance architecturale applicables, incluant la prise en compte des impacts microclimatiques et sur l'ensoleillement du domaine public et des bâtiments à vocation résidentielle.

### Usages

La réglementation d'urbanisme de l'arrondissement devra permettre les catégories d'usages suivantes, tel qu'illustré à la figure 8:

- dans l'aire d'affectation du sol *Secteur Mixte* située à l'est des rues Murray et Wellington, la catégorie d'usages autorisant les commerces et services en secteur de forte intensité commerciale à tous les étages des bâtiments (C.5C), la catégorie d'usages industriels en secteur désigné Centre-ville (I.3(1)), les usages résidentiels sans limite quant au nombre de logements par bâtiment et les équipements collectifs et services de proximité. Les établissements exploitant l'érotisme et les salles d'amusement ne sont toutefois pas autorisés dans le secteur;
- dans l'aire d'affectation du sol *Secteur mixte* située à l'ouest de la rue Wellington et en bordure du canal de Lachine, la catégorie d'usages autorisant les commerces et services en secteur de moyenne intensité commerciale au rez-de-chaussée et les bureaux au niveau immédiatement supérieur au rez-de-chaussée (C.4B), les usages résidentiels sans limite quant au nombre de logements par bâtiments et les équipements collectifs et services de proximité;

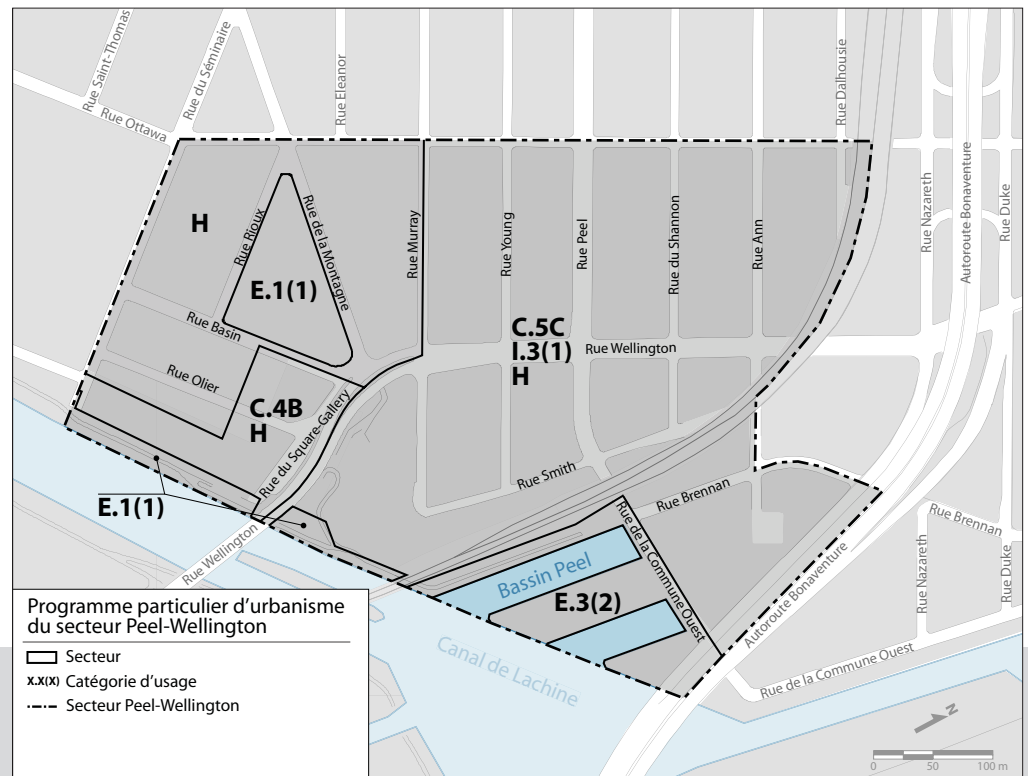


Figure 8: Les catégories d'usage

- dans l'aire d'affectation du sol *Secteur résidentiel*, les usages résidentiels sans limite quant au nombre de logements par bâtiments. La vocation de l'actuel parc du Faubourg-Sainte-Anne est également confirmée par la catégorie d'usage E.1(1);
- dans l'aire d'affectation *Grand espace vert ou parc riverain* bordant le canal de Lachine, la catégorie d'usage E.1(1) tel que prévalant actuellement;
- dans l'aire d'affectation *Grand espace vert ou parc riverain* bordant le bassin Peel, la catégorie d'usage E.3(2) tel que prévalant actuellement.

### **Stationnement**

La réglementation d'urbanisme de l'arrondissement du Sud-Ouest devra prévoir pour l'ensemble du territoire d'application du PPU :

- que le nombre d'unités de stationnement desservant les usages non résidentiels autorisés dans le secteur s'élève à un maximum de 4000, sans égard au nombre maximal d'unités pouvant être autorisées par usage;
- que le nombre maximal d'unités de stationnement autorisé pour un usage résidentiel soit réduit pour passer de 1,5 unité par logement à 1 unité par logement;
- qu'aucun nombre minimal d'unités de stationnement ne soit exigé pour l'ensemble des usages autorisés dans le secteur;
- que toutes les unités de stationnement devront être aménagées en souterrain à l'intérieur des bâtiments;
- que les cases de stationnement desservant un bâtiment pourront être aménagées sur un terrain autre que celui abritant les usages qu'elles desservent dans le territoire d'application du PPU, sans limitation quant au nombre maximal de cases autorisées par terrain et sous réserve de l'établissement de servitudes réelles auxquelles la Ville de Montréal devra être partie.

### **Aires de chargement**

La réglementation d'urbanisme de l'arrondissement du Sud-Ouest devra prévoir pour l'ensemble du territoire d'application du PPU que les aires de chargement desservant les usages autorisés devront être aménagées en souterrain ou à l'intérieur des bâtiments selon les usages.

### **Autres dispositions**

Le secteur d'application du présent PPU est soustrait de l'application des dispositions suivantes contenues dans la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement :

- dispositions relatives à l'apparence d'un bâtiment (notamment les revêtements et les ouvertures);
- dispositions relatives à l'alignement de construction;
- dispositions relatives aux marges latérales et arrière;
- dispositions relatives aux règles d'insertion;
- dispositions relatives aux saillies dans les marges et sur le domaine public.

Ces préoccupations seront encadrées par l'application d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) spécifique au secteur Peel-Wellington.

### **Démolitions**

L'arrondissement du Sud-Ouest prévoit que le *Règlement régissant la démolition d'immeubles de l'arrondissement du Sud-Ouest* devra être modifié afin de permettre l'émission d'un permis de démolition visant un bâtiment significatif ou un bâtiment situé dans un secteur significatif compris dans le territoire d'application du présent PPU (sauf pour un immeuble comprenant un ou plusieurs logements), sans être assujettie à une étude par le comité de démolition.

## Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)

# 5.2

À la suite de l'adoption du présent PPU, l'arrondissement du Sud-Ouest devra élaborer un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) spécifique au secteur Peel-Wellington. Ce PIIA devra comprendre des critères permettant d'assurer la gestion des dispositions réglementaires présentées précédemment et la prise en compte des grandes préoccupations suivantes:

- une production architecturale de grande qualité et le développement d'un vocabulaire architectural approprié au contexte historique du secteur;
- l'intégration et la mise en valeur des bâtiments d'intérêt patrimonial et des ouvrages d'art dans les nouveaux aménagements;
- l'emploi de matériaux de revêtement adaptés au contexte historique du secteur et aux caractéristiques des bâtiments d'intérêt patrimonial préservés;
- l'application de mesures visant à assurer les performances énergétiques et environnementales des bâtiments, de même qu'une intégration architecturale optimale de ces mesures (par exemple l'aménagement de toitures vertes);

- le contrôle de l’affichage commercial afin d’en limiter les incidences négatives sur le cadre bâti et le paysage de la rue et l’adaptation des modes d’affichage au caractère particulier du secteur issu de son passé industriel;
- l’affirmation du caractère unique des abords du canal de Lachine et du bassin Peel par une production architecturale de qualité exceptionnelle adaptée au contexte historique du secteur;
- le rôle stratégique de la rue Peel comme artère structurante du secteur et à plus grande échelle, comme lien entre le mont Royal et le canal de Lachine;
- le rôle stratégique de la rue Wellington comme porte d’entrée au secteur et à l’ensemble du centre-ville sur le parcours du pont Victoria;
- la construction de bâtiments présentant une hauteur sur rue respectant le caractère du secteur issu de son passé industriel;
- l’établissement de critères de performance architecturale, incluant la prise en compte des impacts microclimatiques et sur l’ensoleillement du domaine public et des bâtiments à vocation résidentielle, pour encadrer la construction des bâtiments pouvant atteindre les surhauteurs prévues;
- la poursuite de la structuration des abords du canal de Lachine par la construction de bâtiments de gabarit approprié pouvant atteindre la hauteur maximale observée dans les constructions existantes en front du canal ;
- la construction de bâtiments de gabarit plus important aux abords du bassin Peel tirant profit du dégagement offert et s’intégrant aux repères bâtis de grande hauteur visibles à partir du site, tels le silo no 5 et les bâtiments de l’ancienne minoterie Ogilvy;
- une animation continue au niveau de la rue en maximisant les interactions des bâtiments avec la rue, notamment par la multiplication des ouvertures et des accès directs à partir du trottoir, par la présence d’activités génératrices d’animation au rez-de-chaussée et en évitant la présence de murs aveugles au niveau de la rue et des espaces publics;
- l’application des mesures de protection appropriées à l’intérêt des vestiges archéologiques du secteur, de même que leur mise en valeur, lorsque pertinente, dans la conception des bâtiments et des aménagements extérieurs.



Protection et mise en valeur des bâtiments d'intérêt patrimonial

# 5.3

Le Plan d'urbanisme identifie dans le secteur Peel-Wellington un ensemble de secteurs d'intérêt patrimonial de valeur exceptionnelle, de même que deux bâtiments d'intérêt patrimonial (New City Gas Co et entrepôt Crathern & Caverhill). Ces composantes doivent faire l'objet de mesures particulières visant leur documentation, leur conservation ou leur mise en valeur avant tout travaux de construction, de rénovation ou de démolition.

Dans le cadre de la planification détaillée de Griffintown, une évaluation du cadre bâti de l'ensemble du secteur a été réalisée et a donné lieu à l'identification de 19 bâtiments d'intérêt dans les limites du secteur visé par le projet *Griffintown*. Ces bâtiments sont identifiés à la figure 9, de même que la nature des interventions prévues pour chacun d'entre eux dans le cadre de la réalisation du projet *Griffintown*. Des études complémentaires devront être réalisées afin de préciser les modalités de relocalisation des bâtiments visés par ce type d'intervention.

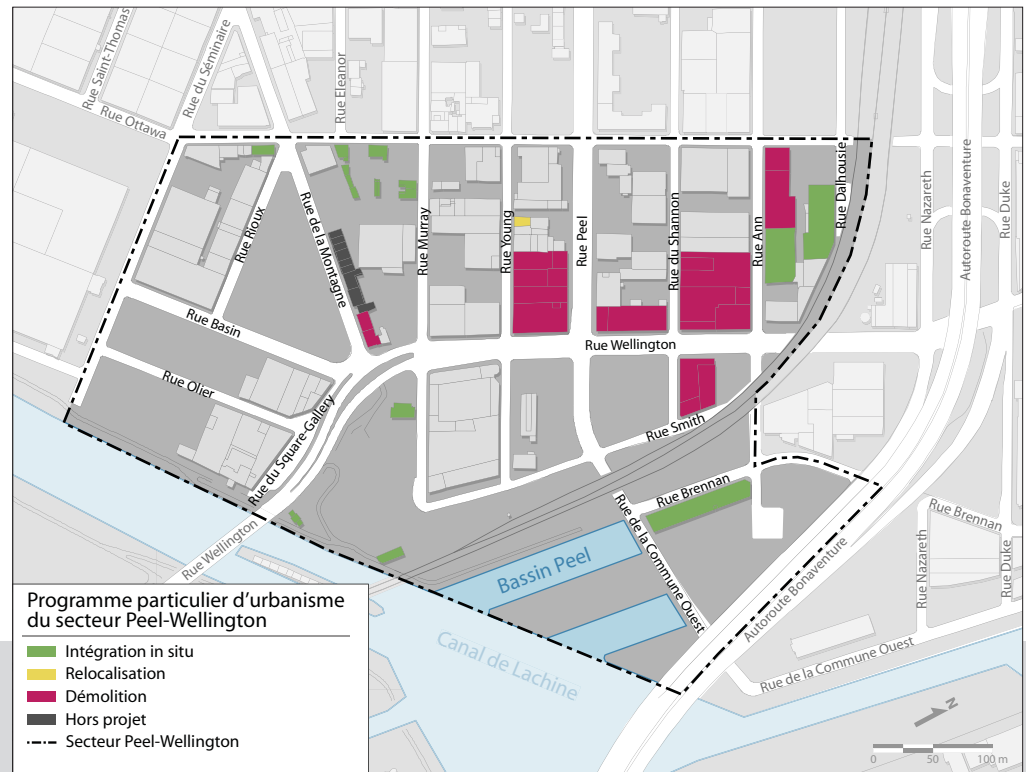


Figure 9: Le patrimoine bâti



Prise en compte du potentiel archéologique  
**5.4**

Le Plan d'urbanisme reconnaît l'importance du patrimoine archéologique et confirme la protection dont bénéficient certaines ressources déjà répertoriées à l'*Inventaire des sites archéologiques du Québec*. Le Plan d'urbanisme signale également l'importance d'appliquer les mesures nécessaires à un examen du potentiel archéologique et le cas échéant, à la protection des vestiges dans tous les secteurs d'intérêt archéologique qui y sont illustrés, dont plusieurs sont localisés dans le secteur Peel-Wellington.

Dans le cadre de la planification détaillée de Griffintown, une étude de potentiel archéologique et de planification des interventions a été réalisée afin de préciser la portée des interventions requises lors de la mise en valeur du secteur, tant sur le domaine public que sur les propriétés privées.

Cette étude révèle un potentiel archéologique manifeste présentant six types d'occupation antérieure du secteur : domestique, industrielle, artisanale, commerciale, institutionnelle et portuaire. En plus des sites archéologiques déjà répertoriés à l'*Inventaire des sites archéologiques du Québec*, la figure 10 illustre les secteurs présentant un potentiel archéologique devant faire l'objet de mesures de protection ou de mitigation : réalisation d'inventaires ou de fouilles archéologiques préalablement à tout travaux d'excavation, conservation in situ et mise en valeur des ressources archéologiques.

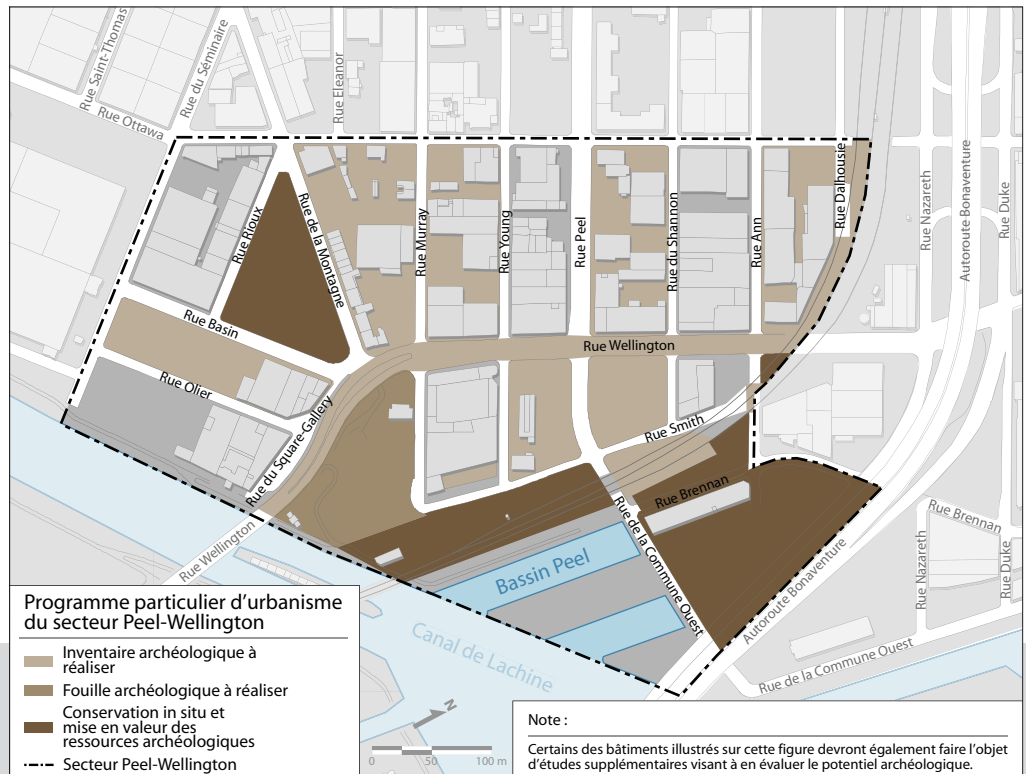
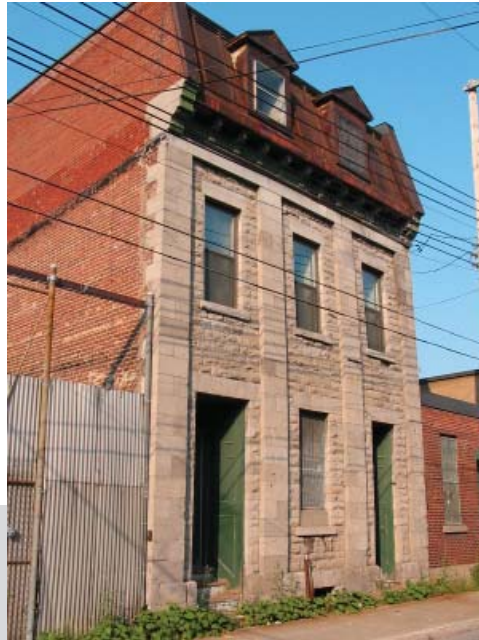


Figure 10: Le patrimoine archéologique

## Acquisition d'immeubles 5.5

Afin d'assurer la réalisation d'un projet conforme au présent programme particulier d'urbanisme, la Ville de Montréal peut procéder à l'acquisition d'immeubles en vue de leur aliénation ou de leur location à un tiers, tel que prévu à l'article 85 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1), sous réserve que ce tiers soit déjà propriétaire ou bénéficiaire d'une promesse de vente de terrains représentant les deux tiers de la superficie dont il a besoin pour réaliser le projet.





Phasage global de réalisation du projet Griffintown et calendrier

# 5.7

La mise en valeur du secteur Peel-Wellington dans le cadre du projet *Griffintown*, de même que les interventions relatives au domaine public seront réalisées par phases, tel que présenté à titre indicatif au tableau 1 et à la figure 12.

Le calendrier de réalisation détaillé, la nomenclature des travaux à réaliser et les composantes du projet *Griffintown* requises dans chaque phase de réalisation seront précisés dans le cadre d'une entente de développement entre le promoteur et la Ville de Montréal.

Phases	Début
1	Printemps 2009
2	Automne 2009
3	Printemps 2010
Phase en continu	Peut être démarrée concurremment aux autres phases selon le marché

Tableau 1: Calendrier de réalisation

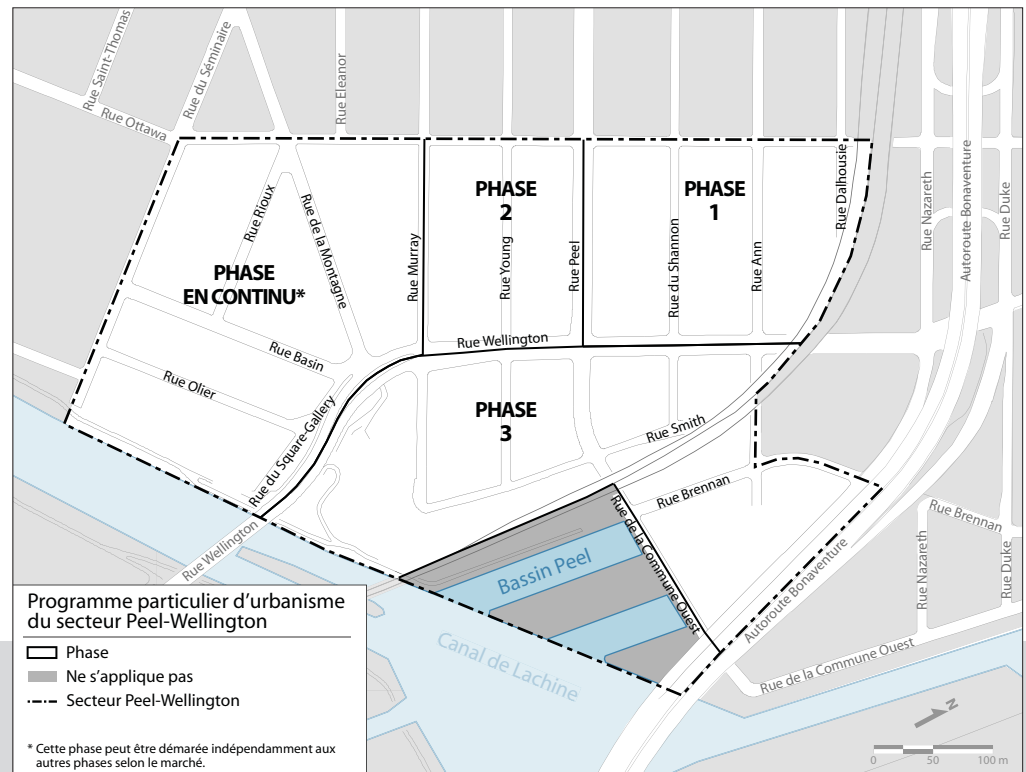


Figure 12: Phasage global de réalisation

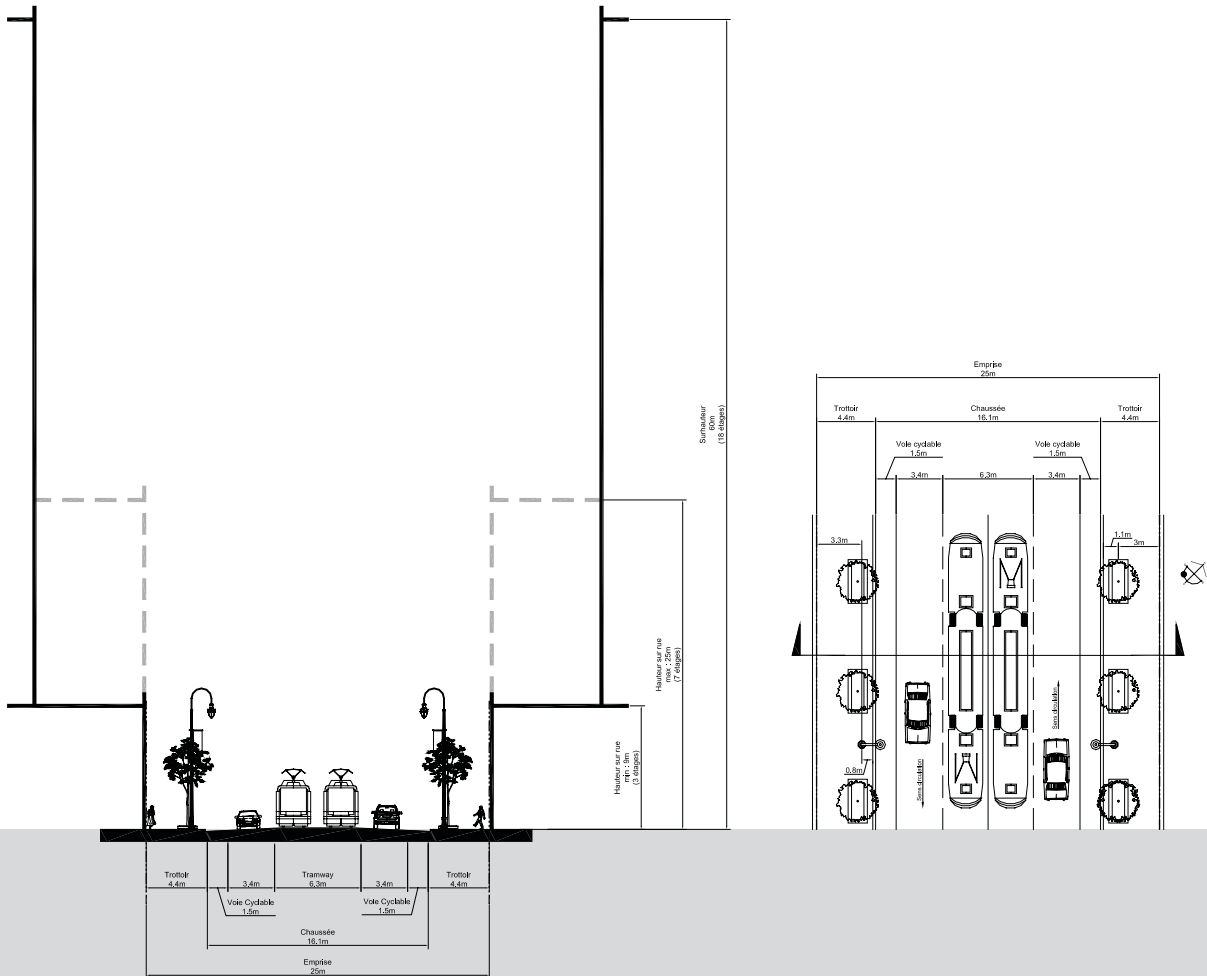
## Annexes

# 6

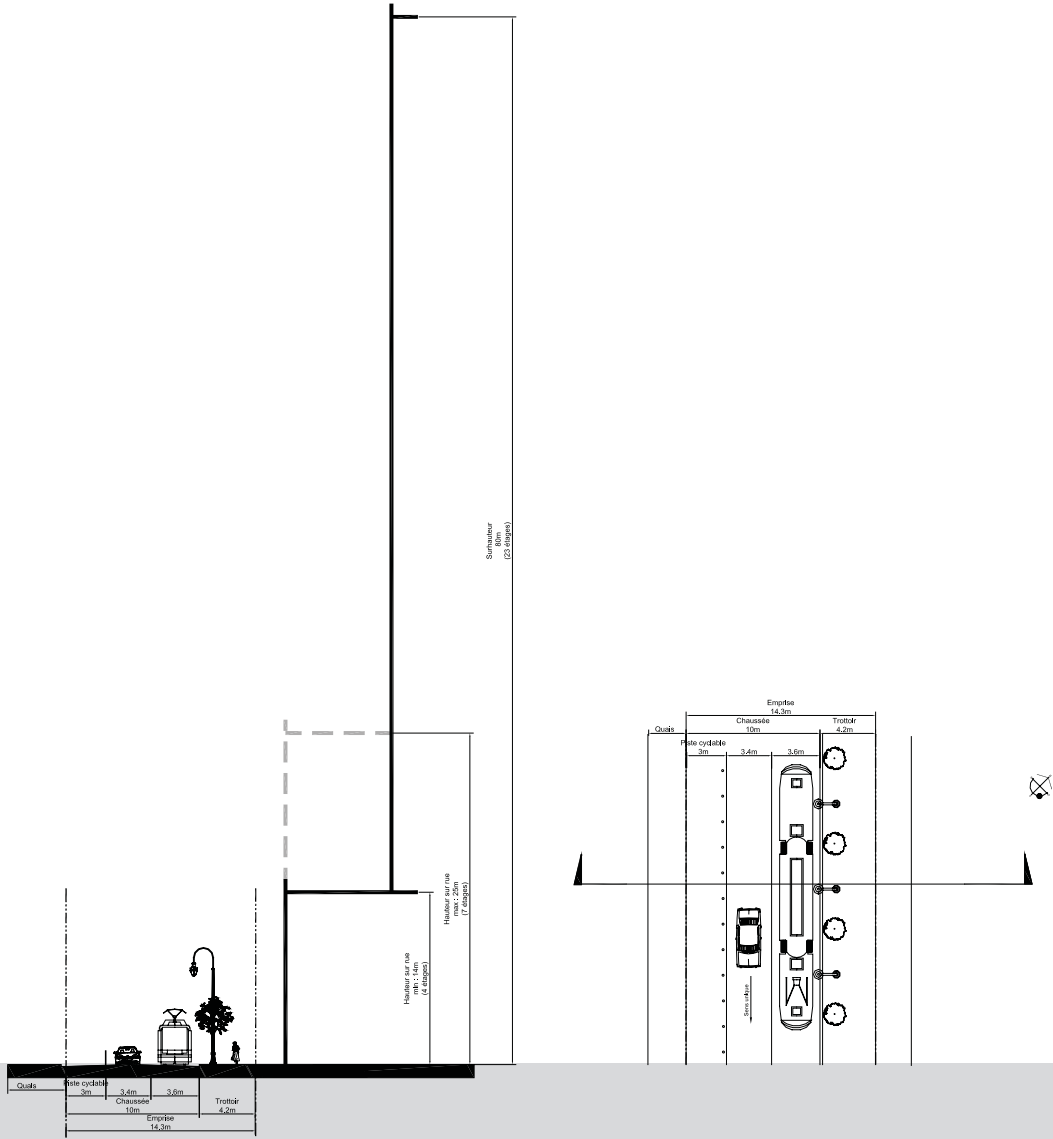
<b>Annexe A: Réorganisation du réseau routier- Plans et coupes</b>	<b>50</b>
Rue Peel au nord de Wellington	50
Rue de la Commune	51
Rue Wellington	52
Rue de la Montagne	53
Rue Ottawa	54
Rue Ann	55
Rue Murray	56
Nouvelle rue d'ambiance	57
Rue Smith	58
Rue Brennan	59
Rue Basin	60
Rue du Shannon	61
Rue Rioux	62
Rue du Séminaire	63
Rue du Square Gallery	64
Nouvelle rue bordant le canal de Lachine	65
Rue Dalhousie	66
<b>Annexe B: Catégories d'affectation du sol</b>	<b>68</b>

Annexe A:  
Réorganisation  
du réseau routier  
Plans et coupes

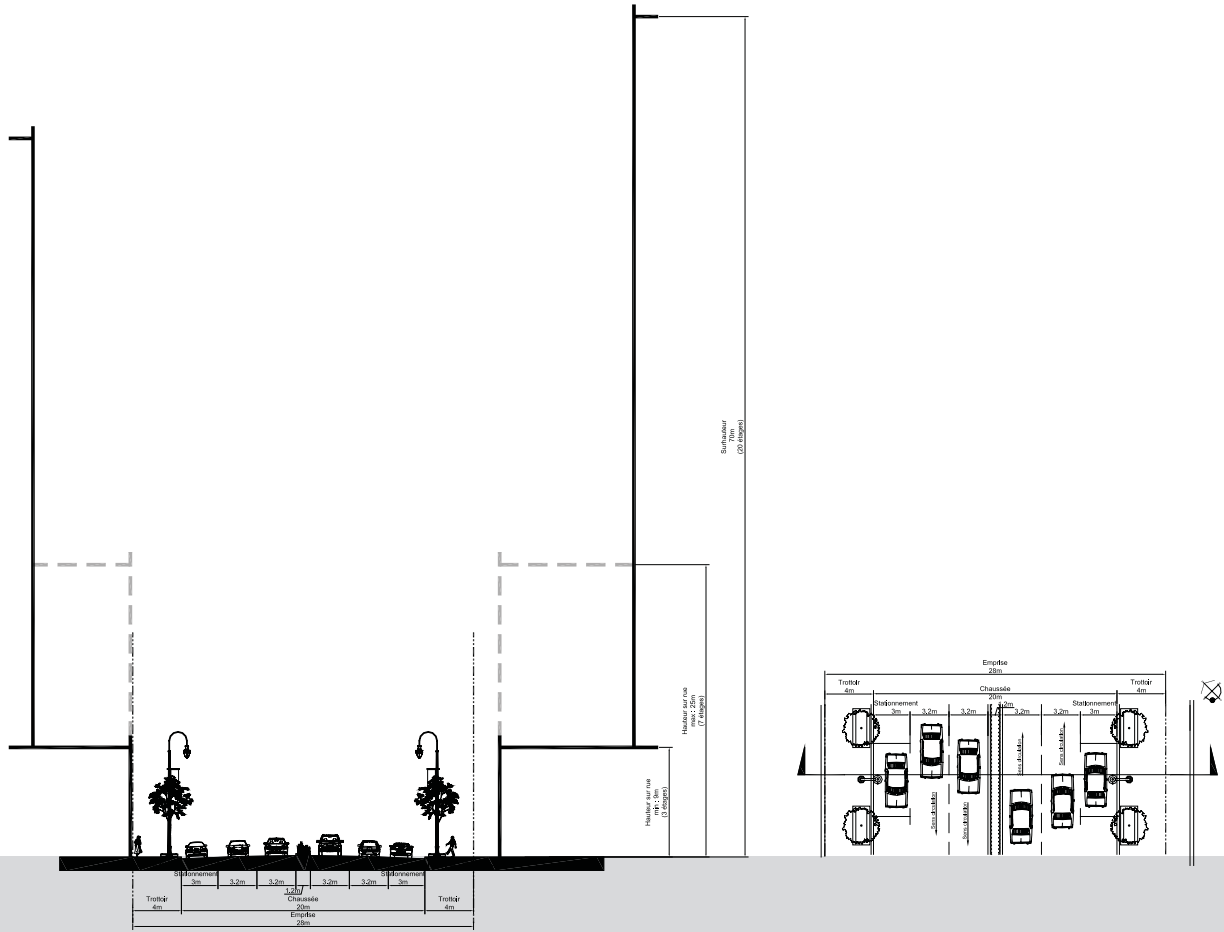
Rue Peel au nord de Wellington



# Rue de la Commune

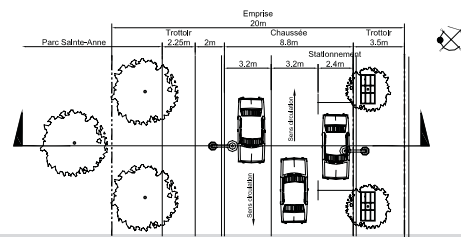
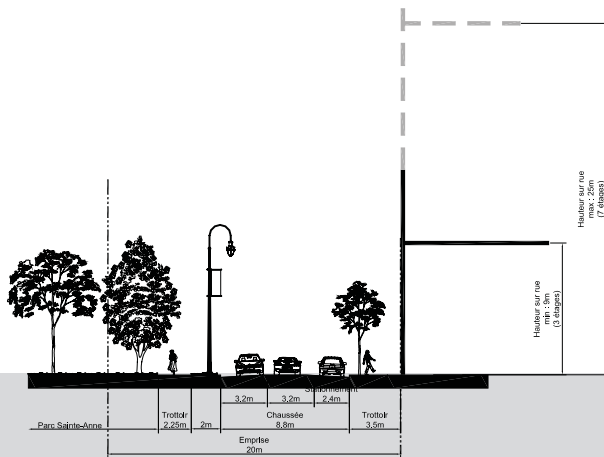


# Rue Wellington

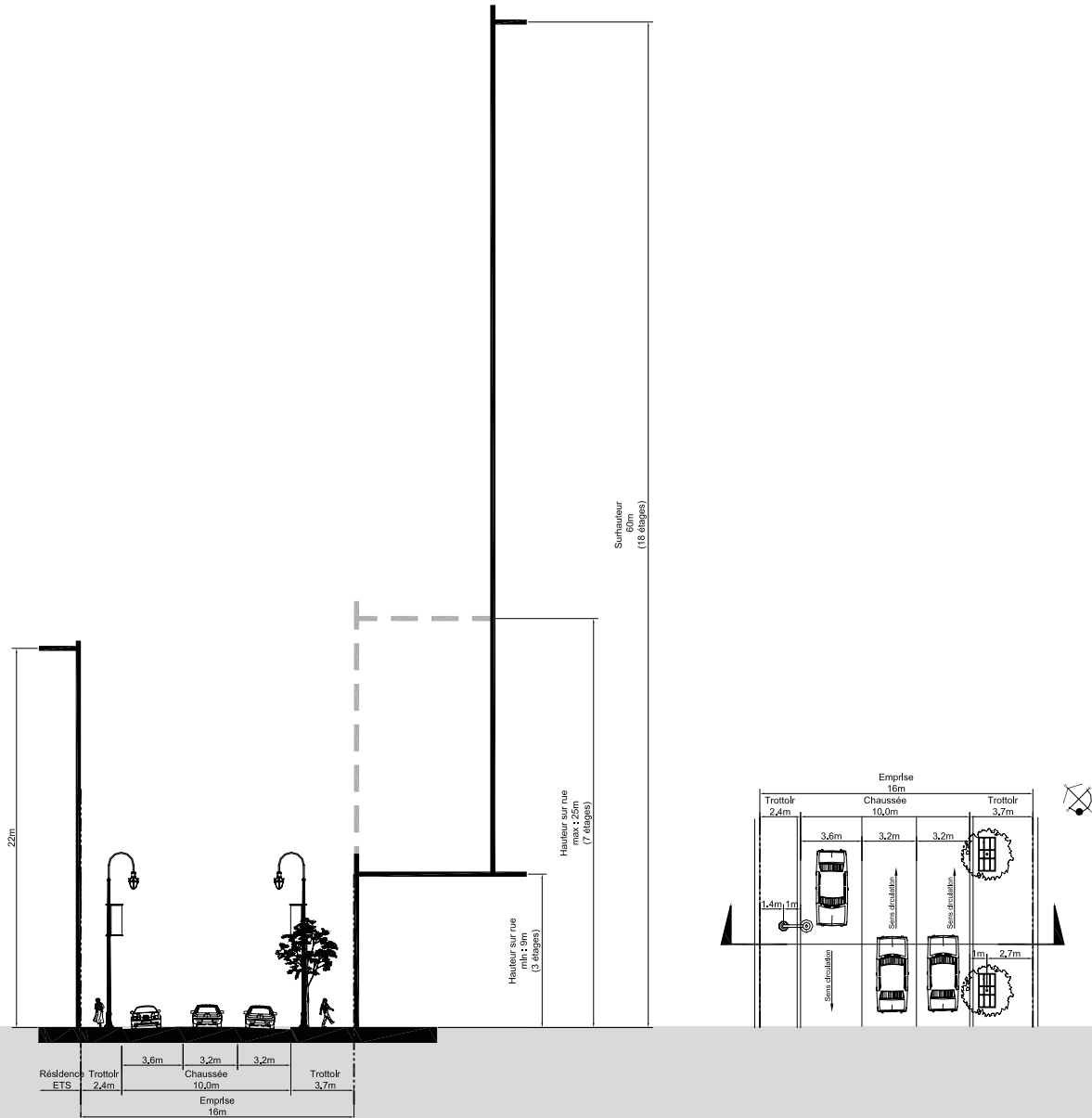




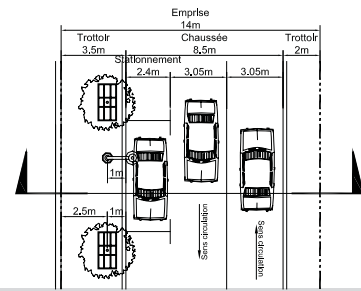
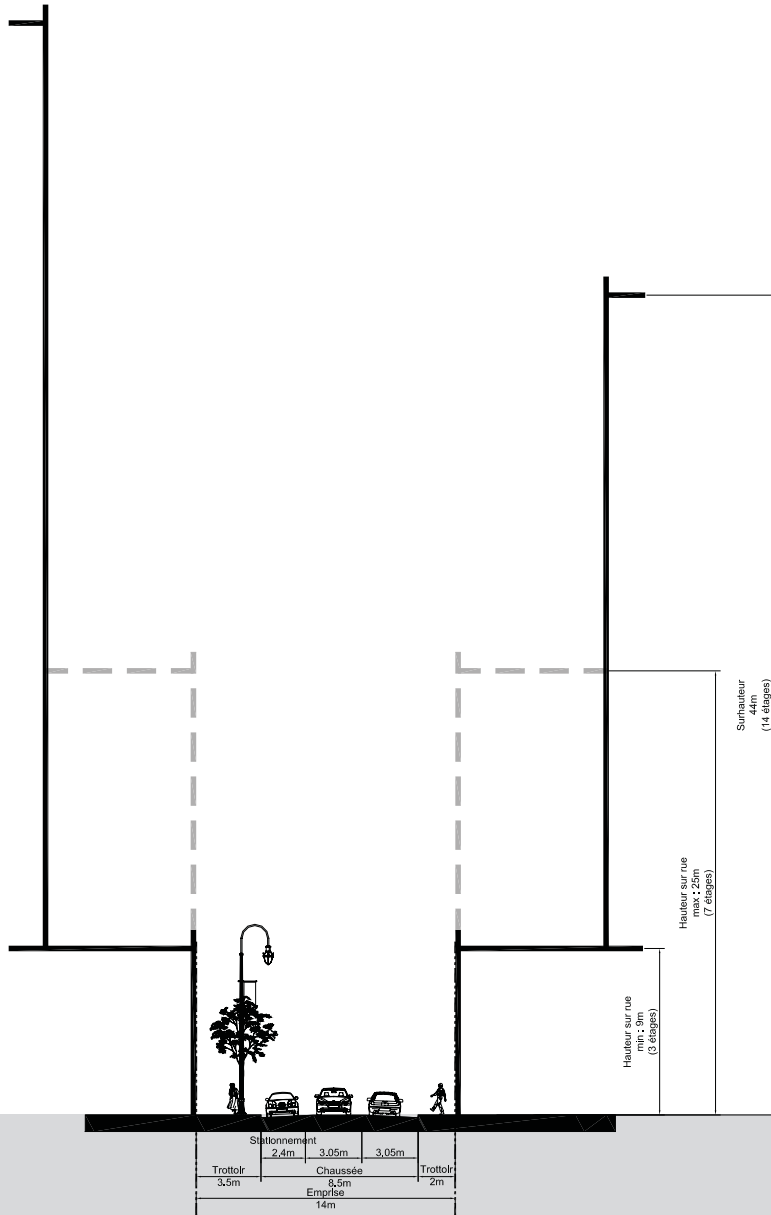
# Rue de la Montagne



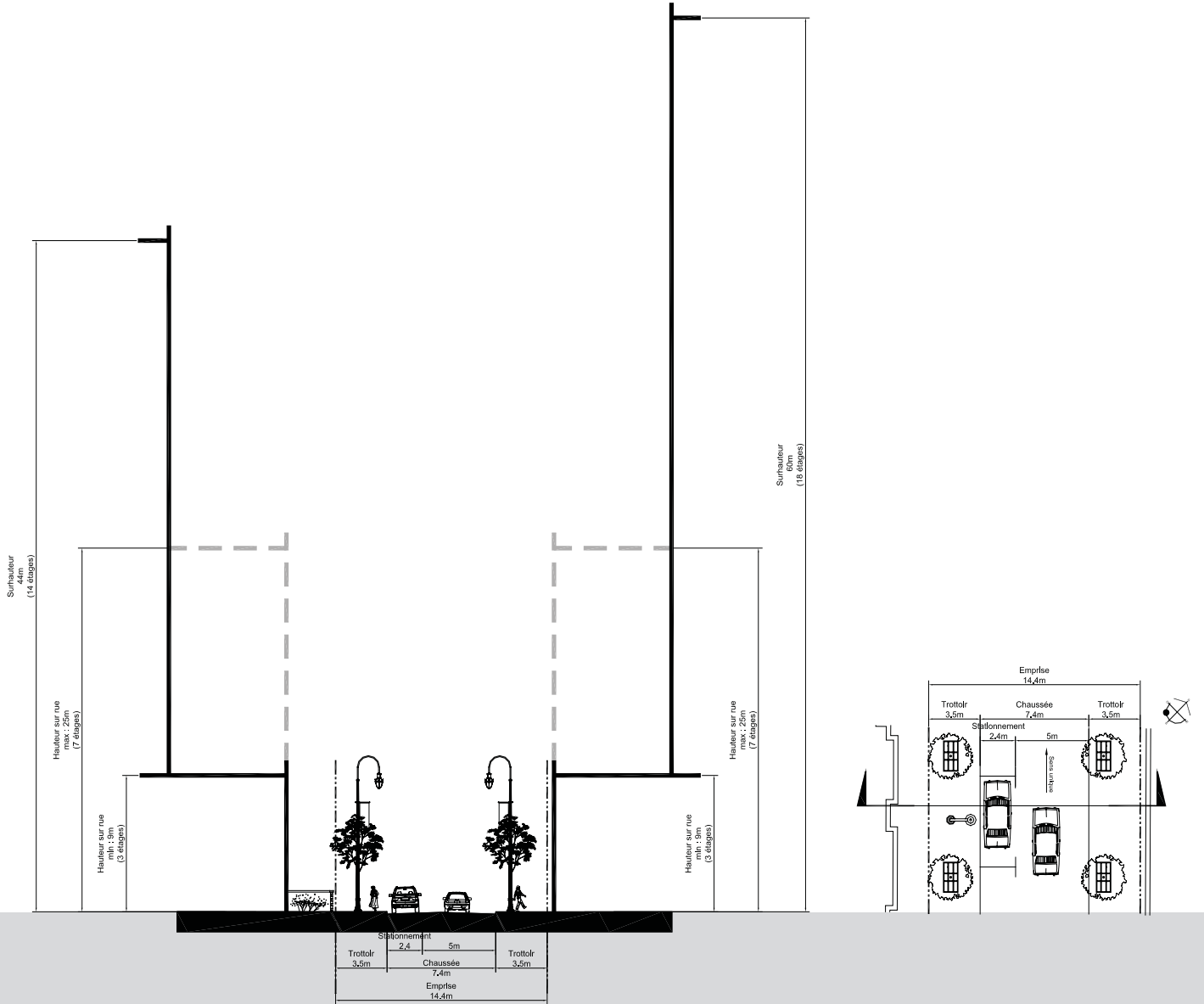
# Rue Ottawa



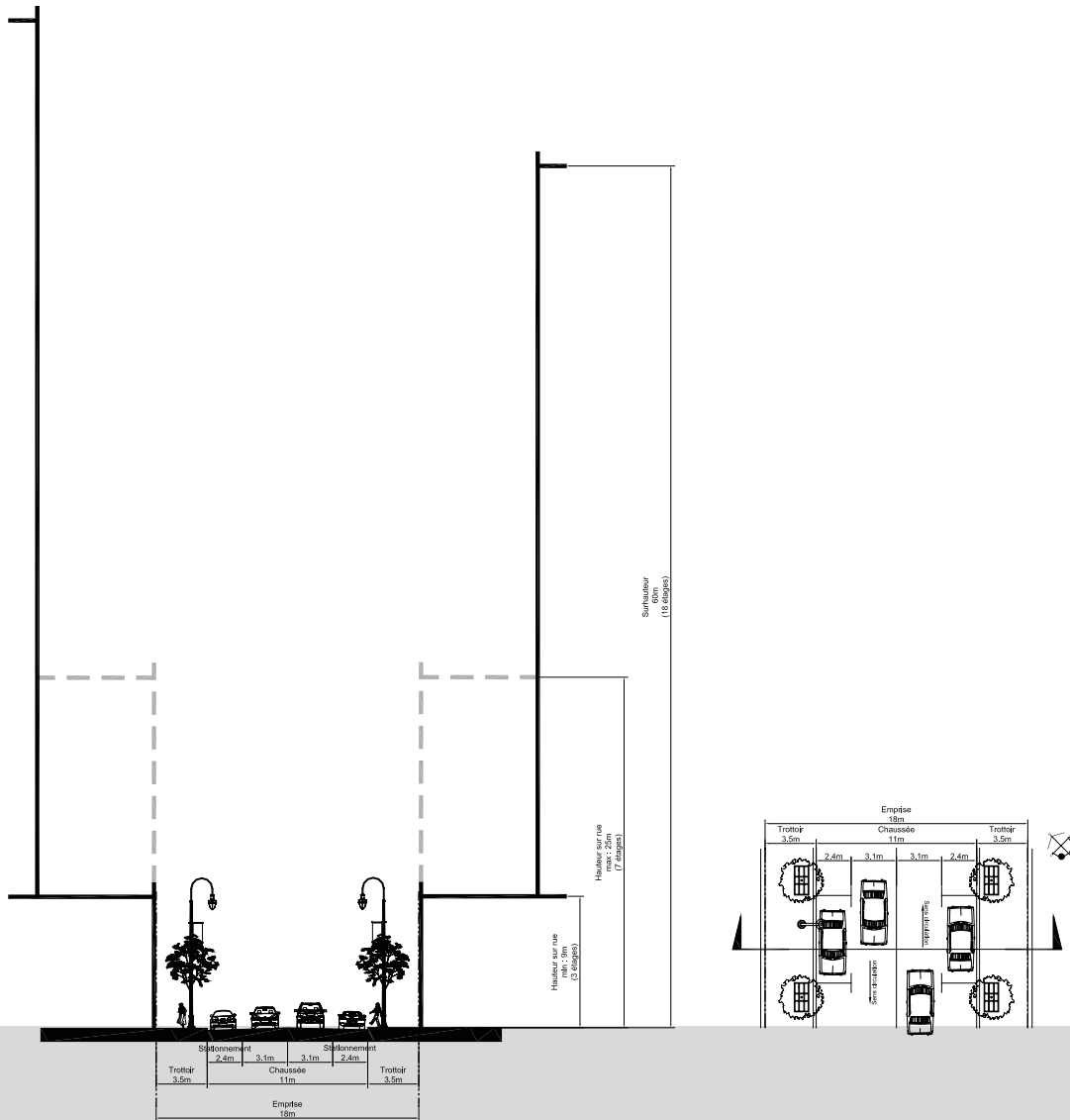
# Rue Ann



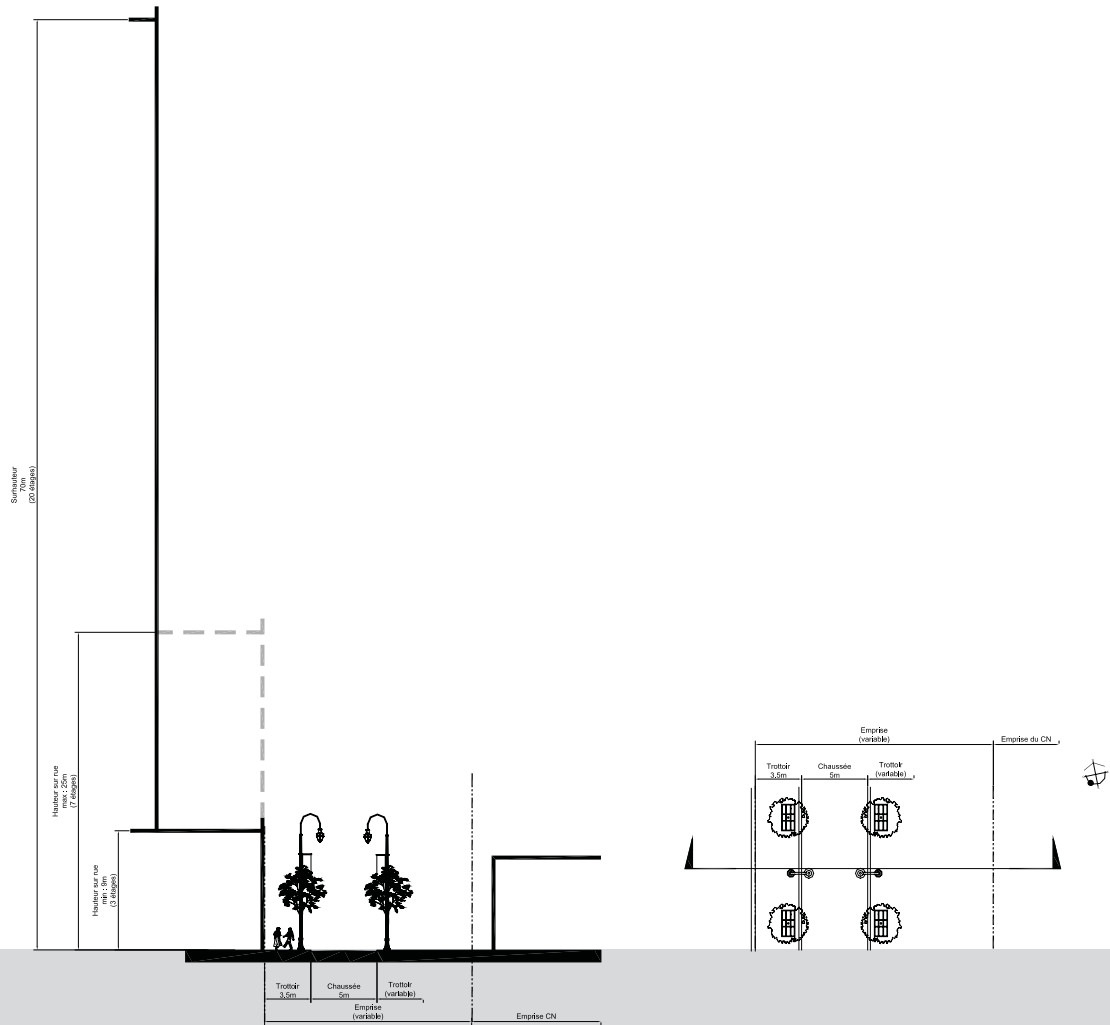
# Rue Murray



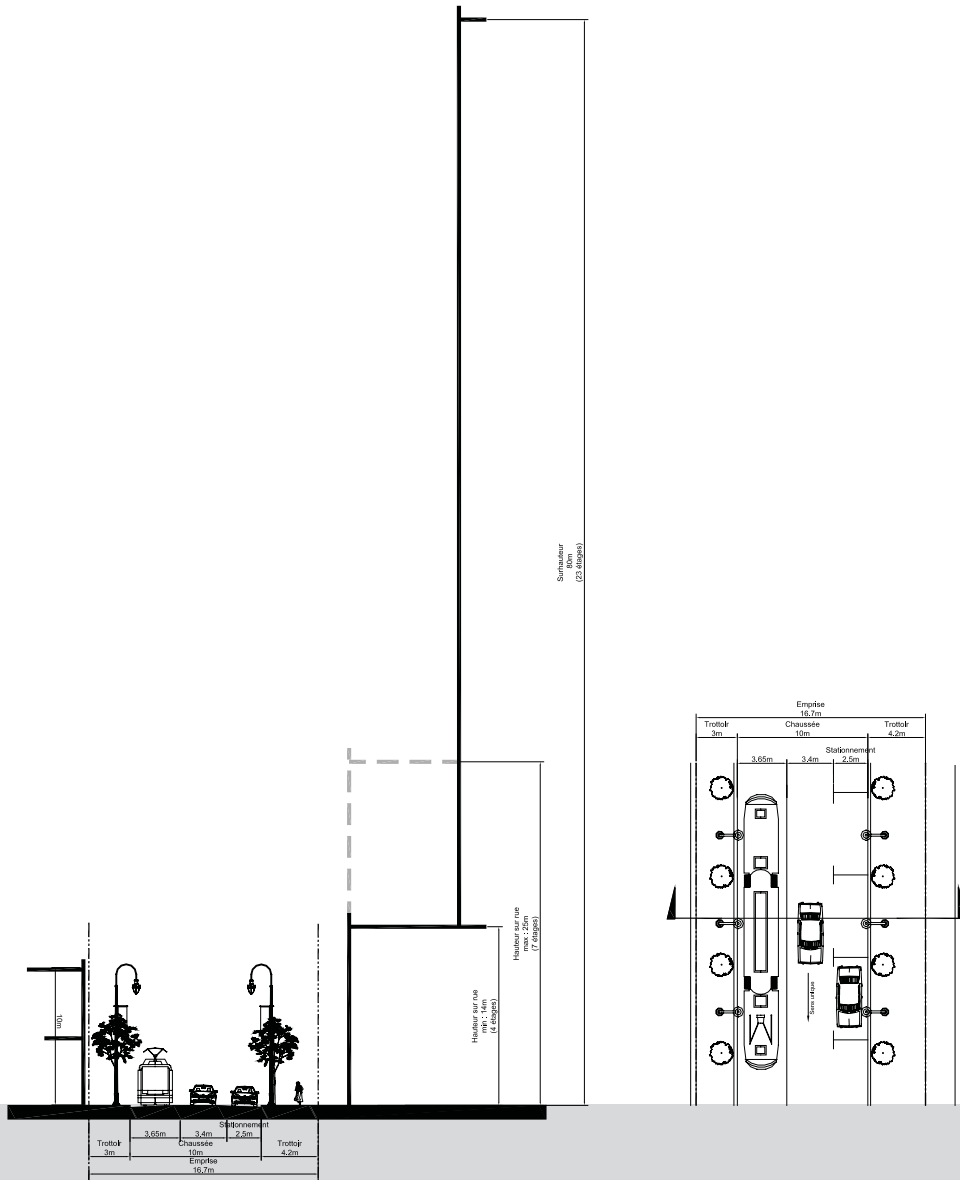
# Nouvelle rue d'ambiance



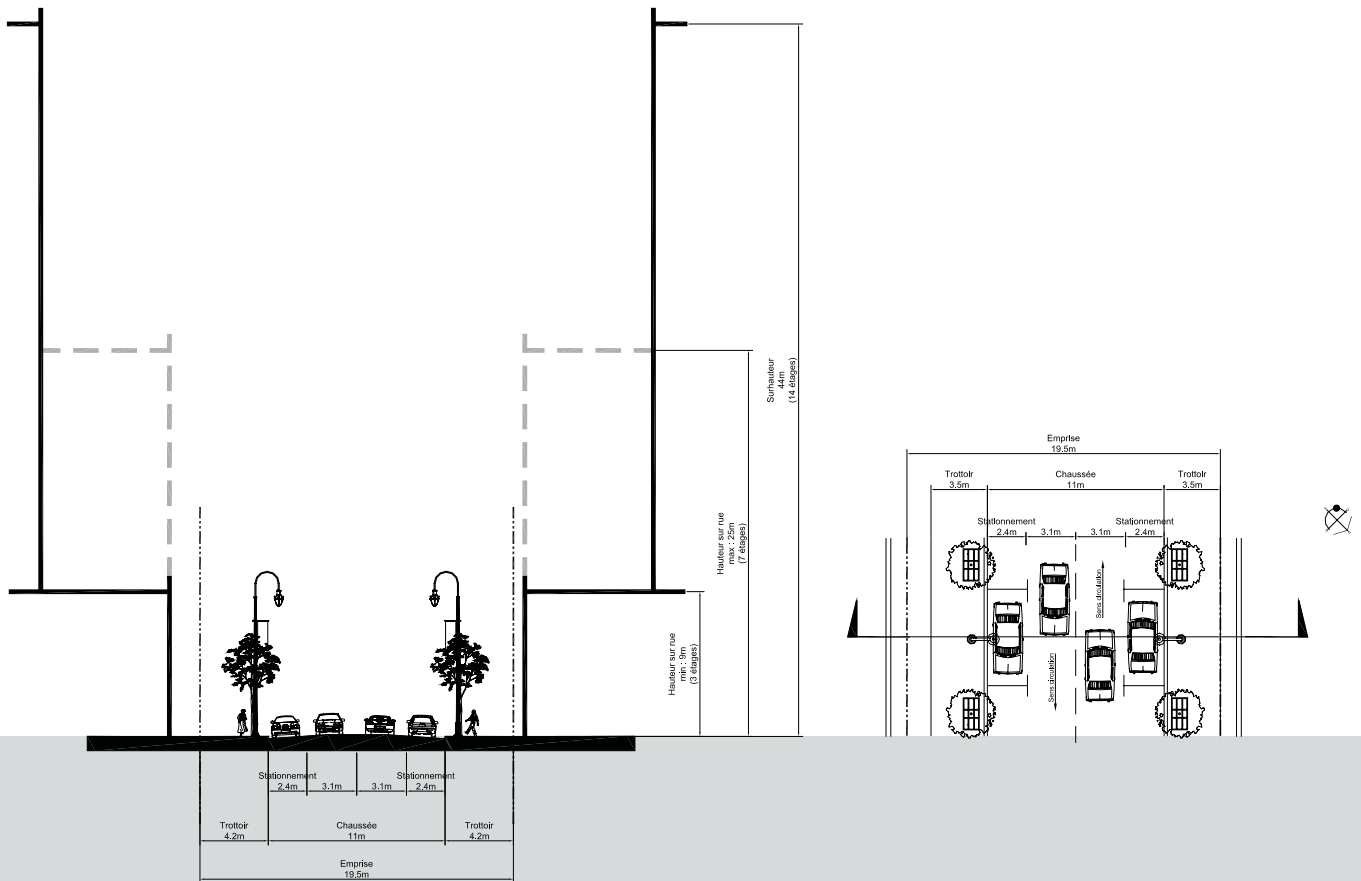
# Rue Smith



# Rue Brennan

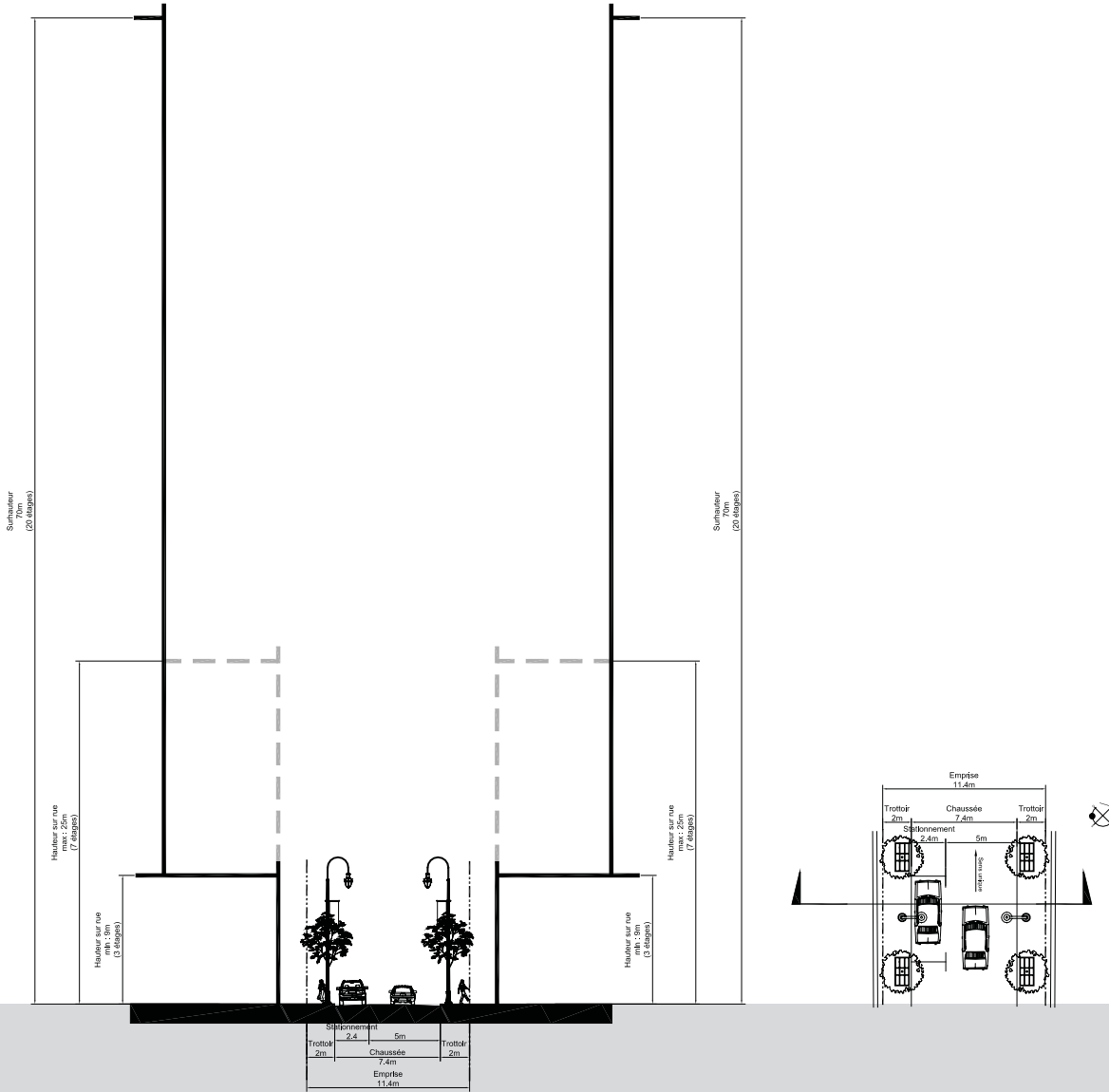


# Rue Basin

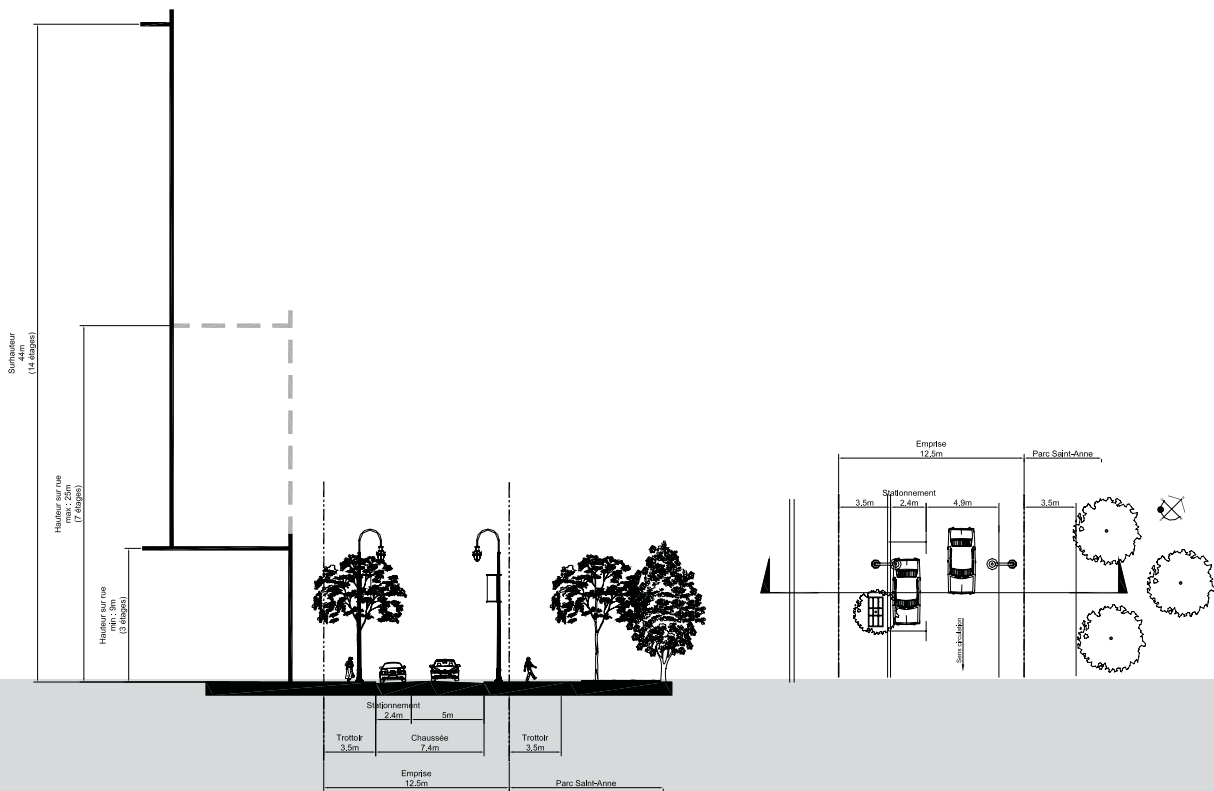




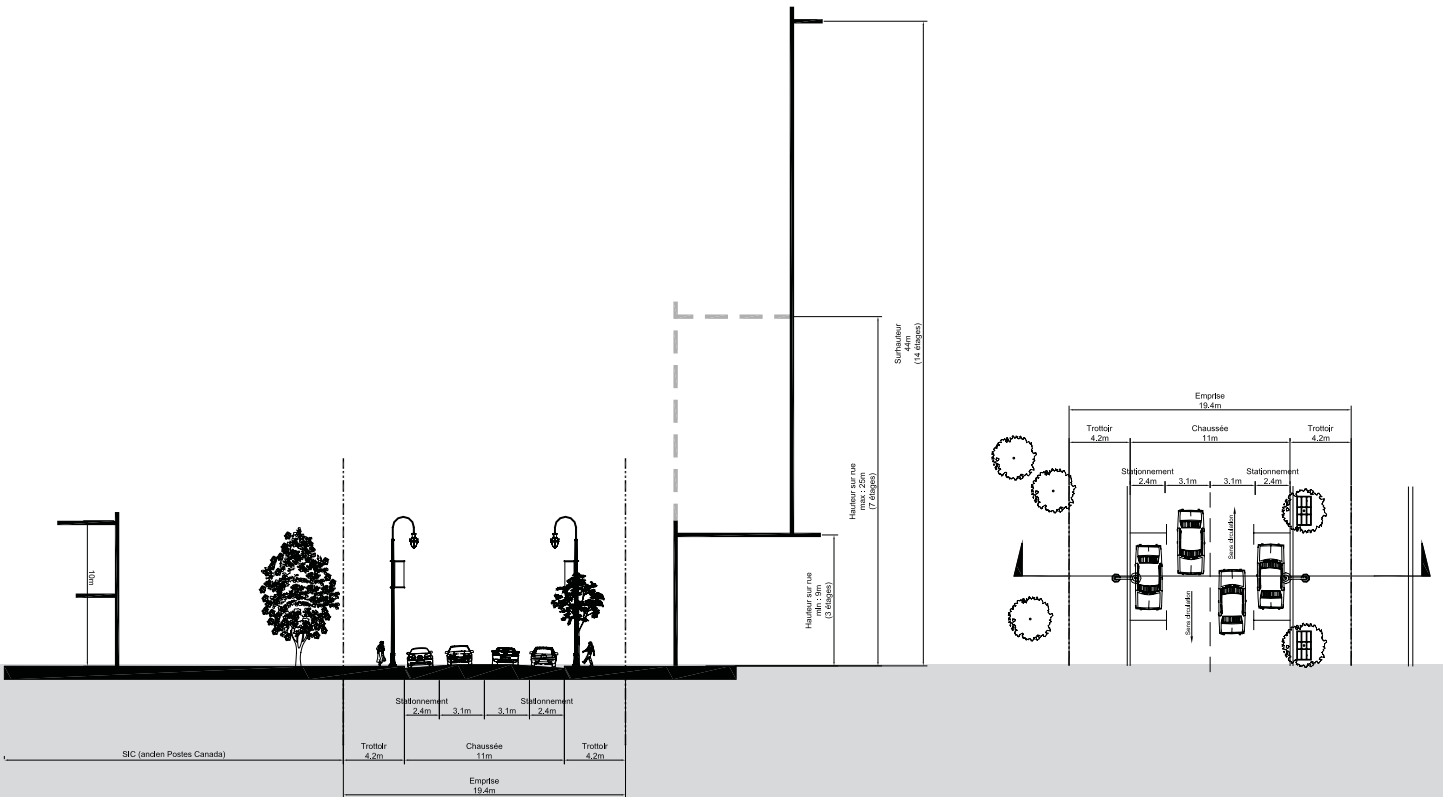
# Rue du Shannon



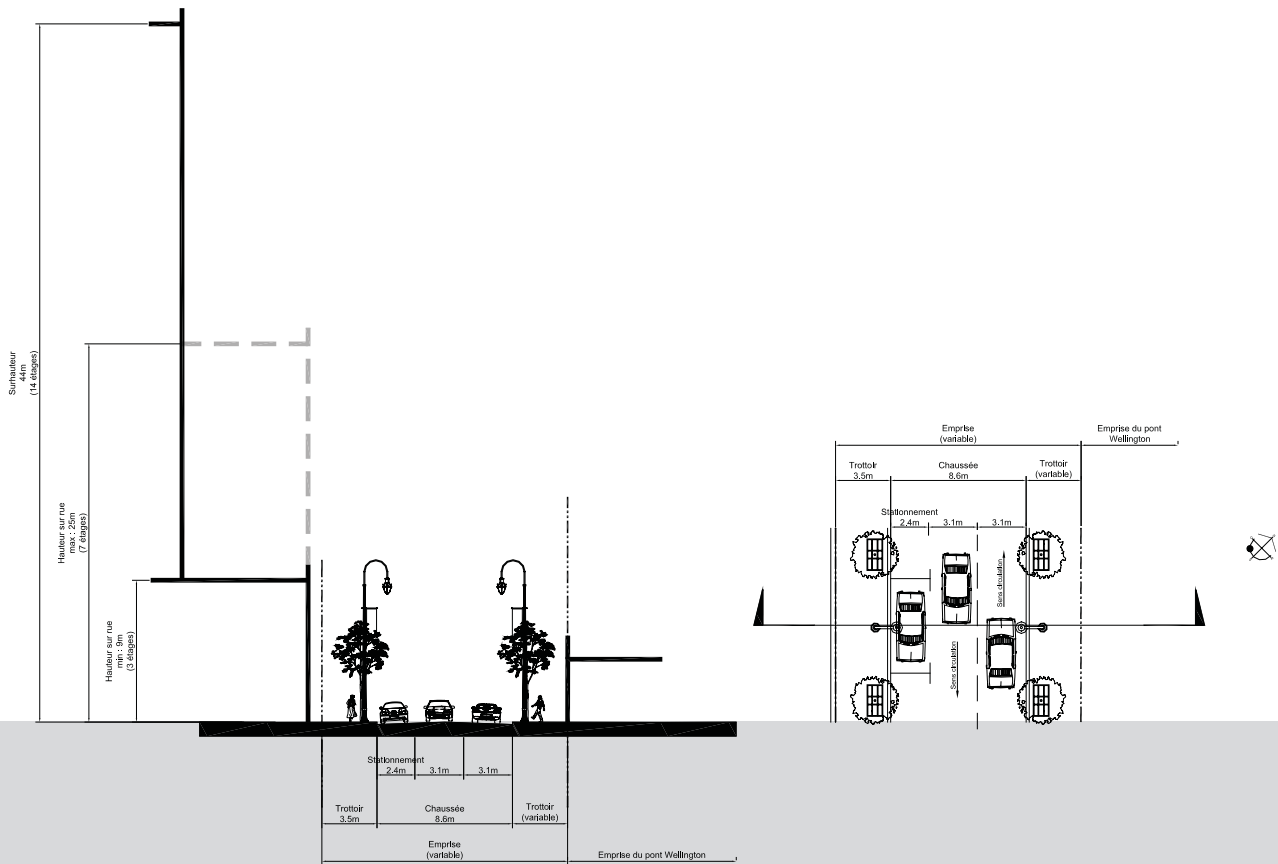
# Rue Rioux



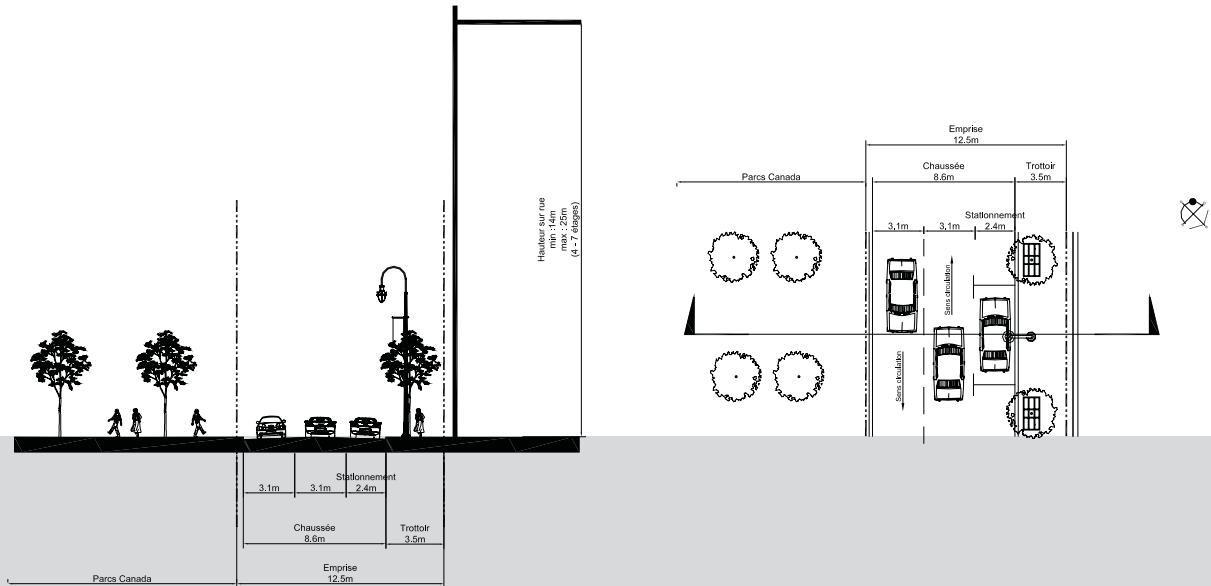
# Rue du Séminaire



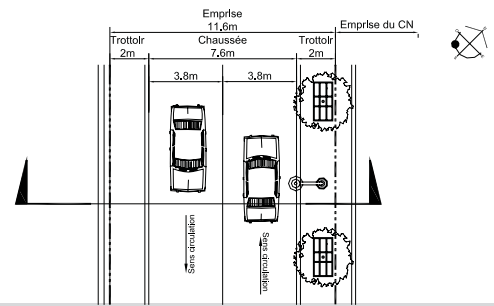
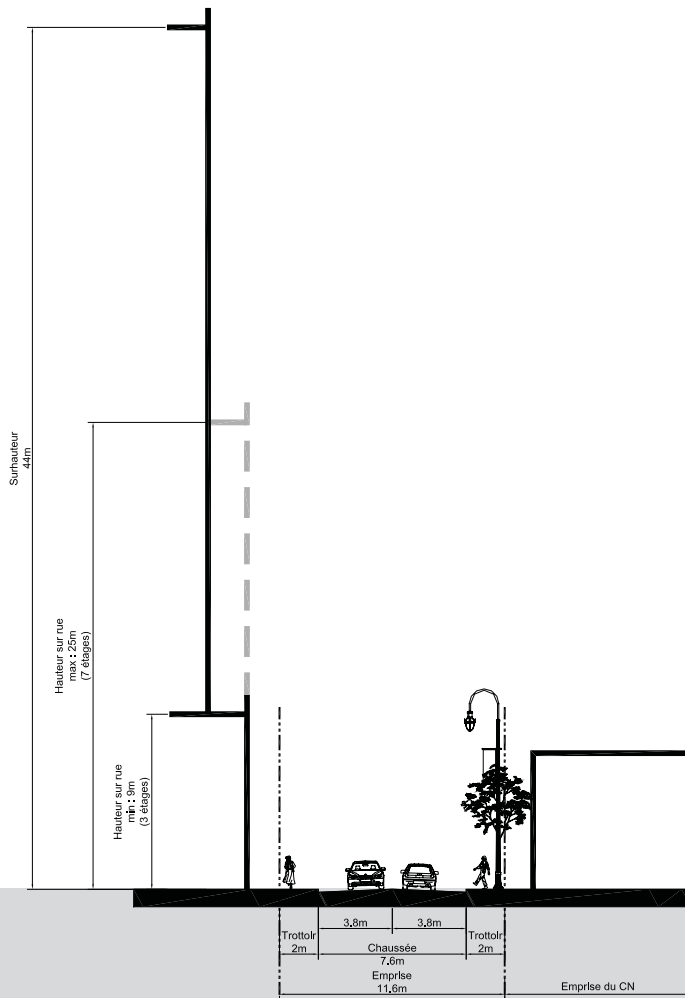
# Rue du Square Gallery



# Nouvelle rue bordant le canal de Lachine



# Rue Dalhousie





## Annexe B: Catégories d'affectation du sol

Catégorie et description	Composantes	Notes
<p><b>Secteur résidentiel</b> Aires à vocation principalement résidentielle comportant aussi des portions mixtes, notamment des rues de commerces et d'habitation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Logements</li> <li>■ Commerces</li> <li>■ Équipements collectifs ou institutionnels</li> </ul>	<p>La réglementation assure le découpage en zones distinctes des secteurs essentiellement résidentiels, des secteurs à caractère commercial et des ensembles occupés par des équipements collectifs ou institutionnels.</p> <p>Elle détermine les catégories d'usages selon la nature des milieux et le caractère de l'arrondissement. Elle assure, par les modes de gestion des usages, l'insertion harmonieuse des activités non résidentielles : les types d'usages autorisés de plein droit, les usages conditionnels, les limites de superficie, l'obligation de continuité commerciale, le contingentement de certains usages, etc.</p> <p>Dans le respect de la cohérence des milieux et en assurant une saine cohabitation des usages, la réglementation reconnaît ponctuellement certaines occupations à caractère industriel présentes lors de l'adoption du Plan d'urbanisme.</p>
<p><b>Secteur mixte</b> Aires diversifiées comportant une composition variée d'activités et de l'habitation. Plusieurs de ces secteurs recouvrent des aires présentant un potentiel d'intensification du nombre de logements ou du nombre d'emplois.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Logements</li> <li>■ Commerces</li> <li>■ Immeubles à bureaux</li> <li>■ Immeubles commerciaux</li> <li>■ Immeubles comportant de l'industrie légère</li> <li>■ Équipements collectifs ou institutionnels</li> </ul>	<p>La réglementation définit les zones et détermine les usages autorisés dans chacune selon la nature des milieux, notamment de manière à assurer l'interface entre les ensembles à dominance résidentielle et les zones d'activités plus intensives.</p>
<p><b>Grand espace vert ou parc riverain</b> Aires réservées aux espaces verts ou naturels d'envergure montréalaise ou situés en rive ainsi qu'aux grands cimetières.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Parcs métropolitains et grands parcs urbains</li> <li>■ Parcs-nature</li> <li>■ Lieux publics</li> <li>■ Réserves naturelles</li> <li>■ Berges et îles publiques</li> <li>■ Grands cimetières</li> <li>■ Golfs</li> <li>■ Commerces, installations et équipements collectifs et institutionnels complémentaires</li> </ul>	<p>Les berges, les îles et les sommets du mont Royal visés par cette catégorie d'affectation du sol sont des espaces de propriété publique, principalement des parcs locaux.</p> <p>Cette affectation reconnaît la présence d'enclaves résidentielles existant sur le territoire des parcs-nature au moment de l'adoption du Plan d'urbanisme.</p>
<p><b>Grande emprise de transport</b> Aires vouées aux activités de transport, soit les principales infrastructures de transport des personnes et des marchandises.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Le réseau routier relevant de la juridiction des gouvernements supérieurs</li> <li>■ Les infrastructures portuaires, ferroviaires et aéroportuaires</li> <li>■ Usages et infrastructures complémentaires</li> </ul>	<p>La réglementation assure le découpage en zones distinctes des aires vouées au triage ferroviaire et aux activités portuaires et aéroportuaires. Cette obligation ne s'applique pas au réseau routier et aux corridors ferroviaires.</p>
<p>Notes générales: À l'exception de l'actuel parc Gallery, les parcs sont autorisés dans toutes les catégories. La délimitation des aires d'affectation du sol doit être interprétée en fonction des emprises de rues et de ruelles ainsi que des limites cadastrales.</p>		



